

Lagneaux, Frédéric

Working Paper

Importance économique du Port Autonome de Liège: rapport 2003

NBB Working Paper, No. 75

Provided in Cooperation with:

National Bank of Belgium, Brussels

Suggested Citation: Lagneaux, Frédéric (2005) : Importance économique du Port Autonome de Liège: rapport 2003, NBB Working Paper, No. 75, National Bank of Belgium, Brussels

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/144289>

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.

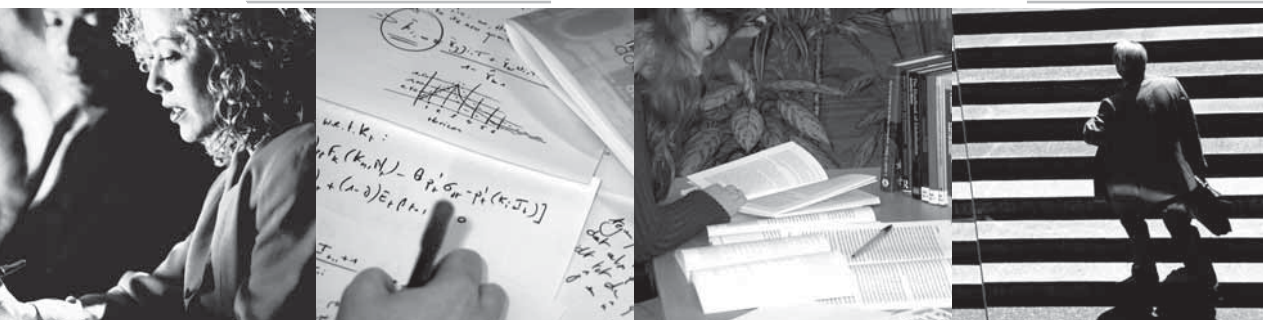
Working paper document

n° 75 October 2005

Importance économique du port autonome de Liège

Rapport 2003

Frédéric Lagneaux



NATIONAL BANK OF BELGIUM
WORKING PAPERS - DOCUMENT SERIES

IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DU PORT AUTONOME DE LIEGE: RAPPORT 2003

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 the data. The help and advice provided unstintingly by the Liège branch and the Research and Statistics departments, namely Messrs Alain Beele, Jean-Yves Boulanger, Luc Dresse and Ghislain Poulet, 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

The Port Autonome de Liège, with its 26 kilometres of berths and several multimodal platforms, plays an important role in the Walloon and Belgian economy.

This update¹ paper gives an extensive overview of the economic importance and the latest developments of the Port Autonome de Liège, through revised results for the period 1997 - 2003. Focusing on the three major variables of value added, employment and investment, it also provides some information about the financial situation of a few vital sectors. An indication concerning the financial health of the companies studied is also provided, using the National Bank's bankruptcy prediction model. In addition, it includes figures of several cargo traffics and draws a picture of social developments in the Port Autonome de Liège.

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

In the Liège harbour's network, direct VA came to 1 billion euro and total VA - the sum of direct and indirect VA - to 2 billion euro in 2003. In the same year direct and total employment respectively attained 12,400 and 28,500 full-time equivalents, while investment directly linked with the port fell to 121 million euro.

	Value added*	Employment*	Investment*	Tonnage*
Annual average change (1997 - 2003)				
Direct	-1.9	-2.5	-6.1	+5.7
Indirect	+1.5	+1.7	-	-
Total	-0.3	-0.3	-	-
Change from 2002 to 2003				
Direct	-10.6	-9.5	-21.4	-1.7
Indirect	-10.9	-7.7	-	-
Total	-10.7	-8.5	-	-

* percentages

The position of the Port Autonome de Liège as the second largest inland port in Europe is threatened by the planned closure of the Cockerill Sambre's blast furnaces. This will take place gradually but will be completed by 2009. 2,700 direct and 4,500 indirect jobs are concerned, as well as 8 million tonnes of transshipment. However new spaces will be opened up, which means that new businesses will be created in the port area. New development sites are under construction and will soon be operative. An overall restructuring of the Liège harbour's network is under way and constitutes the main challenge for the Port Autonome de Liège's authorities in the next five years.

In spite of this climate of uncertainty, the Port Autonome de Liège is striving to establish itself as a major logistic centre in the region, able to add value to the goods passing through it, in order to withstand the climate of increasing regional and international competition.

¹ Update of Lagneaux F. (2004), *Importance économique du Port Autonome de Liège: Rapport 2002*, NBB, Working Paper No. 64 (Document series).

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	1
1 Contexte	3
1.1 Contexte économique.....	3
1.2 Le Port Autonome de Liège au cœur d'un vaste réseau hydraulique	4
1.3 Les défis économiques pour Liège et la Région wallonne	5
1.3.1 L'industrie liée au Port Autonome de Liège	6
1.3.2 Projets récents d'aménagements dans les ports du bassin liégeois.....	6
1.3.3 Faire du Port Autonome de Liège un grand centre logistique.....	7
2 Analyse	9
2.1 Valeur ajoutée.....	9
2.1.1 Évolution générale.....	9
2.1.2 Évolution des effets directs en 2003.....	11
2.1.3 Top 10 de la VA dans le complexe portuaire liégeois en 2003.....	13
2.2 Emploi	14
2.2.1 Évolution générale.....	15
2.2.2 Évolution des effets directs en 2003.....	15
2.2.3 Top 10 de l'emploi dans le complexe portuaire liégeois en 2003	17
2.3 Investissement	18
2.3.1 Évolution générale.....	18
2.3.2 Évolution en 2003.....	19
2.3.3 Top 10 de l'investissement dans le complexe portuaire liégeois en 2003	20
2.4 Ventilation des résultats selon la taille des entreprises	21
2.5 Bilan social	22
2.5.1 Type de contrat et ressources humaines.....	22
2.5.2 Entrées et sorties de personnel.....	24
2.5.3 Formation	26
2.6 Situation financière	27
2.6.1 Ratios financiers.....	27
2.6.2 Appréciation de la santé financière	29
2.7 Évolution du trafic de marchandises au PAL	31
2.7.1 Évolution générale.....	31
2.7.2 Par mode de transport.....	32
2.7.3 Détail du mode fluvial	32
3 Synthèse et perspectives	35
 Liste des abréviations	 37
 Annexe 1: Rappel méthodologique et mise à jour	 39
Annexe 2: Zone portuaire.....	49
Annexe 3: Liste des branches NACE-bel	51
Annexe 4: Ventilation des effets indirects par secteur: 1997, 1999, 2000 et 2001.....	55
Annexe 5: Ventilation des résultats d'après la taille des entreprises en 2003	57
Annexe 6: Bilan social détaillé: 2001 - 2003	59

Annexe 7: Glossaire	69
Bibliographie	71

Introduction et objectifs

Comme chaque année depuis 2003, la Banque nationale de Belgique (BNB)¹ publie une étude sur l'importance du Port Autonome de Liège (PAL). Depuis l'année dernière, l'analyse de la situation socio-économique du complexe portuaire liégeois met en évidence les effets indirects de l'activité du secteur sur l'ensemble de l'économie du pays.

Le présent numéro est la mise à jour du rapport 2002². Cette étude couvre l'ensemble de la période 1997-2003 et comprend des modifications limitées de la méthodologie.

Après l'introduction, des éléments de contexte sont rappelés pour l'année 2003. Vient ensuite l'analyse proprement dite, au chapitre 2.

À partir de l'analyse de la situation économique, sociale et financière, les variables suivantes sont envisagées:

- la valeur ajoutée (VA) à prix courants;
- l'emploi exprimé dans cette étude en équivalents temps plein (ETP);
- l'investissement à prix courants.

Une analyse financière et le bilan social sont ensuite présentés pour les trois dernières années couvertes par l'étude. En vue d'analyser la santé financière des entreprises sous revue, l'étude des ratios financiers est complétée par l'application d'un modèle de prévision de défaillance.

À l'occasion de la présente mise à jour, une révision de l'échantillon a été entreprise pour chaque année et l'estimation des effets indirects a été revue, afin de prendre en compte l'ensemble de l'impact économique de l'activité (emploi indirect indépendant inclus). Ceci induit certaines modifications dans les résultats. Quelques changements formels ont également été apportés, en vue d'une meilleure lisibilité dans la présentation des résultats par secteur. Ces dernières adaptations 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, et dans un souci de comparabilité avec les résultats fournis dans l'étude des ports maritimes flamands³. Ce point est détaillé à l'annexe 1.

Les données microéconomiques utilisées proviennent de la Centrale des bilans⁴ et de l'Institut des comptes nationaux (ICN). Cet institut a été notamment sollicité pour l'estimation des effets indirects. L'étude se concentre sur les branches d'activité disposant d'un lien économique avec le complexe portuaire liégeois.

Dans la mesure du possible, des liens avec l'économie du pays sont établis à titre de comparaison.

¹ Banque, en abrégé, dans la suite du texte.

² Lagneaux F. (2004), *Importance économique du Port Autonome de Liège: rapport 2002*, BNB, Working Paper n°64 (Document series).

³ Lagneaux F. (2005), *Importance économique des ports maritimes flamands: rapport 2003*, BNB, Working Paper n°69 (Document series).

⁴ Service du département Informations microéconomiques de la Banque.

1 CONTEXTE

1.1 *Contexte économique*

La croissance mondiale s'est accélérée pour passer de 3 p.c. en 2002 à 4 p.c. l'année suivante. L'année 2003 a été excellente pour l'économie chinoise et le Japon a renoué avec la croissance. La reprise s'est confortée en 2003 aux États-Unis. Par contre, la croissance annuelle de l'activité a ralenti pour la troisième année consécutive, en moyenne, dans les pays de la zone euro, malgré un mouvement de reprise enregistré au deuxième semestre. Le PIB de la zone euro n'a progressé que de 0,5 p.c., contre 0,9 p.c. en 2002. L'appréciation de la monnaie unique n'a d'ailleurs pas stimulé la compétitivité des secteurs exportateurs des pays de la zone euro.

Selon les derniers Comptes régionaux 1995-2003 publiés par l'ICN, la croissance du PIB belge a atteint 3,3 p.c. à prix courants en 2003⁵. La même année, la croissance wallonne s'est établie à 3 p.c. à prix courants. Cependant, elle n'était alors que de 2,4 p.c. dans la province de Liège et de 2 p.c. dans l'arrondissement.

L'inflation en Belgique est demeurée au niveau enregistré l'année précédente, soit 1,5 p.c., l'un des taux les plus bas de la zone euro. Mais le nombre de faillites a augmenté de 4,7 p.c. en 2003. Au printemps de la même année, la confiance des chefs d'entreprise est par ailleurs tombée à son niveau le plus bas depuis sept ans. Un redressement important et général s'est ensuite manifesté au troisième trimestre.

L'industrie manufacturière belge a été le moteur de la reprise naissante en 2002, mais l'activité y a perdu de sa vigueur dès le troisième trimestre de 2002. Cette baisse, qui s'est prolongée en 2003, est surtout due à la chimie et à la métallurgie, industries exportatrices importantes pour la Belgique, pays ouvert économiquement, et donc plus vulnérables aux variations des taux de change. L'emploi intérieur belge, en diminution depuis 2001, s'est stabilisé en 2003, le taux de chômage s'établissant à 8 p.c. En Wallonie, ce taux était, la même année, de 10,6 p.c., contre 5,7 p.c. pour la Flandre. Les chiffres du FOREM font état de la montée du chômage en Wallonie, et surtout dans l'arrondissement de Liège, où la part des demandeurs d'emploi inoccupés⁶ est passée de 18 p.c. en 2002 à plus de 20 p.c. au cours des années suivantes. La province de Liège, où vivent plus d'un million de personnes et où sont concentrées plus du tiers des entreprises wallonnes, occupe 35,3 p.c. de l'emploi wallon et est responsable de 31,2 p.c. du PIB de la Région.

Le PAL, en tant que lieu de transit de marchandises, joue un rôle commercial important dans les échanges que la Wallonie et la Belgique entretiennent avec leurs partenaires européens et le reste du monde. Près de la moitié du trafic fluvial wallon transite en effet au PAL. Sur les 45,2 millions de tonnes ayant transité sur le réseau fluvial wallon en 2004, 13,6 étaient exportés, 17,8 importés et 11,1 en transit, les 2,7 millions de tonnes restants correspondant au trafic intérieur. Selon l'Agence wallonne à l'Exportation (AWEX), les exportations wallonnes ont connu des hausses en 2003 et 2004.

⁵ Ce chiffre correspond à 1,3 p.c. de croissance en termes réels. Fin septembre 2005, l'ICN a révisé ce chiffre à la baisse, à 0,9 p.c. La mise à jour des données régionales est prévue pour fin 2005. Si le déflateur du PIB national était appliqué aux données régionales à prix courants présentées ici, la croissance dans l'arrondissement de Liège en termes réels serait nulle en 2003.

⁶ Le FOREM est l'Office wallon pour la formation et l'emploi. Les demandeurs d'emplois inoccupés sont les chômeurs complets indemnisés plus les autres demandeurs d'emploi. Chiffres de 2005.

1.2 Le Port Autonome de Liège au cœur d'un vaste réseau hydraulique

Située au centre de la "banane européenne"⁷, la Belgique dépend très fortement de l'aménagement de ses réseaux de communication. Ceux-ci sont très denses et relativement bien organisés. De nombreux acteurs économiques estiment cependant que les axes routiers sont de plus en plus engorgés, alors que les modes ferroviaire et fluvial restent largement sous-exploités. La Belgique dispose en effet de l'une des densités en voies d'eau navigables les plus remarquables en Europe - 1.500 km, dont 450 en Wallonie -, alors qu'à peine 20 p.c. du transport de marchandises s'effectuent par voie d'eau, contre 70 p.c. par la route.

Pour rappel, 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 occidentale et est adapté aux navires de gabarit européen (de 1.350 tonnes de capacité), donnant ainsi accès à d'importants centres économiques et aux grands ports maritimes et intérieurs.

Le complexe portuaire liégeois est un *port intérieur* majeur. Il est le premier en Belgique⁸ et le deuxième en Europe, après Duisburg et avant Paris, situés aussi dans le grand bassin rhéno-scaldéo-mosan. Avec ses 20.000 km de voies navigables, ce dernier constitue le réseau navigable le plus dense au monde.

Le complexe portuaire liégeois satisfait également aux critères définissant un *port maritime*: il est en effet accessible aux navires de mer, pouvant accueillir en certains endroits des navires dont le tonnage maximum atteint au maximum 9.000 tonnes. Le port bénéficie en effet de trois accès à la mer, qui jouent le rôle de véritables artères nourricières: le Canal Albert reliant Liège à Anvers; la Meuse et le canal Juliana donnant accès à Rotterdam et à Amsterdam (itinéraire alternatif au Canal Albert pour ces destinations). La liaison est-ouest vers Dunkerque, accessible aux navires de gabarit européen, offre également un accès depuis la mer du nord.

Cette accessibilité est essentielle à la bonne rentabilité du transport par eau, de même que l'existence, le long des voies navigables, d'installations de chargement et de déchargement capables de manutentionner les marchandises rapidement et à faible coût⁹.

Un aperçu des évolutions du trafic au port de Liège en 2003 est donné au point 2.7.

⁷ Définition à l'annexe 7.

⁸ Comparé aux ports maritimes du point de vue du tonnage, le PAL arrive en quatrième position derrière Anvers, Zeebrugge et Gand. Les ports de Charleroi, Namur et Centre-Ouest sont, avec le PAL, les quatre sites portuaires fluviaux wallons. Le complexe portuaire liégeois est responsable du traitement d'environ 60 p.c. des tonnages transbordés sur la voie d'eau wallonne.

⁹ Source: Direction générale des Voies hydrauliques du M.E.T.

1.3 Les défis économiques pour Liège et la Région wallonne

Les défis majeurs pour la région et la ville de Liège sont le retour de la croissance - quasi nulle en 2003 à Liège en termes réels - et de l'emploi, dont la situation est toujours préoccupante.

Le groupe de réflexion "La Province de Liège à l'horizon 2020"¹⁰ pose en effet un diagnostic assez sombre sur la situation économique en province de Liège et dégage, du plus pessimiste au plus optimiste, quatre scénarios possibles pour son avenir, invitant l'ensemble des acteurs de la vie économique et politique liégeoise à la réflexion et à l'action:

- scénario 1: lente érosion de la situation actuelle (conflits de pouvoirs et prépondérance des intérêts locaux) et délocalisation de l'activité, la province de Liège étant réduite à l'état de "province-dortoir";
- scénario 2: aggravation de la situation économique (spirale de faillites et licenciements) à laquelle peut encore échapper le secteur logistique, alors qu'on assiste à l'émergence d'une "province-hangar";
- scénario 3: les décideurs, pressés par ces perspectives peu réjouissantes, unissent leurs forces pour élaborer une stratégie de développement globale, articulée notamment autour de la formation et de la R&D, ainsi que d'une aide spécifique aux PME;
- scénario 4: cas idéal où des alliances se créent grâce aux relations entre différentes catégories d'acteurs de la province, celle-ci devenant alors un véritable nœud de réseaux.

Le PAL occupe une place importante dans cette réflexion d'ensemble qui mise sur le développement de la mobilité et des activités génératrices de valeur ajoutée. Or, Cockerill Sambre (groupe Arcelor), dont une grande partie de l'activité dans la province est condamnée à moyen terme, constitue toujours le cœur de l'activité de ce port industriel. En vue de sa nécessaire reconversion, le bassin liégeois fait l'objet de nombreux projets d'aménagements, afin qu'il devienne un grand centre logistique regroupant des activités à haute valeur ajoutée. C'est le cas du transport et de la logistique, deux secteurs qui connaissent une croissance continue en Wallonie depuis le milieu des années nonante¹¹.

Parmi les actions prioritaires définies par la Région wallonne pour les quatre années à venir¹² figurent notamment la création de pôles de compétitivité, l'aide à la création d'activités, l'allègement de la fiscalité à l'égard des entreprises, l'aide à la recherche et à l'innovation, et enfin le développement de compétences pour l'emploi. Le premier de ces axes concerne la création d'activités dans certains secteurs à haut potentiel, où la Wallonie pourrait exceller à l'échelle européenne voire mondiale, comme les sciences du vivant, l'agroalimentaire, l'ingénierie mécanique, l'aéronautique et le transport logistique. Ce dernier, essentiel pour l'avenir du port de Liège, figure en bonne place dans les priorités de la Région. À travers le deuxième axe, un effort d'aide à la création de PME sera mené. Le troisième axe prévoit, entre autres, la suppression des droits de navigation sur les voies d'eau wallonnes et des taxes provinciales et/ou locales pour les entreprises, dans ce qu'il est convenu d'appeler des "zones franches", notamment à Engis, Flémalle, Liège, Oupeye et Seraing. Les PME et les universités sont mises à contribution pour la réalisation du quatrième axe, et le cinquième et dernier axe prévoit des formations pour les personnes sans emploi, afin de mieux répondre aux besoins actuels du marché du travail, avec un accent particulier sur l'apprentissage des langues. Tous ces efforts tendent au rattrapage économique de la Région wallonne. Le bassin liégeois devrait être l'un des principaux bénéficiaires de ce plan.

¹⁰ Voir la publication *La Province de Liège à l'horizon 2020: Choisir son avenir ou le subir* du groupe de réflexion "Liège 2020", soutenu par le consultant français Hugues de Jouvenel et par la SPI+ (Agence de Développement pour la Province de Liège). Travaux initiés en 2001 et finalisés en 2004: voir www.liege2020.be.

¹¹ D'après l'Union Wallonne des Entreprises (UWE), la VA de ces secteurs a connu, en Wallonie, une croissance annuelle de près de 6 p.c. entre 1995 et 2003, soit près du triple de la croissance enregistrée par ces mêmes secteurs en Flandre. Source: UWE (juin 2005), *Rapport sur la situation économique de l'entreprise en Wallonie*.

¹² Voir *Les actions prioritaires pour l'Avenir wallon*, Région wallonne, 30 août 2005.

1.3.1 L'industrie liée au Port Autonome de Liège

Environ 90 p.c. de l'emploi et presque autant de la valeur ajoutée au PAL proviennent de l'industrie, alors que cette dernière ne représente qu'environ 30 p.c. de l'emploi dans la province. La concentration industrielle est donc remarquable sur le complexe portuaire. C'est la métallurgie qui domine, suivie de la construction, de l'énergie et de la chimie. Arcelor emploie actuellement environ 6.000 personnes à temps plein dans le bassin liégeois, au sein des sociétés Cockerill Sambre, Eurogal et Cockerill Forges and Ringmill¹³. De nombreuses filiales et industries connexes sont également présentes sur ce territoire, comme Cockerill Maintenance et Ingénierie (holding Euremis), Cockerill Sambre Mécanique Prestations, Somef (Cockerill Sambre) et Segal (groupe Corus), ce qui porte à près de 7.000 ETP l'emploi lié directement à l'activité du sidérurgiste. Comme annoncé début 2003, Arcelor a pour stratégie de concentrer les investissements nécessaires aux lignes à chaud sur les sites les plus performants, situés en bord de mer¹⁴. D'ici 2009, la phase à chaud de Cockerill Sambre est vouée à disparaître dans le bassin liégeois: c'est déjà le cas du haut-fourneau "HF6" de Seraing, fermé en avril 2005; l'extinction du "HFB" d'Ougrée et de l'aciérie et du train à chaud de Chertal¹⁵ interviendra au plus tard en 2009. Ces fermetures devraient entraîner la suppression de 2.700 emplois directs et, à court terme, plus de 7.000 emplois seraient concernés au total (emploi indirect inclus)¹⁶. Une perte totale de trafics de l'ordre de 8 millions de tonnes est également prévue, selon une estimation des responsables du PAL.

1.3.2 Projets récents d'aménagements dans les ports du bassin liégeois¹⁷

La Région wallonne, compétente en matière d'infrastructures fluviales par le biais du ministère de l'Équipement et des Transports (M.E.T.¹⁸), attache une importance particulière au développement des infrastructures portuaires. D'importants projets d'aménagement sont mis en œuvre pour développer le potentiel du bassin liégeois. Le M.E.T. a inscrit plus de 58,3 millions d'euros de crédits d'engagement pour les voies hydrauliques de la Région au cours de l'exercice 2004. Avec l'aide du Fonds européen de Développement régional (FEDER), dans le cadre du programme Objectif 2 Meuse-Vesdre 2000-2006, et de la Région wallonne, le PAL investit dans l'aménagement des zones portuaires dont il assure la gestion.

Le PAL gère à l'heure actuelle vingt-sept ports publics¹⁹ sur environ 359 ha de terrains et 50 km de quais le long de la Meuse et du Canal Albert réunis, entre Lanaye et Statte, sur le territoire de douze communes. L'infrastructure répond aux normes européennes (1.350 tonnes) et est 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 2.500 tonnes. Le port est également accessible, par endroits, à des navires atteignant 9.000 tonnes. Le PAL offre trois sites *trimodaux* - Renory, l'île Monsin et Semeries - et gère par ailleurs vingt-deux sites *bimodaux*, dont le quai roulier du port de Seraing et le port pétrolier de Wandre.

Aux ports publics gérés par le PAL s'ajoutent les quais privés, responsables de près du tiers du trafic fluvial total au port de Liège (voir annexe 2). Ensemble, ces ports publics et privés forment le complexe portuaire liégeois. Ce dernier conserve aujourd'hui la seconde place européenne devant Paris, selon le critère du tonnage. La véritable autoroute fluviale que constitue le Rhin permet au port

¹³ Ces sociétés font partie de l'Unité Opérationnelle (UO) Wallonie du groupe Arcelor. L'UO Wallonie représente le pôle des activités "Aciers plats au carbone" du groupe en Wallonie.

¹⁴ Il s'agit de Gand (Belgique), Dunkerque et Marseille-Fos (France) et Gijón-Aviles (Espagne).

¹⁵ Chertal, nom formé par la contraction de Cheratte et Herstal, rassemble, sur la commune d'Oupeye, les activités suivantes: aciérie, coulées continues et laminage à chaud.

¹⁶ Estimations de la BNB (voir point 2.2.2.2.2). D'autres estimations ont été rendues publiques, comme celle de *La Province de Liège à l'horizon 2020: Choisir son avenir ou le subir* (www.liege2020.be), pour qui la fin de la phase à chaud signifie la suppression de près de 10.000 emplois directs et indirects.

¹⁷ Source: Port Autonome de Liège.

¹⁸ Voir aussi <http://met.wallonie.be>.

¹⁹ 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 des Yachts, Croisiers-Cheravoie, Coronmeuse, Eclatement, Monsin, port pétrolier de Wandre, Herstal, 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.

allemand de Duisburg de rester le leader incontesté des ports fluviaux européens, avec 46 millions de tonnes de marchandises manutentionnées en 2003 (voir également le point 2.7).

En janvier 2004, la Région wallonne est devenue propriétaire de terrains situés à Hermalle-sous-Argenteau (commune d'Oupeye), sur la rive droite du Canal Albert, à la suite d'une procédure d'expropriation. La gestion de ces terrains a été confiée au PAL en juin 2004. Il s'agit de développer un projet stratégique de plate-forme trimodale reliée au fer et au carrefour d'un important réseau autoroutier. Le port d'Anvers, qui rencontre depuis quelques années des problèmes d'engorgement, en raison de la croissance des trafics conteneurisés, va collaborer avec le PAL pour la mise en place de cette plate-forme à haute valeur ajoutée, dénommée TriLogiPort²⁰. Le commencement des travaux pour une zone de manutention est prévu au deuxième semestre 2005. La première phase du terminal à conteneurs (1,8 ha) devrait être achevée en 2007, la deuxième phase (3,6 ha) comprenant la construction d'une double voie ferrée sera réalisée en 2009, et un nouveau pont enjambant la Meuse sera aménagé vers l'échangeur de Cheratte en 2009. Une extension de 180 ha pourrait également être envisagée à l'occasion de la réhabilitation du site de Chertal, au sud de Hermalle-sous-Argenteau, après le départ de la sidérurgie à chaud.

Par ailleurs, des projets européens régionaux sont poursuivis, comme celui du "Triangle Meuse-Rhin", campagne de communication spécifique visant à promouvoir cette région en tant qu'espace idéal global d'implantation, vis-à-vis des investisseurs étrangers. Ce projet est cofinancé par la Province de Liège et le FEDER, avec la participation de l'Agence de Développement pour la Province de Liège "Services Promotion Initiatives" (SPI+).

Au port de Hermalle-sous-Huy, géré depuis 2001 par le Port autonome, des travaux de construction de deux quais supplémentaires (appontements), l'un de chargement, l'autre de déchargement, ont été réalisés. Deux chantiers importants - travaux de bétonnage - sur l'île Monsin avaient été programmés: le premier est à présent terminé, tandis que le second est toujours en cours d'étude. Le port de Visé est en refonte complète en vue de l'aménagement d'une infrastructure d'exploitation de la zone portuaire (revêtement d'un quai de 500 m sur le site de Navagne, voirie d'accès, etc.).

La faisabilité de l'approfondissement des darses nord et sud du port de Monsin, ainsi que de la zone d'accostage du port de Sclessin, est à l'étude. Les travaux d'approfondissement au port de Sclessin devraient être réalisés au terme de cette étude.

Le PAL gère depuis 1972 le port de plaisance dénommé "port des Yachts" qui est situé en face de l'Évêché et à proximité du Palais des Congrès. Ce port, qui constitue le cœur du tourisme fluvial à Liège et accueille annuellement plus de 1.300 bateaux de plaisance, est en cours de modernisation.

1.3.3 Faire du Port Autonome de Liège un grand centre logistique

Pour rappel²¹, selon une étude du consultant américain Cushman & Wakefield Healy & Baker, la Belgique occupe la première place en Europe en matière d'implantation des centres de distribution. 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.

Située au cœur de la "banane européenne", la Belgique, et la Wallonie en particulier, ont fait de grands progrès en matière de voies de communication. D'après le même consultant, l'ouverture de l'autoroute Bruxelles-Tournai, la liaison autoroutière E40/E25 à Liège, la mise en service des ascenseurs de Strépy-Thieu, l'ouverture de la gare TGV de Liège 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 ces atouts et en poursuivant le développement des plates-formes intermodales, comme au PAL. L'effort mené dans le but d'inscrire les pôles logistiques wallons dans les réseaux de transport européens doit se poursuivre.

De nombreuses opportunités se présentent à la région liégeoise en termes de transport et de logistique, mais les menaces et les défis qu'elles impliquent ne manquent pas. La fermeture de la sidérurgie à chaud aura un impact considérable sur la physionomie du bassin liégeois. D'un point de

²⁰ Site trimodal de 100 ha, quai de 1.850 m en bordure du Canal Albert, mini-darse avec un quai de 350 m; 12 ha prévus pour le terminal à conteneurs; 12 ha pour la zone dépôt; possibilité d'un appontement roro; 17 ha pour les entreprises à vocation fluviale ou fluvio-maritime; 36 ha pour les entreprises non directement liées à l'eau. Sources: Le Lloyd du 15 septembre 2005 et <http://www.liege.port-autonome.be>.

²¹ Ce point a été développé dans le rapport 2002.

vue socio-économique, l'incidence sera certes négative à court terme, mais la restructuration d'Arcelor entraînera aussi une réaffectation de main-d'œuvre et de terrains, à destination de secteurs tournés vers l'avenir. Certains experts, issus du Pôle transport, préconisent de suivre les trois objectifs suivants: créer au moins 2.700 emplois, réaffecter les terrains abandonnés et fixer un cadre général afin d'orienter les reconversions par un schéma général d'aménagement du territoire. Ce dernier point devrait s'articuler autour d'une réflexion relative au développement d'activités logistiques à haute valeur ajoutée, telles que le projet de création d'un "village logistique" au port de Hermalle-sous-Argenteau. Ce genre d'espace, qui concentre les activités logistiques et de distribution, exerce un effet d'attraction indéniable.

Plus fondamentalement encore, tout l'enjeu est, pour les ports intérieurs, de résister à la concurrence acharnée du mode routier. La diminution des droits pour la navigation fluviale en Wallonie et la mise en conformité des installations avec les réglementations les plus strictes, telles que le standard ISPS²², doivent être poursuivies, de manière à satisfaire aux objectifs d'efficacité, de développement durable et de sécurité. Cela passe par un investissement accru dans l'aménagement de sites intermodaux, le développement des parcs d'activités et une plus grande collaboration entre les ports de mer et les ports intérieurs²³. Les atouts de la voie d'eau doivent être soulignés et communiqués aux utilisateurs potentiels: fiabilité, qualités économiques et écologiques²⁴, entre autres. Il y va de la nécessaire reconversion du tissu économique du bassin liégeois et de son développement futur, créateur de valeur ajoutée (VA), de croissance et donc d'emplois.

²² *International Ship and Port Facility Security*. Il s'agit de mesures destinées à renforcer la sécurité des navires et des installations portuaires. Le code ISPS a été adopté par l'Organisation maritime internationale en décembre 2002, à la suite des attentats du 11 septembre 2001 aux États-Unis, et est entré en application le 1er juillet 2004. Ce code, qui établit un ensemble de règles détaillées à l'attention des gouvernements et des autorités portuaires, a été ratifié par l'UE dans le cadre du règlement 725/2004.

²³ Voir aussi ESPO 2004 "European Seaports in a Dynamic Market", Ports and EU Agenda.

²⁴ Pour rappel, avec 5 litres de carburant, une tonne de marchandises peut être transportée sur 100 km par la route, 333 km par le rail et 500 km par la voie d'eau.

2 ANALYSE

L'analyse qui suit concerne la VA ainsi que l'emploi direct et indirect. Un commentaire détaillé est également donné, pour la population sélectionnée, à propos de l'investissement, du bilan social et de la santé financière des entreprises du complexe portuaire liégeois - ports publics et quais privés confondus. L'évolution des trafics dans les ports publics est également présentée. La répartition des principaux résultats suivant la taille des entreprises est présentée à l'annexe 5.

Le schéma suivi pour la présentation sectorielle des résultats correspond au découpage des branches retenu dans la comptabilité nationale et, à des fins de comparaison avec les résultats des ports maritimes flamands, il a été convenu de présenter le détail des chiffres par secteur. L'ordre dans lequel apparaissent les clusters se conforme à celui qui prévaut dans l'ensemble des études portuaires publiées par la Banque, sans préjuger de leur importance relative au port de Liège. Dans le commentaire à propos des évolutions sectorielles en 2003, les secteurs apparaissent cependant, pour chaque cluster, en ordre décroissant d'importance.

2.1 *Valeur ajoutée*

2.1.1 Évolution générale

De 1997 à 2003, la VA directe au port de Liège a reculé de 1,9 p.c. en moyenne par an (tableau 1). Les secteurs qui ont enregistré les plus fortes croissances en termes de VA sont les armateurs, le transport routier, la construction et la réparation navales, ainsi que la chimie. La plupart des autres secteurs industriels ont cependant accusé des reculs importants sur cette période: les équipements électroniques²⁵, l'énergie et la métallurgie notamment.

Dans l'ensemble, 2003 a été une année de repli pour l'activité du port. Les trafics se sont inscrits en recul (voir point 2.7), alors que la VA directe a perdu 10,6 p.c., retrait davantage imputable au cluster non maritime (-10,8 p.c.) que maritime (-0,3 p.c.).

En ce qui concerne la VA indirecte engendrée en amont par l'activité des entreprises établies au port, celle-ci a augmenté, entre 1997 et 2003, de 1,5 p.c. en moyenne par an, en raison de la progression de la sous-traitance. Elle a par contre reculé de 10,9 p.c. en 2003. La baisse de la VA des industries de la métallurgie et de l'énergie a joué un rôle particulier dans cette évolution, dans le cluster non maritime. Toutes proportions gardées, la baisse enregistrée par les armateurs explique l'évolution de la VA indirecte maritime. Les secteurs précités figurent parmi les plus intensifs en main-d'œuvre extérieure et génèrent donc une importante VA en amont.

La VA totale, somme des VA directe et indirecte, qui affiche un léger repli moyen annuel, a par conséquent reculé de 10,7 p.c. en 2003, à 2 milliards d'euros.

²⁵ Cette industrie comprend les entreprises précédemment reprises sous l'appellation "mécanique de précision".

TABLEAU 1 **VALEUR AJOUTÉE DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS DE 1997 À 2003**
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Importance relative en 2003 (en p.c.)	Variation de 2002 à 2003 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	1.140,6	1.251,5	1.030,5	1.183,9	1.124,0	1.139,2	1.018,4	100,0	-10,6	-1,9
CLUSTER MARITIME	15,1	16,5	17,6	20,1	20,5	19,5	19,4	1,9	-0,3	4,3
Agents maritimes et expéditeurs	5,4	6,1	6,0	7,8	5,1	4,3	4,6	0,5	7,3	-2,4
Manutention	7,4	8,5	9,1	10,9	10,4	10,5	11,2	1,1	6,6	7,3
Armateurs	0,4	0,0	0,1	0,3	3,9	3,1	2,5	0,2	-20,5	33,8
Construction et réparation navales	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,9	1,0	0,1	9,2	14,3
Aménagements portuaires et dragage	1,5	1,4	1,8	0,5	0,6	0,5	0,0	0,0	-100,0	-100,0
CLUSTER NON MARITIME	1.125,5	1.235,0	1.012,9	1.163,8	1.103,5	1.119,7	999,0	98,1	-10,8	-2,0
COMMERCE	43,0	86,1	69,4	78,9	67,7	68,9	80,0	7,9	16,1	10,9
INDUSTRIE	1.050,5	1.114,9	907,9	1.044,0	990,4	1.000,9	871,9	85,6	-12,9	-3,1
Industries de l'énergie	179,0	162,5	160,6	186,7	244,8	205,0	121,4	11,9	-40,8	-6,3
Industrie de la chimie	71,2	73,2	59,0	81,4	96,6	104,8	88,4	8,7	-15,6	3,7
Industrie des équipements électroniques	22,2	18,2	6,2	7,4	8,0	5,9	2,8	0,3	-51,9	-29,0
Industrie de la métallurgie	559,5	653,8	462,2	544,7	435,0	454,0	438,0	43,0	-3,5	-4,0
Industrie de la construction	156,7	150,7	158,7	165,2	153,2	174,3	164,1	16,1	-5,8	0,8
Industrie de l'alimentation	47,3	43,8	48,5	43,3	36,3	40,0	40,6	4,0	1,5	-2,5
Autres industries	14,6	12,8	12,6	15,3	16,6	16,9	16,4	1,6	-3,0	2,0
TRANSPORTS	4,1	4,7	4,6	4,9	4,6	7,9	7,9	0,8	0,4	11,7
Transport routier	1,8	2,3	2,3	2,5	2,2	5,5	5,4	0,5	-0,1	20,2
Autres transports terrestres	2,3	2,4	2,4	2,5	2,5	2,5	2,5	0,2	1,5	1,5
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	27,9	29,2	31,0	35,9	40,8	41,9	39,1	3,8	-6,7	5,8
2. EFFECTS INDIRECTS²⁶	915,9	1.015,6	961,1	1.086,0	1.088,8	1.122,2	1.000,1	-	-10,9	1,5
CLUSTER MARITIME	25,8	32,5	36,3	43,9	36,8	39,0	37,0	-	-5,2	6,2
CLUSTER NON MARITIME	890,1	983,1	924,8	1.042,1	1.052,0	1.083,2	963,2	-	-11,1	1,3
TOTAL DE LA VALEUR AJOUTÉE	2.056,5	2.267,0	1.991,7	2.269,9	2.212,8	2.261,3	2.018,5	-	-10,7	-0,3

Source: BNB.

²⁶ Le détail de ces estimations est donné par secteur pour les années 1997, 1999, 2000 et 2001 au tableau 16 de l'annexe 4.

2.1.2 Évolution des effets directs en 2003

La VA directe au port de Liège a reculé de 10,6 p.c. à prix courants en 2003. L'exposé qui suit envisage les causes de cette baisse et analyse, par secteur, quelques mouvements significatifs.

2.1.2.1 Cluster maritime

- La VA de la manutention a augmenté de 6,6 p.c. et atteint 11,2 millions d'euros. Les hausses les plus spectaculaires ont été enregistrées auprès des Magasins Généraux de Liège (+49,4 p.c.) et des Magasins Généraux Manutention (+27,8 p.c.).
- Chez les agents maritimes et expéditeurs, la VA est quelque peu remontée (+7,3 p.c.), après les baisses des deux dernières années, pour s'établir à 4,6 millions d'euros. Des augmentations ont été notées chez Magetra, Transmarcom et RKE, dont la VA a considérablement progressé en raison du développement de l'activité - exportations d'acier via Anvers vers l'Asie -, et d'un bénéfice en forte croissance.
- Chez les armateurs, un recul important a été noté (-20,5 p.c.), leur VA s'établissant à 2,5 millions d'euros. La baisse de 21,8 p.c. enregistrée par la Somef en est la cause principale. La réduction des effectifs explique la baisse importante de charges observée durant l'exercice, au cours duquel le bénéfice d'exploitation a également fortement diminué.
- La VA s'est améliorée dans la construction et la réparation navales, atteignant 1 million d'euros (+9,2 p.c.).
- En ce qui concerne les aménagements portuaires et le dragage, leur VA s'annule à la suite du départ de Henri Brock et ses Fils. À la suite d'un changement de structure, cette entreprise n'est plus concessionnaire au PAL depuis 2003, le terrain s'étant vu attribuer à Holcim (même groupe que Henri Brock - Gralex sa - mais secteur de la construction).

2.1.2.2 Cluster non maritime

2.1.2.2.1 Commerce

Les entreprises commerciales ont connu une année favorable, avec une augmentation de 16,1 p.c. de leur VA, atteignant ainsi 80 millions d'euros. La partie industrielle de la société Akers Belgium ayant disparu en 2003, les montants précédemment enregistrés sous ce secteur sont désormais attribués au segment commerce²⁷. Il faut encore ajouter les augmentations observées chez Total Belgium (+6,2 p.c.) et les Etablissements Lequet-Herkenne, toutefois compensés par les reculs de Belgian Shell et Terval.

2.1.2.2.2 Industrie

- 2003 fut une année de repli pour la métallurgie, puisque sa VA a reculé de 3,5 p.c. pour atteindre 438 millions d'euros. La VA de Cockerill Sambre a diminué de 3,3 p.c.²⁸ Même mouvement chez sa filiale Eurogal, ainsi que chez Segal, compensé par la remontée de Cockerill Maintenance & Ingénierie (appelée jusqu'en 2002 Cockerill Mechanical Industries). Le secteur subit une profonde restructuration, confirmée lors de la présentation des objectifs stratégiques d'Arcelor en janvier 2003: concentration des investissements nécessaires aux lignes à chaud sur les sites les plus performants situés en bord de mer et démantèlement progressif des hauts-fourneaux sur les sites continentaux. Ainsi, si la VA de Sidmar à Gand a augmenté de 13,6 p.c. en 2003, la tendance est tout autre dans le bassin liégeois. Chez Cockerill, la diminution importante des effectifs et des charges poursuivie dans le cadre du plan Delta visant à une compression des pertes, a manifestement eu un impact important sur la VA, l'année 2003 ayant été qualifiée de difficile par les responsables de l'entreprise. L'annonce des nouvelles orientations stratégiques d'Arcelor a effectivement eu pour

²⁷ Sur décision de l'assemblée générale des actionnaires de Akers Belgium sa, une réduction importante de l'activité industrielle de l'entreprise est prévue, tandis que se poursuivent les activités ESR (acier électrique) et forge, commerciale et R&D. Source: Akers Belgium sa.

²⁸ Chiffres calculés à partir des données des comptes nationaux les plus récentes, relatives à l'emploi par établissement. Dans le rapport 2002, la VA de Cockerill Sambre avait été calculée à partir de la répartition de l'emploi observée en 2001.

conséquence certaines perturbations sociales: sept journées de grève générale ont été recensées à travers le groupe en 2003.

- Après un pic en 2002, la VA a reculé de 5,8 p.c. dans la construction, à 164,1 millions d'euros. Le recul de 15,3 p.c. aux Cimenteries CBR (réduction de coûts, notamment des frais de personnel), ainsi que les baisses relevées chez Carrières et Fours à Chaux Dumont Wauthier et Holcim (Haccourt) expliquent ce repli.
- Un très important repli a été enregistré dans l'industrie de l'énergie. Ce mouvement est principalement d'ordre comptable. La libéralisation du secteur de l'électricité a eu pour conséquence l'externalisation d'une partie importante de l'activité d'Electrabel, notamment vers des structures en charge de la gestion des réseaux, comme Elia, qui est absente du port liégeois. La VA d'Electrabel est ainsi passée, aux centrales de Tihange et des Awirs, de 152,1 à 83,9 millions d'euros entre 2002 et 2003, soit un recul de 44,9 p.c.²⁹
- Après des années de croissance, l'industrie de la chimie a connu une baisse de son activité. Sa VA a reculé de 15,6 p.c., redescendant sous la barre des 90 millions d'euros. La baisse de 9 p.c. chez Imerys Belgique paraît limitée face aux conséquences de l'absorption de Europhos par Prayon, la VA en résultant étant inférieure à la somme des VA des deux entreprises un an plus tôt, en raison d'un résultat d'exploitation négatif chez Prayon en 2003. Le secteur, orienté vers l'exportation, a souffert d'un contexte politico-économique peu favorable: à l'appréciation de l'euro s'ajoute l'augmentation du prix de certaines matières premières comme les phosphates et le soufre.
- La VA de l'industrie de l'alimentation a légèrement progressé (+1,5 p.c.), à 40,6 millions d'euros. La hausse à la Raffinerie Tirlémontoise est en partie compensée par la baisse aux Moulins de Statte.
- Celle des autres industries a reculé de 3 p.c., à 16,4 millions d'euros. La faillite des Escaliers Preud'homme, dont la VA atteignait 2 millions d'euros en 2003, explique en partie cette évolution.
- La chute s'est confirmée dans l'industrie des équipements électroniques (-51,9 p.c.) - notamment chez Constructions Électroniques+Télécommunications et SGL Carbon -, la VA du secteur retombant à 2,8 millions d'euros. La crise que traverse le secteur des télécommunications, l'abandon de la fabrication de graphite matière première chez SGL Carbon et les pertes de l'exercice pèsent sur la VA.

2.1.2.2.3 Transports

- La VA du transport routier s'est très légèrement tassée, à 5,4 millions d'euros. On note en particulier une baisse chez Ets. Zeevaert André, en partie contrebalancée par la hausse de Simex.
- Celle des autres transports terrestres, dont la SNCB, est restée relativement constante, à 2,5 millions d'euros.

2.1.2.2.4 Autres services logistiques

La VA des autres services logistiques a reculé de 6,7 p.c., à 39,1 millions d'euros. Sont entre autres concernées par cette baisse les sociétés Watco Industrial Cleaning, Page Industrie et SITA Wallonie. La VA de l'Association Intercommunale pour le Démergement et l'Épuration des Communes en province de Liège (AIDE) s'est également inscrite en recul.

²⁹ Montants calculés à partir de la VA totale du groupe Electrabel, au prorata de l'emploi par établissement (source: Electrabel).

2.1.3 Top 10 de la VA dans le complexe portuaire liégeois en 2003

TABEAU 2 **TOP 10 DE LA VALEUR AJOUTÉE DIRECTE EN 2003**
(millions d'euros)

Classement	Classement 2002	Nom de l'entreprise	Secteurs	Valeur ajoutée
1	(1)	COCKERILL SAMBRE	Industrie de la métallurgie	331,6
2	(2)	ELECTRABEL	Industrie de l'énergie	83,9
3	(3)	CIMENTERIES CBR	Industrie de la construction	65,3
4	(6)	COCKERILL MAINTENANCE & INGÉNIERIE	Industrie de la métallurgie	52,2
5	(5)	PRAYON	Industrie de la chimie	49,3
6	(7)	RAFFINERIE TIRLEMONTAISE	Industrie de l'alimentation	39,5
7	(8)	TOTAL BELGIUM	Commerce	38,1
8	(4)	S.P.E.	Industrie de l'énergie	36,5
9	(9)	CARRIÈRES ET FOURS À CHAUX DUMONT WAUTHIER	Industrie de la construction	27,5
10	(10)	EUROGAL	Industrie de la métallurgie	17,8
Total du top 10				741,5

Source: BNB.

Cockerill Sambre est toujours en tête de ce classement, à 331,6 millions d'euros, soit 44,7 p.c. de la VA attribuée aux dix plus grandes entreprises du bassin liégeois. Le classement est identique au top 10 de 2002, à quelques différences près: Cockerill Maintenance & Ingénierie décroche la quatrième place alors que S.P.E. redescend en huitième position. La Raffinerie Tirlemontoise et Total Belgium gagnent tous deux une place. À 741,5 millions d'euros, ces dix entreprises représentent 72,8 p.c. de la VA directe réalisée dans le complexe portuaire liégeois.

2.2 Emploi

TABLEAU 3 EMPLOI DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS DE 1997 À 2003
(ETP)

Secteurs	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Importance relative en 2003 (en p.c.)	Variation de 2002 à 2003 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS.....	14.492	14.205	13.679	13.665	13.936	13.731	12.427	100,0	-9,5	-2,5
CLUSTER MARITIME.....	296	305	314	329	354	349	329	2,6	-5,7	1,8
Agents maritimes et expéditeurs.....	95	103	103	107	69	61	63	0,5	3,4	-6,6
Manutention	158	162	179	188	199	195	196	1,6	0,7	3,6
Armateurs.....	4	0	0	4	55	52	45	0,4	-15,0	52,1
Construction et réparation navales.....	12	12	12	12	12	24	26	0,2	4,7	14,1
Aménagements portuaires et dragage	27	28	20	18	19	17	0	0,0	-100,0	-100,0
CLUSTER NON MARITIME.....	14.197	13.900	13.365	13.336	13.582	13.381	12.098	97,4	-9,6	-2,6
COMMERCE	399	431	560	568	483	502	640	5,2	27,7	8,2
INDUSTRIE	13.376	13.070	12.427	12.317	12.597	12.346	10.947	88,1	-11,3	-3,3
Industries de l'énergie.....	1.216	1.215	1.201	1.142	1.233	1.132	1.066	8,6	-5,8	-2,2
Industrie de la chimie	997	999	973	1.041	1.078	1.083	1.005	8,1	-7,1	0,1
Industrie des équipements électroniques.....	259	254	166	128	132	119	98	0,8	-18,1	-15,0
Industrie de la métallurgie.....	8.934	8.601	8.109	8.011	8.020	7.885	6.803	54,7	-13,7	-4,4
Industrie de la construction.....	1.510	1.535	1.549	1.570	1.617	1.626	1.543	12,4	-5,1	0,4
Industrie de l'alimentation	227	230	227	213	200	193	194	1,6	0,6	-2,6
Autres industries	233	236	203	212	317	309	238	1,9	-23,0	0,4
TRANSPORTS	82	89	83	88	83	134	135	1,1	0,9	8,6
Transport routier	36	42	37	42	37	89	90	0,7	1,4	16,4
Autres transports terrestres	46	46	46	46	46	45	45	0,4	-0,0	-0,4
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	340	311	295	363	419	400	375	3,0	-6,1	1,6
2. EFFECTS INDIRECTS³⁰	14.511	14.866	14.744	17.680	16.559	17.404	16.070	-	-7,7	1,7
CLUSTER MARITIME	500	692	718	880	682	692	645	-	-6,8	4,3
CLUSTER NON MARITIME	14.011	14.174	14.026	16.800	15.878	16.712	15.425	-	-7,7	1,6
TOTAL DE L'EMPLOI.....	29.004	29.071	28.422	31.345	30.495	31.135	28.497	-	-8,5	-0,3

Source: BNB.

³⁰ Le détail de ces estimations est donné par secteur pour les années 1997, 1999, 2000 et 2001 au tableau 17 de l'annexe 4.

2.2.1 Évolution générale

Durant la période sous revue, l'emploi direct au port de Liège a reculé en moyenne de 2,5 p.c. par an (tableau 3), en raison de diminutions notées dans les industries de la métallurgie, de l'énergie, des équipements électroniques, mais aussi chez les agents maritimes et expéditeurs et dans les aménagements portuaires et le dragage. Les secteurs du transport routier et des armateurs ont, par contre, enregistré des hausses significatives. De 1997 à 2003, l'emploi indirect - indépendants inclus - a quant à lui progressé de 1,7 p.c. en moyenne par an, de sorte que l'emploi total, somme des emplois direct et indirect est resté relativement stable.

En 2003, l'emploi direct a enregistré un important recul par rapport à l'année précédente: -9,5 p.c., alors que l'emploi indirect reculait de 7,7 p.c. La baisse des effectifs dans les industries de l'énergie, de la métallurgie et de la construction a eu une incidence sur les engagements de main-d'œuvre externe, et la baisse notée chez les armateurs explique le même phénomène dans le cluster maritime. L'emploi total s'est par conséquent réduit de 8,5 p.c., à 28.500 ETP.

2.2.2 Évolution des effets directs en 2003

L'emploi direct au port de Liège a cédé 9,5 p.c. en 2003. L'exposé qui suit envisage les causes de cette baisse et analyse, par secteur, quelques mouvements significatifs.

2.2.2.1 Cluster maritime

- La main-d'œuvre est restée stable dans la manutention, à 196 ETP: quelques engagements à la Société industrielle de Renory et CTB logistics, mais un statu quo au PAL, dont les effectifs s'établissent à 37 ETP depuis 1999.
- Après deux années de net recul, l'emploi des agents maritimes et expéditeurs est légèrement remonté, à 63 ETP.
- Les armateurs ont vu l'emploi céder 15 p.c. pour redescendre à 45 ETP. Les reculs notés à la Somef et Maxx Shipping en sont l'explication principale.
- Les effectifs dans la construction et la réparation navales avaient doublé entre 2001 et 2002. Ils se sont établis à 26 ETP en 2003, soit +4,7 p.c.
- Quant aux aménagements portuaires et au dragage, à la suite du départ de Henri Brock et ses Fils, l'emploi de ce secteur est réduit à zéro.

2.2.2.2 Cluster non maritime

2.2.2.2.1 Commerce

L'emploi a augmenté de 27,7 p.c. dans les entreprises commerciales, pour s'établir à 640 ETP. Cette hausse provient avant tout du déplacement de Akers Belgium et de ses 154 ETP vers ce segment (classification NACE suivie dans les comptes nationaux).

2.2.2.2.2 Industrie

- En 2003, année où le groupe Arcelor a annoncé la fin progressive de la phase à chaud sur ses sites continentaux, la main-d'œuvre de la métallurgie a reculé de 13,7 p.c. dans le bassin liégeois, pour s'établir à 6.803 ETP. De même, la sous-traitance rattachée à ce secteur a reculé en 2003. La poursuite du plan Delta chez Cockerill Sambre, dans le cadre de la restructuration voulue par Arcelor, est la première cause du repli de l'emploi du sidérurgiste: 13,3 p.c. des effectifs de l'entreprise ont été supprimés au cours de l'exercice, principalement au moyen de départs à la retraite anticipée, l'emploi redescendant à 5.347 ETP³¹. Le même recul a pu être observé dans certaines de ses filiales: -7,5 p.c. chez Cockerill Mécanique Prestations et -6,5 p.c. chez Eurogal. Une baisse de 15,2 p.c. a été notée chez Segal.

³¹ Chiffres calculés à partir des données des comptes nationaux les plus récentes, relatives à l'emploi par établissement. Dans le rapport 2002, l'emploi de Cockerill Sambre avait été calculé à partir de la répartition de l'emploi observée en 2001.

Précisions sur l'évolution de l'emploi dans la métallurgie du bassin liégeois

La fin de la phase à chaud liégeoise est prévue à l'horizon 2009. Le haut-fourneau HF6 de Seraing a été fermé en avril 2005 et l'extinction du HFB d'Ougrée et de l'aciérie de Chertal interviendra au plus tard en 2009.

On estime à 2.700 le nombre d'emplois directs concernés par ces fermetures. La baisse des trafics, qui pourrait déjà être ressentie prochainement, est quant à elle estimée, par les responsables du PAL, à 8 millions de tonnes par an au terme du processus de démantèlement des hauts-fourneaux. Le port liégeois risquerait alors de perdre sa place de deuxième port intérieur d'Europe.

Les entreprises les plus touchées seront, en premier lieu, Cockerill Sambre, ses filiales et les entreprises connexes, qui représentent, en tout, près de 7.000 emplois. D'autres secteurs bien implantés à Liège seront également touchés de façon indirecte. Des entreprises comme CBR, Prefer, Gravibéton et Carmeuse ont déjà vu leur chiffre d'affaires baisser. L'effet global (effets directs et indirects) sur l'emploi pourrait alors se chiffrer, à court terme, à environ 10.000 ETP, selon les estimations de plusieurs observateurs, dont la SPI+, et à 7.200 ETP, d'après les estimations de la Banque³².

Pour endiguer le phénomène de pertes massives d'emplois et de tonnages, un plan de reconversion est prévu. Arcelor entend mener le "chaud" à son terme et a mandaté sa filiale, la Sodie (Société pour le Développement de l'Industrie et de l'Emploi), pour accompagner la création de 2.700 emplois dans la région de Liège. Une antenne liégeoise de cette société a été créée en 2004. L'équipe est chargée de détecter les projets créateurs d'emplois dans la province et d'apporter l'aide nécessaire aux entrepreneurs extérieurs souhaitant s'implanter dans la région. Cette aide, financée par Arcelor, peut prendre plusieurs formes: soutien à l'élaboration d'un *business plan*, mise en contact avec les bons interlocuteurs, soutien dans la recherche de fonds auprès d'institutions bancaires. La Sodie peut également octroyer des prêts sans garantie à taux réduit, afin d'aider les PME à se constituer un fonds de roulement³³. Les PME sont en effet très exposées aux risques économiques et financiers dès le début de leurs activités (voir point 2.6.2). D'après les estimations des effets indirects, les secteurs pour lesquels le rapport de l'emploi indirect sur l'emploi direct est le plus élevé (plus de 150 p.c.) et sur lesquels il convient de concentrer l'effort de création d'activité sont: les transports fluviaux, la manutention portuaire, les industries de l'énergie, de la chimie, l'agroalimentaire et les services logistiques. Ces derniers sont porteurs d'une valeur ajoutée importante et c'est vers eux, entre autres, que s'oriente le plan de redressement de la Wallonie.

Outre ce plan, la filière du froid (à Tilleur, Flémalle, Ramet et Eurogal notamment) est promise à se développer, en s'alignant sur les meilleurs niveaux de performance des usines du groupe. La réalisation d'une ligne sous vide et la mise sur pied d'un pôle R&D pour le plat carbone sont autant de réponses à la crise que traverse le sidérurgiste dans le bassin liégeois.

Quant aux terrains ainsi libérés, leur assainissement a été confié à la Soligest. Ces étendues de 300 hectares seront à nouveau exploitables dès 2010³⁴.

- L'industrie de la construction a connu une baisse de ses effectifs (-5,1 p.c.), ceux-ci atteignant 1.543 ETP. Des suppressions de postes ont été relevées dans les entreprises suivantes: chez CBR (-13,3 p.c.), aux Carrières et Fours à Chaux Dumont Wauthier (-3,3 p.c.) et chez Interbéton (-2,1 p.c.). Le plan de réduction des effectifs par préensions s'est poursuivi chez CBR (-20 p.c. du personnel de l'activité Ciment sur 2002-2003).

³² Les 2.700 postes concernés par la fermeture des lignes à chaud correspondent à 2.690 ETP, d'après le facteur d'équivalence propre à Cockerill Sambre en 2003 soit, pour la même année, 14,37 p.c. de l'emploi de la branche 27.1 en Belgique (Sidérurgie et fabrication de ferro-alliages). Ce pourcentage a permis d'estimer ensuite l'emploi indirect concerné à 4.500 ETP. Ces chiffres portent sur l'emploi touché à court terme et ne préjugent pas de la capacité des sous-traitants à se redéployer à moyen terme sur d'autres marchés. Concrètement, la suppression des 2.700 postes chez Cockerill Sambre signifie seulement que l'emploi de ses sous-traitants est en péril, mais pas nécessairement que 4.500 ETP vont disparaître. L'ensemble de ces estimations reposent sur une série d'hypothèses exposées à l'annexe 1 du rapport 2002.

³³ Source: <http://www.cockerill-sambre.com>.

³⁴ Un plan similaire a été appliqué lors de la reconversion de Logport au port de Duisburg. Il s'agit d'un ancien site sidérurgique de 265 ha dont les activités ont cessé pour laisser la place à un grand centre logistique très bien desservi par le réseau autoroutier notamment.

- Un recul a également été relevé dans la chimie (-7,1 p.c.), l'effectif concerné se ramenant à un millier d'ETP. L'absorption de Europhos par Prayon a eu un impact négatif sur l'emploi.
- L'emploi dans l'industrie de l'énergie a enregistré un recul de 5,8 p.c. De 928 ETP en 2002, les effectifs aux centrales Electrabel de Tihange et des Awirs sont passés à 853 ETP en 2003, soit une baisse de 8 p.c. La restructuration explique ce mouvement, comportant des départs à la retraite anticipée et des fins de contrats temporaires (voir aussi point 2.5).
- Les autres industries ont également été marquées par des réductions d'effectifs, avec une baisse de 23 p.c. de l'emploi, qui s'est établi à 238 ETP. La faillite des Escaliers Preud'homme a concerné 70 ETP.
- L'emploi dans l'alimentation est resté stable, à 194 ETP. La hausse à la Raffinerie Tirlemontoise a été contrebalancée par le recul aux Moulins de Statte.
- Un repli a été noté dans l'industrie des équipements électroniques (-18,1 p.c.). L'emploi s'y établit à 98 ETP.

2.2.2.2.3 Transports

- L'emploi est resté stable dans le transport routier, à 90 ETP.
- Même constat dans les autres transports terrestres, qui comptent 45 ETP en 2003.

2.2.2.2.4 Autres services logistiques

Un recul de l'emploi a été noté dans les autres services logistiques (-6,1 p.c.). Il s'établit à 375 ETP, avec notamment des baisses chez Watco Industrial Cleaning et Coppée-Courtoy.

2.2.3 Top 10 de l'emploi dans le complexe portuaire liégeois en 2003

TABLEAU 4 TOP 10 DE L'EMPLOI DIRECT EN 2003
(ETP)

Classement	Classement 2002	Nom de l'entreprise	Secteurs	Emploi
1	(1)	COCKERILL SAMBRE	Industrie de la métallurgie	5.347
2	(2)	ELECTRABEL	Industrie de l'énergie	853
3	(3)	COCKERILL MAINTENANCE & INGÉNIERIE	Industrie de la métallurgie	731
4	(4)	PRAYON	Industrie de la chimie	618
5	(5)	CIMENTERIES CBR	Industrie de la construction	345
6	(6)	CARRIÈRES ET FOURS À CHAUX DUMONT WAUTHIER	Industrie de la construction	264
7	(7)	AXIMA SERVICES	Industrie de la construction	253
8	(9)	S.P.E.	Industrie de l'énergie	197
9	(8)	COCKERILL MÉCANIQUE PRESTATIONS	Industrie de la métallurgie	196
10	(10)	RAFFINERIE TIRLEMONTAISE	Industrie de l'alimentation	177
Total du top 10				8.981

Source: BNB.

Ce classement est identique à celui de 2002, à l'exception de l'inversion de la S.P.E. et de Cockerill Mécanique Prestations. L'emploi des premiers employeurs du bassin liégeois (Cockerill Sambre et Electrabel) s'est cependant replié, tandis que les effectifs de la S.P.E. et de la Raffinerie Tirlemontoise ont légèrement augmenté. Les autres entreprises mentionnées ici ont revu leurs effectifs à la baisse. Avec 8.981 ETP, ces dix entreprises représentent 72,3 p.c. de l'emploi direct du complexe portuaire liégeois.

2.3 Investissement

TABEAU 5 INVESTISSEMENT DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS DE 1997 À 2003
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Importance relative en 2003 (en p.c.)	Variation de 2002 à 2003 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle (en p.c.)
CLUSTER MARITIME	4,3	5,0	6,2	5,9	2,7	4,1	4,4	3,6	7,3	0,3
Agents maritimes et expéditeurs	0,5	0,8	1,1	2,3	0,8	0,7	0,9	0,7	28,2	9,6
Manutention	2,8	3,9	4,8	3,2	1,7	3,2	3,2	2,6	-0,2	1,9
Armateurs	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,1	0,2	0,1	121,3	28,1
Construction et réparation navales	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,2	0,1	77,6	15,8
Aménagements portuaires et dragage	0,8	0,2	0,2	0,1	0,2	0,0	0,0	0,0	-100,0	-100,0
CLUSTER NON MARITIME	172,0	182,6	210,5	293,8	282,6	149,7	116,5	96,4	-22,2	-6,3
COMMERCE	8,0	10,6	7,1	7,7	5,2	5,7	5,5	4,6	-3,5	-5,9
INDUSTRIE	150,8	153,4	172,3	238,8	255,3	119,5	97,0	80,3	-18,8	-7,1
Industries de l'énergie	11,9	12,1	9,0	9,5	24,3	5,9	7,7	6,4	31,2	-6,9
Industrie de la chimie	16,1	15,9	13,2	14,3	19,8	21,2	23,1	19,1	8,6	6,2
Industrie des équipements électroniques	2,4	0,7	0,2	0,4	0,6	0,1	0,1	0,1	-0,8	-38,3
Industrie de la métallurgie	85,5	85,0	111,1	107,0	63,9	52,3	38,3	31,7	-26,9	-12,5
Industrie de la construction	27,2	32,4	26,5	93,1	139,7	31,3	21,4	17,7	-31,5	-3,9
Industrie de l'alimentation	4,9	5,2	7,3	4,5	4,5	5,5	4,3	3,6	-21,8	-1,9
Autres industries	2,9	2,2	4,9	9,8	2,5	3,1	2,0	1,7	-33,1	-5,7
TRANSPORTS	1,7	1,7	2,9	5,5	4,7	5,1	5,0	4,1	-2,6	20,0
Transport routier	0,4	0,4	1,5	3,8	3,4	3,2	3,3	2,8	3,5	44,7
Autres transports terrestres	1,3	1,3	1,4	1,7	1,3	1,9	1,6	1,3	-13,3	3,6
AUTRES SERVICES										
LOGISTIQUES	11,5	16,8	28,2	41,8	17,5	19,4	9,0	7,4	-53,8	-4,1
INVESTISSEMENT DANS LA ZONE PORTUAIRE	176,3	187,6	216,7	299,8	285,4	153,8	120,8	100,0	-21,4	-6,1

Source: BNB.

2.3.1 Évolution générale

L'investissement au port de Liège a reculé de 6,1 p.c. en moyenne par an sur la période envisagée (tableau 5). Les industries de la métallurgie, de la construction et de l'énergie sont les principales responsables de cette diminution. D'autres secteurs sont, dans une moindre mesure, concernés par cette tendance, comme les aménagements portuaires et le dragage, l'industrie de l'alimentation et les autres services logistiques. À l'inverse, le développement s'est poursuivi dans la chimie, le transport routier et la plupart des secteurs maritimes.

L'année 2003 a été marquée par une baisse substantielle de l'investissement dans le bassin liégeois (-21,4 p.c. à prix courants). Il s'est ainsi établi à 120,8 millions d'euros.

2.3.2 Évolution en 2003

L'exposé qui suit envisage les causes de cette diminution et analyse, par secteur, quelques mouvements significatifs.

2.3.2.1 Cluster maritime

- L'investissement dans la manutention portuaire est resté stable en 2003, à 3,2 millions d'euros. À l'importante baisse (-37,9 p.c.) observée à la Société industrielle de Renory répond l'augmentation chez CTB Logistics et Magasins Généraux Manutention.
- Après deux années de baisse, l'investissement des agents maritimes et expéditeurs a rebondi de 28,2 p.c., pour atteindre 0,9 million d'euros. L'investissement a gagné 58,1 p.c. chez Magetra.
- Les armateurs ont vu leur investissement doubler, à 0,2 million d'euros. L'investissement a été multiplié par 2,4 à la Somef, en raison de la hausse de la rubrique installations, machines et outillage.
- De même, l'investissement a progressé de 77,6 p.c. dans la construction et la réparation navales, à 0,2 million d'euros. Chez Sambre et Meuse, une augmentation de 54,3 p.c. a pu être notée (investissements au "slipway" de Monsin notamment).

2.3.2.2 Cluster non maritime

2.3.2.2.1 Commerce

Un léger recul (-3,5 p.c.) a été enregistré dans le commerce, où les investissements se sont établis à 5,5 millions d'euros. Cette baisse se retrouve chez Indumet-Produits industriels et métallurgiques, ainsi que chez Total Belgium.

2.3.2.2.2 Industrie

- Depuis 2001, l'investissement dans la métallurgie a constamment reculé. En 2003 encore, ces chiffres ont reculé de 26,9 p.c., atteignant 38,3 millions d'euros. L'investissement a cédé 31,9 p.c. chez Cockerill Sambre, pour s'établir à 30,9 millions d'euros. Les immobilisations corporelles se sont, d'une manière générale, inscrites à la baisse. Un constat similaire peut être dressé pour Cockerill Mécanique Prestations, alors que l'on a davantage investi chez Cockerill Maintenance & Ingénierie, Eurogal et Segal.
- La chimie a connu une augmentation de 8,6 p.c., l'investissement y atteignant 23,1 millions d'euros. Malgré l'absorption d'Europhos, le bilan est positif. L'investissement chez Prayon a crû de 73,9 p.c., à 17 millions d'euros. Une hausse sensible s'est manifestée à la Société industrielle liégeoise des Oxydes, avec l'acquisition de matériel en vue de la production d'une nouvelle qualité d'oxyde de zinc, alors que la concurrence sur le marché de l'hydrosulfite de soude est acharnée. Cette hausse a été légèrement compensée par le recul d'Imerys Belgique.
- L'investissement dans la construction a reculé pratiquement du tiers, à 21,4 millions d'euros. Il a diminué de moitié chez CBR, à 17,6 millions d'euros. Cette société, poursuivant sa politique de maintien de ses niveaux de prix malgré un contexte concurrentiel particulièrement difficile, a perdu des parts de marché. Elle s'est attelée à une réduction drastique des coûts, qui a eu un impact sur l'investissement. En outre, les investissements majeurs réalisés dans la rationalisation de la production de clinker et de ciment gris datent des exercices précédents et ne sont donc pas reflétés dans les comptes de 2003. L'ensemble du secteur est touché: Inter-Béton et Holcim ont suivi la même tendance.
- Dans l'industrie de l'énergie, il est remonté de 31,2 p.c., à 7,7 millions d'euros. Electrabel continue d'investir dans son parc existant, en vue d'améliorer le rendement et la puissance de ses installations. C'est le cas d'Awirs 5, notamment. SPE qui, depuis le début 2003, n'est plus liée à Electrabel, a inscrit des montants importants en installations, machines et outillages. SPE, leader en Belgique pour la production d'énergie renouvelable, a signé, en octobre de la même année, une convention d'exclusivité avec le distributeur City Power.
- On a moins investi dans l'alimentation (-21,8 p.c.), et notamment à la Raffinerie Tirlemontoise, ces sommes retombant à 4,3 millions d'euros.

- Dans les autres industries, l'investissement a été amputé du tiers, s'établissant à 2 millions d'euros. Un recul significatif (-72,6 p.c.) s'est manifesté chez George et Compagnie, alors que l'investissement remontait quelque peu chez Roues et Trains Montés.
- Les équipements électroniques sont un secteur où l'investissement reste très faible dans le bassin liégeois. L'investissement chez Constructions Electroniques+Télécommunications s'est légèrement replié.

2.3.2.2.3 Transports

- L'investissement s'est légèrement renforcé dans le transport routier, secteur constitué essentiellement de PME. Il s'est ainsi établi à 3,3 millions d'euros en 2003. Cette année, A. et F. Ribauville et Compagnie, Transports et Matériaux a entrepris d'importants investissements.
- Les autres transports terrestres affichent quant à eux un recul de 13,3 p.c., à 1,6 millions d'euros.

2.3.2.2.4 Autres services logistiques

Les autres services logistiques ont accusé un important recul de l'investissement (-53,8 p.c.), lequel s'est établi à 9 millions d'euros. Une baisse importante a été notée à l'Association intercommunale de Traitement des Déchets de la Région Liégeoise et l'AIDE.

2.3.3 Top 10 de l'investissement dans le complexe portuaire liégeois en 2003

TABLEAU 6 **TOP 10 DE L'INVESTISSEMENT EN 2003**
(millions d'euros)

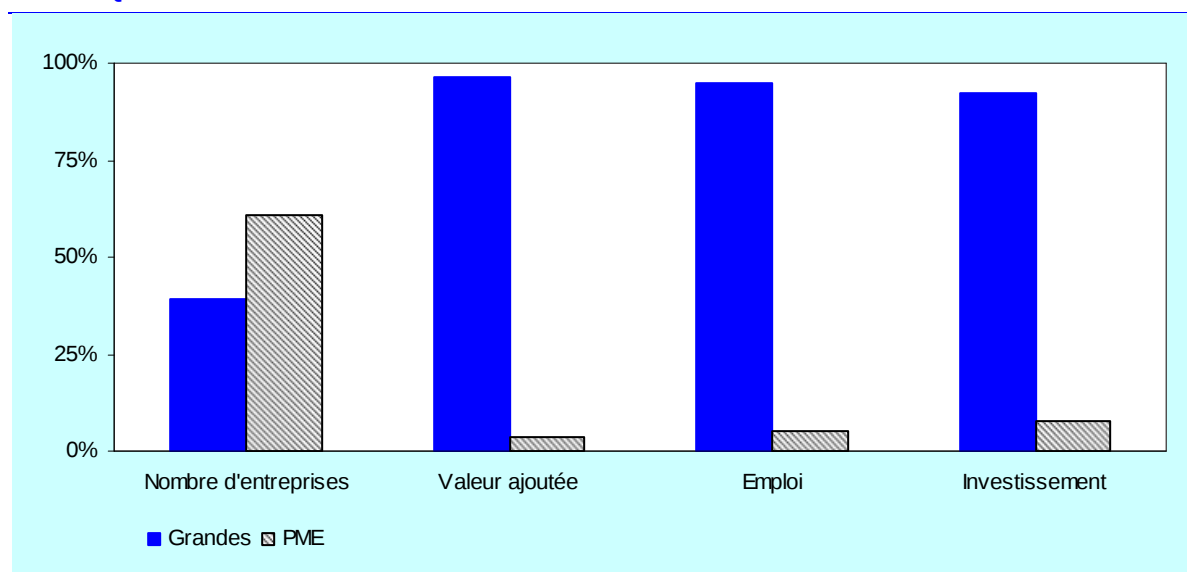
Classement	Classement 2002	Nom de l'entreprise	Secteurs	Investissement
1	(1)	COCKERILL SAMBRE	Industrie de la métallurgie	30,9
2	(3)	PRAYON	Industrie de la chimie	17,0
3	(7)	CARRIÈRES ET FOURS À CHAUX DUMONT WAUTHIER	Industrie de la construction	8,7
4	(2)	CIMENTERIES CBR	Industrie de la construction	7,5
5	(6)	ELECTRABEL	Industrie de l'énergie	5,7
6	(4)	ASSOCIATION INTERCOMMUNALE DE TRAITEMENT DES DÉCHETS DE LA RÉGION LIÉGEOISE	Autres services	4,6
7	(5)	RAFFINERIE TIRLEMONTAISE	Industrie de l'alimentation	4,2
8	(10)	CUYPERS LOGISTICS	Transport routier	3,2
9	(16)	COCKERILL MAINTENANCE & INGÉNIERIE	Industrie de la métallurgie	3,1
10	(36)	SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE LIÉGEOISE DES OXYDES	Industrie de la chimie	3,1
Total du top 10				87,9

Source: BNB.

Dans le désordre, les sept premières sociétés de ce classement faisaient déjà partie du top 10 de 2002. Cockerill Maintenance & Ingénierie et Société industrielle liégeoise des Oxydes sont entrés dans ce classement. Totalisant 87,9 millions d'euros, l'investissement auprès de ces dix entreprises représente 72,8 p.c. de l'investissement direct enregistré dans le complexe portuaire liégeois.

2.4 Ventilation des résultats selon la taille³⁵ des entreprises

GRAPHIQUE 1 VENTILATION DES RÉSULTATS SELON LA TAILLE DES ENTREPRISES



Source: BNB.

Sur les 188 entreprises que compte la population étudiée en 2003, 114 sont des PME. Les grandes entreprises, soit 39,4 p.c. de la population, représentent 96,3 p.c. de la VA du bassin liégeois, 94,9 p.c. de l'emploi et 92,5 p.c. de l'investissement (graphique 1). Si certains secteurs maritimes, les transports terrestres et les autres industries comptent un nombre important de PME qui concentrent l'essentiel de la VA et de la main-d'œuvre, le constat est inverse pour l'ensemble des autres secteurs. À titre d'exemple, la métallurgie, dont les trois-quarts des entreprises sont classées comme grandes, concentre près de 100 p.c. de sa VA et son emploi dans les grandes entreprises. Des précisions figurent au tableau 18 de l'annexe 5.

³⁵ La définition retenue est celle de l'article 15 du Code des sociétés. Sont considérées comme grandes les entreprises dont la moyenne annuelle du nombre de travailleurs excède 100 personnes et les entreprises qui dépassent plus d'une des trois limites suivantes: moyenne annuelle du nombre de travailleurs de 50 unités; chiffre d'affaires annuel (hors TVA) de 6,25 millions d'euros; total du bilan de 3,125 millions d'euros.

2.5 Bilan social³⁶

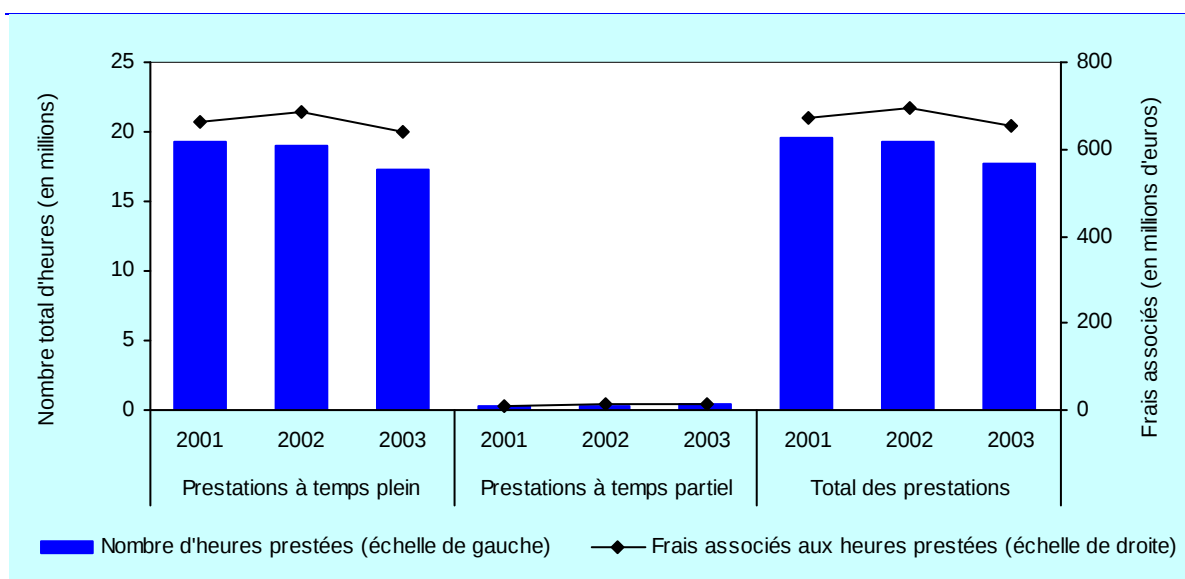
Depuis son introduction en 1996, le bilan social présente un ensemble cohérent de données couvrant différents aspects relatifs à l'emploi dans l'entreprise, qu'il s'agisse de l'engagement et de la composition du personnel, du statut contractuel et du niveau d'études des salariés, des frais de personnel, de la politique de formation ou des motifs de fin de contrat. Les résultats présentés ci-dessous, relatifs à l'emploi direct du complexe portuaire, ne sont pas exhaustifs. Ils portent sur un échantillon constant qui a été défini pour la période 2001-2003. Pour les graphiques 3 à 8 et le tableau 7, les chiffres présentés (données monétaires à prix courants) et l'analyse qui s'y rapporte sont relatifs aux seules entreprises ayant déposé leurs comptes selon le schéma complet, les rubriques du bilan sur lesquelles ils reposent n'étant présentées que dans ce schéma. Il s'agit de 87 entreprises, soit 67,4 p.c. de l'échantillon constant³⁷.

D'une manière générale, l'emploi direct au port de Liège a reculé en 2003 (cf. tableau 3), le nombre d'engagements diminuant et les fins de contrat progressant. Compte tenu de cette diminution des effectifs, le nombre d'heures ouvrées s'est également replié, plus rapidement que les frais de personnel. 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.

2.5.1 Type de contrat et ressources humaines

Dans le complexe portuaire liégeois, le rapport du nombre d'ouvriers sur le nombre d'employés s'est établi à 152,8 p.c. en 2003, contre 157,6 p.c. un an plus tôt. La proportion des employés a donc augmenté dans cet intervalle.

GRAPHIQUE 2 HEURES PRESTÉES ET FRAIS ASSOCIÉS AUX RESSOURCES HUMAINES INTERNES³⁸



Source: BNB.

Le nombre d'heures prestées à temps plein s'est replié, passant de 19 à 17,3 millions (graphique 2). Bien que sa part soit restée modeste, le régime à temps partiel a poursuivi sa croissance, passant de

³⁶ Les données nationales présentées au point 2.5 sont extraites de Heuse P. et Ph. Delhez (2004), "Le Bilan social 2003", BNB, *Revue économique*, 2004/4. Les comparaisons n'ont qu'une valeur indicative, étant donné que seules les entreprises ayant déposé leur bilan social portant sur un exercice de douze mois et clôturé au 31 décembre sont prises en compte dans le Bilan social 2003. Les chiffres relatifs à la situation des ports maritimes flamands proviennent de Lagneaux F. (2005), *Importance économique des ports maritimes flamands: rapport 2003*, BNB, Working Paper n°69 (Document series).

³⁷ L'échantillon constant rassemble 129 entreprises, soit 68,6 p.c. de la population envisagée dans ce rapport en 2003, et concerne 12.151 ETP, soit 97,8 p.c. des effectifs au port de Liège (emploi direct). Les 87 entreprises qui ont déposé leurs comptes selon le schéma complet concernent, en 2003, quelque 11.803 ETP, soit 95 p.c. des effectifs au port de Liège.

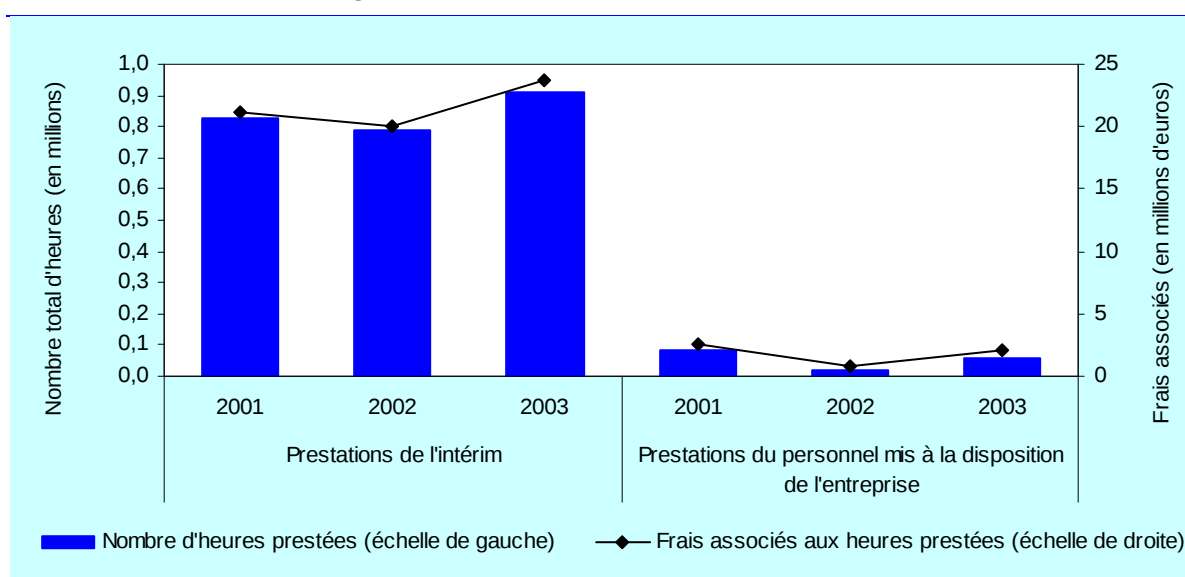
³⁸ Employés figurant au registre du personnel des entreprises sous revue.

342.000 à 393.000 heures. Le régime du travail à temps plein a représenté, en 2003, 97,8 p.c. des heures ouvrées dans le complexe portuaire liégeois, contre 98,2 p.c. l'année précédente, un recul qui se vérifie plus largement dans l'ensemble de l'économie.

En diminution de 6,4 p.c., les frais associés au personnel à temps plein sont passés à 639,4 millions d'euros en 2003, évolution que l'on peut attribuer entre autres à la réduction drastique des frais de personnel dans les industries de la métallurgie, de la construction et de l'énergie. Étant donné la diminution plus importante encore du nombre d'heures prestées à temps plein relevée ci-dessus, le coût salarial horaire a progressé, pour cette catégorie de personnel, de 2,6 p.c. (impact du coût des pensions complémentaires inclus). Les frais du personnel travaillant à temps partiel ont quant à eux progressé de 6,8 p.c..

Tous régimes confondus, le nombre d'heures prestées s'est replié de 8,4 p.c. à 17,7 millions d'heures, tandis que les frais de personnel reculaient de 6,2 p.c. Par conséquent, le coût salarial horaire a légèrement progressé: +2,4 p.c. Le coût annuel moyen par ETP est en outre passé de 52.667 euros en 2002 à 53.791 euros en 2003, soit une augmentation de 2,1 p.c., légèrement inférieure à celle notée au niveau national (2,5 p.c.).

GRAPHIQUE 3 HEURES PRESTÉES ET FRAIS ASSOCIÉS AUX RESSOURCES HUMAINES EXTERNES³⁹



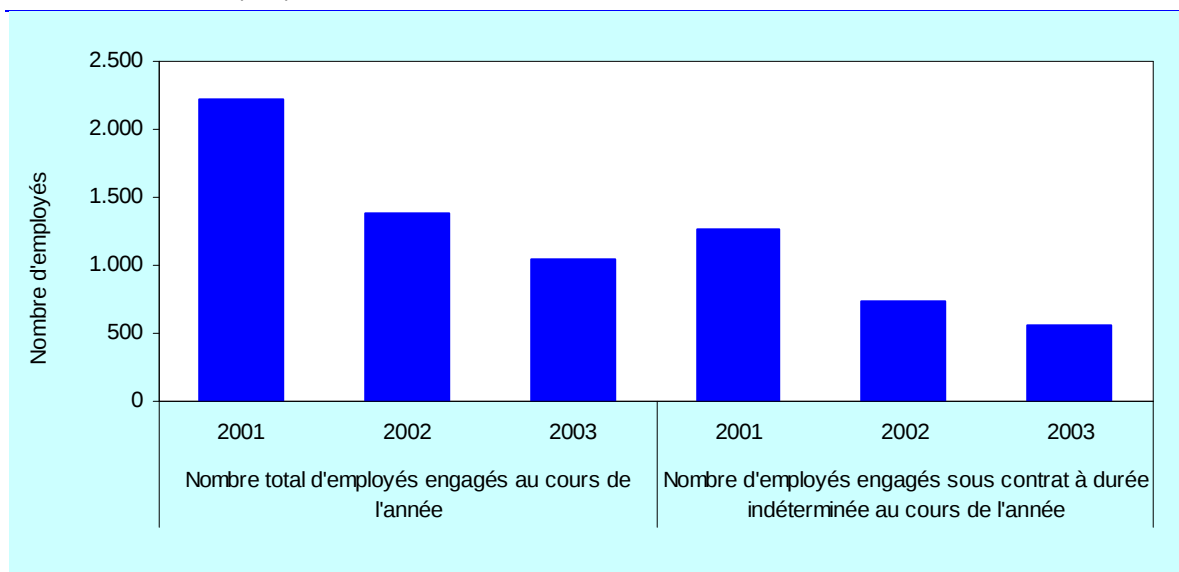
Source: BNB (uniquement schéma complet).

Les prestations du personnel externe ont reculé en 2002, avant de croître à nouveau en 2003 (graphique 3). Cette année-là, elles ont effectivement augmenté de 15,8 p.c. pour les intérimaires (mouvement observé entre autres chez Cockerill Sambre) et plus que doublé pour le personnel mis à la disposition des entreprises (cf. Cockerill Mécanique Prestations). Les frais associés à ces catégories de personnel ont également augmenté, de respectivement 17,8 et 176 p.c. Dans les deux cas, le coût horaire des prestations a progressé, de 1,7 p.c. pour l'intérim et de 5,8 p.c. pour le personnel mis à disposition. En 2003, l'intérim représentait 94,2 p.c. des prestations externes dans le complexe portuaire liégeois, contre 97,4 p.c. un an plus tôt.

³⁹ Personnel intérimaire et personnel mis à la disposition des entreprises. Par mise de travailleurs à la disposition d'utilisateurs, il faut entendre le fait pour un employeur de mettre certains de ses travailleurs, avec lesquels il reste lié par un contrat de travail, à la disposition d'utilisateurs qui exercent sur ces travailleurs une part de l'autorité qui appartient normalement à l'employeur. Définition inscrite dans la loi du 24 juillet 1987 sur le travail temporaire, le travail intérimaire et la mise des travailleurs à la disposition d'utilisateurs.

2.5.2 Entrées et sorties de personnel

GRAPHIQUE 4 TOTAL DES ENGAGEMENTS DE PERSONNEL DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS (ETP)



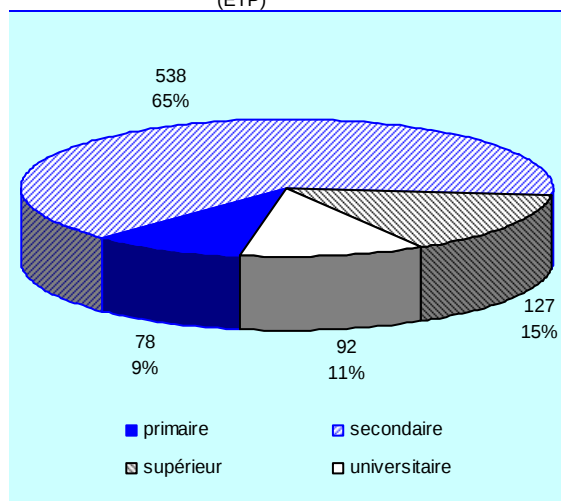
Source: BNB (uniquement schéma complet).

L'emploi dans le complexe portuaire liégeois avait reculé en 2002, en raison de la diminution des engagements de personnel (graphique 4).

Pour les entreprises de l'échantillon constant ayant rempli leurs comptes selon le schéma complet, la baisse des engagements s'est poursuivie en 2003 (-24,6 p.c.: -22 p.c. pour les femmes et -25,2 p.c. pour les hommes), portant ceux-ci à 1.046 ETP. Ce recul des engagements est attribuable aux secteurs de la métallurgie, de la construction, de la chimie et des transports terrestres. L'effet de cette baisse s'ajoute à celui de l'augmentation des fins de contrat (graphique 7).

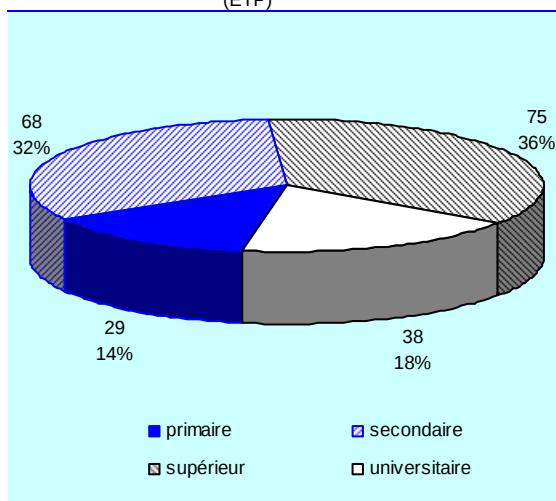
Le même phénomène a été observé pour les contrats à durée indéterminée, les engagements y passant à 565 ETP en 2003 (-22,4 p.c.).

GRAPHIQUE 5 NIVEAU D'ÉTUDES DU PERSONNEL MASCULIN ENGAGÉ EN 2003 (ETP)



Source: BNB (uniquement schéma complet).

GRAPHIQUE 6 NIVEAU D'ÉTUDES DU PERSONNEL FÉMININ ENGAGÉ EN 2003 (ETP)



Source: BNB (uniquement schéma complet).

À la date de clôture de l'exercice 2003, l'emploi masculin représentait 90,6 p.c. des effectifs au port de Liège, soit 0,5 p.c. de moins que l'année précédente.

La baisse de 25,2 p.c. des engagements masculins enregistrée en 2003 s'est déclinée de la façon suivante, en fonction du niveau d'études des travailleurs nouvellement engagés: les créations de postes ont cédé 47,6 p.c. pour les détenteurs d'un certificat d'école primaire, 24,1 p.c. pour les détenteurs d'un diplôme d'enseignement secondaire et 31,5 p.c. pour les détenteurs d'un diplôme d'enseignement supérieur non universitaire. Seuls les universitaires ont fait l'objet d'un plus grand nombre d'engagements (+27,1 p.c.). Les secteurs qui ont recruté cette main-d'œuvre hautement qualifiée sont l'industrie de l'énergie et le commerce.

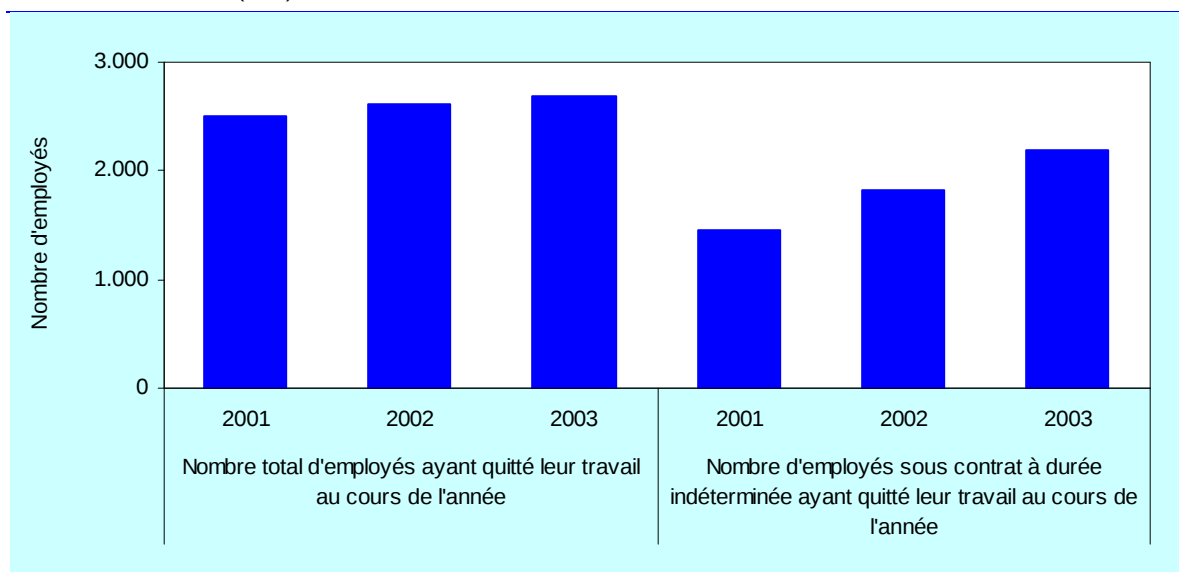
La répartition des engagements de personnel masculin observée en 2003 par niveau d'études est présentée au graphique 5.

La proportion de l'emploi féminin a continué de se renforcer dans le complexe portuaire liégeois, puisqu'elle est passée à 9,4 p.c. en 2003.

La situation du personnel féminin est à peu près identique à celle des salariés masculins. La baisse de 22 p.c. des engagements féminins relevée en 2003 s'est déclinée de la façon suivante: les créations de postes ont régressé de 3,3 p.c. pour les détentrices d'un certificat d'école primaire, de 39,5 p.c. pour les détentrices d'un diplôme de l'enseignement secondaire et de 26,8 p.c. pour les détentrices d'un diplôme d'enseignement supérieur non universitaire. Les universitaires ont par contre vu leur engagement progresser de 63,3 p.c. Cette progression a été enregistrée dans les mêmes secteurs que pour les hommes, mais également dans la métallurgie et la construction.

La répartition des engagements de personnel féminin observée en 2003 par niveau d'études est présentée au graphique 6.

GRAPHIQUE 7 TOTAL DES FINS DE CONTRAT DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS (ETP)



Source: BNB (uniquement schéma complet).

Le recul des effectifs s'est poursuivi en 2003, également du fait de l'augmentation des fins de contrat, qui s'est établie à 3,2 p.c. par rapport à 2002 (graphique 7). Le phénomène concerne en premier lieu les fins de contrats à durée indéterminée, en hausse de 20 p.c. La plupart des industries actives au port de Liège a été touchée par le phénomène.

TABEAU 7 MOTIFS INVOQUÉS POUR LES FINS DE CONTRATS
(pourcentages)

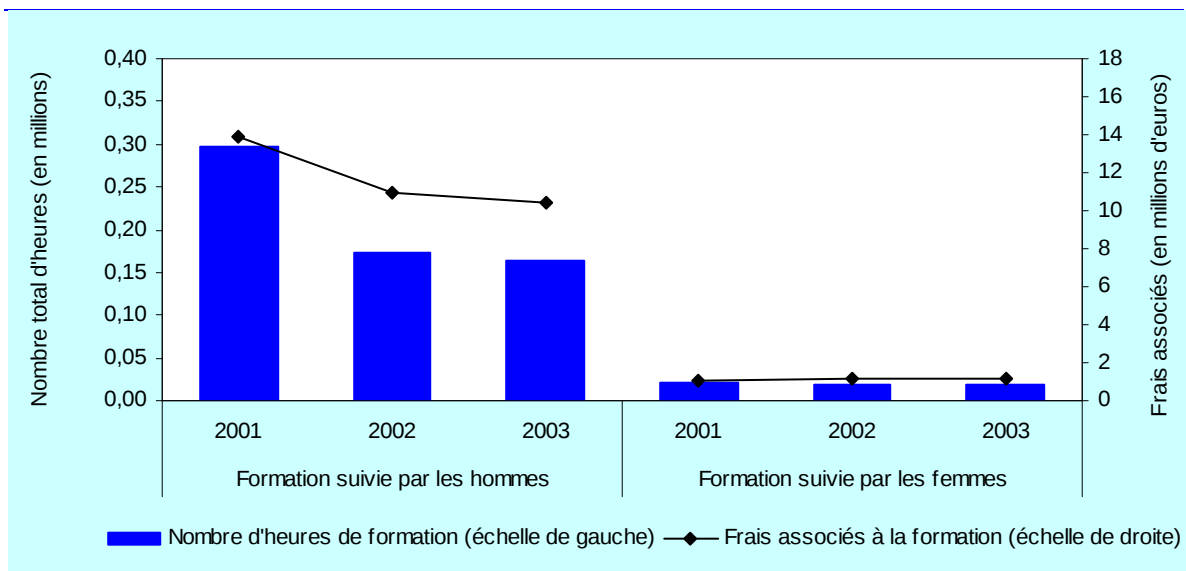
	2001	2002	2003
Pension.....	1,5	1,7	2,0
Prépension	3,5	32,5	40,7
Licenciement	5,2	8,9	9,8
Autre motif (notamment les fins de contrats temporaires)	89,8	56,9	47,5

Source: BNB (uniquement schéma complet).

Les fins de contrats temporaires restent la première raison invoquée, malgré le recul en termes relatifs constaté depuis 2002 (tableau 7). Les départs à la retraite anticipée ont quant à eux pris une ampleur considérable, notamment à la suite des plans adoptés par certaines grandes entreprises des industries de la métallurgie, de la construction et de l'énergie (cf. supra). La part des licenciements reste inférieure à la moyenne nationale (17,7 p.c. en 2003). La progression des pensions est peu significative et leur part demeure inférieure à la moyenne nationale (2,2 p.c.).

2.5.3 Formation⁴⁰

GRAPHIQUE 8 HEURES DE FORMATION ET FRAIS ASSOCIÉS



Source: BNB (uniquement schéma complet).

Un nombre significativement inférieur d'hommes et de femmes ont participé à des formations en 2003: respectivement 46,4 et 47,8 p.c. des effectifs, au lieu des 56 et 53,5 p.c. enregistrés un an plus tôt.

Le temps consacré à la formation par les hommes et les femmes a reculé de respectivement 4,8 et 1,5 p.c. (graphique 8), baisse plus modérée que celle du nombre de salariés concernés. Ces derniers, moins nombreux qu'en 2002, ont donc passé en moyenne plus de temps à se former: les femmes concernées y ont consacré près de 37 heures en 2003 contre 31 heures l'année précédente et les hommes près de 36 heures au lieu de 27 heures. La part du temps de travail global de l'ensemble du personnel masculin et féminin destinée à la formation est cependant restée stable, à 1 p.c., soit un niveau supérieur à la moyenne nationale (0,83 p.c. en 2003). Cockerill Sambre a poursuivi ses efforts de formation, surtout au sein de son management, avec le lancement d'un nouveau programme managérial de 12 jours destiné à la maîtrise.

⁴⁰ La formation s'entend ici au sens formel du terme, c'est-à-dire celle réalisée dans des locaux réservés à cet usage, dans l'entreprise ou au dehors. En sont donc exclues, par exemple, les formations en milieu de travail, le tutorat et l'autoformation.

Les dépenses de formation pour les salariés ont globalement diminué en 2003, de 4,9 p.c. chez les hommes et de 1,6 p.c. chez les femmes. Ces frais se sont ainsi élevés au total à 1,8 p.c. de la masse salariale, un niveau identique à celui de l'année précédente. Dans le complexe portuaire liégeois, la part des frais de personnel affectée à la formation est donc restée de 0,1 p.c. inférieure à l'objectif fixé pour 2004 par les accords interprofessionnels successifs depuis 1998 et repris par la Conférence pour l'emploi de septembre-octobre 2003. Elle s'est cependant avérée nettement supérieure à la moyenne nationale (environ 1,2 p.c. en 2003).

2.6 Situation financière

Pour la période 2001-2003, trois ratios financiers sont étudiés: la rentabilité nette des capitaux propres après impôts, la liquidité au sens large et la solvabilité. Le point 2.6.1 analyse brièvement l'évolution de ces ratios. L'analyse de la santé financière des entreprises est complétée par l'application d'un modèle de prévision de défaillance (point 2.6.2).

2.6.1 Ratios financiers

La rentabilité nette des capitaux propres après impôts concerne la capacité des entreprises à générer des bénéfices et donne une indication quant au rendement de l'entreprise pour ses actionnaires, après impôts.

Le ratio de liquidité au sens large exprime la capacité de l'entreprise à mobiliser, dans les délais requis, les moyens de trésorerie lui permettant de faire face à ses engagements à court terme. Un ratio de liquidité au sens large dépassant l'unité correspond à un fonds de roulement net positif.

La solvabilité donne une indication de la capacité de l'entreprise à honorer l'ensemble de ses engagements, à court et à long termes. Ce ratio renseigne également sur le degré d'indépendance de l'entreprise vis-à-vis des apports de fonds extérieurs.

Dans la présentation qui suit, un échantillon constant⁴¹ a été construit, qui reprend toutes les sociétés ayant déposé leurs comptes à la Centrale des bilans en 2001, 2002 et 2003 et dont les résultats répondent aux conditions requises pour le calcul des ratios⁴². La même méthode de calcul - dite de globalisation⁴³ - est appliquée tant pour les ratios des entreprises privées du complexe portuaire liégeois que pour les ratios de l'ensemble des sociétés non financières auxquels il est fait référence à titre d'information.

Les résultats reflètent la situation globale des sociétés et pas uniquement le bilan financier de leurs activités au port de Liège.

⁴¹ Regroupant 143 entreprises, soit 76,1 p.c. de la population, l'échantillon constant concerne, pour l'année 2003, 11.279 ETP, à savoir 90,8 p.c. des effectifs au port de Liège.

⁴² Pour le calcul de la rentabilité, les capitaux propres doivent être strictement positifs et l'ensemble des données correspondre à 12 mois d'exercice. Des précisions à ce sujet figurent à l'annexe 1 du rapport 2002.

⁴³ Dans Vivet D. (2004), "Évolution des résultats et de la structure financière des entreprises en 2003", BNB, *Revue économique*, 2004/4, les deux méthodes du ratio médian et de la globalisation ont été utilisées, appliquées à un échantillon constant. Ici, seule la méthode de la globalisation a été retenue, étant donné qu'il s'agit d'un échantillon de taille limitée, comprenant des secteurs dominés par quelques entreprises. La prudence dans l'analyse de ces résultats est toutefois de rigueur, étant donné la volatilité des chiffres.

TABLEAU 8 RATIOS FINANCIERS DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS DE 2001 À 2003

Secteurs	Rentabilité nette des capitaux propres après impôts (en p.c)			Liquidité au sens large			Solvabilité (en p.c)		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
CLUSTER MARITIME.....	9,0	6,6	10,4	1,14	1,12	1,14	25,3	28,8	28,4
Agents maritimes et expéditeurs.....	17,6	4,5	9,7	1,09	1,09	1,19	17,4	20,0	19,6
Manutention.....	1,5	8,7	11,0	0,86	0,81	0,80	32,3	36,6	37,7
Armateurs.....	19,3	3,5	11,8	1,63	1,62	1,52	22,3	22,6	21,3
Construction et réparation navales....	9,4	0,5	-0,7	2,18	1,79	1,40	41,8	34,2	30,1
Aménagements portuaires et dragage ⁴⁴	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
CLUSTER NON MARITIME.....	5,0	4,2	7,2	1,32	1,18	1,14	46,6	47,1	45,6
COMMERCE.....	1,6	-4,8	2,5	0,98	1,00	1,03	33,4	32,4	37,1
INDUSTRIE.....	4,9	4,2	7,4	1,33	1,16	1,11	46,5	47,1	45,4
Industrie de l'énergie.....	11,6	14,5	24,0	1,00	1,60	1,39	47,4	47,8	44,1
Industrie de la chimie.....	24,7	3,4	-3,0	0,99	1,02	0,83	36,6	37,0	35,5
Industrie des équipements électroniques.....	27,4	0,9	-54,7	1,18	1,25	1,08	16,2	20,9	14,0
Industrie de la métallurgie.....	4,7	-6,8	-6,8	2,26	1,36	1,60	47,0	49,0	48,4
Industrie de la construction.....	-1,9	8,2	7,3	0,62	0,73	0,53	47,8	47,1	46,1
Industrie de l'alimentation.....	-0,4	2,5	1,6	2,32	2,23	2,00	68,9	67,9	60,7
Autres industries.....	11,3	2,7	12,5	1,12	1,13	1,15	23,9	26,9	25,5
TRANSPORTS.....	-3,2	-21,4	-8,7	1,02	0,85	0,79	34,2	28,1	24,9
Transport routier.....	13,3	5,6	-11,0	1,59	1,85	1,29	30,9	40,0	28,6
Autres transports terrestres.....	-3,6	-22,3	-8,6	0,99	0,81	0,76	34,3	27,9	24,8
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES.....	7,2	7,4	5,9	1,62	1,73	1,86	53,1	51,6	52,7
MOYENNE PONDÉRÉE.....	5,0	4,2	7,2	1,32	1,18	1,14	46,5	46,9	45,5
SOCIÉTÉS NON FINANCIÈRES⁴⁵.....	6,4	4,1	7,3	1,21	1,17	1,23	40,4	39,9	40,5

Source: BNB.

⁴⁴ Étant donné la disparition de Henri Brock et ses Fils en 2003, ce secteur est absent de l'échantillon constant.⁴⁵ Ces chiffres sont relatifs à la situation de l'ensemble des sociétés non financières belges, grandes entreprises et PME confondues. Ils ont été recalculés par Vivet D. (2004) et diffèrent donc de ceux publiés dans le rapport 2002.

Après une année mitigée, la rentabilité nette des capitaux propres après impôts s'est considérablement améliorée en 2003 au port liégeois, tant dans les entreprises maritimes que non maritimes (tableau 8). Elle suit ainsi, à peu de choses près, l'évolution constatée pour l'ensemble des sociétés non financières. Seul le secteur de la construction et la réparation navales a vu ce ratio diminuer dans le cluster maritime. La rentabilité des sociétés commerciales a considérablement augmenté (situation à nouveau bénéficiaire chez Belgian Shell), de même que celle des entreprises de l'énergie (ce ratio est passé, chez Electrabel, de 21,6 p.c. en 2002 à 31,5 p.c. l'année suivante) et des autres industries. Par contre, d'importants reculs ont été enregistrés dans la chimie - en raison notamment de l'absorption par Prayon de Europhos, dont la rentabilité atteignait 31,9 p.c. en 2002 -, et dans les équipements électroniques, ainsi que le transport routier. La rentabilité est restée négative dans la métallurgie (-8,1 p.c. chez Cockerill Sambre) et s'est légèrement repliée dans la construction, de même que les autres services logistiques.

Le fonds de roulement net moyen s'est légèrement replié à Liège en 2003, en restant toutefois positif, mais en-deçà du niveau atteint par la moyenne des sociétés non financières. La liquidité au sens large s'est quelque peu renforcée dans le cluster maritime, à l'inverse du cluster non maritime, notamment pour les industries de la construction (baisse chez Gravibéton), de la chimie (baisses chez Imerys et Prayon) et de l'énergie, et les transports terrestres. Ces reculs ont été relativement tempérés par les hausses enregistrées par la métallurgie et les autres services logistiques. Le ratio de liquidité s'est encore renforcé chez Cockerill Sambre, passant de 1,37 en 2002 à 1,65 en 2003, ses créances de court terme augmentant et ses dettes de court terme diminuant.

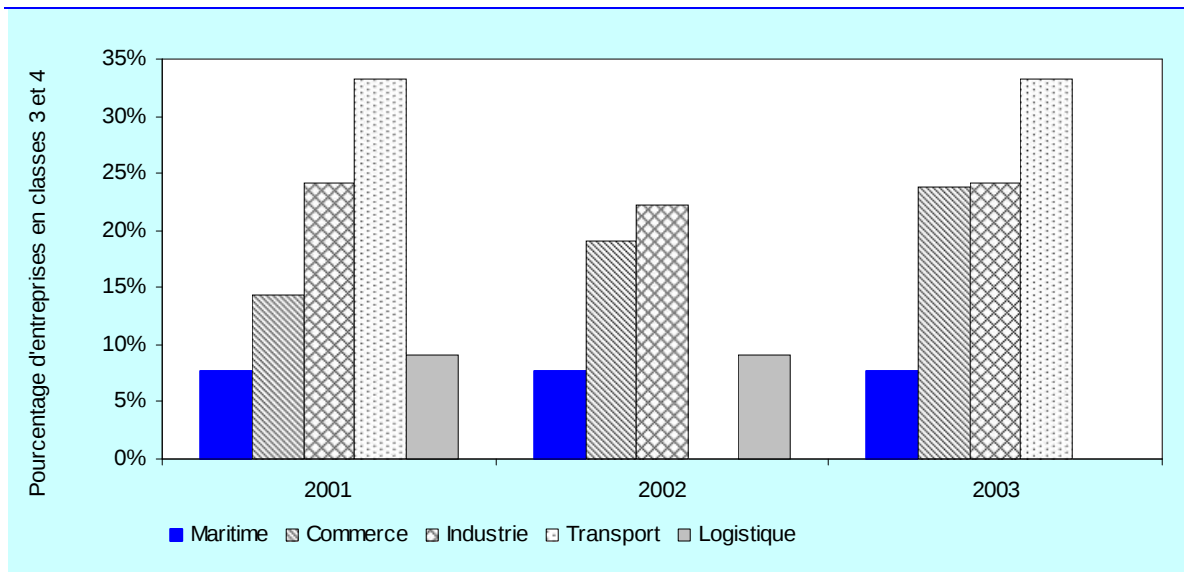
La solvabilité des entreprises liégeoises a cédé 1,4 p.c. mais reste nettement supérieure au score atteint par la moyenne des sociétés non financières. Seule la manutention portuaire a vu sa solvabilité augmenter dans le cluster maritime. Les augmentations enregistrées par le commerce et les autres services logistiques ont été contrebalancées par les reculs relevés auprès de tous les autres secteurs non maritimes, tant dans l'industrie que les transports terrestres. Mais il s'agit de mouvements assez faibles, tant à la hausse qu'à la baisse.

2.6.2 Appréciation de la santé financière

Le modèle de prévision de défaillance utilisé ici s'applique aux entreprises de l'échantillon constant⁴⁶ employant plus de cinq travailleurs. Ce modèle développé par la Banque analyse les différences de profil financier entre deux types d'entreprises: les entreprises non défaillantes et les entreprises défaillantes au cours des trois années suivantes. Est considérée comme défaillante toute entreprise tombant en situation de faillite ou de concordat judiciaire, les autres entreprises étant considérées comme non défaillantes. Le modèle permet de synthétiser tous les aspects de la situation financière d'une entreprise en une seule valeur: le score de risque L, dont la plupart des variables explicatives se présentent sous la forme de ratios financiers.

Le score de risque L atteint par une entreprise permet son classement. Quatre classes de risques sont définies: la classe 1 correspondant aux entreprises saines, la classe 2 aux entreprises neutres, la classe 3 aux entreprises en difficulté et la classe 4 aux entreprises en grande difficulté. Cette classification doit être considérée *ipso facto* comme une indication de la santé financière plutôt que comme une prédiction de faillite au sens propre: les entreprises se trouvant dans les classes 3 et 4 ne sont pas nécessairement destinées à faire faillite mais sont par contre en proie à de sérieux problèmes financiers.

⁴⁶ L'échantillon constant permet d'effectuer des comparaisons d'une année à l'autre, mais peut également influencer de manière positive le résultat de cette analyse. Sa taille réduite induit inévitablement d'importantes variations dans certains pourcentages présentés ici.



Source: BNB.

Le graphique 9 montre l'évolution du profil de risque des entreprises de l'échantillon constant de plus de cinq employés, en fonction de leur appartenance au cluster maritime ou à l'un des segments non maritimes. Les pourcentages présentés ici sont ceux des entreprises considérées comme en difficulté (classes de risque 3 et 4).

Le pourcentage d'entreprises en difficulté a augmenté de 2 p.c. dans le complexe portuaire liégeois en 2003, passant de 17,6 à 19,6 p.c. Il est resté stable dans le cluster maritime, à 7,7 p.c., mais a pris de l'ampleur dans l'industrie (+1,9 points de pourcentage, s'élevant à 24,1 p.c.), les entreprises commerciales (+4,8 points, à 23,8 p.c.) et les transports terrestres (+33,3 points, à 33,3 p.c.⁴⁷). Une diminution du nombre d'entreprises en classes 3 et 4 a par contre été enregistrée par les autres services logistiques (-9,1 points). Dans l'industrie, le recul de 16,7 points enregistré par les autres industries a été compensé par les hausses relevées dans la construction (+4,2 points) et la chimie (+16,7 points).

La proportion d'entreprises offrant un profil financier vulnérable étant structurellement plus élevée pour les PME que pour les grandes entreprises, le constat suivant a pu être établi pour 2003: si le pourcentage de grandes entreprises en difficulté a considérablement diminué par rapport à 2002, soit de 15,9 à 8,7 p.c., ce pourcentage est passé, pour les PME du bassin liégeois, de 21,2 à 42,4 p.c. Le nombre de PME en classes 3 et 4 a donc doublé. Les grandes entreprises établies au port de Liège s'en sortent en outre assez bien par rapport à la moyenne nationale, qui est de 17 p.c. de grandes entreprises en difficulté en 2003. Ce n'est pas le cas des PME liégeoises, puisque le pourcentage de PME en difficulté n'atteint que 20,5 p.c. au niveau national. D'où la nécessité de soutenir la création de PME dans le bassins liégeois. Cette idée, qui figure dans les Actions prioritaires pour l'Avenir wallon, devrait aussi s'orienter vers un soutien actif des PME existantes du bassin liégeois, car elles y semblent financièrement plus vulnérables que dans le reste de la Wallonie⁴⁸.

⁴⁷ Dans le segment des transports terrestres, seules trois entreprises sont retenues dans l'échantillon constant. De tels chiffres s'expliquent par le fait que, depuis 2003, l'une d'entre elles s'est retrouvée dans la catégorie des entreprises en difficulté alors que, l'année précédente, aucune n'y figurait.

⁴⁸ En 2002 et 2003, 23 p.c. des PME wallonnes connaissaient des difficultés financières, d'après les chiffres de la Centrale des bilans. La forte augmentation en pourcentage relevée ici pour les PME vient du déplacement de sept d'entre elles des classes 1 ou 2 vers les classes 3 ou 4. Or, elles n'étaient que sept en classes 3 ou 4 en 2002, d'où le doublement.

En comparant les chiffres obtenus pour 2002 dans le cadre de ce travail avec ceux relevés la même année au niveau national, il apparaît, en première approximation, que certaines industries liégeoises, comme la construction et la chimie, ainsi que le commerce et les autres services logistiques, présentent un profil de risque moins élevé dans le complexe portuaire liégeois qu'au niveau national. Le constat est inverse pour l'industrie de la métallurgie⁴⁹. La situation ne s'est pas améliorée en 2003 pour l'industrie liégeoise, comme le montrent les chiffres ci-dessus.

Ces évolutions sont aussi illustrées par le pourcentage d'emplois (en ETP) des entreprises en classes 3 et 4. En 2003, il s'élevait à 3,3 p.c. dans le cluster maritime (soit +2,7 p.c. par rapport à 2002); 20,1 p.c. dans le commerce (-16 p.c.); 5,5 p.c. dans l'industrie (-0,1 p.c.); 16,1 p.c. dans les transports (+16,1 p.c.) et 0 p.c. dans les autres services logistiques (-15,8 p.c.).

2.7 Évolution du trafic de marchandises au PAL⁵⁰

2.7.1 Évolution générale

TABLEAU 9 PORT AUTONOME DE LIÈGE: TRAFIC FLUVIAL DANS LES PORTS PUBLICS⁵¹

Année	Total du transbordement	Variation par rapport à l'année précédente	
	(en milliers de tonnes)	(en milliers de tonnes)	(en p.c.)
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
2003	14.170,8	-247,7	-1,7

Source: Port Autonome de Liège

En réalisant un trafic de 14.170.820 tonnes, le PAL a enregistré, en 2003, sa seconde meilleure performance absolue en date, avec un repli de 1,7 p.c. par rapport à 2002. Au total, 9.452 navires ont utilisé les infrastructures publiques en 2003, 3.900 unités d'une capacité inférieure à 1.350 tonnes et 5.552 unités d'une capacité égale ou supérieure à 1.350 tonnes. La cargaison moyenne s'est ainsi établie à 1.499 tonnes, en diminution de 45 tonnes par rapport à l'année précédente. En 2004, une reprise importante a été notée, les ports publics du PAL réalisant pour la première fois un trafic de plus de 15 millions de tonnes. De 1993 à 2003, soit en dix ans, la croissance du trafic au PAL a été de 78,1 p.c., ce qui revient à une progression moyenne annuelle de 5,9 p.c.

⁴⁹ Les pourcentages d'entreprises en difficulté relevés pour 2002 dans le port de Liège (présent rapport) et pour la moyenne nationale sont respectivement de 18,2 et 16,4 p.c. dans la métallurgie; 12,5 et 16,9 p.c. dans la construction; 0 et 15,7 p.c. dans la chimie; 19 et 22,8 p.c. dans le commerce et 9,1 et 20 p.c. dans les services aux entreprises. Source: Vivet D. (2004).

⁵⁰ Sources: Port Autonome de Liège et "Annuaire 2004 du Port Autonome de Liège", *Lloyd Special Report*.

⁵¹ À côté de ces chiffres relatifs aux ports publics gérés par le PAL, il faut aussi considérer les trafics réalisés auprès de quais privés (voir point 2.7). Une liste de ces quais est présentée à l'annexe 2

2.7.2 Par mode de transport

Le PAL a coutume de présenter le bilan de ses trafics en référence aux trois modes actifs sur ses quais, à savoir le rail, la route et la voie d'eau.

TABLEAU 10 **PORT AUTONOME DE LIÈGE: TRAFIC TOTAL DANS LES PORTS PUBLICS**
(milliers de tonnes)

Mode	Total 2002	Total 2003	Importance relative en 2003 (en p.c.)
Ferroviaire.....	2.169,9	2.006,6	9,9
Routier	4.089,7	3.996,6	19,8
Fluvial	14.418,5	14.170,8	70,2
Total	20.678,1	20.174,1	100,0

Source: Port Autonome de Liège.

Le contexte de 2003 a été difficile. Cela s'est traduit par un recul des trafics, tous modes de transport confondus, qui se sont néanmoins maintenus, dans les ports publics, au-dessus de la barre des 20 millions de tonnes. Ce mouvement de repli est resté modéré pour le mode fluvial (-1,7 p.c.), moyen pour le mode routier (-2,3 p.c.) et aigu pour le mode ferroviaire (-7,5 p.c.). L'année suivante sera celle de la reprise, pour l'ensemble des modes. La part du fluvial dans le trafic total des ports publics reste supérieure à 70 p.c. Son développement fait partie des objectifs stratégiques mis en avant par l'autorité portuaire et des organismes tels que la MUPoL⁵², le Pôle Transport de Liège, etc.

2.7.3 Détail du mode fluvial

TABLEAU 11 **PORT AUTONOME DE LIÈGE: TRAFIC FLUVIAL DANS LES PORTS PUBLICS - DÉCHARGEMENT ET CHARGEMENT DE MARCHANDISES**
(milliers de tonnes)

	2002	2003	Importance relative en 2003 (en p.c.)
Déchargement.....	10.849,5	10.671,7	75,3
Chargement.....	3.568,9	3.499,1	24,7
Total	14.418,5	14.170,8	100,0
Différence en p.c. par rapport à l'année précédente	7,0	-1,7	

Source: Port Autonome de Liège.

Le tableau 11 se concentre sur le trafic fluvial enregistré par les ports publics liégeois. La part du déchargement dans le total dépasse les trois-quarts, étant donné la nature des activités industrielles du bassin liégeois. En effet, les deux plus importantes industries liégeoises, la métallurgie et la construction, s'approvisionnent généralement en matières premières par la voie d'eau et, pour des raisons de délai de livraison et de qualité des produits finis ou semi-finis, ces derniers repartent le plus souvent par la route ou le rail. La baisse des trafics enregistrée en 2003 s'est répartie entre le chargement et le déchargement.

À côté des infrastructures publiques, la zone portuaire intègre également un ensemble de quais privés (voir annexe 2). Aux chiffres mentionnés jusqu'ici s'ajoutent donc, en 2003, 6,7 millions de tonnes, contre 6,2 millions de tonnes l'année précédente. Le trafic fluvial total -ports publics et privés-

⁵² Association des Manutentionnaires et Usagers du Port de Liège. La MUPoL concentre ses actions sur trois axes: développement du grand port de Liège, développement de la voie d'eau navigable et réflexion sur le potentiel logistique de la région de Liège dans le cadre de sa reconversion.

s'est donc maintenu à 20,9 millions de tonnes en 2003. Le PAL a pu ainsi consolider sa deuxième place en Europe en tant que port intérieur, acquise en 1997, derrière Duisburg et devant Paris, qui ont respectivement totalisé, sur leur voie d'eau, 46,4 et 19,6 millions de tonnes en 2003⁵³.

TABLEAU 12 PORT AUTONOME DE LIÈGE: TRAFIC FLUVIAL DANS LES PORTS PUBLICS - VENTILATION PAR CATÉGORIE DE MARCHANDISES
(milliers de tonnes)

Catégories de marchandises	2002	2003	Évolution 2002- 2003 (en p.c.)	Importance relative en 2003 (en p.c.)
Produits agricoles	89,9	168,5	87,4	1,2
Denrées alimentaires et fourrages	40,7	48,7	19,7	0,3
Combustibles solides	1.919,2	1.759,9	-8,3	12,4
Produits pétroliers.....	3.173,3	3.148,4	-0,8	22,2
Minerais	4.114,4	3.950,3	-4,0	27,9
Produits métallurgiques	954,9	1.027,7	7,6	7,3
Matériaux de construction	4.035,6	3.928,5	-2,7	27,7
Engrais naturels et manufacturés	48,9	53,0	8,4	0,4
Produits chimiques	31,6	40,7	28,8	0,3
Marchandises diverses.....	9,8	45,2	361,2	0,3
Total	14.418,5	14.170,8	-1,7	100,0

Source: Port Autonome de Liège.

L'impact de la décélération d'activité dans la production à chaud d'Arcelor est nettement perceptible: -4 p.c. en 2003 dans les minerais (tableau 12), tendance constatée également pour l'ensemble du trafic fluvial wallon et confirmée en 2004. Les produits pétroliers ont stagné. Les matériaux de construction et les combustibles solides ont par contre rebondi en 2004. La baisse enregistrée par les minerais est une conséquence de la fermeture programmée des activités de phase à chaud d'Arcelor. Celle-ci pourrait, à terme, induire un recul du trafic liégeois de l'ordre de 8 millions de tonnes, rien que sur la voie d'eau.

Les trafics sur le Canal Albert ont, de 2002 à 2003, enregistré une baisse de 17 p.c., alors qu'ils ont connu une légère hausse (de 2 p.c.) sur la Meuse et le canal Juliana. La diminution des importations sidérurgiques via Anvers est la principale explication de ce phénomène. Dans son étude publiée en juillet 2005, le promoteur Shortsea Shipping Vlaanderen pointe les coûts de pilotage et les droits très élevés pour les navires empruntant le Canal Albert.

⁵³ Le complexe portuaire liégeois, avec ses 22,1 millions de tonnes, conserve, en 2004, la seconde place européenne devant Paris, qui annonce 19,6 millions de tonnes. Près de la moitié du trafic fluvial wallon (49 p.c.) a transité au PAL la même année.

3 SYNTHÈSE ET PERSPECTIVES

L'année 2003 a confirmé le repli de l'activité au port de Liège. Malgré le maintien à niveau des trafics, tous modes confondus, le bassin liégeois est en train de vivre un tournant de son histoire. Présente depuis 1823 dans la région, l'industrie de la métallurgie, qui reste centrale et même vitale pour le complexe portuaire liégeois (tonnages les plus importants, milliers d'emplois, etc.), est en crise depuis de nombreuses années. Né en 2002 de la fusion d'Usinor avec les groupes Arbed et Aceralia, Arcelor a annoncé début 2003 ses intentions de mettre un terme à la filière du chaud de Cockerill Sambre, avant la fin de la décennie. Cette décision a déjà eu pour effet la fermeture, en avril 2005, du haut-fourneau numéro 6 de Seraing. Cette entreprise, première au port en termes de valeur ajoutée (VA), d'emploi et d'investissement, a connu l'une des années les plus difficiles de son histoire sur le plan social.

La VA directe au port de Liège a reculé de 10,6 p.c. en 2003, par rapport à 2002, pour redescendre à 1 milliard d'euros. Des baisses importantes ont été enregistrées chez les armateurs, ainsi que dans les industries de la métallurgie, de la construction, de l'énergie et de la chimie, à l'inverse du commerce qui a connu une année plutôt favorable. La VA indirecte a également baissé, de 10,9 p.c. La VA totale, somme des VA directe et indirecte, s'est alors établie à 2 milliards d'euros, soit 0,7 p.c. du PIB belge et 3,2 p.c. du PIB wallon.

L'emploi direct s'est quant à lui replié de 9,5 p.c. de 2002 à 2003, revenant à 12.500 ETP. En cause, les secteurs des armateurs et l'ensemble des industries, à l'exception de l'industrie de l'alimentation. Avec une sous-traitance dont les effectifs ont régressé de 7,7 p.c., l'emploi total a reculé de 8,5 p.c. en 2003, s'établissant à 28.500 ETP, indépendants inclus. Ce total équivaut à 0,8 p.c. de l'emploi intérieur belge et à 2,9 p.c. de l'emploi intérieur wallon. La proportion d'employés, de même que celle des femmes, a poursuivi sa progression, le nombre d'ouvriers diminuant. Parmi les différents niveaux d'études, seuls les universitaires ont bénéficié d'une augmentation des recrutements. La formation s'est concentrée sur un nombre plus limité d'employés, les personnes concernées y consacrant en général plus de temps. La part du coût de la formation dans les frais de personnel est restée proche de l'objectif fixé au niveau national.

L'investissement dans la zone portuaire a régressé de 21,4 p.c. en 2003, à 120,8 millions d'euros. Les baisses les plus notoires ont été relevées dans les industries de la métallurgie, de la construction et de l'alimentation, alors que des hausses significatives ont été notées dans le cluster maritime, la chimie et l'énergie.

Financièrement, le port de Liège offre un bilan sensiblement plus optimiste. Après une année en demi-teinte, la rentabilité nette des capitaux propres après impôts s'est considérablement redressée en 2003, tant dans les entreprises maritimes que non maritimes. Le fonds de roulement net moyen s'est quant à lui légèrement replié, en restant toutefois positif, mais en-deçà du niveau atteint par la moyenne des sociétés non financières belges. La solvabilité des entreprises liégeoises a cédé 1,4 p.c. mais reste nettement supérieure au score atteint par la moyenne des sociétés. Le pourcentage d'entreprises en difficulté a augmenté de 2 p.c. dans le complexe portuaire liégeois en 2003, passant de 17,6 à 19,6 p.c. Les PME connaissent davantage de difficultés financières que les grandes entreprises. Il importe dès lors d'encourager toutes les politiques d'aide aux PME, dont le nombre est important au port de Liège.

Malgré ce bilan socio-économique mitigé et des perspectives assez ternes à moyen terme, le port de Liège doit tirer profit de ses atouts: emplacement au centre de la "banane européenne"; région très attractive pour l'implantation des centres de distribution; localisation exceptionnelle au cœur du réseau de voies navigables le plus dense d'Europe et d'un important carrefour autoroutier; etc. La voie d'eau, longtemps délaissée au profit de la route et du rail, fait depuis quelques années l'objet d'attentions particulières de la part des gouvernements. L'aménagement du réseau fluvial, des écluses et de parcs logistiques comme la plate-forme trimodale TriLogiPort à Hermalle-sous-Argenteau, la coopération entre ports maritimes et intérieurs, la suppression des droits de navigation prévue sur les voies d'eau wallonnes et le vaste plan de redéploiement auquel participe entre autres Arcelor sont autant de réponses concrètes aux craintes ressenties par ceux qui voient en la fermeture de la phase à chaud la perte d'un tiers des tonnages transbordés dans le bassin liégeois et surtout la suppression de 2.700 emplois directs, qui concernerait plus de 7.000 emplois au total, sous-traitance incluse. La Région wallonne, dans son plan d'actions prioritaires pour l'Avenir wallon,

envisage d'aider les PME et de soutenir la création d'activités à haute valeur ajoutée. Le transport et la logistique sont, à cet égard, deux secteurs offrant un potentiel considérable en Wallonie. Ils sont plus que jamais au cœur du dispositif portuaire liégeois. Des "zones franches" sont d'ailleurs prévues par la Région wallonne sur une partie du territoire qu'occupe le port. Les efforts de rattrapage économique consentis par la Région bénéficieront donc directement au bassin liégeois. Mais c'est surtout au PAL que revient la lourde tâche d'accomplir sa reconversion logistique, à travers les projets concrets évoqués ci-dessus et une communication adaptée, dans le but d'y stimuler la création de valeur ajoutée et d'emploi.

Liste des abréviations

AWEX	Agence wallonne à l'exportation
BNB	Banque nationale de Belgique
ETP	Equivalents temps plein
FEDER	Fonds européen de Développement régional
FOREM	Office wallon pour la Formation et l'Emploi
ha	hectare
ICN	Institut des comptes nationaux
INS	Institut national de statistique
IOT	Input-Output Table ou TES (tableau entrées-sorties) en français
km	kilomètre
M.E.T.	Ministère wallon de l'Equipement 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.	pour cent
p.m.	pour mémoire
PIB	Produit intérieur brut
PME	Petites et moyennes entreprises
R&D	Recherche et développement
sa	Société anonyme
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
UWE	Union Wallonne des Entreprises
VA	Valeur ajoutée

ANNEXE 1: RAPPEL MÉTHODOLOGIQUE ET MISE À JOUR

La version complète de la note méthodologique est présentée à l'annexe 1 du rapport 2002⁵⁵.

La présente annexe dresse un bref rappel de cette méthodologie et met en évidence les modifications dont elle a fait l'objet dans la mise à jour, aux niveaux de:

- la dénomination sectorielle et l'échantillon;
- la présentation des effets directs;
- l'estimation des effets indirects.

1 RAPPEL MÉTHODOLOGIQUE

La population des entreprises est constituée d'après la méthode de sélection géographique et fonctionnelle.

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

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

Deux *clusters*⁵⁶ sont envisagés: le cluster maritime et le cluster non maritime. Ce dernier regroupe les segments commerce, industrie, transports et autres services logistiques.

1.1 Sélection et échantillonnage

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

Deux clusters sont envisagés dans le cadre de cette étude:

- Le cluster maritime rassemble les branches d'activité propres aux ports et dont l'existence est essentielle à ces derniers (gestion et maintenance, navigation, transbordement, entreposage, écluses, 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 dépendance étroites et réciproques avec celui-ci (utilisation des infrastructures), en raison de la proximité géographique. Il s'agit notamment:
 - o du 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.);
 - o du segment *industrie* regroupant les secteurs de la métallurgie, de l'énergie, de la chimie, de la construction, de l'alimentation, des équipements électroniques et des autres industries;
 - o du segment *transports* qui comprend les différents modes de transport de marchandises par voie terrestre (route et chemins de fer);
 - o du segment *autres services logistiques* qui regroupe les entreprises assurant un service non spécifiquement maritime de support auprès du port (centres de coordination, bureaux de gestion, activités immobilières, location de véhicules, consultance, services d'entretien, etc.).

L'approche retenue pour la sélection géographique⁵⁷ des entreprises varie selon qu'elles appartiennent à l'un ou l'autre de ces clusters.

⁵⁵ Lagneaux F. (2004), *Importance économique du Port Autonome de Liège: rapport 2002*, BNB, Working Paper n°64 (Document series). Ce rapport est consultable en ligne: voir www.nbb.be.

⁵⁶ 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*. (voir OECD (1999), *Boosting Innovation: The Cluster Approach*, Paris). Depuis l'ouvrage de Porter (1990) *The competitive advantage of nations*, New York, le concept de cluster est devenu un élément central de la politique industrielle.

⁵⁷ La zone portuaire dont il est question figure à l'annexe 2.

L'échantillon a fait l'objet d'une révision pour chaque année sous revue, ce qui entraîne une modification des résultats (voir infra).

1.2 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: elle correspond à la valeur que l'entreprise ajoute à ses *inputs* au cours de l'exercice, par le biais du processus de production, c'est-à-dire à la somme des frais de personnel, des amortissements, de certaines charges d'exploitation et du résultat d'entreprise;
- L'emploi salarié: il s'agit du personnel salarié actif dans les entreprises de la population sous revue. Son évolution est exprimée à partir de la moyenne observée au cours de l'exercice, en équivalents temps plein (ETP);
- L'investissement à prix courants réalisé en actifs fixes: il correspond aux immobilisations corporelles acquises au cours de l'exercice, en ce compris la production immobilisée.

L'évolution à prix constants de la VA et de l'investissement de 2002 à 2003 est mentionnée pour information.

Ces données sont compilées à partir des comptes déposés par les entreprises à la Centrale des bilans.

Pour les entreprises multi-arrondissements, c'est-à-dire celles possédant des succursales dans plusieurs arrondissements, l'emploi est réparti entre ces dernières en fonction des données fournies par l'ICN. Cette information, relative à l'emploi des sièges d'exploitation établis dans la zone portuaire (référence: code INS), est la seule permettant d'isoler ces succursales. Il a dès lors été convenu de calculer leur VA et leur investissement selon le même procédé, à savoir la clé de répartition de l'emploi par succursale.

L'étude présente ensuite, pour les années 2001 à 2003, quelques-unes des dernières évolutions sociales et financières au Port Autonome de Liège (PAL). L'analyse des ratios financiers de rentabilité nette des capitaux propres après impôts, de liquidité au sens large et de solvabilité est complétée par un brève analyse de la santé financière des entreprises des clusters maritime et non maritime, en appliquant un modèle de prévision de défaillance d'entreprises. Ce dernier a fait l'objet d'un article dans la Revue économique⁵⁸.

1.3 Estimation des effets indirects

Le raisonnement qui sous-tend cette partie de l'étude a été largement commenté dans le rapport 2002. Les données de l'ICN permettent d'estimer les effets indirects de l'ensemble de l'activité portuaire sur l'économie belge. 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 effectuent auprès de sous-traitants. Une fois ces estimations connues par branche, la somme est facilement obtenue pour l'ensemble du complexe portuaire liégeois.

L'impact économique global de l'activité portuaire est estimé à partir de la sommation des effets directs et des effets indirects. Ces effets cumulés au niveau d'une branche donnée fournissent une estimation des conséquences économiques d'une éventuelle délocalisation de celle-ci. C'est de cette manière qu'a pu, par exemple, être estimé l'impact global que pourrait avoir, à court terme, la fin des activités de la phase à chaud d'Arcelor à Seraing et Ougrée d'ici 2009.

La présente étude s'intéresse à l'évolution annuelle de l'activité portuaire. Cependant, étant donné que les chiffres permettant le calcul des effets indirects ne sont pas disponibles pour chaque année, il a été convenu de n'en présenter que le résultat total dans le corps du rapport. Une présentation plus détaillée par secteur est proposée à l'annexe 4, pour 1997, 1999, 2000 et 2001, années pour lesquelles ces chiffres sont connus.

L'estimation ne s'arrête pas aux fournisseurs en première ligne (niveau 1) mais remonte aux effets indirects observés en amont sur l'ensemble de la chaîne jusqu'au niveau infini. C'est l'ensemble de ces niveaux qui est retenu dans le total.

⁵⁸ Vivet D. (2004).

Le total des estimations de la VA et de l'emploi indirects est donné à titre indicatif au chapitre 2, pour les années 1997 à 2003.

2 DÉNOMINATION SECTORIELLE ET ÉCHANTILLON: RÉVISION

2.1 Cadre général

Pour rappel, deux clusters sont envisagés dans l'étude de l'activité portuaire belge (cf. supra).

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.

Quelques-unes des branches retenues dans cette étude sont présentées au tableau 13 d'après leur classement NACE-Bel⁵⁹, 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 (codes NACE-Bel à 5 positions). La définition des codes SUT, permettant de simplifier cette classification, revêt une importance particulière dans le calcul des effets indirects.

Le schéma suivi pour la présentation sectorielle des résultats correspond au découpage des branches retenu dans la comptabilité nationale et, à des fins de comparaison avec les résultats des ports maritimes flamands⁶⁰, il a été convenu de présenter le détail des chiffres par secteur. Pour le cluster maritime, les résultats sont répartis désormais entre les Agents maritimes et expéditeurs, la Manutention, les Armateurs, la Construction et la réparation navales, les Aménagements portuaires et le dragage. De même, l'Industrie de l'alimentation, reprise précédemment dans les Industries diverses -dénommées ici Autres industries-, est maintenant isolée. L'industrie de la mécanique de précision est reprise sous la dénomination des Équipements électroniques. Pour le segment Transports, la même démarche de mise en conformité et de clarification a été entreprise. En ce qui concerne les Autres services logistiques, ils sont présentés en une seule ligne.

Le tableau 13 présente, par cluster, quelques branches éligibles pour l'étude du PAL, regroupées en secteurs (voir quatrième colonne). Les branches marquées d'un astérisque sont celles qui, bien qu'a priori classées dans un des quatre segments du cluster non maritime, se retrouvent partiellement, selon ce découpage, dans le cluster maritime.

⁵⁹ La liste complète des branches NACE-Bel de l'étude figure à l'annexe 3.

⁶⁰ Lagneaux F. (2005), *Importance économique des ports maritimes flamands: rapport 2003*, BNB, Working Paper n°69 (Document series).

TABLEAU 13 CLUSTERS ET SECTEURS

Clusters	NACE-Bel	Description des branches d'activité éligibles ⁶¹	Secteurs
Maritime	35.11	Construction et réparation de navires	Construction et réparation navales
	45.241	Travaux de dragage	Aménagements portuaires et dragage
	61.2	Transports fluviaux	Armateurs
	63.111	Manutention portuaire	Manutention
	63.112	Autre manutention	Manutention
	63.121	Entreposage frigorifique	Manutention
	63.122	Autre entreposage	Manutention
	63.220	Services annexes des transports par eau	Manutention
	63.401	Agences d'expédition	Agents maritimes et expéditeurs
	63.402	Affrètement	Agents maritimes et expéditeurs
	63.403	Agences maritimes	Agents maritimes et expéditeurs
	63.404	Agences en douane	Agents maritimes et expéditeurs
	63.405	Intermédiaires du transport	Agents maritimes et expéditeurs
Non maritime			
Commerce	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
Industrie	14	Autres industries extractives	Autres industries
	15	Industries alimentaires	Industrie de l'alimentation
	20	Travail du bois et fabrication d'articles en bois, liège, vannerie et sparterie	Autres industries
	22	Édition, imprimerie, reproduction	Autres industries
	24	Industrie chimique	Industrie de la chimie
	25	Industrie du caoutchouc et des plastiques	Industrie de la chimie
	26	Fabrication d'autres produits minéraux non métalliques	Industrie de la construction
	27	Métallurgie	Industrie de la métallurgie
	28	Travail des métaux	Industrie de la métallurgie
	29	Fabrication de machines et équipements	Industrie de la métallurgie
	31	Fabrication de machines et appareils électriques	Industrie des équipements électroniques
	32	Fabrication d'équipements de radio, télévision et communication	Industrie des équipements électroniques
	35 *	Fabrication d'autres matériels de transport	Autres industries
	37	Récupération de matières recyclables	Autres industries
	40	Production et distribution d'électricité, de gaz, de vapeur et d'eau chaude	Industrie de l'énergie
Transports	45 *	Construction	Industrie de la construction
	60.1	Transports ferroviaires	Autres transports terrestres
Autres services logistiques	60.242	Transports routiers de marchandises	Transport routier
	67	Auxiliaires financiers	Autres services
	70	Activités immobilières	Autres services
	71 *	Location sans opérateur	Autres services
	74	Autres services fournis aux entreprises	Autres services
	75	Administration publique, services collectifs et sécurité sociale obligatoire	Secteur public
	90	Assainissement, voirie et gestion des déchets	Autres services

Source: BNB.

Pour la sélection des entreprises, la même règle s'applique: on distingue deux approches selon que l'activité de l'entreprise entre ou non dans le champ du cluster maritime.

En ce qui concerne les entreprises du cluster non maritime, soit la majeure partie de la population⁶², l'appartenance géographique à la zone portuaire est déterminante. Toutes les entreprises situées dans la zone portuaire stricte

⁶¹ 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 complète figure à l'annexe 3.

sont reprises dans la population, pourvu qu'elles appartiennent à une branche présentant un intérêt pour l'étude⁶³. La définition de la zone portuaire stricte est rappelée à l'annexe 2.

Les entreprises du cluster maritime présentent un lien fonctionnel immédiat avec l'activité du port, mais ne sont pas nécessairement 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 annexe 1 du rapport 2002).

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'INS. Dans la mesure des informations disponibles, toute indication plus précise, telle que l'adresse ou le code postal, relative à l'établissement dans la zone portuaire stricte, est prise en compte.

Le recours à l'enquête est requis pour toute entreprise dont les données individuelles ne sont pas disponibles auprès de la Centrale des bilans ou dans les comptes nationaux.

2.2 Adaptations de l'échantillon

Le cluster maritime liégeois regroupe désormais des entreprises qui ne sont pas établies dans la zone portuaire au sens strict (cf. annexe 2) et qui avaient été attribuées aux ports maritimes flamands au rapport 2002⁶⁴. Il s'agit notamment des Magasins Généraux de Liège, de Meuse et Sambre et de la Somef. Grâce à cette importante correction, la part du cluster maritime passe de 1,3 p.c. de la VA directe au rapport 2002 à 1,9 p.c. dans le présent rapport. C'est une des raisons pour lesquelles le détail par secteur a été instauré pour le cluster maritime.

Les révisions de l'échantillon qui viennent d'être citées ont été entreprises pour chaque année étudiée. L'ensemble de l'échantillon a en effet été mis à jour à l'occasion de la dernière extraction de données effectuée en janvier 2005 auprès de la Centrale des bilans et des comptes nationaux. Cela implique certaines modifications dans les résultats, en comparaison de ceux publiés dans le rapport 2002, tous secteurs et années confondus.

⁶² En 2003, les entreprises non maritimes représentaient 87,2 p.c. de la population, 98,1 p.c. de la VA et 97,4 p.c. de l'emploi du complexe portuaire liégeois.

⁶³ Parmi les branches éligibles pour l'étude, 112 branches NACE-Bel à 5 positions sont effectivement représentées dans la population (voir l'annexe 3).

⁶⁴ Cet ajustement correspond à l'opération menée en parallèle sur les chiffres de l'étude des ports maritimes flamands (rapport 2003). Voir point 2.2 à l'annexe 1 du Working Paper n° 69.

3 PRÉSENTATION DES EFFETS DIRECTS: RÉVISION

L'étude porte tout d'abord sur l'analyse de l'activité propre aux entreprises de la population, soit de leurs effets directs. Elle concerne les résultats en termes de:

- valeur ajoutée à prix courants;
- emploi salarié (ETP);
- investissement à prix courants;
- bilan social;
- situation financière: étude des trois ratios financiers de la rentabilité nette des capitaux propres après impôts, de la liquidité au sens large et de la solvabilité.

Ces deux derniers points ont fait l'objet de quelques révisions, à des fins de clarification et d'enrichissement de l'analyse, laquelle porte sur un échantillon constant⁶⁵ regroupant toutes les sociétés ayant déposé leurs comptes en 2001, 2002 et 2003 et remplissant certaines conditions de qualité pour les rubriques concernées.

- o Sont en effet abordées, en plus de celles déjà étudiées précédemment, les rubriques du bilan social suivantes:

TABLEAU 14 RUBRIQUES DU BILAN SOCIAL: AJOUTS

Travailleurs inscrits au registre du personnel - nombre⁶⁶ à la date de clôture de l'exercice:

- o 1201 Temps plein - hommes
- o 1202 Temps partiel - hommes
- o 1211 Temps plein - femmes
- o 1212 Temps partiel - femmes

Source: BNB.

Un exposé général est prévu pour l'étude du bilan social au chapitre 2. Une présentation complète des chiffres pour les années 2001 à 2003 est fournie à l'annexe 6.

- o Les résultats pour les trois ratios financiers sont présentés au chapitre 2, désormais accompagnés d'une présentation de la santé financière des entreprises d'après le modèle de prévision de défaillance. Les trois ratios sont présentés en un seul tableau, par cluster et par secteur, selon un schéma identique à celui des tableaux de la VA, de l'emploi et de l'investissement. Cette présentation a l'avantage de permettre d'établir des liens entre les évolutions observées pour ces différentes variables. L'approche par la moyenne des données globalisées est toujours privilégiée, la situation financière des secteurs envisagés - à un niveau de détail important - étant dominée par quelques entreprises. Cette approche est également retenue en vue de la comparaison de ces résultats avec ceux des ratios de l'ensemble des sociétés non financières auxquels il est fait référence à titre d'information⁶⁷. L'analyse porte sur l'étude d'un échantillon constant regroupant toutes les sociétés ayant déposé leurs comptes en 2001, 2002 et 2003 et dont les résultats répondent aux conditions requises pour le calcul des ratios⁶⁸.

⁶⁵ L'échantillon constant du bilan social comporte 129 entreprises, soit 68,6 p.c. de la population totale étudiée en 2003. Celui de l'étude des ratios financiers en compte 143, soit 76,1 p.c. de la population totale.

⁶⁶ Il s'agit bien, pour ces rubriques, du nombre de travailleurs et non du nombre d'ETP.

⁶⁷ Dans Vivet D. (2004), les deux méthodes du ratio médian et de la globalisation ont été utilisées, appliquées à un échantillon constant. Ici, seule la méthode de la globalisation est retenue, étant donné qu'il s'agit d'un échantillon de taille limitée, comprenant des secteurs dominés par quelques entreprises. La prudence dans l'analyse de ces résultats est de rigueur, étant donné la volatilité des chiffres.

⁶⁸ Pour le calcul de la rentabilité, les capitaux propres doivent être strictement positifs et l'ensemble des données correspondre à 12 mois d'exercice. Précisions à l'annexe 1 du rapport 2002.

Les trois ratios suivants sont analysés:

- La rentabilité nette des capitaux propres après impôts concerne la capacité des entreprises à générer des bénéfices et donne une indication quant au rendement de l'entreprise pour ses actionnaires, après impôts. Ce ratio divise le résultat net après impôts par les capitaux propres.
- Le ratio de liquidité au sens large exprime la capacité de l'entreprise à mobiliser, dans les délais requis, les moyens de trésorerie lui permettant de faire face à ses engagements de court terme. Il compare le total des actifs réalisables et disponibles (stocks, créances à un an au plus, placements de trésorerie, valeurs disponibles et comptes de régularisation) au passif à court terme (dettes à un an au plus et comptes de régularisation). Un ratio de liquidité au sens large dépassant l'unité correspond à un fonds de roulement net positif.
- La solvabilité donne une indication quant à la capacité de l'entreprise à honorer l'ensemble de ses engagements, à court et long termes. Ce ratio renseigne également quant au degré d'indépendance de l'entreprise par rapport aux apports de fonds extérieurs. Celui-ci est égal au rapport entre les capitaux propres et le total du passif.

Le modèle de prévision de défaillance s'applique aux entreprises de l'échantillon constant employant plus de cinq travailleurs (il s'agit de 102 entreprises en 2003, soit 71,3 p.c. de la population de l'échantillon constant, qui en compte 143 dans la partie financière de l'étude). Ce modèle développé par la Banque utilise les informations disponibles dans les comptes annuels déposés à la Centrale des bilans et analyse les différences de profil financier entre deux types d'entreprises: les entreprises non défaillantes et les entreprises défaillantes au cours des trois années suivantes. Un critère juridique permet de définir la défaillance: est considérée comme défaillante toute entreprise tombant en situation de faillite ou de concordat judiciaire, les autres entreprises étant considérées comme non défaillantes.

La technique économétrique utilisée est la régression logistique. Le modèle permet de synthétiser tous les aspects de la situation financière d'une entreprise en une seule valeur: le score de risque L, dont la plupart des variables explicatives sont formulées comme des ratios financiers. Sur la base du score de risque L obtenu, l'entreprise est classée.

Quatre classes de risques ont été définies:

- § la classe 1 correspondant aux entreprises saines, dont la probabilité de défaillance dans les trois ans est pratiquement nulle;
- § la classe 2 qui rassemble les entreprises neutres, dont la probabilité de défaillance dans les trois ans est comparable à la moyenne;
- § la classe 3 regroupant les entreprises en difficulté, dont la probabilité de défaillance dans les trois ans est de 3 à 4 fois supérieure à la moyenne;
- § et la classe 4 qui rassemble les entreprises en grande difficulté, dont la probabilité de défaillance dans les trois ans est de plus de 10 fois supérieure à la moyenne.

Cette classification doit être considérée *ipso facto* comme une indication de la santé financière plutôt que comme une prédiction de faillite au sens propre: les entreprises se trouvant dans les classes 3 et 4 ne sont pas nécessairement destinées à faire faillite mais sont par contre en proie à de sérieux problèmes financiers⁶⁹.

⁶⁹ Pour de plus amples informations, se reporter à Vivet D. (2004).

4 ESTIMATION DES EFFETS INDIRECTS: RÉVISION

Les données de l'ICN⁷⁰ permettent d'estimer les effets indirects de l'activité portuaire sur l'économie belge. 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 leurs fournisseurs ou des prestations de leurs sous-traitants.

L'impact économique global de l'activité portuaire peut être estimé à partir de la sommation des effets directs et des effets indirects. Ces effets cumulés au niveau d'une branche donnée fournissent une estimation des conséquences économiques d'une éventuelle délocalisation de celle-ci. Il s'agit, dans la présente étude, de ce qu'il convient d'appeler la VA totale et l'emploi total.

La mise à jour 2003 s'intéresse à l'évolution annuelle de l'activité portuaire. Cependant, étant donné que les chiffres permettant le calcul des effets indirects ne sont pas disponibles pour chaque année, il a été convenu de n'en présenter que le résultat global dans le corps du rapport, avec une distinction par cluster. Une présentation plus détaillée par secteur est proposée à l'annexe 4 pour les seules années où les données de base sont disponibles, à savoir 1997, 1999, 2000 et 2001.

La méthodologie de ces calculs est détaillée dans le Working Paper n°67⁷¹. Cette recherche fait apparaître que la méthode des coefficients techniques et celle des degrés de dépendance produisent, sous certaines conditions, des résultats comparables. Il n'est par ailleurs pas évident que le recours aux derniers tableaux des ressources et emplois (SUT) donne des résultats meilleurs que les tableaux input-output (IOT), moins fréquemment mis à jour mais plus précis. Par mesure de prudence, une approche mixte semble plus appropriée: l'estimation des effets indirects se base donc sur la moyenne entre les résultats obtenus par le SUT et par l'IOT. La marge d'erreur est limitée, autant que faire se peut. Il s'agit en effet d'estimations, ce qui implique la plus grande prudence dans leur interprétation. Les valeurs fournies par cette approche mixte sont en moyenne plus élevées que celles obtenues par l'application de l'IOT de 2000. Afin d'attirer l'attention du lecteur tout au long du rapport sur les précautions à prendre dans leur interprétation, les estimations sont mentionnées en italique pour chaque année, hormis pour l'année 2000 pour laquelle toutes les informations sont disponibles.

Les résultats des effets indirects ont par conséquent été modifiés comparativement à ceux du rapport 2002, et particulièrement pour l'emploi indirect auquel a été adjointe l'estimation de la sous-traitance indépendante. Les raisons suivantes expliquent ces modifications:

- il a été convenu de considérer la moyenne des résultats obtenus selon les approches SUT et IOT, dont les résultats diffèrent également selon qu'il s'agit de l'angle "taux de dépendance" ou "coefficients techniques". L'IOT donnant en moyenne des résultats inférieurs à ceux des SUT, le total des effets indirects est généralement inférieur lorsqu'on opte pour cette moyenne;
- afin d'évaluer l'impact global de l'emploi salarié direct des entreprises étudiées sur l'ensemble de l'économie, l'emploi des indépendants a été intégré à l'estimation des effets indirects: les chiffres de l'emploi indirect sont donc environ 20 p.c. supérieurs à ceux présentés dans le rapport 2002. Le calcul de la VA indirecte tient compte de cette base révisée. L'emploi salarié indirect est renseigné dans le texte à titre de comparaison pour l'année 2003;
- les derniers SUT appliqués (versions 2000 et 2001) présentent de profonds changements par rapport aux SUT antérieurs, auxquels on avait jusqu'alors recouru dans le cadre de cette étude. Pour les versions précédentes (1995, 1997 et 1999), en vue de l'initialisation des emplois intermédiaires, on recourait aux clés de répartition calculées d'après l'enquête structurelle de 1995. Ces clés de répartition définissent de quelle manière la consommation intermédiaire des branches d'activité se répartit entre produits (les

⁷⁰ Les tableaux des ressources et emplois, publiés par l'ICN, sont le plus souvent désignés par l'acronyme anglais SUT (Supply and Use Tables). 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 (à deux positions). Pour l'estimation des effets indirects, ce sont les derniers chiffres publiés par l'ICN (SUT de 1997, 1999, 2000 et 2001) et le Bureau fédéral du Plan (IOT de 1995 et 2000) qui sont utilisés pour chaque année. À l'annexe 4, le détail de ces résultats est présenté par secteur pour les années 1997, 1999, 2000 et 2001.

⁷¹ Coppens F. (2005), *Indirect effects: a formal definition and degrees of dependency as an alternative to technical coefficients*, BNB, Working Paper n°67 (Research series).

inputs). À partir de la version 2000 du SUT, le même raisonnement est tenu, mais en partant de l'enquête structurelle de 2000. Ces changements structurels ont été incorporés aux SUT de 2000 et 2001⁷². Leur effet est néanmoins atténué en raison de la prise en compte des valeurs fournies par les IOT du Bureau fédéral du Plan⁷³;

- la population envisagée a été revue, comme déjà indiqué supra.

Comme précédemment, l'estimation ne s'arrête pas aux fournisseurs en première ligne (niveau 1) mais remonte aux effets indirects observés sur l'ensemble de la chaîne en amont, jusqu'au niveau infini. C'est l'ensemble de ces niveaux qui est retenu dans le total.

Le total des estimations de la VA et de l'emploi indirects est donné à titre indicatif au chapitre 2, pour les années 1997 à 2003, moyennant certaines hypothèses développées dans l'annexe 1 du rapport 2002.

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). Par souci de cohérence et 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 ouvrées annuellement en moyenne par employé sur le nombre d'heures ouvrées annuellement par ETP. En 2003, le facteur d'équivalence calculé fin mars 2005 pour le Bilan social de 2003⁷⁴ est de 0,9009. Un employé belge travaille donc en moyenne, compte tenu des différents régimes à temps partiel existants, l'équivalent de 90,09 p.c. d'un temps plein.

Partant de données plus récentes que dans le rapport 2002 (voir supra), les résultats en effets indirects sont légèrement différents dans la présente étude.

⁷² Parmi ces changements: le holding pétrochimique Petrofina a été déplacé de la branche NACE 51 (commerce de gros et intermédiaires de commerce) vers la branche 23 (cokéfaction, raffinage de pétrole et industrie nucléaire), ce qui se manifeste clairement au niveau du glissement qui s'est opéré entre ces deux branches dans l'approvisionnement en pétrole brut et en autres produits chimiques de base; la branche 24 (industrie chimique) consomme 46 p.c. d'*inputs* en plus, ce qui a eu un effet considérable sur l'utilisation des *inputs* les plus importants pour cette industrie, à savoir les autres produits chimiques de base et les matières plastiques et caoutchoucs non raffinés.

⁷³ L'analyse empirique présentée dans le Working Paper n°67 montre en effet que les IOT fournis par le Bureau fédéral du Plan produisent en moyenne des résultats inférieurs à ceux des SUT.

⁷⁴ Heuse et Delhez (2004).

ANNEXE 2: ZONE PORTUAIRE

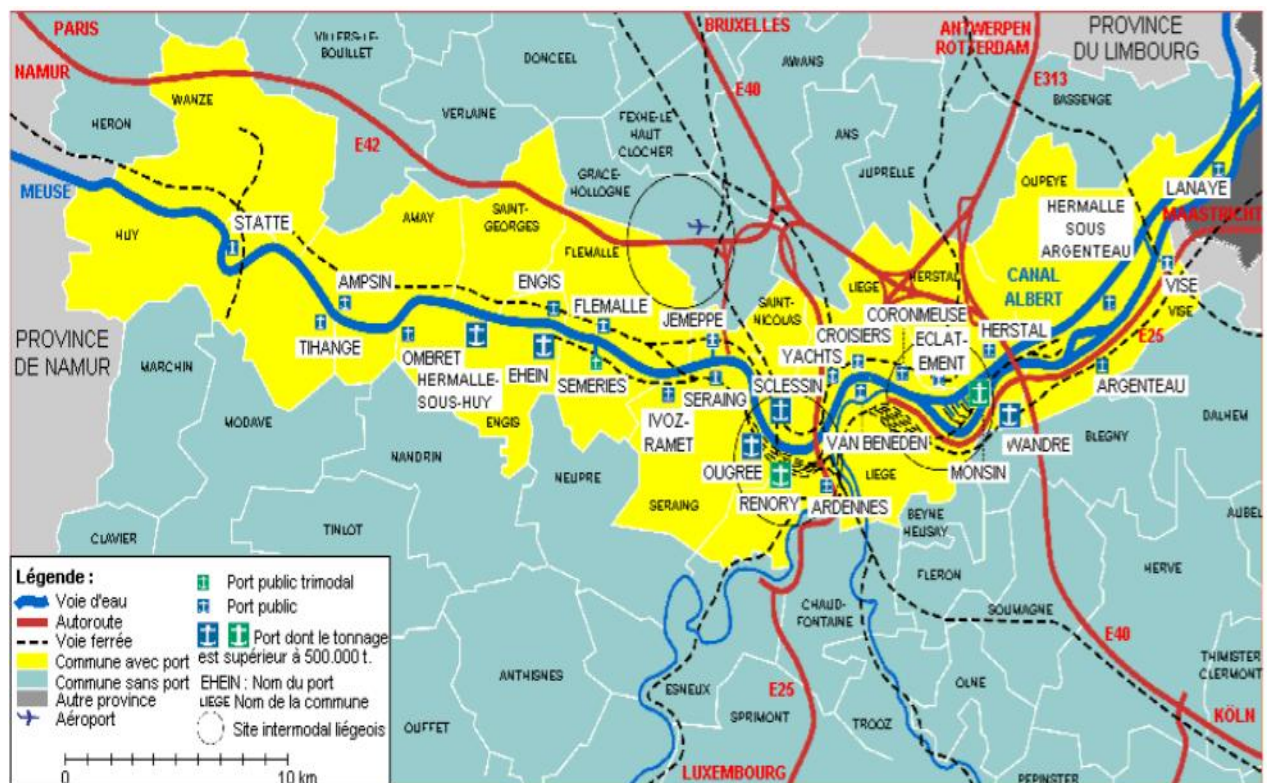
Cette zone longe la Meuse de Huy à Visé et le Canal Albert de Liège à Lanaye.

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 des Yachts, Croisiers-Cheravoie, Coronmeuse, Eclatement, Monsin, port pétrolier de Wandre, Herstal, 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: Bouygues Béton Amay, Carmeuse, CBR, CMI, Cockerill Sambre, CTB, Dumont Wauthier, Electrabel, la Gravière d'Amay, Holcim, Imerys Belgique, le groupe Portier (Gravibéton, Prefer, Eucotrans, Terminal E.C.E.), Prayon Rupel et la Raffinerie Tirlémontoise.

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-BEL⁷⁵

TABLEAU 15 LISTE DES BRANCHES

SUT	NACE-BEL	Cluster	Secteur	Définition
14A1	14212	IN	AI	Extraction de graviers
15F1	15610	IN	VO	Meuneries
15I1	15830	IN	VO	Fabrication de sucre
20A1	20300	IN	AI	Fabrication de charpentes et de menuiseries
22B1	22220	IN	AI	Autre imprimerie
22B1	22240	IN	AI	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
26A1	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	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	Etirage 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
31A1	31623	IN	MP	Fabrication d'autres matériels électriques n.d.a.
35A1	35110	MA	SB	Construction et réparation de navires
35A1	35200	IN	AI	Construction de matériel ferroviaire roulant
37A1	37100	IN	AI	Récupération de matières métalliques recyclables
37A1	37200	IN	AI	Récupération de matières non métalliques recyclables
40A1	40110	IN	EN	Production d'électricité
40A1	40130	IN	EN	Distribution et commerce d'électricité
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
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

⁷⁵ Il s'agit des branches NACE-Bel à 5 positions figurant dans les comptes nationaux: version Rév. 1.1, d'application depuis 2003.

SUT	NACE-BEL	Cluster	Secteur	Définition
45D1	45331	IN	CS	Installation de systèmes de chauffage, de climatisation et de ventilation
45D1	45332	IN	CS	Autres travaux de plomberie
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	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	51871	CO	CO	Commerce de gros de matériel électrique et électronique, y compris le matériel d'installation
51A1	51872	CO	CO	Commerce de gros de fournitures et d'équipements divers pour l'industrie et de matériels de transport autres que autos, cycles et motocycles
51A1	51873	CO	CO	Commerce de gros de fournitures et d'équipements divers pour le commerce et les services n.d.a.
52A1	52461	CO	CO	Commerce de détail de quincaillerie, peintures et matériaux de construction (y compris les bricocenters) avec une surface de vente de moins de 400 m2
52A1	52481	CO	CO	Commerce de détail de combustibles solides et liquides
52A1	52482	CO	CO	Commerce de détail d'articles de sport et de matériel de camping
52A1	52487	CO	CO	Commerce de détail d'équipements de bureau et d'ordinateurs
52A1	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	WE	Transports routiers de marchandises
61A1	61100	MA	RE	Transports maritimes et côtiers
61B1	61200	MA	RE	Transports fluviaux
63B1	63111	MA	GO	Manutention portuaire
63B1	63112	MA	GO	Autre manutention
63B1	63122	MA	GO	Autre entreposage
63B1	63220	MA	GO	Services annexes des transports par eau
63B1	63401	MA	SE	Agences d'expédition
63B1	63402	MA	SE	Affrètement
63B1	63403	MA	SE	Agences maritimes
63B1	63404	MA	SE	Agences en douane
63B1	63405	MA	SE	Intermédiaires du transport
64B1	64200	TR	TP	Télécommunications
67A1	67201	LO	AD	Agents et courtiers d'assurances
70A1	70111	LO	AD	Promotion immobilière de logements
70A1	70201	LO	AD	Location d'habitations, à l'exclusion des logements sociaux
70A1	70203	LO	AD	Location d'immeubles non résidentiels
70A1	70311	LO	AD	Agences immobilières et intermédiaires en achat, vente et location de biens immobiliers
71A1	71100	LO	AD	Location de véhicules particuliers et de véhicules utilitaires légers (max. 3,5t)
71A1	71210	LO	AD	Location d'autres matériels de transport terrestre
71A1	71220	MA	RE	Location de navires
74A1	74131	LO	AD	Bureau d'étude de marché
74B1	74142	LO	AD	Autres conseils pour les affaires et le management
74B1	74151	LO	AD	Activités de gestion et d'administration de holdings
74B1	74152	LO	AD	Centres de coordination
74C1	74203	LO	AD	Etudes techniques et activités d'ingénierie
74C1	74302	LO	AD	Autres essais et analyses techniques
74C1	74401	LO	AD	Agences de publicité

SUT	NACE-BEL	Cluster	Secteur	Définition
74F1	74700	LO	AD	Nettoyage industriel
74F1	74879	LO	AD	Autres services aux entreprises n.d.a.
75A3	75116	LO	PU	Intercommunales à vocation générale
90A1	90010	LO	AD	Collecte et traitement des eaux usées
90A1	90021	LO	AD	Ramassage, déversement et traitement des déchets des ménages, des entreprises, agricoles et débris de construction ou démolition

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	Industrie de l'énergie
ID	Industries diverses
ME	Industrie de la métallurgie
MP	Industrie des équipements électroniques
TP	Transports

ANNEXE 4: VENTILATION DES EFFETS INDIRECTS PAR SECTEUR: 1997, 1999, 2000 ET 2001

1. VALEUR AJOUTÉE

TABLEAU 16 **VA INDIRECTE DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS**
EN 1997, 1999, 2000 ET 2001
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	1997	1999	2000	2001
CLUSTER MARITIME	25,8	36,3	43,9	36,8
Agents maritimes et expéditeurs.....	9,6	13,1	17,3	9,7
Manutention.....	13,3	19,8	24,1	19,9
Armateurs.....	0,6	0,1	1,4	5,9
Construction et réparation navales	0,3	0,6	0,5	0,5
Aménagements portuaires et dragage	2,1	2,7	0,7	0,8
CLUSTER NON MARITIME	915,9	961,1	1.086,0	1.088,8
COMMERCE	28,8	50,5	75,6	56,1
INDUSTRIE	803,6	790,1	880,6	897,7
Industrie de l'énergie	62,8	60,1	66,9	96,1
Industrie de la chimie.....	50,6	42,4	75,6	83,8
Industrie des équipements électroniques	9,2	3,3	5,3	6,0
Industrie de la métallurgie	483,5	476,8	548,7	534,9
Industrie de la construction	136,5	149,3	131,6	118,5
Industrie de l'alimentation.....	46,9	46,5	39,9	42,6
Autres industries	14,0	11,8	12,5	15,8
TRANSPORTS	2,3	2,8	2,5	2,0
Transport routier.....	2,0	2,3	2,1	1,7
Autres transports terrestres	0,4	0,4	0,4	0,3
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES....	55,5	81,4	83,5	96,2
VALEUR AJOUTÉE INDIRECTE .	915,9	961,1	1.086,0	1.088,8

Source: BNB.

2. EMPLOI SALARIÉ

**TABEAU 17 EMPLOI INDIRECT DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS
EN 1997, 1999, 2000 ET 2001
(ETP)**

Secteurs	1997	1999	2000	2001
CLUSTER MARITIME	500	718	880	682
Agents maritimes et expéditeurs	200	286	313	153
Manutention	255	397	442	358
Armateurs	7	0	93	137
Construction et réparation navales.....	9	12	12	13
Aménagements portuaires et dragage	30	24	19	21
CLUSTER NON MARITIME	14.511	14.744	17.680	16.559
COMMERCE.....	384	582	730	492
INDUSTRIE.....	12.747	12.573	15.088	14.424
Industrie de l'énergie	1.541	1.495	1.274	1.564
Industrie de la chimie	927	966	1.551	1.529
Industrie des équipements électroniques	122	82	109	106
Industrie de la métallurgie	7.698	7.525	9.764	8.760
Industrie de la construction	1.817	1.920	1.826	1.773
Industrie de l'alimentation	426	394	374	396
Autres industries.....	217	192	190	297
TRANSPORTS	46	43	37	29
Transport routier	39	36	30	24
Autres transports terrestres.....	6	7	7	5
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	834	827	945	932
EMPLOI INDIRECT	14.511	14.744	17.680	16.559

Source: BNB.

ANNEXE 5: VENTILATION DES RÉSULTATS D'APRÈS LA TAILLE DES ENTREPRISES EN 2003

TABLEAU 18 **RÉSULTATS VENTILÉS D'APRÈS LA TAILLE DES ENTREPRISES**

Secteurs	Nombre d'entreprises		Valeur ajoutée (en millions d'euros)		Emploi (en ETP)		Investissements (en millions d'euros)	
	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME
CLUSTER MARITIME.....	10	14	15,4	4,0	243	86	3,7	0,7
Agents maritimes et expéditeurs	5	3	3,8	0,8	50	13	0,9	0,0
Manutention	3	4	8,9	2,4	141	55	2,6	0,6
Armateurs	1	5	2,3	0,2	41	4	0,1	0,0
Construction et réparation navales.....	1	2	0,4	0,7	11	15	0,1	0,1
Aménagements portuaires et dragage.....	0	0	0,0	0,0	0	0	0,0	0,0
CLUSTER NON MARITIME	64	100	957,4	33,3	11.464	550	107,5	8,4
COMMERCE	13	34	74,0	6,0	507	134	3,2	2,3
INDUSTRIE	39	38	844,2	19,5	10.559	305	94,0	2,4
Industrie de l'énergie.....	3	0	113,2	0,0	982	0	7,2	0,0
Industrie de la chimie.....	6	5	87,8	0,6	994	11	22,7	0,3
Industrie des équipements électroniques.....	2	0	2,8	0,0	98	0	0,1	0,0
Industrie de la métallurgie.....	9	3	436,9	1,2	6.783	20	38,1	0,1
Industrie de la construction...	15	19	155,2	9,0	1.374	169	19,8	1,6
Industrie de l'alimentation	1	1	39,5	1,1	177	17	4,2	0,1
Autres industries	3	10	8,9	7,6	151	87	1,8	0,2
TRANSPORTS	1	7	2,5	5,5	45	90	1,6	3,3
Transport routier.....	0	6	0,0	5,4	0	90	0,0	3,3
Autres transports terrestres....	1	1	2,5	0,0	45	0	1,6	0,0
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	11	21	36,8	2,3	354	22	8,6	0,3
TOTAL EFFETS DIRECTS	74	114	972,8	37,4	11.707	636	111,2	9,1

Source: BNB.

ANNEXE 6: BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ: 2001 - 2003

TABLEAU 19

BILAN SOCIAL EN 2001 PAR SECTEUR

Secteurs	NOMBRE MOYEN DE SALARIÉS												Frais de personnel (2)				Intérimaires				Mis à disposition					
	Nombre		Heures prestées (1)				total		temps plein		temps partiel		total		nombre		heures prestées (1)		coût (2)		nombre		heures prestées (1)		coût (2)	
	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	temps plein	temps partiel	total	1001	1002	1003	1011	1012	1013	1021	1022	1023	1501	1511	1521	1512	1502	1512	1522				
CLUSTER MARITIME	289	9	295	0,5	0,0	0,5																				
	289	9	295	0,5	0,0	0,5																				
	68	3	69	0,1	0,0	0,1																				
	157	3	159	0,2	0,0	0,2																				
	53	3	55	0,1	0,0	0,1																				
Construction et réparation navales	12	0	12	0,0	0,0	0,0																				
CLUSTER NON MARITIME	12.962	282	13.155	18,8	0,3	19,1																				
COMMERCE	425	48	455	0,7	0,0	0,7																				
INDUSTRIE	12.123	217	12.274	17,4	0,2	17,6																				
Industrie de l'énergie	1.190	55	1.233	1,6	0,1	1,7																				
Industrie de la chimie	962	20	976	1,6	0,0	1,6																				
Industrie des équipements électroniques	122	11	132	0,2	0,0	0,2																				
Industrie de la métallurgie	7.850	65	7.893	11,1	0,1	11,1																				
Industrie de la construction	1.578	48	1.610	2,3	0,0	2,4																				
Industrie de l'alimentation	198	5	200	0,3	0,0	0,3																				
Autres industries	224	13	230	0,4	0,0	0,4																				
TRANSPORTS	49	4	52	0,1	0,0	0,1																				
Transport routier	6	0	6	0,0	0,0	0,0																				
Autres transports terrestres	43	3	46	0,1	0,0	0,1																				
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	365	14	374	0,6	0,0	0,6																				
Total	13.251	291	13.450	19,3	0,3	19,6																				

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 19 (SUITE) BILAN SOCIAL EN 2001 PAR SECTEUR

Secteurs	NOMBRE DE SALARIÉS A LA DATE DE CLOTURE										FORMATIONS				
	Hommes					Femmes					Nombre				
	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	total (en ETP)	employés	ouvriers	nombre	heures (1)	coût (2)
1051		1052	1053	1201	1202	1203	1211	1212	1213	1343	1323	5801	5802	5803	
CLUSTER MARITIME	290	8	295	253	2	254	37	6	41	119	167	15	0,00	0,0	
MARITIME	290	8	295	253	2	254	37	6	41	119	167	15	0,00	0,0	
Agents maritimes et expéditeurs	67	3	69	44	1	45	23	2	24	63	2	2	0,00	0,0	
Manutention	159	2	161	151	0	151	8	2	9	36	125	0	0,00	0,0	
Armateurs	52	2	54	46	0	46	6	2	8	20	30	13	0,00	0,0	
Construction et réparation navales	12	0	12	11	0	11	0	0	0	1	11	0	0,00	0,0	
CLUSTER NON MARITIME	12.489	282	12.679	11.541	80	11.592	948	202	1.087	4.608	7.629	6.800	0,30	13,9	
COMMERCE	435	50	467	335	17	346	99	33	121	278	176	21	0,00	0,0	
INDUSTRIE	11.638	213	11.783	10.846	52	10.878	793	161	905	4.115	7.247	6.662	0,29	13,7	
Industrie de l'énergie	1.147	50	1.185	1.006	10	1.014	142	40	171	862	132	673	0,02	1,3	
Industrie de la chimie	1.017	22	1.030	909	6	912	108	16	118	372	638	547	0,01	0,6	
Industrie des équipements électroniques	132	0	132	98	0	98	34	0	34	56	73	49	0,00	0,1	
Industrie de la métallurgie	7.278	74	7.329	6.914	22	6.928	364	53	401	2.294	4.955	4.767	0,24	10,5	
Industrie de la construction	1.645	50	1.677	1.536	10	1.541	109	40	136	414	1.158	508	0,01	0,8	
Industrie de l'alimentation	193	5	196	175	1	176	18	3	20	65	118	98	0,00	0,3	
Autres industries	226	13	233	208	4	209	19	9	24	51	173	19	0,00	0,0	
TRANSPORTS	51	4	54	46	3	49	5	1	6	21	33	33	0,00	0,1	
Transport routier	8	0	8	6	0	6	2	0	2	4	4	0	0,00	0,0	
Autres transports terrestres	43	4	46	41	3	43	3	1	3	18	28	33	0,00	0,1	
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	365	15	375	314	8	319	51	7	56	195	173	84	0,00	0,1	
Total	12.780	290	12.974	11.794	82	11.845	985	208	1.129	4.728	7.796	6.815	0,30	13,9	

Source: BNB.

TABLEAU 19 (SUITE)

BILAN SOCIAL EN 2001 PAR SECTEUR

Secteurs	FORMATIONS		ENTREES				SORTIES								
	Femmes	heures (1)	coût (2)	Nombre	Durée	Hommes	Femmes				Nombre				Durée
	nombre	5812	5813	2053	2103	2203	2213	supérieur	univer- sitaire	primaire	secon- daire	supérieur	univer- sitaire	(en ETP)	indéter- minée
	5811														

Source: BNB.

TABLEAU 20 BILAN SOCIAL EN 2002 PAR SECTEUR

Secteurs	NOMBRE MOYEN DE SALARIÉS										Frais de personnel (2)						Intérimaires			Mis à disposition		
	Nombre		Heures prestées (1)				Frais de personnel (2)				Intérimaires		Mis à disposition		Frais de personnel (2)		Intérimaires		Mis à disposition		Frais de personnel (2)	
	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	temps plein	temps partiel	total	temps plein	temps partiel	total	total	nombre	heures prestées (1)	coût (2)	nombre	heures prestées (1)	coût (2)	nombre	heures prestées (1)	coût (2)	nombre	heures prestées (1)	coût (2)
	1001	1002	1003	1011	1012	1013	1021	1022	1023	1501	1511	1502	1512	1521	1512	1522						
CLUSTER MARITIME	272	10	279	0,4	0,0	0,4	11,3	0,3	11,7	30	0,06	0	0,00	1,2	0,00	0,0						
MARITIME	272	10	279	0,4	0,0	0,4	11,3	0,3	11,7	30	0,06	0	0,00	1,2	0,00	0,0						
Agents maritimes et expéditeurs	59	4	61	0,1	0,0	0,1	2,8	0,1	3,0	0	0,00	0	0,00	0,0	0,00	0,0						
Manutention	155	4	158	0,2	0,0	0,2	6,1	0,1	6,2	13	0,02	0	0,00	0,4	0,00	0,0						
Armateurs	46	3	49	0,1	0,0	0,1	2,0	0,1	2,1	5	0,01	0	0,00	0,2	0,00	0,0						
Construction et réparation navales	12	0	12	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	0,4	11	0,02	0	0,00	0,5	0,00	0,0						
CLUSTER NON MARITIME	12.726	320	12.944	18,6	0,3	18,9	672,1	12,6	684,8	423	0,73	11	0,02	18,9	0,02	0,7						
COMMERCE	438	53	472	0,7	0,1	0,8	17,7	1,2	18,8	27	0,05	0	0,00	0,9	0,00	0,0						
INDUSTRIE	11.867	247	12.038	17,2	0,3	17,4	633,8	10,8	644,5	358	0,60	9	0,02	16,3	0,02	0,7						
Industrie de l'énergie	1.089	55	1.132	1,5	0,0	1,5	101,6	3,6	105,2	13	0,02	0	0,00	0,5	0,00	0,0						
Industrie de la chimie	963	23	978	1,6	0,0	1,6	55,4	0,8	56,2	99	0,19	0	0,00	5,2	0,00	0,0						
Industrie des équipements électroniques	114	5	119	0,2	0,0	0,2	5,7	0,1	5,8	0	0,00	0	0,00	0,0	0,00	0,0						
Industrie de la métallurgie	7.707	81	7.761	10,9	0,1	11,0	370,6	3,3	374,0	164	0,24	7	0,01	6,9	0,01	0,6						
Industrie de la construction	1.576	60	1.617	2,4	0,1	2,4	78,5	2,3	80,8	64	0,12	0	0,00	2,9	0,00	0,0						
Industrie de l'alimentation	187	8	193	0,3	0,0	0,4	13,4	0,4	13,7	4	0,01	0	0,00	0,2	0,00	0,0						
Autres industries	231	15	239	0,3	0,0	0,4	8,5	0,3	8,8	12	0,02	2	0,00	0,6	0,00	0,1						
TRANSPORTS	51	4	54	0,1	0,0	0,1	2,1	0,2	2,3	0	0,00	0	0,00	0,0	0,00	0,0						
Transport routier	8	0	9	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,3	0	0,00	0	0,00	0,0	0,00	0,0						
Autres transports terrestres	42	4	45	0,1	0,0	0,1	1,8	0,2	2,0	0	0,00	0	0,00	0,0	0,00	0,0						
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	370	17	380	0,6	0,0	0,6	18,6	0,5	19,1	39	0,08	2	0,00	1,7	0,00	0,0						
Total	12.998	331	13.223	19,0	0,3	19,3	683,5	13,0	696,4	453	0,79	11	0,02	20,1	0,02	0,7						

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 20 (SUITE)

BILAN SOCIAL EN 2002 PAR SECTEUR

Secteurs	NOMBRE DE SALARIÉS A LA DATE DE CLOTURE										FORMATIONS				
	Nombre					Hommes					Femmes				
	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	total (en ETP)	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	employés	ouvriers
	1051	1052	1053	1201	1202	1203	1211	1212	1213	1343	1323	5801	5802	5803	coût (2)
CLUSTER MARITIME	269	18	281	232	9	238	37	9	43	115	161	12	0,00	0,0	
MARITIME	269	18	281	232	9	238	37	9	43	115	161	12	0,00	0,0	
Agents maritimes et expéditeurs	58	4	60	37	1	38	21	3	23	55	1	2	0,00	0,0	
Manutention	155	10	162	144	7	149	11	3	13	38	124	0	0,00	0,0	
Armateurs	46	3	48	41	0	41	5	3	7	20	26	10	0,00	0,0	
Construction et réparation navales	11	0	11	11	0	11	0	0	0	1	10	0	0,00	0,0	
CLUSTER NON MARITIME	12.202	324	12.421	11.264	106	11.330	938	219	1.091	4.657	7.359	6.292	0,17	10,9	
COMMERCE	427	47	460	340	14	349	88	32	111	282	167	21	0,00	0,0	
INDUSTRIE	11.356	253	11.528	10.564	77	10.613	792	176	915	4.154	6.989	6.196	0,17	10,7	
Industrie de l'énergie	1.100	39	1.128	955	5	958	145	35	170	827	130	671	0,03	2,2	
Industrie de la chimie	1.025	26	1.042	919	7	923	105	19	119	374	652	300	0,01	0,5	
Industrie des équipements électroniques	112	3	113	88	2	89	24	1	24	51	60	63	0,00	0,1	
Industrie de la métallurgie	7.178	89	7.241	6.799	26	6.816	379	63	425	2.382	4.778	4.635	0,11	6,8	
Industrie de la construction	1.547	70	1.595	1.444	26	1.462	103	44	133	404	1.095	407	0,01	0,8	
Industrie de l'alimentation	169	8	174	154	3	156	15	4	18	61	101	97	0,00	0,3	
Autres industries	225	18	235	205	8	209	20	10	26	55	172	24	0,00	0,0	
TRANSPORTS	51	5	54	46	3	48	5	2	6	20	34	33	0,00	0,1	
Transport routier	9	1	9	7	0	7	2	1	2	4	5	0	0,00	0,0	
Autres transports terrestres	42	4	45	39	3	42	3	1	3	16	28	33	0,00	0,1	
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	368	20	379	315	11	320	53	9	59	202	170	42	0,00	0,1	
Total	12.471	342	12.703	11.496	115	11.569	975	228	1.134	4.772	7.520	6.304	0,17	10,9	

Source: BNB.

TABLEAU 20 (SUITE)

BILAN SOCIAL EN 2002 PAR SECTEUR

Secteurs	FORMATIONS			ENTREES			SORTIES								
	Femmes			Nombre	Durée	Hommes				Femmes				Nombre	Durée
	nombre	heures (1)	coût (2)			(en ETP)	indéter- minée	primaire	secon- daire	supérieur	univer- sitaire	primaire	secon- daire		
				5811	5812									5813	2053
	5811	5812	5813	2053	2103	2203	2213	2223	2233	2303	2313	2323	2333	3053	3103
CLUSTER MARITIME	3	0,00	0,0	71	25	0	35	3	1	0	2	2	1	71	22
	3	0,00	0,0	71	25	0	35	3	1	0	2	2	1	71	22
	1	0,00	0,0	7	5	0	2	2	0	0	2	1	0	10	7
	0	0,00	0,0	60	19	0	31	1	0	0	0	1	1	54	11
	2	0,00	0,0	2	1	0	1	0	1	0	0	0	0	5	4
	0	0,00	0,0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3	0
	579	0,02	1,2	1.464	704	149	675	183	71	30	111	100	22	2.695	1.805
	8	0,00	0,0	112	69	16	41	15	1	3	10	7	0	119	72
	560	0,02	1,1	1.280	585	122	600	160	69	27	97	89	21	2.510	1.686
	133	0,00	0,3	129	36	1	43	18	7	0	27	31	2	153	55
INDUSTRIE	36	0,00	0,1	154	53	11	85	23	7	1	11	8	4	142	48
	15	0,00	0,0	6	5	0	3	2	0	1	0	0	0	22	15
	316	0,01	0,5	545	374	82	261	81	41	13	13	25	11	1.620	1.352
	45	0,00	0,2	311	101	9	175	28	11	1	34	15	3	419	189
	14	0,00	0,1	80	4	18	25	7	2	11	10	7	1	100	10
	0	0,00	0,0	54	13	1	8	3	0	0	1	3	0	53	17
	3	0,00	0,0	8	2	0	2	0	0	0	1	0	0	6	2
	0	0,00	0,0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0
	3	0,00	0,0	2	2	0	1	0	0	0	1	0	0	2	2
	8	0,00	0,0	64	48	12	32	7	2	0	3	4	1	61	45
Total	582	0,02	1,2	1.536	728	150	709	185	72	30	113	103	23	2.766	1.827

Source: BNB.

TABLEAU 21

BILAN SOCIAL EN 2003 PAR SECTEUR

Secteurs	NOMBRE MOYEN DE SALARIÉS											
	Nombre			Heures prestées (1)			Frais de personnel (2)			Intérimaires		
	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	temps plein	temps partiel	total	temps plein	temps partiel	total	nombre	heures prestées (1)	coût (2)
	1001	1002	1003	1011	1012	1013	1021	1022	1023	1501	1511	1521
										1502	1512	1522
CLUSTER MARITIME	260	20	274	0,4	0,0	0,4	11,3	0,6	11,9	39	0,07	1,5
MARITIME	260	20	274	0,4	0,0	0,4	11,3	0,6	11,9	39	0,07	1,5
Agents maritimes et expéditeurs	59	6	63	0,1	0,0	0,1	2,9	0,3	3,2	1	0,00	0,0
Manutention	151	11	159	0,2	0,0	0,3	6,3	0,3	6,5	14	0,02	0,5
Armateurs	39	3	41	0,1	0,0	0,1	1,7	0,1	1,8	12	0,02	0,5
Construction et réparation navales	11	0	11	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	0,4	12	0,02	0,5
CLUSTER NON MARITIME	11.613	365	11.870	16,9	0,4	17,2	628,1	13,2	641,3	512	0,84	22,1
COMMERCE	559	59	597	0,9	0,1	1,0	26,5	1,5	28,0	52	0,09	1,9
INDUSTRIE	10.642	283	10.845	15,3	0,3	15,6	581,6	11,0	592,6	408	0,65	18,0
Industrie de l'énergie	1.029	46	1.066	1,4	0,0	1,4	91,6	2,9	94,4	20	0,04	0,9
Industrie de la chimie	970	38	997	1,6	0,0	1,6	56,4	0,9	57,3	95	0,18	5,1
Industrie des équipements électroniques	93	5	98	0,1	0,0	0,1	5,4	0,1	5,5	1	0,00	0,0
Industrie de la métallurgie	6.664	84	6.722	9,3	0,1	9,4	329,3	3,2	332,5	215	0,29	8,5
Industrie de la construction	1.472	84	1.532	2,2	0,1	2,3	76,4	3,2	79,6	63	0,12	2,9
Industrie de l'alimentation	189	7	194	0,3	0,0	0,4	13,6	0,3	13,9	7	0,01	0,3
Autres industries	224	20	237	0,4	0,0	0,4	8,9	0,4	9,4	7	0,01	0,3
TRANSPORTS	52	4	55	0,1	0,0	0,1	2,2	0,2	2,4	0	0,00	0,0
Transport routier	10	0	10	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,3	0	0,00	0,0
Autres transports terrestres	42	4	45	0,1	0,0	0,1	1,9	0,2	2,0	0	0,00	0,0
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	361	20	373	0,6	0,0	0,6	17,9	0,5	18,4	52	0,10	2,2
Total	11.874	385	12.144	17,3	0,4	17,7	639,4	13,8	653,2	551	0,91	23,6
										32	0,06	2,0

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 21 (SUITE) BILAN SOCIAL EN 2003 PAR SECTEUR

Secteurs	NOMBRE DE SALARIÉS A LA DATE DE CLOTURE										FORMATIONS				
	Hommes					Femmes					Nombre				
	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	temps plein	temps partiel	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	total (en ETP)	temps partiel	employés	ouvriers	nombre	heures (1)	coût (2)
	1051	1052	1053	1201	1202	1203	1211	1212	1213	1343	1323	5801	5802	5803	
CLUSTER MARITIME	258	18	270	221	12	229	37	7	41	104	156	42	0,00	0,0	
MARITIME	258	18	270	221	12	229	37	7	41	104	156	42	0,00	0,0	
Agents maritimes et expéditeurs	57	6	60	37	2	38	20	4	22	55	1	2	0,00	0,0	
Manutention	146	11	154	136	9	143	10	2	11	33	119	0	0,00	0,0	
Armateurs	44	1	44	38	0	38	6	1	6	14	27	40	0,00	0,0	
Construction et réparation navales	12	0	12	10	0	10	1	0	1	2	10	0	0,00	0,0	
CLUSTER NON MARITIME	10.683	366	10.944	9.828	139	9.926	855	228	1.018	4.175	6.382	4.530	0,16	10,4	
COMMERCE	551	52	587	466	14	474	85	38	112	304	271	22	0,00	0,0	
INDUSTRIE	9.716	292	9.926	9.004	111	9.084	712	181	842	3.659	5.900	4.430	0,16	10,2	
Industrie de l'énergie	1.026	48	1.066	877	12	888	149	36	178	741	147	650	0,03	2,6	
Industrie de la chimie	1.014	41	1.043	906	17	918	108	24	125	380	649	478	0,01	0,4	
Industrie des équipements électroniques	76	7	83	58	5	63	18	2	20	43	39	50	0,00	0,1	
Industrie de la métallurgie	5.787	81	5.842	5.473	28	5.491	313	53	351	1.976	3.793	2.570	0,10	5,9	
Industrie de la construction	1.419	89	1.482	1.329	38	1.356	90	51	126	398	1.004	569	0,02	0,9	
Industrie de l'alimentation	171	7	175	155	2	157	16	4	19	62	101	96	0,00	0,3	
Autres industries	223	19	235	206	8	212	17	11	23	60	168	17	0,00	0,0	
TRANSPORTS	50	5	53	45	3	48	5	1	5	21	32	33	0,00	0,1	
Transport routier	9	0	9	7	0	7	2	0	2	4	5	0	0,00	0,0	
Autres transports terrestres	41	5	44	38	3	41	2	1	3	17	27	33	0,00	0,1	
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	367	18	378	314	10	320	53	8	58	191	179	45	0,00	0,0	
Total	10.941	385	11.215	10.049	150	10.155	891	234	1.059	4.279	6.538	4.572	0,16	10,4	

Source: BNB.

TABLEAU 21 (SUITE)

BILAN SOCIAL EN 2003 PAR SECTEUR

Secteurs	FORMATIONS				ENTREES				SORTIES								
	Femmes		Durée	Nombre	Hommes				Femmes				univer- sitaire	supérieur	univer- sitaire	Nombre	Durée
	nombre	heures (1)			coût (2)	primaire	secon- daire	supérieur	univer- sitaire	primaire	secon- daire	supérieur					
	5811	5812	5813	2053	2103	2203	2213	2223	2233	2303	2313	2323	2333	3053	3103		
CLUSTER MARITIME	5	0,00	0,0	69	38	1	46	4	0	0	5	1	0	83	42		
	5	0,00	0,0	69	38	1	46	4	0	0	5	1	0	83	42		
	1	0,00	0,0	10	5	0	4	1	0	0	4	1	0	13	8		
	0	0,00	0,0	52	28	0	38	3	0	0	0	0	0	60	26		
	5	0,00	0,0	5	4	1	3	0	0	0	1	0	0	8	7		
	0	0,00	0,0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2	1		
CLUSTER NON MARITIME	478	0,02	1,2	1.100	528	77	492	122	92	29	63	74	38	2.758	2.151		
COMMERCE	8	0,00	0,0	93	42	11	34	7	3	1	9	5	4	124	70		
INDUSTRIE	461	0,02	1,1	850	379	43	360	109	86	13	50	65	34	2.523	2.019		
Industrie de l'énergie	149	0,01	0,4	127	53	0	28	26	26	0	13	23	12	459	376		
Industrie de la chimie	57	0,00	0,0	116	49	9	52	10	7	1	2	9	3	122	48		
Industrie des équipements électroniques	15	0,00	0,0	6	6	0	4	1	1	0	0	0	0	35	35		
Industrie de la métallurgie	165	0,01	0,4	227	131	7	100	33	40	0	11	16	12	1.458	1.354		
Industrie de la construction	62	0,00	0,2	246	119	7	136	27	11	1	14	9	6	297	182		
Industrie de l'alimentation	13	0,00	0,1	81	3	18	25	7	2	11	10	7	1	103	10		
Autres industries	0	0,00	0,0	46	18	2	15	4	0	0	0	1	0	50	12		
TRANSPORTS	2	0,00	0,0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	2		
Transport routier	0	0,00	0,0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0		
Autres transports terrestres	2	0,00	0,0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2		
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	7	0,00	0,0	156	106	23	98	6	3	15	3	4	0	107	61		
Total	483	0,02	1,2	1.170	565	78	538	127	92	29	68	75	38	2.841	2.193		

Source: BNB.

ANNEXE 7: GLOSSAIRE⁷⁶

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, l'ouest de l'Allemagne et le nord de l'Italie.

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.

Centre logistique⁷⁷: 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 caractéristiques 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 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: Partie du port comprenant un ou plusieurs poste(s) à quai destiné(s) à la manutention d'un type particulier de chargement. Exemple: terminal à conteneurs, terminal à coils (site de Renory), etc.

⁷⁶ 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).

⁷⁷ Voir e-Chain Logistics, "Logistics and Supply Chain Management", octobre 2002, Bruxelles.

Bibliographie

Banque nationale de Belgique - BNB -, *Rapport 2004 - Tome 1: Évolution économique et financière*, Bruxelles

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

BNB, Département Statistique générale, *Publications hebdomadaires*, Bruxelles

BNB, Département Statistique générale (2004 et 2005), *Bulletins statistiques trimestriels*, Bruxelles

BNB, Service Centrale des bilans, Comptes annuels déposés à la Centrale des bilans, 1997 à 2003, 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 de zeehavens: Methodologie*, Boekjaar 2001, Anvers

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

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

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

Colson G. et I. Hennen (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

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

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

ESPO (2004), "European Seaports in a Dynamic Market", Ports and EU Agenda, Bruxelles

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

Heuse P., Ph. Delhez (2004), "Le Bilan social 2003", BNB, *Revue économique*, 2004/4, Bruxelles

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

Institut des comptes nationaux (2005), "Comptes régionaux 1995 - 2003", Bruxelles

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

Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique (IWEPS) (2005), "Les chiffres-clés de la Wallonie 2005", Jambes

Lagneaux F. (2005), *Importance économique des ports maritimes flamands: Rapport 2003*, BNB, Working Paper n°69, Bruxelles

Lagneaux F. (2004), *Importance économique du Port Autonome de Liège: Rapport 2002*, BNB, Working Paper n°64, Bruxelles

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

Liège4Logistics, Pôle Transport de Liège (2004), "Séminaire Transport et Logistique", Liège

Le Lloyd, articles sélectionnés de 2003 à 2005, Anvers

Ministère wallon de l'Équipement et des Transports (2005), informations de la "Direction générale des Voies hydrauliques", Namur

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

Port Autonome de Liège (2005), "Mission, gestion - facilités - Liège en Europe - le PAL en chiffres", Liège

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

Région wallonne (2005), *Les actions prioritaires pour l'Avenir wallon*, Namur

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

Services Promotion Initiatives en Province de Liège (2005), *SPI+? J'ai le choix: rapport annuel 2004*, Liège

Special Lloyd (2004), "Annuaire 2004 du Port Autonome de Liège", Anvers

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 (2005), *Rapport sur la situation économique de l'entreprise en Wallonie*, Wavre

Vivet D. (2004), "Évolution des résultats et de la structure financière des entreprises en 2003", BNB, *Revue économique*, 2004/4, Bruxelles

NATIONAL BANK OF BELGIUM - WORKING PAPERS SERIES

1. "Model-based inflation forecasts and monetary policy rules" by M. Dombrecht and R. Wouters, Research Series, February 2000.
2. "The use of robust estimators as measures of core inflation" by L. Aucremanne, Research Series, February 2000.
3. "Performances économiques des Etats-Unis dans les années nonante" by A. Nyssens, P. Butzen, P. Bisciari, Document Series, March 2000.
4. "A model with explicit expectations for Belgium" by 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 Etats-Unis" by Q. Wibaut, Document Series, August 2000.
12. "The Belgian industrial confidence indicator: leading indicator of economic activity in the euro area?" by J.J. Vanhaelen, L. Dresse, J. De Mulder, Document Series, November 2000.
13. "Le financement des entreprises par capital-risque" by C. Rigo, Document Series, February 2001.
14. "La nouvelle économie" by P. Bisciari, Document Series, March 2001.
15. "De kostprijs van bankkredieten" by A. Bruggeman and R. Wouters, Document Series, April 2001.
16. "A guided tour of the world of rational expectations models and optimal policies" by Ph. Jeanfils, Research Series, May 2001.
17. "Attractive Prices and Euro - Rounding effects on inflation" by L. Aucremanne and D. Cornille, Documents Series, November 2001.
18. "The interest rate and credit channels in Belgium: an investigation with micro-level firm data" by P. Butzen, C. Fuss and Ph. Vermeulen, Research series, December 2001.
19. "Openness, imperfect exchange rate pass-through and monetary policy" by F. Smets and R. Wouters, Research series, March 2002.
20. "Inflation, relative prices and nominal rigidities" by L. Aucremanne, G. Brys, M. Hubert, P. J. Rousseeuw and A. Struyf, Research series, April 2002.
21. "Lifting the burden: fundamental tax reform and economic growth" by D. Jorgenson, Research series, May 2002.
22. "What do we know about investment under uncertainty?" by L. Trigeorgis, Research series, May 2002.
23. "Investment, uncertainty and irreversibility: evidence from Belgian accounting data" by D. Cassimon, P.-J. Engelen, H. Meersman, M. Van Wouwe, Research series, May 2002.
24. "The impact of uncertainty on investment plans" by P. Butzen, C. Fuss, Ph. Vermeulen, Research series, May 2002.
25. "Investment, protection, ownership, and the cost of capital" by Ch. P. Himmelberg, R. G. Hubbard, I. Love, Research series, May 2002.
26. "Finance, uncertainty and investment: assessing the gains and losses of a generalised 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 stochastic general equilibrium model of the Euro Area", by F. Smets and R. Wouters, Research series, October 2002.
36. "The labour market and fiscal impact of labour tax reductions: The case of reduction of employers' social security contributions under a wage norm regime with automatic price indexing of wages", by K. Burggraeve and Ph. Du Caju, Research series, March 2003.
37. "Scope of asymmetries in the Euro Area", by S. Ide and Ph. Moës, Document series, March 2003.
38. "De autonijverheid in België: Het belang van het toeleveringsnetwerk rond de assemblage van personenauto's", by F. Coppens and G. van Gastel, Document series, June 2003.
39. "La consommation privée en Belgique", by B. Eugène, Ph. Jeanfils and B. Robert, Document series, June 2003.
40. "The process of European monetary integration: a comparison of the Belgian and Italian approaches", by I. Maes and L. Quaglia, Research series, August 2003.
41. "Stock market valuation in the United States", by P. Bisciari, A. Durré and A. Nyssens, Document series, November 2003.
42. "Modeling the Term Structure of Interest Rates: Where Do We Stand?", by K. Maes, Research series, February 2004.
43. "Interbank Exposures: An Empirical Examination of 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 response to demand and price uncertainty", by C. Fuss and Ph. Vermeulen, Research series, April 2004.
46. "SMEs and Bank Lending Relationships: the Impact of Mergers", by H. Degryse, N. Masschelein and J. Mitchell, Research series, May 2004.
47. "The Determinants of Pass-Through of Market Conditions to Bank Retail Interest Rates in Belgium", by F. De Graeve, O. De Jonghe and R. Vander Vennet, Research series, May 2004.
48. "Sectoral vs. country diversification benefits and downside risk", by M. Emiris, Research series, May 2004.
49. "How does liquidity react to stress periods in a limit order market?", by H. Beltran, A. Durré and P. Giot, Research series, May 2004.
50. "Financial consolidation and liquidity: prudential regulation and/or competition policy?", by P. Van Cayseele, Research series, May 2004.
51. "Basel II and Operational Risk: Implications for risk measurement and management in the financial sector", by A. Chapelle, Y. Crama, G. Hübner and J.-P. Peters, Research series, May 2004.
52. "The Efficiency and Stability of Banks and Markets", by F. Allen, Research series, May 2004.

53. "Does Financial Liberalization Spur Growth?" by G. Bekaert, C. R. Harvey and C. Lundblad, Research series, May 2004.
54. "Regulating Financial Conglomerates", by X. Freixas, G. Lóránth, A.D. Morrison and H.S. Shin, Research series, May 2004.
55. "Liquidity and Financial Market Stability", by 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.
64. "Importance économique du Port Autonome de Liège: rapport 2002", by F. Lagneaux, Document series, November 2004.
65. "Price-setting behaviour: what can be learned from an ad hoc survey ?", by L. Aucremanne and M. Druant, Research series, March 2005.
66. "Time-dependent versus State-dependent Pricing: A Panel Data Approach to the Determinants of Belgian Consumer Price Changes", by L. Aucremanne and E. Dhyne, Research Series, March 2005.
67. "Indirect effects: a formal definition and degrees of dependency as an alternative to technical coefficients", by F. Coppens, Research series, May 2005.
68. "Noname – A new quarterly model for Belgium", by Ph. Jeanfils and K. Burggraeve, Research series, May 2005.
69. "Importance économique des ports maritimes flamands: rapport 2003", by F. Lagneaux, Document series, May 2005.
70. "Measuring inflation persistence: a structural time series approach", by M. Dossche and G. Everaert, Research series, June 2005.
71. "Financial Intermediation Theory and Implications for the Sources of Value in Structured Finance Markets", by J. Mitchell, Document series, July 2005.
72. "Liquidity risk in securities settlement", by J. Devriese and J. Mitchell, Research series, July 2005.
73. "An international analysis of earnings, stock prices and bond yields", by A. Durré and P. Giot, Research series, September 2005.
74. "Price setting in the euro area: Some stylized facts from Individual Consumer Price Data", by E. Dhyne, L.J. Álvarez, H. Le Bihan, G. Veronese, D. Dias, J. Hoffmann, N. Jonker, P. Lünemann, F. Rumler and J. Vilmunen, Research series, September 2005.
75. "Importance économique du Port Autonome de Liège: rapport 2003", by F. Lagneaux, Document series, October 2005.