ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of

ZBW Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Lagneaux, Frédéric

Working Paper

Importance économique du Port Autonome de Liège: rapport 2002

NBB Working Paper, No. 64

Provided in Cooperation with:
National Bank of Belgium, Brussels

Suggested Citation: Lagneaux, Frédéric (2004) : Importance économique du Port Autonome de Liège: rapport 2002, NBB Working Paper, No. 64, National Bank of Belgium, Brussels

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/144278

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

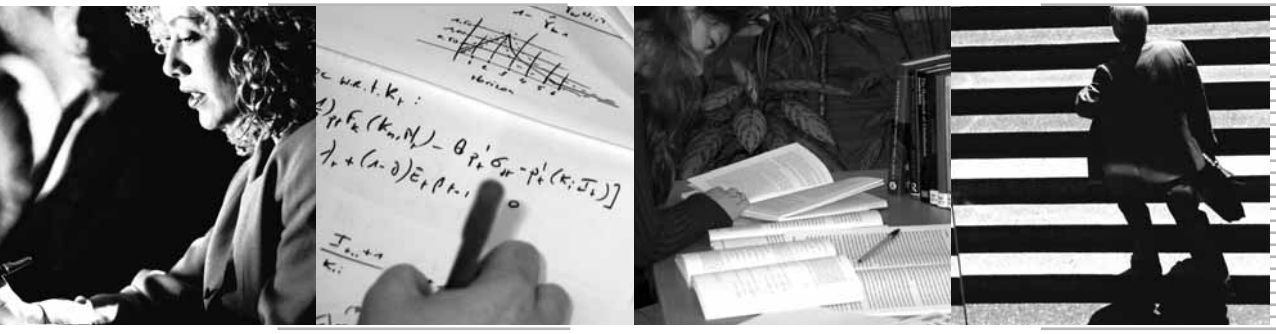
WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

Working paper documents
n° 64 Novembre 2004

Importance économique du Port Autonome de Liège : rapport 2002

Frédéric Lagneaux



BanqueNationale
DE BELGIQUE

NATIONAL BANK OF BELGIUM

WORKING PAPERS - DOCUMENT SERIES

IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DU PORT AUTONOME DE LIÈGE: RAPPORT 2002

Frédéric Lagneaux [*]

The views expressed in this paper are those of the author and do not necessarily reflect the views of the National Bank of Belgium.

The author would like to thank the authorities of the Port of Liège and the colleagues of the Microeconomic Information department for their precious comments and advice. Special thanks go to Mr. Marc Van Kerckhoven for his personal commitment in searching for information and processing data. The help and advice given unstintingly by the Liège branch, the Study and the General Statistics departments, i.e. Messrs Alain Beele, Jean-Yves Boulanger, Luc Dresse and Ghislain Poullet, were also greatly appreciated.

[*] NBB, Microeconomic Information Department (e-mail: frederic.lagneaux@nbb.be).

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.

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

Individual copies are also available on request from:
NATIONAL BANK OF BELGIUM
Documentation Service
boulevard de Berlaimont 14
B - 1000 Brussels

Imprint: Responsibility according to the Belgian law: Jean Hilgers, Member of the Board of Directors, National Bank of Belgium.
Copyright © fotostockdirect - goodshoot
gettyimages - digitalvision
gettyimages - photodisc
National Bank of Belgium
Reproduction for educational and non-commercial purposes is permitted provided that the source is acknowledged.

ISSN: 1375-680X

Abstract

This paper provides an extensive overview of the economic importance and development of the Port Autonome de Liège, over the period 1997 - 2002. Focusing on the three major variables of value added, salaried employment and investment, it also provides information about the financial situation of some vital segments in this inland port. In addition, it includes figures with respect to the ongoing growth of several cargo traffic segments and attempts to establish a link between these and the progress of the production in the industries at stake.

The breakthrough of this research - compared to its first edition issued last year - consists of evaluating the indirect effects of the sectors in question in terms of value added and employment. A few refinements have also been made, such as the routine geographical and functional selection of companies according to the cluster they belong to (NACE-Bel code approach), the limitation of administrative work incurred, the review of the company-size analysis, etc. Annual reports data from the Central Balance Sheet have been computed for the calculation of direct effects, the study of financial ratios and the analysis of the social balance sheet. For the estimation of indirect effects, Supply and Use Tables from the National Accounts Institute have been resorted to.

The developments in inland ports are numerous nowadays, as a parallel to the ever congesting road networks and the growing maritime traffic (e.g. increase in containerized shipments). The Port Autonome de Liège is the second largest inland port in Europe and therefore plays an important role in the development of inland waterways and of their traffic. Moreover, as it is the case for the maritime ports, the increase in scale and specialization of the vessels inevitably impacts the operation of this port.

Production, trade and transport are no longer considered as individual, isolated activities, but are integrated within a single system. Therefore, ports have to evolve from mere centres of transport (discharging and loading of vessels) to logistic centres. The Port Autonome de Liège is a very good example of this evolution as it offers high-quality connections with the railways, motorways and the Liège airport. Intermodality is a great asset for the Port Autonome de Liège and is the spearhead of its future.

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.

SOMMAIRE:

Introduction et objectifs du rapport.....1

1 Contexte 4
1.1 Les ports intérieurs en Europe.....4
1.2 Évolution du trafic au Port Autonome de Liège.....6
1.3 Les enjeux pour Liège et la Région wallonne.....6
1.3.1 Le paysage industriel liégeois 6
1.3.2 Les ports du bassin liégeois 8
1.3.3 Le Port Autonome de Liège en tant que centre logistique 9

2 Aperçu de la méthodologie 11
2.1 Sélection et échantillonnage.....11
2.2 Calcul des effets directs 12
2.3 Estimation des effets indirects 12
2.4 L'application de la méthodologie dans le cas du Port Autonome de Liège.....13
2.4.1 Sélection des entreprises 13
2.4.2 Secteurs liégeois 13
2.4.3 Limites et solutions 14

3 Analyse 15
3.1 Faits marquants en 2002 15
3.1.1 Contexte 15
3.1.2 Industrie.....16
3.1.3 Infrastructure.....16
3.2 Valeur ajoutée.....18
3.2.1 Évolution générale 19
3.2.2 Évolution des effets directs par cluster et secteur.....19
3.2.3 Évolution des effets directs par secteur en 2002.....20
3.2.4 « Top 10 » de la VA dans le complexe portuaire liégeois pour 2002.....21
3.3 Emploi salarié 22
3.3.1 Évolution générale 23
3.3.2 Évolution des effets directs par cluster et secteur.....23
3.3.3 Évolution des effets directs par secteur en 2002.....23
3.3.4 « Top 10 » de l'emploi dans le complexe portuaire liégeois pour 2002.....25
3.4 Investissement.....26
3.4.1 Évolution générale 26
3.4.2 Évolution par cluster et secteur.....27
3.4.3 Évolution par secteur en 2002 27
3.4.4 « Top 10 » de l'investissement dans le complexe portuaire liégeois pour 2002.....28
3.5 Bilan social.....29
3.5.1 Types de contrat et ressources humaines 29
3.5.2 Entrées et sorties de personnel.....31
3.5.3 Formation.....34
3.6 Ratios financiers.....35
3.6.1 Par cluster.....35
3.6.2 Par secteur.....36
3.7 Trafic de marchandises au PAL en 2002.....38
3.7.1 Synthèse.....38
3.7.2 Détail.....38
3.8 Perspectives.....39

4 Synthèse et défis à venir 41
4.1 Synthèse 41
4.1.1 Valeur ajoutée (VA) 41
4.1.2 Emploi salarié 41
4.1.3 Investissement 42
4.2 Défis à venir 42

Liste des abréviations 45

Annexe 1: Note méthodologique 47
Annexe 2: Zone portuaire 61
Annexe 3: Liste des branches NACE-bel 63
Annexe 4: Ventilation des effets indirects par secteur: 1997 , 1999 et 2000 67
Annexe 5: Ventilation des résultats d'après la taille des entreprises en 2002 69
Annexe 6: Bilan social détaillé: 2000 - 2002 71
Annexe 7: Glossaire 81

Bibliographie 83

Introduction et objectifs

Une première étude relative à l'importance économique des ports fluviaux a été publiée par la Banque[1], succursale de Liège, en 2003. Une analyse détaillée de l'activité économique au Port Autonome de Liège y était présentée. À partir de la présente édition, la méthodologie est adaptée en vue notamment d'estimer les effets indirects liés à l'activité du secteur. Cette approche permet de mieux en évaluer l'importance économique.

Le port étudié est au cœur d'un réseau très dense de voies hydrauliques.

« Les ports remplissent une importante fonction de stimulation des échanges, d'animation de la vie économique locale et d'articulation des moyens de transport. (...) Afin de rationaliser la gestion des différents ports de la région, l'État et la ville de Liège s'associèrent en 1937 pour créer le Port Autonome de Liège[2]. Depuis lors, le PAL[3] s'est consacré à la rénovation et à l'extension du domaine portuaire et à la modernisation de son équipement. »[4]

Premier port intérieur belge et deuxième[5] port intérieur d'Europe, le PAL gère actuellement vingt-sept ports publics sur environ 360 ha de terrains et 24 km de quais entre Lanaye et Statte[6], soit sur une distance totale d'environ 50 km le long de la Meuse et du Canal Albert, qui le relie au port d'Anvers. Il assure plus des deux tiers de tous les chargements par voie d'eau en Wallonie. En province de Liège, douze communes sont concernées par le PAL qui, avec les quais privés connexes[7], forme le complexe portuaire liégeois.

Plusieurs caractéristiques importantes du PAL sont présentées au point 1.3.2.

Le transport par voie d'eau a progressé de manière constante ces dernières années aux niveaux européen et belge[8], en raison du coût relativement faible de ce mode de transport et de la saturation du réseau routier. En dix ans, le trafic fluvial enregistré au PAL a augmenté de 78 p.c., soit une progression moyenne de 5,9 p.c. par an.[9]

Les spécialistes du domaine estiment que « le transport de marchandises par les voies navigables est d'un coût moins élevé que par les autres moyens de transport[10] (route et chemin de fer notamment) mais, en général, il se solde par des coûts de transport (camion, train) et de transbordement complémentaires. » À cet égard, le développement du transport par conteneurs simplifie les opérations de manutention et contribue à mieux intégrer le transport fluvial dans les chaînes logistiques.

---

1 Banque nationale de Belgique.

2 Loi du 21 juin 1937. Le port autonome est un organisme d'intérêt public qui a pour mission de gérer, d'aménager et d'équiper les zones portuaires et industrielles (ainsi que leurs dépendances) qui lui sont confiées. Pour ce faire, il dispose de l'appui technique des directions territoriales de la Direction générale des Voies hydrauliques (Ministère wallon de l'Équipement et des Transports, ou M.E.T.). Le port est habilité à accorder, dans ces zones, des concessions et des autorisations aux candidats investisseurs et aux utilisateurs de la voie d'eau. Pour remplir ses missions, le port autonome a accès à différents moyens de financement dont les subventions et les redevances.

3 Acronyme généralement utilisé pour le Port Autonome de Liège.

4 Informations extraites du site de la Direction générale des Voies hydrauliques: http://voies-hydrauliques.wallonie.be.

5 Le PAL occupe cette place depuis 1997. Le premier port intérieur d'Europe est celui de Duisbourg, en Allemagne. La troisième place revient au Port Autonome de Paris.

6 Il s'agit de la situation actuelle, postérieure à la mise en gestion au PAL du port de Hermalle-sous-Argenteau en juin 2004. Avant cette date, le PAL s'étendait sur 262 ha et 22 km de quais.

7 Il peut s'agir également de darses. La liste de ces quais privés est reprise à l'annexe 2.

8 Le tonnage transbordé par la navigation intérieure a augmenté de 1,5 p.c. par an en moyenne entre 1980 et 2002 en Belgique. Cette progression s'est affirmée à partir des années nonante, puisque ce taux annuel moyen est passé à 2,7 p.c. pour la période 1990 - 2002. Source: INS. Selon l'OCDE (CEMT, voir point 3.8), le transport de marchandises par la voie d'eau (en tonnes x km) a crû de 17 p.c. à l'échelle de l'UE des Quinze entre 1970 et 1999.

9 Données 1993 - 2003 des ports publics du PAL Pour plus de précisions, voir point 1.2.

10 La voie d'eau recèle des avantages indéniables en matière d'économie d'énergie: avec 5 litres de carburant, on peut en moyenne transporter une tonne sur 550 km par voie d'eau, contre 333 km par le rail, 20 km par la route et 6,6 km par transport aérien, ce qui se traduit dans les prix pour les utilisateurs (source: dossier LPE, Eric Wiertz, 1999).

Depuis quelques années, ce mode de transport semble connaître un regain d'intérêt, même s'il faut nuancer ce point, étant donné que plus de 70 p.c. du transport de marchandises sur le territoire belge s'effectuent toujours par la route, contre moins de 20 p.c. par la voie d'eau. La Région wallonne défend l'idée que « les voies navigables wallonnes constituent un carrefour essentiel du réseau européen entre la France, l'Allemagne et les Pays-Bas »[11]. Bénéficiant d'un accès aisé vers le plus grand pôle portuaire mondial constitué par les installations d'Anvers, Gand, Zeebrugge et Rotterdam, les voies navigables wallonnes sont, en grande partie, adaptées aux gabarits européens et elles s'améliorent d'année en année.

Le livre blanc de la Commission européenne paru en 2001 sur le sujet[12] énumère soixante mesures concrètes conçues pour améliorer notablement la qualité et l'efficacité des transports en Europe à l'horizon 2010. Le développement des ports de l'Union européenne est au centre de cette stratégie d'ensemble, en vue notamment de décongestionner les axes routiers. Selon cette analyse, la croissance du transport maritime en Europe repose actuellement sur deux piliers: l'accroissement de la capacité et de l'efficacité intermodale[13] des ports, ainsi que l'ouverture du marché des services portuaires à des prestataires potentiels.

Le Port Autonome de Liège s'équipe pour devenir une grande plate-forme multimodale et continue à jouer un rôle de premier plan dans les échanges commerciaux pour la Belgique et la Région wallonne, toutes deux largement dépendantes du reste du monde dans ce domaine[14]. Par ailleurs, la plupart des branches d'activité sont soumises à l'influence des ports en Belgique et il importe de connaître l'incidence de ceux-ci sur l'ensemble de l'économie. C'est la raison pour laquelle, dans le cadre de cette étude et pour la première fois, l'importance sur le reste de l'économie de l'activité portuaire à Liège est estimée à travers les effets indirects.

Étant donné la portée de cette étude, sa structure et l'importance accordée à l'utilisation des données micro-économiques traitées par la Banque, certains changements méthodologiques ont été apportés par rapport à l'édition précédente[15]. Ils portent tout d'abord sur les aspects suivants:

- Standardisation dans le choix des entreprises qui composent la population et dans les méthodes de calcul, en vue d'une analyse plus systématique. Rupture avec l'approche au cas par cas précédemment retenue;
- Plus grande cohérence avec les chiffres des comptes nationaux (Institut des comptes nationaux);
- Limitation du recours aux enquêtes, ce qui se traduit par un gain de temps et une diminution de la surcharge administrative supportée par les entreprises;
- Présentation inédite des **effets indirects** de l'activité portuaire, sur la base d'un algorithme déjà mis en œuvre pour d'autres études sectorielles[16].

Ces modifications ont été introduites en veillant à la cohérence avec l'édition précédente, quant à la définition de la population et des ensembles de branches étudiées. Ainsi, les résultats obtenus sont également présentés au chapitre 3, dans le cadre d'une nomenclature très proche de celle utilisée précédemment, relative aux « secteurs » de l'activité portuaire liégeoise. S'agissant des méthodes de calcul, certaines différences sont cependant à noter, par exemple pour l'investissement et pour

---

[11] Extrait des missions de la DG2 du M.E.T. qui gère, administre, exploite, équipe et modernise les voies navigables de Wallonie. La Direction générale des Voies hydrauliques de la Région wallonne dispose d'un budget annuel d'environ 60 millions d'euros pour les investissements dans les voies hydrauliques, les ports et voies d'accès, barrages et réservoirs ainsi que pour la maintenance et l'entretien de ces voies. L'amélioration des infrastructures existantes au PAL relevée en 2002 - Objectif 2 Meuse-Vesdre - bénéficie quant à elle d'une enveloppe de 6,8 millions d'euros du département Travaux publics de la Région wallonne et de 2,8 millions d'euros du fonds européen Feder.

[12] Livre blanc de 2001 intitulé « La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix ».

[13] L'intermodalité désigne le transfert de marchandises d'un mode de transport vers un autre. Voir aussi l'annexe 7.

[14] Sur les 128,6 millions de tonnes transportées sur le réseau fluvial belge en 2001, les importations représentaient 59,5 millions de tonnes, les exportations 37,5 millions de tonnes, le trafic intérieur 27,4 millions de tonnes, le solde constituant le trafic en transit (données de l'Institut pour le Transport par Batellerie asbl).

[15] Voir « Importance économique des ports fluviaux: Le Port Autonome de Liège - Exercice 2001 », BNB, septembre 2003.

[16] Il s'agit des publications suivantes: «Secteur des TIC en Belgique », François Coppens, David Vivet et Arnaud Hermesse, Revue économique 2004/1, « L'industrie de l'automobile en Belgique : importance de la sous-traitance dans l'assemblage de véhicules automobiles », George van Gastel et François Coppens, Working Paper n°38 de juin 2003 et « Importance économique des ports maritimes flamands: rapport 2002 », Frédéric Lagneaux, Working Paper n°56 de juin 2004. Voir également le site http://www.nbb.be, lien « Publications ».

la distinction entre grandes entreprises et PME[17]. Ces modifications améliorent la précision des résultats.

Les données micro-économiques utilisées proviennent de la Centrale des bilans[18] et de l'ICN[19]. Ce dernier a été notamment sollicité pour l'estimation des effets indirects. Comme pour l'édition précédente, cette étude présente l'analyse des situations économique, financière et sociale des entreprises appartenant aux branches d'activité disposant d'un lien économique avec le Port Autonome de Liège.

L'importance économique du port est analysée à partir de l'évolution, de 1997 à 2002, de trois données de base:

- La valeur ajoutée à prix courants;
- L'emploi salarié en ETP[20];
- L'investissement à prix courants.

D'autres développements sont présentés pour les trois dernières années: l'analyse financière et le bilan social.

[17] Pour plus de précisions, voir les points 4.3 et 4.6 de l'annexe 1.

[18] Service du département Informations micro-économiques de la Banque nationale de Belgique.

[19] Institut des comptes nationaux.

[20] Equivalents temps plein; l'emploi, qu'il soit direct ou indirect, est exprimé dans cette unité.

1 CONTEXTE

Avec 21 millions de tonnes transbordées, le Port Autonome de Liège se classe deuxième port intérieur d'Europe, après Duisburg et avant Paris.

Le Port Autonome de Liège gère actuellement vingt-sept ports publics sur environ 360 ha de terrains et 24 km de quais entre Lanaye et Statte.

La province de Liège dispose d'un grand potentiel comme centre de distribution. La région liégeoise se profile en tant que terre d'intermodalité.

1.1 Les ports intérieurs en Europe[21]

Le réseau hydraulique de l'Union européenne compte 29.500 km de canaux, rivières et lacs, dont 20.000 km sont concentrés pour l'essentiel aux Pays-Bas, en France, en Allemagne, en Belgique et en Autriche. Ils constituent ce que les spécialistes ont coutume d'appeler le grand bassin rhéno-scaldéo-mosan.

La Belgique est l'un des pays européens où la densité en voies d'eau navigables est la plus remarquable, avec 1.500 km, pour une superficie totale de 30.500 km². Cinq grands axes composent le réseau fluvial belge, trois verticaux et deux horizontaux: respectivement à l'est la liaison Anvers - Liège via le Canal Albert, au centre l'axe Anvers - Bruxelles - Charleroi, à l'ouest la liaison Gand - Tournai, la transversale nord reliant Bruges - Gand - Anvers via l'Escaut et la transversale sud reliant Charleroi - Namur - Liège via la Sambre et la Meuse. Ce réseau bénéficie d'une localisation au « centre de l'Europe » et est adapté aux navires de gabarit européen (de 1.350 tonnes de capacité), donnant ainsi accès à des centres économiques importants et à des grands ports maritimes et intérieurs.

La bonne rentabilité du transport par eau est conditionnée notamment par:

- le gabarit: les zones portuaires wallonnes sont toutes accessibles aux bateaux de 1.350 tonnes et certaines zones du Port Autonome de Liège sont accessibles à ceux de 9.000 tonnes;
- l'existence, le long des voies navigables, d'installations de chargement et de déchargement capables de manutentionner les marchandises rapidement et à faible coût[22].

S'il n'est guère possible de comparer les différents sites d'intermodalité en Europe, en raison de contextes environnementaux et économiques très différents, il est cependant utile de présenter quelques faits relatifs aux trois premiers ports intérieurs d'Europe, plus précisément du grand bassin rhéno-scaldéo-mosan: dans l'ordre Duisburg (Allemagne), Liège (Belgique) et Paris (France).

- Duisburg:

Premier port intérieur d'Europe, totalisant plus de 37 millions de tonnes transbordées par an, le site de Duisburg bénéficie d'une situation idéale au confluent du Rhin et de la Ruhr, à l'intersection des routes de transport nord-sud et est-ouest de l'Allemagne, ainsi que d'excellentes connexions ferroviaires, portuaires et aériennes (proximité des aéroports de Niederrhein, de Düsseldorf et de Cologne-Bonn). Duisport, la compagnie qui gère le port public de Duisburg, est le centre d'un réseau fluvial de 272 km de long pouvant accueillir des navires allant jusqu'à 4.500 tonnes. Ce site s'étend sur 1000 ha et compte 40 km de quais. Le port de Duisburg est particulièrement tourné vers le trafic fluvial intérieur (à 87 p.c.) et dispose de connexions maritimes vers les premiers ports

[21] Sources: Institut pour le Transport par Batellerie asbl; « Comparaison multicritère entre trois sites d'inter- et multimodalité: Liège - Duisburg - Montréal », Université de Liège (ULg), mars 2004; Rapport annuel 2003 de Duisport; Port Autonome de Liège; « Rapport d'Activités 2003 » du Port Autonome de Paris; « Table ronde: La Voie d'eau a-t-elle encore un avenir? », J. Charlier, FNRS et UCL (2003), Louvain-la-Neuve.

[22] Source: Direction générale des Voies hydrauliques du M.E.T.

européens que sont Rotterdam et Anvers vers lesquels le trafic s'élève à 1,8 million de tonnes. Duisport réalise une bonne interface entre l'eau, la route et le fer, en raison de sa position géographique.

- Liège:

Totalisant près de 21 millions de tonnes transbordées annuellement par ses ports publics, gérés par l'administration du Port Autonome de Liège, et les quais privés[23], le PAL se classe deuxième port intérieur[24] d'Europe. La province de Liège tente de combiner les quatre grands modes de transport afin de transformer Liège en un vaste site intermodal incluant plusieurs plates-formes. Différentes initiatives ont été entreprises, dont Liège Logistics, afin de combiner les transports aérien, ferroviaire et routier. Cette plate-forme multimodale sera l'unique plate-forme air-rail-route-eau sur le territoire wallon, lequel possède quatre ports autonomes[25] et 451 km de voies navigables, dont 80 p.c. sont au gabarit standard européen (classe 4: 1.350 tonnes) ou au gabarit supérieur (classes 5 et 6: bateaux de 2.000 tonnes et plus).

Situé à un carrefour de l'Europe, tourné vers le trafic intérieur, tout comme Duisburg, et proche géographiquement de Rotterdam, Anvers et Amsterdam, le complexe portuaire liégeois est désormais relié à Dunkerque via la nouvelle liaison au gabarit de 1.350 tonnes ouverte depuis la mise en service, en 2002, de l'ascenseur de Strépy-Thieu. Le PAL est au œur d'un réseau très dense d'autoroutes et de routes secondaires, et les nombreux axes ferrés qui le desservent jouent un rôle important dans le transport des aciers (fonte en fusion, demi-produits, bobines, etc.), des produits dangereux (chimie et pétrole notamment), des conteneurs, des automobiles, des produits de carrière, des minerais et de la houille.

- Paris:

Au œur d'un maillage de ports en région d'Ile-de-France, le Port autonome de Paris tente de faciliter le transport fluvial, afin de réduire la pression sur les infrastructures routières et sur les milieux urbains, et de contribuer au développement durable de l'économie de la région, en lien avec les ports maritimes et les autres régions françaises. Totalisant environ 20 millions de tonnes transbordées par an, le Port autonome de Paris occupe 1.000 ha d'espaces portuaires en Ile-de-France, soit 70 sites répartis le long de 500 km de voies navigables. Il bénéficie d'excellentes liaisons avec Le Havre, premier port maritime français pour le traitement des marchandises diverses et deuxième port pétrolier français, ainsi qu'avec Rouen. Il entend par ailleurs développer et moderniser de façon durable les trafics fluviaux sur le bassin de la Seine, en mettant l'accent sur le transport combiné, et œuvrer à la création de la liaison Seine - Nord. Cette dernière relierait le port aux complexes portuaires d'Anvers et de Rotterdam. Le tourisme fluvial figure également parmi les priorités des autorités portuaires parisiennes: la création et la gestion de nouvelles escales pour ses passagers sont à l'ordre du jour, tout en veillant à l'amélioration de l'intégration des infrastructures portuaires dans l'environnement urbain et naturel.

[23] En 2002, 14,4 millions de tonnes ont été transbordées par les ports publics du PAL et 6,5 millions de tonnes traitées à partir des quais privés liégeois, soit un total de 20,9 millions de tonnes.

[24] Cette place dans la classement européen des ports intérieurs a été acquise par le PAL en 1997, lorsque le chiffre de 17,2 millions de tonnes manutentionnées exclusivement par eau (ports publics et privés) a été atteint, alors que le Port autonome de Paris annonçait le chiffre de 17,0 millions de tonnes.

[25] Les ports autonomes de Liège (PAL), de Charleroi (PAC), de Namur (PAN) et du Centre et de l'Ouest (PACO).

1.2 Évolution du trafic au Port Autonome de Liège

TABLEAU 1 PORT AUTONOME DE LIÈGE: TRAFIC FLUVIAL DANS LES PORTS PUBLICS

Année	Total du transbordement (en milliers de tonnes)	Variation par rapport à l'année précédente (en milliers de tonnes)	Variation par rapport à l'année précédente (en p.c.)
1993	7.957,2	n.	n.
1994	8.840,3	883,1	11,1
1995	8.349,1	- 491,1	- 5,6
1996	8.996,0	646,9	7,8
1997	10.179,0	1.183,0	13,2
1998	11.233,1	1.054,1	10,4
1999	12.571,3	1.338,2	11,9
2000	13.138,3	567,0	4,5
2001	13.476,1	337,8	2,6
2002	14.418,5	942,4	7,0

Source: Port Autonome de Liège

En réalisant un trafic de 14.418.465 tonnes, les ports publics du Port Autonome de Liège ont établi un record en 2002. Au total, 9.338 navires ont utilisé cette année-là les infrastructures publiques, dont 870 unités d'une capacité inférieure à 600 tonnes et 8.468 unités d'une capacité égale ou supérieure à 600 tonnes, la cargaison moyenne s'établissant à 1.544 tonnes, soit une hausse de 51 tonnes par rapport à 2001[26]. Le tableau 1 fournit la progression annuelle de trafic enregistrée pour la voie d'eau dans les ports publics. De 1993 à 2002, soit en neuf ans, la progression est de 81,2 p.c.

La situation en 2002 du trafic au Port Autonome de Liège est analysée dans le détail au point 3.7.

1.3 Les enjeux pour Liège et la Région wallonne

1.3.1 Le paysage industriel liégeois[27]

L'économie wallonne, dans laquelle la province de Liège est fortement impliquée, est une économie ouverte et doit par conséquent faire face aux tendances de la révolution technologique et de la mondialisation, tout en s'efforçant de résorber les handicaps de son passé industriel. Si le taux de chômage de la région reste supérieur à celui de ses voisins, flamand et européens[28], les exportations wallonnes ont progressé ces dernières années[29]. Le développement de l'activité économique qui en résulte nécessite que soit renforcé un cadre susceptible de favoriser le potentiel de croissance de l'économie wallonne.

La province de Liège, où vivent plus d'un million d'habitants, est, parmi les provinces wallonnes, celle qui compte le plus grand nombre d'entreprises[30]. Elle jouit d'une excellente situation géographique. Située au centre du triangle européen Londres - Paris - Berlin et d'un réseau

[26] Données extraites de l'édition Special Lloyd d'octobre 2003 « Annuaire du Port Autonome de Liège ».

[27] Ce point s'inspire en grande partie de l'« Étude structurelle par secteurs d'activités des entreprises de Liège », ULg, juin 2004.

[28] Le taux de chômage harmonisé s'est établi en 2003 à 10,9 p.c. pour la Wallonie, tandis que ce taux n'atteignait la même année que 5,7 p.c. en Flandre et 8,2 p.c. pour la Belgique dans son ensemble (INS). Selon Eurostat, le taux de chômage en Allemagne, en France, au Royaume-Uni et aux Pays-Bas a atteint, la même année, respectivement 9,6, 9,4, 5,0 et 3,8 p.c.

[29] La Wallonie affiche un score appréciable au niveau de ses exportations en 2003, en hausse de 1,7 p.c. par rapport à 2002. Cette évolution la place dans le peloton de tête des régions européennes, compte tenu du contexte économique défavorable de cette période. Source: Agence Wallonne à l'Exportation (AWEX).

[30] 34 p.c. des entreprises dont le siège social est établi en Wallonie sont installées en province de Liège (données de 2002).

autoroutier très dense, son accessibilité est encore renforcée par la présence des modes aérien, fluvial et ferroviaire.

Afin de mieux cerner les enjeux qui se posent au paysage industriel liégeois, il convient d'exprimer l'ensemble des activités:

1. L'agriculture (le secteur primaire) est très importante en Wallonie, puisque les 750.000 ha qu'elle représente correspondent à plus de la moitié de la surface agricole du pays. En matière de production animale, c'est la production bovine qui arrive en première position, tandis que la production végétale est dominée par la betterave sucrière.

Le secteur agricole liégeois ne représente cependant que 1,2 p.c. de la VA et 0,4 p.c. de l'emploi dans la province[31] et n'est par ailleurs pas présent dans l'environnement immédiat du PAL. Il n'est par conséquent pas abordé dans la présente étude, même si certaines marchandises agricoles transitent au port, comme l'indique le tableau 13.

2. L'industrie liégeoise (le secteur secondaire), qui représente près de 30 p.c. de l'emploi de la province, se décline en plusieurs catégories, dont la technologie, la sidérurgie, la chimie, l'industrie alimentaire, le textile, la fabrication du papier, la construction et les produits divers.

L'industrie sidérurgique, responsable de la mise sur le marché des produits plats à chaud, des produits plats à froid et des produits longs, est encore très présente dans le bassin liégeois. Le groupe Arcelor, premier groupe sidérurgique mondial[32], rassemble la plupart des entreprises sidérurgiques de Wallonie (80 p.c. du volume de production), dont Cockerill Sambre.

La majeure partie de ces industries sont représentées dans l'étude au sein du segment Industrie, selon une nomenclature spécifique: voir le chapitre suivant et les précisions terminologiques aux tableaux 14 et 16 de l'annexe 1.

3. Les services (le secteur tertiaire) comprennent le commerce de gros et de détail, les transports, la logistique, les institutions bancaires et assurances, les services fournis aux entreprises, l'enseignement et la santé, les administrations publiques, etc. Le secteur tertiaire occupe plus de 70 p.c. de la population active dans la province, pour 76 p.c. de sa VA.

L'ensemble des services marchands[33] établis au PAL sont repris dans les segments du commerce, des transports et des autres services logistiques sous revue, à l'exception des institutions bancaires et des assurances, quasi absentes de la zone portuaire et dont les activités liées aux entreprises portuaires sont intégrées à l'estimation des effets indirects.

[31] Ces données provinciales sont relatives à l'exercice 2002. Voir également Belgostat online: www.belgostat.be, Comptes régionaux SEC 1995.

[32] Cockerill Sambre constitue, avec les sociétés Eurogal, TDM et CMP, l'Unité Opérationnelle (UO) Wallonie du groupe Arcelor. Premier groupe sidérurgique mondial (98.000 emplois, 26 milliards d'euros de chiffre d'affaires annuel, 40,2 millions de tonnes d'acier produites par an), Arcelor est né officiellement au début de l'année 2002 de la fusion entre Arbed (Luxembourg), Aceralia (Espagne) et Usinor (France). L'UO Wallonie représente le pôle des activités « Aciers plats au carbone » du groupe en Wallonie.

[33] Le service public n'est pas étudié, étant donné que les chiffres relatifs à celui-ci ne sont pas disponibles (voir point 2.4.3).

1.3.2 *Les ports du bassin liégeois*[34]

Le Port Autonome de Liège gère vingt-sept ports publics[35] sur environ 360 ha de terrains et 24 km de quais entre Lanaye et Statte, soit sur une distance d'environ 50 km le long de la Meuse et du Canal Albert réunis. En province de Liège, douze communes abritent des installations du PAL. L'infrastructure y est aux normes européennes (1.350 tonnes) et accessible aux bateaux rhénans de 2.500 tonnes, aux convois poussés de deux barges totalisant 4.500 tonnes et aux caboteurs de 1.000 à 3.000 tonnes.

Le PAL offre trois *sites trimodaux*:

- le site de Renory, relié à la gare de Kinkempois, qui répond à la volonté de promouvoir le transport de conteneurs par voie fluviale et disposant d'un terminal à coils, est raccordé sur 3 km au réseau ferroviaire. Il est par ailleurs équipé pour la manutention de conteneurs entre les trois modes de transport: fluvial, routier et ferroviaire;

- le site de l'Ile Monsin, comportant une darse couverte ultramoderne de 26 m x 110 m, desservie par le fer et la route, entourée de hangars de stockage d'une superficie au sol de 10.000 m² et équipée d'un pont-portique apte à manutentionner des charges de 50 tonnes, permet les opérations les plus diverses. Caboteurs maritimes, barges poussées, grands et petits bateaux rhénans peuvent y être chargés et déchargés à l'abri des intempéries;

- le site de Semeries en amont de Liège relié à la route et également équipé d'un accès ferroviaire sur son quai nord;

Le site de Hermalle-sous-Argenteau, projet de plate-forme trimodale reliée au fer, est amené à compléter cette liste dans un proche avenir.

Le Port Autonome de Liège gère en outre vingt-deux *sites bimodaux*, dont les deux plus particuliers sont:

- le quai roulier du port de Seraing qui constitue une infrastructure particulière puisqu'il permet l'accès direct d'un convoi routier sur un bateau. C'est à cet endroit que se chargent et se déchargent des pièces lourdes, encombrantes et indivisibles, d'un poids pouvant atteindre 1.200 tonnes et d'un gabarit bien supérieur à ceux admis par la route et le fer;
- le port pétrolier de Wandre qui peut accueillir, dans ses quatre-vingt-quatre tanks, 200.000 m³ de produits pétroliers et bénéficie de neuf appontements en Meuse permettant l'accostage de pétroliers. Un raccordement ferré y est envisagé.

Aux ports publics gérés par le PAL s'ajoutent les quais privés, dont une liste non exhaustive est présentée à l'annexe 2. Ceux-ci sont responsables d'un peu plus de 30 p.c. du trafic fluvial total du complexe portuaire liégeois.

Le Port Autonome de Liège, au cœur du grand bassin rhéno-scaldéo-mosan, le réseau navigable le plus dense au monde (20.000 km de voies navigables), a trois accès à la mer:

- le Canal Albert, long de 129 km avec ses six écluses, relie Liège à Anvers, second port européen et à la liaison Escaut-Rhin. Si le Canal Albert ne représente que 8,3 p.c. du réseau fluvial belge (1.560 km de fleuves et canaux au total), il porte à lui seul, avec un trafic de plus de 30 millions de tonnes, de 30 à 40 p.c. de l'ensemble du trafic fluvial annuel belge, en ce compris la part du trafic vers Amsterdam et Rotterdam qui lui revient;

---

[34] Source: Port Autonome de Liège.

[35] D'ouest en est, le long de la Meuse, ces 27 ports sont: Statte, Tihange, Ampsin, Ombret, Hermalle-sous-Huy, Engis, Ehein, Semeries, Flémalle, Ivoz-Ramet, Seraing, Jemeppe, Ougrée, Sclessin, Renory, Ardennes, port de Yachts, Croisiers-Cheravoie-Van Beneden, Coronmeuse, Éclatement, Monsin, Herstal, port pétrolier de Wandre, Argenteau, Hermalle-sous-Argenteau, Visé et Lanaye. Pour rappel, il s'agit de la situation de juin 2004, où le port de Hermalle-sous-Argenteau a été mis en gestion au PAL. Avant cette date, le PAL s'étendait sur 262 ha et 22 km de quais.

- sur une distance de 310 km, la Meuse et le canal Juliana lui donnent accès (en environ vingt heures de navigation) à Rotterdam, premier port mondial, ainsi qu'à Amsterdam. Ils constituent un itinéraire alternatif au Canal Albert pour ces destinations;

- la liaison est-ouest vers Dunkerque, longue de 362 km avec ses trente-deux écluses, est passée du gabarit de 300 tonnes à celui de 1.350 tonnes, à la suite de l'ouverture du canal du Centre.

Outre ses installations portuaires, Liège constitue un important carrefour autoroutier et ferroviaire international (Londres - Istanbul - Amsterdam - Bâle - Paris - La Rhur, etc.) et sera dotée d'une gare TGV dès 2005. De plus, Liège jouit de la présence de l'aéroport de Bierset (Liège Airport) à moins de 10 km, le mode aérien venant ainsi compléter les modes de transport exposés ci-dessus.

1.3.3 Le Port Autonome de Liège en tant que centre logistique

D'après une étude du courtier américain Cushman & Wakefield Healy & Baker, la Belgique occupe la première place[36] en Europe en matière d'implantation des centres de distribution, devant la France, l'Allemagne, les Pays-Bas et la République tchèque. Cette étude positionne par ailleurs la province de Liège en deuxième place des régions européennes disposant du plus grand potentiel dans ce domaine, juste derrière le Limbourg. Les éléments clés à retenir en la matière sont les loyers compétitifs, la situation centrale au cœur de l'Union européenne et l'infrastructure performante en termes de transports. Si l'ouest de l'Europe est actuellement considéré comme l'une des meilleures régions pour établir un centre de distribution, on observe un intérêt croissant pour les pays situés plus à l'est, qui constituent un marché nouveau et moins coûteux.

L'Union européenne des chambres de commerce et de l'industrie du Rhin - Rhône - Danube - Alpes, formulait le 5 mars 1999 le souhait « que l'économie fasse meilleur usage des ports fluviaux, plaques tournantes aptes à absorber la croissance du trafic et permettant de stimuler les échanges économiques en Europe. »[37] Et de poursuivre: « Les ports fluviaux servent de plates-formes intermodales pour les transports de pondéreux, et toujours plus pour le transport combiné de conteneurs, grâce à leurs installations spécialisées de manutention. (...) Du fait de leurs interconnexions avec les autres moyens de transport, les ports fluviaux sont naturellement prédestinés à servir de centres logistiques. (...) Les ports fluviaux sont particulièrement bien adaptés pour répondre aux besoins du commerce et des industries modernes, pour autant qu'ils disposent de services logistiques de qualité. »

Cette « organisation des flux » a toujours existé au sein des entreprises, mais doit sans cesse être revue à la lumière des progrès technologiques et des évolutions de la concurrence internationale. Une zone idéale, en forme de « banane », couvrant les grands centres de distribution en Europe, est habituellement considérée. Elle démarre au sud-est de l'Angleterre pour se terminer au nord-est de l'Espagne, en passant par la quasi-totalité du Benelux, l'est de la France et l'ouest de l'Allemagne. De bonnes connexions sont indispensables pour que les régions de cette zone puissent tirer profit des marchés existants et toucher les consommateurs concernés. La Belgique, et la Wallonie en particulier, ont fait de gros progrès dans ce domaine. L'ouverture de l'autoroute Bruxelles-Tournai, la liaison autoroutière E40/E25 à Liège, la mise en service des ascenseurs de Strépy-Thieu et le développement rapide de Liège Airport garantissent à la Wallonie un avantage concurrentiel réel par rapport à ses voisins. Il s'agit de renforcer cet avantage, en s'appuyant notamment sur les plates-formes intermodales telles qu'elles existent déjà au Port Autonome de Liège. Sachant que « l'inscription d'une région dans des réseaux existants est plus importante que

---

[36] Le classement tient compte des 15 facteurs principaux que les opérateurs retiennent pour l'implantation d'un centre de distribution, parmi lesquels le coût des transports, l'accessibilité, l'offre totale, le loyer / coût des terrains, le coût de l'emploi, la densité routière, le trafic ferroviaire, le trafic aérien, le trafic maritime, la densité de population, l'accès au centre de l'UE, l'accès à l'est de l'Europe, etc. Pour plus d'informations, voir l'« European Distribution Report » de Cushman & Wakefield Healy & Baker, et l'article sur le sujet paru le 24 février 2004. D'autres études vont dans le même sens. De l'étude Stratec, par exemple, il ressort que la région liégeoise est la seule, en Wallonie, à rencontrer les critères de rentabilité de la mobilité.

[37] Extrait du compte-rendu de la réunion du 5 mars 1999 à Innsbruck de l'Union européenne des chambres de commerce et de l'industrie du Rhin - Rhône - Danube - Alpes.

le simple positionnement géographique à proximité d'une autoroute, d'un aéroport ou d'un canal »[38], l'effort doit être poursuivi en vue d'inscrire les pôles logistiques wallons dans les réseaux de transport européens, tous modes confondus (voir l'exemple de TNT à l'aéroport de Liège).

La région liégeoise se profile en tant que terre d'intermodalité. Les secteurs du transport et de la logistique se positionnent comme des secteurs d'avenir pour la région, dans lesquels le Port Autonome de Liège entend jouer un rôle clé. Fort de la présence de l'aéroport international et des réseaux ferroviaire et routier, le PAL poursuit le développement de ses centres d'intermodalité. Si la restructuration d'Arcelor aura un impact économique et social négatif à court terme, elle entraînera aussi une réaffectation de main-d'œuvre et de terrains. Grâce au PAL, doté d'un potentiel multimodal important et d'un positionnement idéal dans la « banane européenne », la région liégeoise dispose d'atouts exceptionnels. Dans ce cadre, le PAL devrait également continuer à favoriser la logistique à haute valeur ajoutée, tout en contribuant à faciliter le transport fluvial, afin, entre autres, de réduire la pression sur les infrastructures routières.

[38] Citation de Jean-Louis Lazuech, directeur du développement du contractant français GSE, à l'origine du futur parc logistique Centre-Ardennes à Neuchâteau-Molainfaing.

2 APERÇU DE LA MÉTHODOLOGIE[39]

La population a été constituée d'après la méthode de sélection géographique et fonctionnelle.

Les effets directs sont exprimés en termes de valeur ajoutée, d'emploi salarié et d'investissement. Ces résultats sont complétés par l'analyse du bilan social et de ratios financiers.

Les effets indirects sont estimés à partir des données fournies par l'Institut des comptes nationaux.

Deux clusters sont envisagés: le cluster maritime et le cluster non maritime. Ce dernier regroupe les segments industrie, commerce, transports et autres services logistiques.

2.1 Sélection et échantillonnage

De nombreuses études portant sur l'incidence économique des activités portuaires se concentrent sur la notion de *cluster*[40], réunissant les branches d'activité (entreprises et chaînes de fournisseurs) ayant un lien économique avec le port étudié.

Par souci de cohérence avec les études portuaires précédentes, et notamment celle de juin 2004 relative aux ports maritimes flamands[41], les résultats de la présente étude sont présentés selon un schéma identique. En vue de couvrir les activités liées au Port Autonome de Liège, l'évolution des « secteurs » d'activité, inspirés de ceux définis dans l'étude relative à l'exercice 2001[42], est également étudiée.

Deux clusters sont envisagés dans le cadre de cette étude:

- Le cluster maritime qui rassemble les branches d'activité propres aux ports et dont l'existence est essentielle à ces derniers (gestion et maintenance, navigation, transbordement, chargement, écluses, entreposage, dragage, etc.);
- Quatre segments, qui n'ont pas un lien économique immédiat avec l'activité portuaire, présentent cependant une forte interdépendance avec celle-ci (utilisation des infrastructures), en raison de la proximité géographique. Désigné sous le vocable « non maritime », ce cluster regroupe notamment:
    - le segment *industrie*;
    - le segment *commerce*;
    - le segment *transports*;
    - le segment *autres services logistiques*.

L'approche retenue pour la sélection géographique des entreprises peut varier selon qu'elles appartiennent à l'un ou l'autre de ces clusters.

---

[39] Le détail de la méthodologie est présenté à l'annexe 1 (méthodes de calcul, principales adaptations par rapport à la version précédente, conséquences sur les résultats, etc.) et la liste des branches concernées par l'étude à l'annexe 3.

[40] L'OCDE donne une définition générale des clusters: *Networks of production of strongly interdependent firms (including specialised suppliers) linked to each other in a value-adding production chain. In some cases, clusters also encompass strategic alliances with universities, research institutes, knowledge-intensive business services, bridging institutes (brokers, consultants) and customers* (voir OECD, « Boosting Innovation: The Cluster Approach », 1999, Paris). Depuis la parution de l'ouvrage de Porter « The competitive advantage of nations » (The Free Press, New York, 1990), le concept de cluster est devenu un élément central de la politique industrielle.

[41] « Importance économique des ports maritimes flamands: rapport 2002 », Frédéric Lagneaux, Working Paper n°56 de juin 2004.

[42] « Importance économique des ports fluviaux: Le Port Autonome de Liège - Exercice 2001 », BNB-succursale de Liège, septembre 2003.

2.2 Calcul des effets directs

Le calcul des effets directs porte essentiellement sur les indicateurs économiques suivants, relatifs à l'activité de l'ensemble des entreprises de la population:

- La valeur ajoutée (ou VA) à prix courants;
- L'emploi salarié;
- L'investissement à prix courants.

Pour les entreprises multi-arrondissements, c'est-à-dire celles possédant des succursales situées dans plusieurs arrondissements, l'emploi est déterminé en fonction des données fournies par l'Institut des comptes nationaux (ICN) et relatives à l'emploi des sièges d'exploitation établis dans la zone portuaire (référence: code INS[43]). Étant donné qu'il s'agit de la seule information permettant d'isoler ces succursales, il a été convenu de calculer leur VA et leur investissement selon le même procédé.

L'étude présente ensuite quelques-unes des dernières évolutions sociales pour les années 2000 à 2002 au Port Autonome de Liège. Le bilan social constitue un ensemble cohérent de données couvrant différents aspects de l'emploi dans l'entreprise. Toutes les entreprises privées pour lesquelles les données relatives au bilan social sont disponibles pour chacune de ces trois années sont analysées (échantillon constant).

Pour la période 2000 - 2002, trois ratios financiers sont étudiés selon les clusters et les secteurs:

- Rentabilité nette des capitaux propres après impôts;
- Liquidité au sens large;
- Solvabilité.

2.3 Estimation des effets indirects

Les tableaux emplois-ressources disponibles jusqu'en 2000 [44] permettent d'estimer les effets indirects de l'activité portuaire sur l'économie belge, moyennant certaines précautions. Les branches d'activité du port génèrent en effet de la VA et de l'emploi indirects, par le biais des achats que les entreprises étudiées effectuent auprès de sous-traitants.

Normalement, les effets indirects sont calculés à partir des tableaux entrées-sorties. Ceux-ci ne sont pas disponibles pour les années récentes. Ce sont donc les tableaux emplois-ressources (qui servent d'ailleurs à l'établissement des tableaux entrées-sorties) qui ont été utilisés moyennant quelques hypothèses.

À partir du tableau emplois-ressources, pour une branche d'activité donnée, les branches d'activité sous-traitantes peuvent être déterminées, ainsi que les taux de dépendance les reliant les unes aux autres. En appliquant ce taux à l'emploi total du ou des fournisseur(s), une estimation de l'emploi indirect est obtenue. La même procédure est utilisée pour le calcul de la VA indirecte, où l'on applique le taux de dépendance à la VA totale.

L'application de cette méthode aux branches d'activité reprises dans l'étude se fait à deux niveaux de calcul: le niveau 1 et le niveau infini. Le niveau 1 ne tient compte que des fournisseurs en première ligne. Ces fournisseurs de niveau 1 se fournissent eux-mêmes auprès d'autres fournisseurs (niveau 2), et ainsi de suite, *ad infinitum*. Ce niveau infini permet alors d'évaluer l'impact économique total en termes d'emplois et de VA des entreprises sélectionnées.

La répartition par cluster et secteur des effets indirects en termes d'emploi et de VA est opérée selon le même schéma que la répartition observée des effets directs.

Le total des estimations de la VA et de l'emploi indirects est donné à titre indicatif au chapitre 3, pour les années 1997 à 2002, compte tenu des hypothèses rappelées au point 5.2.3 de l'annexe 1.

---

[43] Institut national de la statistique.

[44] Les tableaux emplois-ressources sont le plus souvent désignés par l'acronyme anglais SUT (Supply and Use Tables). Ce sont respectivement les chiffres de 1997, 1999 et 2000 (les derniers publiés) qui sont utilisés pour l'estimation des effets indirects des années 1997 - 1998, 1999 et 2000 - 2002. À l'annexe 4, le détail de ces résultats est présenté par secteur pour les années 1997, 1999 et 2000.

Pour les années où les taux de dépendance inter-branches sont connus, à savoir 1997, 1999 et 2000, une ventilation par secteur des effets indirects est fournie à l'annexe 4.

2.4 Application de la méthodologie au cas du Port Autonome de Liège

2.4.1 Sélection des entreprises

La population a été constituée en suivant la méthode de sélection géographique et fonctionnelle introduite ci-dessus, en remplacement de l'approche au cas par cas précédemment privilégiée:

- Le critère géographique dépend de la définition de la zone portuaire, laquelle a été revue;
- Le critère fonctionnel, lié à l'activité économique, est celui pour lequel un changement en profondeur est intervenu, puisqu'il met désormais en évidence les 118 branches réunies sous les entités clusters et secteurs du Port Autonome de Liège.

La sélection qui s'en est suivie est plus large que la liste des sociétés choisies précédemment en collaboration avec les services du port[45]. Leur nombre s'élève à 205 pour l'année 2002.

L'activité portuaire était jusqu'ici définie de façon empirique. Elle peut dès la présente étude faire l'objet de révisions automatisées, sur la base des branches retenues.

S'agissant des entreprises du cluster maritime, celles-ci présentent un lien fonctionnel immédiat avec l'activité du port, lequel n'implique pas forcément qu'elles soient établies dans la zone portuaire au sens strict. Selon la définition de l'activité, une approche géographique stricte ou large est en effet retenue pour la sélection des entreprises de ce cluster. Un certain nombre d'entreprises maritimes sélectionnées ne sont donc pas établies dans la zone portuaire au sens strict, mais au sens large (d'après la définition des zones géographiques de l'INS). Il s'agit des deux secteurs suivants: les agences d'expédition et les affréteurs.

Les branches maritimes pour lesquelles certaines entreprises ont déjà été enregistrées dans l'étude des ports maritimes (sélection sur tout le territoire national) font ici l'objet d'un rappel dans la rubrique « Entreprises p.m. ». Il s'agit, entre autres, du transport fluvial, de la pêche, de la construction de navires, etc., secteurs dont les activités dépendent très fortement des ports maritimes. Leurs chiffres ne sont pas comptabilisés dans le total de la VA, de l'emploi, de l'investissement, etc., afin d'éviter un double comptage avec les résultats publiés dans l'étude des ports maritimes parue en juin 2004.

2.4.2 Secteurs liégeois

L'étude du Port Autonome de Liège présente quelques particularités en ce domaine.

En effet, 118 branches NACE-Bel (niveau de précision 5) ont été retenues. Certaines branches d'activité très présentes dans les ports maritimes flamands (par exemple la construction automobile, l'industrie pétrolière, etc.) ne le sont pas au même degré au Port Autonome de Liège. Par contre, des branches telles que la fabrication de chaux, la fabrication de sucre, l'étirage à froid, etc. figurent dans la liste des activités retenues, car elles sont au cœur de l'activité du bassin liégeois.

La nomenclature qui prévalait dans la précédente édition de l'étude du Port Autonome de Liège a fait l'objet d'une légère adaptation, en vue d'une plus grande cohérence du découpage sectoriel avec celui établi dans la comptabilité nationale. Cette adaptation est effectuée en conformité avec l'importance relative des secteurs d'activité liégeois. Si certains reclassements sont intervenus, la dénomination des secteurs fait toujours écho à celle présentée dans l'étude de l'exercice 2001.

Il s'agit, pour chacun des segments envisagés - industrie, commerce, transports et autres services logistiques - des secteurs suivants[46]:

---

[45] Les autorités du Port Autonome de Liège avaient fourni une liste d'entreprises utilisant les infrastructures portuaires, à savoir: les entreprises ayant signé un contrat de concession avec le PAL, les sous-locataires, les usagers occasionnels, les utilisateurs de quais privés et les prestataires de services dans les domaines de l'affrètement et du transport fluvial.

[46] Pour plus de précisions, voir les commentaires des tableaux 14 et 16 à l'annexe 1, ainsi que la liste des 118 branches NACE-Bel couvertes par l'étude à l'annexe 3.

- Industrie:
  - Industrie de la métallurgie, transformation des métaux;
  - Mécanique de précision et équipements électroniques *;
  - Industrie de la construction *;
  - Industrie de la chimie *;
  - Industries de l'énergie et de l'eau;
  - Industries diverses.
- Commerce (de gros et de détail).
- Transports.
- Autres services logistiques.

Les trois secteurs marqués d'un astérisque apparaissent comme entités distinctes dans cette nomenclature.

Les résultats présentés au chapitre 3 peuvent facilement être mis en rapport avec ceux diffusés précédemment, dès lors qu'est soulignée l'existence d'*ensembles industriels* tels que la « Transformation des métaux », qui englobe notamment la mécanique de précision et dans laquelle l'entreprise Cockerill Sambre joue un rôle central, ou « Extraction et transformation des minéraux non énergétiques », auxquelles est étroitement liée la construction.

Vu la faible importance relative du cluster maritime dans le chiffre total de la valeur ajoutée au Port Autonome de Liège (à peine 1,3 p.c. pour l'année 2002), il a été convenu de le présenter de manière abrégée, en distinguant uniquement les entreprises actives dans le transport maritime des autres entreprises.

2.4.3 Limites et solutions

Certaines limites mentionnées dans l'étude publiée l'année dernière[47] trouvent une solution dans la présente édition:

- Les effets indirects en termes de VA et d'emploi sont désormais estimés. C'est là l'apport essentiel de la présente recherche.
- Toutes les entreprises établies dans la zone portuaire[48] et appartenant aux branches répertoriées pour cette étude sont sélectionnées, quelle que soit leur taille. La distinction grandes entreprises - PME repose désormais sur des critères objectifs[49] et non plus sur le seul critère du schéma de dépôt des comptes annuels à la Centrale des bilans.
- La révision du découpage sectoriel introduite au point 2.4.2 permet d'envisager, le cas échéant, une étude commune des ports maritimes flamands et du Port Autonome de Liège, étant donné que ce découpage respecte celui de l'activité économique par branche établie dans les comptes nationaux, qui constitue la norme pour ce type d'analyse.

Il convient néanmoins d'attirer l'attention sur les points suivants:

- Certaines branches s'étant avérées à l'examen trop éloignées de l'activité portuaire ont été écartées de l'analyse, en vue d'affiner les résultats. Cela a pour conséquence un léger tassement des chiffres totaux. Il s'agit entre autres des supermarchés et des auto-écoles.
- Les chiffres relatifs au secteur public ne sont pas disponibles.
- La source principale des données étant les comptes annuels déposés par chaque entreprise à la Centrale des bilans, certaines informations peuvent manquer, en raison de retards, d'oublis ou si les critères de qualité des chiffres n'ont pas été atteints pour certaines entreprises. Dans l'attente de leur régularisation, une intervention manuelle a parfois été nécessaire pour compléter ces données.
- L'estimation des effets indirects suppose certaines limites et hypothèses.

---

47 Point 1.2 de l'étude « Importance économique des ports fluviaux: Le Port Autonome de Liège - Exercice 2001 », BNB-succursale de Liège, septembre 2003.

48 Définition de la zone portuaire du Port Autonome de Liège, voir annexe 2.

49 Précisions au point 4.6 de l'annexe 1.

3 ANALYSE

L'année 2002 est marquée par une diminution de 3,3 p.c. de la VA directe, laquelle redescend à 1,1 milliard d'euros. La VA indirecte atteint, la même année, 1,0 milliard d'euros.

L'emploi salarié direct au sein du complexe portuaire liégeois s'établit, en 2002, à 12.743 équivalents temps plein, après une diminution de 8,5 p.c. par rapport à l'année précédente et un recul des engagements de l'ordre de 32,6 p.c. L'emploi salarié indirect connaît quant à lui une progression moyenne de 2,5 p.c. par an sur la période, pour atteindre 14.491 équivalents temps plein en 2002. Le régime de travail à temps plein représente alors 97,4 p.c. de l'emploi.

L'investissement dans le Port Autonome de Liège s'établit la même année à 142,1 millions d'euros.

Le ratio de la rentabilité atteint 4,4 p.c., celui de la liquidité s'est maintenu à 130 p.c., alors que la solvabilité moyenne s'établit à près de 50 p.c. en 2002.

L'année 2002 se signale en outre par une croissance de 7 p.c. du tonnage transbordé dans les vingt-sept ports publics, le trafic sur la voie d'eau y totalisant ainsi 14,4 millions de tonnes.

3.1 Faits marquants en 2002[50]

3.1.1 Contexte

Malgré un contexte économique plutôt morose, qui se reflète dans les résultats présentés en termes de valeur ajoutée, d'emploi et d'investissement[51], l'année 2002 a été synonyme de croissance pour le trafic au Port Autonome de Liège, puisque la voie d'eau a progressé de 7,0 p.c., pour atteindre un record historique de plus de 14 millions de tonnes transbordées par les ports publics liégeois. « Ces résultats traduisent non seulement le dynamisme et l'efficacité du transport fluvial et des entreprises installées dans la zone portuaire, mais également le souci grandissant d'un plus grand nombre d'entreprises de rendre plus performant leur schéma logistique et de recourir davantage à la voie d'eau. »[52]

Les menaces qui pèsent depuis quelques années sur les activités de la phase à chaud de Cockerill se concrétisent et font craindre une chute importante des trafics, étant donné qu'elles représentent 35 p.c. des tonnages. La fermeture de la sidérurgie à chaud d'Arcelor est prévue à l'horizon 2009 et signifie à terme la suppression de 2.700 emplois directs.

Les zones d'extension du port sont dès lors orientées vers l'aménagement de nouveaux quais et de terrains susceptibles d'accueillir de nouvelles activités. Un partenariat avec le port d'Anvers est de plus en plus souvent évoqué. Les autorités portuaires anversoises demandent 200 ha libérables avant fin 2007, afin d'implanter à Liège un arrière-port directement accessible par le Canal Albert. Cette demande a rapidement été suivie d'effets puisque la Région wallonne est devenue propriétaire de 90 ha à Oupeye début 2003 pour permettre au PAL, une fois locataire des lieux, d'aménager le site en fonction de clients potentiels, et ainsi de soulager le port d'Anvers, qui arrive à saturation[53]. L'essor du trafic maritime européen se heurte en effet à de sérieux problèmes de congestion, auxquels les ports intérieurs tels que le PAL sont susceptibles d'apporter des réponses.

---

50 Sources: Port Autonome de Liège; Special Lloyd, numéros de novembre 2002 et octobre 2003.

51 Un recours plus important à la voie d'eau n'implique pas toujours une croissance de l'activité de l'entreprise dans son ensemble, comme en témoigne le recul des valeurs de la VA, de l'emploi et de l'investissement souligné ci-après. À noter également que cette augmentation de 7,0 p.c. ne concerne que l'utilisation des ports publics du PAL et ne reflète donc pas la baisse d'activité enregistrée par des entreprises qui possèdent leurs propres installations portuaires. Voir également le point 3.7.2.

52 « Relever les défis », par Marie-Dominique Simonet (Directeur général du PAL), William Ancion (Administrateur-délégué du PAL) et Willy Demeyer (Président du Conseil d'administration), Special Lloyd, octobre 2003.

53 Voir article « La situation de la navigation intérieure au port d'Anvers devient intenable », KH, Le Lloyd, 17 juin 2004.

Des synergies entre les autorités portuaires et les services compétents du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports permettent de faire avancer des dossiers stratégiques, notamment dans le cadre du « plan prioritaire d'affectation d'espace à l'activité économique ».

3.1.2 Industrie

La décision du groupe Arcelor d'arrêter tout investissement dans les unités de production continentales[54] de la phase à chaud en France, en Allemagne et en Belgique condamne cette activité à Liège (hauts-fourneaux, aciéries, coulées continues, etc.) d'ici la fin de la décennie. Le défi est double pour la Région wallonne et le PAL: pérenniser autant que possible le secteur du froid et renforcer le développement des activités annexes situées en aval d'une part[55], et mettre en place de nouveaux grands projets de réaffectation des zones concernées par le retrait progressif de Cockerill Sambre d'autre part.

La société CBR Lixhe, filiale à 100 p.c. du Groupe Heidelbergcement, un des acteurs cimentiers majeurs au niveau mondial, a procédé à l'arrêt définitif de son four par voie humide et au démantèlement partiel de ses installations, mais surtout à la modernisation et à l'augmentation de capacité de son four par voie sèche. Cet investissement, évalué à 55 millions d'euros, a pour objectif de faire de ce four un modèle mondial.

Terval, société spécialisée dans le *sourcing*, le transport et le traitement de charbon et installée depuis 1982 au PAL, a investi ces dernières années en vue de son extension. La surface occupée par l'entreprise est passée progressivement de 5 à 10 ha, alors que la manutention s'est rationalisée et que le tonnage transporté annuellement par voie d'eau est passé de 0,9 à 1,2 million de tonnes.

Enfin, depuis le 2septembre 2002, le PAL est desservi deux fois par semaine par une navette fluviale à conteneurs vers Anvers et Rotterdam. La société T.F.C.[56] exploite une allège fluviale automotrice sur la liaison Liège (port de Renory), Deurne, Anvers et Rotterdam.

3.1.3 Infrastructure

Sur le plan des infrastructures fluviales, l'année 2002 a été marquée par la mise en service des ascenseurs de Strépy-Thieu et l'ouverture du nouveau Canal du Centre, qui améliore la liaison Meuse-Escaut. Dans le cadre de l'Objectif 2 Meuse-Vesdre, un vaste projet d'aménagement des infrastructures existantes et de valorisation de nouvelles zones portuaires a été retenu, bénéficiant d'une enveloppe globale de 11,3 millions d'euros. Ces travaux concernent huit des vingt-sept ports du PAL: Engis, Renory, Sclessin, Monsin, Hermalle-sous-Argenteau, Argenteau, Visé et Lanaye.

Les opérations de dragage des voies navigables ont été reprises la même année. Le PAL se positionne également dans le cadre du plan pour la plaisance du gouvernement wallon, qui vise à équiper l'ensemble de la Wallonie en haltes, ports de plaisance et relais nautiques. Fin septembre 2002, les travaux d'équipement du port des yachts de Liège ont été entamés.

La même année, il a été décidé de construire dès 2004 une quatrième écluse à Lanaye, pour un coût estimé à 60 millions d'euros.

Les autorités du PAL veulent assurer que le complexe portuaire liégeois, avec les atouts qui sont les siens (intermodalité, situation géographique, etc.), est prêt à mettre à la disposition des sociétés des espaces industriels importants, raccordés au rail, à la route et à la voie d'eau à grand gabarit. Les synergies et les économies d'échelle qui peuvent en résulter devraient permettre, selon elles, un développement économique important, créateur de valeur ajoutée et d'emplois.

---

[54] Cette mesure ne concerne pas les sites établis en bord de mer pour l'instant.

[55] Le Groupe Arcelor a par ailleurs confirmé qu'il s'impliquerait dans le redéploiement économique afin de contribuer à la création d'activités économiques générant autant d'emplois durables nouveaux que d'emplois perdus (2.700) à la suite de l'arrêt progressif de ses usines à chaud. Voir le site http://www.cockerill-sambre.com/fr/RE_redeploiement_economique.htm.

[56] Transport Fluvial de Conteneurs. Cette initiative a été lancée par le Group Portier Industries et la société Gosselin World Wide Moving de Deurne.

Les points qui suivent concernent ces deux indicateurs économiques. Un commentaire détaillé est également donné pour l'investissement, le bilan social, la santé financière des entreprises présentes dans le complexe portuaire liégeois, ports publics et quais privés confondus, ainsi que pour l'évolution des trafics dans les ports publics. La répartition des principaux résultats suivant la taille des entreprises est présentée à l'annexe 5.

3.2 Valeur ajoutée

TABLEAU 2 **VALEUR AJOUTÉE DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS DE 1997 À 2002**
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Importance relative en 2002 (en p.c.)	Variation de 1997 à 2002 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	**1.151,0**	**1.264,1**	**1.046,5**	**1.191,8**	**1.130,6**	**1.093,5**	**100,0**	**- 5,0**	**- 1,0**
CLUSTER MARITIME	***13,4***	***14,3***	***14,9***	***16,5***	***14,3***	***13,9***	***1,3***	***4,1***	***0,8***
MARITIME[57]	13,4	14,3	14,9	16,5	14,3	13,9	1,3	4,1	0,8
Transports	11,9	12,9	13,2	15,4	13,8	13,4	1,2	12,5	2,4
Autres	1,5	1,4	1,8	1,1	0,6	0,5	0,0	- 64,2	- 18,6
Entreprises p.m.	*3,1*	*3,3*	*4,0*	*3,7*	*7,2*	*6,6*	-	*112,8*	*16,3*
CLUSTER NON MARITIME	***1.137,6***	***1.249,7***	***1.031,6***	***1.175,3***	***1.116,3***	***1.079,5***	***98,7***	***- 5,1***	***- 1,0***
COMMERCE	43,4	86,6	70,6	80,0	68,3	69,4	6,3	60,1	9,9
INDUSTRIE	1.060,5	1.125,6	925,8	1.055,0	1.002,3	966,7	88,4	- 8,8	- 1,8
Industrie de la métallurgie, transformation des métaux	559,5	653,9	462,3	536,6	435,3	403,4	36,9	- 27,9	- 6,3
Mécanique de précision et équipements électroniques	22,3	18,2	6,2	7,4	8,0	6,0	0,5	- 73,1	- 23,1
Industrie de la construction	156,2	150,8	158,9	165,9	153,8	175,2	16,0	12,2	2,3
Industrie de la chimie	71,2	66,8	59,1	81,4	96,7	104,9	9,6	47,2	8,0
Industries de l'énergie et de l'eau	189,0	179,0	178,0	204,6	255,6	220,3	20,1	16,6	3,1
Industries diverses	62,4	56,9	61,4	59,0	52,9	56,9	5,2	- 8,7	- 1,8
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	31,1	33,5	31,7	36,7	42,4	40,0	3,7	28,6	5,2
TRANSPORTS	2,6	4,1	3,5	3,6	3,2	3,4	0,3	31,2	5,6
2. EFFECTS INDIRECTS[58]	**883,7**	**977,5**	**957,2**	**1.010,5**	**1.082,9**	**1.030,9**	-	**16,7**	**3,1**
CLUSTER MARITIME	21,1	26,1	27,6	28,7	24,0	24,6	-	16,2	3,0
CLUSTER NON MARITIME	862,5	951,4	929,6	981,7	1.058,9	1.006,3	-	16,7	3,1
Total de la valeur ajoutée	**2.034,7**	**2.241,6**	**2.003,7**	**2.202,3**	**2.213,5**	**2.124,3**	-	**4,4**	**0,9**

Source: BNB.

[57] Ce total n'inclut pas les chiffres des entreprises du cluster maritime mentionnées pour mémoire (« entreprises p.m. »). Aucun total ne tient compte de leurs résultats.

[58] Le détail de ces estimations est donné par secteur pour les années 1997, 1999 et 2000 au tableau 19 de l'annexe4.

3.2.1 Évolution générale

De 1997 à 2002, la VA directe dans les ports de Liège a reculé en moyenne de 1,0 p.c. par an (voir tableau 2). L'évolution a plutôt été en dents de scie: la plus forte baisse, de 17,2 p.c., a été enregistrée en 1999 et a touché l'ensemble des secteurs liégeois, tandis que la plus forte hausse (13,9 p.c.), qui a été enregistrée l'année suivante, a principalement concerné la chimie et les autres services logistiques. En 2001 et 2002, deux reculs se succèdent, de respectivement 5,1 et 3,3 p.c. La VA directe des entreprises de la zone portuaire ne s'est plus élevée alors qu'à 1,1 milliard d'euros, dont 96,6 p.c. ont été produits par les grandes entreprises, lesquelles représentent 38,0 p.c. du nombre de sociétés établies dans la zone du port[59].

Cette baisse de la VA directe, dont le détail est donné ci-dessous, est compensée par la hausse de la VA indirecte, qui s'est chiffrée à 3,1 p.c. en moyenne annuelle sur la période 1997 - 2002. Ces évolutions en sens contraires s'expliquent par la progression de la VA des secteurs dépendant particulièrement des prestations extérieures (par exemple la chimie, les transports et les autres services logistiques), alors que la majorité des autres secteurs, moins dépendants de leurs fournisseurs, ont suivi la tendance inverse. La VA indirecte au premier niveau[60] a atteint, en 2002, 568,5 millions d'euros, en baisse par rapport à 2001 (597,9 millions d'euros). Au niveau infini, le tableau 2 indique que ces montants s'élèvent à 1.030,9 millions d'euros en 2002, contre 1.082,9 millions d'euros en 2001[61].

Le rapport de cette VA indirecte sur la VA directe est passé de 76,8 p.c. en 1997 à 94,3 p.c. en 2002, après un sommet en 2001, à 95,8 p.c., conséquence de la tendance à l'*outsourcing*.

La VA totale (effets directs et indirects) à prix courants est en croissance (0,9 p.c. en moyenne annuelle). Cependant, si l'on tient compte du niveau moyen de croissance des prix à la production domestique (1,8 p.c. en moyenne annuelle[62]), l'activité économique générée globalement par le port est en léger repli. En 2002, le constat général est assez sombre, étant donné que l'ensemble des indicateurs de VA dans les ports de Liège sont négatifs (- 3,3 p.c. pour les effets directs, - 4,8 p.c. pour les effets indirects et - 4,0 p.c. pour le total, à prix courants).

Avec une VA directe proche de 1,1 milliard d'euros en 2002 et une VA totale (effets indirects inclus) dépassant les 2,1 milliards d'euros, les entreprises établies au PAL sont responsables de 0,4 p.c. du PIB de la Belgique et, si l'on tient compte des effets engendrés par la chaîne des fournisseurs, ce chiffre atteint 0,8 p.c. du PIB[63].

3.2.2 Évolution des effets directs par cluster et secteur

Dans les clusters étudiés, c'est le commerce qui enregistre la plus importante croissance d'activité, avec une moyenne de 9,9 p.c. par an. Le cluster maritime ne progresse en moyenne que de 0,8 p.c. par an, tandis que l'industrie, qui compte pour 88,4 p.c. de la production de richesse au PAL en 2002, recule de 1,8 p.c. en moyenne. Ce dernier chiffre est toutefois à nuancer. Les secteurs de l'industrie de la métallurgie, transformation des métaux et de la mécanique de précision et équipements électroniques ont suivi une nette tendance à la baisse, de respectivement 6,3 et 23,1 p.c. en moyenne annuelle. Cette dernière est due à l'importante diminution enregistrée entre 1998 et 1999 par l'industrie de la mécanique de précision. Il s'agit de l'entreprise SGL Carbon qui s'est engagée en 1999 et 2000 dans une restructuration, supprimant 70 de ses 155 ETP, notamment par un plan de prépension d'envergure. Par ailleurs, cette entreprise a perdu 4,5 millions d'euros en 1999, alors qu'elle enregistrait encore 2,5 millions d'euros de bénéfices l'année précédente, ce qui a entraîné une forte diminution de sa VA. Par contre, l'activité des industries de l'énergie et de l'eau, de la construction et de la chimie ont progressé significativement, de respectivement 3,1, 2,3 et 8,0 p.c. par an en moyenne.

---

59 Voir détail à l'annexe 5.

60 Effets indirects au premier niveau, correspondant aux données des fournisseurs en première ligne.

61 Les chiffres des effets indirects pour 2001 et 2002, estimés à partir des tableaux emplois-ressources de 2000, comportent une certaine marge d'erreur.

62 L'augmentation moyenne des prix à la production domestique est de 1,8 p.c. par an, entre 1997 et 2002. Pour plus d'informations, voir le Bulletin statistique de la BNB, troisième trimestre de 2004.

63 Source: ICN.

Parmi les secteurs industriels présentés au tableau 2, la VA de la construction, de la chimie et des industries diverses a augmenté en 2002, de respectivement 14,0, 8,5 et 7,6 p.c., soit des niveaux bien supérieurs à celui de l'augmentation des prix à la production domestique, qui s'établit la même année à 1,3 p.c. La VA du cluster maritime, qui a progressé en moyenne de 0,8 p.c. par an de 1997 à 2002, a accusé cependant une baisse de 2,7 p.c. en 2002. Quant aux autres services logistiques et aux transports, les premiers ont reculé de 5,8 p.c. et les seconds ont progressé de 5,3 p.c. la même année.

3.2.3 Évolution des effets directs par secteur en 2002

3.2.3.1 Industrie

- La VA de l'industrie de la métallurgie, transformation des métaux, déjà en baisse de 18,9 p.c. en 2001, a encore reculé de 7,3 p.c. pour revenir à 403,4 millions d'euros: la VA de Cockerill Sambre, en tête du classement en termes de VA, de l'emploi et de l'investissement, recule de 11,2 p.c., à 292,0 millions d'euros. La VA de sa filiale Eurogal baisse de 14,7 p.c., à 19,9 millions d'euros: les meilleurs chiffres de Cockerill Mechanical Industries (CMI) et de Segal ne permettent pas de renverser la tendance observée dans ce secteur;
- La VA de la mécanique de précision et équipements électroniques a reculé de 25,3 p.c. à 6,0 millions d'euros, le deuxième repli le plus important, après celui de 66,0 p.c. enregistré en 1999: Constructions électroniques + Télécommunications (CE+T), dont le chiffre d'affaires est en recul de 25 p.c. par rapport à 2001, et SGL Carbon influencent ce repli de manière très significative, avec des baisses de 27,6 et 20,4 p.c. respectivement;
- L'industrie de la construction (y compris le dragage[64]) a connu une année exceptionnelle du point de vue du niveau d'activité, après un passage à vide en 2001 (- 7,6 p.c.), puisque sa VA enregistre l'augmentation la plus importante de la période, à savoir 13,9 p.c., pour se hisser à 175,7 millions d'euros: la VA des Cimenteries CBR, principales responsables de cette tendance, progresse à Liège de 28,0 p.c., atteignant un total de 77,1 millions d'euros; Bouygues Béton Amay, société créée fin 2000, a connu en 2002 sa première année complète de production, portant sa valeur ajoutée à 5,0 millions d'euros;
- La VA de la chimie a progressé quant à elle de 8,5 p.c., pour atteindre 104,9 millions d'euros: Imerys Belgique et Moplefan Benelux, dont le chiffre d'affaires et les rémunérations sont en augmentation, sont en grande partie à l'origine de cette progression, puisque la VA de ces sociétés a grimpé de respectivement 22,4 p.c. à 18,8 millions d'euros et 52,7 p.c. à 13,4 millions d'euros; Prayon, première entreprise chimique de la zone portuaire, a en revanche accusé un léger repli de la VA (- 2,2 p.c. à 48,4 millions d'euros);
- Après une année 2001 exceptionnelle, le niveau de la VA des industries de l'énergie et de l'eau est retombé de 13,8 p.c. à 220,3 millions d'euros: la VA d'Electrabel qui, pour la fin 2003, entendait réduire ses coûts de production en Belgique de 20 p.c. par rapport à 2000[65], est passée de 181,5 à 167,4 millions d'euros, celle de SPE de 68,4 à 51,3 millions d'euros; pour la Société Coopérative Liégeoise d'électricité (SoCoLie), liée depuis 1995 à SPE et Electrabel par la « convention relative à la production et à la transmission d'électricité en Belgique » (CPTE), le recul est de 73,0 p.c., à 1,5 millions d'euros, en raison notamment du repositionnement de la SPE au sein du marché libéralisé;
- La VA des industries diverses est remontée de 7,6 p.c., à 56,9 millions d'euros: la VA de la Raffinerie Tirlemontoise s'est redressée de 10,0 p.c., grâce à un excellent résultat d'exploitation, pour atteindre 38,8 millions d'euros, et celle de George et Compagnie, entreprise active dans la récupération de matières métalliques recyclables, est passée de 2,1 à 3,2 millions d'euros.

3.2.3.2 Commerce

- Malgré le bilan évoqué plus haut, la VA du commerce, après une chute de 14,6 p.c. en 2001, a seulement progressé de 1,6 p.c., pour atteindre 69,4 millions d'euros: la hausse de la VA de Terval (de 44,6 p.c., à 3,5 millions d'euros) est tempérée par les quelques baisses relevées dans des entreprises comme Maison Detilleux Electricité et Mécanique, et Eagle Energy; quant

[64] Dans le cluster maritime liégeois, la rubrique « autres » relève en fait du secteur de la construction, en l'occurrence la branche 45241 du dragage (Henri Brock et ses Fils).

[65] Voir également le rapport de gestion d'Electrabel S.A., exercice 2002.

à TotalFinaElf, la plus grosse entreprise pour ce secteur au PAL, c'est le *statu quo* à 35,9 millions d'euros.

3.2.3.3 Transports

- Après une année 2001 marquée par un recul important de 10,5 p.c., la VA des transports (en ce compris le transport maritime) a enregistré une baisse plus modeste, de 1,0 p.c., pour revenir à 16,9 millions d'euros: les effets de la baisse d'activité du transport maritime, chez Magetra et Eucotrans notamment, ont été compensés par la hausse enregistrée dans les autres transports, tels que la PME de transport et distribution Zeevaert André; quant à la SNCB (Bressoux, Renory et Tilleur), sa VA s'est maintenue à 2,4 millions d'euros.

3.2.3.4 Autres services logistiques

- La VA des autres services logistiques a enregistré, après deux années de hausse successives, un recul de 5,8 p.c., pour revenir à 40,0 millions d'euros: les baisses proviennent principalement de la fusion en juin 2002 des entités PAGE Industrie (3,8 millions d'euros en 2001), PAGE Conteneurs Services (1,1 million d'euros la même année) et d'autres sociétés telles que Agroval et Shanks Electronic Recycling, pour ne plus former qu'une seule société Shanks Liège Luxembourg, établie hors du port; ces baisses se marquent aussi dans des entreprises telles que Cockerill Sambre Finances et Services.

Quant aux entreprises maritimes mentionnées au tableau 2 pour mémoire, leur VA a enregistré, après une croissance en 2001, une baisse de 8,7 p.c., pour s'établir à 6,6 millions d'euros. Dans cette catégorie, la VA de la Somef[66] est redescendue à 3,1 millions d'euros, en recul de 18,3 p.c., et celle de Meuse et Sambre (construction navale), a atteint 1,8 millions d'euros, en baisse de 4,2 p.c.

3.2.4 « Top 10 » de la VA dans le complexe portuaire liégeois pour 2002

TABLEAU 3 **« TOP 10 » DE LA VALEUR AJOUTÉE DIRECTE POUR 2002**
(millions d'euros)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteurs	Valeur ajoutée
1	COCKERILL SAMBRE	Industrie de la métallurgie, transformation des métaux	292,0
2	ELECTRABEL	Industries de l'énergie et de l'eau	167,4
3	CIMENTERIES CBR	Industrie de la construction	77,1
4	SPE	Industries de l'énergie et de l'eau	51,3
5	PRAYON	Industrie de la chimie	48,4
6	C.M.I. COCKERILL MECHANICAL INDUSTRIES	Industrie de la métallurgie, transformation des métaux	39,7
7	RAFFINERIE TIRLEMONTOISE	Industries diverses	38,8
8	TOTALFINAELF BELGIUM	Commerce	35,9
9	CARRIERES ET FOURS A CHAUX DUMONT WAUTHIER	Industrie de la construction	27,8
10	EUROGAL	Industrie de la métallurgie, transformation des métaux	19,9
	Total du top 10		**798,4**

Source: BNB.

Par rapport à l'édition précédente, il est à signaler que SPE, TotalFinaElf et Eurogal apparaissent dans le classement, à la place de l'Association Liégeoise du Gaz, de la Compagnie Intercommunale Liégeoise des Eaux et de Holcim, entreprises qui en sont sorties.

[66] Société d'Opérations Maritimes et Fluviales, créée en 1920, entrée dans le groupe Arcelor en 2002.

3.3 Emploi salarié

TABLEAU 4 **EMPLOI DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS DE 1997 À 2002**
(ETP)

Secteurs	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Importance relative en 2002 (en p.c.)	Variation de 1997 à 2002 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	**14.549**	**14.348**	**13.796**	**13.772**	**13.926**	**12.743**	**100,0**	**-12,4**	**-2,6**
CLUSTER MARITIME	***264***	***270***	***276***	***290***	***263***	***255***	***2,0***	***-3,6***	***-0,7***
MARITIME[67]	264	270	276	290	263	255	2,0	-3,6	-0,7
Transports[68]	237	242	256	272	244	238	1,9	0,4	0,1
Autres	27	28	20	18	19	17	0,1	-38,1	-9,2
Entreprises p.m.	*66*	*62*	*61*	*61*	*117*	*116*	-	*76,8*	*12,1*
CLUSTER NON MARITIME	***14.286***	***14.078***	***13.520***	***13.482***	***13.663***	***12.489***	***98,0***	***- 12,6***	***- 2,7***
COMMERCE	404	441	579	590	499	517	4,1	27,9	5,1
INDUSTRIE	13.443	13.204	12.573	12.453	12.680	11.544	90,6	- 14,1	- 3,0
Industrie de la métallurgie, transformation des métaux	8.934	8.602	8.110	8.015	8.027	6.976	54,7	- 21,9	- 4,8
Mécanique de précision et équipements électroniques	259	254	166	128	132	119	0,9	- 54,0	- 14,4
Industrie de la construction	1.501	1.538	1.555	1.585	1.630	1.639	12,9	9,1	1,8
Industrie de la chimie	997	999	973	1.041	1.078	1.083	8,5	8,7	1,7
Industries de l'énergie et de l'eau	1.281	1.335	1.329	1.249	1.297	1.225	9,6	- 4,4	- 0,9
Industries diverses	471	477	440	435	517	502	3,9	6,5	1,3
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	384	354	304	373	423	367	2,9	- 4,3	- 0,9
TRANSPORTS	55	78	64	66	61	61	0,5	11,7	2,2
2. EFFECTS INDIRECTS[69]	**12.784**	**13.178**	**13.545**	**15.523**	**15.580**	**14.491**	**-**	**13,4**	**2,5**
CLUSTER MARITIME	381	524	522	514	426	385	-	1,1	0,2
CLUSTER NON MARITIME	12.403	12.654	13.023	15.009	15.154	14.106	-	13,7	2,6
Total de l'emploi	**27.333**	**27.526**	**27.341**	**29.295**	**29.507**	**27.234**	-	**- 0,4**	**- 0,1**

Source: BNB.

[67] Ce total n'inclut pas les chiffres des entreprises du cluster maritime mentionnées pour mémoire (« entreprises p.m. »). Aucun total ne tient compte de leurs résultats.

[68] Cette rubrique « Transports maritimes » rassemble, pour l'emploi, les firmes de transport par voie d'eau, mais aussi l'autorité portuaire liégeoise, c'est-à-dire l'administration du Port Autonome de Liège, où l'emploi s'établit à 37 ETP. L'emploi dans cette administration est resté constant de 1997 à 2002, sauf pour l'année 1998, où il s'établissait à 35 ETP.

[69] Le détail de ces estimations est donné par secteur pour les années 1997, 1999 et 2000 au tableau 20 de l'annexe 4.

3.3.1 Évolution générale

Pendant la période sous revue, l'emploi direct dans les ports de Liège a baissé régulièrement, de 2,6 p.c. en moyenne annuelle, sauf en 2001, où l'on a enregistré une augmentation de 1,1 p.c., notamment grâce à la construction. Mais cette embellie ne s'est pas prolongée l'année suivante, puisque l'emploi y a reculé de 8,5 p.c., à 12.743 ETP (soit 0,3 p.c. de l'emploi total du pays[70]), dont 95,0 p.c. sont situés dans les grandes entreprises[71], soit les chiffres les plus bas sur la période envisagée.

Cette baisse de l'emploi direct est tempérée par la montée de l'emploi indirect lié à l'activité du PAL. Celui-ci a en effet progressé de 2,5 p.c. par an en moyenne, au cours de la même période. Ces évolutions en sens contraires s'expliquent par l'augmentation de l'emploi dans les secteurs dépendant particulièrement de la main-d'œuvre extérieure (par exemple la construction, la chimie et les transports maritimes), alors que la majorité des autres secteurs, moins dépendants de leurs fournisseurs, ont suivi la tendance inverse. En 2002, l'emploi indirect n'a cependant pas échappé à la baisse, puisqu'il est passé de 8.517 à 7.956 ETP au premier niveau et de 15.580 à 14.491 ETP au niveau infini, soit un recul de 7,0 p.c., comme l'indique le tableau 4[72].

Le rapport de l'emploi indirect sur l'emploi direct passe de 87,9 p.c. en 1997 à 113,7 p.c. en 2002, qui constituent un sommet pour la période considérée. Ce rapport est en croissance dans l'industrie de la métallurgie, où la sous-traitance est importante.

L'emploi total, qui avait atteint un sommet en 2001 à 29.507 ETP, a reculé de 7,7 p.c. l'année suivante, à 27.234 ETP. Ce chiffre correspond à 0,7 p.c. de l'emploi en Belgique en 2002. De 1997 à 2002, on note un tassement de ce total, de l'ordre de 0,1 p.c. en moyenne par an.

3.3.2 Évolution des effets directs par cluster et secteur

Toutes les activités envisagées dans l'étude se caractérisent par un recul de l'emploi, à l'exception des secteurs du commerce et des transports, comme l'indique le tableau 4. Ces secteurs enregistrent des hausses moyennes de respectivement 5,1 et 0,6 p.c.[73] par an entre 1997 et 2002. Le recul le plus remarquable s'observe dans l'industrie, qui regroupe 90,6 p.c. des effectifs du port en 2002, et dont l'emploi a diminué en moyenne de 3,0 p.c. par an et de 9,0 p.c. rien qu'en 2002. Il s'agit, pour l'industrie, de la baisse la plus importante au cours de la période. Le secteur industriel qui connaît le recul le plus significatif de l'emploi (14,4 p.c. en moyenne annuelle) est celui de la mécanique de précision et des équipements électroniques. La dernière année sous revue est difficile pour la métallurgie et la mécanique de précision (respectivement en baisse de 13,1 et de 9,8 p.c.), secteurs appartenant au même ensemble industriel.

Les industries de la construction et de la chimie évoluent plus favorablement, l'emploi y augmentant pratiquement chaque année, surtout en 2001 pour la première (2,8 p.c.) et en 2000 pour la seconde (7,0 p.c.). Quant aux baisses moyennes annuelles relevées pour le cluster maritime et les autres services logistiques, elles s'établissent respectivement à 0,7 et 0,9 p.c. En 2002, la baisse de l'emploi est générale, sauf pour le commerce et les industries de la construction et de la chimie.

3.3.3 Évolution des effets directs par secteur en 2002

3.3.3.1 Industrie

- L'emploi de l'industrie de la métallurgie, transformation des métaux, après une année de *statu quo*, est retombé de 13,1 p.c., à 6.976 ETP: Cockerill Sambre a perdu 1.015 de ses 6.266 ETP, entre autres à la suite d'un vaste plan de départs à la retraite anticipée (mise en œuvre du plan Delta) et l'ensemble du secteur est touché par cette diminution d'effectifs;
- L'emploi dans la mécanique de précision et équipements électroniques enregistre un repli important, de 9,8 p.c., pour revenir à 119 ETP: CE+T perd 12 de ses 94 ETP. Le recul est

[70] Source: ICN.

[71] Voir détail à l'annexe 5.

[72] Les chiffres des effets indirects pour 2001 et 2002, estimés à partir des tableaux emplois-ressources de 2000, comportent une certaine marge d'erreur.

[73] Il s'agit là du secteur des transports pris dans son ensemble, y compris les transports maritimes.

toutefois inférieur à celui de 1999, où une baisse de 34,8 p.c. avait été enregistrée, notamment à la suite de la restructuration de SGL Carbon;

- L'industrie de la construction (y compris le dragage) enregistre une nouvelle progression, modeste (0,4 p.c.), de l'emploi, qui est passé à 1.655 ETP: Bouygues Béton Amay, dont l'activité décolle en 2002, a procédé à des engagements, qui ont porté les effectifs à 73 ETP, contre 34 en 2001. L'emploi chez CBR est quant à lui passé de 455 à 398 ETP. Depuis 1997, l'emploi dans les Cimenteries était demeuré assez stable, autour des 460 ETP;
- L'emploi dans la chimie a progressé de 0,5 p.c., soit moins que les années précédentes, pour s'établir à 1.083 ETP: les quelques emplois créés chez Moplefan Benelux et Europhos compensent le recul noté par ailleurs; les effectifs restent stables chez Prayon à 629 ETP;
- Après une année 2001 exceptionnelle, le niveau de l'emploi dans les industries de l'énergie et de l'eau s'est contracté de 5,6 p.c., à 1.225 ETP: au duopole Electrabel - SPE succède progressivement une situation de mise en concurrence des acteurs dans ce secteur, ce qui a pour effet leur repositionnement au sein du marché libéralisé aux côtés de géants tels que EDF, et des restructurations qui se traduisent par des baisses d'effectifs; chez Electrabel, on passe au PAL (centrales de Tihange et de Flémalle-Awirs) de 1.089 ETP en 2001 à 1.021 ETP en 2002, à la suite du programme « Transform 2003 », dont l'objectif est d'adapter les effectifs à la nouvelle situation du marché, en mettant l'accent sur les départs anticipés et les reclassements dans d'autres entreprises du secteur;
- L'emploi dans les industries diverses subit le contrecoup des embauches réalisées en 2001 (18,9 p.c.) et perd 2,9 p.c., retombant ainsi à 502 ETP: la Raffinerie Tirlemontoise voit ses effectifs à Wanze passer de 180 à 174 ETP, alors que l'entreprise privilégie la formation du personnel aux différents processus et à l'outil d'*Enterprise Resource Planning* SAP.

3.3.3.2 Commerce

- Après une année 2001 difficile, l'emploi dans le commerce a crû de 3,5 p.c., pour atteindre 517 ETP, grâce à des entreprises comme les Etablissements Lequet-Herkenne, les Anciens Etablissements Robert Collette ou Dimma-Benelux.

3.3.3.3 Transports

- L'emploi dans les transports (y compris le transport maritime) a enregistré une nouvelle baisse, plus modeste que celle de 2001 (- 9,8 p.c.), soit - 2,0 p.c., pour redescendre à 299 ETP: toutes les entreprises du secteur sont concernées, hormis l'administration du PAL, dont le niveau d'emploi reste constant à 37 ETP.

3.3.3.4 Autres services logistiques

- L'emploi dans les autres services logistiques, après deux années de hausse successives, a reculé de 13,1 p.c., soit la deuxième baisse la plus importante de la période, et s'établit à 367 ETP: l'absorption des entreprises Page Industrie et Page Conteneurs Services (respectivement 61 et 21 ETP en 2001) par Shanks Liège Luxembourg, établie hors du port, explique en grande partie cette évolution.

Quant aux entreprises maritimes mentionnées au tableau 4 pour mémoire, l'emploi y stagne à 116 ETP, après une année 2001 exceptionnelle, due au passage de la Somef dans la branche NACE 61.200, qui relève du cluster maritime. Les engagements réalisés par l'entreprise Meuse et Sambre sont contrebalancés par les départs enregistrés à la Somef.

3.3.4 « Top 10 » de l'emploi dans le complexe portuaire liégeois pour 2002

TABLEAU 5 **« TOP 10 » DE L'EMPLOI DIRECT POUR 2002**
(ETP)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteurs	Emploi
1	COCKERILL SAMBRE	Industrie de la métallurgie, transformation des métaux	5.251
2	ELECTRABEL	Industries de l'énergie et de l'eau	1.021
3	C.M.I. COCKERILL MECHANICAL INDUSTRIES	Industrie de la métallurgie, transformation des métaux	750
4	PRAYON	Industrie de la chimie	629
5	CIMENTERIES CBR	Industrie de la construction	398
6	CARRIERES ET FOURS A CHAUX DUMONT WAUTHIER	Industrie de la construction	271
7	AXIMA SERVICES	Industrie de la construction	262
8	COCKERILL MECANIQUE PRESTATIONS	Industrie de la métallurgie, transformation des métaux	212
9	SPE	Industries de l'énergie et de l'eau	183
10	RAFFINERIE TIRLEMONTOISE	Industries diverses	174
	Total du top 10		**9.151**

Source: BNB.

Dans cette édition apparaissent désormais au top 10 de l'emploi les entreprises suivantes: Cimenteries CBR, Axima Services, Cockerill Mécanique Prestations, SPE et la Raffinerie Tirlemontoise, en remplacement des entreprises Aldi, Compagnie Intercommunale Liégeoise des Eaux, Association Liégeoise du Gaz, Segal et Société Belge d'Oxycoupage.

3.4 Investissement

TABLEAU 6 **INVESTISSEMENT DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS DE 1997 À 2002**
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Importance relative en 2002 (en p.c.)	Variation de 1997 à 2002 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle (en p.c.)
CLUSTER MARITIME	***3,3***	***4,3***	***4,7***	***5,2***	***2,5***	***2,6***	***1,8***	***- 21,0***	***- 4,6***
MARITIME[74]	3,3	4,3	4,7	5,2	2,5	2,6	1,8	- 21,0	- 4,6
Transports	2,5	4,1	4,5	5,1	2,3	2,6	1,8	3,8	0,7
Autres	0,8	0,2	0,2	0,1	0,2	0,0	0,0	- 94,3	- 43,6
Entreprises p.m.	*1,1*	*0,7*	*0,2*	*0,3*	*0,1*	*1,5*	-	*36,6*	*6,4*
CLUSTER NON MARITIME	***171,8***	***184,6***	***210,8***	***291,5***	***282,5***	***139,5***	***98,2***	***- 18,8***	***- 4,1***
COMMERCE	7,4	11,4	7,2	7,8	5,3	5,7	4,0	- 22,2	- 4,9
INDUSTRIE	151,4	154,5	173,1	240,0	257,5	114,0	80,2	- 24,7	- 5,5
Industrie de la métallurgie, transformation des métaux	85,5	85,1	111,0	107,2	64,0	45,8	32,2	- 46,5	- 11,7
Mécanique de précision et équipements électroniques	2,4	0,7	0,2	0,4	0,6	0,1	0,1	- 94,5	- 43,9
Industrie de la construction	27,2	32,4	26,5	93,2	140,0	31,8	22,4	17,2	3,2
Industrie de la chimie	16,1	15,9	13,2	14,3	19,8	21,2	14,9	32,0	5,7
Industries de l'énergie et de l'eau	12,6	13,4	10,1	10,5	25,7	6,4	4,5	- 48,9	- 12,6
Industries diverses	7,8	7,1	12,2	14,3	7,4	8,6	6,0	10,6	2,0
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	11,6	17,0	28,5	41,4	17,7	17,7	12,5	52,4	8,8
TRANSPORTS	1,3	1,7	1,9	2,3	2,0	2,1	1,4	55,5	9,2
Total de l'investissement	**175,1**	**188,9**	**215,5**	**296,7**	**284,9**	**142,1**		**- 18,8**	**- 4,1**

Source: BNB.

3.4.1 Évolution générale

Le Port Autonome de Liège a connu, de 1998 à 2001, un boom de l'investissement privé, notamment dans l'industrie de la construction (2000 - 2001, voir détail ci-dessous). Malgré cela, les montants investis sur l'ensemble de la période dans le secteur privé établi au port sont orientés à la baisse. En termes courants, une baisse de 4,1 p.c. en moyenne par an est relevée. Par rapport à 2001, l'année 2002 enregistre une baisse record de 50,1 p.c.[75], qui provient essentiellement des industries de la construction, de l'énergie et de l'eau et de la métallurgie, mais à laquelle semblent échapper le cluster maritime et les autres segments non maritimes. Le total de l'investissement au PAL est revenu à 142,1 millions d'euros, dont 94,5 p.c. pour les grandes entreprises[76]. Signalons que 2000 reste l'année où le plus gros effort d'investissement aura été entrepris au niveau des entreprises privées établies au PAL, à savoir 296,7 millions d'euros.

[74] Ce total n'inclut pas les chiffres des entreprises du cluster maritime mentionnées pour mémoire (« entreprises p.m. »). Aucun total ne tient compte de leurs résultats.

[75] L'indice général des prix à l'investissement a reculé de 0,4 p.c. en 2002. Source: Belgostat.

[76] Voir détail à l'annexe 5.

3.4.2 *Évolution par cluster et secteur*

En 2002, les entreprises industrielles ont consenti 80,2 p.c. des investissements du secteur privé dans les ports de Liège, soit 32,2 p.c. pour la métallurgie et 22,4 p.c. pour la construction. De nombreux clusters et secteurs ont réduit leurs investissements entre 1997 et 2002, tendance à laquelle échappent cependant les industries de la construction, de la chimie, les industries diverses, les autres services logistiques et les transports, comme le montre le tableau 6.

3.4.3 *Évolution par secteur en 2002*

3.4.3.1 Industrie

- L'investissement dans l'industrie de la métallurgie, transformation des métaux enregistre sa troisième année de baisse consécutive, avec un recul de 28,5 p.c., à 45,8 millions d'euros: les montants investis chez Cockerill Sambre baissent de 28,9 p.c. pour retomber à 38,6 millions d'euros. Le groupe Arcelor a en effet décidé d'arrêter tout investissement dans les unités de production continentales à chaud, notamment en Belgique;
- L'investissement dans le secteur de la mécanique de précision et équipements électroniques, lié à l'industrie de la métallurgie, est très faible, à 0,1 million d'euros, après un repli historique de 77,6 p.c.;
- Après deux années exceptionnelles, l'industrie de la construction (y compris le dragage) voit l'investissement reculer de 77,3 p.c., à 31,9 millions d'euros: cette chute est due surtout au fait que les investissements lourds réalisés par CBR à Lixhe les deux années précédentes, en l'occurrence la modernisation du four par voie sèche, sont désormais en phase d'amortissement, les montants investis par cette entreprise passant dès lors de 118,4 millions d'euros en 2001 à 16,1 l'année suivante;
- L'industrie de la chimie est la seule à connaître sa troisième année de hausse consécutive de l'investissement. Celui-ci progresse encore de 7,3 p.c.[77] en 2002, pour atteindre 21,2 millions d'euros: chez Imerys Belgique, les immobilisations corporelles en installations, machines et outillages augmentent de 28,7 p.c. et les investissements enregistrent par conséquent une hausse de 21,4 p.c. à 4,1 millions d'euros; les immobilisations corporelles de la Société Industrielle Liégeoise des Oxydes connaissent également une augmentation importante;
- Après une excellente année 2001, le niveau de l'investissement estimé des industries de l'énergie et de l'eau retombe de 74,9 p.c. à 6,4 millions d'euros: Electrabel se concentre sur ses activités gazières (TGV[78] et cogénération) et les montants d'investissement de la SPE suivent la même tendance à la baisse;
- Après la forte baisse relevée en 2001, l'investissement des industries diverses se redresse quelque peu, de 15,3 p.c., pour s'établir à 8,6 millions d'euros: la Raffinerie Tirlemontoise a investi en 2002 dans des évaporateurs à plaques à Wanze, permettant de simplifier l'exploitation et de réduire la consommation d'énergie, le montant estimé de l'investissement pour ce siège d'exploitation augmentant de 23,6 p.c. à 5,5 millions d'euros en 2002.

3.4.3.2 Commerce

- Après une année 2001 difficile, l'investissement dans le commerce s'est quelque peu redressé, de 9,3 p.c., pour remonter à 5,7 millions d'euros. Des baisses importantes sont à noter chez Maison Detilleux Electricité et Mécanique, Intramet Metal Center, CTB Import - Export et Terval, entreprise qui s'est étendue ces dernières années mais dont les immobilisations corporelles en terrains et constructions ne se chiffrent plus en 2002 qu'à environ 300.000 euros.

3.4.3.3 Transports

- L'investissement estimé dans les transports (y compris le transport maritime) enregistre, après une année 2001 morose, une remontée de 8,0 p.c., pour dépasser 4,6 millions d'euros: CTB

[77] Taux supérieur à celui de l'indice général des prix à l'investissement qui, en 2002, a reculé de 0,4 p.c. Source: Belgostat.

[78] Centrale TGV = centrale à turbines gaz-vapeur, laquelle combine deux techniques de production pour générer de l'électricité: la première utilise des turbines à gaz et la seconde, des turbines à vapeur, comme dans les centrales thermiques classiques.

Logistics, dont le centre pour l'Europe occidentale est établi à Seraing, est en phase d'amortissement de nouvelles installations, tandis que la SNCB enregistre une légère augmentation de ses investissements pour l'exercice sous revue.

3.4.3.4 Autres services logistiques

- L'investissement dans les autres services logistiques s'est stabilisé à 17,7 millions d'euros, après la chute observée entre 2000 et 2001 (- 57,2 p.c.): les quelques variations positives notées dans des entreprises comme Recyclage et Valorisation Technique (48,5 p.c. à 1,1 million d'euros) sont contrebalancées par les reculs enregistrés dans d'autres, telles que l'Association Intercommunale de Traitement des Déchets de la Région Liégeoise (- 20,7 p.c. à 9,7 millions d'euros).

En ce qui concerne les entreprises maritimes mentionnées au tableau 6 pour mémoire, les investissements, après plusieurs années à des niveaux planchers, remontent de façon spectaculaire, à 1,5 millions d'euros. On peut citer, à cet égard, le montant de 1,2 millions d'euros investi en immobilisations corporelles par les Magasins Généraux de Liège, entreprise de manutention portuaire.

3.4.4 « Top 10 » de l'investissement dans le complexe portuaire liégeois pour 2002

TABLEAU 7 **« TOP 10 » DE L'INVESTISSEMENT POUR 2002**
(millions d'euros)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteurs	Investissement
1	COCKERILL SAMBRE	Industrie de la métallurgie, transformation des métaux	38,6
2	CIMENTERIES CBR	Industrie de la construction	16,1
3	PRAYON	Industrie de la chimie	9,8
4	ASSOCIATION INTERCOMMUNALE DE TRAITEMENT DES DECHETS DE LA REGION LIEGEOISE	Autres services logistiques	9,7
5	ELECTRABEL	Industries de l'énergie et de l'eau	5,9
6	RAFFINERIE TIRLEMONTOISE	Industries diverses	5,5
7	CARRIERES ET FOURS A CHAUX DUMONT WAUTHIER	Industrie de la construction	4,5
8	IMERYS BELGIQUE	Industrie de la chimie	4,1
9	SPECIALTY MINERALS BENELUX	Industrie de la construction	3,5
10	EUROPHOS	Industrie de la chimie	2,9
	Total du top 10		**100,4**

Source: BNB.

De même que pour l'emploi, les Cimenteries CBR entrent dans le top 10 de l'investissement. Elles occupent même la deuxième place du classement de l'investissement, malgré la décroissance observée par rapport à 2001. S'y ajoutent également l'Association Intercommunale de Traitement des Déchets de la Région Liégeoise, Bouygues Béton Amay et Prefer Environnement. En sortent la Compagnie Intercommunale Liégeoise des Eaux, l'Association Liégeoise du Gaz, l'Association Intercommunale pour le Démergement et l'Epuration des Communes de la Province de Liège et Aldi.

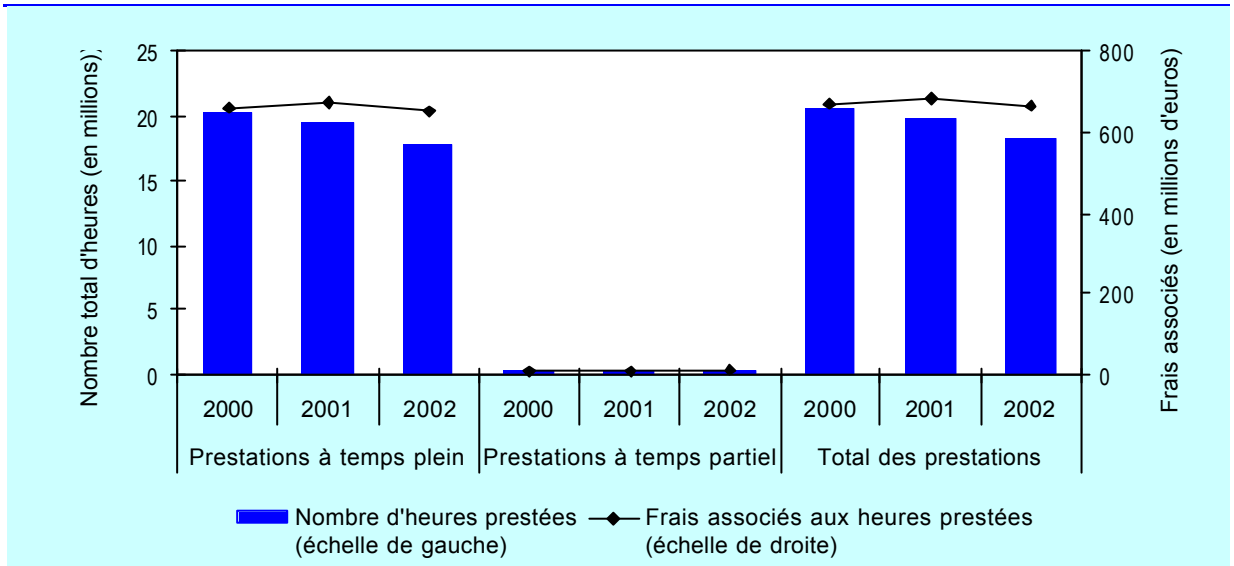
3.5 Bilan social[79]

Depuis son introduction en 1996, le bilan social présente un ensemble cohérent de données couvrant différents aspects relatifs à l'emploi dans l'entreprise, qu'il s'agisse de l'engagement et de la composition du personnel, du statut contractuel et du niveau d'études des salariés, des frais de personnel, de la politique de formation ou des motifs de fin de contrat. Les résultats présentés ci-dessous ne sont pas exhaustifs. Ils portent sur un échantillon constant qui a été défini pour la période 2000 - 2002 et qui rassemble 189 entreprises, soit 92,2 p.c.[80] de la population totale envisagée dans la présente étude en 2002.

Le commentaire se concentre sur les variations observées durant les trois dernières années sous revue. Le détail des chiffres est présenté à l'annexe 6.

3.5.1 Types de contrat et ressources humaines

GRAPHIQUE 1 HEURES PRESTÉES ET FRAIS ASSOCIÉS AUX RESSOURCES HUMAINES INTERNES[81]



Source: BNB.

Comme l'indique le tableau 4, l'emploi direct au Port Autonome de Liège est passé de 13.735 ETP en 2000 à 13.889 ETP en 2001, pour redescendre à 12.706 ETP l'année suivante. Cette évolution se retrouve dans le nombre d'heures de prestations à temps plein observées au PAL (graphique 1): de 20,2 millions d'heures enregistrées en 2000, on passe à 19,5 millions d'heures en 2001 et à 17,8 millions d'heures en 2002, ce qui correspond à un repli de 8,6 p.c. pour cette dernière année. Quant à l'emploi à temps partiel, celui-ci reste constant à 0,3 million d'heures de prestations annuelles. Le régime de travail à temps plein représente, en 2002, 97,4 p.c. de l'emploi total dans le complexe portuaire liégeois, un taux supérieur à celui relevé la même année pour les ports maritimes flamands (93,4 p.c.) et à la moyenne nationale (88,7 p.c.).

Les frais de personnel ont diminué de 3,4 p.c. en 2002 pour les prestations à temps plein, revenant de 672,6 à 650,0 millions d'euros, alors que le nombre d'heures a reculé de 8,6 p.c. Le coût horaire

[79] Les données nationales présentées au point 3.5 sont extraites du Bilan social 2002 (BNB, Revue économique 2003/4). Les comparaisons sont seulement indicatives, étant donné que seules les entreprises ayant déposé leur bilan social portant sur un exercice de douze mois et clôturé au 31 décembre sont prises en compte dans le Bilan social 2002. Les résultats relatifs au Port Autonome de Liège se rapportent à un échantillon constant (situation de l'emploi direct). Les chiffres relatifs à la situation des ports maritimes flamands proviennent de l'étude de l'« Importance économique des ports maritimes flamands: rapport 2002 », Frédéric Lagneaux, Working Paper n°56 de juin 2004.

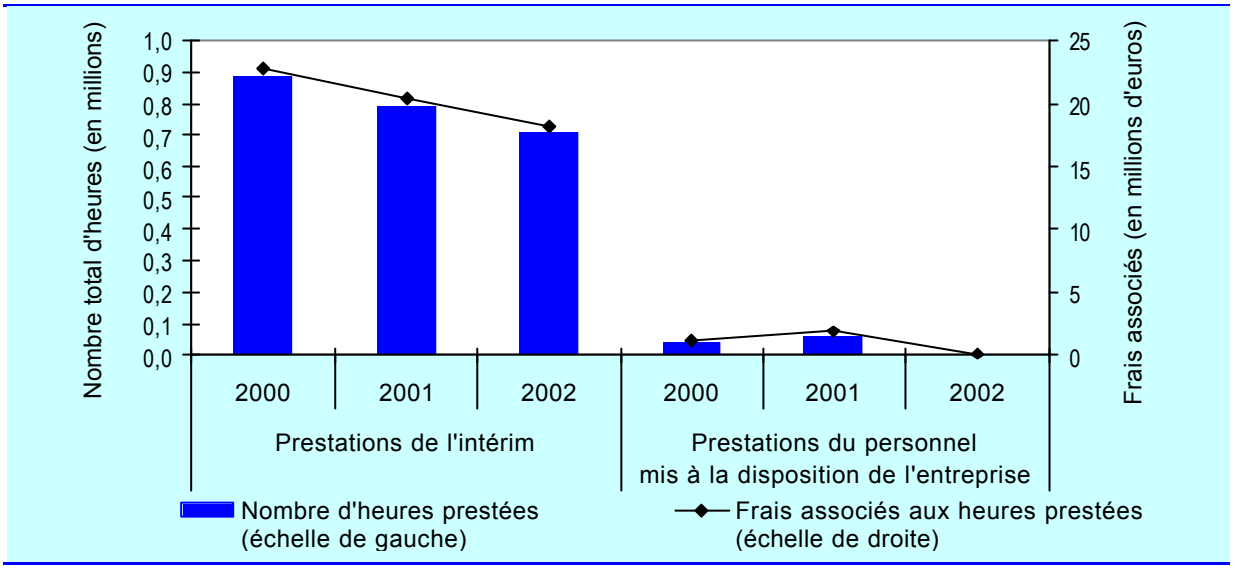
[80] Ce niveau satisfaisant de représentativité de la population totale (205 entreprises) s'explique par le nombre réduit d'années étudiées (2000 - 2002).

[81] Vocable regroupant les employés figurant au registre du personnel des entreprises de l'étude.

des prestations à temps plein a donc augmenté de 5,8 p.c. Cette augmentation est notamment le fait de l'industrie de la métallurgie. Celle-ci a procédé à des prépensions à hauteur de 607 ETP en 2002 (voir tableau 8). Cette politique a un coût qui se reflète dans le coût horaire des prestations à temps plein.

Les frais de personnel associés au temps partiel passent de 10,1 millions d'euros en 2001 à 12,9 millions d'euros en 2002, soit une augmentation de 28,5 p.c., que l'on peut attribuer notamment aux industries de la métallurgie (25,1 p.c.) et de la construction (58,2 p.c.).

GRAPHIQUE 2 HEURES PRESTÉES ET FRAIS ASSOCIÉS AUX RESSOURCES HUMAINES EXTERNES [82]



Source: BNB.

Remarque: L'analyse du graphique 2 ne concerne que les entreprises ayant déposé leurs comptes selon le schéma complet.

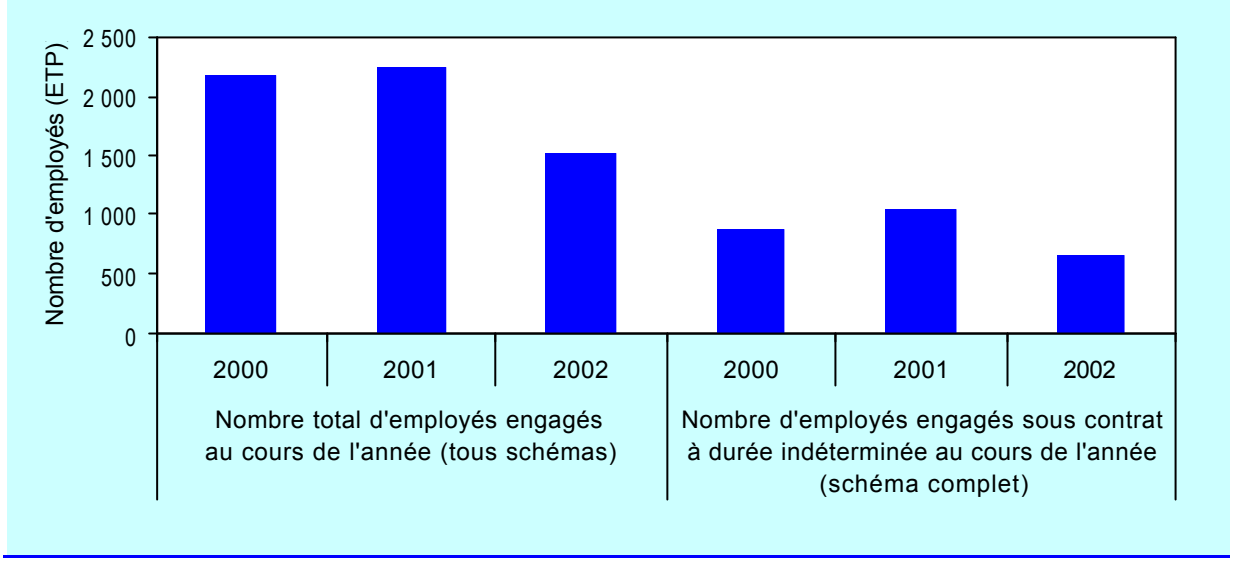
Les prestations fournies par le personnel externe sont marginales par rapport à celles assurées par le personnel interne des entreprises sous revue (à peine 3,9 p.c. en 2002). Par ailleurs, le nombre d'heures prestées par le personnel intérimaire ne cesse de décroître au fil des années, passant de 0,88 million d'heures en 2000 à 0,79 et 0,71 million d'heures les deux années suivantes. Les coûts diminuent en conséquence, de 10,6 p.c. entre 2001 et 2002, ce qui représente un recul du coût horaire de 1,5 p.c. pour ces mêmes prestations (voir graphique 2).

Les prestations du personnel mis à la disposition de l'entreprise sont quasi inexistantes, contrairement à la situation des ports maritimes flamands, où les dockers sont comptabilisés dans cette rubrique.

[82] Catégorie regroupant le personnel intérimaire et le personnel mis à la disposition des entreprises de l'étude.

3.5.2 *Entrées et sorties de personnel*

GRAPHIQUE 3 TOTAL DES ENGAGEMENTS DE PERSONNEL DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS

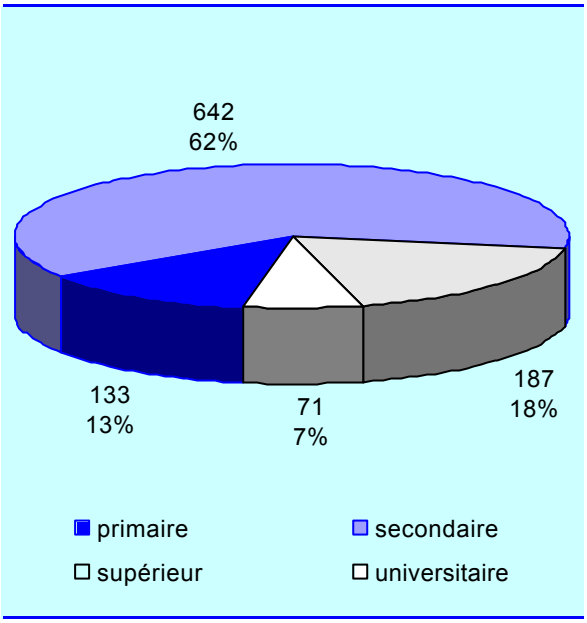


Source: BNB.

Au Port Autonome de Liège, le recul des effectifs s'explique davantage par une baisse des créations d'emplois (graphique 3) que par une progression du nombre d'emplois supprimés (graphique 6). Après une augmentation de 4,0 p.c. du nombre total des engagements entre 2000 et 2001, l'année suivante se signale par un renversement de tendance, puisque ce nombre accuse alors une baisse de 32,6 p.c. Le même constat peut être fait pour les engagements à durée indéterminée (une hausse de 17,8 p.c. en 2001 et une baisse de 36,2 p.c. en 2002, pour les entreprises dont les comptes suivent le schéma complet).

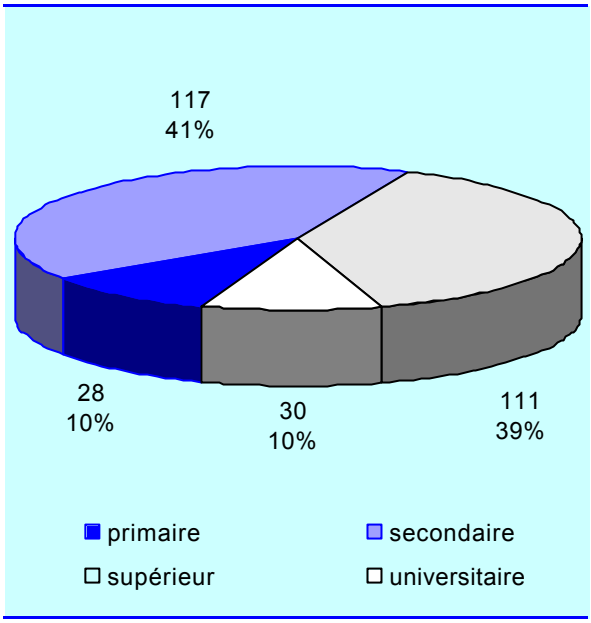
Les baisses les plus marquées du nombre total des engagements en 2002 s'observent dans les industries de la métallurgie (- 53,2 p.c.) et de la construction (- 25,6 p.c.), à l'inverse des industries de l'énergie et de l'eau, où les engagements ont repris (+ 54,2 p.c.).

GRAPHIQUE 4 **NIVEAU D'ÉTUDES DU PERSONNEL MASCULIN ENGAGÉ EN 2002**
(ETP)



Source: BNB.

GRAPHIQUE 5 **NIVEAU D'ÉTUDES DU PERSONNEL FÉMININ ENGAGÉ EN 2002**
(ETP)



Source: BNB.

Remarque: L'analyse des graphiques 4 et 5 ne concerne que les entreprises ayant déposé leurs comptes selon le schéma complet.

De 2000 à 2002, l'emploi s'est quelque peu féminisé dans les ports de Liège, la part occupée par les femmes passant de 8,5 à 9,2 p.c. du nombre d'ETP enregistrés pendant cette période. Cette tendance est particulièrement perceptible dans les segments des transports et de l'industrie du bassin liégeois, à l'exception de l'ensemble industriel de la métallurgie et de la mécanique de précision.

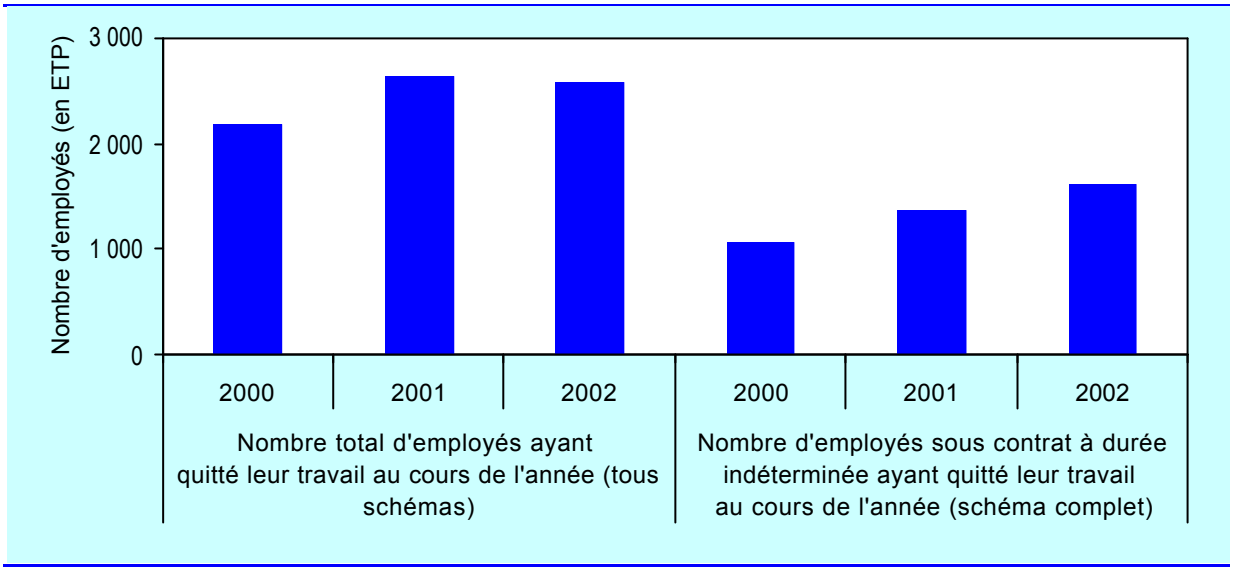
Après une année 2001 positive, le nombre d'engagements a régressé en 2002 pour les hommes, tous niveaux d'études confondus. Les créations de postes pour les détenteurs du certificat d'école primaire, de diplômes de l'enseignement secondaire, supérieur et universitaire ont diminué respectivement de 52,8, 32,5, 53,5 et 19,5 p.c. Si l'on compare ces chiffres avec la baisse générale des engagements dans les ports liégeois qui, pour la même année, s'élève à 32,6 p.c., les universitaires apparaissent néanmoins comme relativement épargnés par le recul des engagements.

En 2002, les créations d'emplois ont atteint 133 ETP pour les hommes les moins qualifiés, 642 ETP pour les détenteurs du diplôme d'enseignement secondaire, 187 ETP pour les diplômés de l'enseignement supérieur et 71 ETP pour les universitaires (graphique 4).

Quant à l'emploi féminin, son évolution est tout autre. Après une année 2001 se signalant par un recul des engagements, tous niveaux d'études confondus, 2002 consolide le phénomène de féminisation progressive des effectifs, puisque les créations de postes pour les détentrices du certificat d'école primaire, de diplômes de l'enseignement secondaire, supérieur et universitaire progressent respectivement de 18,7, 1,9, 5,5 et 1,8 p.c. Ces chiffres sont remarquables, compte tenu de la baisse générale de 32,6 p.c. des engagements au PAL enregistrée la même année.

Toujours en 2002, les créations d'emplois atteignent 28 ETP pour les femmes les moins diplômées, 117 ETP pour les détentrices du diplôme d'enseignement secondaire, 111 ETP pour les diplômées de l'enseignement supérieur et 30 ETP pour les universitaires (graphique 5).

GRAPHIQUE 6 TOTAL DES FINS DE CONTRAT DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS



Source: BNB.

Les fins de contrat, dont l'évolution est présentée pour les années 2000 - 2002 au graphique 6, ont connu un pic en 2001 (+ 20,6 p.c.), avant d'amorcer un léger recul l'année suivante (- 1,9 p.c.). Par contre, si l'on ne considère que les suppressions d'emplois à durée indéterminée, elles ont continué de croître en 2002 (27,0 p.c. en 2001 et 18,7 p.c. en 2002, pour les entreprises dont les comptes suivent le schéma complet). Ce phénomène, auquel s'ajoute les effets de la diminution des engagements (cf. graphique 3), débouche en 2002 sur la suppression nette de 1.064 ETP au total, dont 966 ETP à durée indéterminée. Seules les industries de la chimie et de l'énergie et de l'eau enregistrent une diminution substantielle des fins de contrat en 2002[83].

TABLEAU 8 MOTIFS INVOQUÉS POUR LES FINS DE CONTRAT
(pourcentages)

	2000	2001	2002
Pension	3,9	1,7	1,8
Prépension	3,1	3,8	31,4
Licenciement	8,5	5,0	8,8
Autre motif (notamment les fins de contrats temporaires)	84,4	89,5	58,0

Source: BNB.

Si l'on s'attache à l'analyse des motifs invoqués pour les fins de contrat (tableau 8, schéma complet), il ressort que les retraites anticipées comptent pour une part exceptionnelle en 2002 (31,4 p.c.), nettement supérieure aux 9,9 p.c. enregistrés pour les ports maritimes flamands et aux 3,9 p.c. de la moyenne nationale pour la même année. Cette ascension spectaculaire par rapport à 2001 est surtout imputable à l'industrie de la métallurgie, qui a procédé à la mise en préretraite de 607 ETP, dont la presque totalité chez Cockerill Sambre. Cette entreprise a mis en œuvre, depuis son entrée dans le groupe Arcelor, un vaste plan de départs à la retraite anticipée.

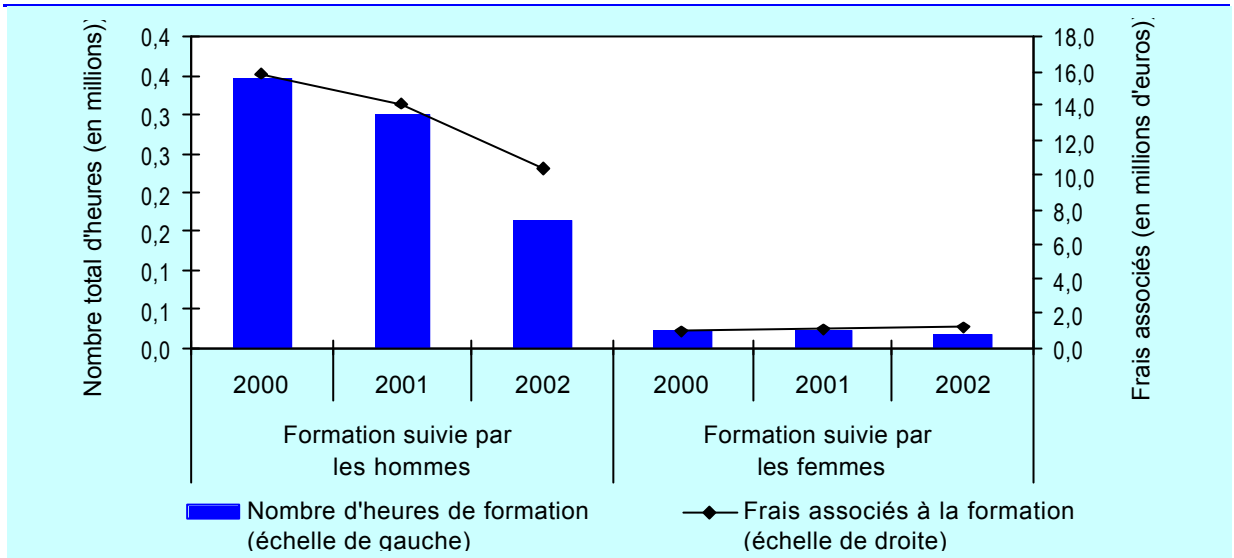
Le pourcentage de fins de contrat pour cause de licenciements a repris de l'ampleur en 2002, à 8,8 p.c., après le creux constaté l'année précédente (5,0 p.c.), même si l'on reste en-deçà de la moyenne relevée pour l'ensemble des entreprises belges déposant un schéma complet (17,9 p.c.). L'industrie de la métallurgie et le commerce sont pour une grande part responsables de cette augmentation.

[83] Pour plus de précisions, voir l'annexe 6.

Les départs à la retraite se stabilisent en 2002 autour de 1,8 p.c., soit pratiquement au niveau de la moyenne nationale (2,0 p.c.).

3.5.3 *Formation*

GRAPHIQUE 7 HEURES DE FORMATION ET FRAIS ASSOCIÉS



Source: BNB.

Le nombre d'employés suivant des formations a atteint un sommet en 2001 dans les ports liégeois, avec 653 femmes et 6.916 hommes concernés. En 2002, ils n'étaient plus respectivement que 562 et 5.839. La part des personnels féminin et masculin[84] ayant suivi une formation passe ainsi respectivement, entre 2001 et 2002, de 49,4 à 45,7 p.c. et de 52,5 à 48,4 p.c. L'industrie de la chimie et les autres services logistiques marquent notamment cette tendance à la baisse.

Cette évolution se reflète par ailleurs dans le nombre d'heures consacrées aux formations et les frais qui y sont associés (graphique 7). Le nombre d'heures de formation est en nette régression, et singulièrement auprès du personnel masculin: - 45,5 p.c. en 2002, ce nombre s'établissant à environ 163.000 heures. Les frais associés à ces formations baissent la même année de 26,5 p.c., pour s'établir à 10,4 millions d'euros. En ce qui concerne le personnel féminin, un recul de 17,8 p.c. du nombre d'heures de formation est relevé, pour redescendre à moins de 18.000 heures, tandis que les frais ont continué de progresser, de 9,5 p.c., s'approchant ainsi de 1,2 million d'euros.

La part des heures consacrées à la formation dans le total des heures prestées - total des hommes et des femmes - est en constante régression, passant de 1,79 p.c. en 2000 à 1,62 p.c. en 2001, et finalement à 1,00 p.c. l'année suivante, valeur qui reste néanmoins supérieure à celle enregistrée au niveau national (0,90 p.c. en 2002). De même, le rapport des frais de formation sur le total des frais de personnel continue de reculer, de 2,52 à 2,22 et 1,74 p.c. pour les trois années considérées.

[84] Base: nombre d'employés et non ETP pour ces chiffres.

3.6 Ratios financiers

Pour la période 2000 - 2002, trois ratios financiers sont étudiés selon les clusters et les secteurs: rentabilité nette des capitaux propres après impôts, liquidité au sens large et solvabilité. Dans la présentation qui suit (tableaux 9 et 10), la même méthode est appliquée pour le calcul des ratios au PAL que pour celui des ratios de l'ensemble des sociétés non financières, à savoir la globalisation[85].

3.6.1 Par cluster

TABLEAU 9 RATIOS PAR CLUSTER

Clusters	Rentabilité nette des capitaux propres après impôts (en p.c.)			Liquidité au sens large			Solvabilité (en p.c.)		
	2000	2001	2002	2000	2001	2002	2000	2001	2002
Cluster maritime	9,0	1,3	- 0,3	1,1	1,2	1,2	27,8	30,1	34,6
Cluster non maritime									
Commerce	28,4	1,6	- 6,5	1,1	1,0	1,0	32,5	28,6	28,7
Industrie	18,3	4,6	4,4	1,1	1,2	1,1	41,5	47,3	46,6
Autres services logistiques	5,9	6,4	7,4	2,2	1,9	5,8	61,5	57,7	77,1
Transports	- 0,4	- 3,2	- 21,8	0,9	0,9	0,8	34,5	28,4	22,8
Moyenne pondérée	**16,9**	**4,7**	**4,4**	**1,2**	**1,3**	**1,3**	**42,9**	**47,5**	**49,8**
Moyenne pondérée ports maritimes flamands[86] (p.m.)	**6,2**	**3,8**	**4,5**	**1,2**	**1,2**	**0,9**	**47,1**	**48,9**	**46,0**
Sociétés non financières (p.m.)	**9,4**	**5,0**	**2,7**	**1,1**	**1,2**	**1,2**	**42,9**	**45,9**	**45,7**

Source: BNB.

- Alors que la rentabilité des sociétés non financières belges s'est presque réduite de moitié en 2002, celle enregistrée pour les entreprises du complexe portuaire liégeois s'est maintenue à 4,4 p.c. Ce niveau est supérieur aux valeurs relevées pour l'ensemble des sociétés non financières, mais légèrement inférieur à celles observées dans les ports maritimes flamands (tableau 9). L'année 2000 fut exceptionnelle pour la rentabilité des entreprises liégeoises, notamment dans le commerce (par exemple, ce ratio atteint 55,2 p.c. pour TotalFina Belgium, qui réalise cette année-là des profits exceptionnels) et l'industrie. S'en est suivie une chute importante en 2001, et un retour à des valeurs plus conformes à celles enregistrées pour l'ensemble de l'économie. Malgré l'effondrement de la rentabilité en 2002 dans le commerce (cf. les pertes enregistrées par TotalFinaElf et Belgian Shell) et les transports, notamment maritimes, le niveau global se maintient, grâce à la bonne résistance de l'industrie et à la rentabilité croissante des autres services logistiques, fléchissant à peine, de 4,7 à 4,4 p.c.;

[85] Dans le chapitre consacré aux résultats des sociétés non financières en 2002 (BNB, Revue économique 2003/4), c'est la méthode du ratio médian qui est utilisée, appliquée à un échantillon constant. Ici, c'est la méthode de la globalisation qui a été retenue, étant donné qu'il s'agit d'un échantillon de taille limitée, comprenant des secteurs dont la conduite est dominée par quelques entreprises. La prudence dans l'analyse de ces résultats est de rigueur, étant donné la volatilité des chiffres.

[86] Résultats présentés dans le Working Paper n°56 de juin 2004 sur l'« Importance économique des ports maritimes flamands: rapport 2002 », Frédéric Lagneaux.

- De 2000 à 2002, le ratio de liquidité au Port Autonome de Liège présente un remarquable parallélisme avec celui relevé pour l'ensemble des sociétés non financières, à 10 p.c. près. La situation de trésorerie moyenne est stable pour l'ensemble des segments du complexe portuaire liégeois, à l'exception des autres services logistiques, dont la liquidité au sens large fait un bond en 2002. Le fonds de roulement net d'entreprises comme Prayon Services et Finance et Cockerill Sambre Finances et Services est en effet en hausse la même année. Les entreprises du PAL conservent donc un bon niveau de liquidité en 2002, à 1,3, contrairement à la moyenne des ports maritimes flamands;

- La solvabilité, qui était déjà en progrès en 2001, a poursuivi sur sa lancée l'année suivante. Les autres services logistiques se démarquent sur ce point également, la solvabilité moyenne de ce segment ayant progressé de 19,4 p.c. en 2002, contrebalançant les baisses enregistrées dans l'industrie et les transports notamment. En se hissant à près de 50 p.c. de solvabilité moyenne en 2002, le PAL dépasse le niveau enregistré par la moyenne des ports maritimes flamands, ainsi que par l'ensemble des sociétés non financières. Au tableau 10, les évolutions par secteur sont analysées dans le détail.

3.6.2 Par secteur

TABLEAU 10 RATIOS PAR SECTEUR

Secteurs	Rentabilité nette des capitaux propres après impôts (en p.c.)			Liquidité au sens large			Solvabilité (en p.c.)		
	2000	2001	2002	2000	2001	2002	2000	2001	2002
Industrie de la métallurgie, transformation des métaux	3,7	4,3	- 8,5	1,7	2,2	1,3	48,8	46,3	47,0
Mécanique de précision et équipements électroniques	- 20,1	- 6,1	- 21,4	1,1	1,4	1,4	22,9	35,8	36,0
Industrie de la construction.....	40,0	- 2,0	8,2	0,6	0,6	0,7	38,1	47,1	46,4
Industrie de la chimie.....	- 4,3	22,7	5,0	1,1	1,0	1,0	28,9	33,7	31,4
Industries de l'énergie et de l'eau...	18,4	11,7	14,8	1,0	1,0	1,6	45,5	47,1	47,3
Industries diverses	27,8	2,9	2,7	0,6	0,4	0,4	17,7	61,5	53,2
Commerce.....	28,4	1,6	- 6,5	1,1	1,0	1,0	32,5	28,6	28,7
Transports[87]	8,9	5,2	- 2,7	1,0	1,0	1,0	25,1	25,1	26,9
Autres services logistiques	5,9	6,4	7,4	2,2	1,9	5,8	61,5	57,7	77,1
Moyenne pondérée.....	**16,9**	**4,7**	**4,4**	**1,2**	**1,3**	**1,3**	**42,9**	**47,5**	**49,8**
Moyenne pondérée ports maritimes flamands (p.m.).....	**6,2**	**3,8**	**4,5**	**1,2**	**1,2**	**0,9**	**47,1**	**48,9**	**46,0**
Sociétés non financières (p.m.)	**9,4**	**5,0**	**2,7**	**1,1**	**1,2**	**1,2**	**42,9**	**45,9**	**45,7**

Source: BNB.

- Malgré les difficultés évoquées ci-dessus, le maintien de la rentabilité moyenne des entreprises du port liégeois est surtout imputable au segment industrie et aux autres services logistiques. La rentabilité de ces derniers a progressé de 1,0 p.c. en 2002, grâce aux bénéfices importants réalisés notamment par l'Association Intercommunale de Traitement des Déchets de la Région de Liège, lesquels passent de 2,2 à 2,6 millions d'euros, le ratio pour cette entreprise grimpant de 2,8 à 3,5 p.c. Les industries de la métallurgie et de la mécanique de précision, appartenant au même ensemble industriel, présentent des résultats négatifs (tableau 10). Citons à ce propos les entreprises métallurgiques Cockerill Sambre, dont le ratio passe de 4,6 p.c. en 2001 à - 8,1 p.c. en 2002, année de pertes, Eurogal, dont les bénéfices plongent, passant en un an de 3,2 à 0,3 million d'euros, et la Société Belge d'Oxycoupage, également en pertes; CE+T suit la

[87] Il s'agit ici du secteur transports, qui regroupe les transports maritimes et non maritimes. Les chiffres ne coïncident donc pas avec ceux du tableau 9, relatifs au seul segment non maritime des transports.

même pente en 2002. Après une année 2001 exceptionnelle, la chimie voit sa rentabilité reculer de 17,7 p.c., en raison notamment des pertes enregistrées chez Prayon et ACE. Le niveau global de rentabilité industrielle est néanmoins maintenu la même année grâce aux bons résultats enregistrés dans les industries de la construction et de l'énergie et de l'eau. À noter, à propos de ces deux secteurs, les résultats remarquables de CBR, qui renoue en 2002 avec les bénéfices et dont le ratio de rentabilité passe de - 7,5 à 7,7 p.c., et d'Electrabel et SPE, dont les bénéfices enregistrent la même année des hausses de respectivement 33,0 et 48,6 p.c.;

- La liquidité se situe en 2002 au niveau de l'année précédente (1,3), grâce aux valeurs relevées pour les industries de la construction et de l'énergie et de l'eau, ainsi que pour les autres services logistiques. Pour ces secteurs, les entreprises suivantes peuvent être citées: CBR, dont le ratio passe de 1,12 à 1,49; Electrabel de 0,95 à 1,54 et SPE de 0,96 à 1,81; Cockerill Finances et Services, dont les créances à court terme ont quadruplé entre 2001 et 2002. Ces augmentations compensent la chute de la liquidité enregistrée dans l'industrie de la métallurgie, où les créances à un an au plus de Cockerill Sambre ont diminué de manière beaucoup plus importante que les dettes à court terme, entre 2001 et 2002;

- Du point de vue de la solvabilité, la hausse se poursuit en 2002, comme le montre le tableau 10, grâce à l'industrie de la métallurgie (0,7 p.c.), aux transports (1,8 p.c.) et aux autres services logistiques (19,4 p.c.): après la baisse de 2001, la solvabilité de la métallurgie remonte grâce à Cockerill Sambre (2,8 p.c.); les solvabilités de Transmarcom et de la Société industrielle de Renory augmentent de respectivement 2,6 et 1,4 p.c.; celle de Cockerill Sambre Finances et Services enregistre un accroissement de 24,3 p.c., qui compense largement le léger recul de 0,2 p.c. relevé chez T.P.F. - Seges. Ces hausses sont tempérées par les reculs enregistrés dans les industries de la construction (0,7 p.c.), de la chimie (2,3 p.c.) et les industries diverses (8,3 p.c.): la solvabilité de CBR est en recul de 4,6 p.c., celle d'Europhos de 27,0 p.c. et celle de Sambre et Meuse de 7,2 p.c. Ces diminutions sont insuffisantes pour faire fléchir le niveau moyen de solvabilité, qui reste excellent dans le contexte économique de cette année.

3.7 Trafic de marchandises au PAL en 2002[88]

3.7.1 Synthèse

Le Port Autonome de Liège a coutume de présenter les chiffres des transits en référence aux trois modes actifs sur ses quais, à savoir le rail, la route et la voie d'eau.

TABLEAU 11 **PORT AUTONOME DE LIÈGE: TRAFIC TOTAL DANS LES PORTS PUBLICS**
(milliers de tonnes)

Trafic	Total 2002	Évolution 2001- 2002 (en p.c.)	Part en 2002 (en p.c.)
Ferroviaire	2.169,9	4,2 p.c.	10,5 p.c.
Routier	4.089,7	2,7 p.c.	19,8 p.c.
Fluvial	14.418,5	7,0 p.c.	69,7 p.c.
Total	**20.678,1**	**5,8 p.c.**	**100,0 p.c.**

Source: Port Autonome de Liège.

On constate une progression du trafic en 2002, pour les trois modes concernés, avec une avancée remarquable de la voie d'eau, qui représente près de 70 p.c. du total des transits.

Si l'on ajoute le bilan des quais privés au total relevé pour les ports publics, on arrive en 2002 à 27,1 millions de tonnes de transbordement total pour l'ensemble du complexe portuaire liégeois. Il s'agit là du deuxième meilleur résultat après celui de l'année 2000, où la barre des 27,5 millions de tonnes avait été franchie.

Quant à la voie d'eau prise isolément, ports publics et quais privés confondus, elle représente 20,9 millions de tonnes en 2002, élément qui confère au complexe portuaire liégeois le rang de deuxième port intérieur d'Europe.

3.7.2 Détail

Les 14,4 millions de tonnes transbordées dans les ports publics par la voie d'eau en 2002 marquent une hausse de 7,0 p.c. par rapport à 2001, les déchargements et les chargements ayant progressé respectivement de 6,1 et 9,8 p.c.

TABLEAU 12 **PORT AUTONOME DE LIÈGE: TRAFIC FLUVIAL DANS LES PORTS PUBLICS - DÉCHARGEMENT ET CHARGEMENT DE MARCHANDISES**
(milliers de tonnes)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Déchargement	7.632,1	8.426,2	9.694,8	10.299,9	10.225,2	10.849,5
Chargement	2.546,8	2.806,9	2.876,5	2.838,4	3.250,9	3.568,9
Total	**10.178,9**	**11.233,1**	**12.571,3**	**13.138,3**	**13.476,1**	**14.418,5**
Différence en p.c. par rapport à l'année précédente	n.	10,4	11,9	4,5	2,6	7,0

Source: Port Autonome de Liège.

Les principales artères nourricières du PAL restent le Canal Albert d'une part et le tronçon Meuse - Canal Juliana d'autre part. Sur la première de ces artères, les trafics Liège - Anvers ont baissé sensiblement, de 22 p.c., pour revenir à 3,0 millions de tonnes en 2002. Quant à la deuxième artère, elle a connu en 2002 une croissance de 53 p.c., les trafics vers Rotterdam et Amsterdam passant à près de 5,7 millions de tonnes[89].

[88] Source: Port Autonome de Liège.

[89] Source: Special Lloyd « Annuaire du Port Autonome de Liège », octobre 2003.

TABLEAU 13 **PORT AUTONOME DE LIÈGE: TRAFIC FLUVIAL DANS LES PORTS PUBLICS - VENTILATION PAR CATÉGORIE DE MARCHANDISES**
(milliers de tonnes)

Catégories de marchandises	2001	2002	Évolution 2001- 2002 (en p.c.)	Part en 2002 (en p.c.)
Produits agricoles	150,1	89,9	- 40,1	0,6
Denrées alimentaires et fourrages	43,0	40,7	- 5,3	0,3
Combustibles solides	1.702,2	1.919,2	12,7	13,3
Produits pétroliers	3.112,0	3.173,3	2,0	22,0
Minerais	3.736,2	4.114,4	10,1	28,5
Produits métallurgiques	875,4	954,9	9,1	6,6
Matériaux de construction	3.697,8	4.035,6	9,1	28,0
Engrais naturels et manufacturés	60,3	48,9	- 18,9	0,3
Produits chimiques	92,9	31,6	- 66,0	0,2
Marchandises diverses	6,3	9,8	55,6	0,1
Total	**13.476,1**	**14.418,5**	**7,0**	**100,0**

Source: Port Autonome de Liège.

Les minerais et les matériaux de construction - industrie qui connaît de bons résultats en 2002, voir supra - sont les deux filières qui enregistrent les croissances les plus spectaculaires en termes absolus, comme l'indique le tableau 13. Ils représentent par ailleurs les parts les plus importantes du trafic total dans les ports liégeois. À noter également les belles performances des combustibles solides et des produits métallurgiques.

Par ailleurs, il importe de souligner que ces chiffres ne concernent que les ports publics et ne reflètent pas nécessairement la baisse d'activité relevée chez Cockerill Sambre (métallurgie) ou la hausse des ventes de Imerys Belgique (chimie), entreprises qui possèdent leurs propres infrastructures portuaires (voir liste des quais privés à l'annexe 2).

3.8 Perspectives

La Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) de 2003[90] s'est penchée sur la question du rôle de la navigation intérieure dans le cadre de la politique européenne des transports. Elle relève que le transport de marchandises en Europe connaît une croissance spectaculaire[91], supérieure à celle du PIB, en raison notamment de l'augmentation de l'intensité de transport dans les secteurs productifs enregistrant la plus forte croissance, de l'allongement des distances de transport du fait de l'externalisation des activités, de la mondialisation conduisant à de profondes mutations au niveau de la conception des systèmes logistiques et de l'élargissement des marchés consécutifs à l'agrandissement de zones économiquement et politiquement intégrées, telles que l'UE.

[90] Source: note du Pr. Gerd Aberle de l'Université de Giessen (Allemagne) pour la CEMT 2003, intitulée « Cinquante ans de politique des transports », OCDE, Paris.

[91] Selon la même source (OCDE, CEMT), le transport de marchandises (en tonnes x km) a crû, tous modes confondus, de 121 p.c. à l'échelle de l'UE des Quinze entre 1970 et 1999. Le mode routier a connu, sur la même période, une croissance de 220 p.c. En 1970, la route représentait déjà 47,6 p.c. du trafic intérieur de l'UE. En 1999, ce chiffre atteignait 74,5 p.c. Sur la même période, la part du rail passait de 32,6 à 13,4 p.c. (seul mode à reculer en termes absolus, de 16 p.c.). Celle de la voie d'eau reculait quant à elle de 11,9 à 6,9 p.c. en termes relatifs, malgré une croissance de 17 p.c. en termes absolus. Le livre blanc de la Commission européenne de 2001, intitulé « La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix », évalue à 38 p.c. d'ici dix ans l'augmentation des transports de marchandise au sein de l'UE.

Cette croissance ininterrompue fait craindre une congestion toujours plus grande des réseaux routiers et, partant, des difficultés pour satisfaire la demande logistique et des coûts externes croissants. Dans ce contexte, la communauté scientifique met en avant le seul réseau disposant encore d'importantes capacités: la voie d'eau.

À l'échelle européenne, force est cependant de constater que, malgré les avantages indéniables qu'offre ce mode de transport (faible consommation énergétique et faibles coûts externes), « aucune politique d'investissement cohérente n'existe en faveur de la voie d'eau »[92]. Les initiatives au niveau européen restent mesurées, comme la volonté affichée dernièrement par la Commission européenne d'harmoniser les « River Information Services », en vue de la modernisation progressive du réseau fluvial de l'UE.

L'élasticité croisée de la voie d'eau par rapport au mode routier reste à l'avantage de ce dernier[93] et, dans un pays comme la Belgique, environ 70 p.c. du transport de marchandises s'effectuent par la route, contre moins de 20 p.c. par la voie d'eau.

Le tableau un peu sombre dressé par la CEMT, selon lequel la voie navigable souffrirait d'un déficit d'investissement chronique, est une vue globale, relayée par des associations comme l'Union européenne des chambres de commerce et d'industrie.

S'il faut nuancer ce constat selon les pays ou régions envisagés, la croissance du trafic de marchandises, de l'ordre de 40 à 50 p.c., à laquelle il faut s'attendre dans les vingt prochaines années, fait craindre, selon la CEMT, l'apparition ou l'aggravation de goulets d'étranglement. Ceux-ci ont des répercussions sur la qualité des services de transport de marchandises, alors qu'augmentent les coûts de congestion et que s'aggravent les problèmes environnementaux.

La voie d'eau constitue à cet égard une réserve de capacité pour le transport du fret et la navigation intérieure recèle un potentiel important à mesure que de nouveaux débouchés s'offrent à elle dans les chaînes logistiques où la fiabilité l'emporte sur la rapidité du transport. Pour favoriser ce type de transport, d'aucuns suggèrent la mise en place, notamment au niveau européen, d'un système de tarification juste et efficace pour les différents modes de transport, assorti d'un ensemble de mesures de soutien de la voie d'eau, afin que le scénario catastrophe évoqué ci-dessus soit évité.

Le Port Autonome de Liège fait preuve de dynamisme au niveau de l'aménagement de ses infrastructures. La Région wallonne finance en partie cet effort et veut encourager le transport combiné rail - eau. Le projet objectif 2 Meuse Vesdre et la construction d'une quatrième écluse à Lanaye sont deux exemples de ce dynamisme[94]. La situation géographique idéale du PAL dans la « banane européenne » et l'offre logistique qu'il propose lui garantissent un accès aux marchés importants de l'UE. Des initiatives comme la libération de terrains pour un meilleur partenariat avec Anvers, les prochains travaux d'aménagement de l'écluse de Lanaye ou encore la création d'un centre trimodal à conteneurs sont d'autres atouts sur lesquels le PAL peut s'appuyer. Offrant l'accès à des gabarits de navires toujours plus élevés et situé dans le pays d'Europe qui se classe numéro un en termes de choix de centres de distribution, le PAL entend consolider sa place de deuxième port intérieur d'Europe.

---

92 Citation de la CEMT, ibidem. Les projets du réseau trans-européen sont, selon les conclusions de la même conférence, dominés par le rail et accordent peu de place à la voie d'eau.

93 L'élasticité croisée d'un mode de transport mesure l'ampleur de la variation de sa demande quand le prix d'un autre mode varie. À l'inverse de l'élasticité directe (variations de la demande et du prix d'un même mode), l'élasticité croisée se présente en pourcentages positifs. Voir également les travaux « Mode Choice in Freight Transport » du Pr. M. Beuthe, du Groupe Transport & Mobilité (FUCAM).

94 On pourrait également citer des exemples de développement du transport multimodal à travers les travaux d'aménagement d'infrastructures suivants: depuis 2003, aménagement d'arrière-zones portuaires sur l'Ile Monsin et du port d'Argenteau, mise en place d'une plate-forme multimodale à Hermalle, construction d'un nouveau quai à Engis, etc.

4 SYNTHÈSE ET DÉFIS À VENIR

4.1 Synthèse

4.1.1 Valeur ajoutée (VA)

La VA des entreprises du complexe portuaire liégeois a en moyenne reculé, à prix courants, à un rythme de 1,0 p.c. par an entre 1997 et 2002. Les reculs les plus significatifs se sont manifestés en 1999 (- 17,2 p.c.) et en 2001 (- 5,1 p.c.), touchant la presque totalité des clusters, et singulièrement l'industrie. 1998 et 2000 sont des années de hausse, entre autres dans les industries de la métallurgie et de la chimie respectivement. Quant à l'année 2002, elle confirme le repli déjà relevé l'année précédente, avec une baisse de 3,3 p.c., imputable en grande partie aux sombres perspectives de l'ensemble industriel de la métallurgie et de la mécanique de précision, même si le commerce et les industries de la construction et de la chimie font preuve de dynamisme.

Si l'on y inclut les effets indirects liés à l'activité des entreprises du PAL, on obtient une VA totale qui suit une tendance à la hausse de 0,9 p.c. en moyenne par an, à prix courants. Or, entre 1997 et 2002, le niveau des prix à la production domestique s'est signalé par une croissance annuelle de 1,8 p.c. La VA totale à prix constants est donc en léger repli sur cette période. La VA indirecte à prix courants est en quasi constante augmentation, de 3,1 p.c. en moyenne par an, grâce aux relativement bonnes performances de secteurs fort dépendants des prestations de la sous-traitance, comme les industries de la construction et de la chimie, les transports et les autres services logistiques.

Dans les ports de Liège, la VA directe est proche de 1,1 milliard d'euros en 2002, dont 88,4 p.c. proviennent de l'industrie. Si l'on y ajoute la VA indirecte, le chiffre de la VA totale dépasse alors les 2,1 milliards d'euros. Les entreprises établies au PAL sont par conséquent responsables de 0,4 p.c. du PIB de la Belgique et, si l'on y ajoute toute la chaîne des fournisseurs (effets indirects), ce chiffre atteint 0,8 p.c. du PIB [95].

4.1.2 Emploi salarié

L'emploi direct au Port Autonome de Liège accuse un recul annuel moyen de 2,6 p.c. entre 1997 et 2002. Cette baisse est quasi constante et se marque surtout en 2002, année où elle atteint 8,5 p.c. Ce repli est avant tout imputable aux restructurations dans les secteurs de la métallurgie et de la mécanique de précision et équipements électroniques. La décision de fermer la phase à chaud de Cockerill Sambre, qui est toujours le premier gisement d'emplois dans le complexe portuaire liégeois, à l'horizon 2009, a un impact certain sur l'emploi dans cet ensemble industriel. 2002 est l'année de la mise en œuvre d'un vaste plan de départs à la retraite anticipée chez Arcelor. Les industries de la construction et de la chimie, ainsi que le commerce, résistent en 2002 à cette tendance. Les autres services logistiques subissent quant à eux le contrecoup des engagements importants enregistrés l'année précédente.

Quant à l'évolution de l'emploi indirect, elle compense en partie cette baisse, en raison de la place de plus en plus importante qu'occupent des industries comme la chimie, laquelle fait largement appel à la sous-traitance. L'emploi indirect connaît une ascension moyenne de 2,5 p.c. par an, permettant ainsi à l'emploi total de se maintenir au-dessus de 29.000 unités jusqu'en 2001.

Une baisse générale a suivi en 2002, qui a ramené l'emploi total des ports liégeois à peu près à son niveau de 1997, à savoir 27.234 ETP. Ce chiffre correspond à 0,7 p.c. du total de l'emploi en Belgique enregistré en 2002. Quant à l'emploi direct, à 90,6 p.c. industriel, il retombe la même année à 12.743 ETP, niveau équivalant à 0,3 p.c. de l'emploi belge[96].

L'emploi se féminise petit à petit, l'embauche de personnel féminin échappant quelque peu à la baisse généralisée des engagements de personnel au port. Concernant la formation, celle-ci recule

[95] Source: ICN.

[96] Source: ICN.

de façon généralisée, même si la part du temps de travail consacrée à se former reste supérieure à la moyenne nationale observée en 2002.

4.1.3 Investissement

Le Port Autonome de Liège a connu, de 1999 à 2001, un boom de l'investissement privé, notamment dans l'industrie de la construction. Hormis cette éphémère embellie et considérant l'ensemble de la période 1997 - 2002, une baisse moyenne annuelle de l'ordre de 4,1 p.c. est néanmoins relevée en termes courants. Cette tendance se manifeste dans la métallurgie et la mécanique de précision, ainsi que dans quelques industries diverses. Ce premier ensemble industriel est directement concerné par la volonté du groupe Arcelor de mettre fin aux investissements dans les unités de phase à chaud établies à l'intérieur des terres - en France, en Allemagne et en Belgique -, malgré la promesse d'un redéploiement d'autres activités en partenariat avec les autorités publiques liégeoises [97].

L'année 2002 s'inscrit en net repli par rapport à 2001 (- 50,1 p.c.[98]), année où les Cimenteries CBR (secteur de la construction) ont modernisé leur four par voie sèche. Le montant total de l'investissement dans le complexe portuaire liégeois s'est établi en 2002 à 142,1 millions d'euros, dont 80,2 p.c. sont attribuables aux entreprises industrielles.

4.2 Défis à venir

Malgré la croissance des trafics fluviaux et les perspectives positives d'aménagement d'infrastructures rappelées au point 3.8, la valeur ajoutée et l'emploi ont dernièrement enregistré de nets reculs au Port Autonome de Liège. Dans ce contexte, de nombreux défis se présentent à ses autorités pour les années qui viennent.

Tout d'abord, la disparition, d'ici 2009, des hauts-fourneaux d'Arcelor à Seraing et Ougrée, et de l'aciérie de Chertal, implique une reconversion des personnels et des sites. Les pertes d'emplois seront importantes et il s'agit de miser sur la formation des femmes et des hommes concernés. Quant aux terrains, on estime à 300 ha[99] l'espace libéré par le départ de cette industrie, qui pèse à ce jour 35 p.c. des tonnages enregistrés au port.

L'avenir du Port Autonome de Liège s'avère être aussi déterminé en partie par le partenariat qu'il entend mener avec le port d'Anvers. Une étude est lancée par les deux ports à l'adresse des grands groupes de la logistique et de la distribution, entre autres. L'objectif est de les tenir informés de l'ouverture de nouveaux terrains au PAL et des opportunités que cela comporte, en raison d'une situation géographique idéale. Les responsables du port d'Anvers seraient également intéressés par une extension à Liège des activités administratives, comme le dédouanement. La récente mise en place d'un « guichet unique » pour la batellerie à Anvers et Liège, dont l'objectif est de limiter le nombre d'instances auxquelles doivent s'adresser les entrepreneurs fluviaux dans leurs opérations de navigation, est un autre exemple de cette évolution.

Par ailleurs, l'Agence wallonne à l'Exportation (AWEX) attire depuis un certain temps l'attention sur les effets que l'élargissement de l'Union européenne (UE) peut avoir sur les exportations wallonnes (à 80 p.c. destinées à l'UE). L'AWEX se félicite de la volonté du « hub liégeois », et du PAL en particulier, de poursuivre des travaux comme la construction de la quatrième écluse de Lanaye, susceptible, selon la même agence, de faciliter l'expédition vers l'Europe du Nord et les pays d'Europe centrale et orientale des produits et services wallons [100]. L'élargissement du Canal Albert prévu pour début 2005 entre Oelegem et Wijnegem est un autre exemple de projet permettant de

---

97 Voir également http://www.cockerill-sambre.com/fr/RE_redeploiement_economique.htm.

98 Ce recul est nettement plus important que celui enregistré par l'indice des prix à l'investissement, qui s'établit à 0,4 p.c. en 2002 (source: Belgostat).

99 Alain Lesage, expert au cabinet de Michel Foret, ministre wallon de l'Aménagement du Territoire, a estimé à plus de 1.600 ha les espaces qui vont être libérés en région liégeoise ces prochaines années. L'objectif est d'affecter ces terrains pour assurer le développement à long terme de l'activité logistique dans la région. Plus d'informations dans l'article de TdM, Le Lloyd, 25 mai 2004.

100 Source: Special Lloyd « Annuaire du Port Autonome de Liège », novembre 2002.

mieux faire face à la croissance du trafic[101] sur ce tronçon, en diminuant le nombre de goulets d'étranglement.

Ainsi, des initiatives se multiplient pour que les atouts exceptionnels[102] dont dispose Liège puissent déboucher sur une croissance synonyme de création de valeur ajoutée et d'emplois. C'est le cas du Pôle Transport de Liège[103], qui anime et promeut la vocation liégeoise de plate-forme multimodale. Liège Airport et Liège Logistics sont les deux fers de lance de cette politique de développement logistique et multimodal de la région, dans laquelle le PAL joue un rôle majeur, en défendant le recours à la voie d'eau.

L'avenir du PAL est donc, plus que jamais, déterminé par sa capacité à s'ouvrir à de nouvelles activités et à attirer des entreprises ayant recours à son infrastructure intermodale[104], en orientant son offre de façon toujours plus résolue vers des activités logistiques à haute valeur ajoutée.

[101] Selon les statistiques 2003 du Dienst voor de Scheepvaart, le tonnage qui a transité au Canal Albert en 2002 entre Liège et Anvers s'est signalé par une augmentation de 1,6 p.c. par rapport à celui enregistré l'année précédente, soit 43,2 millions de tonnes en 2002, contre 42,6 en 2001. La tendance se poursuit en 2003, puisqu'il atteint alors 44,7 millions de tonnes.

[102] Pour rappel, citons le Gouverneur de la Province de Liège Paul Bolland qui n'a pas hésité à baptiser « les quatre as liégeois » ces atouts que sont, pour cette province, le Port Autonome de Liège, l'aéroport de Bierset (le 7e aéroport de fret sur le continent), l'arrivée prochaine du TGV et l'exceptionnel réseau autoroutier. Source: Service Promotion Initiatives en Province de Liège SPI+, Atrium dossier « Positiver pour entreprendre », Liège mars - avril 2004.

[103] Structure créée en 2000 à l'initiative de l'Interface Entreprises-Université. À son origine se trouvent les principaux acteurs du transport en région liégeoise. Voir également http://clusters.wallonie.be et http://www.liege4logistics.com.

[104] Le choix du mode de transport a un impact plus grand sur les frais de logistique que le choix de la taille des convois dans un seul mode (plus d'informations dans « Transport Economics », De Boeck Anvers, 2002). Cela démontre le rôle majeur qui revient à des structures comme le PAL dans l'attraction des sociétés vers la voie d'eau qui reste, d'un point de vue global, un mode marginal.

Liste des abréviations

asbl	association sans but lucratif
AWEX	Agence wallonne à l'exportation
BNB	Banque nationale de Belgique
ETP	Equivalents temps plein
ha	hectare
ICN	Institut des comptes nationaux
INS	Institut national de la statistique
IOT	Input-Output Table ou TES (tableau entrées-sorties) en français
km	kilomètre
M.E.T.	Ministère wallon de l'Équipement et des Transports
n.	non disponible
NACE	Nomenclature générale des Activités économiques dans les Communautés Européennes
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
PAL	Port Autonome de Liège
p.c.	pourcents
p.m.	pour mémoire
PIB	Produit intérieur brut
PME	Petite ou moyenne entreprise
R&D	Recherche et développement
SEC 95	Système européen des comptes harmonisé
SPE	Société de production d'électricité
SUT	Supply and Use Table ou TRE (tableau des ressources et emplois) en français
UE	Union européenne
ULg	Université de Liège
VA	Valeur ajoutée

ANNEXE 1: NOTE MÉTHODOLOGIQUE

1 Clusters

De nombreuses études[105] sur l'impact économique de l'activité portuaire se structurent autour de la notion de « cluster maritime », désignant l'ensemble des branches d'activité (entreprises et chaînes de fournisseurs) se rattachant au port. Il est généralement admis que l'activité « port » se situe à l'intersection de ces différentes activités. Cette approche permet l'étude des branches qui définissent ou interagissent avec le port.

Par souci de cohérence avec les études portuaires précédentes et avec les autres publications de la Banque, et afin de couvrir l'ensemble de l'activité du port, il est convenu d'étudier également d'autres segments.

Deux clusters sont envisagés dans l'étude de l'activité portuaire belge:

TABLEAU 14 CLUSTERS ET SEGMENTS

- Le cluster maritime rassemble les branches d'activité propres au port et dont l'existence est essentielle à ce dernier (gestion et maintenance, navigation, transbordement, chargement, écluses, entreposage, dragage, etc.);
- Le cluster non maritime rassemble quatre segments n'ayant pas un lien économique immédiat avec l'activité portuaire, mais présentant des relations de dépendances étroites et réciproques avec celui-ci, en raison de la proximité géographique. Il s'agit notamment du:
  - segment *industrie* regroupant la métallurgie, la mécanique de précision, la construction, la chimie, l'énergie et l'eau, ainsi que les industries diverses;
  - segment *commerce* qui rassemble la chaîne des intermédiaires du commerce de gros et de détail présentant un lien avec le port (fournisseurs, commerces liés aux industries citées ci-dessus, import-export, etc.);
  - segment *transports* qui comprend les différents modes de transport de marchandises par voie terrestre (route et chemins de fer);
  - segment *autres services logistiques* qui regroupe les entreprises assurant un service non spécifiquement maritime de support auprès du port (centres de coordination, activités immobilières, location de véhicules, consultance, services d'entretien, etc.).

Source: BNB.

Les entreprises du cluster maritime définissent l'activité portuaire et présentent un lien économique immédiat avec le port. Par contre, les activités des entreprises du cluster non maritime peuvent ne présenter qu'un lien économique médiat avec celui-ci, lien qui demande à être complété par une présence géographique dans le port.

2 Branches et choix du niveau d'agrégation

Quelques-unes des branches retenues dans cette étude sont présentées d'après leur classement NACE-Bel[106], selon l'approche du SEC95 (cf. « Système européen des comptes SEC95 », Eurostat). Lorsqu'une distinction entre branches s'impose, il est possible d'aller jusqu'à un niveau de précision 5. La définition des codes SUT[107], permettant de simplifier cette classification, revêt une importance particulière dans le calcul des effets indirects.

Le schéma suivi pour la présentation des résultats correspond au découpage des branches selon la comptabilité nationale. La dénomination des secteurs dans la présente étude est cohérente avec ce découpage, ainsi qu'avec la structure sectorielle retenue pour l'étude des ports maritimes flamands[108]. Ceci permet d'envisager à terme un

[105] Entre autres les publications néerlandaises du Nederlands Economisch Instituut et du Nationale Havenraad, ou encore les travaux de la faculté d'Économie appliquée de l'Université d'Anvers et de la European Maritime Cluster Organisation.

[106] La liste complète des branches NACE-Bel de l'étude se trouve à l'annexe 3.

[107] Supply & Use Table ou Tableau des ressources et emplois. Cette dénomination permet également de désigner de manière abrégée les branches reprises dans ces tables et qui correspondent aux codes NACE-Bel de niveau de précision 2. Voir aussi le point 5.2 de la présente annexe et les « Tableaux entrées - sorties de la Belgique pour 1995 », ICN, février 2003.

[108] Voir « Importance économique des ports maritimes flamands: rapport 2002 », Frédéric Lagneaux, Working Paper n°56 de juin 2004.

regroupement sectoriel des différentes études portuaires. Les secteurs industriels les moins représentés au PAL sont cependant regroupés pour l'instant sous la dénomination « Industries diverses ».

Le tableau 15 reprend l'ensemble des branches SUT éligibles pour l'étude du PAL La dénomination des secteurs retenue dans la présente étude est conforme à la terminologie appliquée précédemment.

TABLEAU 15 SECTEURS DU PORT AUTONOME DE LIÈGE

Secteurs du PAL	Branches SUT éligibles[109]:
Industrie de la métallurgie, transformation des métaux	27 à 29
Mécanique de précision et équipements électroniques *	30 à 33
Industrie de la construction *	26 + 45
Industrie de la chimie *	24 + 25
Industries de l'énergie et de l'eau	40 + 41
Industries diverses	10 à 23 + 34 à 37
Commerce	50 à 52 + 55
Transports	60 à 63
Autres services logistiques	64 à 67 + 7 + 8 + 9

Source: BNB.

Les trois secteurs marqués d'un astérisque apparaissent ici comme entités distinctes dans cette nomenclature. Il s'agit de secteurs importants pour le Port Autonome de Liège: la construction et la chimie représentent, en 2002, respectivement 16 et 9,6 p.c. de la VA totale de la population (effets directs).

Les résultats présentés au chapitre 3 peuvent facilement être mis en rapport avec ceux diffusés précédemment, dès lors qu'est soulignée l'existence d'*ensembles industriels* tels que la « Transformation des métaux », qui englobe notamment la mécanique de précision et dans laquelle l'entreprise Cockerill Sambre joue un rôle central, ou l'« Extraction et transformation des minéraux non énergétiques », à laquelle est étroitement liée la construction.

Le tableau 16 présente quelques branches importantes pour le PAL, regroupées en secteurs (voir quatrième colonne). Les branches sur fond grisé sont celles qui, bien qu'a priori classées dans un des quatre segments du cluster non maritime, se retrouvent partiellement, selon cette grille d'analyse, dans le cluster maritime.

[109] Voir la classification NACE-Bel de l'Institut des comptes nationaux. Il s'agit ici des branches éligibles pour l'étude. Quant aux branches effectivement représentées par les entreprises de la population, leur liste est reprise à l'annexe 3.

TABLEAU 16 CLUSTERS ET SECTEURS

Clusters	Codes NACE	Description du code Nace	Secteurs du PAL
Maritime	35.11.0 *	Construction et réparation de navires	Industries diverses
	45.24.1	Travaux de dragage	Industrie de la construction
	51.7	Autres commerces de gros	Commerce
	61.2 *	Transports fluviaux	Transports
	63.11.1 *	Manutention portuaire	Transports
	63.11.2	Autre manutention	Transports
	63.12.1	Entreposage frigorifique	Transports
	63.12.2	Autre entreposage	Transports
	63.40.1	Agences d'expédition	Transports
	63.40.2	Affrètement	Transports
	63.40.5	Intermédiaires du transport	Transports
Non maritime			
Industrie	14	Autres industries extractives	Industries diverses
	15	Industries alimentaires	Industries diverses
	20	Travail du bois et fabrication d'articles en bois, liège, vannerie ou sparterie	Industries diverses
	22	Édition, imprimerie, reproduction	Industries diverses
	24	Industrie chimique	Industrie de la chimie
	26	Fabrication d'autres produits minéraux non métalliques	Industrie de la construction
	27	Métallurgie	Industrie de la métallurgie, transformation des métaux
	28	Travail des métaux	Industrie de la métallurgie, transformation des métaux
	29	Fabrication de machines et équipements	Industrie de la métallurgie, transformation des métaux
	31	Fabrication de machines et appareils électriques	Mécanique de précision et équipements électroniques
	35	Fabrication d'autres matériels de transport	Industries diverses
	37	Récupération de matières recyclables	Industries diverses
	40	Production et distribution d'électricité, de gaz, de vapeur et d'eau chaude	Industries de l'énergie et de l'eau
	45	Construction	Industrie de la construction
Commerce de gros	50	Commerce et réparation de véhicules automobiles et de motocycles; commerce de détail de carburants	Commerce
	51	Commerce de gros et intermédiaires du commerce, à l'exclusion du commerce en véhicules automobiles et motocycles	Commerce
	52	Commerce de détail, à l'exclusion du commerce de véhicules automobiles et motocycles	Commerce
Transports	60.1	Transports ferroviaires	Transports
	60.242	Transports routiers de marchandises	Transports
Autres services logistiques	70	Activités immobilières	Autres services logistiques
	71.1	Location de véhicules automobiles	Autres services logistiques
	71.2	Location d'autres matériels de transport	Autres services logistiques
	74	Autres services fournis aux entreprises	Autres services logistiques
	75	Administration publique, services collectifs généraux et sécurité sociale obligatoire	Autres services logistiques
	90	Assainissement, voirie et gestion des déchets	Autres services logistiques

Source: BNB.

L'évolution de l'activité de chaque cluster et de chaque secteur est présentée au chapitre 3.

Remarques :

- Le cluster maritime ne représente, au PAL, qu'une faible partie de la VA totale (moins de 1,3 p.c. des effets directs pour l'année 2002). Les résultats de ce cluster sont donc présentés de façon abrégée, en distinguant toutefois les entreprises actives dans les transports maritimes de celles évoluant dans d'autres secteurs.
- Les branches du cluster maritime pour lesquelles certaines entreprises ont déjà été enregistrées dans l'étude des ports maritimes flamands (voir point 3.2 de la présente annexe) sont marquées, au tableau 16, d'un astérisque. Leurs résultats font l'objet d'un rappel dans la rubrique « Entreprises p.m. ». Leurs chiffres ne sont toutefois pas comptabilisés dans le résultat total de la VA, de l'emploi et de l'investissement, afin d'éviter un double comptage avec ceux publiés dans l'étude sur les ports maritimes flamands.

3 Sélection géographique

3.1 Approches

Pour les entreprises du cluster non maritime, soit la majeure partie de la population, l'appartenance géographique à la zone portuaire est déterminante. On fait en effet l'hypothèse que ces entreprises sont liées au port en raison de l'endroit où s'exercent leurs activités, même si celles-ci ne semblent pas avoir un lien immédiat avec le port. Toutes les entreprises situées dans la zone portuaire stricte sont reprises dans la population, pour peu qu'elles appartiennent à une branche présentant un intérêt pour l'étude[110].

Le concept de zone portuaire ne fait pas l'objet d'une définition stricte et doit dès lors être réexaminé régulièrement, afin de tenir compte des choix politiques, des évolutions et accords sur les plans écologique et d'aménagement du territoire. La zone portuaire longe la Meuse de Huy à Visé, soit sur 40 kilomètres, ainsi que le Canal Albert de Liège à Lanaye (voir détail et plan à l'annexe 2).

Pour les entreprises « multi-arrondissements », dont au moins un des sièges d'exploitation et/ou le siège social n'est ou ne sont pas situé(s) dans la zone portuaire, les données de l'ICN permettent de retrouver les sièges d'exploitation établis dans la zone portuaire au sens large. Cette dernière correspond à la codification de l'Institut national de la statistique (INS) et prévaut également dans la sélection des entreprises de deux des branches du cluster maritime (voir ci-dessous).

Les entreprises du cluster maritime présentent un lien fonctionnel immédiat avec l'activité du port, mais ne sont pas forcément établies dans la zone portuaire. Selon la définition de l'activité, l'approche géographique envisagée pour la sélection des entreprises de ce cluster est stricte ou large (voir ci-dessous).

3.2 Sélection

Entreprises du cluster non maritime

Celles-ci ne sont sélectionnées qu'à une double condition:

- Faire partie des branches présentant un lien économique avec le port (cf. liste des branches à l'annexe 3);
- Avoir son siège social dans la zone portuaire au sens strict pour les entreprises « mono-arrondissement ». En ce qui concerne les entreprises « multi-arrondissements », leur(s) siège(s) d'exploitation situé(s) dans la zone portuaire au sens large (définition d'après le code INS) est (sont) également repris. La prise en compte du ou des siège(s) d'exploitation d'une entreprise multi-arrondissements est cependant décidée au cas par cas.

Entreprises du cluster maritime

Ces entreprises sont liées au port de manière fonctionnelle. Au PAL, les branches détaillées ci-dessous, avec un niveau de précision 5, font partie de cette catégorie. Selon la définition de ces branches, trois découpages géographiques sont envisagés:

[110] Parmi les branches intéressantes pour l'étude, 118 sont effectivement représentées dans la population (voir annexe 3).

- *Zone portuaire stricte* pour les entreprises des branches dont la définition doit être complétée par une présence dans le port:

  NACE 45241: Travaux de dragage;
  NACE 51700: Autres commerces de gros;
  NACE 63112: Autre manutention;
  NACE 63122: Autre entreposage;
  NACE 63121: Entreposage frigorifique;
  NACE 63405: Intermédiaires du transport.

- *Zone portuaire large* (c'est-à-dire la zone limitée aux codes INS relevés dans le port):

  NACE 63401: Agences d'expédition;
  NACE 63402: Affrètement.

Ce niveau de découpage s'impose dans la mesure où la plupart des sociétés d'affrètement et des agences d'expédition se situent à proximité, mais en dehors des limites strictes du port.

- *Tout le territoire national* pour les entreprises des branches dont la définition suffit à les lier économiquement de façon immédiate à l'activité portuaire, quelle que soit leur localisation:

  NACE 35110: Construction et réparation de navires;
  NACE 61200: Transports fluviaux;
  NACE 63111: Manutention portuaire.

Les entreprises de ce dernier groupe, appartenant a priori au PAL, ont cependant déjà été sélectionnées dans l'étude des ports maritimes. Il s'agit, entre autres, de sociétés comme la Somef, Nautic and Industrial Service, etc. Leurs chiffres ne sont pas comptabilisés dans le résultat total de la VA, de l'emploi et de l'investissement, afin d'éviter les doubles comptages, mais font l'objet d'un rappel dans la rubrique « Entreprises p.m. »[111].

4 Les effets directs

Les rubriques considérées pour les calculs qui suivent proviennent des comptes annuels déposés à la Centrale des bilans. C'est la Banque nationale de Belgique qui, par la loi du 24 mars 1978, fut chargée de fournir copie des comptes à tout intéressé, en chargeant une unité administrative, la Centrale des bilans, d'organiser et de réaliser, en son sein, la diffusion individuelle de données normalisées pour la confection de statistiques globales.

À l'origine, chaque entreprise devait se charger elle-même de la mention de dépôt à publier dans les Annexes au Moniteur. Pour ce faire, elle remplissait un formulaire qu'elle remettait au greffe en même temps que les comptes (ainsi que le paiement) et qui était ensuite directement envoyé par le greffier au Moniteur belge.

Ultérieurement, la Centrale des bilans a pris cette formalité en charge: récolte et traitement des comptes annuels des entreprises belges.

Ce dépôt est obligatoire[112].

[111] Une prochaine étude conjointe des ports maritimes et intérieurs belges serait l'occasion d'attribuer les résultats de ces entreprises à leur port de tutelle respectif.

[112] La plupart des entreprises dont la responsabilité des actionnaires ou associés est limitée à leur apport, ainsi que certaines autres entreprises, doivent publier leurs comptes annuels et, le cas échéant, leurs comptes consolidés, en les déposant auprès de la Centrale des bilans de la BNB. En vertu de la loi du 18 juillet 1991 (articles 33 à 38) et de l'arrêté royal du 25 novembre 1991 relatif à la publicité des actes et documents des sociétés et des entreprises, celles-ci peuvent, depuis 1992, directement déposer leurs comptes auprès d'un des sièges de la BNB. Un seul exemplaire des comptes est désormais suffisant. Source: Centrale des bilans, http://www.bnb.be/BA/F/homef.htm. Voir aussi le Code des sociétés (loi du 7 mai 1999 réglant une matière visée à l'article 78 de la Constitution).

4.1 La valeur ajoutée (VA) à prix courants[113]

La VA des entreprises privées se compose des éléments suivants, repris des comptes annuels agrégés:

- Frais de personnel: rubriques 62 (rémunérations, charges sociales et pensions) et 617 (frais liés à l'emploi intérimaire et aux personnes mises à la disposition de l'entreprise)[114];
- Amortissements: rubriques 630 (dotations aux amortissements et aux réductions de valeur sur les frais de création, actifs fixes corporels et incorporels), 631/4 (réductions de valeur) et 635/7 (provisions pour risques et charges);
- Autres frais: rubrique 640/8 (autres charges d'entreprise) moins rubrique 649 (charges d'exploitation portées à l'actif au titre de frais de restructuration);
- Résultat d'entreprise: rubrique 70/64 (bénéfice) ou 64/70 (perte, en négatif);
- Subsides d'exploitation: rubrique 740 (en négatif).

La méthode de calcul de la VA diffère quelque peu de celle appliquée dans les comptes nationaux, notamment en ce qui concerne la prise en compte des amortissements.

Pour les entreprises multi-arrondissements, la VA totale est répartie par succursale, en fonction des données de l'ICN relatives à l'emploi de l'entreprise par arrondissement.

4.2 L'emploi

L'emploi dans le secteur privé est défini comme la somme des rubriques 9087 (travailleurs inscrits au registre du personnel - effectif moyen du personnel calculé en ETP) et 9097 (personnel intérimaire et personnel mis à la disposition de l'entreprise[115]). Les frais de personnel sont intégrés à la VA, comme indiqué au point 4.1 de la présente annexe. Les rubriques 62 et 617 y sont additionnées.

Pour les entreprises multi-arrondissements, l'emploi est réparti par succursale, en fonction des données de l'ICN relatives à l'emploi des différents sièges d'exploitation (référence: code INS). Comme il s'agit de la seule information permettant d'opérer une répartition au niveau de ces entreprises, la VA et l'investissement sont répartis selon le même procédé.

4.3 L'investissement à prix courants

La règle de base pour le calcul de l'investissement des entreprises privées consiste à retenir la rubrique 8169 des comptes annuels: immobilisations corporelles acquises au cours de l'exercice, y compris la production immobilisée.

Cependant, si l'entreprise a opéré des reprises (autrement dit, si des montants figurent à la rubrique 829), les données de l'ICN sont utilisées. Celles-ci font l'objet de corrections et ne reprennent aucun montant relatif à d'éventuelles reprises. À la différence de la méthode des comptes nationaux, aucune correction supplémentaire n'est cependant apportée pour les « désinvestissements » éventuels constatés sur l'année.

Toutes les entreprises de la population sont prises en compte pour le résultat global de l'investissement, de 1997 à 2002. Pour les entreprises multi-arrondissements, l'investissement total est réparti de la même manière que la VA et l'emploi (référence: code INS).

---

[113] C'est l'approche à prix courants qui a été retenue, étant donné que les valeurs des déflateurs ne sont pas connues pour toutes les branches SUT en 2002. Ces déflateurs peuvent varier considérablement d'une branche à l'autre et une correction globale n'était donc pas possible.

[114] Les rubriques 62 et 617 correspondent respectivement aux rubriques de l'emploi 9087 et 9097.

[115] Les rubriques 9097 et 617 ne sont pas utilisées ici, étant donné qu'il n'y a pas d'ouvriers portuaires dans le complexe portuaire liégeois.

4.4 Le bilan social

L'étude présente, pour l'année 2002, une série de données relatives au bilan social. Une comparaison est également faite avec les années 2000 et 2001. Toutes les entreprises pour lesquelles les données relatives au bilan social sont disponibles de 2000 à 2002 sont analysées. Il s'agit d'un échantillon constant, dont l'analyse permet d'établir certaines comparaisons avec les données présentées au Bilan social pour l'ensemble de l'économie[116]. S'y retrouvent notamment les entreprises ayant déposé, durant cette période, leurs comptes annuels selon le schéma complet.

TABLEAU 17 RUBRIQUES DU BILAN SOCIAL

- Travailleurs inscrits au registre du personnel - nombre moyen au cours de l'exercice :
  - 1001 Temps plein
  - 1002 Temps partiel
  - 1003 Total en ETP
- Travailleurs inscrits au registre du personnel - nombre à la date de clôture de l'exercice:
  - 1051 Temps plein
  - 1052 Temps partiel
  - 1053 Total en ETP
  - 1203 Total en ETP - hommes
  - 1213 Total en ETP - femmes
  - 1343 Total en ETP - employés
  - 1323 Total en ETP - ouvriers
- Personnel intérimaire et personnes mises à la disposition de l'entreprise
  - 1501 Personnel intérimaire -nombre moyen de personnes occupées (*)
  - 1502 Personnes mises à la disposition de l'entreprise -nombre moyen de personnes occupées (*)
- Mouvements du personnel au cours de l'exercice - entrées
  - 2053 Nombre de travailleurs inscrits au registre du personnel au cours de l'exercice, en ETP
  - 2103 Idem, sous contrat à durée indéterminée (*)
  - 2203 Idem, hommes - enseignement primaire (*)
  - 2213 Idem, hommes - enseignement secondaire (*)
  - 2223 Idem, hommes - enseignement supérieur non universitaire (*)
  - 2233 Idem, hommes - enseignement universitaire (*)
  - 2303 Idem, femmes - enseignement primaire (*)
  - 2313 Idem, femmes - enseignement secondaire (*)
  - 2323 Idem, femmes - enseignement supérieur non universitaire (*)
  - 2333 Idem, femmes - enseignement universitaire (*)
- Mouvements du personnel au cours de l'exercice - sorties
  - 3053 Nombre de travailleurs dont la date de fin de contrat a été inscrite au registre du personnel au cours de l'exercice, total en ETP
  - 3103 Idem, contrat à durée indéterminée (*)

[116] Bilan social 2002 (BNB, Revue économique 2003/4).

Par rapport à l'édition antérieure, les résultats de certaines rubriques supplémentaires sont présentés:

- Travailleurs inscrits au registre du personnel - nombre effectif d'heures prestées au cours de l'exercice
  - 1011 Temps plein
  - 1012 Temps partiel
  - 1013 Total en ETP
- Travailleurs inscrits au registre du personnel - frais de personnel au cours de l'exercice
  - 1021 Temps plein
  - 1022 Temps partiel
  - 1023 Total en ETP
- Personnel Intérimaire et personnes mises à la disposition de l'entreprise
  - 1511 Personnel intérimaire - nombre effectif d'heures prestées (*)
  - 1512 Personnes mises à la disposition de l'entreprise - nombre effectif d'heures prestées (*)
  - 1521 Personnel intérimaire - frais pour l'entreprise (*)
  - 1522 Personnes mises à la disposition de l'entreprise - frais pour l'entreprise (*)
- Mouvements du personnel au cours de l'exercice - sorties par motif de fin de contrat
  - 3403 pension - total en ETP (*)
  - 3413 prépension - total en ETP (*)
  - 3423 licenciement - total en ETP (*)
  - 3433 autre motif - total en ETP (*)
- Formations pour les travailleurs au cours de l'exercice
  - 5801 Nombre de tavailleurs hommes concernés par des initiatives de formation à charge de l'employeur
  - 5802 Nombre d'heures de formations suivies par les travailleurs hommes
  - 5803 Coût pour l'entreprise des formations suivies par les hommes
  - 5811 Nombre de travailleuses femmes concernées par des initiatives de formation à charge de l'employeur
  - 5812 Nombre d'heures de formations suivies par les travailleuses femmes
  - 5813 Coût pour l'entreprise des formations suivies par les femmes

Source: BNB.

Les rubriques marquées d'un (*) ne concernent que les entreprises qui déposent leurs comptes annuels selon le schéma complet.

Une présentation complète des chiffres pour les années 2000 à 2002 est fournie à l'annexe 6.

4.5 Les ratios financiers

Pour la période 2000 - 2002, trois ratios sont calculés par cluster et par secteur. Leurs numérateurs et dénominateurs sont détaillés dans la base de données, afin de pouvoir présenter ces ratios à quelque niveau d'agrégation que ce soit. Étant donné la taille limitée de la population, l'approche par la moyenne des données globalisées est adoptée, la situation financière des secteurs envisagés étant dominée par quelques entreprises. En raison du haut niveau de détail de l'analyse (cf. les « secteurs »), la volatilité des chiffres observés est importante. La prudence est donc de rigueur.

4.5.1 Rentabilité nette des capitaux propres après impôts (ratio 9 de la Centrale des bilans)

Ce ratio fait le lien entre le résultat de l'exercice et les capitaux propres: il donne des informations sur la capacité de l'entreprise à rentabiliser les moyens financiers dont elle dispose, c'est-à-dire à générer des bénéfices. Le dénominateur doit être strictement positif et les données correspondre à 12 mois d'exercice. Ce ratio est calculé de la manière suivante:

- Rubrique 70/67 ou 67/70 (respectivement le bénéfice ou la perte de l'exercice) divisée par la rubrique 10/15 (capitaux propres)

4.5.2 Liquidité au sens large (ratio 13 de la Centrale des bilans)

Le ratio de liquidité exprime la capacité de l'entreprise à mobiliser, dans les délais requis, des moyens de trésorerie lui permettant de faire face à ses engagements à court terme. La liquidité au sens large (*Current Ratio* en anglais) n'est qu'un des ratios relatifs à la liquidité et se définit de la manière suivante:

- Somme des rubriques 3 (stocks et commandes en cours d'exécution), 40/41 (créances à un an au plus), 50/53 (placements de trésorerie), 54/58 (valeurs disponibles) et 490/1 (compte de régularisation de l'actif), divisée par la somme des rubriques 42/48 (dettes à un an au plus) et 492/3 (compte de régularisation du passif).

Ce ratio est une autre représentation du fonds de roulement net (FRN)[117]. Le FRN est positif si le ratio de la liquidité au sens large est supérieur à l'unité.

4.5.3 Solvabilité (ratio 19 de la Centrale des bilans)

Ce ratio, qui mesure la part des capitaux propres dans le total du passif, renseigne sur l'indépendance de l'entreprise par rapport aux apports de fonds extérieurs et, donc, sur sa capacité d'autofinancement. Ce ratio reflète l'aptitude de l'entreprise à faire face à l'ensemble de ses engagements financiers: remboursement de dettes aux échéances prévues, paiement des intérêts et paiements résultant d'engagements « hors bilan ». Il est calculé de la manière suivante:

- Rubrique 10/15 (capitaux propres) divisée par la rubrique 10/49 (total du passif).

4.6 Taille des entreprises

Alors que les précédentes éditions du rapport se basaient sur le type de schéma de dépôt des comptes annuels pour établir la distinction entre les grandes entreprises et les PME, les critères objectifs définis ci-dessous sont dorénavant privilégiés. Selon ces critères, près de 45 p.c. des sociétés non financières déposant leurs comptes selon le schéma complet sont des PME[118]. Le critère du type de schéma n'est donc pas pertinent.

[117] Le FRN est calculé de la manière suivante: actifs circulants moins dettes à court terme.

[118] Source: article consacré aux résultats des sociétés non financières (Revue économique 2003/4).

Sont considérées comme « grandes » au regard du Code des sociétés[119] :

- les entreprises dont la moyenne annuelle du nombre de travailleurs occupés excède 100 personnes;
- les entreprises qui dépassent plus d'un des critères suivants:
  - moyenne annuelle du nombre de travailleurs occupés: 50 unités;
  - chiffre d'affaires annuel (hors tva): 6.250.000 euros;
  - total du bilan: 3.125.000 euros.

La ventilation des résultats entre les PME et les grandes entreprises est présentée de manière synthétique. Le détail par secteur figure à l'annexe 5.

5 Les effets indirects

5.1 La comptabilité nationale

La comptabilité nationale est une représentation globale, détaillée et chiffrée de l'économie nationale selon un cadre comptable international. Elle est structurée selon deux approches: celle des produits et celle des revenus. La première approche procède par branches d'activité, rassemblant les entreprises qui produisent une même catégorie d'output (les industries de la chimie, de l'alimentation, du textile, de l'électricité, de l'automobile, etc.). Ces données se prêtent aux études sur les marchés de produits ou aux analyses « input - output » (entrées-sorties en français). Selon la deuxième approche, ce sont les secteurs qui sont considérés, ce qui facilite les études de comportement en matière d'investissement, de financement, de politique salariale, etc. Cette notion de secteur selon la comptabilité nationale est à ne pas confondre avec les « secteurs » considérés dans cette étude, regroupement d'entreprises conforme à la réalité du PAL.

L'analyse présentée privilégie l'approche par les produits, qui permet d'étudier les interdépendances entre branches et d'estimer les effets indirects liés à l'activité des entreprises d'une branche et, par sommation, de toutes les branches.

Les comptes nationaux belges sont établis selon les définitions du « Système européen des comptes nationaux et régionaux 1995 » (SEC 1995)[120], qui a succédé au SEC 1979 et est entré en vigueur en 1998. Pour la Belgique, l'introduction du SEC 1995 a été l'occasion d'adopter une nouvelle méthodologie de référence. De nouvelles sources statistiques, qu'il s'agisse de données administratives ou d'enquêtes, ont été exploitées et un registre complet des entreprises a été mis en place. Ces efforts ont abouti à la constitution d'une base d'informations statistiques cohérentes, qui garantissent une évaluation exhaustive et de qualité des comptes nationaux.

5.2 Estimation des effets indirects

5.2.1 Méthode

Les tableaux emplois-ressources dont on dispose jusqu'en 2000[121] permettent d'estimer l'emploi indirect lié à l'activité portuaire. Les branches d'activité du port génèrent en effet de l'emploi indirect, par le biais des achats que les entreprises effectuent auprès des sous-traitants.

---

[119] Article 15 du Code des sociétés. Voir aussi le site de la Centrale des bilans: http://www.nbb.be/BA/F/homef.htm.

[120] Le SEC 1995 a été introduit par le Règlement (CE) n°2223/96 du Conseil UE du 25 juin 1996 et son application est obligatoire dans tous les États membres à partir de l'année de référence, 1998. Pour plus d'explications sur la méthodologie, voir le site des Comptes nationaux: http://www.bnb.be/DQ/F/national_acc_1.htm.

[121] Les chiffres de 1997, 1999 et 2000 sont respectivement utilisés pour l'estimation des effets indirects des années 1997 - 1998, 1999 et 2000 - 2002.

Le tableau emplois-ressources se subdivise en deux parties: le tableau des emplois qui, pour chaque branche d'activité, reprend les inputs utilisés, et le tableau des ressources, qui présente la production de chaque branche d'activité, répartie par groupe de produits. Sur la base de ce tableau, on peut, pour une branche d'activité donnée (par exemple la branche « fabrication de chaux »), déterminer les branches sous-traitantes, ainsi que les taux de dépendance. Pour ce faire, on vérifie dans le tableau des emplois quels sont les inputs utilisés par la fabrication de chaux, puis on cherche dans le tableau des ressources quelles sont les branches d'activité qui produisent les inputs utilisés.

Les branches d'activité auprès desquelles la branche fabrication de chaux se fournit, de même que le montant des livraisons, apparaissent alors. Le taux de dépendance est le rapport de la sous-traitance sur le chiffre d'affaires total de la branche qui sous-traite. En appliquant ce taux de dépendance à l'emploi total du (ou des) fournisseur(s), on obtient l'emploi indirect. On procède de la même manière pour l'estimation de la VA indirecte.

L'application de cette méthode aux branches d'activité reprises dans l'étude se fait à deux niveaux de calcul: le niveau 1 et le niveau infini. Le niveau 1 ne tient compte que des fournisseurs en première ligne. Ces fournisseurs de niveau 1 se fournissent eux-mêmes auprès d'autres fournisseurs (niveau 2), et ainsi de suite, *ad infinitum*. On obtient alors le niveau infini qui permet d'évaluer l'impact économique total en termes d'emplois et de VA des entreprises sélectionnées.

Il devient ensuite possible de mettre en relation l'emploi indirect total créé et l'emploi direct des branches reprises dans la population. Ce rapport permet dévaluer l'importance relative en termes d'emplois de la chaîne de fournisseurs liés à l'activité portuaire. Ce type de raisonnement s'applique également à l'estimation de la valeur ajoutée indirecte.

5.2.2 Calculs

Les dernières données dont on dispose pour l'IOT (tableau Input-Output ou entrées-sorties) remontent à 1995[122]. On privilégie donc les informations les plus récentes relatives aux ressources et emplois pour l'année 2000. À partir de ces données SUT, on calcule les relations de type Input-Output (branches-branches) comme expliqué ci-dessus. Partant de ces relations en termes de livraisons inter-branches, ramenées aux proportions de la population, on peut déterminer, par calcul matriciel, l'emploi et la valeur ajoutée indirects au départ de chaque branche. Une description détaillée de l'algorithme employé figure dans le Working Paper BNB n°38 de juin 2003. Pour plus d'informations, on peut s'adresser au service Analyse micro-économique de la BNB[123].

Le total des estimations de la VA et de l'emploi indirects générés par l'activité portuaire dans le reste de l'économie est donné à titre indicatif au chapitre 3, pour les années 1997 à 2002, moyennant certaines hypothèses rappelées au point 5.2.3 de la présente annexe. Pour les années où les taux de dépendance inter-branches sont connus, à savoir 1997, 1999 et 2000, une ventilation par secteur des effets indirects est fournie à l'annexe 4.

Le résultat des estimations de l'emploi indirect est formulé en nombre de personnes occupées. Or, l'emploi direct est exprimé en équivalents temps pleins (ETP). Afin d'établir certaines comparaisons, la conversion du résultat de l'emploi indirect en ETP est réalisée en appliquant une conversion qui correspond au rapport du nombre d'heures prestées annuellement en moyenne par employé[124] sur le nombre d'heures prestées annuellement par ETP. Pour 2002, ce facteur d'équivalence vaut 0,904, c'est-à-dire qu'un employé belge travaille en moyenne, compte tenu des différents régimes à temps partiel qui existent, l'équivalent de 90,4 p.c. d'un temps plein.

5.2.3 Hypothèses

1. On suppose que les interdépendances entre les entreprises des branches de l'étude portuaire correspondent à celles de l'ensemble de l'économie et figurant dans les tableaux emplois-ressources. En effet, on prend, dans chaque branche SUT, la part qui revient aux entreprises de l'étude et l'on applique ensuite l'algorithme. Celui-ci se base théoriquement sur un IOT homogène mis au point à partir des tableaux emplois-ressources élaborés chaque année par branche SUT dans les comptes nationaux;

---

[122] La publication de ce tableau entrées-sorties mis à jour pour l'année 2000 au niveau de détail requis est attendue pour fin novembre 2004.

[123] Courrier électronique: am@nbb.be. Voir aussi www.nbb.be, lien Publications, Working Papers, WP n°38.

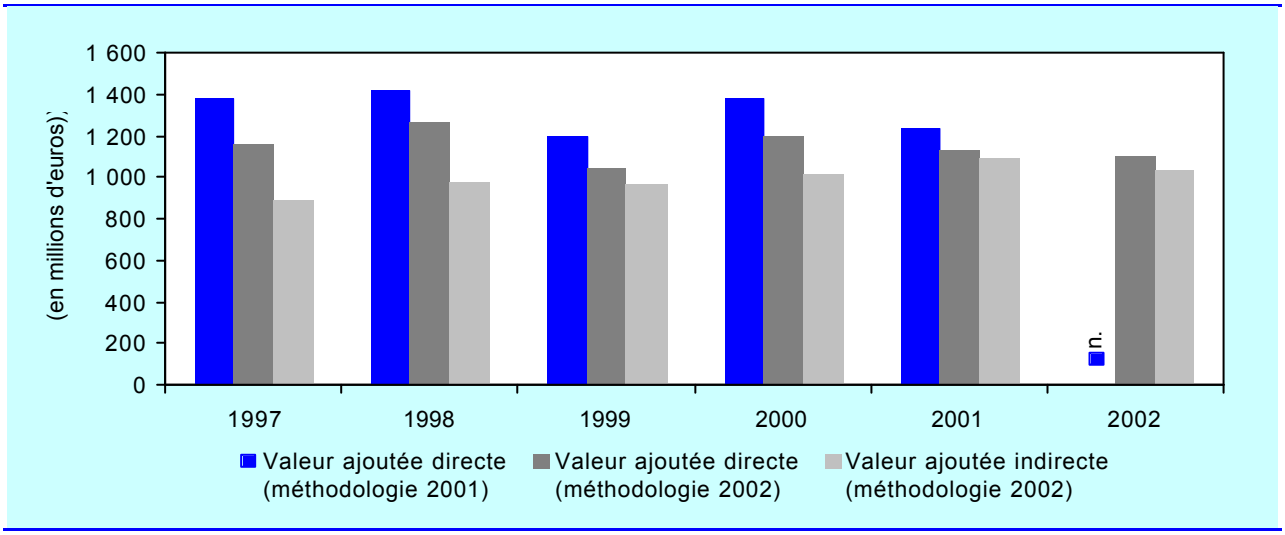
[124] Pour l'ensemble de l'économie belge, ce nombre d'heures correspond au rapport entre la rubrique 1013 et la somme des rubriques 1001 et 1002 du bilan social. Voir tableau 17 reprenant ces rubriques (point 4.4 de la présente annexe).

2. La demande d'input importé est supposée n'avoir aucune influence sur le résultat. Cette hypothèse est importante puisqu'elle postule que chaque branche induit des effets indirects pour autant que sa demande d'input s'adresse aux autres branches de l'économie nationale;
3. Pour un produit, la part des importations dans la demande intermédiaire est supposée être la même que dans la demande totale;
4. Un produit est supposé être acheté auprès de toutes les branches susceptibles de le produire, c'est-à-dire que les livraisons sont réparties de manière homogène entre les entrepises des branches présentant entre elles des interdépendances;
5. Les inputs sont supposés être proportionnels aux outputs, quel que soit le niveau d'effet indirect envisagé (du niveau 1 au niveau infini). On considère en effet que chaque input intervenant dans le processus de production est utilisé pour tous les outputs générés;
6. La variation dans les taux de dépendance inter-branches est acceptable sur un intervalle de quelques années. On se base dès lors sur les relations inter-branches SUT définies en 1997 pour 1997 et 1998, celles définies en 1999 pour 1999, ainsi que celles définies en 2000 pour les années 2000 à 2002. Le détail des effets indirects en VA et en emploi par secteurs est présenté uniquement pour les années 1997, 1999 et 2000, années où les taux de dépendance sont connus (annexe 4). Pour l'ensemble de la période étudiée, seuls les totaux sont fournis au chapitre 3, à titre indicatif.

6 Impact de la nouvelle méthodologie sur les résultats

- La VA

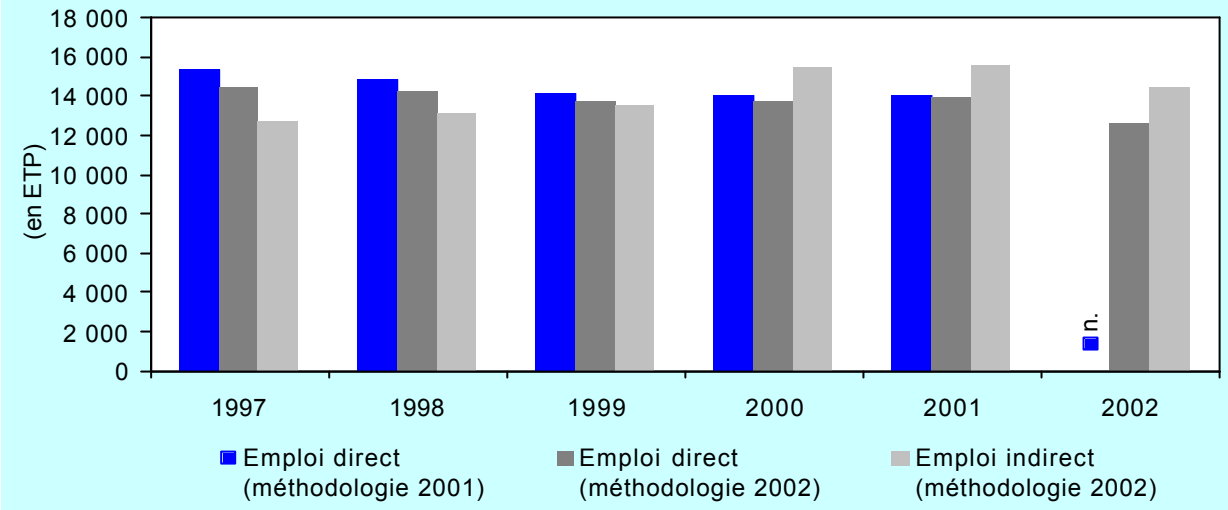
GRAPHIQUE 8 COMPARAISON DES RÉSULTATS DE LA VA AVEC CEUX DE L'ÉDITION PRÉCÉDENTE



Source: BNB.

- L'emploi

GRAPHIQUE 9 COMPARAISON DES RÉSULTATS DE L'EMPLOI AVEC CEUX DE L'ÉDITION PRÉCÉDENTE



Source: BNB.

Les graphiques 8 et 9 montrent que la nouvelle méthodologie a induit une légère régression des chiffres de VA et d'emploi directs. En effet, certaines entreprises appartenant à des branches n'ayant pas de lien significatif avec le PAL, ont été soustraites de la population. C'est le cas des auto-écoles et des grandes surfaces comme Aldi, entreprise pour laquelle 276 ETP étaient enregistrés en 2001.

Les chiffres se rapportant à des grandes entreprises comme Cockerill Sambre et Electrabel ont été revus à la baisse en raison de l'application, pour les entreprises multi-arrondissements, de la répartition des résultats en fonction des données de l'ICN. Pour chaque siège d'exploitation, un pourcentage relatif à la part de l'emploi actif au port dans le total du groupe est donné, d'après le découpage géographique de l'INS. La VA, l'emploi et l'investissement des sièges d'exploitation situés dans l'environnement du PAL sont calculés à partir de cette même clé de répartition. Les pourcentages de Cockerill Sambre et d'Electrabel ont ainsi été revus à la baisse, à 71,1 p.c. au lieu de 84,4 p.c. pour le premier, et à 7,5 p.c. pour le second[125].

[125] Dans l'édition précédente, les pourcentages retenus pour Electrabel étaient de respectivement 15,0 et 8,0 p.c. pour la VA et l'emploi. Il s'agissait de données récoltées par voie d'enquête, démarche qui a été en grande partie abandonnée à la suite de l'introduction de la nouvelle méthodologie. Dans la présente étude, un seul pourcentage est retenu pour cette entreprise: 7,5 p.c.

7 Précisions complémentaires

- Certaines entreprises échappant à l'obligation de dépôt des comptes annuels à la Centrale des bilans ne sont pas prises en compte dans cette étude (c'est le cas, entre autres, des indépendants et de certaines sociétés de personnes, des asbl et des sociétés étrangères). À l'exception de l'administration du PAL[126] et de l'Association Intercommunale pour le Démergement et l'Epuration des Communes de la Province de Liège, les entreprises publiques ne sont pas non plus prises en compte;
- La méthodologie repose sur l'examen de données micro-économiques. Toute erreur ou omission nécessite, dans la mesure du possible, une correction avant analyse;
- Le regroupement des branches d'activité se fonde sur l'analyse du code NACE-Bel de chaque entreprise. C'est la branche dominante qui est sélectionnée pour cette répartition. Celle-ci pouvant varier dans le temps, la classification peut aussi changer ou, au contraire, ne plus correspondre à la réalité économique de l'entreprise, faute d'adaptation du code. Ceci, comme les hypothèses qui sous-tendent l'estimation des effets indirects, incite à la prudence lors de l'examen des résultats;
- Les sociétés issues de la scission de groupes qui faisaient déjà partie de la population sont également enregistrées dans l'étude, dans la mesure où elles satisfont aux critères de sélection présentés au point 3.2 de la présente annexe;
- Les pourcentages de variation présentés dans l'analyse sont calculés par année. Si, par exemple en 2002, la VA totale varie de xp.c., il faut lire ce chiffre par rapport à l'année précédente, 2001. Pour le calcul de la variation annuelle moyenne sur une période donnée, on utilise la moyenne géométrique;
- Les analyses relatives aux ratios financiers et la présentation des résultats selon la taille des entreprises ne concernent que les entreprises de la population. On ne tient donc aucun compte des effets indirects;
- Le bilan social concerne les entreprises d'un échantillon constant pour la période 2000-2002 (sans prise en compte des effets indirects).

[126] Cette administration n'est pas soumise au dépôt de ses comptes annuels à la Centrale des bilans. Seules les données de l'emploi sont renseignées dans l'étude, au tableau 4.

ANNEXE 2: ZONE PORTUAIRE

Cette zone longe la Meuse de Huy à Visé, soit sur 40 kilomètres, ainsi que le Canal Albert de Liège à Lanaye, sur une dizaine de kilomètres.

La zone portuaire couvre, d'ouest en est, les vingt-sept ports publics que compte le PAL: Statte, Tihange, Ampsin, Ombret, Hermalle-sous-Huy, Engis, Ehein, Semeries, Flémalle, Ivoz-Ramet, Seraing, Jemeppe, Ougrée, Sclessin, Renory, Ardennes, port de Yachts, Croisiers-Cheravoie-Van Beneden, Coronmeuse, Éclatement, Monsin, Herstal, port pétrolier de Wandre, Argenteau, Hermalle-sous-Argenteau, Visé et Lanaye. Il s'agit de la situation de juin 2004, où s'est ajouté le site Hermalle-sous-Argenteau, projet de plate-forme trimodale.

Cette zone intègre également une série de quais privés, comme celui du groupe Portier (Gravibéton, Prefer, Eucotrans, Terminal E.C.E.), de CMI, de CTB, les quais privés de Carmeuse, de Cockerill Sambre, d'Usinor Flémalle, d'Electrabel, de Dumont Wauthier, de Knauf, de la raffinerie Tirlemont, de la gravière d'Amay, de Bouygues Béton Amay, de Imerys Belgique, de IBV, le port Victor Meyer et le quai privé Holchim.

Environ une centaine de rues ont été ainsi sélectionnées, dans leur totalité ou en partie (numéros pairs ou impairs, etc.), pour la définition de la zone portuaire, qui passe par douze communes du bassin mosan liégeois.

Complexe portuaire liégeois :

Source: Port Autonome de Liège

ANNEXE 3: LISTE DES BRANCHES NACE-BEL[127]

TABLEAU 18 LISTE DES BRANCHES

SUT	Nace-bel	Cluster	Secteur	Définition
14A1	14211	IN	ID	Extraction de sables
14A1	14212	IN	ID	Extraction de graviers
15F1	15610	IN	ID	Meuneries
15I1	15830	IN	ID	Fabrication de sucre
20A1	20101	IN	ID	Sciage et rabotage du bois
20A1	20300	IN	ID	Fabrication de charpentes et de menuiseries
22B1	22220	IN	ID	Autre imprimerie
22B1	22240	IN	ID	Composition et photogravure
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	24152	IN	CH	Fabrication de produits azotés associés aux engrais
24C1	24300	IN	CH	Fabrication de peintures, vernis et encres d'imprimerie
24F1	24660	IN	CH	Fabrication de produits chimiques divers
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
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	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)
27B1	27310	IN	ME	Étirage à froid
28A1	28110	IN	ME	Fabrication de constructions métalliques
28A1	28210	IN	ME	Fabrication de réservoirs, citernes et conteneurs métalliques
28A1	28300	IN	ME	Fabrication de générateurs de vapeur
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	28755	IN	ME	Fabrication d'autres articles métalliques n.d.a.
29B1	29230	IN	ME	Fabrication d'équipements aérauliques et frigorifiques industriels
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
31B1	31623	IN	MP	Fabrication d'autres matériels électriques n.d.a.
35A1	35110	MA	ID	Construction et réparation de navires
35A1	35200	IN	ID	Construction de matériel ferroviaire roulant
37A1	37100	IN	ID	Récupération de matières métalliques recyclables
37A1	37200	IN	ID	Récupération de matières non métalliques recyclables
40A1	40100	IN	EN	Production et distribution d'électricité
40A1	40200	IN	EN	Production et distribution de gaz
45A1	45111	IN	CS	Démolition d'immeubles
45A1	45112	IN	CS	Terrassements
45B1	45211	IN	CS	Construction de maisons individuelles
45B1	45214	IN	CS	Construction de tunnels, ponts, viaducs et similaires

[127] Il s'agit des branches NACE-Bel à 5 positions figurant dans les comptes nationaux: version Rev. 1., d'application depuis 1995.

SUT	Nace-bel	Cluster	Secteur	Définition
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
45D1	45310	IN	CS	Travaux d'installation électrique
45D1	45331	IN	CS	Installation de systèmes de chauffage, de climatisation et de v entilation
45D1	45332	IN	CS	Autres travaux de plomberie
45E1	45421	IN	CS	Menuiserie en bois ou en matières plastiques
45E1	45441	IN	CS	Peinture
50A1	50101	CO	CO	Commerce de gros de véhicules automobiles
50A1	50103	CO	CO	Commerce de détail de véhicules automobiles
50A1	50200	CO	CO	Entretien et réparation de véhicules automobiles
50B1	50500	CO	CO	Commerce de détail de carburants
51A1	51180	CO	CO	Autres intermédiaires spécialisés du commerce n.d.a.
51A1	51210	CO	CO	Commerce de gros de céréales, semences et aliments pour animaux
51A1	51340	CO	CO	Commerce de gros de boissons
51A1	51384	CO	CO	Autres commerces de gros alimentaires spécialisés
51A1	51421	CO	CO	Commerce de gros d'habillement, d'accessoires d'habillement et d'articles en fourrure
51A1	51460	CO	CO	Commerce de gros de produits pharmaceutiques
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	51550	CO	CO	Commerce de gros de produits chimiques
51A1	51570	CO	CO	Commerce de gros de déchets et débris
51A1	51620	CO	CO	Commerce de gros d'équipements pour la construction
51A1	51640	CO	CO	Commerce de gros de machines et matériel de bureau
51A1	51651	CO	CO	Commerce de gros de matériel électrique et électronique, y compris le matériel d'installation
51A1	51652	CO	CO	Commerce de gros de fournitures et d'équipements divers pour l'industrie n.d.a.
51A1	51653	CO	CO	Commerce de gros de fournitures et d'équipements divers pour le commerce et les services n.d.a.
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	52740	CO	CO	Autres réparations n.d.a.
55B1	55301	CO	CO	Restauration de type traditionnel
55B1	55302	CO	CO	Restauration de type rapide
60A1	60100	TR	TP	Transports ferroviaires
60C1	60242	TR	TP	Transports routiers de marchandises
61B1	61200	MA	TP	Transports fluviaux
63B1	63111	MA	TP	Manutention portuaire
63B1	63112	MA	TP	Autre manutention
63B1	63121	MA	TP	Entreposage frigorifique
63B1	63122	MA	TP	Autre entreposage
63B1	63401	MA	TP	Agences d'expédition
63B1	63402	MA	TP	Affrètement
63B1	63405	MA	TP	Intermédiaires du transport
64B1	64200	TR	TP	Télécommunications
67A1	67201	LO	AS	Agents et courtiers d'assurances
67A1	67202	LO	AS	Experts en dommages et risques
70A1	70111	LO	AS	Promotion immobilière de logements
70A1	70201	LO	AS	Location d'habitations, à l'exclusion des logements sociaux
70A1	70203	LO	AS	Location d'immeubles non résidentiels
70A1	70311	LO	AS	Agences immobilières et intermédiaires en achat, vente et location de biens immobiliers

SUT	Nace-bel	Cluster	Secteur	Définition
71A1	71100	LO	AS	Location de véhicules particuliers et de véhicules utilitaires légers (max. 3,5t)
71A1	71210	LO	AS	Location d'autres matériels de transport terrestre
72A1	72200	LO	AS	Réalisation de programmes et de logiciels
74A1	74131	LO	AS	Bureau d'étude de marché
74B1	74142	LO	AS	Autres conseils pour les affaires et le management
74B1	74151	LO	AS	Activités de gestion et d'administration de holdings
74B1	74152	LO	AS	Centres de coordination
74C1	74203	LO	AS	Études techniques et activités d'ingénierie
74C1	74302	LO	AS	Autres essais et analyses techniques
74D1	74401	LO	AS	Agences de publicité
74F1	74700	LO	AS	Nettoyage industriel
74F1	74849	LO	AS	Autres services aux entreprises n.d.a.
75A3	75116	LO	AS	Intercommunales à vocation générale
90A1	90001	LO	AS	Collecte des eaux usées et épuration
90A1	90002	LO	AS	Ramassage, déversement et traitement des déchets ménagers
90A1	90003	LO	AS	Ramassage, déversement et traitement des déchets agricoles et industriels et des débris de construction ou de démolition

Source: BNB.

Légende

Code	Clusters
MA	**Maritime**
	Non maritime, dont:
CO	Commerce
IN	Industrie
LO	Autres services logistiques
TR	Transports

Code	Secteurs
AS	Autres services logistiques
CH	Industrie de la chimie
CO	Commerce
CS	Industrie de la construction
EN	Industries de l'énergie et de l'eau
ID	Industries diverses
ME	Industrie de la métallurgie, transformation des métaux
MP	Mécanique de précision et équipements électroniques
TP	Transports

ANNEXE 4: VENTILATION DES EFFETS INDIRECTS PAR SECTEUR: 1997, 1999 ET 2000

1. VALEUR AJOUTÉE

TABLEAU 19 VA INDIRECTE DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS EN 1997, 1999 ET 2000
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	1997	1999	2000
CLUSTER MARITIME	***21,1***	***27,6***	***28,7***
MARITIME	21,1	27,6	28,7
Transports	18,5	24,2	27,3
Autres	2,6	3,4	1,4
CLUSTER NON MARITIME	***862,5***	***929,6***	***981,7***
COMMERCE	27,8	52,5	54,8
INDUSTRIE	780,5	799,3	854,6
Industrie de la métallurgie, transformation des métaux	469,0	487,5	535,2
Mécanique de précision et équipements électroniques	10,6	3,9	5,6
Industrie de la construction	125,0	142,7	115,8
Industrie de la chimie	53,6	45,0	70,5
Industries de l'énergie et de l'eau	59,0	61,2	69,1
Industries diverses	63,4	59,0	58,5
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	53,4	76,2	71,0
TRANSPORTS	0,8	1,5	1,3
VALEUR AJOUTÉE INDIRECTE	**883,7**	**957,2**	**1.010,5**

Source: BNB.

TABLEAU 20 EMPLOI INDIRECT DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS EN 1997, 1999 ET 2000
(ETP)

Secteurs	1997	1999	2000
CLUSTER MARITIME	***381***	***522***	***514***
MARITIME	381	522	514
Transports	344	493	494
Autres	37	28	20
CLUSTER NON MARITIME	***12.403***	***13.023***	***15.009***
COMMERCE	339	552	509
INDUSTRIE	11.326	11.727	13.731
Industrie de la métallurgie, transformation des métaux	6.896	7.074	9.009
Mécanique de précision et équipements électroniques	130	90	99
Industrie de la construction	1.525	1.718	1.564
Industrie de la chimie	901	948	1.284
Industries de l'énergie et de l'eau	1.285	1.369	1.237
Industries diverses	589	528	538
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	724	724	752
TRANSPORTS	14	20	18
EMPLOI INDIRECT	**12.784**	**13.545**	**15.523**

Source: BNB.

ANNEXE 5: VENTILATION DES RÉSULTATS D'APRÈS LA TAILLE DES ENTREPRISES EN 2002

TABLEAU 21 RÉSULTATS VENTILÉS DU COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS PAR CLUSTER

Clusters	Nombre d'entreprises		Valeur ajoutée (en millions d'euros)		Emploi (en ETP)		Investissement (en millions d'euros)	
	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME
MARITIME	***7***	***9***	***10,9***	***3,1***	***177***	***77***	***2,0***	***0,6***
NON MARITIME	***71***	***119***	***1.045,1***	***34,5***	***11.930***	***558***	***132,3***	***7,2***
COMMERCE	14	38	62,8	6,7	365	151	4,5	1,3
INDUSTRIE	45	43	942,8	23,9	11.176	367	110,6	3,3
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	11	31	37,1	2,9	344	24	15,4	2,4
TRANSPORTS	1	7	2,4	1,0	45	16	1,9	0,2
TOTAL	**78**	**128**	**1.056,0**	**37,5**	**12.107**	**636**	**134,3**	**7,8**

Source: BNB.

TABLEAU 22 RÉSULTATS VENTILÉS DU COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS PAR SECTEUR

Secteurs	Nombre d'entreprises		Valeur ajoutée (en millions d'euros)		Emploi (en ETP)		Investissement (en millions d'euros)	
	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME
Industrie de la métallurgie, transformation des métaux	10	6	399,8	3,6	6.907	69	45,2	0,5
Mécanique de précision et équipements électroniques	2	0	6,0	0,0	119	0	0,1	0,0
Industrie de la construction	16	20	166,7	9,0	1.473	182	29,4	2,5
Industrie de la chimie	7	5	101,6	3,2	1.072	11	21,1	0,1
Industries de l'énergie et de l'eau	4	0	220,3	0,0	1.225	0	6,4	0,0
Autres industries	7	12	48,9	8,0	397	105	8,4	0,2
Commerce	14	38	62,8	6,7	365	151	4,5	1,3
Transports	7	15	12,8	4,0	205	93	3,8	0,8
Autres services logistiques	11	31	37,1	2,9	344	24	15,4	2,4
TOTAL	**78**	**127**	**1.056,0**	**37,5**	**12.107**	**636**	**134,3**	**7,8**

Source: BNB.

ANNEXE 6: BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ: 2000 - 2002

TABLEAU 23 BILAN SOCIAL EN 2000 PAR SECTEUR

Secteurs	NOMBRE MOYEN DE SALARIÉS																					
	Nombre			Heures prestées (1)			Frais de personnel (2)			Intérimaires			Mis à disposition									
	temps plein	temps partiel	total en ETP	temps plein	temps partiel	total en ETP	temps plein	temps partiel	total en ETP	nombre	heures prestées (1)	coût (2)	nombre	heures prestées (1)	coût (2)							
	1001	1002	1003	1011	1012	1013	1021	1022	1023	1501	1511	1521	1502	1512	1522							
Industrie de la métallurgie, transformation des métaux	7.973	61	8.015	11,8	0,1	11,9	367,2	2,1	369,2	244	0,4	12,7	53	0,0	1,2							
Mécanique de précision et équipements électroniques	125	6	128	0,2	0,0	0,2	6,3	0,1	6,4	9	0,0	0,3	0	0,0	0,0							
Industrie de la construction	1.560	44	1.587	2,5	0,0	2,5	75,9	1,2	77,2	58	0,1	2,5	2	0,0	0,0							
Industrie de la chimie	1.025	21	1.041	1,7	0,0	1,7	56,2	0,4	56,6	85	0,1	3,6	0	0,0	0,0							
Industries de l'énergie et de l'eau	1.204	58	1.249	1,6	0,1	1,7	92,8	2,7	95,5	6	0,0	0,2	0	0,0	0,0							
Autres industries	406	17	415	0,6	0,0	0,7	19,9	0,4	20,2	17	0,0	0,7	0	0,0	0,0							
Commerce	530	55	565	0,9	0,1	0,9	19,6	1,1	20,7	52	0,1	1,7	0	0,0	0,0							
Transports	238	6	243	0,4	0,0	0,4	9,6	0,2	9,8	10	0,0	0,3	0	0,0	0,0							
Autres services logistiques	263	14	270	0,4	0,0	0,5	12,3	0,4	12,6	21	0,0	0,8	0	0,0	0,0							
Total	13.323	283	13.513	20,2	0,3	20,5	659,7	8,5	668,3	503	0,9	22,7	55	0,0	1,2							

Source: BNB.

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

TABLEAU 23 **BILAN SOCIAL EN 2000 PAR SECTEUR**
(suite)

Secteurs	NOMBRE DE SALARIÉS A LA DATE DE CLOTURE							FORMATIONS					
	Nombre			Nombre		Nombre		Hommes			Femmes		
	temps plein	temps partiel	total	hommes	femmes	employés	ouvriers	nombre	heures (1)	coût (2)	nombre	heures (1)	coût (2)
	1051	1052	1053	1203	1213	1343	1323	5801	5802	5803	5811	5812	5813
Industrie de la métallurgie, transformation des métaux	7.973	66	8.017	7.553	463	2.427	5.505	5.326	0,3	12,8	331	0,0	0,6
Mécanique de précision et équipements électroniques	133	8	136	103	33	61	72	55	0,0	0,1	23	0,0	0,0
Industrie de la construction	1.577	48	1.607	1.474	133	386	1.117	474	0,0	0,8	58	0,0	0,1
Industrie de la chimie	1.048	23	1.061	945	116	376	664	333	0,0	0,4	35	0,0	0,0
Industries de l'énergie et de l'eau	1.137	53	1.177	1.013	164	963	23	522	0,0	1,2	97	0,0	0,1
Autres industries	415	19	428	382	46	157	228	130	0,0	0,3	18	0,0	0,1
Commerce	545	53	580	465	115	297	257	9	0,0	0,0	2	0,0	0,0
Transports	249	7	254	222	31	102	145	33	0,0	0,1	2	0,0	0,0
Autres services logistiques	270	15	278	224	54	177	94	85	0,0	0,1	19	0,0	0,0
Total	13.346	291	13.538	12.381	1.157	4.946	8.104	6.966	0,3	15,8	586	0,0	1,0

Source: BNB.

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

TABLEAU 23 **BILAN SOCIAL EN 2000 PAR SECTEUR**
(suite)

Secteurs	ENTREES										SORTIES	
	Nombre (en ETP)	Durée indéterminée	Hommes				Femmes				Nombre (en ETP)	Durée indéterminée
			primaire	secondaire	supérieur	universitaire	primaire	secondaire	supérieur	universitaire		
	2053	2103	2203	2213	2223	2233	2303	2313	2323	2333	3053	3103
Industrie de la métallurgie, transformation des métaux	989	467	213	499	98	67	19	12	32	14	926	521
Mécanique de précision et équipements électroniques	25	18	3	6	13	1	0	0	1	1	22	17
Industrie de la construction	357	106	13	163	45	10	2	40	18	5	335	120
Industrie de la chimie	196	63	38	68	18	19	0	14	17	8	226	98
Industries de l'énergie et de l'eau	101	13	0	36	16	6	0	21	15	5	256	172
Autres industries	183	35	44	42	13	1	10	19	7	1	175	22
Commerce	135	59	5	50	3	2	0	13	4	0	122	60
Transports	69	43	6	32	7	1	0	3	4	0	44	20
Autres services logistiques	111	79	29	28	15	5	7	13	6	2	79	50
Total	2.166	883	352	925	228	114	38	136	103	36	2.185	1.080

Source: BNB.

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

TABLEAU 24 BILAN SOCIAL EN 2001 PAR SECTEUR

Secteurs	NOMBRE MOYEN DE SALARIÉS			Heures prestées (1)			Frais de personnel (2)			Intérimaires			Mis à disposition		
	Nombre														
	temps plein	temps partiel	total en ETP	temps plein	temps partiel	total en ETP	temps plein	temps partiel	total en ETP	nombre	heures prestées (1)	coût (2)	nombre	heures prestées (1)	coût (2)
	1001	1002	1003	1011	1012	1013	1021	1022	1023	1501	1511	1521	1502	1512	1522
Industrie de la métallurgie, transformation des métaux	7.980	67	8.025	11,2	0,1	11,3	366,3	2,4	368,6	201	0,3	9,5	74	0,1	1,9
Mécanique de précision et équipements électroniques	122	11	132	0,2	0,0	0,2	5,8	0,2	6,0	10	0,0	0,4	0	0,0	0,0
Industrie de la construction	1.574	49	1.605	2,3	0,0	2,4	74,1	1,5	75,6	52	0,1	2,2	0	0,0	0,0
Industrie de la chimie	1.062	23	1.078	1,7	0,0	1,7	57,8	0,7	58,5	94	0,2	4,2	0	0,0	0,0
Industries de l'énergie et de l'eau	1.252	58	1.297	1,7	0,1	1,8	105,5	3,1	108,5	13	0,0	0,5	0	0,0	0,0
Autres industries	422	17	431	0,7	0,0	0,7	20,4	0,4	20,7	23	0,0	1,3	0	0,0	0,0
Commerce	454	51	487	0,7	0,1	0,8	16,7	1,1	17,8	32	0,1	1,2	0	0,0	0,0
Transports	260	8	266	0,4	0,0	0,4	10,3	0,3	10,6	4	0,0	0,1	0	0,0	0,0
Autres services logistiques	324	17	336	0,5	0,0	0,6	15,7	0,6	16,3	23	0,0	0,9	0	0,0	0,0
Total	13.451	302	13.657	19,5	0,3	19,8	672,6	10,1	682,7	452	0,8	20,3	74	0,1	1,9

Source: BNB.

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

TABLEAU 24 **BILAN SOCIAL EN 2001 PAR SECTEUR**
(suite)

Secteurs	NOMBRE DE SALARIÉS A LA DATE DE CLOTURE							FORMATIONS					
	Nombre			Nombre		Nombre		Hommes			Femmes		
	temps plein	temps partiel	total	hommes	femmes	employés	ouvriers	nombre	heures (1)	coût (2)	nombre	heures (1)	coût (2)
	1051	1052	1053	1203	1213	1343	1323	5801	5802	5803	5811	5812	5813
Industrie de la métallurgie, transformation des métaux	7.423	77	7.476	7.012	465	2.352	5.044	4.767	0,2	10,5	333	0,0	0,5
Mécanique de précision et équipements électroniques	132	0	132	98	34	56	73	49	0,0	0,1	22	0,0	0,0
Industrie de la construction	1.587	50	1.619	1.481	138	414	1.099	507	0,0	0,8	62	0,0	0,2
Industrie de la chimie	1.117	25	1.132	1.009	122	395	712	615	0,0	0,7	65	0,0	0,1
Industries de l'énergie et de l'eau	1.207	53	1.247	1.066	181	914	132	706	0,0	1,4	121	0,0	0,2
Autres industries	421	17	430	386	44	116	293	117	0,0	0,3	14	0,0	0,1
Commerce	466	54	500	378	122	286	192	21	0,0	0,0	11	0,0	0,0
Transports	263	9	269	235	34	111	153	35	0,0	0,1	4	0,0	0,0
Autres services logistiques	325	19	338	279	59	202	128	98	0,0	0,2	21	0,0	0,0
Total	12.940	304	13.142	11.944	1.198	4.846	7.826	6.916	0,3	14,1	653	0,0	1,1

Source: BNB.

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

TABLEAU 24 **BILAN SOCIAL EN 2001 PAR SECTEUR**
(suite)

Secteurs	ENTREES										SORTIES	
	Nombre (en ETP)	Durée indéterminée	Hommes primaire	Hommes secondaire	Hommes supérieur	Hommes universitaire	Femmes primaire	Femmes secondaire	Femmes supérieur	Femmes universitaire	Nombre (en ETP)	Durée indéterminée
	2053	2103	2203	2213	2223	2233	2303	2313	2323	2333	3053	3103
Industrie de la métallurgie, transformation des métaux	1.129	645	190	525	296	31	9	4	40	8	1.523	941
Mécanique de précision et équipements électroniques	27	18	0	14	5	2	1	2	3	0	33	25
Industrie de la construction	375	120	5	190	39	20	1	33	14	6	316	86
Industrie de la chimie	168	63	20	80	15	10	1	18	11	7	162	60
Industries de l'énergie et de l'eau	91	19	0	29	9	11	0	24	14	5	201	117
Autres industries	157	22	30	36	10	2	12	12	8	1	154	22
Commerce	142	59	5	40	9	3	0	15	6	0	125	53
Transports	86	30	15	11	4	2	0	5	6	0	66	20
Autres services logistiques	77	65	17	27	16	6	1	3	4	1	55	46
Total	2.253	1.040	281	951	402	88	24	115	106	29	2.635	1.372

Source: BNB.

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

TABLEAU 25 BILAN SOCIAL EN 2002 PAR SECTEUR

Secteurs	NOMBRE MOYEN DE SALARIÉS				Heures prestées (1)			Frais de personnel (2)			Intérimaires			Mis à disposition		
	Nombre													nombre	heures prestées (1)	coût (2)
	temps plein	temps partiel	total en ETP		temps plein	temps partiel	total en ETP	temps plein	temps partiel	total en ETP	nombre	heures prestées (1)	coût (2)			
	1001	1002	1003		1011	1012	1013	1021	1022	1023	1501	1511	1521	1502	1512	1522
Industrie de la métallurgie, transformation des métaux	6.850	73	6.898		9,7	0,1	9,7	329,5	3,0	332,4	150	0,2	6,4	0	0,0	0,0
Mécanique de précision et équipements électroniques	114	5	119		0,2	0,0	0,2	5,7	0,1	5,8	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0
Industrie de la construction	1.526	60	1.567		2,3	0,1	2,4	77,0	2,3	79,3	43	0,1	2,0	0	0,0	0,0
Industrie de la chimie	1.067	24	1.082		1,7	0,0	1,8	60,4	0,8	61,2	112	0,2	5,6	0	0,0	0,0
Industries de l'énergie et de l'eau	1.178	60	1.225		1,6	0,1	1,6	109,3	3,9	113,2	13	0,0	0,6	0	0,0	0,0
Autres industries	419	23	432		0,7	0,0	0,7	21,9	0,6	22,6	17	0,0	0,8	2	0,0	0,1
Commerce	451	54	485		0,7	0,1	0,8	17,8	1,2	19,0	27	0,1	0,9	0	0,0	0,0
Transports	254	10	262		0,4	0,0	0,4	10,8	0,4	11,1	12	0,0	0,4	0	0,0	0,0
Autres services logistiques	351	21	364		0,6	0,0	0,6	17,6	0,7	18,3	38	0,1	1,6	0	0,0	0,0
Total	12.210	330	12.433		17,8	0,3	18,2	650,0	12,9	663,0	412	0,7	18,2	2	0,0	0,1

Source: BNB.

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

TABLEAU 25 **BILAN SOCIAL EN 2002 PAR SECTEUR**
(suite)

Secteurs	NOMBRE DE SALARIÉS A LA DATE DE CLOTURE							FORMATIONS					
	Nombre			Nombre		Nombre		Hommes			Femmes		
	temps plein	temps partiel	total	hommes	femmes	employés	ouvriers	nombre	heures (1)	coût (2)	nombre	heures (1)	coût (2)
	1051	1052	1053	1203	1213	1343	1323	5801	5802	5803	5811	5812	5813
Industrie de la métallurgie, transformation des métaux	6.405	81	6.462	6.080	382	2.135	4.250	4.047	0,1	6,0	277	0,0	0,4
Mécanique de précision et équipements électroniques	112	3	113	89	24	51	60	63	0,0	0,1	15	0,0	0,0
Industrie de la construction	1.497	69	1.545	1.409	136	405	1.045	407	0,0	0,8	45	0,0	0,2
Industrie de la chimie	1.139	27	1.156	1.029	127	409	726	365	0,0	0,6	41	0,0	0,1
Industries de l'énergie et de l'eau	1.190	43	1.221	1.036	185	906	130	724	0,0	2,4	144	0,0	0,4
Autres industries	394	26	409	365	44	116	273	121	0,0	0,3	14	0,0	0,1
Commerce	441	48	474	362	112	286	172	21	0,0	0,0	8	0,0	0,0
Transports	253	17	264	227	37	109	151	35	0,0	0,1	5	0,0	0,0
Autres services logistiques	350	24	364	301	63	215	141	57	0,0	0,1	12	0,0	0,0
Total	11.781	337	12.008	10.898	1.110	4.633	6.949	5.839	0,2	10,4	562	0,0	1,2

Source: BNB.

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

TABLEAU 25 **BILAN SOCIAL EN 2002 PAR SECTEUR**
(suite)

Secteurs	ENTREES										SORTIES	
	Nombre (en ETP)	Durée indéterminée	Hommes				Femmes				Nombre (en ETP)	Durée indéterminée
			primaire	secondaire	supérieur	universitaire	primaire	secondaire	supérieur	universitaire		
	2053	2103	2203	2213	2223	2233	2303	2313	2323	2333	3053	3103
Industrie de la métallurgie, transformation des métaux	528	339	72	241	77	40	11	14	28	10	1.462	1.180
Mécanique de précision et équipements électroniques	6	5	0	3	2	0	1	0	0	0	22	15
Industrie de la construction	279	58	9	129	29	11	1	34	15	3	381	163
Industrie de la chimie	176	74	11	92	26	7	1	12	12	11	148	53
Industries de l'énergie et de l'eau	141	39	1	47	19	8	0	29	34	3	167	59
Autres industries	134	17	18	33	10	2	11	11	10	1	153	27
Commerce	122	69	16	41	15	1	3	10	7	0	125	72
Transports	72	21	0	23	3	0	0	3	2	0	68	18
Autres services logistiques	61	42	5	33	7	2	0	3	3	1	58	42
Total	1.519	663	133	642	187	71	28	117	111	30	2.584	1.629

Source: BNB.

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

ANNEXE 7: GLOSSAIRE[128]

Allège: Embarcation qui suit un navire pour le charger ou le décharger en rade ou dans un port.

Banane européenne: Zone idéale couvrant les grands centres de distribution en Europe. Cette « banane » démarre au sud-est de l'Angleterre pour se terminer au nord-est de l'Espagne. Elle recouvre la quasi-totalité du Benelux, l'est de la France et l'ouest de l'Allemagne.

Barge: Bateau pour le transport de marchandises par voies navigables intérieures destiné à être poussé et non muni d'un moyen de propulsion mécanique propre.

Batellerie: Industrie du transport fluvial.

Cabotage par voies navigables intérieures: Transport national par voies navigables intérieures effectué par un bateau de navigation intérieure immatriculé dans un autre pays.

Centre logistique[129]: Centre qui prend en charge l'organisation des flux de biens et de services, de même que de l'information qui s'y rapporte. On distingue plusieurs niveaux d'intégration de la logistique, représentés par les lettres PL (party logistics), allant du moins intégré (1PL, « In-house logistics ») au plus intégré (4PL, « Logistic service provider »).

Conteneur: Contenant normalisé pour le transport des marchandises, renforcé, empilable et pouvant être transbordé horizontalement ou verticalement. Les dimensions des conteneurs sont standard: 20 ou 40 pieds de long sont les plus fréquentes.

Darse: Bassin abrité, dans un port.

Gabarits: Il existe différents standards de gabarits sur les voies fluviales. Le gabarit européen de classe 4 (de 1.000 à 1.500 tonnes), est devenu la norme dans l'ensemble des zones portuaires wallonnes, qui peuvent accueillir des embarcations de 1.350 tonnes. Certaines parties du PAL sont accessibles à des navires de 9.000 tonnes, soit de classe 6 (de 6.000 à 12.000 tonnes).

Plaisance: Se dit d'un port d'agrément, équipé d'installations permettant la pratique du yachting, de la voile, etc.

Plate-forme intermodale: Plate-forme intégrée logistiquement utilisant deux ou plusieurs modes de transport. Ceux-ci ont des caractéritiques communes au niveau de la manutention, permettant ainsi au fret (ou aux passagers) d'être transféré(s) entre ces modes, grâce à cette plate-forme, durant le trajet entre le point d'origine et le point de destination. À noter que le transport intermodal ne peut pas être appliqué dans tous les cas, en raison notamment de facteurs spatiaux, temporels, de modèle de réseau, de nombre de nœuds et de liaisons, ainsi que des types et caractéristiques des convois et terminaux.

Plate-forme multimodale: Plate-forme combinant différents modes de transport et offrant des connexions entre des origines et des destinations.

Port fluvial: Port situé en bordure d'un fleuve, d'une rivière, d'un cours d'eau. Les gabarits généralement acceptés dans les ports fluviaux sont inférieurs aux standards en vigueur dans les ports maritimes.

Port intérieur: Abri naturel ou artificiel aménagé sur la voie d'eau à l'intérieur des terres pour recevoir et protéger les navires, et installé de manière qu'ils puissent opérer leur chargement et leur déchargement. Cette définition ne s'oppose pas nécessairement à la notion de port maritime. Ainsi, le PAL, qui peut accueillir en certains endroits des navires dont le tonnage maximum est de 9.000 tonnes, répond à la définition du port maritime, tout en gardant sa qualité de port intérieur.

Port maritime: port situé en bordure ou à proximité de la mer. Port accessible aux navires de mer, au tonnage supérieur. La Commission européenne retient des critères objectifs pour la désignation des quelque 300 ports

[128] Définitions du Petit Robert, de Martin Stopford « Maritime Economics » (1997, Londres), du glossaire Eurostat des statistiques de transport et des Services fédéraux des affaires Scientifiques, Techniques et Culturelles (SSTC - ULg).

[129] Voir e-Chain Logistics, « Logistics and Supply Chain Management », octobre 2002, Bruxelles.

maritimes figurant dans les schémas du réseau trans-européen, comme leur ouverture aux sociétés commerciales, le volume de trafic et l'importance stratégique du port.

Terminal à coils:

- Terminal: Partie du port comprenant un ou plusieurs poste(s) à quai destiné(s) à la manutention d'un type particulier de chargement. Des zones d'entreposage à conteneurs peuvent également y être prévues.
- Coil: terme anglais désignant une bobine d'acier.

Bibliographie

Banque nationale de Belgique - BNB -, « Rapport 2002 - Tome 1: Évolution économique et financière », Bruxelles

BNB, Département Statistique générale (2004), « Bulletin statistique 2004-III », Bruxelles

BNB, Département Statistique générale, « Belgostat On-line », Bruxelles

BNB, Service Centrale des bilans, Comptes annuels déposés à la Centrale des bilans, 1997 à 2002, Bruxelles

BNB, Service Statistique économique et financière, « Note méthodologique sur les tableaux des ressources et emplois », Bruxelles

BNB, Succursale d'Anvers (2003), « Economisch Belang van Zeehavens: Methodologie », Boekjaar 2001, Anvers

BNB, Succursale de Liège (2003), « Importance économique des ports fluviaux: Le Port Autonome de Liège - Exercice 2001 », Liège

M. Beuthe (mars 2004), « Mode Choice in Freight Transport », FUCAM Mons

G. Blauwens, P. De Baere, E. Van de Voorde (2002), « Transport Economics », De Boeck n.v. Anvers

G. Blauwens, De Brabander, etc. (1993), « De Dynamiek van een Haven », Pelckmans Kapellen

G. Blauwens, P. d'Haens et A. Van Breedam (2004), 26de Vlaams Wetenschappelijk Economich Congres: « Logistiek, Laatste front in de concurrentieslag », Garant Antwerpen

J. Charlier, FNRS et UCL (2003), « Table ronde: La Voie d'eau a-t-elle encore un avenir? », Louvain-la-Neuve

G. Colson et I. Hennen (mars 2004), « Comparaison multicritère entre trois sites d'inter- et multimodalité: Liège - Duisburg - Montréal », ULg Liège

Commission européenne (1997), Livre vert: « Ports et infrastructures maritimes », Communauté européenne

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

Conférence européenne des ministres des transports - CEMT (2001), « Évaluer les avantages des transports », O.C.D.E. Paris

CEMT (2003), « Cinquante ans de politique des transports: 1953 - 2003 », O.C.D.E. Paris

F. Coppens, D. Vivet, A. Hermesse (2004), « Secteur des TIC en Belgique », BNB, Revue économique 2004/1, Bruxelles

Cushman & Wakefield Healy & Baker (2003), « European Distribution Report », Londres

Cushman & Wakefield Healy & Baker, newsletter du 24 février 2004, Londres

Dienst voor de Scheepvaart (2004), « Statistieken 2003 », Hasselt

Duisportal (2004), « Welcome to Duisport: Europe's Largest Inland Port and International Logistics Hub », Duisburg

e-Chain Logistics (22 octobre 2002), « Logistics and Supply Chain Management: Trends and Strategies », Bruxelles

L'Écho, L.B. (29 avril 2003), « Nonante hectares en plus pour le développement du port de Liège », Bruxelles

Eurostat (1996), « Système européen des comptes: SEC95 », Communauté européenne

A. Hermesse (2003), « Résultats des sociétés non financières en 2002 », BNB, Revue économique 2003/4, Bruxelles

P. Heuse, Ph. Delhez, P. Stinglhamber (2003), « Le Bilan social 2002 », BNB, Revue économique 2003/4, Bruxelles

M. Huybrechts, H. Meersman, E. Van de Voorde, etc. (2002), « Port Competitiveness », De Boeck n.v. Anvers

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

F. Lagneaux (2004), « Importance économique des ports maritimes flamands: Rapport 2002 », BNB, Working Paper n°56, Bruxelles

La Libre Belgique, T.D.G. (29 avril 2003), « Ballon d'oxygène pour le Port de Liège », Bruxelles

Liège4Logistics, Pôle Transport de Liège (13 mai 2004), « Séminaire Transport et Logistique », Liège

Le Lloyd, articles sélectionnés entre 2002 et 2004, Anvers

Lloyd Special Report (2000), « Flanders Distribution Center », Anvers

Ministère wallon de l'Équipement et des Transports (2004), « Direction générale des Voies hydrauliques: Description de la DG2 », Namur

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

Port Autonome de Liège (2004), « Mission, gestion - facilités -Liège en Europe - le PAL en chiffres », Liège

Port Autonome de Paris (2004), « Rapport d'Activités 2003 », Paris

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

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

Région wallonne (2004), « Schéma de développement de l'espace liégeois », Namur

Services fédéraux des affaires Scientifiques, Techniques et Culturelles (2000), « Transport fluvial et son développement durable », SSTC - Anast, ULg Liège

Services Promotion Initiatives en Province de Liège - spi+ (mars-avril 2004), « Atrium: Dossier "Positiver pour entreprendre" », Liège

Le Soir, Ph. Bx (22-23 février 2003), « Le Port espère grandir avec Anvers », Bruxelles

Special Lloyd (novembre 2002), « Annuaire du Port Autonome de Liège », Anvers

Special Lloyd (décembre 2002), « Inland Navigation 2003 », Anvers

Special Lloyd (octobre 2003), « Annuaire du Port Autonome de Liège », Anvers

Sudpresse LG, M. Comminette (5 mars 2003), « Le port autonome fait trois petits »

Martin Stopford (1997), « Maritime Economics », Routledge London

Union européenne des chambres de commerce et d'industrie RRDA (5 mars 1999), « Améliorer le rôle des ports fluviaux en tant que centres de transfert multimodaux », Innsbruck

Union Wallonne des Entreprises, C. Yvens (juin 2004), « Dynamisme wallon: La logistique en devenir », Wavre

G. van Gastel, F. Coppens (2003), « L'industrie de l'automobile en Belgique : importance de la sous-traitance dans l'assemblage de véhicules automobiles », BNB, Working Paper n°38, Bruxelles

E. Wiertz, LPE (1999), « Liège, deuxième port fluvial européen », Namur

NATIONAL BANK OF BELGIUM - WORKING PAPERS SERIES

1. « Model-based inflation forecasts and monetary policy rules » by M. Dombrecht and R. Wouters, Research Series, February 2000.
2. « The use of robust estimators as measures of core inflation » by L. Aucremanne, Research Series, February 2000.
3. « Performances économiques des 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: an OECD perspective » by I. Visco, A. Bassanini, S. Scarpetta, Research Series, May 2000.
7. « Fiscal policy and growth in the context of European integration » by P. Masson, Research Series, May 2000.
8. « Economic growth and the labour market: Europe's challenge » by C. Wyplosz, Research Series, May 2000.
9. « The role of the exchange rate in economic growth: a euro-zone perspective » by R. MacDonald, Research Series, May 2000.
10. « Monetary union and economic growth » by J. Vickers, Research Series, May 2000.
11. « Politique monétaire et prix des actifs: le cas des 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, J. De Mulder, Document Series, November 2000.
13. « Le financement des entreprises par capital-risque » by C. Rigo, Document Series, February 2001.
14. « La nouvelle économie » by P. Bisciari, Document Series, March 2001.
15. « De kostprijs van bankkredieten » by A. Bruggeman and R. Wouters, Document Series, April 2001.
16. « A guided tour of the world of rational expectations models and optimal policies » by Ph. Jeanfils, Research Series, May 2001.
17. « Attractive Prices and Euro - Rounding effects on inflation » by L. Aucremanne and D. Cornille, Documents Series, November 2001.
18. « The interest rate and credit channels in Belgium: an investigation with micro-level firm data » by P. Butzen, C. Fuss and Ph. Vermeulen, Research series, December 2001.
19 « Openness, imperfect exchange rate pass-through and monetary policy » by F. Smets and R. Wouters, Research series, March 2002.
20. « Inflation, relative prices and nominal rigidities » by L. Aucremanne, G. Brys, M. Hubert, P. J. Rousseeuw and A. Struyf, Research series, April 2002.
21. « Lifting the burden: fundamental tax reform and economic growth » by D. Jorgenson, Research series, May 2002.
22. « What do we know about investment under uncertainty? » by L. Trigeorgis, Research series, May 2002.
23. « Investment, uncertainty and irreversibility: evidence from Belgian accounting data » by D. Cassimon, P.-J. Engelen, H. Meersman, M. Van Wouwe, Research series, May 2002.
24. « The impact of uncertainty on investment plans » by P. Butzen, C. Fuss, Ph. Vermeulen, Research series, May 2002.
25. « Investment, protection, ownership, and the cost of capital » by Ch. P. Himmelberg, R. G. Hubbard, I. Love, Research series, May 2002.
26. « Finance, uncertainty and investment: assessing the gains and losses of a generalised nonlinear structural approach using Belgian panel data », by M. Gérard, F. Verschueren, Research series, May 2002.
27. « Capital structure, firm liquidity and growth » by R. Anderson, Research series, May 2002.

28. « Structural modelling of investment and financial constraints: where do we stand? » by J.-B. Chatelain, Research series, May 2002.
29. « Financing and investment interdependencies in unquoted Belgian companies: the role of venture capital » by S. Manigart, K. Baeyens, I. Verschueren, Research series, May 2002.
30. « Development path and capital structure of Belgian biotechnology firms » by V. Bastin, A. Corhay, G. Hübner, P.-A. Michel, Research series, May 2002.
31. « Governance as a source of managerial discipline » by J. Franks, Research series, May 2002.
32. « Financing constraints, fixed capital and R&D investment decisions of Belgian firms » by M. Cincera, Research series, May 2002.
33. « Investment, R&D and liquidity constraints: a corporate governance approach to the Belgian evidence » by P. Van Cayseele, Research series, May 2002.
34. « On the Origins of the Franco-German EMU Controversies » by I. Maes, Research series, July 2002.
35. « An estimated dynamic stochas tic 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 Systemic 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. « Firm's investment decisions in repons e 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 Maureen O'Hara, Research series, May 2004.
56. « Importance économique des ports maritimes flamands : rapport 2002 », by F. Lagneaux, Document series, June 2004.
57. « Determinants of Euro Term Structure of Credit Spreads », by A. Van Landschoot, Research series, July 2004.
58. « Macroeconomic and Monetary Policy-Making at the European Commission, from the Rome Treaties to the Hague Summit », by I. Maes, Research series, July 2004.
59. « Liberalisation of Network Industries: Is Electricity an Exception to the Rule? », by F. Coppens and D. Vivet, Document series, September 2004.
60. « Forecasting with a Bayesian DSGE Model: an application to the euro area », by F. Smets and R. Wouters, Research series, September 2004.
61. « Comparing shocks and frictions in US and Euro Area business 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.