ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of
ZBW
Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Lagneaux, Frédéric

Working Paper

Importance économique des ports belges: ports maritimes flamands et complexe portuaire liégeois. Rapport 2004

NBB Working Paper, No. 86

Provided in Cooperation with:
National Bank of Belgium, Brussels

Suggested Citation: Lagneaux, Frédéric (2006) : Importance économique des ports belges: ports maritimes flamands et complexe portuaire liégeois. Rapport 2004, NBB Working Paper, No. 86, National Bank of Belgium, Brussels

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/144300

Standard-Nutzungsbedingungen:

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

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

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

Terms of use:

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

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

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

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

Working paper document
n° 86 Juin 2006

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

Rapport 2004

Frédéric Lagneaux

Banque Nationale DE BELGIQUE
Eurosystème

NATIONAL BANK OF BELGIUM

WORKING PAPERS - DOCUMENT SERIES

IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DES PORTS BELGES: RAPPORT 2004

Ports maritimes flamands et complexe portuaire liégeois

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 (NBB).

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

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

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

Statement of purpose:

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

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

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

Imprint: Responsibility according to the Belgian law: Jean Hilgers, Member of the Board of Directors, National Bank of Belgium.
Copyright © fotostockdirect - goodshoot
gettyimages - digitalvision
gettyimages - photodisc
National Bank of Belgium
Reproduction for educational and non-commercial purposes is permitted provided that the source is acknowledged.
ISSN: 1375-680X

Abstract

This paper is an annual publication prepared by the Microeconomic Analysis unit of the National Bank of Belgium.

The Flemish maritime ports -Antwerp, Ghent, Ostend, Zeebrugge- and the Autonomous Port of Liège play a major role in their respective regional economies and in the Belgian economy, not only in terms of the industries they encompass but also as intermodal centres where transhipment and industrial activities are concentrated.

This update[1] paper provides for the first time an extensive overview of the economic importance and development of the Flemish maritime ports together with the Liège port complex in 2004. The results for the rest of the period 1999 - 2003 have also been updated. Focusing on the three major variables of value added, employment and investment, the report also provides some information about the financial situation of several vital sectors in each port. A global indication concerning the financial health of the companies studied is also provided, using the NBB bankruptcy prediction model. In addition, it includes figures with respect to the ongoing growth of several cargo traffic segments and provides an overall picture of socio-economic developments in the ports.

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

The developments concerning economic activity in the five ports in 2003 - 2004 are summarised in this table:

CHANGES FROM 2003 TO 2004 (IN PERCENTAGES)	VALUE ADDED (CONSTANT PRICES)	EMPLOYMENT (FULL-TIME EQUIVALENTS)	INVESTMENT (CONSTANT PRICES)	TONNAGE (METRIC TONNES)
FLEMISH MARITIME PORTS				
DIRECT	+10.7	+0.6	-7.1	+6.1 (SEABORNE)
INDIRECT	+6.6	+2.1	-	
TOTAL	+8.7	+1.4	-	
LIÈGE PORT COMPLEX				
DIRECT	+14.9	-8.1	+14.3	+7.2 (INLAND)
INDIRECT	+4.7	-0.5	-	
TOTAL	+9.7	-3.8	-	

2004 was an excellent year for the Flemish maritime ports as a whole, in terms of the quantity of handled cargo and the value added produced. But the employment situation was more mixed, and private investment dropped. The ongoing developments in the maritime ports sector and in the world economy are having a dramatic impact on the operations of the Flemish ports, which have to deal with the global trend of increasing international competition, expansion and dispersion of foreign trade, capital concentration, privatisation and vertical integration of port logistic services, increase in containerised shipments, and so forth. At the same time, as major logistic centres, they have to face a dual challenge: increasing demand in terms of capacity, and the necessity to add

[1] Update of Lagneaux F. (2005), *Economic importance of the Flemish maritime ports: Report 2003*, NBB, Working Paper No. 69 (Document series) and Lagneaux F. (2005), *Importance économique du Port Autonome de Liège: Report 2003*, NBB, Working Paper No. 75 (Document series).

value to the goods passing through them. By doing so, they pursue one goal: withstanding the climate of increasing regional and international competition, not only within the Hamburg - Le Havre range but also from Asian markets.

The port of Liège, still the second largest inland port in Europe, is striving to turn a threat into an opportunity. Although the Cockerill Sambre blast furnaces are being closed, that is creating new space and the overall Liège port complex is being restructured. In spite of this climate of uncertainty, the main goal of the Autonomous Port of Liège is to establish itself as a major logistic centre in the region, able to attract new businesses. In the meantime, the short-term impact on employment is negative, as direct employment decreased substantially in 2004, whereas value added and investment made up for the ground lost in 2003.

The present report tackles all these issues by giving details per economic sector.

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:

Avant-propos.....1

Introduction et objectifs du rapport.....1

1 Contexte général.....3

1.1 Contexte économique national et international.....3

1.2 Évolutions de l'activité du secteur portuaire et défis.....4

1.2.1 Contexte.....4

1.2.2 Mode fluvial.....5

1.2.3 Instances responsables de la gestion des ports.....6

1.2.4 Trafic maritime de marchandises au sein du range Hambourg - Le Havre.....6

1.2.5 Complexe portuaire liégeois et navigation intérieure.....8

2 Importance économique des ports maritimes flamands.....11

2.1 Situation générale.....11

2.1.1 Données globales sur la valeur ajoutée (VA) directe et indirecte.....11

2.1.2 Données globales sur l'emploi direct et indirect.....12

2.1.3 Données globales sur l'investissement.....13

2.1.4 Ventilation des résultats selon la taille des entreprises.....14

2.1.5 Bilan social dans les ports maritimes flamands.....15

2.1.6 Situation financière dans les ports maritimes flamands.....21

2.1.7 Données globales sur le trafic maritime de marchandises en 2004.....23

2.2 Port d'Anvers.....25

2.2.1 Faits marquants en 2004.....25

2.2.2 Valeur ajoutée.....28

2.2.3 Emploi.....32

2.2.4 Investissement.....35

2.2.5 Ratios financiers.....39

2.2.6 Trafic maritime de marchandises au port d'Anvers en 2004: synthèse.....40

2.3 Port de Gand.....41

2.3.1 Faits marquants en 2004.....41

2.3.2 Valeur ajoutée.....43

2.3.3 Emploi.....47

2.3.4 Investissement.....51

2.3.5 Ratios financiers.....54

2.3.6 Trafic maritime de marchandises au port de Gand en 2004: synthèse.....55

2.4 Port d'Ostende.....56

2.4.1 Faits marquants en 2004.....56

2.4.2 Valeur ajoutée.....58

2.4.3 Emploi.....61

2.4.4 Investissement.....64

2.4.5 Ratios financiers.....67

2.4.6 Trafic maritime de marchandises au port d'Ostende en 2004: synthèse.....68

2.5 Port de Zeebrugge.....69

2.5.1 Faits marquants en 2004.....69

2.5.2 Valeur ajoutée.....72

2.5.3 Emploi.....76

2.5.4 Investissement.....79

2.5.5 Ratios financiers.....82

2.5.6 Trafic maritime de marchandises au port de Zeebrugge en 2004: synthèse.....83

3 Importance économique du complexe portuaire liégeois.....85

3.1 Faits marquants en 2004.....85

3.2 Valeur ajoutée.....88

3.3 Emploi ... 92
3.4 Investissement ... 95
3.5 Ventilation des résultats d'après la taille des entreprises ... 98
3.6 Bilan social au complexe portuaire liégeois ... 98
3.7 Situation financière ... 105
3.8 Évolution du trafic de marchandises au PAL ... 108

4 Synthèse ... 111

Liste des abréviations ... 115

Annexe 1: Rappels méthodologiques ... 117
Annexe 2: Zones portuaires et réseau fluvial belge ... 127
Annexe 3: Liste des branches NACE-Bel ... 135
Annexe 4: Liste des administrations publiques ... 141
Annexe 5: Ventilation des effets indirects par secteur ... 143
Annexe 6: Ventilation des résultats selon la taille des entreprises en 2004 ... 153
Annexe 7: Bilan social détaillé en 2004 ... 159
Annexe 8: Trafic de marchandises dans les ports en 2004 ... 165

Bibliographie ... 171

AVANT-PROPOS

La Banque[2] publie annuellement une mise à jour de l'étude de l'importance économique des ports maritimes flamands et du complexe portuaire liégeois. Un premier effort de synthèse avait été entrepris en 2004, pour le rapport 2002, avec la présentation en un seul volume de l'analyse de la situation socio-économique des ports d'Anvers, Gand, Ostende et Zeebrugge. Les effets indirects en amont de l'activité du secteur sur l'ensemble de l'économie du pays étaient, à cette occasion, estimés pour la première fois. La même approche avait alors été suivie pour l'étude de l'importance économique du complexe portuaire liégeois.

Le présent numéro poursuit cet effort avec la présentation inédite, en un même volume, de l'ensemble de ces études, qui concernent les principaux ports belges[3]. Il constitue ainsi la mise à jour des rapports 2003 relatifs aux ports maritimes flamands et au complexe portuaire liégeois[4] et offre l'avantage de rendre publiques, simultanément, l'ensemble de ces informations économiques. Les résultats couvrent l'ensemble de la période 1999 - 2004. La méthodologie en vigueur dans les précédents rapports a été appliquée.

Après l'introduction, le contexte économique général et les évolutions par secteur sont exposés jusqu'en 2004. Suit l'analyse proprement dite. Afin de faciliter la lecture en mettant l'accent sur les spécificités des ports étudiés, l'analyse est présentée en deux parties, l'une consacrée aux ports maritimes flamands et l'autre au complexe portuaire liégeois.

INTRODUCTION ET OBJECTIFS

L'étude a pour objectif d'estimer l'évolution de l'importance économique des ports sous revue. L'analyse de la situation économique, sociale et financière porte sur la population des entreprises appartenant aux branches d'activité disposant d'un lien économique avec les ports. Ce lien est défini en rapport à un double critère fonctionnel et géographique. La dimension fonctionnelle se réfère à la nature de l'activité et la dimension géographique au périmètre retenu[5] dans chaque port. La définition des zones portuaires envisagées pour l'étude des ports flamands s'inspire de l'arrêté royal (A.R.) du 2 février 1993. Le Port Autonome de Liège[6] gère quant à lui vingt-neuf ports publics. À ceux-ci s'ajoutent des quais privés. Ensemble, ils forment le complexe portuaire liégeois.

Les principaux développements se concentrent sur l'étude des variables suivantes:

- La valeur ajoutée (ou VA) à prix courants;
- L'emploi en ETP[7];
- L'investissement à prix courants.

Les principaux résultats du bilan social et une analyse financière sont également présentés pour les trois dernières années couvertes par l'étude. Le premier est exposé de manière globale pour

---

2 Banque nationale de Belgique (BNB).

3 Pour rappel, les ports flamands étudiés sont les quatre principaux ports maritimes de la Flandre et le Port Autonome de Liège est le premier port intérieur de Belgique. Quant au port de Bruxelles, étant donné ses spécificités structurelles, il fait l'objet d'une étude distincte, menée par l'ORBEm avec l'appui technique de la Banque. Voir ORBEm (2006), publication prévue à l'automne 2006.

4 Respectivement Lagneaux F. (2005), *Importance économique des ports maritimes flamands: rapport 2003*, BNB, Working Paper n°69 (Document series) et Lagneaux F. (2005), *Importance économique du Port Autonome de Liège: rapport 2003*, BNB, Working Paper n°75 (Document series). À des fins de comparaison ou d'analyse des données depuis 1997, le lecteur est invité à consulter les précédents numéros.

5 Précisions à l'annexe 1 et plans des zones portuaires à l'annexe 2.

6 Organisme d'intérêt public ayant pour mission de gérer, d'aménager et d'équiper les zones portuaires et industrielles liégeoises (ainsi que leurs dépendances), dont la gestion lui a été confiée par la Région wallonne. Voir aussi la loi du 21 juin 1937.

7 Équivalents temps plein: l'emploi, direct ou indirect, est exprimé dans cette unité.

l'ensemble des ports maritimes flamands, puis pour le complexe portuaire liégeois. La seconde fait l'objet d'un paragraphe sur l'évolution de certains ratios financiers et est présentée pour chaque port individuellement. Afin de mieux appréhender la santé financière des entreprises sous revue, l'étude des ratios financiers est complétée par l'application d'un modèle de prévision de défaillance, proposé pour l'ensemble des ports maritimes flamands ainsi que pour le complexe portuaire liégeois.

Les données microéconomiques utilisées proviennent des comptes déposés à la Centrale des bilans[8] et des informations produites par l'Institut des comptes nationaux (ICN[9]). La dernière clôture des comptes de 2004 a eu lieu, à la Centrale des bilans, en mars 2006[10]. De même, la publication des chiffres de la VA et de l'emploi de l'ICN, nécessaires à l'estimation des effets indirects jusqu'en 2004, s'effectue avec un certain délai.

Cette étude repose sur la méthodologie déjà en vigueur au rapport 2003, tant pour les ports maritimes flamands que pour le complexe portuaire liégeois. Aux données historiques présentées dans les précédents rapports s'ajoutent les chiffres de l'année 2004. Les résultats des années précédentes ont fait l'objet d'une mise à jour[11], de même que les estimations des effets indirects[12]. Les résultats sont présentés selon l'ordre habituel, commençant par un relevé des dernières évolutions du cluster maritime, suivi du cluster non maritime. L'ordre de présentation des résultats des différents secteurs respecte leur importance relative. La définition des clusters et secteurs figure à l'annexe 1. La liste des administrations publiques concernées par l'étude est présentée à l'annexe 4.

Un bref exposé sur l'évolution des trafics de marchandises par bateau, maritimes pour les ports flamands et fluvial pour le complexe portuaire liégeois, est présenté pour information. Dans la mesure du possible, certains liens entre les variations observées dans le cadre de cette étude et l'économie du pays sont présentés à des fins de comparaison[13].

---

8 Service du département Informations microéconomiques de la Banque. Voir www.bnb.be / Centrale des bilans.

9 L'Institut des Comptes nationaux (ICN), créé par la loi du 21 décembre 1994, associe trois institutions: l'Institut National de Statistique (INS, actuel SPF Économie - Direction générale Statistique et Information économique), la Banque nationale de Belgique et le Bureau fédéral du Plan. L'ICN est notamment chargé d'établir les comptes nationaux réels et les tableaux entrées-sorties ou tableaux input-output (voir annexe 1), nécessaires à l'estimation des effets indirects.

10 Les entreprises belges sont tenues de déposer leurs comptes annuels à la Centrale des bilans, au plus tard sept mois après la clôture de l'exercice comptable. À cette date, une proportion élevée d'entreprises -surtout les plus petites entreprises ou celles en difficultés- ne remplit toujours pas cette obligation. Au début de l'année suivante, c'est-à-dire en janvier 2006 pour les comptes de 2004, cette proportion se ramène à 5 p.c. En mars 2006, ce pourcentage est proche de zéro et l'impact sur les chiffres est minime.

11 Les principales modifications ont été réalisées pour l'année 2003.

12 Cette mise à jour a été réalisée à partir des données IOT de 1995 et 2000 et SUT de 1999, 2000, 2001 et 2002, les tableaux de 2001 et 2002 ayant été revus en février 2006 par les comptes nationaux. Précisions à l'annexe 1.

13 Références principales: rapport annuel 2005 de la Banque; Heuse P. et Ph. Delhez (2005), "Le Bilan social 2004", BNB, *Revue économique, 2005/4*; Vivet D. (2005), "Évolution des résultats et de la structure financière des entreprises en 2004", BNB, *Revue économique, 2005/4*; ICN (2006), *Comptes régionaux 1995 - 2004*. Ces publications sont consultables en ligne: www.bnb.be.

1 CONTEXTE GÉNÉRAL

Le taux de croissance de l'économie mondiale fut, en 2004, le plus élevé de ces trente dernières années, stimulé par les économies émergentes d'Asie. Bien que marquée par la hausse des cours du pétrole et par certains déséquilibres budgétaires, cette année a vu la croissance économique dans la zone euro passer de 0,7 à 2,1 p.c. Le taux de croissance de l'économie belge est resté supérieur à cette moyenne, passant de 0,9 p.c. en 2003 à 2,6 p.c. en 2004, grâce notamment au raffermissement des échanges avec l'extérieur et à la progression des dépenses intérieures. Le redressement de l'activité économique belge a pour l'essentiel été porté par l'expansion dans l'industrie manufacturière et la croissance du commerce extérieur.

Les ports représentent un secteur clé pour l'économie européenne. Si les échanges intercontinentaux qu'entretient la Belgique font la part belle au transport maritime, beaucoup d'observateurs, dont la Commission européenne, estiment que le mode fluvial reste sous-exploité, et ce malgré la position exceptionnelle du pays dans ce domaine. Les entreprises portuaires et les instances régionales, qui sont en charge de la gestion et de l'aménagement des ports et de la voie d'eau, ne ménagent pourtant pas leurs efforts pour promouvoir leur utilisation. Dans un contexte de croissance continue du transport conteneurisé, les ports maritimes flamands ont affiché de très bons résultats en termes de tonnages en 2004, à l'instar des autres ports du *range* Hambourg - Le Havre. Le complexe portuaire liégeois se maintient quant à lui à la deuxième place des ports intérieurs d'Europe et entend bien défendre son titre dans les années qui viennent, grâce à l'expansion du trafic continental conteneurisé et malgré l'impact considérable du départ de la sidérurgie à chaud.

1.1 Contexte économique national et international[14]

Estimé à 5,2 p.c. en termes réels, le taux de croissance de l'économie mondiale fut, en 2004, le plus élevé de ces trente dernières années, stimulé par les économies émergentes d'Asie comme l'Inde et la Chine et par une croissance forte du commerce mondial (+9 p.c.[15]). Cette année a également été marquée par la hausse des cours du pétrole et une persistance de certains déséquilibres extérieurs, notamment aux États-Unis où le cours du dollar a poursuivi sa baisse. Par rapport à l'année précédente, la croissance économique dans la zone euro s'est raffermie en 2004, passant de 0,7 à 2,1 p.c.

Pour la deuxième année consécutive, le taux de croissance de l'économie belge a été supérieur à la moyenne de la zone euro, passant de 0,9 p.c. en 2003 à 2,6 p.c. en 2004. Cette consolidation de la croissance est la conséquence de deux phénomènes: le dynamisme de l'économie mondiale et le raffermissement des échanges dans la zone euro d'une part et la progression des dépenses intérieures d'autre part. Après le creux de mai 2003, le cycle conjoncturel a atteint sa maturité dans le courant de 2004, sous l'effet de la demande intérieure et de l'atténuation progressive de la tendance à l'appréciation de l'euro. Le redressement de l'emploi entamé en 2003 s'est poursuivi dans le pays et l'emploi intérieur était, en 2004, de 0,6 p.c. supérieur au niveau atteint l'année précédente. Le redressement de l'activité économique belge a pour l'essentiel été porté par l'expansion dans l'industrie manufacturière et l'accélération des échanges avec le reste du monde, dont les pays asiatiques. La hausse des importations en provenance de cette région a directement profité aux ports flamands. Après la stagnation du premier semestre 2003, la valeur ajoutée de l'industrie a crû à nouveau, et ce jusqu'en 2004.

Au niveau régional[16], l'évolution du PIB en 2004 mentionnée ci-dessus se décline comme suit, à prix constants: +2,6 p.c. pour la Région flamande et +2,4 p.c. pour la Région wallonne. Le nombre d'emplois a quant à lui progressé de respectivement 0,4 et 1 p.c. dans ces deux régions.

---

[14] Sources: Rapports annuels BNB 2004 et 2005; Belgostat.

[15] Les exportations mondiales de marchandises ont crû de 9 p.c. de 2003 à 2004 en termes réels, soit nettement plus qu'au cours de l'année précédente (près de 5 p.c. en 2003). Source: OMC.

[16] Source ICN (2006), *Comptes régionaux 1995 - 2004*.

1.2 Évolutions de l'activité du secteur portuaire et défis

1.2.1 Contexte

Les ports constituent l'un des secteurs clés de l'économie et du commerce européens, étant donné que plus de 90 p.c. des échanges de l'UE avec les pays tiers et 40 p.c. des échanges intra-communautaires empruntent les voies maritimes. La Belgique est située au centre de la "banane européenne", appelée aussi "banane bleue"[17], et exerce de ce fait son attraction à l'égard des grands centres de distribution européens. Son activité économique dépend stratégiquement de l'aménagement de ses réseaux de communication. La densité de ces derniers requiert un effort constant en matière d'organisation et d'aménagement. Or, les axes routiers souffrent d'un engorgement croissant, tandis que le mode fluvial reste largement sous-exploité, selon plusieurs observateurs, dont la Commission européenne. Alors que la Belgique dispose de l'une des densités en voies d'eau navigables les plus remarquables en Europe (cf. infra), seuls 19 p.c. du volume de marchandises transportées sur le territoire belge s'effectuent par ce mode, contre 73 p.c. par la route.

Au niveau européen, dans le droit fil du Livre blanc intitulé "La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix"[18], l'accent est mis sur la compétitivité des services portuaires, laquelle passe par leur mise en concurrence. Alors que la directive sur la libéralisation des services portuaires[19] fait toujours débat, la période 2000 - 2004 a vu d'importants progrès se réaliser dans les domaines de la sécurité des navires et des installations portuaires (cf. normes *ISPS*[20]), de projets de développement des liaisons avec l'*hinterland*, tels que les réseaux transeuropéens, et du respect de normes environnementales de plus en plus strictes[21]. Consciente des problèmes engendrés par la domination du mode routier et la congestion des routes, l'UE entend inciter au rééquilibrage modal au bénéfice du maritime et du fluvial, sans négliger le développement du rail. Dans un contexte de concurrence accélérée, l'accent est mis sur la promotion des investissements favorisant le transport combiné, de même que sur l'emploi et la formation des professionnels du secteur, en vue du développement du transport durable[22].

La Belgique compte quatre grands *ports maritimes* en Flandre: Anvers, Gand, Ostende et Zeebrugge. Deux *ports intérieurs* belges sont également accessibles, par endroits, à des convois poussés de 9.000 tonnes et ont à ce titre la qualité de ports maritimes: Bruxelles et Liège. Cinq grands axes composent le réseau fluvial belge[23], trois d'orientation nord-sud -à l'est la liaison Anvers-Liège via le Canal Albert; au centre l'axe Anvers-Bruxelles-Charleroi; et à l'ouest la liaison Gand-Tournai- et deux d'orientation ouest-est -la transversale nord reliant Bruges, Gand et Anvers via l'Escaut; et la transversale sud assurant la liaison Charleroi-Namur-Liège via la Sambre et la Meuse-. Ce réseau est situé au centre de l'Europe occidentale et est adapté aux navires de gabarit européen, soit de 1.350 tonnes. Il ouvre ainsi l'accès à d'importants centres économiques et aux

---

17 Zone idéale couvrant les grands centres de distribution en Europe. Cette "banane" s'étend du sud-est de l'Angleterre 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.

18 Publié par la Commission européenne en septembre 2001, ce Livre blanc énumère soixante mesures concrètes conçues pour améliorer notablement la qualité et l'efficacité des transports en Europe d'ici à 2010.

19 Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil COM(2004) 654 concernant "l'accès au marché des services portuaires", qui tend à redéfinir le cadre des services rendus autour des navires et le statut des agents maritimes. Pour ces derniers, le texte propose de généraliser l'auto-assistance (*"self-handling"*), c'est-à-dire la possibilité pour les équipages des navires de charger et décharger eux-mêmes leurs cargaisons. C'est ce point qui soulève la plus forte opposition. Le 18 janvier 2006, le Parlement européen a rejeté le texte en l'état, à une large majorité.

20 Code international pour la sécurité des navires et des installations portuaires (*International Ship and Port Facility Security Code* ou *ISPS code*). 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 (Nations unies) en décembre 2002 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.

21 Voir le résumé de ces mesures présenté au rapport 2003.

22 Lire également Commission Européenne (2004), *Énergie et Transports: Bilan 2000 - 2004*, Bruxelles.

23 La carte du réseau fluvial belge est reprise à l'annexe 2.

grands ports maritimes et intérieurs. Les ports maritimes flamands entretiennent des liens étroits les uns avec les autres, mais également avec les ports intérieurs. Avec l'amélioration des dessertes vers l'arrière-pays[24], ces derniers représentent en effet une solution non négligeable au problème d'engorgement auquel doivent faire face les ports de mer[25], notamment dans leurs terminaux à conteneurs où les temps d'attente sont croissants.

L'évolution de l'activité des ports est d'une importance capitale pour la prise de décisions au sein des instances en charge de leur gestion, et notamment au niveau régional. L'activité des ports est souvent envisagée sous l'angle des tonnages traités sur leurs quais même si, dans bien des ports, cette seule considération s'avère réductrice. Il s'agit d'un étalon -la tonne ou le millier de tonnes[26]- permettant d'établir facilement des comparaisons entre ports concurrents. Il en va ainsi des ports maritimes partageant le même *hinterland*, qu'il est habituel de regrouper au sein d'un ensemble appelé *range* (rangée en français). C'est le cas des neuf ports de mer principaux du nord-ouest de l'Europe repris dans le *range* Hambourg - Le Havre.

Avant d'aborder les évolutions de l'activité de manutention dans les différents ports sous revue, le point qui suit aborde la question du potentiel de développement du mode fluvial, véritable trait d'union entre les ports de mer et les ports intérieurs. Suivra également un paragraphe à propos des instances compétentes en matière de politique portuaire et les organes ayant la charge de la gestion des ports.

1.2.2 Mode fluvial[27]

Le réseau fluvial de l'UE comporte 30.000 km de cours d'eau, dont les deux-tiers sont concentrés dans la zone des pays les plus irrigués que sont les Pays-Bas, la France, l'Allemagne, la Belgique et l'Autriche, qualifiée aussi de grand bassin rhéno-scaldéo-mosan. La navigation intérieure permet le transport annuel de 440 millions de tonnes de fret en Europe, soit des prestations de l'ordre de 125 milliards de tonnes kilomètres (tkm), dont une quasi-totalité dans l'UE des Quinze[28].

La flotte de navigation intérieure belge et activités connexes

La Belgique dispose de l'une des densités en voies d'eau navigables les plus remarquables en Europe, soit 1.500 km au total[29] pour un territoire de 30.500 km². Des centres économiques importants et de grands ports maritimes et intérieurs peuvent être atteints par des bateaux de gabarit de type européen (de 1.350 tonnes de capacité). Au 31 décembre 2004, la flotte d'entrepreneurs de navigation intérieure domiciliés en Belgique était composée de 1.660 navires à cargaisons sèches d'une capacité totale de près de 1,5 million de tonnes, de 227 bateaux citernes et de 120 pousseurs. Cette cale offre une large gamme de bateaux dont la capacité individuelle dépasse les 4.000 tonnes. Actuellement, on constate une tendance à la réduction du nombre des bâtiments de navigation intérieure, mais à une croissance de leur capacité moyenne.

Les prestations

En 2002, la part des trois modes de transport intérieur dans le tonnage total national (710 millions de tonnes) était de l'ordre de 19 p.c. pour la navigation intérieure[30], de 8 p.c. pour le chemin de fer et de 73 p.c. pour la route. Par rapport aux 62,5 milliards de tkm alors effectués, ces proportions se

---

[24] Voir Vlaamse Instituut voor de Logistiek (2006), *Achterlandverbindingen, multimodale schakel tussen verladers en de Vlaamse havens*, Anvers.

[25] Voir Office de Promotion des Voies Navigables (2005), *OPVN 1995 - 2005,* Région wallonne.

[26] Pour les terminaux à conteneurs, l'unité TEU, soit *Twenty-foot Equivalent Unit* ou Équivalent Vingt Pieds, est également fréquemment utilisée. Elle sert à mesurer la capacité d'un cargo ou d'un terminal à conteneurs. Les conteneurs courts ont une longueur de 20 pieds. 1 TEU correspond donc au chargement d'un conteneur long de 20 pieds. Un conteneur de 40 pieds équivaut à 2 TEU, etc.

[27] Sources: Office de Promotion des Voies Navigables (2005); Institut pour le Transport par Batellerie a.s.b.l. (http://www.itb-info.be); Havenbedrijf Antwerpen (2005), *Annuaire statistique,* Anvers; et European Barge Union (2005), *Annual Report 2004*, Rotterdam.

[28] En 2002, 125,1 millards tkm ont été transportées dans l'UE-15, contre 129,4 millards tkm dans l'UE-25. Source: Eurostat.

[29] Répartition approximative: Wallonie 1/3 - Flandre 2/3.

[30] Au niveau européen, cette proportion se ramène à 6 p.c.

ramenaient à respectivement 13, 15 et 75 p.c. La suprématie du transport routier par rapport aux modes ferroviaire et fluvial est incontestable. Cependant, les prestations du fluvial tendent à réduire progressivement leur retard. Des 135,8 millions de tonnes transportées sur la voie d'eau belge en 2003, environ 45 p.c. correspondaient à l'importation, 30 p.c. à l'exportation, 23 p.c. au trafic intérieur national et 2 p.c. au transit.

Avantages du mode fluvial

Le transport fluvial est le mode le meilleur marché et le plus écologique: avec 5 litres de carburant, une tonne de fret parcourt en moyenne une distance de 500 km en mode fluvial, contre 333 km en mode ferroviaire, 100 km par la route et seulement 6,6 km par les airs. La voie d'eau convient particulièrement aux grands tonnages et aux vracs, de même qu'aux transports spécialisés tels que le transport de produits dangereux, de conteneurs et de grandes pièces indivisibles, sur moyenne ou longue distance. Envisagée comme complémentaire aux autres modes, la voie d'eau est également reconnue pour sa grande fiabilité, la sécurité et la régularité étant deux *leitmotivs*.

Infrastructures

Celles-ci doivent constamment être améliorées, en mettant l'accent sur l'augmentation de l'accessibilité et de la capacité des installations, à l'aune des orientations établies dans le cadre des RTE-T[31]. Il est tout aussi primordial de privilégier les infrastructures à forte valeur ajoutée. Les projets d'aménagement tels que les darses Deurganckdok à Anvers -port maritime mais très actif sur le mode fluvial- et *Liège TriLogiPort* dans le complexe portuaire liégeois en sont d'excellents exemples.

1.2.3 Instances responsables de la gestion des ports[32]

La gestion de chaque port est assurée par son entreprise portuaire. Il s'agit d'entreprises municipales autonomes pour Anvers, Gand, Ostende et Liège et d'une société anonyme (sa) pour Zeebrugge. Elles se nomment respectivement *Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, Havenbedrijf Gent GAB, AG Haven Oostende* -AGHO-, *Port Autonome de Liège* -PAL- et *Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen* -MBZ-. Ces organes sont responsables du développement et de l'aménagement des installations portuaires. Ils sont à ce titre habilités à accorder, dans les zones concernées, des concessions et autorisations aux investisseurs et utilisateurs potentiels des infrastructures portuaires, avec le soutien financier et logistique de leur région de tutelle. La politique portuaire a en effet été régionalisée en 1989. Les régions sont compétentes en matière de gestion, d'équipement et d'exploitation du réseau fluvial et des installations portuaires. En Flandre, il s'agit du ministre en charge des Travaux publics, Énergie et Environnement. Le service Mobilité gère plus de 1.000 km de voie d'eau navigables, ainsi que les infrastructures portuaires maritimes et intérieures de la Flandre. En Wallonie, c'est le ministre des Budget, Finances, Équipement et Patrimoine qui en a la responsabilité. La direction générale des Voies hydrauliques du ministère wallon de l'Équipement et des Transports (MET) gère et exploite les 460 km de voies navigables wallonnes, de même que les infrastructures portuaires du sud du pays.

1.2.4 Trafic maritime[33] de marchandises au sein du range Hambourg - Le Havre

Regroupés dans un rayon de 100 km, les ports maritimes flamands jouent un rôle majeur au niveau de l'importation et de l'exportation de marchandises aux plans international et intra-européen. Ils sont, compte tenu de l'ensemble des services logistiques qu'ils proposent, en concurrence directe avec d'autres grands ports maritimes du nord-ouest de l'Europe desservant le même *hinterland*. Le *range* qu'ils forment regroupe, du nord au sud, les neuf ports suivants:

---

[31] Réseaux transeuropéens de transport. À la suite des recommandations formulées en 2003 par le groupe "Van Miert" sur les RTE-T, la Commission européenne a établi une liste de 30 projets prioritaires qui devront débuter avant 2010. Coût total estimé: 225 milliards d'euros. Cette liste intègre pleinement la dimension du dernier élargissement de l'UE et vise à mettre en place des schémas de mobilité plus durables en concentrant les investissements sur les modes ferroviaire et fluvial. Voir aussi http://europa.eu/scadplus.

[32] Pour plus d'informations sur les instances dirigeantes des ports et leur statut juridique, voir aussi les sites de la Vlaamse Havencommissie (http://www.serv.be/vhc), de la Direction générale des Voies hydrauliques (http://voies-hydrauliques.wallonie.be) et des ports concernés.

[33] Les marchandises transportées via l'intérieur des terres (navigation intérieure) ne sont pas comprises dans ces chiffres.

Hambourg et Brême en Allemagne, Amsterdam et Rotterdam aux Pays-Bas, Anvers, Gand et Zeebrugge en Belgique et Dunkerque et Le Havre en France. Pour des raisons de comparabilité des données, il a été convenu de joindre le port d'Ostende à l'analyse du *range* Hambourg - Le Havre. C'est également l'approche suivie par la Commission portuaire flamande (*Vlaamse Havencommissie)* dans son rapport annuel[34].

TABLEAU 1 TRAFIC MARITIME TOTAL DANS LE *RANGE* HAMBOURG - LE HAVRE (OSTENDE INCLUS)
(millions de tonnes)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Variation de 2003 à 2004 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 1999 à 2004 (en p.c.)	Part relative dans le *range* en 2004 (en p.c.)
Hambourg	81,0	85,1	92,4	97,6	106,3	114,5	+7,7	+7,2	12,5
Brême	36,0	44,8	46,0	46,5	48,9	52,3	+7,0	+7,8	5,7
Amsterdam[35]	37,6	44,6	49,4	50,3	44,5	51,9	+16,5	+6,7	5,7
Rotterdam	303,6	322,3	314,7	321,9	328,1	352,4	+7,4	+3,0	38,5
Anvers	115,7	130,5	130,1	131,6	142,9	152,3	+6,6	+5,7	16,6
Gand	23,9	24,1	23,5	24,0	23,5	25,0	+6,0	+0,9	2,7
Ostende	3,1	4,3	4,8	6,2	7,2	7,5	+4,5	+19,3	0,8
Zeebrugge	35,4	35,5	32,1	32,9	30,6	31,8	+4,0	-2,1	3,5
Total des ports flamands.....	*178,1*	*194,4*	*190,5*	*194,7*	*204,2*	*216,6*	*+6,1*	*+4,0*	*23,7*
Dunkerque	38,3	45,3	44,5	47,6	50,1	51,0	+1,8	+5,9	5,6
Le Havre	64,4	68,0	69,4	68,1	71,9	76,8	+6,7	+3,6	8,4
Total des dix ports	*739,1*	*804,5*	*806,8*	*826,8*	*854,1*	*915,4*	*+7,2*	*+4,4*	*100,0*
Total du trafic mondial	*5.666*	*5.983*	*6.020*	*6.127*	*6.480*	*6.758*	*+4,3*	*+3,6*	
Part des dix ports dans le trafic mondial (en p.c.)	13,0	13,4	13,4	13,5	13,2	13,5			

Sources: Pour le trafic du *range*: données des autorités portuaires - dont les statistiques du Port de Rotterdam - et *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2004* (rapport annuel 2004) de la Vlaamse Havencommissie; pour le trafic mondial: CNUCED, *Review of Maritime Transport 2005*.

Le trafic maritime dans le *range* Hambourg - Le Havre, port d'Ostende inclus, s'est établi à 915,4 millions de tonnes en 2004, en augmentation de 7,2 p.c. par rapport à l'année précédente. C'est Amsterdam qui a enregistré la plus forte progression (+16,5 p.c.). Malgré le développement de l'activité aux ports asiatiques de Shanghai, Shenzen, Dubai, etc., cette augmentation est restée plus soutenue qu'au niveau mondial (+4,3 p.c., tableau 1). La très forte croissance que connaît actuellement l'économie chinoise stimule en effet les importations européennes depuis cette région et, partant, la demande en capacité de transport. En 2004, le *range* Hambourg - Le Havre représentait 13,5 p.c. du trafic maritime mondial. Les ports maritimes flamands ont connu, la même année, une croissance de 6,1 p.c.[36] Bien que légèrement en-deçà de la progression enregistrée dans la moyenne du *range* (+7,2 p.c.), cette hausse a néanmoins permis aux quatre ports flamands -près d'un quart du trafic du *range*- de conforter leur part dans le trafic maritime mondial, à savoir 3,2 p.c. Ils ont pu s'appuyer sur la croissance des trafics conteneurisés et du commerce avec les ports européens, et davantage encore extra-européens, pour asseoir leur stature internationale. Anvers occupait, en 2004, la deuxième place européenne derrière Rotterdam en

[34] Source: Merckx J-P. et D. Neyts, Vlaamse Havencommissie (2005), *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2004*, SERV, Bruxelles.

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

[36] Voir aussi le tableau synthétique au point 2.1.7 et les paragraphes du chapitre 2 relatifs aux différents ports.

termes de trafic maritime total et la troisième place juste derrière Hambourg pour ce qui concerne la manutention de conteneurs.

Sur la période 1999 - 2004, Ostende a connu la croissance moyenne la plus spectaculaire (+19,3 p.c. par an), suivi de Brême et Hambourg (+7,8 et +7,2 p.c. respectivement). Le trafic maritime à Anvers a, dans le même temps, augmenté de 5,7 p.c. en moyenne par an, alors qu'il a stagné à Gand et quelque peu régressé à Zeebrugge (-2,1 p.c.). La conteneurisation explique l'évolution des trafics dans les principaux ports qui ont su profiter d'espaces encore disponibles pour mettre en service des terminaux aux capacités toujours plus importantes. C'est le cas de Hambourg et d'Anvers, ports ayant connu les progressions les plus significatives sur ce segment[37]. Ces ports maritimes d'*hinterland*, tributaires de tirants d'eau[38] indépendants des marées, travaillent à l'approfondissement de leurs chenaux d'accès à la mer, pour permettre de recevoir les porte-conteneurs de nouvelle génération[39]. Le tirant d'eau maximum du *range* se trouve au port de Rotterdam, troisième port mondial après Singapour et Shanghai. Il y est de 24 mètres. Quant au port anversois, il occupait, en 2004, la dixième place mondiale, tous conditionnements de marchandises confondus, et la onzième place pour le conteneurisé, mais s'est à ce jour maintenu au quatrième rang mondial en ce qui concerne le trafic maritime international.

Soutenus par la croissance forte -à deux chiffres- et continue du transport conteneurisé, les ports maritimes doivent répondre à une demande sans cesse revue à la hausse en termes d'accessibilité, de capacité de traitement et d'entreposage des marchandises conteneurisées. La tendance est à cet égard à la concentration de services logistiques à haute valeur ajoutée. C'est l'ensemble de ces défis que doivent relever ces ports à l'heure actuelle pour rester compétitifs.

1.2.5 Complexe portuaire liégeois et navigation intérieure

Le complexe portuaire liégeois est un *port intérieur* majeur. Il domine largement le secteur en Wallonie. Des 45,2 millions de tonnes de trafic fluvial enregistrées dans les ports wallons en 2004, 49 p.c. ont transité par les infrastructures portuaires liégeoises. Ce complexe est, du point de vue du tonnage sur la voie d'eau, le premier port intérieur en Belgique[40] et le deuxième en Europe, après Duisburg et avant Paris, deux ports également situés dans le grand bassin rhéno-scaldéo-mosan (cf. infra). Son rang s'est vu confirmer en 2004. Au total, ports publics et infrastructures privées confondus, 22,1 millions de tonnes ont été manutentionnées dans le complexe portuaire liégeois, ce qui le place devant le port autonome de Paris qui a atteint la même année 19,6 millions de tonnes. La véritable autoroute fluviale que constitue le Rhin permet au port allemand de Duisburg de rester le leader incontesté des ports fluviaux européens, 49,2 millions de tonnes de marchandises ayant été manutentionnées sur sa voie d'eau en 2004.

Le complexe portuaire liégeois satisfait également aux critères définissant un *port maritime*: il est en effet accessible aux navires de mer, puisqu'il peut accueillir en certains endroits des convois poussés dont le tonnage maximum est de 9.000 tonnes. Le port bénéficie à cet effet de trois accès à la mer: le Canal Albert reliant Liège à Anvers; la Meuse et le canal Juliana vers Rotterdam et Amsterdam (itinéraire alternatif au Canal Albert pour ces destinations). La liaison est-ouest vers

---

[37] Dans le *range*, les parts de marché d'Anvers et de Hambourg sur le segment manutention de conteneurs a progressé entre 1990 et 2004, alors que celle de Rotterdam a reculé dans le même intervalle.

[38] Anvers reste malgré tout quelque peu désavantagé de ce point de vue, son tirant d'eau étant limité à 11,9 mètres en 2004, contre 12,8 mètres à Hambourg.

[39] Il s'agit de navires porte-conteneurs de 4.000 TEU ou plus, permettant de transporter des volumes encore plus importants de marchandises à des tarifs qui diminuent progressivement (économies d'échelle). Des *megacarriers*, dont la capacité dépasse les 8.000 TEU, font peu à peu leur apparition dans des ports en eaux profondes comme celui de Zeebrugge (16,75 m de tirant d'eau). Les porte-conteneurs de demain -les *Ultra-Large Container Ships* (ULCS)- auront une capacité de 12.000 TEU, ce qui implique la poursuite d'efforts considérables en termes d'aménagement d'infrastructures portuaires de type "post-Panamax" (tirant-d'eau supérieur à 12 mètres notamment). C'est le cas à Anvers, où vont être entrepris d'importants travaux d'approfondissement en 2007.

[40] Le PAL gère actuellement 29 ports publics (cf. annexe 2 B), dont trois sites trimodaux à Renory, l'Île Monsin et Semeries, auxquels s'ajoutera prochainement la plate-forme multimodale *TriLogiPort* de Hermalle-sous-Argenteau. En comparaison des ports maritimes, le PAL arrive, du point de vue du tonnage total, en quatrième position derrière Anvers, Zeebrugge et Gand. Les ports autonomes de Charleroi, de Namur et du Centre-Ouest sont, avec le PAL, les quatre sites portuaires fluviaux autonomes wallons.

Dunkerque, accessible aux navires de gabarit de type européen, offre également un accès de et vers la mer du nord. Cette accessibilité est essentielle à la bonne rentabilité du transport par eau, tout comme l'existence, le long des voies navigables, d'installations de chargement et de déchargement capables de manutentionner les marchandises rapidement et à faible coût[41].

Le trafic considéré ici est exclusivement fluvial. Il se répartit entre les tonnages traités sur les quais publics et privés, en provenance ou à destination de la voie d'eau. Au total, il s'agit de 22,1 millions de tonnes pour l'année 2004[42]. Pour les ports maritimes flamands, les chiffres présentés dans ce rapport ne concernent que le trafic maritime. Or, une part non négligeable de leur activité de transport de fret vers l'*hinterland* ressortit au mode fluvial.

2004 fut une année exceptionnelle pour la navigation intérieure en Belgique. Le fret fluvial a progressé de 4,1 p.c. en un an sur l'ensemble du territoire, à 4,68 milliards tkm. Les ports wallons ont engrangé des records, les volumes traités sur leurs quais ayant dépassé les 45 millions de tonnes (+5,4 p.c.). Les ports flamands ont quant à eux franchi pour la première fois la barre symbolique des 100 millions de tonnes traitées sur leur voie d'eau intérieure (+8,1 p.c.). Cette progression résulte principalement de la croissance du trafic de conteneurs (+38,4 p.c.), selon l'organisme Promotie Binnenvaart Vlaanderen. Pas moins de 81,9 millions de tonnes de fret intérieur ont ainsi été chargées ou déchargées sur les quais anversois en 2004 (+7 p.c.). Le mode fluvial a également gagné des points à Gand (+13,1 p.c.) pour atteindre 16,9 millions de tonnes en 2004. Parallèlement, une partie du trafic enregistré au PAL est destinée au *short sea shipping*. Le cabotage y représentait, en 2004, environ 250.000 tonnes.

Une grande part de la croissance de l'activité des ports maritimes est donc liée au développement du transport fluvial, mode bénéficiant de marges de développement importantes, à l'inverse des modes ferroviaire et surtout routier, qui sont arrivés à saturation. De ce point de vue, l'avenir du transport fluvial de conteneurs s'annonce florissant. Les deux ports de mer principaux reliés aux voies navigables wallonnes sont Anvers et Rotterdam, via le Canal Albert et le Canal Juliana respectivement, voies toutes deux accessibles aux navires de plus de 2.000 tonnes. Quant aux ports de Dunkerque, Gand, Ostende et Zeebrugge, l'*hinterland* des deux premiers s'est surtout déployé vers la France, tandis que ces quatre ports ne sont pour l'instant accessibles qu'aux bateaux de 1.350 tonnes, en provenance des infrastructures wallonnes[43]. La capacité d'accueil et de manutention de conteneurs va probablement doubler à Anvers grâce à l'ouverture du Deurganckdok, dont un premier terminal a été inauguré en juillet 2005. Environ 6 millions de TEU ont été manutentionnés à Anvers en 2004 et l'ouverture de ce nouveau bassin portera à 13 millions de TEU la capacité du port d'ici 2010-2011. Cet ouvrage, auquel pourrait se joindre le Saeftinghedok au cours de la prochaine décennie, était très attendu, étant donné la croissance annuelle à deux chiffres que connaît actuellement le trafic maritime conteneurisé au port d'Anvers (voir paragraphe 2.2).

Si la plupart de ces conteneurs ont la mer pour origine ou destination, une part non négligeable transite par le continent, par la route, le rail et la voie d'eau, cette dernière étant la seule à encore détenir d'importantes capacités non exploitées. Par ailleurs, le port de Rotterdam, avec lequel Anvers entretient des liaisons fluviales pour l'acheminement de conteneurs, arrive lui-même progressivement à saturation. C'est la raison pour laquelle l'Office de Promotion des Voies Navigables (OPVN[44]) prévoit une augmentation de 250 p.c. du trafic fluvial de conteneurs en Belgique d'ici 2011, puisque celui-ci passerait, selon ses prévisions, de 1,1 million de TEU actuellement à 3,6 millions de TEU. De ce trafic, 1,7 million de TEU auraient notre pays pour destination finale, contre 187.000 TEU actuellement. La Flandre sera bien entendu en première ligne, suivie de près par le complexe portuaire liégeois, étant donné sa situation géographique privilégiée par rapport à la métropole anversoise et ses nombreux atouts sur le plan logistique. Le PAL et les autorités portuaires anversoises envisagent de collaborer étroitement afin que le complexe portuaire liégeois soit prêt à accueillir une partie de ces trafics.

---

41 Source: Direction générale des Voies hydrauliques du MET

42 Détails au point 3.8.

43 Voir également la carte du réseau fluvial belge à l'annexe 2 C.

44 Voir OPVN (2005), *Étude du potentiel de transport fluvial de conteneurs le long de la dorsale wallonne*, MET - Région wallonne, Namur.

Plus généralement, les voies intérieures navigables font depuis quelques années l'objet d'attentions particulières de la part des autorités compétentes, notamment régionales. Consciente de ces enjeux, l'UE investit également des ressources dans la recherche de solutions pour rendre ce mode plus attractif, en vue notamment d'endiguer le problème de congestion des axes routiers. Il s'agit de contribuer au développement de nouveaux marchés et d'activités pour la navigation intérieure, à une modernisation de la flotte, à une amélioration des conditions de travail, de l'image de marque et de l'infrastructure et, enfin, à une harmonisation de la réglementation[45]. La Commission européenne reconnaît que la navigation intérieure a un grand potentiel comme mode de transport de substitution pour le fret, étant donné ses nombreuses qualités (cf. supra). C'est dans cet esprit qu'a été proposée la directive sur les services d'information fluviale (SIF), qui vise à instaurer un cadre européen aux fins de la compatibilité et de l'interopérabilité des systèmes SIF actuels et futurs, au niveau européen. L'objectif est de parvenir à une véritable interaction entre les différents services d'information sur les voies navigables. La directive, qui n'a pas encore été adoptée à ce jour, s'appliquerait aux ports de navigation intérieure, dont le volume annuel de fret est d'au moins 500.000 tonnes[46]. Les exemples de projets et d'investissements sont nombreux. Ils se concentrent sur la modernisation de la flotte -équipements de navigation modernes à bord des bateaux- et des infrastructures -amélioration des installations portuaires, dragage des fleuves et canaux, augmentation des tirants d'eau et d'air, etc.-.

[45] Voir également http://europa.eu/pol/trans/index_fr.htm.

[46] Plus d'informations sur http://europa.eu/scadplus.

2 IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DES PORTS MARITIMES FLAMANDS

2.1 SITUATION GÉNÉRALE

En 2004, la VA directe générée par les entreprises dépendant des ports flamands a augmenté de 10,7 p.c. par rapport à l'année précédente, à prix constants. À prix courants, elle s'est établie à 12,8 milliards d'euros, pendant que la VA indirecte atteignait 12,1 milliards d'euros.

L'emploi salarié direct a progressé de 0,6 p.c., s'établissant à environ 105.500 ETP. Les prestations à temps partiel ont à nouveau augmenté, au même titre que l'intérim. Ce sont les universitaires qui ont le plus bénéficié des recrutements dans les ports maritimes flamands, surtout dans les industries lourdes et les autres services logistiques, alors que moins de temps était consacré à la formation. Quant à l'emploi indirect, indépendants inclus, il s'est hissé à près de 137.000 ETP.

L'investissement en immobilisations corporelles, fonds privés et régionaux confondus, s'est rapproché la même année des 2,6 milliards d'euros.

Toujours en 2004, la rentabilité nette des capitaux propres après impôts a en moyenne progressé dans les ports flamands, tandis que la liquidité au sens large et la solvabilité moyennes s'y repliaient. La proportion d'entreprises en difficultés a en outre reculé, tant dans les grandes entreprises que les PME.

Cette année s'est par ailleurs illustrée par une croissance de 6,1 p.c. du tonnage de fret maritime traité dans l'ensemble des ports maritimes flamands, totalisant près de 217 millions de tonnes, avec une croissance spectaculaire du fret conteneurisé.

2.1.1 Données globales sur la valeur ajoutée (VA) directe et indirecte

Les tableaux et la plupart des commentaires relatifs à l'évolution de la VA se rapportent à des chiffres à prix courants. Cette évolution est, de façon ponctuelle et pour information, également mentionnée à prix constants[47].

De 1999 à 2004, la VA directe des entreprises dépendant des ports maritimes flamands a augmenté de 5,7 p.c. en moyenne par an, à prix courants (tableau 2). Compte tenu de l'évolution du déflateur de la VA brute, cette augmentation s'établit, aux prix de 2000, à 3,7 p.c. en moyenne par an. Les hausses les plus significatives ont été enregistrées par les armateurs, les aménagements portuaires et le dragage, l'industrie pétrolière, la chimie et les autres transports terrestres.

La contribution au PIB des quatre ports flamands a connu une hausse importante en 2004, tous ports confondus, pour s'établir à 12,8 milliards d'euros. De 13,3 p.c. à prix courants, cette augmentation s'est établie à 10,7 p.c. à prix constants. Cette croissance est remarquable, si on la compare à celle de l'économie belge dans son ensemble (2,6 p.c.). Le port de Gand tire son épingle du jeu, notamment dans ses deux principales industries, la métallurgie et l'automobile, suivi d'Anvers, port qui domine très largement le secteur portuaire flamand puisqu'il représente près de 65 p.c. de la VA des quatre ports étudiés. La chimie a en outre battu de nouveaux records à Anvers, contrairement à l'évolution relevée au niveau national. Les secteurs maritimes ne sont pas en reste, des évolutions significatives étant notées chez les armateurs anversois et ostendais. Les agents maritimes et expéditeurs ont enregistré de bons résultats à Zeebrugge.

[47] La référence pour le calcul de l'évolution de la VA à prix constants est le déflateur de la VA brute. Précisions au point 2 de l'annexe 1. Voir aussi www.belgostat.be.

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

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Importance relative en 2004 (en p.c.)	Variation de 2003 à 2004 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 1999 à 2004 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	**9.732,5**	**10.867,1**	**10.745,1**	**11.040,0**	**11.321,2**	**12.826,3**	**100,0**	**+13,3**	**+5,7**
Anvers	6.115,3	6.953,8	6.932,2	7.085,7	7.362,0	8.294,2	64,7	+12,7	+6,3
Gand.....	2.621,7	2.865,0	2.702,7	2.863,1	2.862,7	3.397,3	26,5	+18,7	+5,3
Ostende	272,2	258,1	312,5	323,5	337,7	346,7	2,7	+2,7	+5,0
Zeebrugge	648,4	712,7	723,3	696,4	669,2	705,4	5,5	+5,4	+1,7
Hors des ports[48].....	74,9	77,4	74,5	71,3	89,5	82,8	0,6	-7,5	+2,0
2. EFFETS INDIRECTS.	***9.658,1***	**10.442,7**	***10.977,5***	***11.144,7***	***11.134,1***	***12.143,3***	**-**	***+9,1***	***+4,7***
Total de la valeur ajoutée	***19.390,6***	**21.309,8**	***21.722,6***	***22.184,7***	***22.455,3***	***24.969,5***	**-**	***+11,2***	***+5,2***

Source: BNB.

Tenant compte des effets indirects[49], la VA totale des quatre ports sous revue s'établit à près de 25 milliards d'euros en 2004, soit 15,1 p.c. du PIB de la Flandre et 8,7 p.c. du PIB de la Belgique[50]. Ce total inclut l'ensemble des chiffres relatifs à l'activité des fournisseurs des entreprises de la population, sous-traitants de première ligne ou situés plus en amont. L'ensemble des effets indirects est couvert par l'étude.

Comme l'indique le point 2.1.2, ces perspectives favorables en matière de VA n'impliquent pas nécessairement une progression de l'emploi.

2.1.2 Données globales sur l'emploi direct et indirect

De 1999 à 2004, l'emploi dans les quatre ports maritimes flamands a légèrement progressé, de 0,5 p.c. par an en moyenne (tableau 3). Il a surtout augmenté à Anvers et Gand, tandis qu'il se repliait quelque peu à Ostende et Zeebrugge. Au cours de cette période, l'emploi a globalement progressé dans la manutention portuaire, alors qu'il reculait chez les armateurs. S'il a en général diminué dans les industries importantes, il s'est néanmoins renforcé dans la construction, l'industrie pétrolière et les transports terrestres.

L'emploi direct a gagné 0,6 p.c. en moyenne en 2004, ce qui correspond à l'évolution de l'emploi intérieur belge, la progression la plus importante ayant été enregistrée au port de Gand. Une légère hausse a été constatée à Anvers, pendant que l'emploi perdait du terrain à Ostende et Zeebrugge. La progression à Gand est attribuée en particulier aux recrutements dans l'industrie automobile. Les effectifs de cette industrie ont, dans une moindre mesure, également connu un sort favorable à Anvers -plus de 58 p.c. de l'emploi des quatre ports-, alors que les désengagements dans l'industrie à Ostende et le cluster maritime zeebrugeois ont pesé sur les effectifs de ces deux ports.

[48] Ces chiffres sont répartis par port flamand (cf. points 2.2, 2.3, 2.4 et 2.5) selon la clé de répartition de la VA. Précisions au point 1 de l'annexe 1.

[49] La ventilation par cluster des effets indirects est présentée pour chaque port aux points 2.2 à 2.5. Une présentation détaillée par secteur est également proposée, à titre indicatif, à l'annexe 5.

[50] Ces comparaisons n'ont qu'une valeur indicative. Les effets indirects ne se limitent pas à la région mais concernent l'ensemble de l'économie nationale. Source des données régionales: ICN (2006), *Comptes régionaux 1995-2004*.

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

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Importance relative en 2004 (en p.c.)	Variation de 2003 à 2004 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 1999 à 2004 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	**103.134**	**104.697**	**107.353**	**106.038**	**104.899**	**105.489**	**100,0**	**+0,6**	**+0,5**
Anvers	59.469	60.442	62.629	62.359	61.313	61.558	58,4	+0,4	+0,7
Gand.....	27.853	28.635	28.778	28.073	27.757	28.313	26,8	+2,0	+0,3
Ostende	4.374	3.844	4.056	4.214	4.370	4.286	4,1	-1,9	-0,4
Zeebrugge	10.112	10.445	10.641	10.130	9.856	9.712	9,2	-1,5	-0,8
Hors des ports[51]	1.326	1.331	1.249	1.262	1.603	1.621	1,5	+1,1	+4,1
2. EFFETS INDIRECTS.	***133.989***	**141.845**	***149.250***	***141.061***	***133.978***	***136.740***	**-**	***+2,1***	***+0,4***
Total de l'emploi.....	***237.123***	**246.541**	***256.603***	***247.100***	***238.877***	***242.229***	**-**	***+1,4***	***+0,4***

Source: BNB.

L'emploi total, qui englobe l'emploi direct et indirect, soit également les effectifs des fournisseurs[52] des entreprises sélectionnées pour l'étude, s'est établi à plus de 242.000 ETP en 2004. Ce chiffre tient compte de l'ensemble des niveaux de sous-traitance en amont de l'activité réalisée directement dans les zones portuaires. Ensemble, ces quatre ports représentent, tenant compte des effets indirects, 11,3 p.c. de l'emploi intérieur en Flandre et 6,5 p.c. de l'emploi intérieur belge en 2004[53].

2.1.3 Données globales sur l'investissement

Les tableaux et la plupart des commentaires relatifs à l'évolution de l'investissement se rapportent à des chiffres à prix courants. Cette évolution est, de façon ponctuelle et pour information, également mentionnée à prix constants[54].

De 1999 à 2004, l'investissement privé direct dans les ports maritimes flamands a progressé de 4,8 p.c. en moyenne par an, à prix courants (tableau 4). Mais, compte tenu du déflateur de la formation brute de capital fixe des entreprises, cette augmentation annuelle s'est établie, aux prix de 2000, à 3,9 p.c. en moyenne sur la même période. Sur cette période, les hausses les plus significatives ont été enregistrées par les armateurs, les agents maritimes et expéditeurs, et par les industries de la chimie et de l'énergie. D'importants reculs ont par contre été notés dans la métallurgie et les transports terrestres.

[51] Ces chiffres sont répartis par port flamand (cf. points 2.2, 2.3, 2.4 et 2.5) selon la clé de répartition de la VA. Précisions au point 1 de l'annexe 1.

[52] En ce compris les indépendants. La ventilation par cluster des effets indirects est présentée pour chaque port aux points 2.2 à 2.5. Une présentation détaillée par secteur est également proposée, à titre indicatif, à l'annexe 5.

[53] Ces comparaisons n'ont qu'une valeur indicative. Les effets indirects ne se limitent pas à la région mais concernent l'ensemble de l'économie nationale. Source des données régionales: ICN (2006), *Comptes régionaux 1995-2004*.

[54] Pour le calcul de l'évolution de l'investissement à prix constants, c'est le déflateur de la formation brute de capital fixe des entreprises belges qui est retenu. Précisions au point 2 de l'annexe 1. Source: ICN.

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

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Importance relative en 2004 (en p.c.)	Variation de 2003 à 2004 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 1999 à 2004 (en p.c.)
Anvers	1.074,2	1.389,8	1.563,6	1.454,8	1.810,3	2.042,5	77,5	+12,8	+13,7
Gand	644,5	588,3	604,4	793,8	756,5	356,3	13,5	-52,9	-11,2
Ostende	117,2	99,3	60,0	53,5	61,2	60,4	2,3	-1,2	-12,4
Zeebrugge	198,1	170,4	131,6	148,4	139,7	140,7	5,3	+0,7	-6,6
Hors des ports[55]	52,4	50,6	41,3	38,2	45,4	34,2	1,3	-24,6	-8,2
Investissement direct	**2.086,4**	**2.298,4**	**2.401,0**	**2.488,7**	**2.813,0**	**2.634,1**	**-**	**-6,4**	**+4,8**

Source: BNB.

En 2004, les investissements ont reculé à Gand dans la métallurgie et l'automobile et, dans une moindre mesure, à Ostende dans la chimie et à Zeebrugge dans l'industrie des équipements électroniques. De 6,4 p.c. à prix courants, cette baisse globale s'est établie à 7,1 p.c. à prix constants. Seul le port d'Anvers, qui concentre 77,5 p.c. des fonds investis en 2004, résiste à cette tendance, avec les hausses enregistrées par les secteurs de l'énergie, du pétrole et des armateurs. Tous ports maritimes flamands confondus, l'investissement privé s'est établi à un peu plus de 2,6 milliards d'euros en 2004.

2.1.4 Ventilation des résultats selon la taille des entreprises[56]

TABLEAU 5 **RÉSULTATS VENTILÉS DANS LES PORTS MARITIMES FLAMANDS EN 2004**

Ports	Nombre d'entreprises[57]		VA directe (en millions d'euros)		Emploi direct (en ETP)		Investissement direct (en millions d'euros)	
	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME
Anvers	358	1.222	7.856,3	437,9	55.450	6.108	1.886,2	156,3
Gand	153	440	3.222,8	174,4	25.881	2.433	319,8	36,5
Ostende	32	221	278,3	68,4	3.261	1.025	45,1	15,3
Zeebrugge	80	321	588,1	117,3	7.892	1.819	119,7	21,0
Hors des ports	19	318	30,7	52,1	934	686	22,7	11,5
TOTAL	**642**	**2.522**	**11.976,2**	**850,1**	**93.418**	**12.071**	**2.393,5**	**240,6**

Source: BNB.

[55] Ces chiffres sont répartis par port flamand (cf. points 2.2, 2.3, 2.4 et 2.5) selon la clé de répartition de la VA. Précisions au point 1 de l'annexe 1.

[56] La définition retenue est celle de l'article 15 du Code des sociétés (loi du 7 mai 1999) en vigueur en 2004. 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.

[57] Il s'agit, pour chaque port, du nombre d'entreprises présentes dans la zone portuaire. Il se peut en effet qu'une même entreprise soit répertoriée dans plusieurs ports. C'est pourquoi le nombre total d'entreprises mentionné aux tableaux 5 et 47 dépasse 3.268, soit le nombre total d'entreprises (ou de numéros de TVA) effectivement considérées dans l'étude des cinq ports en 2004. Au cours de cette année, cinquante-sept entreprises étaient présentes dans minimum deux ports.

Par rapport à 2003, le nombre de PME est resté à peu près stable, à 79,7 p.c. de la population envisagée ici. Bien qu'elles ne constituent qu'un peu plus du cinquième du nombre total d'entreprises enregistrées côté flamand, les grandes entreprises totalisent, dans les quatre ports sous revue, 93,4 p.c. de la production de richesses et 88,6 p.c. de l'emploi (tableau 5). Elles ont en outre attiré 90,9 p.c. de l'investissement. Le détail des chiffres est présenté par cluster et secteur, pour chaque port, à l'annexe 6.

2.1.5 Bilan social dans les ports maritimes flamands[58]

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 de l'ensemble des quatre ports, ne sont pas exhaustifs. Ils portent sur un échantillon constant[59] qui a été défini pour l'ensemble des cinq ports à l'étude et couvrant la période 2002 - 2004. Pour les graphiques 2 à 6 et le tableau 6, les chiffres présentés 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.

Le commentaire se concentre sur les variations observées durant les trois dernières années sous revue. Le détail des chiffres est présenté pour l'année 2004 à l'annexe 7.

2.1.5.1 Type de contrat et ressources humaines

À la date de clôture de l'exercice 2004, le rapport du nombre d'employés sur le nombre d'ouvriers s'est établi à 65,1 p.c., soit 1 p.c. de moins que l'année précédente, tandis que la proportion d'ouvriers se redressait.

GRAPHIQUE 1 HEURES PRESTÉES ET FRAIS ASSOCIÉS AUX RESSOURCES HUMAINES INTERNES[60]

Source: BNB.

[58] Les données nationales présentées ici sont extraites de Heuse P. et Ph. Delhez (2005). Les comparaisons n'ont qu'une valeur indicative, étant donné que seules les entreprises ayant déposé leur bilan social portant sur un exercice de douze mois et clôturé au 31 décembre sont prises en compte dans le Bilan social 2004. Il s'agit d'une population réduite.

[59] Précisions concernant la représentativité de l'échantillon constant au point 2 de l'annexe 1.

[60] Employés figurant au registre du personnel des entreprises sous revue.

L'emploi direct, après une année de baisse, est remonté en 2004 (cf. tableau 3). Le même constat peut être fait à propos du nombre d'heures de prestations à temps plein, qui sont passées à 140 millions la même année, après une hausse de 3,4 p.c. Le régime à temps partiel gagne toujours du terrain, atteignant 8,9 millions d'heures, c'est-à-dire un million de plus qu'en 2003 (graphique 1), tout en soutenant la hausse de l'emploi, comme on peut d'ailleurs l'observer dans l'économie nationale. Cette évolution fut surtout prononcée dans la métallurgie, le commerce et les autres services logistiques anversois, la métallurgie gantoise et, pour l'ensemble des ports, les autres transports terrestres.

Au total, le nombre d'heures prestées est ainsi passé de 143,4 à 148,9 millions et la proportion des prestations à temps plein dans ce total a une nouvelle fois reculé, de 0,5 point par rapport à 2003, à 94 p.c.

En augmentation de 2,2 p.c. sur ce même intervalle, les frais relatifs au personnel à temps plein ont atteint 5,4 milliards d'euros en 2004. Compte tenu de l'évolution du nombre d'heures prestées sous ce régime, le coût salarial horaire s'est inscrit en recul de 1,1 p.c. (impact du coût des pensions inclus). Les frais du personnel travaillant à temps partiel ont progressé de 12,7 p.c., ce qui correspond à l'évolution du nombre d'heures prestées et aboutit à un statu quo du coût horaire pour ce type de contrats. Au total, les frais de personnel, toutes catégories confondues, ont crû de 2,8 p.c. en un an et le coût salarial horaire est en léger repli, de 38,5 à 38,1 euros par heure.

Quant au coût annuel moyen par ETP, il s'est établi à 60.144 euros, soit 1,3 p.c. de plus qu'en 2003. Au niveau national, il était de 48.355 euros, en progression de 2,6 p.c. par rapport à l'année précédente.

GRAPHIQUE 2 HEURES PRESTÉES ET FRAIS ASSOCIÉS AUX RESSOURCES HUMAINES EXTERNES[61]

Source: BNB (uniquement schéma complet).

Sur la période 2002 - 2004, les prestations des ressources humaines externes n'ont cessé de croître, surtout du côté de l'intérim (graphique 2). De 2003 à 2004, le nombre d'heures prestées par les intérimaires a gagné 52 p.c., contre seulement 1,1 p.c. pour le personnel mis à la disposition des entreprises. La métallurgie et les autres services logistiques anversois, l'automobile et la métallurgie gantoises, l'électronique et les autres services logistiques zeebrugeois, ainsi que le commerce dans les quatre ports flamands, ont engagé un nombre d'intérimaires nettement

[61] 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.

supérieur à celui de l'année précédente. Les frais associés à ces deux catégories de prestations - intérim et mise à disposition de personnel- ont respectivement augmenté de 55,6 et 3,9 p.c. Dans les deux cas, le coût horaire a progressé, de 2,4 et 2,8 p.c. respectivement. En 2004, le personnel mis à disposition, catégorie très importante dans les ports flamands en raison de l'activité des dockers, ne représentait plus que 59,1 p.c. des prestations des ressources humaines externes, contre 68,5 p.c. un an plus tôt.

2.1.5.2 Entrées et sorties de personnel

Les graphiques 3 à 7 concernent des variables de "flux", puisqu'ils traitent des entrées et des sorties de personnel au cours de l'exercice. Pour cette raison, les observations qui en découlent peuvent ne pas confirmer l'évolution générale de l'emploi, présentée au tableau 3 -et dans les paragraphes relatifs à chaque port- sous la forme d'une variable de "stock". Ces graphiques se concentrent en outre sur les entreprises de l'échantillon constant ayant déposé leurs comptes selon le schéma complet.

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

Source: BNB (uniquement schéma complet).

Le nombre total d'employés engagés au cours de l'année 2004 a été de 16,1 p.c. supérieur au niveau enregistré l'année précédente. Il a augmenté de 18,8 p.c. rien que pour les contrats à durée indéterminée (graphique 3). C'est particulièrement le cas de la manutention portuaire, l'industrie pétrolière et le commerce anversois, la métallurgie gantoise, la chimie et la métallurgie ostendaises. Ces progressions des engagements ont abouti à une hausse de l'emploi, étant donné la relative stagnation des fins de contrat (graphique 6).

GRAPHIQUE 4 NIVEAU D'ÉTUDES DU PERSONNEL MASCULIN ENGAGÉ EN 2004
(ETP)

Source: BNB (uniquement schéma complet).

GRAPHIQUE 5 NIVEAU D'ÉTUDES DU PERSONNEL FÉMININ ENGAGÉ EN 2004
(ETP)

Source: BNB (uniquement schéma complet).

L'emploi masculin représentait 84,3 p.c. des effectifs des ports maritimes flamands à la fin de l'exercice 2004, soit 0,5 point de moins que l'année précédente.

La hausse de 16,1 p.c. des engagements enregistrée en 2004 s'est déclinée de la façon suivante pour les employés masculins, relativement à leur niveau d'études: les créations de postes pour les détenteurs du diplôme d'enseignement secondaire, d'enseignement supérieur non universitaire et universitaire ont augmenté de respectivement 24,2, 6,3 et 33,1 p.c. par rapport à 2003. Les engagements d'universitaires ont particulièrement gagné en importance dans l'industrie pétrolière et la construction anversoises et la métallurgie et l'automobile gantoises. Les recrutements ont par contre reculé pour les moins qualifiés, le nombre d'engagements de détenteurs du certificat d'enseignement primaire ayant reculé de 0,2 p.c.

La répartition des engagements de personnel masculin en 2004 par niveau d'études figure au graphique 4.

La proportion de l'emploi féminin s'est une nouvelle fois renforcée dans les ports maritimes flamands, leur nombre représentant 15,7 p.c. du total de la main-d'œuvre, soit 0,5 p.c. de plus qu'en 2003.

L'évolution des engagements du personnel féminin selon le niveau d'études accomplies correspond à ce qui a été observé auprès de leurs collègues masculins. La hausse de 16,1 p.c. s'est déclinée comme suit: les créations de postes pour les détentrices du diplôme d'enseignement secondaire, d'enseignement supérieur non universitaire et universitaire ont progressé de 12,7, 18,4 et 21,9 p.c. par rapport à 2003. L'accroissement du nombre d'universitaires engagées est attribuable au secteur pétrolier anversois, à l'automobile gantoise et à la métallurgie ostendaise. Les recrutements ont par contre reculé de 3 p.c. pour celles en possession du certificat d'enseignement primaire.

La répartition des engagements de personnel féminin en 2004 par niveau d'études figure au graphique 5.

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

Source: BNB (uniquement schéma complet).

Le nombre total d'employés ayant quitté leur travail au cours de l'exercice 2004 n'est que de 0,4 p.c. supérieur au niveau observé en 2003. Il a même reculé de 2 p.c. pour ce qui concerne les contrats à durée indéterminée (graphique 6). Étant donné cette relative stabilité, le nombre croissant d'engagements relevé au graphique 3 a pu déboucher sur une croissance nette de l'emploi dans les ports maritimes flamands.

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

	2002	2003	2004
Pension	3,9	3,7	4,3
Prépension	9,8	8,6	7,3
Licenciement	18,5	16,2	16,4
Autre motif	67,8	71,5	71,9

Source: BNB (uniquement schéma complet).

Comme c'est la cas au niveau national, la part des prépensions dans l'ensemble des motifs invoqués pour les fins de contrat a poursuivi à la baisse en 2004, entre autres dans la chimie anversoise et la métallurgie gantoise. Celle des départs à la retraite s'est par contre renforcée. La hausse des fins de contrats pour raison de licenciements ou autre motif -fins de contrats temporaires et départs spontanés- est très légère. Mais, après une année de recul, le nombre de licenciements pourrait bien amorcer là un mouvement de hausse.

2.1.5.3 Formation[62]

GRAPHIQUE 7 HEURES DE FORMATION ET FRAIS ASSOCIÉS

Source: BNB.

En 2004, 51 p.c. du personnel masculin et 37,9 p.c. du personnel féminin ont participé à des formations, soit, par rapport à l'année précédente, une hausse de 2,4 points du côté des hommes mais un recul de 2,3 points chez les femmes.

Après la hausse de 2003, le temps consacré à leur formation par les travailleurs et les travailleuses s'est inscrit en recul, de respectivement 10,9 et 22,4 p.c. (graphique 7), notamment dans l'automobile anversoise et gantoise, et malgré une hausse dans la chimie à Anvers. Étant donné le nombre de femmes et d'hommes concernés, ils ont en moyenne passé moins de temps à se former, de 51,3 heures consacrées à se former en 2003, les employés masculins n'y ont plus passé que 43,1 heures l'année suivante. De même pour leurs collègues féminines, qui y ont passé 33,2 heures au lieu de 41,9 un an plus tôt. Femmes et hommes confondus, la part du temps de travail global consacrée à la formation s'est réduite de 1,56 à 1,32 p.c., niveau qui reste cependant supérieur à la moyenne nationale (0,82 p.c. en 2004).

Les frais occasionnés par la formation des salariés des ports maritimes flamands ont légèrement augmenté pour les hommes (+0,4 p.c.) et fortement diminué pour les femmes (-16,4 p.c.). Ils se sont établis, au total, à 2 p.c. de la masse salariale, soit 0,1 p.c. de moins que l'année précédente. Ce pourcentage est nettement supérieur à la moyenne nationale (1,25 p.c. en 2004).

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

2.1.6 Situation financière dans les ports maritimes flamands

2.1.6.1 Ratios financiers

Les ratios présentés ici, soit la rentabilité nette des capitaux propres après impôts, la liquidité au sens large et la solvabilité, sont définis au point 2 de l'annexe 1.

L'étude des ratios financiers concerne un échantillon constant[63] pour les années 2002 à 2004, commun aux cinq ports sous revue. Il concerne les entreprises qui ont déposé leurs comptes à la Centrale des bilans en 2002, 2003 et 2004, et dont les résultats répondent aux conditions requises pour le calcul des ratios[64]. Par conséquent, les entreprises étudiées dans la partie financière du présent rapport diffèrent de celles retenues dans l'échantillon constant du précédent rapport. Ceci explique les différences dans les chiffres entre les deux publications. S'agissant de la comparaison avec les données nationales, la même méthode de calcul - dite de globalisation[65] - est appliquée tant pour les ratios des entreprises privées des ports maritimes flamands que pour les ratios de l'ensemble des sociétés non financières belges.

TABLEAU 7 ÉVOLUTION DES RATIOS FINANCIERS DANS LES PORTS MARITIMES FLAMANDS DE 2002 À 2004

Ports	Rentabilité nette des capitaux propres après impôts(en p.c.)			Liquidité au sens large			Solvabilité (en p.c.)		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004	2002	2003	2004
Anvers	9,6	13,3	17,4	0,57	1,38	0,83	39,0	37,2	31,1
Gand	-8,0	6,1	20,2	0,94	1,06	1,24	43,2	45,2	47,4
Ostende	7,6	6,4	6,4	1,40	1,39	1,38	42,0	45,8	46,3
Zeebrugge	6,3	7,1	7,2	1,57	1,23	1,27	49,1	44,7	43,8
Moyenne pondérée	**5,5**	**11,2**	**17,5**	**0,68**	**1,28**	**0,94**	**40,3**	**39,2**	**34,9**
Sociétés non financières[66]	**4,1**	**7,6**	**6,9**	**1,17**	**1,22**	**1,24**	**39,9**	**40,6**	**41,5**

Source: BNB.

En 2004, une nette amélioration de la rentabilité nette des capitaux propres après impôts a été notée en moyenne dans les entreprises établies dans les ports flamands (+6,3 points de pourcentage, tableau 7). Cette hausse est due en premier lieu à l'industrie métallurgique gantoise, de même qu'à l'industrie pétrolière et aux armateurs anversois, alors que ce ratio est resté stable à Ostende et Zeebrugge (voir explications aux chapitres suivants). L'évolution de la rentabilité des entreprises implantées dans les ports flamands apparaît donc meilleure que celle enregistrée au niveau national. Quelques très grandes entreprises belges ont en effet vu leur résultat exceptionnel se contracter en 2004, ce qui a pesé sur l'ensemble, tandis que les PME poursuivaient leur redressement entamé en 2003.

La liquidité moyenne au sens large s'est par contre repliée sous la barre de l'unité en 2004, ce qui correspond à un fond de roulement net moyen négatif. Cette évolution contraste avec celle observée au niveau national, où les entreprises ont vu croître leur capacité à honorer leurs engagements de court terme. La hausse notée au port de Gand et le statu quo à Ostende et Zeebrugge n'ont pas permis de contrebalancer l'important recul intervenu dans l'industrie

[63] Précisions concernant la représentativité de l'échantillon constant au point 2 de l'annexe 1.

[64] 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.

[65] Dans Vivet D. (2005), les deux méthodes du ratio médian et de la globalisation ont été utilisées.

[66] Ces chiffres sont relatifs à la situation de l'ensemble des sociétés non financières belges, grandes entreprises et PME confondues. Ils ont été recalculés en mars 2006 par Vivet D. (2005) selon la méthode de globalisation et diffèrent donc de ceux publiés dans le rapport 2003.

anversoise, et en particulier la chimie. Le fonds de roulement net moyen est négatif à Anvers, alors qu'il reste positif dans les trois autres ports.

Un recul moyen a aussi été enregistré pour la solvabilité. La chimie anversoise en est également responsable, de même que les autres services zeebrugeois mais dans une moindre mesure. La métallurgie gantoise tempère quelque peu le mouvement et un quasi-statu quo est noté à Ostende. La solvabilité moyenne des entreprises anversoises est inférieure aux chiffres nationaux en 2004, alors qu'elle leur est supérieure dans les trois autres ports. Une augmentation des dettes, parfois conjuguée à une diminution de *cash-flow,* explique le phénomène à Anvers.

2.1.6.2 Appréciation de la santé financière

Le modèle de prévision de défaillance utilisé ici s'applique aux entreprises de l'échantillon constant[67] employant plus de cinq travailleurs. Précisions au point 2 de l'annexe 1.

Le graphique 8 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 difficultés (classes de risque 3 et 4).

GRAPHIQUE 8 RISQUES FINANCIERS DANS LES PORTS MARITIMES FLAMANDS DE 2002 À 2004
(pourcentages)

Source: BNB.

Le pourcentage d'entreprises en difficultés a diminué en 2004, dans le cluster maritime, et particulièrement dans la manutention portuaire et chez les armateurs, passant de 14,1 à 9,8 p.c. Il a également baissé dans le commerce, de 25,6 à 20,4 p.c. Le pourcentage des entreprises en classes 3 et 4 a par contre progressé dans les transports terrestres et les autres services logistiques, passant respectivement de 10,1 à 10,3 p.c. et de 10,7 à 14,6 p.c. Le statu quo observé en moyenne dans l'industrie est le résultat de baisses dans la chimie et la métallurgie et de hausses dans l'automobile, la construction et l'électronique.

Globalement, ce pourcentage est passé de 16,3 à 14 p.c. dans les ports maritimes flamands: 10,7 p.c. des grandes entreprises ont connu des difficultés financières en 2004, contre 13 p.c.

[67] 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. Précisions concernant la représentativité de l'échantillon constant au point 2 de l'annexe 1.

l'année précédente. En ce qui concerne les PME, il s'agit de 16,7 p.c., soit 2,2 p.c. de moins qu'en 2003. La proportion d'entreprises présentant un profil vulnérable est en effet structurellement plus élevée dans les PME que dans les grandes entreprises. Ainsi, au niveau national en 2004, on dénombrait 18,7 p.c. de PME dans les classes 3 et 4, ce pourcentage s'élevant à 14 p.c. dans les grandes entreprises.

En comparant les chiffres obtenus pour 2003 dans le cadre de ce rapport avec ceux relevés la même année au niveau national, il apparaît, en première approximation, que les industries de la chimie et de la construction, ainsi que les autres services logistiques, présentent un profil de risque moins élevé dans les ports maritimes flamands que la moyenne nationale. Le constat est inverse pour l'industrie de la métallurgie et le commerce[68].

Ces évolutions sont aussi illustrées par le pourcentage d'emplois (en ETP) représentés par les entreprises se trouvant en classes 3 et 4. En 2004, il s'élevait à 3,4 p.c. dans le cluster maritime (soit -2,4 points par rapport à 2003), 17,9 p.c. dans le commerce (-3,9 points), 5,6 p.c. dans l'industrie (-2,3 points), 4,7 p.c. dans les transports terrestres (-0,7 point) et 5,5 p.c. dans les autres services logistiques (-1,9 point).

2.1.7 Données globales sur le trafic maritime de marchandises en 2004

TABLEAU 8 TRAFIC MARITIME DANS LES PORTS FLAMANDS EN 2004
(milliers de tonnes)

	Anvers	Gand	Ostende	Zeebrugge	Total ports	Évolution 2003 - 2004 (en p.c.)	Part 2004 (en p.c.)
Conteneurs	68.280	264	79	14.012	82.635	+11,8	38,1
Roll-on/roll-off[69]	3.827	1.579	5.928	11.098	22.432	+4,1	10,4
Marchandises diverses[70] conventionnelles	17.622	1.931	10	802	20.366	+3,5	9,4
Vracs liquides	35.280	2.806	49	4.286	42.422	-1,6	19,6
Vracs solides	27.317	18.377	1.478	1.596	48.768	+6,2	22,5
TOTAL	**152.327**	**24.957**	**7.545**	**31.795**	**216.624**	**+6,1**	**100,0**

Source: *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2004* de la Vlaamse Havencommissie et ports concernés.

Le trafic maritime de marchandises a augmenté de 6,1 p.c dans les quatre ports sous revue, entre 2003 et 2004. Le fret conteneurisé reste le moteur de cette expansion, suivi des vracs solides et du *ro-ro*. Ce dernier s'est bien rétabli après une année 2003 peu favorable (tableau 8). Le *short sea shipping (SSS)*[71] représente plus de la moitié de ces 216,6 millions de tonnes. Le détail de ces chiffres est présenté par port dans les paragraphes suivants.

Étant donné la très forte croissance du trafic conteneurisé et les défis qu'elle continue de poser aux instances en charge des ports, en termes de capacité de traitement et d'entreposage, de même que d'accessibilité, d'énormes efforts ont été consentis dans l'aménagement des infrastructures

[68] Les pourcentages d'entreprises en difficultés relevés pour 2003 dans les ports maritimes flamands (présent rapport) et au niveau national sont respectivement de 11,1 et 15,4 p.c. dans la chimie; 14,3 et 16,4 p.c. dans la construction; 10,7 et 18,6 p.c. dans les autres services; 17 et 15,6 p.c. dans la métallurgie et 25,6 et 21,7 p.c. dans le commerce.

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

[70] La dénomination "marchandises diverses" regroupe les catégories suivantes: marchandises conteneurisées, le *ro-ro* et les marchandises diverses conventionnelles.

[71] Navigation effectuée en-deçà des limites assignées aux voyages de long cours, à distance limitée des côtes. Pour les ports européens, il s'agit notamment du transport de marchandises par la mer entre deux ports situés en Europe ou des ports de pays ayant des frontières communes avec l'Europe.

portuaires (cf. infra). La Région flamande a ainsi investi au total 395,1 millions d'euros en 2004 dans les ports et leur accessibilité[72].

Les cargaisons transportées par les modes routier, ferroviaire et fluvial ne sont pas incluses dans les chiffres du tableau 8. Or, à côté des tonnages maritimes, les ports flamands ont dû gérer, en 2004, un trafic fluvial atteignant pour la première fois le cap des 100 millions de tonnes[73].

[72] Source: Vlaamse Havencommissie (2005).

[73] Chiffre précis: 99,6 millions de tonnes. Cela correspond à un trafic de 4,68 milliards de tonnes-kilomètres sur le réseau fluvial flamand (+4,1 p.c. par rapport à 2003). Source: Promotie Binnenvaart Vlaanderen.

2.2 PORT D'ANVERS

2.2.1 Faits marquants en 2004[74]

2.2.1.1 Contexte

Le port d'Anvers a connu une nouvelle année de records en termes de trafics maritimes. Comme l'indique le point 2.2.6, la plupart des catégories de marchandises, au premier rang desquelles les conteneurisées, ont réalisé d'excellentes performances. Avec plus de 152 millions de tonnes de fret ayant transité en 2004 à Anvers et une croissance de 6,6 p.c., ce complexe assoit sa position de deuxième port maritime européen et quatrième port mondial pour le trafic maritime international[75]. Il poursuit en outre ses efforts en vue de prochaines extensions. On songe bien entendu à la darse à marées Deurganckdok, inaugurée en juillet 2005. Ce bassin permettra à terme de doubler la capacité d'accueil et de traitement de conteneurs, dont le nombre passerait de 6 millions de TEU[76] en 2004 à environ 13 millions de TEU à l'horizon 2010 - 2011. Ce trafic est en constante progression: depuis 1990, le tonnage conteneurisé a ainsi été multiplié par quatre, soit au rythme moyen de +10,7 p.c. annuels. Après des années de développement sur la rive droite de l'Escaut, ce projet ouvre une ère de déploiement du port sur la rive gauche du fleuve. Un autre projet d'envergure est pour l'instant à l'étude: le bassin à marée Saeftinghedok, qui pourrait être mis en service au cours de la prochaine décennie, est censé permettre à Anvers de rester compétitif jusqu'en 2025 au moins. Mais ces projets, synonymes d'usage intensif des infrastructures portuaires pour le transport conteneurisé, impliquent que soient également résolues les questions de l'approfondissement de l'Escaut -ce chantier pourra démarrer en 2007- et d'un rééquilibrage modal pour le transport vers l'*hinterland*. Un mémorandum a été signé entre la Flandre et les Pays-Bas en mars 2004 au sujet de la poursuite de l'approfondissement du chenal, qui permettra la navigation pour des navires de 43 pieds de tirant d'eau, soit 13,1 mètres, indépendamment du niveau des marées. Il s'agit en effet de répondre à la demande croissante de porte-conteneurs de capacité supérieure à 8.000 TEU. En ce qui concerne le transport vers l'arrière-pays, compte tenu de la congestion actuelle des routes, il importe de soutenir le transport ferroviaire[77] et l'utilisation de la voie d'eau. Selon l'autorité portuaire anversoise, le transport par barge a crû de 6,9 p.c. en 2004, par rapport à l'année précédente.

2.2.1.2 Activité industrielle

En janvier 2004, le groupe néerlandais de sauvetage et de remorquage Smit International s'est engagé dans une *joint-venture* 50 - 50 avec le groupe de remorquage allemand Fairplay Schleppdampfschiffs-Reederei Richard Borchard pour le contrôle de l'Union de Remorquage et de Sauvetage (URS). Le 16 mars de la même année, l'entreprise logistique anversoise Katoen Natie et l'entreprise chimique américaine DuPont ont installé une nouvelle unité de traitement du dioxyde de titane. Toujours en mars, le logisticien anversois Wijngaard Natie a racheté l'entreprise portuaire Atlantic, spécialisée entre autres dans la manutention de marchandises et l'entreposage de matières chimiques. Fin mars, le groupe technologique néerlandais Stork a reçu pour mission, de la part de Belgian Refining Company (BRC), de construire une installation de transformation sur le site de BRC à Anvers.

---

[74] Sources: Entre autres Havenbedrijf Antwerpen, Vlaamse Havencommissie (2005) et Lloyd Special Report "Port of Antwerp".

[75] Voir explications au point 2.2.6.

[76] Cela équivaut à un peu plus de 68 millions de tonnes. Voir point 2.2.6.

[77] 40 millions d'euros sont prévus par Infrabel pour la mise en service de la liaison Anvers - La Ruhr du Rhin d'Acier (*Ijzeren Rijn*). 49,6 millions d'euros vont être investis dans l'infrastructure ferroviaire autour du Deurganckdok. D'autres aménagements sont également programmés au port anversois à l'horizon 2011-2012, comme la liaison du Liefkenshoek sous l'Escaut et une capacité des dessertes sur la rive droite revue à la hausse, de l'ordre de 30 p.c.

L'industrie ***pétrochimique*** est d'une importance capitale pour le port d'Anvers, ce dernier abritant le cluster pétrochimique le plus important d'Europe et le deuxième au monde après Houston, USA. Dix des vingt principaux producteurs chimiques dans le monde ont choisi le port d'Anvers pour y installer leurs unités centrales.

Cinq raffineries y ont élu domicile, dont deux des dix plus importantes unités de production en Europe. Avec quatre installations de *cracking*, le port offre une source locale stable d'éthylène et d'autres matières chimiques de base, soit quelque trois cents produits au total. Près de 2 millions de tonnes d'éthylène et 1,7 million de tonnes de propylène y sont produites annuellement, soit respectivement 9,2 et 11,8 p.c. de la production européenne. Anvers constitue le plus grand centre pour les produits chimiques de base du continent et le principal *hub* du réseau de pipelines[78] d'Europe occidentale. Il concentre en outre une expertise logistique, une infrastructure - 3,6 millions m³ de capacité de stockage dans près de 1.500 réservoirs- et un savoir-faire en matière de distribution considérables, qui font de cet ensemble l'un des plus diversifiés au monde.

De 1976 à 2000, Anvers a vu sa part de marché passer de 14 à 17 p.c. en Europe occidentale. Ses principaux concurrents sont Ludwigshafen (Allemagne) et Rotterdam. Cette industrie génère, au port anversois, un trafic de 140 millions de tonnes par an[79], dont 37 p.c. sont acheminés par la centaine de *pipelines* reliant les différents sites de production, 25 p.c. par barge et 25 p.c. par la mer. Anvers se situe au croisement des principales connexions de pipelines d'Europe occidentale et est relié, entre autres, à Rotterdam, Geleen près de Liège, Terneuzen et Feluy. La quasi-totalité de la partie occidentale de la rive droite est actuellement occupée par le cluster pétrochimique, et 225 ha supplémentaires devraient être mis à sa disposition dans les deux prochaines décennies.

Le Français Air Liquide a inauguré sa nouvelle usine sur le terrain de BASF. Il s'agit de la plus grande unité mise en service à ce jour par Air Liquide pour la production d'hydrogène. En juillet 2004 a débuté, au quai d'Atlas PCS (Project Cargo Solutions), la construction d'une installation de refroidissement pour la liquéfaction du gaz naturel destinée à l'île norvégienne d'exploitation gazière Snøhvit. Le même mois, l'entreprise portuaire *Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen* a acquis de New Holland Tractor (groupe Fiat) un terrain désaffecté de 31 ha sur la rive droite de l'Escaut. Cette zone est importante pour les prochaines extensions du port. En août, le groupe chimique allemand BASF et l'Américain Dow Chemicals ont décidé de construire dès 2006 une nouvelle unité de production d'oxyde de propylène à Anvers: la production de cette substance devrait commencer effectivement en 2008. Début octobre, la société italienne Fercam a ouvert une succursale au port d'Anvers. Ce prestataire de services logistiques met l'accent sur le transport inter-modal. En novembre, Bayer Material Science a decidé de construire une nouvelle installation pour la production d'aniline, matière de base utilisée notamment dans la production de polyuréthane. Le 10 décembre 2004, une nouvelle installation ABS[80] pour la production de styrène synthétique est entrée en service sur le domaine de BASF Antwerpen. En décembre toujours, les premières Opel Astra, nouveau modèle, sont sorties de la chaîne de montage du constructeur General Motors Belgium.

2.2.1.3 Infrastructure

En 2004, le plan de développement de l'estuaire de l'Escaut à l'horizon 2010 a été achevé. Les résultats du rapport environnemental et de l'analyse coûts-bénéfices menée dans ce cadre se sont révélés favorables. De même, les résultats de l'étude d'actualisation des risques furent très positifs quant à la sécurité externe du projet. Le 17 décembre, la Région flamande a approuvé les décisions stratégiques du plan, avant que le ministre néerlandais des Transports et le ministre flamand des Travaux publics, de l'Énergie et de l'Environnement ne signent, le 11 mars 2005, un

[78] Ce type de transport n'est pas considéré dans les trafics présentés dans le présent rapport.

[79] Matières premières -pétrole brut- et dérivés du pétrole inclus.

[80] Acrylonitrile butadiène styrène.

troisième mémorandum d'accord entre les deux pays les liant quant à l'aménagement de l'estuaire. L'Escaut occidental devrait ainsi pouvoir être approfondi dès 2007 jusqu'à 13,1 mètres.

Autre projet capital pour le port anversois: l'aménagement du Deurganckdok, bassin à marée disposant d'un espace à quai long de plus de 5 km et destiné à l'entreposage et la manutention de conteneurs. La construction du Deurganckdok, démarrée en septembre 1999, est réalisée en trois phases: la première consacrée à des terminaux sur la partie occidentale d'une superficie de 80 ha et de 19 ha (quais longs au total de 1.660 m); la deuxième à un terminal d'une superficie de 42 ha sur la partie orientale (quai long de 1.370 m); et la troisième à des terminaux de 53 ha sur la partie occidentale et de 62 ha sur la partie orientale du dock à marée (ayant chacun un quai d'environ 1.100 m). Ces travaux ont été interrompus à diverses reprises. Mais, en mars 2002, le Conseil des ministres flamand a accordé huit nouveaux permis de bâtir, pour la construction de murs de quai et d'une zone-tampon habitable à proximité du village de Doel, ainsi que pour des travaux de dragage dans le bassin. Les premiers murs de quai ont été achevés en décembre 2003, alors que les travaux de dragage étaient en cours et que la superstructure se mettait en place. Au nouveau Deurganckdok, les concessions ont été réparties comme suit: la partie orientale est entièrement mise en concession à P&O Ports, tandis que la partie occidentale revient à PSA/HesseNoord Natie. Ces concessions ont été scellées en février 2004. PSA/HNN a d'ores et déjà annoncé l'investissement de 300 millions d'euros dans la superstructure, soit un terminal de 200 ha et d'une longueur de quai de 2.750 mètres. Mediterranean Schipping Company (MSC) a quant à elle décidé de concentrer ses lignes de conteneurs sur son MSC Home Terminal au Delwaidedok.

Le premier terminal du Deurganckdok est opérationnel depuis l'automne 2005. Entre 1996 et 2004, la Région flamande a investi environ 371 millions d'euros dans ce projet.

2.2.2 Valeur ajoutée

TABLEAU 9 **VALEUR AJOUTÉE AU PORT D'ANVERS DE 1999 À 2004**
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Importance relative en 2004 (en p.c.)	Variation de 2003 à 2004 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 1999 à 2004 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	**6.161,2**	**7.003,1**	**6.971,3**	**7.125,2**	**7.416,3**	**8.344,4**	**100,0**	**+12,5**	**+6,3**
CLUSTER MARITIME	***1.542,7***	***1.785,5***	***1.727,7***	***1.685,4***	***1.968,4***	***2.293,4***	***27,5***	***+16,5***	***+8,3***
Agents maritimes et expéditeurs	467,9	484,9	466,5	470,5	482,7	579,1	6,9	+20,0	+4,4
Manutention	741,0	773,8	823,5	831,9	922,1	967,4	11,6	+4,9	+5,5
Armateurs	78,6	218,4	134,7	59,7	220,0	405,6	4,9	+84,4	+38,8
Construction et réparation navales	26,4	23,5	26,5	25,6	26,1	27,0	0,3	+3,5	+0,5
Aménagements portuaires et dragage	52,8	99,7	86,9	103,7	126,9	126,4	1,5	-0,4	+19,1
Pêche	1,2	1,0	1,1	1,0	1,1	0,6	0,0	-44,5	-12,9
Commerce portuaire	7,4	9,4	8,3	9,1	12,0	12,7	0,2	+5,6	+11,6
Entreprise portuaire	167,4	174,7	180,2	184,0	177,5	174,6	2,1	-1,6	+0,8
Secteur public	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Répartition (p.m.)	*45,9*	*49,2*	*39,2*	*39,5*	*54,3*	*50,3*	-	*-7,5*	*+1,8*
CLUSTER NON MARITIME	***4.618,6***	***5.217,5***	***5.243,7***	***5.439,8***	***5.447,9***	***6.051,0***	***72,5***	***+11,1***	***+5,6***
COMMERCE	603,8	704,8	677,9	735,4	793,2	856,8	10,3	+8,0	+7,2
INDUSTRIE	3.488,3	3.970,8	3.950,3	4.055,6	3.977,5	4.482,1	53,7	+12,7	+5,1
Industrie de l'énergie	140,0	163,7	199,1	191,3	101,2	178,1	2,1	+76,0	+4,9
Industrie du pétrole	735,1	1.008,2	868,0	924,9	1.072,1	1.284,7	15,4	+19,8	+11,8
Industrie de la chimie	1.852,4	2.070,7	2.137,1	2.132,6	2.043,8	2.252,1	27,0	+10,2	+4,0
Industrie de l'automobile	556,1	492,2	467,7	501,5	454,7	481,2	5,8	+5,8	-2,9
Industrie des équipements électroniques	10,2	13,2	16,5	16,0	10,9	10,5	0,1	-3,9	+0,6
Industrie de la métallurgie	88,7	87,2	105,8	116,2	119,1	98,3	1,2	-17,5	+2,1
Industrie de la construction	64,0	71,2	92,9	98,4	101,3	104,2	1,2	+2,8	+10,2
Industrie de l'alimentation	16,5	32,6	33,7	42,2	44,2	40,1	0,5	-9,2	+19,4
Autres industries	25,2	31,8	29,6	32,5	30,2	33,0	0,4	+9,2	+5,5
TRANSPORTS TERRESTRES	153,4	160,5	170,3	188,1	204,9	210,9	2,5	+2,9	+6,6
Transport routier	78,6	80,5	73,1	79,4	85,5	83,7	1,0	-2,1	+1,3
Autres transports terrestres	74,8	79,9	97,2	108,7	119,3	127,2	1,5	+6,6	+11,2
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	373,0	381,5	445,1	460,6	472,3	501,3	6,0	+6,2	+6,1
Autres services	281,0	290,2	349,6	366,6	377,2	405,9	4,9	+7,6	+7,6
Secteur public	92,1	91,3	95,4	94,1	95,1	95,4	1,1	+0,4	+0,7
2. EFFETS INDIRECTS	***6.043,9***	**6.841,2**	***7.153,0***	***7.203,8***	***7.082,2***	***7.691,3***	**-**	***+8,6***	***+4,9***
CLUSTER MARITIME	*2.354,6*	2.541,5	*2.762,3*	*2.577,2*	*2.599,1*	*2.808,0*	-	*+8,0*	*+3,6*
CLUSTER NON MARITIME	*3.689,2*	4.299,7	*4.390,7*	*4.626,6*	*4.483,2*	*4.883,3*	-	*+8,9*	*+5,8*
TOTAL DE LA VALEUR AJOUTÉE	***12.205,1***	**13.844,3**	***14.124,4***	***14.329,0***	***14.498,6***	***16.035,7***	**-**	***+10,6***	***+5,6***

Source: BNB.

2.2.2.1 Évolution générale

La VA directe à prix courants a progressé de 6,3 p.c. en moyenne par an de 1999 à 2004, et de 12,5 p.c. entre 2003 et 2004 (tableau 9). Aux prix de 2000[81], l'évolution sur la période s'élève à 4,3 p.c. par an en moyenne et à 9,9 p.c. sur la dernière année.

La VA indirecte présente une évolution également favorable mais moins prononcée. La VA totale, somme des VA directe et indirecte, s'est ainsi établie à plus de 16 milliards d'euros en 2004, un record à Anvers. Ce montant correspond à 9,7 p.c. du PIB de la Région flamande et à 5,6 p.c. du PIB de la Belgique[82].

2.2.2.2 Évolution de la VA directe en 2004

Cluster maritime

- La VA a progressé de 4,9 p.c. dans la manutention portuaire anversoise en 2004. Le contingent de CEPA[83] s'est étendu en 2004, ce qui explique l'augmentation de la VA, calculée notamment à partir des chiffres de l'emploi. Des hausses ont été relevées chez Nova & Hesse-Noord Natie Stevedoring, P&O Ports Antwerp et Katoen Natie Terminals.
- Celle des agents maritimes et expéditeurs a également augmenté (+20 p.c.), grâce notamment à la hausse enregistrée par Conti-Lines.
- La forte hausse (+84,4 p.c.) notée dans les sociétés d'armateurs est due aux importantes progressions de Bocimar International et de Safmarine Container Lines, à nouveau bénéficiaires, alors que la VA d'Exmar Marine a reculé.
- La VA de l'entreprise portuaire anversoise, la Havenbedrijf Antwerpen, a régressé de 1,6 p.c., malgré le maintien du niveau d'emploi (cf. infra).
- Un léger repli a été enregistré par les aménagements portuaires et le dragage (-0,4 p.c.). La baisse enregistrée par Dredging International (recul de l'emploi) a été compensée par les profits en hausse de Herbosch-Kiere et de Deme Environmental Contractors.
- La VA dans les entreprises de construction et réparation navales a quant à elle progressé de 3,5 p.c. Ces bons chiffres sont attribuables entre autres à Antwerp Shiprepair, Marine Repairs Services et Bartholomeeussen.
- Quant au commerce portuaire, il s'incrit à la hausse (+5,6 p.c.), grâce aux bons résultats de General Bunkering Services et de Kayak Maritime Services.

Cluster non maritime

- Commerce
  - Le commerce, dont la VA compte pour plus d'un dixième de la VA directe au port anversois, a vu sa contribution au PIB augmenter de 8 p.c. Des progressions importantes ont été enregistrées par Kuwait Petroleum Belgium, Solvin[84], dont le bénéfice d'exploitation a pratiquement décuplé, et la Firme Léon Van Parys.

---

[81] Voir explications au point 2.1.1.

[82] Ces comparaisons n'ont qu'une valeur indicative. Les effets indirects ne se limitent pas à la région mais concernent l'ensemble de l'économie nationale.

[83] Centrale des Employeurs au Port d'Anvers. En néerlandais: *Centrale der Werkgevers aan de Haven van Antwerpen*. L'ensemble du contingent est pris en compte dans le calcul de l'emploi et de la VA de CEPA à Anvers.

[84] *Joint venture* créée en 1999 par Solvay et BASF, Solvin est spécialisée sur le segment des produits vinyliques (PVC et PVDC).

- Industrie
  - L'industrie chimique, premier secteur en termes de VA et d'emploi, a vu sa VA progresser de 10,2 p.c. Cette hausse est attribuable à BASF Antwerpen et Oxeno Antwerpen, dont les bénéfices sont en hausse. Le capital de Bayer Antwerpen a été restructuré en 2004, année qui fut également dominée par la scission partielle de l'entreprise: les divisions des produits semi-cristallins et des dérivés caoutchoucs ont été séparées et reprises par la société Lanxess, nouvellement constituée. Ce transfert s'est traduit par un léger tassement de la VA de Bayer Antwerpen.
  - Les sociétés pétrolières ont affiché une importante hausse, de 19,8 p.c., qui est la conséquence de la croissance notable du bénéfice d'exploitation d'Exxonmobil Petroleum & Chemical.
  - La VA de l'industrie de l'automobile a connu une progression de 5,8 p.c. L'entreprise GM Automotive Services Belgium en est en grande partie responsable avec la reprise du personnel de GM, alors que General Motors Belgium[85] se retrouve temporairement en situation de pertes, ses coûts d'exploitation s'étant envolés avec la production de la nouvelle gamme Astra.
  - La forte hausse enregistrée par l'industrie de l'énergie (+76 p.c.) est attribuable à Electrabel. Un an après le début de la libéralisation du secteur de l'électricité en Flandre, l'entreprise a reconstitué un important volume de provisions pour risques et charges en 2004. En outre, son résultat d'exploitation est en hausse, ce qui compense le recul des frais de personnel consécutif à la baisse de l'emploi.
  - La hausse dans la construction a été plus modeste (+2,8 p.c.), du fait de l'apparition de Nacap, venu de Gand, et d'une hausse significative des amortissements de Stork Materieel. Ces progressions ont été contrebalancées par une baisse chez Strabag Benelux.
  - La diminution relevée dans la métallurgie (-17,5 p.c.) trouve son origine dans l'absorption des entreprises Lauer et Lemmens Services par le groupe danois ISS, classé dans les autres services (cf. infra).
  - L'industrie de l'alimentation a vu sa VA reculer de 9,2 p.c. La baisse importante de Cargill explique en partie cela, malgré les progressions qu'ont connues Belgomilk et Ysco.
  - Les autres industries ont connu un sort plus favorable (+9,2 p.c.), grâce entre autres aux bonnes performances de Belgian Scrap Terminal, son bénéfice d'exploitation ayant triplé.
  - Les équipements électroniques ont vu leur VA reculer de 3,9 p.c., en raison des reculs de Etamo et Oosterweel notamment.

- Transports terrestres
  - La VA du transport routier a diminué de 2,1 p.c. Cette évolution est imputable, entre autres, à la baisse relevée chez Valkeniersnatie Storage et à l'absence de données pour la société Riga Natie, en partie compensés par l'apparition de Schenk Tanktransport Belgium, passé de Gand à Anvers.
  - Celle des autres transports terrestres a par contre progressé de 6,6 p.c., notamment en raison de la réduction de la perte d'exploitation de la SNCB et d'un bénéfice en hausse chez ASX Ibeco. En ce qui concerne la SNCB, s'agissant d'une entreprise "multi-arrondissements", il faut également noter que la part de son activité attribuée par les comptes nationaux aux zones portuaires larges (cf. code INS) des ports flamands est passée de 6 à 7 p.c., ce qui accentue cette hausse.

- Autres services logistiques
  - La VA de l'administration publique n'a pas subi de changement significatif (+0,4 p.c.) en 2004.
  - Celle des autres services a, par contre, connu une progression de 7,6 p.c. Des augmentations importantes ont en effet été notées auprès des entreprises Tunnel Liefkenshoek, SD Services et Cuypers Vorkliften. En plus de l'apparition de ISS, ces hausses ont permis de limiter l'impact du départ de BASF Coordination Centre et des baisses chez Stalil et SD Software Solutions.

[85] Cette entreprise portait le nom d'Opel Belgium en 2004.

2.2.2.3 Top 10 de la VA au port d'Anvers en 2004

TABLEAU 10 TOP 10 DE LA VALEUR AJOUTÉE AU PORT D'ANVERS EN 2004
(millions d'euros)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur	Valeur ajoutée
1	B.A.S.F. ANTWERPEN	Industrie de la chimie	1.048,3
2	EXXONMOBIL PETROLEUM & CHEMICAL	Industrie du pétrole	797,2
3	KUWAIT PETROLEUM-BELGIUM	Commerce	581,8
4	GENERAL MOTORS BELGIUM	Industrie de l'automobile	305,8
5	TOTAL RAFFINADERIJ ANTWERPEN	Industrie du pétrole	239,6
6	BAYER ANTWERPEN	Industrie de la chimie	232,3
7	HESSE NOORD NATIE	Manutention	218,9
8	BELGIAN REFINING CORPORATION	Industrie du pétrole	218,6
9	BOCIMAR INTERNATIONAL	Armateurs	184,0
10	ELECTRABEL	Industrie de l'énergie	178,2
	Total du top 10		**4.004,6**

Source: BNB.

Les trois premières entreprises de ce classement occupent les mêmes places qu'en 2003. Avec plus de 4 milliards d'euros, ce top 10 représente 48 p.c. de la VA directe au port d'Anvers (tableau 10). General Motors Belgium et Total Raffinaderij Antwerpen ont gagné respectivement une et trois places, tandis que les trois entreprises suivantes ont cédé du terrain. Quant à Bocimar International et Electrabel, ils font leur entrée dans ce top 10.

2.2.3 Emploi

TABLEAU 11 EMPLOI AU PORT D'ANVERS DE 1999 À 2004
(ETP)

Secteurs	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Importance relative en 2004 (en p.c.)	Variation de 2003 à 2004 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 1999 à 2004 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	**60.320**	**61.277**	**63.399**	**63.145**	**62.378**	**62.659**	**100,0**	**+0,5**	**+0,8**
CLUSTER MARITIME	***22.249***	***22.100***	***22.368***	***22.602***	***23.339***	***23.864***	***38,1***	***+2,3***	***+1,4***
Agents maritimes et expéditeurs	6.328	6.453	6.379	6.509	6.683	6.655	10,6	-0,4	+1,0
Manutention	11.713	11.549	12.283	12.433	12.702	13.265	21,2	+4,4	+2,5
Armateurs	1.168	1.028	653	593	611	661	1,1	+8,2	-10,8
Construction et réparation navales	565	544	530	543	556	502	0,8	-9,7	-2,3
Aménagements portuaires et dragage	511	603	720	757	987	965	1,5	-2,2	+13,6
Pêche	16	15	13	12	15	12	0,0	-20,5	-6,0
Commerce portuaire	117	133	121	141	170	185	0,3	+8,7	+9,6
Entreprise portuaire	1.832	1.775	1.669	1.615	1.614	1.619	2,6	+0,3	-2,4
Secteur public	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Répartition (p.m.)	*851*	*835*	*770*	*786*	*1.065*	*1.101*	-	*+3,3*	*+5,3*
CLUSTER NON MARITIME	***38.070***	***39.177***	***41.031***	***40.544***	***39.039***	***38.795***	***61,9***	***-0,6***	***+0,4***
COMMERCE	2.511	2.361	2.461	2.502	2.852	2.827	4,5	-0,9	+2,4
INDUSTRIE	27.365	28.034	29.119	28.756	27.135	26.569	42,4	-2,1	-0,6
Industrie de l'énergie	1.029	983	1.194	1.166	1.030	858	1,4	-16,7	-3,6
Industrie du pétrole	2.672	2.797	2.780	3.137	3.146	3.210	5,1	+2,0	+3,7
Industrie de la chimie	11.495	11.920	12.217	11.740	10.996	10.786	17,2	-1,9	-1,3
Industrie de l'automobile	8.360	8.158	7.883	7.523	6.696	6.948	11,1	+3,8	-3,6
Industrie des équipements électroniques	192	182	208	162	130	127	0,2	-2,7	-7,9
Industrie de la métallurgie	1.875	1.797	2.244	2.317	2.402	1.893	3,0	-21,2	+0,2
Industrie de la construction	1.155	1.247	1.591	1.626	1.606	1.641	2,6	+2,2	+7,3
Industrie de l'alimentation	292	625	676	742	774	776	1,2	+0,2	+21,6
Autres industries	296	326	327	343	355	329	0,5	-7,1	+2,2
TRANSPORTS TERRESTRES	3.053	3.275	3.342	3.373	3.348	3.498	5,6	+4,5	+2,8
Transport routier	1.464	1.462	1.259	1.320	1.256	1.293	2,1	+2,9	-2,4
Autres transports terrestres	1.590	1.813	2.084	2.053	2.092	2.205	3,5	+5,4	+6,8
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	5.141	5.506	6.108	5.912	5.704	5.900	9,4	+3,4	+2,8
Autres services	2.954	3.366	3.992	3.826	3.649	3.838	6,1	+5,2	+5,4
Secteur public	2.187	2.140	2.116	2.086	2.055	2.062	3,3	+0,3	-1,2
2. EFFETS INDIRECTS	***81.964***	**91.551**	***96.485***	***89.604***	***83.768***	***85.299***	**-**	***+1,8***	***+0,8***
CLUSTER MARITIME	*34.074*	35.820	*37.286*	*33.674*	*31.934*	*32.310*	-	*+1,2*	*-1,1*
CLUSTER NON MARITIME	*47.890*	55.731	*59.199*	*55.930*	*51.834*	*52.989*	-	*+2,2*	*+2,0*
TOTAL DE L'EMPLOI	***142.284***	**152.827**	***159.884***	***152.750***	***146.146***	***147.957***	**-**	***+1,2***	***+0,8***

Source: BNB.

2.2.3.1 Évolution générale

L'emploi direct s'est renforcé de 0,8 p.c. en moyenne par an de 1999 à 2004, et de 0,5 p.c. entre 2003 et 2004 (tableau 11).

L'emploi indirect a connu une progression modérée sur la période mais davantage affirmée sur la dernière année. L'emploi total, somme des emplois direct et indirect, approche des 148.000 ETP, et rattrape ainsi quelque peu le niveau du début des années deux mille. Ce chiffre correspond à 6,9 p.c. de l'emploi intérieur de la Région flamande et à 4 p.c. de l'emploi intérieur belge[86].

2.2.3.2 Évolution de l'emploi direct en 2004

Cluster maritime

- L'emploi a progressé de 4,4 p.c. dans la manutention portuaire. Les chiffres de CEPA ont été revus à la hausse étant donné la prise en compte de l'ensemble du contingent anversois. Des hausses ont également été enregistrées par Nova & Hesse-Noord Natie Stevedoring, New Wave Logistics et Wijngaard Natie.
- Les effectifs ont stagné chez les agents maritimes et expéditeurs (-0,4 p.c.). Une baisse a été notée chez Cobelfret et Atramef a fait faillite, tandis que l'emploi progressait chez Kuhne en Nagel.
- L'emploi de l'entreprise portuaire anversoise, la Havenbedrijf Antwerpen, a progressé de 0,3 p.c.
- Un léger repli a été enregistré par les aménagements portuaires et le dragage (-2,2 p.c.). Les sociétés Dredging International et Herbosch-Kiere ont perdu des emplois.
- Les effectifs des sociétés d'armateurs ont augmenté de 8,2 p.c., du fait entre autres des engagements chez URS Ocean Towage.
- L'emploi dans les entreprises de construction et réparation navales a reculé de 9,7 p.c. En cause la perte de 66 ETP consécutive à la faillite de New Arf Shipping.
- Quant au commerce portuaire, il s'incrit à la hausse (+8,7 p.c.), grâce à l'engagement de personnel chez General Bunkering Services et Proios Maritime.

Cluster non maritime

- Commerce
  - L'emploi des sociétés commerciales a enregistré un léger recul (-0,9 p.c.) en 2004 au port d'Anvers, notamment aux Établissements De Crane, Marsily, Conceptronic et Fabory Centres Belgium, et ce malgré une hausse importante de l'emploi de Kuwait Petroleum Belgium.

[86] Ces comparaisons n'ont qu'une valeur indicative. Les effets indirects ne se limitent pas à la région mais concernent l'ensemble de l'économie nationale.

- Industrie
  - L'emploi a quelque peu reculé (-1,9 p.c.) dans la chimie en raison notamment de la reprise partielle de Bayer par Lanxess, opération qui a fait passer l'emploi de Bayer Antwerpen de 1.659 à 1.070 ETP. Degussa Antwerpen a en outre supprimé des emplois.
  - L'emploi de l'industrie automobile a progressé (+3,8 p.c.) grâce à GM Automotive Services Belgium, et ce malgré le recul enregistré par General Motors Belgium.
  - Les sociétés pétrolières anversoises comme Exxonmobil Petroleum & Chemical et Total Raffinaderij Antwerpen ont engagé du personnel en 2004 (+2 p.c.).
  - L'important recul de l'emploi dans l'industrie métallurgique (-21,2 p.c.) est imputable à l'absorption des entreprises Lauer et de Lemmens Services par ISS (autres services logistiques), alors qu'elles employaient respectivement 242 et 98 ETP en 2003.
  - Beaucoup de PME actives dans le secteur de la construction ont engagé du personnel en 2004 (+2,2 p.c.). Par ailleurs, un nouvel acteur est apparu au port d'Anvers en 2004: Nacap, auparavant enregistré à Gand, emploie 71 ETP.
  - L'emploi a reculé dans l'industrie de l'énergie (-16,7 p.c.), en raison de la restructuration en cours chez Electrabel. L'entreprise poursuit son développement européen, tout en limitant ses effectifs en Belgique. Les départs à la prépension ont été nombreux en 2004.
  - Un statu quo a été noté dans l'industrie alimentaire, les désengagements chez Belgomilk étant compensés par les recrutements chez Ysco.
  - Les autres industries ont vu leur emploi se tasser (-7,1 p.c.), et ce de manière assez uniforme sur l'ensemble du secteur.

- Transports terrestres
  - L'emploi a augmenté dans le transport routier (+2,9 p.c.). Outre la hausse de Hoyer België et de quelques autres PME, le transporteur Schenk Tanktransport Belgium s'est délocalisé de Gand à Anvers, entraînant avec lui 66 ETP.
  - Les autres transports terrestres ont également connu une année favorable (+5,4 p.c.), tant à la SNCB que chez ASX-Ibeco.

- Autres services logistiques
  - Un quasi-statu quo a été noté dans l'administration publique.
  - L'emploi des autres services s'est inscrit à la hausse (+5,2 p.c.). SD Diensten et SGS Systems & Services ont recruté en 2004.

2.2.3.3 Top 10 de l'emploi au port d'Anvers en 2004

TABLEAU 12 TOP 10 DE L'EMPLOI AU PORT D'ANVERS EN 2004
(ETP)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur	Emploi
1	GENERAL MOTORS BELGIUM	Industrie de l'automobile	4.072
2	B.A.S.F. ANTWERPEN	Industrie de la chimie	3.627
3	HESSE NOORD NATIE	Manutention	2.685
4	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public	2.062
5	SNCB	Autres transports terrestres	1.938
6	EXXONMOBIL PETROLEUM & CHEMICAL	Industrie du pétrole	1.889
7	HAVENBEDRIJF ANTWERPEN	Entreprise portuaire	1.619
8	GM AUTOMOTIVE SERVICES, BELGIUM	Industrie de l'automobile	1.347
9	DEGUSSA ANTWERPEN	Industrie de la chimie	1.074
10	LANXESS	Industrie de la chimie	1.070
	Total du top 10		**21.383**

Source: BNB.

Les trois premières entreprises de ce classement et Degussa Antwerpen demeurent à la même place qu'en 2003 (tableau 12). Bayer, dont une partie de l'activité a été reprise par Lanxess, sort de ce top 10, où GM Automotive Services et Lanxess font leur entrée. Les quatre autres sociétés gagnent chacune une place. Ensemble, ces dix entreprises représentent, avec plus de 21.000 ETP, 34,1 p.c. de l'emploi direct à Anvers.

2.2.4 Investissement

TABLEAU 13 INVESTISSEMENT AU PORT D'ANVERS DE 1999 À 2004
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Importance relative en 2004 (en p.c.)	Variation de 2003 à 2004 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 1999 à 2004 (en p.c.)
CLUSTER MARITIME	***320,8***	***416,5***	***431,7***	***465,9***	***771,4***	***946,7***	***45,8***	***+22,7***	***+24,2***
Agents maritimes et expéditeurs	67,6	88,5	92,4	82,5	74,3	156,6	7,6	+110,8	+18,3
Manutention	110,2	141,4	177,4	138,2	167,5	182,9	8,8	+9,2	+10,7
Armateurs	44,6	95,8	47,6	68,9	390,6	499,2	24,1	+27,8	+62,1
Construction et réparation navales	1,8	3,2	3,4	2,6	2,0	2,9	0,1	+41,6	+10,2
Aménagements portuaires et dragage	34,8	14,9	24,1	86,6	57,7	13,4	0,6	-76,7	-17,4
Pêche	0,8	0,6	0,2	0,2	0,1	0,1	0,0	+37,3	-33,0
Commerce portuaire	2,1	2,0	1,3	2,5	2,8	3,5	0,2	+22,7	+10,5
Entreprise portuaire	58,9	70,2	85,2	84,5	76,4	88,2	4,3	+15,4	+8,4
Secteur public	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Répartition (p.m.)	*22,0*	*24,0*	*26,2*	*25,2*	*34,3*	*26,1*	-	*-23,8*	*+3,4*
CLUSTER NON MARITIME	***775,4***	***997,3***	***1.158,1***	***1.014,1***	***1.073,1***	***1.121,8***	***54,2***	***+4,5***	***+7,7***
COMMERCE	38,7	38,5	46,7	55,8	65,0	52,0	2,5	-20,0	+6,1
INDUSTRIE	565,7	725,2	898,7	774,7	790,9	866,5	41,9	+9,6	+8,9
Industrie de l'énergie	18,9	17,1	25,9	6,7	6,9	61,1	3,0	+786,2	+26,4
Industrie du pétrole	166,2	154,1	98,0	108,9	112,8	173,1	8,4	+53,5	+0,8
Industrie de la chimie	321,6	485,9	707,0	550,9	478,4	492,4	23,8	+2,9	+8,9
Industrie de l'automobile	37,1	41,7	23,8	72,9	165,0	99,2	4,8	-39,9	+21,7
Industrie des équipements électroniques	0,3	2,8	0,6	0,3	0,2	0,1	0,0	-13,3	-16,1
Industrie de la métallurgie	4,0	5,3	3,2	3,1	5,2	5,2	0,3	+0,2	+5,3
Industrie de la construction	6,2	8,6	13,9	13,8	8,4	17,4	0,8	+107,9	+22,8
Industrie de l'alimentation	7,1	6,1	6,5	9,5	10,7	11,5	0,6	+6,9	+10,2
Autres industries	4,1	3,7	19,9	8,6	3,3	6,3	0,3	+90,6	+8,9
TRANSPORTS TERRESTRES	52,5	79,3	56,8	42,5	65,2	37,1	1,8	-43,2	-6,7
Transport routier	23,7	18,4	16,1	9,9	40,3	15,3	0,7	-62,0	-8,4
Autres transports terrestres	28,8	60,8	40,7	32,6	24,9	21,7	1,1	-12,6	-5,4
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	118,5	154,3	155,9	141,1	152,0	166,3	8,0	+9,4	+7,0
Autres services	69,6	107,6	117,9	71,2	82,9	87,8	4,2	+5,9	+4,8
Secteur public	48,8	46,7	38,0	69,9	69,1	78,5	3,8	+13,5	+9,9
INVESTISSEMENT DIRECT	**1.096,3**	**1.413,8**	**1.589,9**	**1.480,0**	**1.844,5**	**2.068,6**	**100,0**	**+12,1**	**+13,5**

Source: BNB.

2.2.4.1 Évolution générale

L'investissement privé à prix courants a progressé de 13,5 p.c. en moyenne par an de 1999 à 2004, et de 12,1 p.c. entre 2003 et 2004 (tableau 13). Aux prix de 2000[87], l'évolution s'élève à 12,6 p.c. par an en moyenne sur la période et à 11,3 p.c. sur la dernière année.

2.2.4.2 Évolution de l'investissement direct en 2004

Cluster maritime

- Premier secteur maritime dans ce classement, les armateurs ont investi 27,8 p.c. de plus qu'en 2003. Des investissements importants ont été réalisés chez Safmarine Container Lines et Bocimar International entre autres.
- L'évolution est également positive du côté de la manutention portuaire, où ces montants ont crû de 9,2 p.c. C'est le cas chez Hesse-Noord Natie, P&O Ports Antwerp, Schelde Terminal Noord, Antwerp Distribution and Products Operations, Antwerp Gas Terminal et Oiltanking Antwerp.
- Chez les agents maritimes et expéditeurs, l'investissement a doublé, en raison de mouvements importants entre autres chez Cobelfret Bulk Carriers, Antwerp Bulk Terminal et Vopak Terminal ACS[88].
- L'entreprise portuaire a investi 15,4 p.c. de plus que l'année précédente.
- Un recul important a par contre été relevé dans les aménagements portuaires et le dragage (-76,7 p.c.). En 2004, année de consolidation et d'expansion vers l'international, le groupe DEME a réduit ses investissements à Anvers. C'est le cas de ses filiales Dredging, Environmental & Marine Engineering, Dredging International et DEME Environmental Contractors.

Cluster non maritime

- Commerce
  - L'investissement a reculé de 20 p.c. au sein des sociétés commerciales installées au port anversois. C'est le cas de Catracom, Pioneer Europe, AOR et Immoto.

[87] Voir explications au point 2.1.3.

[88] Chacune de ces entreprises a été, par le passé, active en tant qu'agent maritime ou expéditeur. Telle est encore leur classification selon les comptes nationaux.

- Industrie
  - L'investissement a progressé de 2,9 p.c. dans la chimie. Les hausses enregistrées chez Degussa Antwerpen -nouvelle installation pour la production de méthionine-, BASF Antwerpen, L'Air Liquide Belge et Solvic ont été contrebalancées par les reculs de Bayer Antwerpen, Borealis Kallo, Speciality Polymers Antwerp et Eval Europe.
  - Une progression de 53,5 p.c. a été notée dans l'industrie pétrolière, attribuable à Total Raffinaderij Antwerpen -démarrage de la nouvelle unité Clean Gasoline- et Belgian Refining Corporation -construction de l'unité Total Isomerisation Plant-.
  - Un repli de près de 40 p.c. a été constaté dans l'industrie de l'automobile. Après l'année 2003, marquée par d'importants investissements chez General Motors Belgium, ceux-ci sont redescendus sous la barre des 100 millions d'euros en 2004. Recul également chez New Holland Tractor Ltd.
  - Le montant inscrit en 2004 pour le secteur de l'énergie n'est sans commune mesure avec celui de l'année précédente. Ceci est dû pour l'essentiel à la présence dans ce secteur de Slib en Co Verwerkingscentrale[89], où l'investissement a dépassé les 49 millions d'euros en 2004 -construction à la centrale SLECO d'une installation destinée à la production d'électricité à partir de déchets-, et à une hausse au sein du groupe Electrabel[90], qui a procédé au remplacement des générateurs de vapeur de l'unité 2 de Doel.
  - En doublant, l'investissement dans la construction dépasse le niveau atteint par le secteur en 2001 et 2002. Ce retour est attribuable à BPB Belgium, Entreprises Jan De Nul, Mourik et Stork Materieel.
  - L'investissement est en progression de 6,9 p.c. dans l'industrie de l'alimentation. Peut être cité ici Ysco.

- Transports terrestres
  - En cédant 62 p.c. en 2004, l'investissement dans le transport routier en revient aux niveaux connus au début des années deux mille. Baisse imputable entre autres à Cobelfret Rail et Katoen Natie Trucking.
  - Un repli de 12,6 p.c. s'est manifesté dans les autres transports terrestres, imputable à la SNCB[91].

- Autres services logistiques
  - La progression de 5,9 p.c. dans les autres services est attribuable entre autres à T.I.P. Trailer Rentals et C-Power (Groupe DEME).
  - Elle est de 13,5 p.c. dans le secteur public.

[89] Slib en Co se classe, selon les comptes nationaux, dans la branche NACE-Bel 40.11, soit "l'exploitation des installations de production d'électricité par n'importe quelle technique, y compris la production d'origine thermique, nucléaire, hydroélectrique ou par turbine à gaz, par centrale diesel ou à partir d'autres sources d'énergies renouvelables". Cette entreprise est donc reprise au sein de l'industrie de l'énergie.

[90] Dans chaque port flamand, les chiffres de l'investissement d'Electrabel correspondent à la répartition de l'emploi par établissement telle qu'établie dans les comptes nationaux.

[91] L'investissement à la SNCB a été réparti en fonction des chiffres fournis par l'enquête.

2.2.4.3 Top 10 de l'investissement au port d'Anvers en 2004

TABLEAU 14 **TOP 10 DE L'INVESTISSEMENT AU PORT D'ANVERS EN 2004**
(millions d'euros)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur	Investissement
1	B.A.S.F. ANTWERPEN	Industrie de la chimie	177,6
2	SAFMARINE CONTAINER LINES	Armateurs	162,5
3	BOCIMAR INTERNATIONAL	Armateurs	130,8
4	TOTAL RAFFINADERIJ ANTWERPEN	Industrie du pétrole	120,1
5	DEGUSSA ANTWERPEN	Industrie de la chimie	117,8
6	COBELFRET BULK CARRIERS	Agents maritimes et expediteurs	96,3
7	GENERAL MOTORS BELGIUM	Industrie de l'automobile	95,3
8	HAVENBEDRIJF ANTWERPEN	Entreprise portuaire	88,2
9	EXMAR SHIPPING	Armateurs	85,4
10	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public	78,5
	Total du top 10		**1.152,4**

Source: BNB.

BASF Antwerpen est toujours le premier investisseur privé au port anversois (tableau 14). Les armateurs font leur entrée dans ce classement, avec Safmarine Container Lines et Bocimar International, ravissant les deuxième et troisième places. General Motors Belgium et l'entreprise portuaire se retrouvent quant à elles cinq positions plus bas. Cobelfret Bulk Carriers apparaît pour la première fois dans ce top 10, dont le total correspond à 55,7 p.c. des fonds privés investis au port d'Anvers en 2004.

2.2.5 Ratios financiers

TABLEAU 15 RATIOS FINANCIERS AU PORT D'ANVERS DE 2002 À 2004

Secteurs	Rentabilité nette des capitaux propres après impôts (en p.c.)			Liquidité au sens large			Solvabilité (en p.c.)		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004	2002	2003	2004
CLUSTER MARITIME	***5,8***	***5,9***	***16,4***	***0,87***	***0,88***	***1,02***	***41,0***	***40,8***	***39,5***
Agents maritimes et expéditeurs	21,9	13,8	17,1	0,97	0,95	0,98	23,8	26,1	24,4
Manutention	2,4	5,3	7,5	0,71	0,75	1,02	40,5	42,5	41,3
Armateurs	4,2	4,2	49,7	0,97	1,00	1,35	49,7	43,5	42,9
Construction et réparation navales	3,3	13,2	14,8	1,31	1,25	1,12	27,3	26,0	21,3
Aménagements portuaires et dragage	10,5	16,0	12,8	0,82	0,94	1,02	28,4	29,9	35,1
Pêche	11,9	7,9	-6,2	1,13	1,13	0,76	29,9	34,2	34,5
Commerce portuaire	11,8	12,8	-10,0	1,48	1,39	1,10	27,8	28,7	23,0
Entreprise portuaire	0,4	0,4	0,4	0,47	0,42	0,48	66,3	65,5	60,2
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME	***10,4***	***14,7***	***17,6***	***0,52***	***1,57***	***0,80***	***38,6***	***36,5***	***29,8***
COMMERCE	-6,4	6,8	5,7	1,08	1,23	1,27	25,9	33,7	32,5
INDUSTRIE	14,4	20,2	24,0	0,31	1,36	0,56	32,8	29,8	24,1
Industrie de l'énergie	21,6	31,5	14,2	1,54	1,23	1,32	38,5	36,1	34,4
Industrie du pétrole	22,9	20,2	34,9	0,10	1,09	0,99	29,3	24,9	21,3
Industrie de la chimie	4,9	18,5	13,1	0,56	1,60	0,40	38,3	39,1	26,6
Industrie de l'automobile	-0,4	35,7	25,6	1,11	0,88	0,92	14,8	20,0	20,9
Industrie des équipements électroniques	7,2	2,5	3,6	0,78	0,73	0,77	15,1	18,9	20,9
Industrie de la métallurgie	-4,0	9,6	9,4	1,12	1,03	1,08	24,9	27,7	28,5
Industrie de la construction	3,9	5,0	11,8	1,05	1,07	1,07	27,1	24,9	34,9
Industrie de l'alimentation	13,0	-0,3	-6,2	0,89	0,77	0,73	33,0	32,0	27,4
Autres industries	10,8	8,9	11,6	0,56	0,80	0,87	47,3	46,9	43,0
TRANSPORTS TERRESTRES	-16,8	-5,3	-7,3	0,89	0,84	0,67	27,4	24,9	14,8
Transport routier	7,1	10,4	9,9	1,08	1,07	1,09	26,3	26,6	28,1
Autres transports terrestres	-21,3	-8,4	-13,5	0,82	0,76	0,58	27,7	24,6	12,6
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	4,2	4,9	5,1	3,20	3,36	3,24	72,9	73,7	71,0
Autres services	4,2	4,9	5,1	3,20	3,36	3,24	72,9	73,7	71,0
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
MOYENNE PONDÉRÉE	**9,6**	**13,3**	**17,4**	**0,57**	**1,38**	**0,83**	**39,0**	**37,2**	**31,1**

Source: BNB.

- La rentabilité des entreprises anversoises a crû de 4,1 points de pourcentage en 2004 (tableau 15). Cette hausse est attribuable aux armateurs et à l'industrie pétrolière, dans des sociétés comme Belgische Scheepvaartmaatschappij, Safmarine Container Lines, Portlink pour les premiers et Exxonmobil Petroleum & Chemical pour la seconde. Ce ratio

s'est par contre inscrit en recul dans la chimie où la rentabilité de BASF Antwerpen a sensiblement diminué à la suite du transfert des parts de BASF Coordination Center à BASF Antwerpen, dans le cadre de la réorganisation entamée en 2003. Cela a eu pour conséquence une importante augmentation de ses fonds propres et, partant, une diminution de son ratio de rentabilité des capitaux propres après impôts.

- L'important recul de la liquidité relevé au port anversois en 2004 (-0,54) est imputable en premier lieu à la chimie. Le fonds de roulement net de BASF Antwerpen s'est ainsi replié davantage sous zéro (liquidité au sens large inférieure à l'unité). Une baisse plus mesurée a été notée dans l'industrie pétrolière, où le fonds de roulement net de Total Raffinaderij Antwerpen est devenu négatif.
- La solvabilité s'est repliée (-6,1 points) dans l'ensemble des secteurs clés du port, tant dans le cluster maritime que non maritime. Le recul le plus important s'est manifesté dans la chimie, comme chez BASF Antwerpen, Bayer Antwerpen, à la suite de la restructuration du capital au sein du groupe, Degussa Antwerpen, dont les dettes ont crû. Des baisses plus limitées ont également été constatées chez Exxonmobil Petroleum & Chemical, Exmar Marine, dans l'entreprise portuaire, chez Sita Recycling Services (autres services) et dans les autres transports terrestres. L'endettement financier de la SNCB a en effet progressé à la suite de l'absorption de la Financière TGV.

2.2.6 Trafic maritime de marchandises au port d'Anvers en 2004: synthèse[92]

TABLEAU 16 ANVERS
(milliers de tonnes)

	Déchargements	Chargements	Total 2004	Évolution 2003 - 2004 (en p.c.)	Part 2004 (en p.c.)
Conteneurs	27.838	40.442	68.280	+11,3	44,8
Roll-on/roll-off	2.146	1.681	3.827	+12,2	2,5
Marchandises diverses conventionnelles	7.991	9.632	17.622	+3,2	11,6
Vracs liquides	24.386	10.895	35.280	+0,4	23,2
Vracs solides	20.749	6.568	27.317	+5,4	17,9
TOTAL	**83.109**	**69.217**	**152.327**	**+6,6**	**100,0**

Source: Havenbedrijf Antwerpen.

Le trafic maritime au port d'Anvers avait franchi le cap des 140 millions de tonnes en 2003. En 2004, un nouveau record a été établi puisque pas moins de 152,3 millions de tonnes de fret maritime ont été alors traitées au port anversois (tableau 16).

Les marchandises diverses ont connu une hausse tout aussi remarquable que l'année précédente. 7,9 millions de tonnes supplémentaires, soit une progression de 9,6 p.c. due en particulier au trafic conteneurisé, même si, à +11,3 p.c., l'on est en-deçà des +15,7 p.c. enregistrés l'année précédente. Mais avec une croissance dépassant les 10 p.c. par an, il faut s'attendre à un doublement du nombre de conteneurs traités annuellement, dans un délai d'à peine huit ans. Une fois le Deurganckdok opérationnel, la capacité de traitement aura atteint les 13 millions de TEU annuels à Anvers, ce qui devrait permettre de faire face à cette situation. La massification des trafics pose effectivement la question de la congestion aux terminaux, à laquelle l'amélioration de l'interface avec l'*hinterland* peut remédier. Cela passe aussi par l'augmentation du nombre de dessertes terrestres intermodales. Les marchandises diverses conventionnelles ont reculé à leur plus bas niveau depuis 1980, tandis que le *ro-ro* a pour la première fois dépassé la barre des 7 millions de tonnes.

Il faut également noter la belle remontée des vracs solides qui s'inscrivaient depuis trois années à la baisse. Des hausses ont été relevées dans le charbon et les matières chimiques notamment. Les vracs liquides sont pratiquement restés à leur niveau de l'année précédente, le recul du

[92] Sources: Havenbedrijf Antwerpen et Vlaamse Havencommissie (2005). Voir aussi le tableau 72 (annexe 8) pour plus de détails concernant le trafic maritime par catégorie de marchandises au port d'Anvers en 2004.

transbordement de pétrole brut étant compensé par une augmentation de celui des dérivés du pétrole.

En 2004, 15.371 navires ont accosté au port d'Anvers, soit 353 unités ou 2,2 p.c. de moins que l'année précédente. Le gabarit moyen des navires a cependant augmenté de 6,5 p.c. Environ 36 p.c. du tonnage entrant (déchargements) au port anversois provenaient d'Europe en 2004, suivie de l'Asie (18 p.c.), de l'Amérique du nord (17 p.c.), de l'Afrique (16 p.c.) et de l'Amérique du sud (10 p.c.). Au niveau du trafic sortant (chargements), l'Asie reste en tête avec 33 p.c.[93], suivie de l'Europe (27 p.c.), de l'Amérique du nord (23 p.c.) et de l'Afrique (11 p.c.). Le port d'Anvers occupe la dixième place mondiale au niveau des tonnages du trafic maritime et la quatrième place pour le commerce international.

2.3 PORT DE GAND

2.3.1 Faits marquants en 2004[94]

2.3.1.1 Contexte

Ce port industriel a connu une année exceptionnelle du point de vue de ses trafics maritimes, lesquels ont presque atteint la barre des 25 millions de tonnes en 2004. Les importations ont marqué un nouveau record, ce qui a eu un impact très important sur l'activité au port gantois, qui est précisément un port d'importation. Quatre-cinquièmes de ses tonnages correspondent effectivement à des déchargements, au premier rang desquels figurent les matières premières de l'industrie métallurgique, livrées généralement en vrac. 2004 fut également une année record pour le transport par barge. Gand abrite d'importantes industries, comme la métallurgie et l'automobile, dont les principaux acteurs continuent d'investir sur le site. Le mois le plus favorable de l'année aura été celui de décembre. Sidmar a été le principal moteur de la croissance dans le transbordement, étant donné l'augmentation de sa capacité de production. La mise en service du Kluizendok, bassin situé sur la rive gauche du canal Gand - Terneuzen, ouvrant une zone de 200 ha de terrains pour de nouvelles activités portuaires, permet quant à elle d'envisager l'avenir avec confiance. La première phase de cet ouvrage important est opérationnelle depuis 2005.

Mais les autorités portuaires gantoises sont néanmoins conscientes des menaces qui pèsent sur l'avenir du port[95]. Gand est tributaire de son unique accès direct à la mer, à savoir le canal Gand - Terneuzen. Or, l'écluse maritime de Terneuzen actuellement en service n'offre un accès qu'aux navires de taille moyenne, soit de 80.000 tonnes maximum. Mise en service en 1968, elle a depuis longtemps atteint sa capacité maximale. La mise en service d'une nouvelle écluse à Terneuzen, capable d'accueillir des navires de 160.000 tonnes, s'avère cruciale pour le maintien et le développement de l'activité au port gantois, et notamment pour les entreprises situées sur les rives du canal, comme Sidmar. Mais de telles installations ne seront sans doute pas opérationnelles avant 2017. L'approfondissement du canal à 17 mètres est également reporté.

2.3.1.2 Activité industrielle

Début mars 2004, l'entreprise gantoise de manutention Sea-Invest a obtenu une participation majoritaire dans le capital de Locachim, qui exploite un terminal chimique. Celui-ci a d'ailleurs été rebaptisé en Sea-Tank Terminal - Gent. Il s'agit d'une diversification pour Sea-Invest, connue jusque-là pour l'entreposage et le transbordement de vracs solides et de fruits. Le 3 juin est sortie, de l'usine de Volvo Cars Gent, la trois-millionnième voiture, trente-neuf ans après les débuts de la chaîne de montage. Le constructeur suédois envisage, après l'investissement de 340 millions d'euros consenti au début des années deux mille, d'augmenter encore la capacité de son usine

[93] En termes relatifs, l'Asie est, comme en 2003, responsable d'un tiers des chargements au port anversois. En termes absolus, cela correspond à une augmentation de 1,3 million de tonnes entre 2003 et 2004. Par comparaison, les chargements à destination de l'Europe ont diminué de près de 1 million de tonnes.

[94] Sources: Entre autres Havenbedrijf Gent GAB, Vlaamse Havencommissie (2005) et Lloyd Special Report "Port of Ghent".

[95] Le trafic maritime au port de Gand a en effet enregistré un important recul en 2005 (-12 p.c.).

jusqu'à 300.000 véhicules par an, celle-ci devenant la plus grande du groupe, premier constructeur automobile en Belgique. Début juillet, une nouvelle concession, d'une validité de vingt-six ans, a été signée entre l'entreprise portuaire et Honda Europe, permettant au constructeur japonais de développer son parc logistique. Le 15 juillet, le cinq cent millième camion est sorti de chez Volvo Europa Truck, alors qu'une de ses deux chaînes de montage a été convertie en chaîne mixte pouvant aussi bien être utilisée pour l'assemblage de véhicules de distribution de type FL que pour les camions plus lourds de types FM et FH. Fin septembre, un accord de mise en concession a été signé entre le conseil d'administration de l'entreprise portuaire gantoise et le manutentionnaire Sea-Invest concernant un terrain de 3,6 ha situé au nouveau Kluizendok.

Le secteur de la ***métallurgie*** est au cœur de l'activité industrielle au port de Gand. Sidmar est un producteur de tôles en acier plat, situé le long du canal Gand-Terneuzen. Au port gantois, Sidmar est le premier employeur, le premier contributeur de valeur ajoutée mais aussi le premier investisseur privé en 2004. Le sidérurgiste y emploie actuellement 5.500 personnes et produit 5 millions de tonnes d'acier brut par an. Sidmar est une filiale du groupe Arcelor, le deuxième plus grand sidérurgiste mondial avec des expéditions de 47 millions de tonnes et 95.000 collaborateurs (chiffres de 2004). Les applications les plus importantes des produits de Sidmar sont l'industrie automobile, les appareils ménagers, le mobilier, le sanitaire, les tubes et les emballages. En 2004, Sidmar a réalisé, à Gand, un chiffre d'affaires de 2,2 milliards d'euros. La question de la mise en service d'une nouvelle écluse à Terneuzen est très importante pour l'avenir du sidérurgiste, dans un contexte de concurrence externe au groupe Arcelor, mais aussi interne, avec le développement de ses autres implantations maritimes à Dunkerque, Marseille-Fos et Gijón-Aviles.

2.3.1.3 Infrastructure

L'expansion d'un port ne va pas sans une augmentation des tâches auxquelles doit s'atteler l'entreprise portuaire. La *Havenbedrijf Gent GAB* connaît depuis quelques années un problème de manque de place. C'est la raison pour laquelle son bâtiment administratif a récemment été agrandi à 1.800 m², les principaux travaux s'étant déroulés en 2004.

Le 28 juin 2004, la nouvelle ligne de fret ferroviaire 55 entre Wondelgem et Zelzate, déviée dans le cadre de l'aménagement du Kluizendok, a été officiellement mise en service. Ce nouveau tracé a permis aux travaux de se poursuivre en 2004 sur deux tronçons de quai au Kluizendok. La première phase de la construction des murs de quai comprenait la construction d'un quai de 1.200 mètres de long, qui a été retardée en raison de pollutions relevées dans les sols. Les travaux d'assainissement ont été réalisés par DEME Environmental Contractors. Le 15 mars 2004, la deuxième phase de l'aménagement du réseau routier a commencé autour du Kluizendok et, fin novembre, la construction d'un grand parc à éoliennes a pu commencer pour le compte de SPE et de Ecopower. L'ensemble des travaux à ce terminal, dont la longueur totale des quais s'établit à 4.280 mètres, arrivent à leur terme en 2006.

2.3.2 Valeur ajoutée

TABLEAU 17 VALEUR AJOUTÉE AU PORT DE GAND DE 1999 À 2004
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Importance relative en 2004 (en p.c.)	Variation de 2003 à 2004 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 1999 à 2004 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	**2.626,5**	**2.867,6**	**2.707,4**	**2.867,7**	**2.870,0**	**3.404,5**	**100,0**	**+18,6**	**+5,3**
CLUSTER MARITIME	***185,5***	***171,0***	***171,5***	***182,7***	***184,4***	***198,5***	***5,8***	***+7,6***	***+1,4***
Agents maritimes et expéditeurs	31,3	36,0	43,9	50,8	40,1	41,1	1,2	+2,5	+5,6
Manutention	113,4	104,5	93,8	96,4	107,5	116,3	3,4	+8,2	+0,5
Armateurs	21,1	9,0	10,2	10,4	11,3	11,4	0,3	+0,7	-11,6
Construction et réparation navales	3,4	3,5	4,4	4,4	4,1	4,2	0,1	+2,8	+4,2
Aménagements portuaires et dragage	0,0	0,0	2,0	0,9	0,0	0,0	0,0	n.	-100,0
Pêche	0,5	1,1	0,6	1,1	1,3	1,0	0,0	-22,6	+15,0
Commerce portuaire	0,6	1,8	1,2	2,2	5,8	6,2	0,2	+6,0	+61,6
Entreprise portuaire	15,2	15,2	15,5	16,5	14,3	18,3	0,5	+27,7	+3,8
Secteur public	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Répartition (p.m.)	*4,7*	*2,6*	*4,7*	*4,6*	*7,3*	*7,2*	-	*-0,6*	*+8,9*
CLUSTER NON MARITIME	***2.441,0***	***2.696,5***	***2.535,9***	***2.685,0***	***2.685,5***	***3.206,0***	***94,2***	***+19,4***	***+5,6***
COMMERCE	536,2	542,2	606,5	577,4	607,3	716,6	21,0	+18,0	+6,0
INDUSTRIE	1.782,0	1.976,8	1.765,6	1.931,1	1.896,6	2.298,1	67,5	+21,2	+5,2
Industrie de l'énergie	115,4	145,0	169,4	165,2	74,2	149,2	4,4	+101,0	+5,3
Industrie du pétrole	0,0	3,8	5,9	6,8	8,1	7,8	0,2	-4,1	n.
Industrie de la chimie	181,9	225,5	224,6	216,6	218,4	227,8	6,7	+4,3	+4,6
Industrie de l'automobile	510,7	493,7	492,2	507,0	494,3	640,4	18,8	+29,6	+4,6
Industrie des équipements électroniques	91,0	99,4	57,2	56,5	66,4	46,0	1,4	-30,7	-12,7
Industrie de la métallurgie	644,8	754,3	516,5	694,5	774,0	962,2	28,3	+24,3	+8,3
Industrie de la construction	87,9	106,9	128,1	112,7	109,5	97,0	2,9	-11,4	+2,0
Industrie de l'alimentation	53,5	56,1	58,7	70,9	68,8	59,8	1,8	-13,0	+2,3
Autres industries	96,8	92,0	112,9	100,8	82,7	107,7	3,2	+30,2	+2,2
TRANSPORTS TERRESTRES	49,6	63,3	60,5	63,6	63,7	66,4	1,9	+4,2	+6,0
Transport routier	29,5	42,8	37,9	37,1	38,5	38,1	1,1	-0,9	+5,3
Autres transports terrestres	20,2	20,5	22,7	26,5	25,2	28,2	0,8	+12,0	+7,0
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	73,1	114,2	103,2	112,9	117,9	124,9	3,7	+5,9	+11,3
Autres services	61,9	105,4	94,1	101,8	106,0	113,2	3,3	+6,8	+12,8
Secteur public	11,2	8,9	9,1	11,1	11,9	11,7	0,3	-1,8	+0,9
2. EFFETS INDIRECTS	***2.667,2***	**2.745,9**	***2.941,1***	***3.079,4***	***3.190,5***	***3.569,3***	**-**	***+11,9***	***+6,0***
CLUSTER MARITIME	*242,0*	207,5	*221,3*	*255,5*	*224,6*	*257,9*	-	*+14,8*	*+1,3*
CLUSTER NON MARITIME	*2.425,1*	2.538,3	*2.719,9*	*2.823,9*	*2.965,8*	*3.311,4*	-	*+11,7*	*+6,4*
TOTAL DE LA VALEUR AJOUTÉE	***5.293,7***	**5.613,4**	***5.648,5***	***5.947,1***	***6.060,4***	***6.973,8***	**-**	***+15,1***	***+5,7***

Source: BNB.

2.3.2.1 Évolution générale

La VA directe à prix courants a progressé de 5,3 p.c. en moyenne par an de 1999 à 2004, et de 18,6 p.c. entre 2003 et 2004 (tableau 17). Aux prix de 2000[96], l'évolution sur la période s'élève à 3,4 p.c. par an en moyenne et à 15,9 p.c. sur la dernière année.

La VA indirecte présente une évolution semblable sur la période mais plus mesurée en dernière année. La VA totale, somme des VA directe et indirecte, s'est rapprochée des 7 milliards d'euros en 2004, un chiffre jamais atteint auparavant. Il correspond à 4,2 p.c. du PIB de la Région et à 2,4 p.c. de celui du pays[97].

2.3.2.2 Évolution de la VA directe en 2004

Cluster maritime

- La VA a progressé de 8,2 p.c. dans la manutention portuaire. Cette évolution est entre autres attribuable à Frans Maas Automotive Belgium, dont le bénéfice d'exploitation a été multiplié par six et les effectifs ont plus que triplé.
- Une évolution favorable de la VA (+2,5 p.c.) a également été enregistrée par les agents maritimes et expéditeurs. L'amélioration des résultats des entreprises Furness Logistics (Ghent) et Transuniverse Cargo est responsable d'une telle évolution.
- La VA a progressé de 27,7 p.c. au sein de l'entreprise portuaire, la Havenbedrijf Gent GAB, en raison de l'augmentation de ses provisions pour risques et charges.
- Un statu quo a été noté chez les armateurs, qui s'explique par le fait que la croissance des profits de Rederij Lalemant ait été contrebalancée par les reculs de Rederij Intermas et Navitank.
- Le commerce portuaire a progressé de 6 p.c., grâce entre autres à Euromat Gent et Field Packaging Belgium.
- La VA a augmenté de 2,8 p.c. dans la construction et la réparation navales. Une nouvelle entreprise est apparue: Blatoma. Ceci a eu un effet bénéfique sur la VA du secteur, quelque peu atténué par le recul noté chez Verica.

Cluster non maritime

- Commerce
  - Le commerce, qui représente plus d'un cinquième de la création de richesses au port de Gand, a vu sa VA progresser de 18 p.c. Cette hausse remarquable est entre autres attribuable aux bénéfices en hausse chez Total Belgium, Belgian Shell, Honda Europe et Van Der Sluijs Groep.

[96] Voir explications au point 2.1.1.

[97] Ces comparaisons n'ont qu'une valeur indicative. Les effets indirects ne se limitent pas à la région mais concernent l'ensemble de l'économie nationale.

- Industrie
  - L'industrie de la métallurgie, secteur qui représente la part de la VA la plus importante au port de Gand, a vu ce montant croître de 24,3 p.c. La demande mondiale -notamment venue d'Asie- en acier a atteint un record en 2004: le cap du milliard de tonnes produites a été franchi pour la première fois. Par rapport à 2003, le chiffre d'affaires de Sidmar a augmenté de 15 p.c. et son bénéfice d'exploitation a plus que doublé en 2004. À signaler également l'impact de la hausse notée chez Fabricom GTI, consécutive à l'absorption par Fabricom de GTI Infra, entreprise précédemment classée dans la construction.
  - La VA de l'industrie automobile a progressé de 29,6 p.c. Le premier acteur du secteur, Volvo Cars, a procédé à des engagements de personnel, ce qui a eu un impact favorable sur sa VA, au même titre qu'un résultat d'exploitation et des amortissements en hausse. Pour ces derniers, il s'agit des réductions de valeur consécutives à la mise en service de la nouvelle plate-forme pour la production de la gamme S60 et V70. D'autres augmentations ont été observées chez Plastal et Tower Automotive Belgium, qui renoue avec une VA positive grâce à la résorption de ses pertes de l'exercice précédent.
  - La chimie a également connu une hausse (+4,3 p.c.), attribuable entre autres à CRI Catalyst Company et Oleon. Les activités Méthylamines & Dérivés de U.C.B. à Gand ont été confiées par le groupe belge à l'entité Taminco, avec comme conséquence un léger repli de la VA.
  - Une progression considérable a été enregistrée dans le secteur de l'énergie (+101 p.c.). Celle-ci s'explique par l'augmentation de la VA chez Electrabel (cf. explications au point 2.2.2.2) et une progression importante à la SPE, qui a renoué avec les bénéfices en 2004.
  - Dans les autres industries, la VA a connu une hausse importante (+30,2 p.c.), qui revient entre autres à Stora Enso Langerbrugge, dont la perte d'exploitation a chuté de 61 p.c.
  - La construction a connu un repli (-11,4 p.c.), imputable entre autres à l'absorption de De Paepe Aannemingen par Shanks Vlaanderen et à celle de GTI Infra par Fabricom GTI, qui est classée dans la métallurgie. À cela s'ajoute le déménagement de Nacap à Anvers. Ces baisses ont été compensées en partie par l'augmentation de Denys, dont le bénéfice d'exploitation a quadruplé.
  - La VA de l'industrie de l'alimentation s'est également inscrite en recul (-13 p.c.), à la suite des baisses chez Cargill et Ceres, toutes deux en pertes.
  - Une importante baisse a été relevée dans l'industrie des équipements électroniques (-30,7 p.c.), que l'on peut relier à celles de GE Power Controls Belgium et de Pauwels Trafo Gent, sociétés en pertes.
  - Le secteur pétrolier, bien que marginal au port de Gand, a vu sa VA reculer de 4,1 p.c. à la suite, entre autres, d'une baisse chez Adpo-Ghent.

- Transports terrestres
  - Le transport routier a vu sa VA céder 0,9 p.c. Cette légère baisse peut s'expliquer par la délocalisation de Schenk Tanktransport Belgium à Anvers, compensée en partie par une augmentation de la VA de Hallens, qui a engagé du personnel et dont le bénéfice d'exploitation est en hausse.
  - Les autres transports terrestres ont connu un sort plus favorable (+12 p.c.), grâce aux croissances enregistrées par la SNCB (cf. point 2.2.2.2) et Selectacars René De Swaef en Zonen.

- Autres services logistiques
  - La VA de l'administration publique a reculé de 1,8 p.c., baisse liée à la diminution de ses effectifs (cf. infra).
  - Celle des autres services a par contre augmenté de 6,8 p.c. Une hausse significative a été enregistrée par Bayer Bioservices et l'entreprise General Industrial Assistance Cataro est apparue, de quoi contrebalancer le recul enregistré par Volvo-Continental.

2.3.2.3 Top 10 de la VA au port de Gand en 2004

TABLEAU 18 TOP 10 DE LA VALEUR AJOUTÉE AU PORT DE GAND EN 2004
(millions d'euros)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur	Valeur ajoutée
1	SIDMAR	Industrie de la métallurgie	870,3
2	VOLVO CARS	Industrie de l'automobile	360,6
3	TOTAL BELGIUM	Commerce	323,1
4	VOLVO EUROPA TRUCK	Industrie de l'automobile	164,7
5	BELGIAN SHELL	Commerce	109,0
6	ELECTRABEL	Industrie de l'énergie	104,5
7	HONDA EUROPE	Commerce	75,4
8	STORA ENSO LANGERBRUGGE	Autres industries	63,2
9	PLASTAL	Industrie de l'automobile	55,2
10	S.P.E.	Industrie de l'énergie	44,8
	Total du top 10		**2.170,7**

Source: BNB.

Les sept premières places de ce top 10 sont occupées par les mêmes entreprises qu'en 2003, et dans le même ordre. Stora Enso Langerbrugge, Plastal et SPE ont remplacé UCB, GE Power Controls Belgium et BP Belgium. Ensemble, ces dix entreprises représentent, avec 2,2 milliards d'euros, 63,8 p.c. de la VA directe au port de Gand (tableau 18).

2.3.3 Emploi

TABLEAU 19 EMPLOI AU PORT DE GAND DE 1999 À 2004
(ETP)

Secteurs	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Importance relative en 2004 (en p.c.)	Variation de 2003 à 2004 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 1999 à 2004 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	**27.925**	**28.686**	**28.843**	**28.136**	**27.862**	**28.424**	**100,0**	**+2,0**	**+0,4**
CLUSTER MARITIME	***2.069***	***1.862***	***1.903***	***1.819***	***1.831***	***1.920***	***6,8***	***+4,9***	***-1,5***
Agents maritimes et expéditeurs	473	472	523	573	574	513	1,8	-10,6	+1,7
Manutention	1.077	1.057	1.004	866	887	1.010	3,6	+13,9	-1,3
Armateurs	274	92	88	102	97	111	0,4	+14,1	-16,5
Construction et réparation navales	73	71	85	83	70	76	0,3	+8,7	+0,8
Aménagements portuaires et dragage	0	0	29	11	0	0	0,0	n.	n.
Pêche	11	8	8	8	8	8	0,0	-5,1	-6,5
Commerce portuaire	11	13	15	30	49	52	0,2	+6,2	+35,5
Entreprise portuaire	149	149	150	146	145	150	0,5	+3,5	+0,1
Secteur public	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Répartition (p.m.)	*73*	*52*	*66*	*63*	*105*	*111*	-	*+5,2*	*+8,8*
CLUSTER NON MARITIME	***25.857***	***26.825***	***26.940***	***26.317***	***26.031***	***26.504***	***93,2***	***+1,8***	***+0,5***
COMMERCE	2.431	2.523	2.687	2.730	2.692	2.727	9,6	+1,3	+2,3
INDUSTRIE	21.438	21.771	21.786	21.108	20.856	21.206	74,6	+1,7	-0,2
Industrie de l'énergie	848	871	890	935	654	633	2,2	-3,2	-5,7
Industrie du pétrole	0	70	63	56	58	63	0,2	+8,7	n.
Industrie de la chimie	1.817	2.058	2.096	2.000	1.919	1.830	6,4	-4,6	+0,1
Industrie de l'automobile	6.791	6.532	6.851	6.791	7.189	8.090	28,5	+12,5	+3,6
Industrie des équipements électroniques	1.395	1.493	1.185	1.099	990	899	3,2	-9,2	-8,4
Industrie de la métallurgie	7.413	7.340	7.280	6.831	6.602	6.525	23,0	-1,2	-2,5
Industrie de la construction	1.677	1.811	1.733	1.682	1.766	1.581	5,6	-10,5	-1,2
Industrie de l'alimentation	504	509	523	508	493	484	1,7	-1,8	-0,8
Autres industries	993	1.087	1.166	1.206	1.186	1.102	3,9	-7,0	+2,1
TRANSPORTS TERRESTRES	826	992	1.006	980	984	1.001	3,5	+1,7	+3,9
Transport routier	420	566	528	506	516	452	1,6	-12,5	+1,5
Autres transports terrestres	406	427	478	474	467	549	1,9	+17,5	+6,2
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	1.162	1.539	1.460	1.499	1.499	1.571	5,5	+4,8	+6,2
Autres services	867	1.301	1.216	1.222	1.225	1.303	4,6	+6,4	+8,5
Secteur public	295	238	244	277	274	268	0,9	-2,2	-1,9
2. EFFETS INDIRECTS	***35.121***	**35.824**	***37.572***	***36.557***	***36.043***	***37.572***	**-**	***+4,2***	***+1,4***
CLUSTER MARITIME	*2.889*	2.530	*2.603*	*2.532*	*2.329*	*2.615*	-	*+12,3*	*-2,0*
CLUSTER NON MARITIME	*32.232*	33.294	*34.969*	*34.025*	*33.714*	*34.957*	-	*+3,7*	*+1,6*
TOTAL DE L'EMPLOI	***63.046***	**64.511**	***66.416***	***64.693***	***63.905***	***65.996***	**-**	***+3,3***	***+0,9***

Source: BNB.

2.3.3.1 Évolution générale

L'emploi direct s'est renforcé de 0,4 p.c. en moyenne par an de 1999 à 2004, et de 2 p.c. entre 2003 et 2004 (tableau 19).

L'emploi indirect a connu une progression plus importante, tant sur l'ensemble de la période qu'entre 2003 et 2004. Cette dernière année a vu l'emploi total, somme des emplois direct et indirect, se rapprocher du niveau atteint en 2001, à près de 66.000 ETP. Ils correspondent à 3 p.c. de l'emploi intérieur de la Région flamande et à 1,8 p.c. de celui du pays[98].

2.3.3.2 Évolution de l'emploi direct en 2004

Cluster maritime

- Les effectifs ont augmenté de 13,9 p.c. dans la manutention portuaire. Cette évolution est, entre autres, attribuable à l'augmentation du contingent de dockers chez CEPG[99] et à des engagements importants de personnel chez Frans Maas Automotive Belgium, dont l'activité de *just-in-time* se développe rapidement.
- Les agents maritimes et expéditeurs ont vu leur emploi reculer de 10,6 p.c. Ce recul est imputable entre autres aux préparatifs de l'absorption d'Intercargo par Transuniverse Cargo intervenue en 2005, qui se sont traduits par une perte de 20 ETP en 2004, et à une baisse chez Furness Logistics (Ghent).
- L'entreprise portuaire, la Havenbedrijf Gent GAB, a engagé du personnel en 2004 (+3,5 p.c.).
- Les armateurs ont recruté (+14,1 p.c.). C'est le cas entre autres de Gent-Watertoerist.
- L'emploi a augmenté de 8,7 p.c. dans la construction et la réparation navales, comme chez Scheepselectro De Backer.
- Les effectifs du commerce portuaire ont progressé de 6,2 p.c., entre autres chez Field Packaging Belgium.

Cluster non maritime

- Commerce
  - L'évolution positive de l'emploi dans le commerce (+1,3 p.c.) est attribuable aux recrutements menés entre autres par BP Belgium.

[98] Ces comparaisons n'ont qu'une valeur indicative. Les effets indirects ne se limitent pas à la région mais concernent l'ensemble de l'économie nationale.

[99] Centrale des Employeurs au Port de Gand. En néerlandais: *Centrale der Werkgevers aan de Haven van Gent*.

- Industrie
  - L'industrie de l'automobile, celle qui emploie le plus de main-d'œuvre au port gantois, a continué à engager en 2004 (+12,5 p.c.). C'est le cas notamment de Volvo Cars, dont les effectifs sont passés de 4.104 ETP en 2003 à 4.656 ETP en 2004. Tower Automotive Belgium et Benteler Automotive Belgium ont également recruté.
  - L'emploi a légèrement reculé dans l'industrie métallurgique (-1,2 p.c.). Sidmar est le premier responsable de ce repli, dans un contexte de restructuration chez Arcelor, en partie compensé par l'effet de la reprise de GTI Infra par Fabricom (cf. supra). Les effectifs de la première société, auparavant classée dans l'industrie de la construction, sont désormais repris par la seconde, dans la métallurgie.
  - L'industrie chimique a enregistré un recul de l'emploi (-4,6 p.c.), imputable entre autres aux baisses chez Bayer et Rhodia Chemie. Celles-ci ont été compensées par les recrutements chez Rhodia Eco-Services et la reprise de certaines activités de U.C.B. par Taminco, l'un des principaux producteurs de méthylamines, n'a pas eu d'impact négatif sur l'emploi.
  - La baisse relevée dans la construction (-10,5 p.c.) est liée à plusieurs facteurs: le départ de Nacap pour Anvers, l'intégration de GTI Infra au groupe Fabricom GTI (cf. supra) et l'absorption de De Paepe Aannemingen par Shanks. Par contre, Denys a recruté en 2004.
  - L'emploi des autres industries s'est replié (-7 p.c.), notamment chez Stora Enso Langerbrugge et dans un certain nombre de PME.
  - Le repli est également marqué dans l'électronique (-9,2 p.c.), où l'emploi a reculé chez GE Power Controls Belgium et Pauwels Trafo Gent -qui a mis fin à ses activités à Gand en 2004-, tandis qu'il a crû chez Rogers.
  - L'industrie de l'énergie a enregistré une légère baisse (-3,2 p.c.), la diminution relevée chez Electrabel n'ayant été compensée par la hausse de SPE.
  - Un recul de 1,8 p.c. a été noté dans l'industrie de l'alimentation, en raison de légères baisses réparties parmi un certain nombre de PME.

- Transports terrestres
  - La délocalisation d'activité de Schenk Tanktransport Belgium (64 ETP en 2003) à Anvers a contribué au recul de l'emploi dans le transport routier (-12,5 p.c.), malgré les engagements chez Hallens.
  - La hausse des effectifs dans les autres transports terrestres (+17,5 p.c.) est à mettre sur le compte de la SNCB.

- Autres services logistiques
  - L'emploi a reculé de 2,2 p.c. dans l'administration publique.
  - L'emploi a progressé de 6,4 p.c. dans les autres services, entre autres grâce à l'apparition dans la zone portuaire de General Industrial Assistance Cataro (127 ETP), entreprise spécialisée dans le nettoyage industriel.

2.3.3.3 Top 10 de l'emploi au port de Gand en 2004

TABLEAU 20 TOP 10 DE L'EMPLOI AU PORT DE GAND EN 2004
(ETP)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur	Emploi
1	SIDMAR	Industrie de la métallurgie	5.490
2	VOLVO CARS	Industrie de l'automobile	4.656
3	VOLVO EUROPA TRUCK	Industrie de l'automobile	2.438
4	HONDA EUROPE	Commerce	600
5	GE POWER CONTROLS BELGIUM	Industrie des équipements électroniques	572
6	ELECTRABEL	Industrie de l'énergie	503
7	SNCB	Autres transports terrestres	471
8	STORA ENSO LANGERBRUGGE	Autres industries	459
9	DENYS	Industrie de la construction	407
10	TOWER AUTOMOTIVE BELGIUM	Industrie de l'automobile	334
	Total du top 10		**15.930**

Source: BNB.

Les principales entreprises de ce classement occupent les mêmes places qu'en 2003. Honda Europe et Electrabel ont cependant pris la place l'une de l'autre, de même que la SNCB et Stora Enso Langerbrugge. UCB est sorti de ce top 10 tandis que Tower Automotive Belgium y est entré (tableau 20). Au total, ces dix entreprises ont représenté 56 p.c. de l'emploi direct au port de Gand en 2004.

2.3.4 Investissement

TABLEAU 21 INVESTISSEMENT AU PORT DE GAND DE 1999 À 2004
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Importance relative en 2004 (en p.c.)	Variation de 2003 à 2004 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 1999 à 2004 (en p.c.)
CLUSTER MARITIME	***59,3***	***38,8***	***35,0***	***49,6***	***45,3***	***47,2***	***13,2***	***+4,2***	***-4,5***
Agents maritimes et expéditeurs	3,1	3,1	4,5	4,3	8,4	7,0	2,0	-16,7	+17,8
Manutention	35,1	18,0	9,2	8,6	15,5	13,1	3,6	-15,8	-17,9
Armateurs	5,1	3,8	3,9	12,0	7,4	1,7	0,5	-77,2	-20,0
Construction et réparation navales	0,4	0,5	0,6	0,7	0,6	5,0	1,4	+692,7	+69,1
Aménagements portuaires et dragage	0,0	0,0	0,3	0,1	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Pêche	0,1	0,1	0,2	0,6	0,2	0,6	0,2	+161,7	+45,0
Commerce portuaire	0,1	0,1	0,0	0,1	0,2	0,3	0,1	+40,3	+42,2
Entreprise portuaire	15,4	13,3	16,1	23,2	12,9	19,6	5,5	+51,7	+4,9
Secteur public	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Répartition (p.m.)	*3,4*	*1,6*	*2,5*	*2,8*	*3,4*	*2,4*	-	*-30,6*	*-6,8*
CLUSTER NON MARITIME	***588,6***	***551,1***	***571,9***	***747,0***	***714,6***	***311,4***	***86,8***	***-56,4***	***-12,0***
COMMERCE	38,9	49,5	63,3	62,8	47,5	36,3	10,1	-23,7	-1,4
INDUSTRIE	509,4	439,4	461,4	646,6	627,9	233,9	65,2	-62,8	-14,4
Industrie de l'énergie	15,6	15,3	18,7	5,5	5,0	7,2	2,0	+44,4	-14,4
Industrie du pétrole	0,0	1,6	0,3	0,1	5,0	1,1	0,3	-77,6	n.
Industrie de la chimie	34,6	32,9	46,8	38,3	32,1	24,5	6,8	-23,7	-6,7
Industrie de l'automobile	220,2	90,0	77,3	148,0	186,3	61,7	17,2	-66,9	-22,5
Industrie des équipements élect	8,4	12,3	13,8	9,6	4,6	4,6	1,3	+0,7	-11,3
Industrie de la métallurgie	152,1	231,5	223,1	121,3	157,7	89,7	25,0	-43,1	-10,0
Industrie de la construction	33,5	21,2	25,4	11,9	10,1	7,5	2,1	-25,8	-25,9
Industrie de l'alimentation	26,6	14,0	12,9	16,9	10,6	10,4	2,9	-2,7	-17,2
Autres industries	18,4	20,7	43,0	295,1	216,5	27,3	7,6	-87,4	+8,2
TRANSPORTS TERRESTRES	18,1	10,2	9,8	9,9	14,1	13,0	3,6	-8,0	-6,4
Transport routier	16,9	7,4	8,0	7,7	11,3	10,7	3,0	-5,6	-8,8
Autres transports terrestres	1,2	2,8	1,8	2,2	2,8	2,3	0,6	-17,8	+13,8
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	22,2	52,0	37,4	27,7	25,1	28,4	7,9	+12,9	+5,1
Autres services	13,3	37,9	26,9	15,2	14,1	15,6	4,4	+11,0	+3,3
Secteur public	8,9	14,1	10,5	12,5	11,1	12,8	3,6	+15,4	+7,5
INVESTISSEMENT DIRECT	**647,9**	**589,9**	**606,9**	**796,6**	**759,9**	**358,7**	**100,0**	**-52,8**	**-11,2**

Source: BNB.

2.3.4.1 Évolution générale

L'investissement privé à prix courants a reculé de 11,2 p.c. en moyenne par an de 1999 à 2004, et de plus de 50 p.c. sur la dernière année couverte par l'étude (tableau 21). Aux prix de 2000[100], l'évolution se chiffre à -11,9 p.c. par an en moyenne sur la période, ce recul étant en grande partie imputable à la baisse de 53,2 p.c. relevée en 2004, année très calme pour l'investissement gantois.

2.3.4.2 Évolution de l'investissement direct en 2004

Cluster maritime

- L'entreprise portuaire a investi 51,7 p.c. de plus qu'en 2003 au port de Gand: aménagement des voies, mur de quai au sud du Kluizendok, extension du bâtiment administratif, etc.
- L'investissement dans la manutention portuaire a marqué un repli de 15,8 p.c., évolution imputable à Frans Maas Automotive Belgium, Manuport et Sabeen, entre autres.
- Même évolution (-16,7 p.c.) chez les agents maritimes et expéditeurs, tels que Furness Logistics (Ghent), Sogatra et Tailormade Logistics.
- La construction et la réparation navales ont connu une année exceptionnelle, attribuable entre autres à Blatoma.
- Le recul amorcé chez les armateurs en 2003 s'est poursuivi avec une baisse de 77,2 p.c., imputable à Rederij Intermas et Gunbas.

Cluster non maritime

- Commerce
  - Le repli de 23,7 p.c. noté dans les sociétés commerciales est la conséquence de reculs chez American Clothing Distribution, Vander Sluijs Groep, Rousselot et Citrosuco Europe.

- Industrie
  - Le premier secteur responsable de la baisse de l'investissement au port de Gand est sans conteste l'industrie métallurgique, où une baisse de 43,1 p.c. a été relevée. Celle-ci est imputable aux 46,5 p.c. de baisse chez Sidmar -son grand programme d'investissement sur le site gantois arrivant à échéance en 2003-, compensés par la hausse de Fabricom GTI. Malgré cette chute, la métallurgie reste le premier investisseur privé.
  - Un recul encore plus prononcé s'est manifesté dans l'industrie automobile (-66,9 p.c.). L'effet conjugué d'une diminution de 70 p.c. chez Volvo Cars, avec l'achèvement en 2004 du plan d'investissement portant sur une nouvelle ligne de production de deux nouveaux modèles, et de baisses chez Plastal, Benteler Automotive Belgium et Tower Automotive Belgium explique le phénomène.
  - Après deux années marquées par d'importants investissements chez Stora Enso Langerbrugge -construction d'une machine à papier d'une capacité de 400.000 tonnes par an-, 2004 fut une année très calme dans les autres industries (-87,4 p.c.). Une hausse a cependant été notée chez SCA Packaging Belgium.
  - L'investissement a diminué de 23,7 p.c. dans la chimie, comme chez Oleon, Air Products et EOC Polymers.
  - L'industrie de l'alimentation a connu un recul plus modéré (-2,7 p.c.), étant donné les effets opposés de baisses chez Cargill et Algist Bruggeman et d'une progression chez Fuji Oil Europe.
  - L'investissement a poursuivi à la baisse dans la construction (-25,8 p.c.), comme aux Cimenteries CBR ou chez Denys.
  - De tous les secteurs industriels, seule l'énergie a vu ses investissements progresser (+44,4 p.c.). C'est le cas de Electrabel.

[100] Voir explications au point 2.1.3.

- Transports terrestres
  - Une diminution de 5,6 p.c. a été enregistrée dans le transport routier, étant donné les baisses relevées chez Hallens et Frans Maas.
  - Les autres transports terrestres se sont également inscrits en recul (-17,8 p.c.). La légère progression à la SNCB n'a pas été suffisante pour contrebalancer les reculs observés chez Selectacars et René De Swaef en Zonen.

- Autres services logistiques
  - L'investissement dans les autres services est en progression de 11 p.c., grâce entre autres à Sita Recycling Services, Holding Immotur et Bayer Bioservice.
  - Le secteur public a également connu une augmentation, de 15,4 p.c.

2.3.4.3 Top 10 de l'investissement au port de Gand en 2004

TABLEAU 22 TOP 10 DE L'INVESTISSEMENT AU PORT DE GAND EN 2004
(millions d'euros)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur	Investissement
1	SIDMAR	Industrie de la métallurgie	78,9
2	VOLVO CARS	Industrie de l'automobile	46,8
3	HET HAVENBEDRIJF GENT GAB	Entreprise portuaire	19,6
4	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public	12,8
5	STORA ENSO LANGERBRUGGE	Autres industries	12,3
6	S C A PACKAGING BELGIUM	Autres industries	10,3
7	VOLVO EUROPA TRUCK	Industrie de l'automobile	7,2
8	TAMINCO	Industrie de la chimie	7,0
9	BAYER BIOSERVICE	Autres services	6,9
10	ELECTRABEL	Industrie de l'énergie	6,9
	Total du top 10		**208,7**

Source: BNB.

Malgré la baisse qui a caractérisé l'investissement chez Sidmar, le sidérurgiste s'installe en tête de ce classement (tableau 22). Les reculs ont en effet été plus importants encore chez Stora Enso Langerbrugge, qui perd quatre places, et Volvo Cars, relativement aux montants investis un an plus tôt. Taminco et Electrabel apparaissent pour la première fois dans ce top 10, dont le total, en forte régression par rapport à 2003, correspond cependant à 58,2 p.c. des fonds privés investis au port de Gand en 2004.

2.3.5 Ratios financiers

TABLEAU 23 RATIOS FINANCIERS AU PORT DE GAND DE 2002 À 2004

Secteurs	Rentabilité nette des capitaux propres après impôts (en p.c.)			Liquidité au sens large			Solvabilité (en p.c.)		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004	2002	2003	2004
CLUSTER MARITIME	***3,1***	***2,3***	***3,7***	***1,11***	***1,18***	***1,24***	***58,3***	***58,5***	***59,8***
Agents maritimes et expéditeurs	7,9	9,4	15,0	1,05	1,08	1,07	27,9	23,1	21,9
Manutention	6,1	3,3	4,7	1,01	1,07	1,27	44,8	46,0	52,0
Armateurs	3,7	3,0	13,2	1,06	1,13	1,25	35,5	33,6	39,5
Construction et réparation navales	28,3	21,0	13,5	1,54	1,32	1,35	50,1	44,1	51,8
Aménagements portuaires et dragage	20,2	n.	n.	0,99	n.	n.	28,2	n.	n.
Pêche	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Commerce portuaire	14,3	12,4	15,2	1,40	1,27	0,86	28,7	21,2	19,3
Entreprise portuaire	0,8	0,9	1,5	1,52	2,36	1,78	80,6	83,7	81,3
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME	***-8,8***	***6,4***	***21,4***	***0,94***	***1,05***	***1,24***	***42,4***	***44,5***	***46,7***
COMMERCE	-7,3	3,7	17,8	0,71	0,79	0,81	35,6	37,2	39,0
INDUSTRIE	-7,4	10,2	31,6	0,96	1,01	1,04	33,4	31,4	32,9
Industrie de l'énergie	17,4	27,1	11,2	1,58	1,37	1,54	43,3	41,8	40,5
Industrie du pétrole	5,7	7,7	-4,2	1,11	1,30	2,07	48,2	46,0	50,7
Industrie de la chimie	-0,5	6,6	15,0	1,26	1,68	1,64	45,2	44,1	43,5
Industrie de l'automobile	3,8	39,8	13,3	0,63	0,74	0,74	27,3	23,2	21,2
Industrie des équipements électroniques	22,3	9,3	0,7	1,06	1,41	1,41	51,0	59,0	56,2
Industrie de la métallurgie	-32,9	-15,6	58,5	1,02	1,07	1,12	30,2	27,1	32,0
Industrie de la construction	8,5	9,6	4,8	1,22	1,09	1,13	33,6	35,1	41,8
Industrie de l'alimentation	19,5	11,4	0,1	1,05	0,96	0,90	33,2	34,0	29,7
Autres industries	16,9	14,6	6,8	1,46	1,41	1,24	45,6	45,6	42,1
TRANSPORTS TERRESTRES	-10,7	-7,9	1,4	0,98	0,90	0,75	27,5	25,2	17,5
Transport routier	13,0	-2,5	19,1	1,27	1,14	1,19	27,8	26,6	30,2
Autres transports terrestres	-22,4	-10,7	-12,8	0,79	0,74	0,58	27,3	24,5	13,1
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	-11,1	3,8	13,3	1,39	2,21	7,28	75,7	84,3	88,8
Autres services	-11,1	3,8	13,3	1,39	2,21	7,28	75,7	84,3	88,8
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
MOYENNE PONDÉRÉE	**-8,0**	**6,1**	**20,2**	**0,94**	**1,06**	**1,24**	**43,2**	**45,2**	**47,4**

Source: BNB.

Les indicateurs financiers sont au beau fixe au port de Gand en 2004 (tableau 23):

- La rentabilité a fait un bond de 14,1 points de pourcentage par rapport à 2003, grâce tout d'abord aux excellentes performances de l'industrie métallurgique, comme chez Sidmar, Galva Power Group et Galtec. La manutention portuaire, le commerce, la chimie, le

transport routier et les autres services ne sont pas en reste, grâce aux belles progressions relevées chez Euro-Silo, Belgian Shell, Oleon et Hallens. Les résultats de l'entreprise portuaire ont également été favorables. La baisse dans l'automobile est quant à elle imputable à Volvo Europa Truck.

- Hormis quelques reculs dans la chimie, les agents maritimes et expéditeurs et l'entreprise portuaire, la liquidité est en hausse (+0,18). C'est le cas, entre autres, de Sidmar et Galtec (métallurgie), Bayer Bioservice (autres services), Belgian Shell et Honda Europe (commerce).
- La plupart des secteurs ont connu une progression de leur solvabilité en 2004 (+2,2 points). C'est le cas dans la manutention portuaire, le commerce, la métallurgie et les autres services. La capacité d'honorer leurs engagements de court et de long termes de Manuport, Belgian Shell, Galtec et Volvo Treasury Europe Coordination a sensiblement progressé.

2.3.6 Trafic maritime de marchandises au port de Gand en 2004: synthèse[101]

TABLEAU 24 **GAND**
(milliers de tonnes)

	Déchargements	Chargements	Total 2004	Évolution 2003- 2004 (en p.c.)	Part 2004 (en p.c.)
Conteneurs	86	178	264	+8,5	1,1
Roll-on/roll-off.....	886	693	1.579	+10,7	6,3
Marchandises diverses conventionnelles	687	1.244	1.931	+0,7	7,7
Vracs liquides.....	2.321	486	2.806	-9,1	11,2
Vracs solides.....	16.683	1.693	18.377	+8,9	73,6
TOTAL	**20.663**	**4.294**	**24.957**	**+6,0**	**100,0**

Source: Havenbedrijf Gent GAB.

Une augmentation de 6 p.c. a été relevée dans le trafic maritime à Gand, port d'importation[102] où le cap des 25 millions de tonnes a pratiquement été atteint (tableau 24).

L'essentiel du trafic manutentionné aux terminaux gantois se présente en vrac. Les vracs solides sont remontés de 8,9 p.c., après l'important recul de 2003 imputable, entre autres, à la fermeture temporaire des hauts-fourneaux de Sidmar, pour raison d'entretien. Le transbordement a fortement progressé dans les minerais de fer, le coke et la ferraille. Les vracs liquides ont par contre enregistré un recul de 9,1 p.c., dont la baisse dans l'arrivage des jus de fruits est en partie responsable. L'ensemble des marchandises diverses a progressé en 2004. Bien que moins représentatives au port de Gand que dans les autres ports flamands étudiés, ces marchandises ont gagné du terrain, notamment le *ro-ro* et les conteneurs, qui ont progressé de respectivement 10,7 et 8,5 p.c. Le *ro-ro* a notamment bénéficié du transport de voitures via l'*Eurobridge*[103]. Après la baisse de 2002, les marchandises diverses conventionnelles s'étaient rétablies en 2003. L'année suivante, elles se sont maintenues à ce niveau de 1,9 million de tonnes.

Le gabarit moyen des navires traités au port de Gand est remonté de 1 p.c. en 2004. 3.044 navires sont entrés à Gand durant cette année, soit 1,2 p.c. de plus qu'en 2003. En 2004, 33 p.c. des marchandises déchargées provenaient d'Amérique du sud, 30 p.c. d'Europe, 14 p.c. d'Amérique du Nord, 12 p.c. d'Asie et 6 p.c. d'Afrique. Le fret chargé à Gand la même année était à 90 p.c. destiné à l'Europe. Seuls 5 p.c. de ce total ont été transportés vers l'Amérique du nord, 2 p.c. vers l'Afrique et 2 p.c. vers l'Asie.

[101] Sources: Havenbedrijf Gent GAB et Vlaamse Havencommissie (2005). Voir aussi le tableau 73 (annexe 8) pour plus de détails concernant le trafic maritime par catégorie de marchandises au port de Gand en 2004.

[102] En 2004, les déchargements constituaient 82,8 p.c. du total du trafic maritime traité au port de Gand.

[103] Eurobridge est un service assuré par Tor Line depuis 1994. Il forme un *hub* de lignes *ro-ro* entre Gand et Göteborg en Suède.

2.4 PORT D'OSTENDE

2.4.1 Faits marquants en 2004[104]

2.4.1.1 Contexte

L'année 2004 fut très positive au port d'Ostende, pour ce qui concerne l'évolution des trafics maritimes, qui ont dépassé la barre des 7,5 millions de tonnes. Le port côtier a rempli ses objectifs de l'année, grâce à l'activité *ro-ro* qui reste le moteur de sa croissance et dont les principaux opérateurs, Transeuropa Ferries et Ferryways[105], ont bénéficié de cette évolution positive. Les trafics conteneurisés et le transport de passagers sont également en hausse. Les projets d'aménagement ou d'accueil de nouveaux opérateurs se sont pourtant heurtés aux problèmes d'accessibilité depuis la mer mais aussi depuis l'arrière-pays. Tous les efforts se concentrent désormais sur le désenclavement du port. De nombreuses solutions ont été trouvées au niveau des accès routiers. Par contre, la situation reste problématique concernant la navigation intérieure, à cause du goulot d'étranglement que constitue toujours le canal de ceinture brugeois. En attendant qu'une solution y soit apportée, les autorités ont décidé de miser sur le rail avec notamment le projet de prolongement des voies jusqu'au terminal de Ferryways. Le trafic ferroviaire de marchandises, marginal en 2004 à 2,8 p.c. du trafic *ro-ro* et conteneurisé, devrait dans une première phase être porté à 5 p.c. de ce total, en attirant un nombre croissant de trafics ferroviaires à Ostende. Le port de pêche reste l'un des plus importants d'Europe, grâce entre autres à ses 1.425 mètres d'espace d'amarrage et au *Visserijdok*, dock flottant dont le fonctionnement permet de maintenir un très bon rendement des opérations de chargement et de déchargement, quelle que soit la marée.

2.4.1.2 Activité industrielle

Depuis le 1er janvier 2004, le port dispose d'un plan de gestion des déchets et d'un système de contrôle lui permettant désormais de mieux appliquer la directive européenne 2000/59/CE[106]. L'entreprise de transport néerlandaise Balkenende a décidé, au mois d'août, d'organiser la distribution de denrées périssables d'origine africaine sur le marché britannique, en recourant aux installations (aéro)portuaires d'Ostende. Le port côtier est ainsi devenu une plaque tournante dans le transport multimodal de fruits, légumes et fleurs depuis la Zambie, l'Afrique du Sud, l'Ouganda et le Kenya.

Le 30 septembre, la société Icemark a été accueillie en tant que nouvel investisseur dans la zone industrielle Plassendale 4. Il s'agit d'un importateur et grossiste en poisson frais, importé d'Islande, du Canada et d'Ouganda.

---

[104] Sources: Entre autres AG Haven Oostende et Vlaamse Havencommissie (2005).

[105] Transeuropa Ferries propose actuellement environ dix départs par jour pour Ramsgate. Ferryways en propose un par jour vers Killingholme, jusqu'à deux par jour vers Immingham et jusqu'à trois par jour vers Ipswich.

[106] Directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison.

Ces dernières années, plusieurs zones industrielles se sont développées au et autour du port d'Ostende. Connu sous l'appellation ***Plassendale*** et propriété de la société Plassendale nv -du nom du canal qui borde le complexe- en charge de son développement, cet ensemble de 150 ha se compose actuellement de quatre zones, numérotées de I à IV[107].
- Plassendale I en est la principale, avec ses 90 ha de surface utilisable. Trois types d'entreprises y cohabitent: les chantiers navals, les industries utilisatrices de la voie d'eau et les entreprises logistiques, de même que les sites industriels ou logistiques permanents. Y est également attendu, sur 22 ha, le parc logistique Sea Gate, où des centaines d'emplois devraient être créés.
- Plassendale II occupe le terrain de 16 ha situé entre la Oudenburgsesteenweg et la ligne ferroviaire Ostende - Bruxelles. Cet emplacement est idéal pour les entreprises du transport et de la construction.
- Plassendale III est située entre le chemin de fer et l'autoroute A10. Grâce à son excellente accessibilité, cette zone de 29 ha est privilégiée par les nouvelles industries en expansion, comme les technologies de l'information et de la communication, l'industrie pharmaceutique, la biotechnologie et la R&D.
- Plassendale IV s'étend sur 18 ha entre le chemin de fer, la Stationstraat, la Zandvoordestraat et la Klokhofstraat. Deux sous-zones la composent, la première abritant de petites entreprises manufacturières, la seconde prévue pour le développement d'entreprises logistiques, de la construction et du recyclage.

Une zone de 40 ha, réservée à l'industrie chimique, complète cet ensemble. S'y trouvent entre autres les entreprises Huber et Proviron.

2.4.1.3 Infrastructure

Outre les investissements importants réalisés dans le cadre de l'application stricte des normes ISPS -sécurisation des installations portuaires et prévention des flux de clandestins, notamment avec la mise en place d'une cinquantaine de caméras-, les travaux d'aménagement d'infrastructures se sont poursuivis. Trois chantiers retiennent l'attention: la poursuite des travaux au Wandelaarkaai, les travaux préliminaires en vue de la construction d'un quai d'attente à hauteur de l'écluse Demey et la rénovation des portes de cette écluse. Devant l'ancien mur de quai du premier, un tout nouveau quai de 250 m a été construit où peuvent accoster des navires de 8,5 m de tirant d'eau. Les travaux au quai d'attente, long de 150 m, ont été entrepris en mai 2004. Les problèmes d'accessibilité à l'écluse Demey ont été analysés, étant donné la congestion croissante à laquelle doivent faire face les utilisateurs du port. Les portes de la vieille écluse, datant de 1905, souffraient d'usure. Le bois y a fait place à l'acier; travaux réalisés par l'entreprise de construction hydraulique zeebrugeoise Depret pour un budget de 3,3 millions d'euros. Entamés début 2004, ces travaux ont été achevés en 2005.

[107] Les zones Plassendale III et IV ne font pas partie du territoire retenu dans la présente étude.

2.4.2 Valeur ajoutée

TABLEAU 25 VALEUR AJOUTÉE AU PORT D'OSTENDE DE 1999 À 2004
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Importance relative en 2004 (en p.c.)	Variation de 2003 à 2004 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 1999 à 2004 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	**281,8**	**266,6**	**322,9**	**332,5**	**348,0**	**356,3**	**100,0**	**+2,4**	**+4,8**
CLUSTER MARITIME	***85,8***	***69,5***	***71,1***	***69,6***	***79,2***	***89,9***	***25,2***	***+13,6***	***+0,9***
Agents maritimes et expéditeurs	4,5	5,8	2,6	4,2	3,0	3,1	0,9	+4,8	-7,2
Manutention	3,0	3,1	3,9	4,8	6,4	7,1	2,0	+11,5	+18,6
Armateurs	3,2	0,0	-1,4	-3,9	1,0	3,4	1,0	+236,0	+1,1
Construction et réparation navales	5,3	5,0	5,1	4,8	6,5	6,7	1,9	+2,5	+4,6
Aménagements portuaires et dragage	33,1	19,5	21,4	28,8	29,9	35,6	10,0	+18,9	+1,5
Pêche	24,2	24,4	28,7	16,2	18,3	17,5	4,9	-4,4	-6,2
Commerce portuaire	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	+39,5	+33,2
Entreprise portuaire	2,3	2,8	2,9	3,2	3,1	4,8	1,4	+55,0	+16,1
Secteur public	10,1	8,7	7,8	11,2	10,8	11,4	3,2	+6,1	+2,4
Répartition (p.m.)	*9,7*	*8,5*	*10,4*	*9,0*	*10,3*	*9,6*	-	*-6,5*	*-0,1*
CLUSTER NON MARITIME	***196,0***	***197,1***	***251,9***	***263,0***	***268,8***	***266,3***	***74,8***	***-0,9***	***+6,3***
COMMERCE	24,3	26,1	24,0	21,3	22,0	22,1	6,2	+0,2	-1,9
INDUSTRIE	126,7	120,1	166,4	169,6	167,6	161,5	45,3	-3,6	+5,0
Industrie de l'énergie	0,9	1,0	0,8	0,6	0,2	0,4	0,1	+52,3	-16,0
Industrie du pétrole	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie	29,5	22,6	23,6	36,6	35,1	33,8	9,5	-3,9	+2,7
Industrie de l'automobile	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie des équipements électroniques	0,0	0,7	0,8	0,8	0,7	0,7	0,2	-2,4	n.
Industrie de la métallurgie	83,3	85,0	125,6	115,2	110,7	102,9	28,9	-7,0	+4,3
Industrie de la construction	6,3	5,7	6,4	5,7	6,1	6,3	1,8	+4,1	+0,1
Industrie de l'alimentation	2,9	0,6	3,9	6,0	6,4	9,7	2,7	+51,3	+27,2
Autres industries	3,9	4,5	5,4	4,7	8,3	7,7	2,2	-7,2	+14,5
TRANSPORTS TERRESTRES	12,3	13,3	20,1	20,9	22,6	24,3	6,8	+7,5	+14,5
Transport routier	11,5	12,2	16,8	17,3	18,3	18,6	5,2	+1,9	+10,0
Autres transports terrestres	0,8	1,1	3,3	3,6	4,3	5,7	1,6	+31,0	+47,8
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	32,6	37,5	41,3	51,2	56,6	58,5	16,4	+3,4	+12,4
Autres services	11,8	14,0	16,9	26,0	34,6	37,6	10,6	+8,7	+26,1
Secteur public	20,9	23,5	24,4	25,2	22,0	20,9	5,9	-4,8	+0,0
2. EFFETS INDIRECTS	***363,4***	**304,4**	***274,9***	***202,2***	***285,6***	***312,0***	**-**	***+9,2***	***-3,0***
CLUSTER MARITIME	*125,3*	58,0	*52,7*	*-27,7*	*71,2*	*84,3*	-	*+18,3*	*-7,6*
CLUSTER NON MARITIME	*238,1*	246,4	*222,2*	*229,9*	*214,3*	*227,7*	-	*+6,2*	*-0,9*
TOTAL DE LA VALEUR AJOUTÉE	***645,2***	**571,0**	***597,8***	***534,7***	***633,6***	***668,3***	**-**	***+5,5***	***+0,7***

Source: BNB.

2.4.2.1 Évolution générale

La VA directe à prix courants a progressé de 4,8 p.c. en moyenne par an de 1999 à 2004, et de 2,4 p.c. entre 2003 et 2004 (tableau 25). Aux prix de 2000[108], l'évolution sur la période s'élève à 2,9 p.c. par an en moyenne et à 0,1 p.c. sur la dernière année.

La VA indirecte a subi plus vivement l'impact du départ de l'armateur RTM (Régie des Transports Maritimes) en 2000, ce qui explique l'importante baisse relevée dans le cluster maritime à cette époque. L'année 2004 s'est par contre illustrée par une poursuite de la hausse amorcée l'année précédente. La VA totale, somme des VA directe et indirecte, s'est ainsi établie à près de 670 millions d'euros, ce qui équivaut à 0,4 p.c. du PIB de la Région[109].

2.4.2.2 Évolution de la VA directe en 2004

Cluster maritime

- Les aménagements portuaires et le dragage ont vu leur VA progresser de 18,9 p.c. Cette hausse s'explique entre autres par l'augmentation des provisions pour risques et charges chez Baggerwerken Decloedt en Zoon.
- La pêche, secteur important à Ostende, s'est inscrite en léger recul (-4,4 p.c.), ceci en raison des pertes d'exploitation de Stolt Sea Farm (actuel Marine Harvest Belgium) et de Rederij De Zwerver.
- La VA de la Force navale (secteur public) a progressé de 6,1 p.c., en raison de l'augmentation des frais de personnel.
- La contribution au PIB de la manutention portuaire ostendaise a crû de 11,5 p.c. Les principaux responsables de cette évolution positive sont Searoad Stevedores, Searoad Security et CEWO[110], dont les frais de personnel ont crû en 2004.
- La VA des entreprises de construction et réparation navales a progressé de 2,5 p.c. Des augmentations ont ainsi été notées chez SKB Yard, dont le bénéfice d'exploitation a pratiquement triplé, et North Sea Marine, qui renoue avec les profits, mais des baisses chez Damen Shipyards Oostende et Scheepswerf IDP.
- La VA de l'entreprise portuaire, l'AGHO, a connu une augmentation importante (+55 p.c.), en raison de l'augmentation de ses effectifs et d'un retour à une situation bénéficiaire.
- Les armateurs ont vu leur VA plus que tripler. Le principal reponsable en est Ferryways. Cette entreprise a procédé à des engagements de personnel et son résultat d'exploitation est redevenu positif au cours de l'exercice 2004.
- La VA des agents maritimes et expéditeurs a progressé de 4,8 p.c., grâce à la hausse enregistrée entre autres par Transeuropa Ferries, dont les frais de personnel sont en hausse, Cross Channel Storage Services, dont le bénéfice d'exploitation a plus que doublé, et malgré un recul chez Botra.

Cluster non maritime

- Commerce
  - Une très légère progression a été enregistrée par le commerce (+0,2 p.c.), notamment au sein des entreprises Oswald De Bruycker et Total Belgium -bénéfices en hausse-, compensée par des baisses réparties dans une part importante du secteur.

---

[108] Voir explications au point 2.1.1.

[109] Ces comparaisons n'ont qu'une valeur indicative. Les effets indirects ne se limitent pas à la région mais concernent l'ensemble de l'économie nationale.

[110] Centrale des Employeurs au Port d'Ostende. En néerlandais: *Centrale der Werkgevers aan de Haven van Oostende*. Une enquête a pour la première fois permis de calculer la totalité de la VA et de l'emploi du contingent de dockers ostendais.

- Industrie
  - La VA est en recul dans l'industrie de la métallurgie (-7 p.c.), en raison de l'évolution négative de la VA de Daikin Europe, dont la baisse des amortissements et des autres charges d'exploitation est la première cause.
  - La baisse dans la chimie (-3,9 p.c.) est imputable à la reprise de Provironftal par Proviron Fine Chemicals, qui s'est traduite par un repli de la VA. De légères hausses ont été enregistrées par Orac et J M Huber Belgium.
  - L'industrie de l'alimentation a, par contre, connu une année favorable, sa VA progressant de 51,3 p.c. Cette évolution considérable s'est manifestée notamment à la Chocolaterie Jacali, qui a engagé du personnel et dont le bénéfice d'exploitation a quasi doublé.
  - Dans les autres industries, la VA a reculé de 7,2 p.c., étant donné les pertes d'exploitation de Rail Services International Belgium et de Tolsa Benelux.
  - La construction a vu sa VA progresser de 4,1 p.c. Les bons résultats de Opdedrynck et Reynders sont une explication du phénomène, compensé par le recul de Viertorre.
  - L'industrie des équipements électroniques a vu sa VA se replier de 2,4 p.c. En cause, une baisse chez Dekomte Benelux.

- Transports terrestres
  - La VA du transport routier a progressé de 1,9 p.c. Signalons les hausses chez Transport Maenhout et Maenhout Logistics, compensées par des reculs chez Continental Cargo Carriers et Bretrans.
  - Une importante hausse est à signaler dans les autres transports terrestres (+31 p.c.). La SNCB en est la première responsable (cf. point 2.2.2.2).

- Autres services logistiques
  - Les administrations publiques ont vu leur VA reculer de 4,8 p.c., suivant la baisse des effectifs.
  - La VA des autres services, au contraire, a bien progressé (+8,7 p.c.), et ceci grâce à Delight Information Systems, Grondmaatschappij van België et Plassendale, en dépit d'une baisse chez Morubel.

2.4.2.3 Top 10 de la VA au port d'Ostende en 2004

TABLEAU 26 TOP 10 DE LA VALEUR AJOUTÉE AU PORT D'OSTENDE EN 2004
(millions d'euros)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur	Valeur ajoutée
1	DAIKIN EUROPE	Industrie de la métallurgie	101,2
2	BAGGERWERKEN DECLOEDT EN ZOON	Aménagements portuaires et dragage	31,8
3	PROVIRON FINE CHEMICALS	Industrie de la chimie	26,6
4	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public	20,9
5	MORUBEL	Autres services	13,6
6	FORCE NAVALE	Secteur public	11,4
7	CHOCOLATERIE JACALI	Industrie de l'alimentation	9,2
8	TRANSPORT MAENHOUT	Transport routier	6,7
9	OSWALD DE BRUYCKER	Commerce	6,4
10	AUTONOOM GEMEENTEBEDRIJF HAVEN OOSTENDE	Entreprise portuaire	4,8
	Total du top 10		**232,7**

Source: BNB.

Hormis quelques inversions dans ce classement, il correspond à celui de 2003. À noter la sortie de Provironftal, à la suite de sa reprise par Proviron Fine Chemicals, laquelle a gagné deux places, ainsi que l'entrée de l'entreprise portuaire AGHO (tableau 26). Ensemble, ces dix entreprises ont représenté 65,3 p.c. de la VA directe au port d'Ostende en 2004.

2.4.3 Emploi

TABLEAU 27 EMPLOI AU PORT D'OSTENDE DE 1999 À 2004
(ETP)

Secteurs	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Importance relative en 2004 (en p.c.)	Variation de 2003 à 2004 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 1999 à 2004 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	**4.515**	**3.973**	**4.186**	**4.337**	**4.511**	**4.439**	**100,0**	**-1,6**	**-0,3**
CLUSTER MARITIME	***1.629***	***1.044***	***1.040***	***1.069***	***1.224***	***1.242***	***28,0***	***+1,5***	***-5,3***
Agents maritimes et expéditeurs	79	78	27	55	46	50	1,1	+8,2	-8,7
Manutention	70	84	71	87	121	131	3,0	+8,4	+13,5
Armateurs	391	0	12	15	15	18	0,4	+25,3	-45,7
Construction et réparation navales	103	100	105	99	114	109	2,5	-4,0	+1,2
Aménagements portuaires et dragage	270	166	201	257	324	308	6,9	-5,0	+2,7
Pêche	435	350	382	244	299	313	7,0	+4,7	-6,4
Commerce portuaire	0	1	1	2	2	3	0,1	+66,3	+97,8
Entreprise portuaire	23	28	28	28	35	41	0,9	+15,7	+11,8
Secteur public	259	237	212	282	268	269	6,1	+0,4	+0,8
Répartition (p.m.)	*141*	*130*	*130*	*123*	*141*	*153*	-	*+8,3*	*+1,7*
CLUSTER NON MARITIME	***2.886***	***2.930***	***3.146***	***3.268***	***3.287***	***3.196***	***72,0***	***-2,8***	***+2,1***
COMMERCE	370	417	408	364	337	320	7,2	-5,1	-2,9
INDUSTRIE	1.639	1.568	1.724	1.813	1.810	1.750	39,4	-3,3	+1,3
Industrie de l'énergie	5	5	4	3	1	1	0,0	-6,7	-27,6
Industrie du pétrole	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie	464	369	307	408	405	403	9,1	-0,7	-2,8
Industrie de l'automobile	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Industrie des équipements électroniques	0	11	11	12	12	12	0,3	-3,4	n.
Industrie de la métallurgie	882	945	1.109	1.142	1.051	988	22,3	-5,9	+2,3
Industrie de la construction	144	136	151	127	114	109	2,5	-3,6	-5,3
Industrie de l'alimentation	48	11	56	62	63	79	1,8	+26,4	+10,4
Autres industries	96	91	86	59	166	159	3,6	-4,0	+10,5
TRANSPORTS TERRESTRES	172	180	297	290	310	329	7,4	+6,1	+13,8
Transport routier	160	163	231	226	233	237	5,3	+1,5	+8,1
Autres transports terrestres	12	17	66	65	77	92	2,1	+20,2	+50,3
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	705	764	718	801	830	797	18,0	-4,0	+2,5
Autres services	178	195	197	273	291	285	6,4	-2,0	+9,9
Secteur public	527	569	521	528	539	512	11,5	-5,0	-0,6
2. EFFETS INDIRECTS	***7.799***	**4.172**	***4.510***	***4.818***	***4.735***	***4.642***	**-**	***-2,0***	***-9,9***
CLUSTER MARITIME	*4.666*	902	*1.003*	*1.105*	*1.130*	*1.183*	-	*+4,7*	*-24,0*
CLUSTER NON MARITIME	*3.133*	3.271	*3.507*	*3.713*	*3.605*	*3.459*	-	*-4,1*	*+2,0*
TOTAL DE L'EMPLOI	***12.314***	**8.146**	***8.696***	***9.155***	***9.246***	***9.081***	**-**	***-1,8***	***-5,9***

Source: BNB.

2.4.3.1 Évolution générale

L'emploi direct s'est replié de 0,3 p.c. en moyenne par an de 1999 à 2004, et de 1,6 p.c. entre 2003 et 2004 (tableau 27).

L'emploi indirect a reculé de manière encore plus prononcée sur la période, pour les mêmes raisons que la VA, la sous-traitance étant très présente chez les armateurs. À moins de 9.100 ETP en 2004, l'emploi total au port d'Ostende correspond à 0,4 p.c. de l'emploi intérieur de la Région[111].

2.4.3.2 Évolution de l'emploi direct en 2004

Cluster maritime

- L'emploi a progressé de 4,7 p.c. dans la pêche.
- Les effectifs des aménagements portuaires et du dragage ont reculé de 5 p.c. Cette baisse est due en particulier à Baggerwerken Decloedt en Zoon.
- L'emploi est resté stable dans la Force navale (secteur public).
- La manutention portuaire a vu ses effectifs croître de 8,4 p.c., notamment à la suite d'une augmentation des effectifs de Searoad Security.
- L'emploi d'un nombre important de PME actives dans la construction et la réparation navales a reculé (-4 p.c.). Quelques emplois ont cependant été créés chez SKB Yard.
- L'emploi des agents maritimes et expéditeurs a progressé de 8,2 p.c., grâce à Transeuropa Ferries.
- L'entreprise portuaire, l'AGHO, a recruté du personnel (+15,7 p.c.).
- L'emploi des armateurs a progressé, notamment chez Ferryways.

Cluster non maritime

- Commerce
  - Le recul de l'emploi dans le commerce au port d'Ostende (-5,1 p.c.) est réparti dans la plupart des entreprises du secteur.

- Industrie
  - La baisse des effectifs chez Daikin Europe explique en grande partie le recul de l'emploi dans l'industrie métallurgique (-5,9 p.c.).
  - Un statu quo a été noté dans la chimie, l'absorption de Provironftal par Proviron Fine Chemicals ne s'étant traduite par aucune baisse significative de l'emploi du secteur.
  - L'emploi a reculé dans les autres industries (-4 p.c.), entre autres chez Rail Services International Belgium.
  - Un léger repli a été noté dans la construction (-3,6 p.c.).
  - La Chocolaterie Jacali a par contre engagé du personnel, ce qui explique la hausse enregistrée par l'industrie de l'alimentation (+26,4 p.c.).
  - L'emploi dans l'industrie des équipements électroniques n'a pas connu de variation significative.

- Transports terrestres
  - La légère progression (+1,5 p.c.) dans le transport routier est attribuable, entre autres, aux engagements chez Maenhout Logistics.
  - La hausse importante (+20,2 p.c.) relevée dans les autres transports terrestres revient à la SNCB.

- Autres services logistiques
  - L'emploi a diminué dans l'administration publique (-5 p.c.).
  - Un recul a également été relevé dans les autres services (-2 p.c.).

[111] Ces comparaisons n'ont qu'une valeur indicative. Les effets indirects ne se limitent pas à la région mais concernent l'ensemble de l'économie nationale.

2.4.3.3 Top 10 de l'emploi au port d'Ostende en 2004

TABLEAU 28 TOP 10 DE L'EMPLOI AU PORT D'OSTENDE EN 2004
(ETP)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur	Emploi
1	DAIKIN EUROPE	Industrie de la métallurgie	959
2	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public	512
3	PROVIRON FINE CHEMICALS	Industrie de la chimie	299
4	FORCE NAVALE	Secteur public	269
5	BAGGERWERKEN DECLOEDT EN ZOON	Aménagements portuaires et dragage	236
6	MORUBEL	Autres services	97
7	VANHUELE GEBROEDERS	Aménagements portuaires et dragage	71
8	SNCB	Autres transports terrestres	70
9	CHOCOLATERIE JACALI	Industrie de l'alimentation	67
10	OSWALD DE BRUYCKER	Commerce	65
	Total du top 10		**2.645**

Source: BNB.

Les principales entreprises ont maintenu leur position dans ce classement par rapport à 2003. Les changements majeurs proviennent de l'absorption de Provironftal par Proviron Fine Chemicals, de l'apparition dans ce top 10 de Van Huele Gebroeders, de la SNCB et de la Chocolaterie Jacali, alors que Stolt Sea Farm et Rail Services International en sont sortis (tableau 28). Ces dix entreprises ont représenté près de 60 p.c. de l'emploi direct au port d'Ostende en 2004.

2.4.4 Investissement

TABLEAU 29 INVESTISSEMENT AU PORT D'OSTENDE DE 1999 À 2004
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Importance relative en 2004 (en p.c.)	Variation de 2003 à 2004 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 1999 à 2004 (en p.c.)
CLUSTER MARITIME	***71,1***	***35,7***	***15,4***	***9,8***	***12,2***	***15,9***	***25,6***	***+30,8***	***-25,9***
Agents maritimes et expéditeurs	0,5	0,5	0,3	0,3	0,4	0,5	0,7	+5,8	-2,1
Manutention	0,7	0,1	0,4	0,4	0,2	0,2	0,3	-9,6	-22,5
Armateurs	0,0	0,0	0,0	0,8	0,1	0,1	0,2	+132,4	+33,5
Construction et réparation navales	2,9	2,4	0,8	0,4	0,5	0,5	0,8	-12,9	-30,5
Aménagements portuaires et dragage	42,6	6,2	0,6	0,8	1,0	3,8	6,0	+268,7	-38,5
Pêche	16,5	17,7	6,8	3,1	4,9	4,5	7,2	-7,6	-22,9
Commerce portuaire	0,2	0,2	0,0	0,1	0,0	0,1	0,2	+1215,0	-10,4
Entreprise portuaire	7,6	8,5	4,7	3,9	5,0	6,3	10,1	+25,6	-3,8
Secteur public	0,0	0,0	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Répartition (p.m.)	*9,1*	*6,0*	*3,4*	*1,9*	*1,3*	*1,8*	-	*+36,2*	*-27,8*
CLUSTER NON MARITIME	***55,2***	***69,7***	***48,0***	***45,6***	***50,3***	***46,3***	***74,4***	***-8,0***	***-3,5***
COMMERCE	7,0	7,5	4,3	6,0	5,9	5,1	8,3	-13,6	-6,1
INDUSTRIE	26,5	38,2	30,3	17,8	22,6	19,8	31,8	-12,4	-5,7
Industrie de l'énergie	0,1	0,2	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	+370,9	-8,2
Industrie du pétrole	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie	12,5	20,6	7,6	7,3	7,5	5,7	9,2	-24,2	-14,5
Industrie de l'automobile	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie des équipements électroniques	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	-56,2	n.
Industrie de la métallurgie	11,8	13,9	17,3	7,7	10,5	9,2	14,8	-11,8	-4,8
Industrie de la construction	0,5	0,4	0,6	0,6	0,7	0,6	1,0	-6,8	+6,7
Industrie de l'alimentation	1,3	0,3	4,0	1,0	0,9	2,7	4,3	+207,4	+15,0
Autres industries	0,4	2,8	0,8	1,0	3,0	1,5	2,3	-50,7	+32,9
TRANSPORTS TERRESTRES	2,6	3,7	4,8	5,3	1,8	3,0	4,8	+64,2	+2,9
Transport routier	2,6	3,7	4,5	3,4	1,3	2,4	3,9	+80,5	-1,4
Autres transports terrestres	0,0	0,0	0,3	1,9	0,5	0,6	0,9	+19,2	n.
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	19,1	20,3	8,6	16,6	19,9	18,3	29,5	-8,0	-0,8
Autres services	2,9	2,9	2,4	4,6	11,3	11,7	18,8	+3,4	+31,9
Secteur public	16,1	17,4	6,2	12,0	8,6	6,7	10,7	-22,8	-16,2
INVESTISSEMENT DIRECT	**126,3**	**105,3**	**63,4**	**55,4**	**62,5**	**62,2**	**100,0**	**-0,4**	**-13,2**

Source: BNB.

2.4.4.1 Évolution générale

L'investissement privé à prix courants a perdu quelque 13,2 p.c. en moyenne par an de 1999 à 2004, et 0,4 p.c. entre 2003 et 2004 (tableau 29). Aux prix de 2000[112], la baisse s'élève à 13,9 p.c. par an en moyenne sur la période et à 1,2 p.c. sur la dernière année. Les diminutions les plus significatives de la période ont été relevées en 2000 et 2001.

2.4.4.2 Évolution de l'investissement direct en 2004

Cluster maritime

- L'investissement a gagné 25,6 p.c. au sein de l'entreprise portuaire: achèvement des travaux à Plassendale 1 et au Wandelaarkaai, rénovation de l'écluse Demey, etc.
- Il est en recul de 7,6 p.c. dans la pêche, en raison de baisses entre autres chez Stolt Sea Farm et Wilmar.
- Les sommes investies dans les aménagements portuaires et le dragage ont quasi quadruplé par rapport à 2003, phénomène attribuable à Baggerwerken Decloedt en Zoon et, dans une moindre mesure, à Vanhuele Gebroeders. 2004 fut une année bien remplie pour Baggewerken: à Ostende, elle a été marquée par le désensablement au mur de quai d'Oostwal et la construction du "Noordstrand".
- Un léger repli a été noté dans la construction et la réparation navales. Le recul observé chez Damen Shipyards Oostende a été en partie contrebalancé par la progression de Noordzee Kranen en Transport.
- Une progression a été enregistrée par les agents maritimes et expéditeurs, tels que Oostends Transport Bedrijf et TMC Belgium.

Cluster non maritime

- Commerce
  - Une baisse de 13,6 p.c. a été relevée dans les sociétés commerciales. En cause le recul de Gesco, de Viswaren Bonnet et d'un nombre important de PME.

- Industrie
  - La métallurgie a connu une baisse de l'investissement (-11,8 p.c.), imputable à Daikin Europe.
  - Constat identique pour la chimie (-24,2 p.c.), conséquence entre autres de l'absorption de Provironftal, dont les investissements atteignaient encore 3 millions d'euros un an plus tôt, par Proviron Fine Chemicals.
  - L'investissement a par contre triplé dans l'industrie de l'alimentation, grâce à Chocolaterie Jacali.
  - Les investissements dans les autres industries, en recul de 50,7 p.c. en 2004, ont retrouvé leur niveau de 2002. Cette évolution est principalement à mettre sur le compte de Tolsa Benelux, après une année exceptionnelle marquée par la conclusion de nombreux contrats de location-financement, et ce malgré une remontée chez Goekint Graphics.
  - Un léger recul a été noté dans la construction, comme chez Reynders et Versluys, et en dépit des hausses chez Hanson Aggregates Belgium et De Viertorre.

- Transports terrestres
  - Une importante progression de l'investissement (+80,5 p.c.) a marqué l'année dans le transport routier. Ceci est la conséquence des augmentations chez Transport Maenhout et Vervoer Depoorter.
  - Une évolution favorable dans les autres transports terrestres (+19,2 p.c.) a également été observée en 2004.

[112] Voir explications au point 2.1.3.

- Autres services logistiques
  - L'évolution de 3,4 p.c. de l'investissement dans les autres services correspond aux hausses obervées chez Intergemeentelijk Vereniging voor het Afvalbeheer voor Oostende en Ommeland et Macrifi, tempérées par les baisses de Morubel et Seagull Decor.
  - L'investissement du secteur public s'est replié de 22,8 p.c.

2.4.4.3 Top 10 de l'investissement au port d'Ostende en 2004

TABLEAU 30 TOP 10 DE L'INVESTISSEMENT AU PORT D'OSTENDE EN 2004[113]
(millions d'euros)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur	Investissement
1	DAIKIN EUROPE	Industrie de la métallurgie	8,3
2	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public	6,7
3	AUTONOOM GEMEENTEBEDRIJF HAVEN OOSTENDE	Entreprise portuaire	6,3
4	INTERGEMEENTELIJKE VERENIGING VOOR HET AFVALBEHEER VOOR OOSTENDE EN OMMELAND	Autres services	4,3
5	PROVIRON FINE CHEMICALS	Industrie de la chimie	3,5
6	BAGGERWERKEN DECLOEDT EN ZOON	Aménagements portuaires et dragage	3,4
7	OSWALD DE BRUYCKER	Commerce	2,6
8	CHOCOLATERIE JACALI	Industrie de l'alimentation	2,6
9	ORAC	Industrie de la chimie	1,6
10	WESTERDAL	Autres services	1,5
	Total du top 10		**40,7**

Source: BNB.

Daikin Europe occupe la première place de ce top 10 (tableau 30). Baggerwerken Decloedt en Zoon, Chocolaterie Jacali, Orac et Westerdal y ont en outre fait leur entrée en 2004. À 40,7 millions d'euros, ces dix entreprises représentent 65,4 p.c. de l'investissement privé au port d'Ostende cette année.

[113] Les investissements de Stadsvernieuwing Oostende en 2004 n'ont pas été retenus dans ce paragraphe, étant donné l'absence d'implications directes pour le port. C'est la raison pour laquelle cette association ne figure pas dans le top 10.

2.4.5 Ratios financiers

TABLEAU 31 RATIOS FINANCIERS AU PORT D'OSTENDE DE 2002 À 2004

Secteurs	Rentabilité nette des capitaux propres après impôts (en p.c.)			Liquidité au sens large			Solvabilité (en p.c.)		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004	2002	2003	2004
CLUSTER MARITIME	***2,5***	***4,3***	***3,5***	***1,32***	***1,20***	***1,33***	***40,7***	***38,0***	***39,2***
Agents maritimes et expéditeurs	35,5	4,0	11,8	1,04	1,06	1,06	17,3	22,5	20,0
Manutention	2,5	0,2	-0,1	1,07	0,76	1,00	71,8	62,2	64,6
Armateurs	9,8	6,1	5,3	1,14	1,23	1,16	34,6	36,0	31,6
Construction et réparation navales	3,1	12,8	13,8	1,20	0,91	0,90	20,5	16,7	12,6
Aménagements portuaires et dragage	3,3	9,1	6,6	1,62	1,56	2,19	31,1	30,5	31,5
Pêche	-6,0	-2,3	-10,7	1,03	0,99	0,98	32,6	30,7	33,8
Commerce portuaire	25,4	30,4	32,8	1,26	1,66	2,20	22,5	33,0	43,8
Entreprise portuaire	2,2	0,5	3,8	1,67	1,33	1,33	86,7	85,3	86,9
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME	***8,7***	***6,8***	***6,9***	***1,41***	***1,42***	***1,39***	***42,3***	***47,7***	***48,0***
COMMERCE	1,8	5,6	4,5	1,46	1,55	1,53	37,9	39,9	40,7
INDUSTRIE	12,1	7,5	7,6	0,70	0,77	0,76	29,4	36,3	36,8
Industrie de l'énergie	7,9	7,9	2,2	1,44	1,27	1,43	61,6	66,9	66,7
Industrie du pétrole	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie de la chimie	-19,4	-2,6	-1,9	0,94	6,32	5,45	70,8	87,0	84,6
Industrie de l'automobile	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie des équipements électroniques	1,5	13,7	7,5	1,11	1,31	1,20	13,4	23,3	18,3
Industrie de la métallurgie	19,1	11,2	9,0	0,62	0,60	0,59	25,4	28,9	30,2
Industrie de la construction	5,8	15,4	16,9	1,22	1,15	1,10	24,7	23,8	25,4
Industrie de l'alimentation	42,2	28,9	55,1	1,58	1,84	2,13	25,3	33,7	41,0
Autres industries	32,0	9,3	4,2	1,40	1,23	1,05	28,3	27,1	22,5
TRANSPORTS TERRESTRES	6,3	5,7	11,6	1,24	1,60	1,37	42,5	44,1	36,8
Transport routier	13,8	18,4	17,4	1,59	1,78	1,79	45,8	50,1	50,7
Autres transports terrestres	-11,0	-39,3	-11,0	0,44	1,08	0,72	36,5	30,8	17,7
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	7,8	6,5	6,1	3,63	4,05	3,80	58,9	66,8	68,3
Autres services	7,8	6,5	6,1	3,63	4,05	3,80	58,9	66,8	68,3
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
MOYENNE PONDÉRÉE	**7,6**	**6,4**	**6,4**	**1,40**	**1,39**	**1,38**	**42,0**	**45,8**	**46,3**

Source: BNB.

- La rentabilité des entreprises au port d'Ostende n'a, en moyenne, pas changé de 2003 à 2004 (tableau 31). Si elle a significativement reculé dans des secteurs comme la pêche -Stolt Sea Farm-, les aménagements portuaires et le dragage -Baggerwerken

Decloedt en Zoon-, la métallurgie -Daikin Europe- et les autres services -Morubel-, elle s'est par contre renforcée, grâce à l'augmentation de leur résultat net, dans l'entreprise portuaire, la chimie et les autres transports terrestres.

- Le ratio de liquidité a également connu une certaine stabilité, les hausses dans les aménagements portuaires et le dragage et la manutention compensant les reculs constatés dans la chimie et les autres transports terrestres.
- Les entreprises installées au port d'Ostende sont en moyenne légèrement plus solvables en 2004 qu'elles ne l'étaient en 2003 (+0,5 p.c.), tant dans le cluster maritime que non maritime. Des progressions significatives ont ainsi été enregistrées dans la manutention portuaire, les aménagements portuaires et le dragage, la pêche et l'entreprise portuaire, de même que dans la métallurgie et les autres services, de sorte que les baisses dans la chimie et les autre transports terrestres ont été contrebalancées.

2.4.6 Trafic maritime de marchandises au port d'Ostende en 2004: synthèse[114]

TABLEAU 32 OSTENDE
(milliers de tonnes)

	Déchargements	Chargements	Total 2004	Évolution 2003- 2004 (en p.c.)	Part 2004 (en p.c.)
Conteneurs	51	29	79	+9,2	1,1
Roll-on/roll-off	2.173	3.755	5.928	+5,7	78,6
Marchandises diverses conventionnelles	10	0	10	-52,4	0,1
Vracs liquides	49	0	49	+25,6	0,6
Vracs solides	1.478	0	1.478	-0,1	19,6
TOTAL	**3.761**	**3.784**	**7.545**	**+4,5**	**100,0**

Source: AG Haven Oostende.

Le trafic maritime à Ostende se compose principalement de fret roulant (*ro-ro*) et de vracs solides. Après le recul des années nonante et la reprise des années deux mille, 2004 se signale par une nouvelle hausse de l'activité portuaire, avec un trafic maritime en croissance de 4,5 p.c. par rapport à l'année précédente (tableau 32). Le seuil des 7,5 millions de tonnes a été franchi, soit un record pour Ostende.

Le *ro-ro* a connu une croissance importante en 2004 (+5,7 p.c.), qui peut être attribuée à l'augmentation du nombre de départs vers diverses destinations du Royaume-Uni. Après le très important recul de 2003, le transport de passagers[115] est remonté de 9,7 p.c. en 2004, leur nombre s'établissant à plus de 163.000. La réouverture de la ligne Ostende - Ramsgate gérée par l'armateur Transeuropa Ferries n'est pas étrangère à ce phénomène. Le recul relevé pour les vracs solides correspond à la légère diminution relevée dans le transport de sable. Même s'il reste marginal à Ostende, le fret conteneurisé poursuit sa croissance. En 2004, 15.418 TEU ont été chargés ou déchargés, soit 16,2 p.c. de plus qu'en 2003. En tonnage, cela correspond à une hausse de 9,2 p.c., cependant bien inférieure aux 75,6 p.c. notés un an plus tôt.

Pas moins de 99 p.c. du trafic entrant à Ostende en 2004 provenaient d'Europe (surtout de Grande-Bretagne), dont 17 p.c. du milieu marin (sable et gravier). La même année, 4.883 navires sont entrés à Ostende, soit un nombre supérieur à celui de 1993.

[114] Sources: AG Haven Oostende et Vlaamse Havencommissie (2005). Voir aussi le tableau 74 (annexe 8) pour plus de détails concernant le trafic maritime par catégorie de marchandises au port d'Ostende en 2004.

[115] Cette activité n'est pas reprise au tableau 32.

2.5 PORT DE ZEEBRUGGE

2.5.1 Faits marquants en 2004[116]

2.5.1.1 Contexte

La croissance enregistrée par le transport conteneurisé et les marchandises diverses conventionnelles a permis aux trafics maritimes de progresser de 4 p.c. à Zeebrugge en 2004. Le nombre de voitures neuves transbordées n'a cessé de croître depuis 1997, plaçant Zeebrugge au rang de leader mondial pour cette activité. Il s'agit aussi du premier port européen pour le *ro-ro shortsea*, type de marchandises traité principalement par Sea-Ro Terminal. Mais cette croissance suppose aussi de nouveaux défis en termes de capacité et d'accessibilité. Le port de Zeebrugge a confié à APM Terminals, du groupe danois Møller-Mærsk, la construction de terminaux qui, à terme, devraient permettre le traitement de 1,2 à 2 millions de TEU supplémentaires par an. Le désenclavement du port est tout aussi nécessaire à son expansion. Or, la situation à Zeebrugge est assez problématique au niveau de la navigation intérieure. C'est pour cette raison que fut mise en place la structure *PortConnect*, en vue de favoriser le transport multi-modal de conteneurs de et vers l'*hinterland*. La pression reste importante sur l'ensemble des infrastructures de transport, qui souffrent de congestion. C'est le cas du réseau routier, auquel le port a un accès direct. Étant donné les problèmes rencontrés en périphérie d'Anvers et de Bruxelles, il apparaît judicieux d'envisager, notamment pour le transport de voitures, une utilisation plus intensive de la voie d'eau, reconnue pour sa fiabilité sur des distances moyennes, mais qui sous-entend également une réorganisation de l'ensemble des chaînes logistiques. Le gouvernement flamand soutient plusieurs projets au port de Zeebrugge, dont l'aménagement de la darse Albert II, l'expansion de la gare de triage et l'achèvement du quai Toyota dans l'arrière-port.

2.5.1.2 Activité industrielle

Le 1er février, le manutentionnaire gantois Stukwerkers a démarré ses activités au port de Zeebrugge. Il y prend en charge le traitement des lignes intra-européennes de Toyota, soit quatre à cinq mouvements hebdomadaires, pour un total de 140.000 voitures par an. Le 3 février, CTS[117] a lancé, en collaboration avec Inter Ferry Boats, une navette ferroviaire entre Cologne et Anvers, Zeebrugge et le Royaume-Uni, sous le nom de "Cologne Rail Shuttle". Un convoi d'une capacité de 60 TEU part ainsi de Cologne trois fois par semaine et dessert l'ensemble de ces destinations à partir de la plaque-tournante de Muizen. À la mi-février, la cale sèche flottante "Dok 7" a été amarrée le long du Bastenakenkaai dans l'arrière-port. Il s'agit d'un dock de carénage de 122 mètres de long pour 22 mètres de large, pouvant accueillir des navires de 106 mètres de long et d'un poids maximum de 7.000 tonnes afin d'y être mis en cale sèche. Fin mars, les nouvelles installations de European Transport Systems (ETS) et de l'entreprise sœur Cheron ont été mises en service sur la zone de transport de Zeebrugge.

Début mars 2004, APX (Amsterdam Power Exchange), Endex (European energy Derivatives Exchange) et l'opérateur du hub gazier à Zeebrugge Huberator ont signé une déclaration d'intention pour étudier la faisabilité d'une bourse pour le gaz naturel sur le Hub Zeebrugge. Cette faisabilité ayant été démontrée, APX Gas Zeebrugge, *joint-venture* entre APX et Huberator, a été constituée début 2005. Elle consiste en un système de négociation et de vente de gaz naturel en ligne, à travers une plate-forme électronique. En juin, la CREG[118] a approuvé les principales conditions que doivent remplir les fournisseurs pour avoir accès au terminal LNG de Fluxys à Zeebrugge. Ce dernier s'est d'ailleurs vu autoriser la construction d'un quatrième réservoir. En juillet, plusieurs accords pour le traitement du gaz à ce terminal dès 2007 ont été signés, notamment entre Fluxys et LNG Distrigaz d'une part et Tractebel Global LNG (Suez) d'autre part.

---

[116] Sources: Entre autres Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ), Vlaamse Havencommissie (2005) et Lloyd Special Report "Zeebrugge".

[117] Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land Service.

[118] Commission fédérale belge pour la Régulation des marchés de l'Électricité et du Gaz.

Le rôle de plaque tournante de la Belgique dans l'***approvisionnement gazier*** ouest-européen, grâce à Zeebrugge et au réseau de transit sur le territoire belge, se confirme chaque année. La capacité de transit réservée à long terme est de l'ordre de 48 milliards de m³ par an - soit près de trois fois la consommation belge – et est encore appelée à croître. En 2004, la répartition des sources d'approvisionnement gazier de la Belgique était la suivante : 15 p.c. de gaz en provenance d'Algérie, 40 p.c. de Norvège, 38 p.c. des Pays-Bas et 7 p.c. d'achats sur le marché spot de Zeebrugge.

Avec une production essentiellement destinée à l'exportation qui passera sans doute de 75 milliards de m³ en 2004 à 120 milliards de m³ en 2010 et le développement de ses capacités d'exportation (un accroissement de la capacité du *Zeepipe* vers Zeebrugge est à l'étude), la Norvège renforce sa position dans l'approvisionnement du nord-ouest de l'Europe. Le contrat qui lie Distrigaz et la Sonatrach algérienne expire quant à lui fin 2006.

Suite aux accords signés par Fluxys LNG [119] avec Qatar Petroleum/Exxon Mobil, Distrigaz et Tractebel Global LNG, le Qatar sera l'un des pays producteurs desservant le terminal LNG de Zeebrugge dès 2007, ce qui contribuera à la diversification et donc à la sécurité de l'approvisionnement gazier du pays. Il a d'ailleurs été décidé de doubler la capacité de transit du terminal LNG à environ 7 millions de tonnes par an, soit 9 milliards de mètres cubes, au terme d'un investissement de 165 millions d'euros.[120]

Fin septembre, le nouveau bateau-remorqueur "Union Coral" fut mis en service au port zeebrugeois. Il s'agit de la première livraison faisant suite à la commande par URS[121] de deux bateaux d'une force de traction de 65 tonnes, auprès du chantier naval espagnol Astilleros Armon. Au même moment, le renflouage du transporteur norvégien Tricolor, qui avait fait naufrage au Pas-de-Calais en 2003, s'achevait. Fin octobre, Hanson Aggregates Belgium a mis en service une toute nouvelle centrale à béton, ainsi qu'une unité pour le sable et le gravier au Prins-Filipdok. À la même période, Combined Terminal Operators, filiale de l'entreprise de manutention PSA/Hesse-Noord Natie, a entamé la construction d'un tout nouveau terminal à automobiles au Bastenakenkaai, dans l'arrière-port. Le 1er novembre 2004, PSA/Hesse-Noord Natie a pris le contrôle du terminal OCHZ[122] à l'avant-port. Le même jour, le terminal de StoraEnso, exploité par Sea-Ro Terminal au Wielingendok à l'avant-port, était relié pour la première fois à Cologne par la navette ferroviaire mise au point par l'opérateur belge DLC. StoraEnso génère quotidiennement l'emploi de quatre ou cinq convois ferroviaires de 1.000 à 1.500 tonnes chacun, et ce vers diverses destinations européennes. Fin décembre, un contrat de concession formel a été signé avec APM Terminals pour le développement et l'exploitation d'un terminal multi-usages sur le site du terminal à conteneurs FCT, jusque-là l'objet de discussions entre MBZ, Katoen Natie et Cobelfret. En 2004, DEME Environmental Contractors (DEC) a construit un centre pour l'entreposage et le traitement de vase et d'alluvions provenant des activités de dragage à l'avant-port de Zeebrugge.

2.5.1.3 Infrastructure

Capacité et accessibilité, tels sont les principaux enjeux pour le port de Zeebrugge. Le Noordelijk Insteekdok, à l'arrière-port, a été aménagé avec notamment la construction d'un mur de palplanches sur toute la largeur du bassin (225 mètres). La construction du mur de quai, d'une longueur de 657 mètres au Wielingendok et de 440 mètres à l'Albert II-dok, a été achevée à l'avant-port, notamment au bénéfice du terminal de StoraEnso. Lors du conseil des ministres du 6 février, le gouvernement flamand a trouvé un accord pour libérer les 282 ha de terrains à l'arrière-port de Zeebrugge, jusque-là préservés en tant que zone d'habitat pour les oiseaux[123]. Ce domaine

[119] *Liquid Natural Gas* ou gaz naturel liquide. Fluxys LNG est une filiale de Fluxys.

[120] Plus d'informations sur http://www.unece.org/ie.

[121] Union de Remorquage et de Sauvetage.

[122] Ocean Containerterminal Hesse-Noord Natie Zeebrugge. OCHZ fut créé en 1997 grâce à un partenariat entre Hessenatie et Inter Ferry Boats, filiale de la SNCB pour le fret maritime.

[123] Cf. les directives européennes du Conseil 79/409/CEE, concernant la conservation des oiseaux sauvages, et 92/43/CEE, à propos de la conservation des habitats naturels et de la flore et de la faune sauvages.

est à nouveau exploitable pour les activités portuaires et économiques, dès lors que d'autres zones protégées sont créées en compensation. Début avril, des travaux de rénovation ont été entamés sur les rives du Verbindingsdok (arrière-port), entre l'écluse P. Vandamme et le canal Baudouin. En juillet, la société Electrawinds a démarré la construction de sept nouvelles turbines éoliennes le long du Kleine Pathoekweg dans l'arrière-port brugeois. Ces éoliennes font 120 mètres de hauteur et leur rotor a un diamètre de 70 mètres. De septembre à novembre, l'association temporaire Noordzee & Kust a effectué, avec le soutien de la Région flamande, les travaux de terrassement à l'extrémité de la darse Albert II, à l'avant-port occidental. Le 1er décembre 2004, la Région a par ailleurs annoncé qu'elle continuerait à investir dans l'aménagement de cette darse, de même que dans l'expansion de la gare de triage et l'achèvement du quai Toyota dans l'arrière-port. L'entreprise portuaire MBZ a exécuté divers travaux en 2004. Il s'agit de l'entretien de certaines installations sur son territoire, ainsi qu'à l'écluse P. Vandamme, et de travaux de rénovation du réseau routier et de l'asphaltage des quais. Il s'est également agi de traduire les dernières réglementations ISPS dans l'aménagement du port. Des sondages du terrain ont été effectués par Ecorem, en vue de sa sécurisation. Enfin, la même année, Sea-Ro Terminal a entamé la construction de hangars de distribution sur le terminal de StoraEnso et l'asphaltage du terminal *ro-ro* au Brittaniadok.

2.5.2 Valeur ajoutée

TABLEAU 33 VALEUR AJOUTÉE AU PORT DE ZEEBRUGGE DE 1999 À 2004
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Importance relative en 2004 (en p.c.)	Variation de 2003 à 2004 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 1999 à 2004 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	**663,0**	**729,9**	**743,5**	**714,6**	**686,9**	**721,1**	**100,0**	**+5,0**	**+1,7**
CLUSTER MARITIME	***245,3***	***277,6***	***277,7***	***271,9***	***278,6***	***284,7***	***39,5***	***+2,2***	***+3,0***
Agents maritimes et expéditeurs	26,4	30,0	27,2	28,5	35,7	39,2	5,4	+9,9	+8,3
Manutention	61,1	80,9	86,6	87,4	90,8	87,9	12,2	-3,1	+7,6
Armateurs	13,0	2,5	4,3	9,0	18,4	12,4	1,7	-32,4	-0,8
Construction et réparation navales	6,8	9,1	9,6	8,4	7,6	7,7	1,1	+1,3	+2,6
Aménagements portuaires et dragage	19,4	33,2	26,2	24,4	17,0	22,6	3,1	+33,0	+3,2
Pêche	26,0	30,3	34,8	32,1	27,4	22,6	3,1	-17,4	-2,7
Commerce portuaire	0,2	0,4	0,1	0,2	0,8	0,6	0,1	-29,1	+25,1
Entreprise portuaire	16,1	18,3	18,5	20,8	14,7	21,3	3,0	+44,5	+5,7
Secteur public	76,4	73,1	70,2	61,1	66,2	70,2	9,7	+6,1	-1,7
Répartition (p.m.)	*14,5*	*17,2*	*20,2*	*18,2*	*17,7*	*15,7*	-	*-11,1*	*+1,6*
CLUSTER NON MARITIME	***417,6***	***452,2***	***465,8***	***442,7***	***408,3***	***436,4***	***60,5***	***+6,9***	***+0,9***
COMMERCE	85,3	75,9	81,2	65,3	62,0	64,7	9,0	+4,3	-5,4
INDUSTRIE	232,4	277,4	278,3	261,4	226,5	246,5	34,2	+8,8	+1,2
Industrie de l'énergie	65,1	80,5	78,1	79,0	24,7	32,1	4,5	+29,9	-13,2
Industrie du pétrole	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie	26,9	28,5	29,0	29,4	26,5	27,1	3,8	+2,3	+0,1
Industrie de l'automobile	0,3	0,1	7,9	0,1	0,0	0,1	0,0	n.	-12,6
Industrie des équipements électroniques	56,5	72,0	65,5	66,9	80,6	87,1	12,1	+8,1	+9,1
Industrie de la métallurgie	14,9	14,7	16,6	16,6	16,8	14,7	2,0	-12,3	-0,2
Industrie de la construction	42,9	55,7	57,1	44,8	41,7	42,9	6,0	+2,8	+0,0
Industrie de l'alimentation	14,3	13,0	11,5	10,3	22,9	27,6	3,8	+20,7	+14,1
Autres industries	11,5	13,0	12,6	14,4	13,2	14,7	2,0	+11,1	+5,0
TRANSPORTS TERRESTRES	54,9	53,7	56,1	62,9	65,1	68,4	9,5	+5,0	+4,5
Transport routier	42,7	40,3	42,2	46,2	48,3	47,3	6,6	-2,0	+2,1
Autres transports terrestres	12,2	13,4	13,9	16,7	16,8	21,0	2,9	+25,2	+11,4
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	45,1	45,2	50,2	53,1	54,6	56,8	7,9	+4,0	+4,7
Autres services	29,3	31,3	32,7	35,6	37,2	39,9	5,5	+7,3	+6,4
Secteur public	15,7	13,9	17,5	17,5	17,4	16,9	2,3	-3,1	+1,4
2. EFFETS INDIRECTS	***583,7***	**551,2**	***608,5***	***659,3***	***575,8***	***570,6***	**-**	***-0,9***	***-0,5***
CLUSTER MARITIME	*294,9*	219,7	*245,3*	*339,7*	*255,9*	*237,6*	-	*-7,2*	*-4,2*
CLUSTER NON MARITIME	*288,9*	331,5	*363,2*	*319,6*	*319,9*	*333,1*	-	*+4,1*	*+2,9*
TOTAL DE LA VALEUR AJOUTÉE	***1.246,7***	**1.281,1**	***1.351,9***	***1.373,9***	***1.262,7***	***1.291,7***	**-**	***+2,3***	***+0,7***

Source: BNB.

2.5.2.1 Évolution générale

La VA directe à prix courants a progressé de 1,7 p.c. en moyenne par an de 1999 à 2004, et de 5 p.c. entre 2003 et 2004 (tableau 33). Aux prix de 2000[124], l'évolution sur la période s'élève à -0,2 p.c. par an en moyenne mais à +2,6 p.c. sur la dernière année.

La VA indirecte présente un bilan plus mitigé, étant donné le recul d'activité des armateurs, secteur très dépendant de la sous-traitance. À un peu moins de 1,3 milliard d'euros en 2004, la VA totale, somme des VA directe et indirecte, équivaut à 0,8 p.c. du PIB de la Région[125].

2.5.2.2 Évolution de la VA directe en 2004

Cluster maritime

- La VA de la Force navale (secteur public) a progressé de 6,1 p.c., en raison de l'augmentation des frais de personnel.
- Celle de la manutention portuaire a reculé de 3,1 p.c. Ceci est dû à la reprise d'Ocean Containerterminal Hessenatie Zeebrugge (OCHZ) par le groupe PSA-Hesse-Noord Natie (HNN) en 2004. HNN a signé un accord avec Inter Ferry Boats (IFB) par lequel HNN reprend la participation de 50 p.c. qu'IFB avait dans OCHZ. Ce phénomène a été en partie compensé par certaines évolutions au sein du groupe HNN: des bénéfices chez Sea-Ro Terminal et des effectifs en hausse pour Accessory Plant Zeebrugge et Combined Terminal Operators (cf. infra).
- Les agents maritimes et expéditeurs ont vu leur contribution au PIB progresser de 9,9 p.c., les bons résultats de ECS European Containers et la situation bénéficiaire de IFB ayant compensé la perte d'actifs de ce dernier, consécutive à la liquidation de OCHZ.
- Les chiffres sont en baisse pour la pêche (-17,4 p.c.), en raison de l'absorption de Brugse Visrokerij Alloo par le groupe Brugse Visrokerij F. Alloo, classé dans la branche NACE 74.142 (autres services, cf. infra). Par ailleurs, les VA de Rederij Noordpas et de Zeebrugse Visveiling sont en recul.
- Les aménagements portuaires et le dragage ont connu une évolution favorable (+33 p.c.), grâce aux bons résultats de Depret et à l'augmentation des provisions pour risques et charges chez Baggerwerken Decloedt en Zoon.
- La VA de l'entreprise portuaire, la MBZ, est revenue à un niveau comparable à celui de 2002, grâce à un résultat en hausse. La cause principale du recul de 2003 avait été la réduction des provisions pour risques et charges, laquelle avait grevé la VA.
- La VA des armateurs a reculé de 32,4 p.c., baisse qui s'explique principalement par un net recul du résultat de Cobelfret Ferries.
- La VA de la construction et de la réparation navales a gagné 1,3 p.c., grâce à Verheye Joel, malgré une baisse chez Longueville Zeebrugge.
- Le commerce portuaire a connu une baisse.

Cluster non maritime

- Commerce
  - La VA du commerce a progressé de 4,3 p.c. en 2004. Des profits en hausse chez Auto Terminus et Bridgestone Logistics Europe expliquent entre autres le phénomène.

[124] Voir explications au point 2.1.1.

[125] Ces comparaisons n'ont qu'une valeur indicative. Les effets indirects ne se limitent pas à la région mais concernent l'ensemble de l'économie nationale.

- Industrie
  - L'industrie des équipements électroniques a connu une hausse de la VA (+8,1 p.c.). Sont à noter les bénéfices d'exploitation en hausse de Jabil Circuit Belgium et, dans une moindre mesure, de Philips Innovative Applications.
  - La VA a augmenté de 2,8 p.c. dans la construction, grâce entre autres à Seapane, qui a réduit ses pertes, et aux Entreprises Jan De Nul qui renouent avec les bénéfices.
  - La croissance importante de la VA du secteur de l'énergie (+29,9 p.c.) est attribuable à Electrabel (cf. point 2.2.2.2) et Fluxys, dont le bénéfice d'exploitation et les provisions pour risques et charges ont augmenté.
  - La VA de la chimie a crû de 2,3 p.c., grâce à des bénéfices en hausse chez Corn. Van Loocke et Arplam, malgré la fin des activités de Punch Plastics.
  - L'industrie de l'alimentation a connu une évolution favorable (+20,7 p.c.), qui s'explique par les hausses relevées chez PBI Fruit Juice Company[126] -augmentation des effectifs et bénéfice en hausse- et Kathy Chocolaterie, qui renoue avec une situation bénéficiaire.
  - L'important recul dans la métallurgie (-12,3 p.c.) est à mettre sur le compte de baisses multiples réparties parmi un certain nombre d'entreprises du secteur.
  - La VA des autres industries a progressé de 11,1 p.c. Les belles performances de Denolf Recycling sont entre autres à souligner.
  - Dans le dernier rapport, l'entreprise Combined Terminal Operators était reprise dans le secteur de l'automobile, conformément à sa classification dans les comptes nationaux (branche 34). Or, il s'agit d'une entreprise de manutention portuaire. Il a été convenu de la retenir dorénavant dans ce secteur maritime. Ce changement explique l'absence de chiffres dans l'automobile.

- Transports terrestres
  - La VA du transport routier a reculé de 2 p.c., en raison des baisses de D. D. Trans -bénéfice en recul- et de Tracto (Brugge) -perte en hausse-, phénomène atténué par le retour des profits chez Norbert Dentressangle Silo Belgium.
  - Celle des autres transports terrestres a par contre crû de 25,2 p.c. La SNCB en est la première responsable (cf. point 2.2.2.2).

- Autres services logistiques
  - La VA des administrations publiques a reculé de 3,1 p.c., consécutivement à la baisse de leurs effectifs (cf. infra).
  - Celle des autres services a par contre progressé de 7,3 p.c. Cette hausse s'explique entre autres par la progression de *PortConnect*, et de Brugse Visrokerij F. Alloo (cf. supra), en partie compensées par le recul d'IVBO[127].

[126] Cette filiale zeebrugeoise de Tropicana a été ajoutée à la population pour les années 2002 à 2004.

[127] Intergemeentelijk Samenwerkingsverband voor Vuilverwijdering en -verwerking in Brugge en Ommeland.

2.5.2.3 Top 10 de la VA au port de Zeebrugge en 2004

TABLEAU 34 TOP 10 DE LA VALEUR AJOUTÉE AU PORT DE ZEEBRUGGE EN 2004
(millions d'euros)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur	Valeur ajoutée
1	FORCE NAVALE	Secteur public	70,2
2	PHILIPS INNOVATIVE APPLICATIONS	Industrie des équipements électroniques	58,6
3	SEA-RO TERMINAL	Manutention	43,5
4	JABIL CIRCUIT BELGIUM	Industrie des équipements électroniques	25,0
5	COMBINED TERMINAL OPERATORS	Manutention	22,9
6	MAATSCHAPPIJ VAN DE BRUGSE ZEEVAARTINRICHTINGEN	Entreprise portuaire	21,3
7	FLUXYS	Industrie de l'énergie	21,0
8	PEMCO BRUGGE	Industrie de la chimie	18,5
9	GLAVERBEL	Industrie de la construction	17,7
10	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public	16,9
	Total du top 10		**315,6**

Source: BNB.

Les trois premières entreprises de ce top 10 ont maintenu leur rang. Jabil Circuit Belgium a gagné quatre places, Combined Terminal Operators, l'entreprise portuaire MBZ et Glaverbel sont entrées dans ce classement, tandis qu'Electrabel, Fjord Seafood Pieters et DD Trans en sont sortis (tableau 34). Avec 316 millions d'euros, ces dix entreprises ont représenté 44 p.c. de la production de richesses au port de Zeebrugge en 2004.

2.5.3 Emploi

TABLEAU 35 EMPLOI AU PORT DE ZEEBRUGGE DE 1999 À 2004
(ETP)

Secteurs	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Importance relative en 2004 (en p.c.)	Variation de 2003 à 2004 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 1999 à 2004 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	**10.374**	**10.760**	**10.924**	**10.420**	**10.148**	**9.968**	**100,0**	**-1,8**	**-0,8**
CLUSTER MARITIME	***4.622***	***4.980***	***4.805***	***4.378***	***4.294***	***4.227***	***42,4***	***-1,5***	***-1,8***
Agents maritimes et expéditeurs	343	303	320	347	400	410	4,1	+2,4	+3,6
Manutention	1.246	1.399	1.355	1.363	1.340	1.326	13,3	-1,0	+1,3
Armateurs	109	115	83	91	94	94	0,9	+0,5	-2,9
Construction et réparation navales	173	194	193	167	150	146	1,5	-2,5	-3,4
Aménagements portuaires et dragage	228	317	291	287	246	243	2,4	-1,0	+1,3
Pêche	398	497	488	484	412	363	3,6	-11,8	-1,8
Commerce portuaire	2	9	6	5	16	9	0,1	-44,9	+31,5
Entreprise portuaire	167	163	162	156	152	150	1,5	-1,4	-2,1
Secteur public	1.956	1.982	1.907	1.480	1.484	1.486	14,9	+0,1	-5,3
Répartition (p.m.)	*262*	*315*	*283*	*290*	*292*	*256*	-	*-12,2*	*-0,4*
CLUSTER NON MARITIME	***5.751***	***5.780***	***6.119***	***6.042***	***5.854***	***5.740***	***57,6***	***-1,9***	***+0,0***
COMMERCE	1.176	981	1.036	1.096	965	928	9,3	-3,8	-4,6
INDUSTRIE	2.832	2.997	3.241	2.967	2.881	2.727	27,4	-5,3	-0,8
Industrie de l'énergie	348	378	355	384	131	127	1,3	-2,4	-18,2
Industrie du pétrole	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie	347	321	357	346	320	283	2,8	-11,4	-4,0
Industrie de l'automobile	7	3	176	1	0	2	0,0	n.	-24,9
Industrie des équipements électroniques	729	786	802	789	942	906	9,1	-3,8	+4,4
Industrie de la métallurgie	251	259	286	271	281	262	2,6	-6,8	+0,8
Industrie de la construction	561	700	736	600	604	542	5,4	-10,1	-0,7
Industrie de l'alimentation	298	271	267	275	313	335	3,4	+7,2	+2,4
Autres industries	292	280	263	300	292	270	2,7	-7,7	-1,5
TRANSPORTS TERRESTRES	947	924	983	1.066	1.093	1.142	11,5	+4,5	+3,8
Transport routier	707	670	719	758	770	766	7,7	-0,5	+1,6
Autres transports terrestres	241	254	264	309	323	376	3,8	+16,4	+9,3
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	797	878	858	913	915	943	9,5	+3,1	+3,4
Autres services	394	530	520	577	601	642	6,4	+6,9	+10,3
Secteur public	403	348	338	336	314	301	3,0	-4,1	-5,7
2. EFFETS INDIRECTS	***9.105***	**10.298**	***10.683***	***10.082***	***9.432***	***9.227***	**-**	***-2,2***	***+0,3***
CLUSTER MARITIME	*3.929*	4.742	*4.476*	*4.314*	*3.919*	*3.680*	-	*-6,1*	*-1,3*
CLUSTER NON MARITIME	*5.176*	5.555	*6.207*	*5.768*	*5.512*	*5.547*	-	*+0,6*	*+1,4*
TOTAL DE L'EMPLOI	***19.478***	**21.058**	***21.607***	***20.502***	***19.580***	***19.194***	**-**	***-2,0***	***-0,3***

Source: BNB.

2.5.3.1 Évolution générale

L'emploi direct s'est replié de 0,8 p.c. en moyenne par an de 1999 à 2004, et de 1,8 p.c. entre 2003 et 2004 (tableau 35).

L'emploi indirect s'est également tassé en 2004, alors qu'une légère progression a été enregistrée sur la période, en moyenne. L'emploi total, somme des emplois direct et indirect, s'est établi à un peu plus de 19.000 ETP, soit 0,9 p.c. de l'emploi dans la Région[128].

2.5.3.2 Évolution de l'emploi direct en 2004

Cluster maritime

- La Force navale (secteur public), premier employeur au port de Zeebrugge, a maintenu ses effectifs à 1.486 ETP.
- Les effectifs de la manutention portuaire ont reculé de 1 p.c., à cause de la liquidation d'Ocean Containerterminal Hessenatie Zeebrugge et les pertes d'emploi chez Sea Park. L'augmentation des effectifs de Combined Terminal Operators et d'Accessory Plant Zeebrugge compensent ces pertes.
- Les agents maritimes et expéditeurs ont recruté en 2004 (+2,4 p.c.), notamment chez Zeebrugge Shipping and Bunkering Company. L'absorption de Mc Cann par la holding du même nom, classée dans les autres services, a tempéré cette hausse.
- Le secteur de la pêche a désengagé (-11,8 p.c.). Pour rappel, Brugse Visrokerij Alloo a été absorbée, phénomène qui s'ajoute aux baisses relevées auprès d'un nombre important de PME du secteur.
- L'emploi des entreprises actives dans les aménagements portuaires et le dragage a légèrement régressé (-1 p.c.), la baisse enregistrée par Baggerwerken Decloedt en Zoon étant compensée par les recrutements chez Diving Engineering and Consultancy Office.
- L'entreprise portuaire a conservé un effectif de 150 ETP.
- L'emploi dans la construction et la réparation navales a reculé de 2,5 p.c., en raison de baisses chez Scheepswerken De Graeve et Longueville Zeebrugge, relativisées par les nouveaux emplois créés chez Verheye Joel.
- Les armateurs ont maintenu leur force de travail de l'année précédente.
- Le commerce portuaire a connu une légère baisse, due en particulier aux entreprises situées hors de la zone portuaire.

Cluster non maritime

- Commerce
  - La diminution relevée dans le commerce (-3,8 p.c.) est entre autres imputable à la baisse enregistrée par Fjord Seafood Pieters.

- Industrie
  - Les effectifs de l'industrie des équipements électroniques ont reculé (-3,8 p.c.). C'est notamment le cas de Philips Innovative Applications.
  - Un recul (-10,1 p.c.) a été noté dans la construction, entre autres chez Glaverbel et dans un certain nombre de PME.
  - La progression des effectifs dans l'industrie de l'alimentation (+7,2 p.c.) est due aux engagements chez PBI Fruit Juice Company et Kathy Chocolaterie.
  - La baisse relevée dans la chimie (-11,4 p.c.) est entre autres imputable à Arplam et à la fin de l'activité de Punch Plastics.
  - Les reculs de l'emploi chez Uco Yarns et Walleyn Graphics expliquent l'évolution négative dans le secteur des autres industries (-7,7 p.c.).
  - Des baisses également dans la métallurgie (-6,8 p.c.), comme chez Werkhuizen Lavy.

[128] Ces comparaisons n'ont qu'une valeur indicative. Les effets indirects ne se limitent pas à la région mais concernent l'ensemble de l'économie nationale.

- On note un statu quo chez Fluxys et un recul d'Electrabel, ce qui fait baisser l'emploi dans l'énergie de 2,4 p.c.

o Transports terrestres
  - L'emploi dans le transport routier est resté relativement stable.
  - L'impact des engagements à la SNCB s'est fait ressentir dans le secteur des autres transports terrestres (+16,4 p.c.).

o Autres services logistiques
  - L'emploi a reculé dans l'administration publique (-4,1 p.c.).
  - L'emploi dans les autres services a progressé de 6,9 p.c. L'une des raisons est sans doute l'impact de la reprise de la division financière de Fjord Seafood Pieters par Fjord Seafood Services. L'inscription de Brugse Visrokerij F. Alloo dans les autres services a également fait progresser l'emploi de ce secteur.

2.5.3.3 Top 10 de l'emploi au port de Zeebrugge en 2004

TABLEAU 36 TOP 10 DE L'EMPLOI AU PORT DE ZEEBRUGGE EN 2004
(ETP)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur	Emploi
1	FORCE NAVALE	Secteur public	1.486
2	PHILIPS INNOVATIVE APPLICATIONS	Industrie des équipements électroniques	578
3	SEA-RO TERMINAL	Manutention	461
4	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public	301
5	SNCB	Autres transports terrestres	287
6	COMBINED TERMINAL OPERATORS	Manutention	274
7	JABIL CIRCUIT BELGIUM	Industrie des équipements électroniques	267
8	FJORD SEAFOOD PIETERS	Commerce	212
9	D.D. TRANS	Transport routier	208
10	I.V.B.O.	Autres services	178
	Total du top 10		**4.251**

Source: BNB.

Les changements intervenus dans ce top 10 correspondent à ceux relevés pour la VA (cf. supra). Les trois premières entreprises occupent les mêmes places qu'en 2003, l'administration publique et la SNCB sont montées dans le classement, à l'inverse de Fjord Seafood Pieters qui a perdu quatre places. Combined Terminal Operators et IVBO sont apparues, prenant la place de Electrabel et Glaverbel (tableau 36). Les effectifs de ces dix entreprisent correspondent à 42,6 p.c. de l'emploi direct au port de Zeebrugge.

2.5.4 Investissement

TABLEAU 37 INVESTISSEMENT AU PORT DE ZEEBRUGGE DE 1999 À 2004
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Importance relative en 2004 (en p.c.)	Variation de 2003 à 2004 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 1999 à 2004 (en p.c.)
CLUSTER MARITIME	***117,5***	***95,1***	***58,0***	***52,7***	***58,3***	***48,0***	***33,2***	***-17,6***	***-16,4***
Agents maritimes et expéditeurs	13,1	5,4	10,5	6,5	7,5	14,7	10,2	+95,1	+2,4
Manutention	33,4	18,6	17,7	13,6	13,1	10,9	7,6	-16,9	-20,1
Armateurs	1,6	3,3	2,1	8,5	4,5	3,8	2,6	-16,5	+18,6
Construction et réparation navales	0,8	1,7	0,5	0,4	0,4	0,4	0,3	-6,8	-14,9
Aménagements portuaires et dragage	11,0	8,8	1,7	1,4	1,6	2,6	1,8	+67,2	-25,1
Pêche	22,1	21,1	10,1	9,3	5,2	3,8	2,6	-26,4	-29,6
Commerce portuaire	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	-7,4	+196,0
Entreprise portuaire	34,7	32,0	14,4	13,1	25,9	11,7	8,1	-54,7	-19,5
Secteur public	0,7	4,2	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	-100,0
Répartition (p.m.)	*17,9*	*18,9*	*9,2*	*8,4*	*6,4*	*3,9*	-	*-38,4*	*-26,1*
CLUSTER NON MARITIME	***98,5***	***94,2***	***82,8***	***104,0***	***87,7***	***96,6***	***66,8***	***+10,1***	***-0,4***
COMMERCE	13,7	10,2	13,7	10,9	12,1	7,3	5,1	-39,4	-11,8
INDUSTRIE	34,0	37,0	38,5	64,6	48,6	36,8	25,5	-24,2	+1,6
Industrie de l'énergie	7,2	7,4	7,7	4,5	3,3	3,2	2,2	-0,8	-14,8
Industrie du pétrole	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie	3,0	3,5	3,3	2,7	2,2	2,8	1,9	+26,8	-1,4
Industrie de l'automobile	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	-100,0
Industrie des équipements électroniques	8,7	9,1	13,7	7,6	15,0	10,3	7,1	-31,0	+3,5
Industrie de la métallurgie	1,8	1,4	2,8	1,9	1,7	3,2	2,2	+81,7	+12,3
Industrie de la construction	5,0	10,7	7,7	5,1	6,8	6,2	4,3	-9,1	+4,3
Industrie de l'alimentation	2,7	1,5	1,2	37,6	16,3	8,3	5,7	-49,1	+25,1
Autres industries	5,6	3,5	1,8	5,2	3,4	2,9	2,0	-15,5	-12,7
TRANSPORTS TERRESTRES	16,0	14,9	9,5	17,7	15,6	14,4	9,9	-7,8	-2,1
Transport routier	11,4	9,4	7,5	13,1	13,9	12,2	8,5	-12,0	+1,5
Autres transports terrestres	4,7	5,5	2,0	4,5	1,7	2,1	1,5	+27,9	-14,5
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	34,7	32,1	21,1	10,9	11,4	38,1	26,3	+233,3	+1,8
Autres services	10,6	11,1	9,7	6,4	6,1	24,1	16,6	+294,1	+17,9
Secteur public	24,2	21,0	11,4	4,4	5,3	14,0	9,7	+163,5	-10,4
INVESTISSEMENT DIRECT	**216,0**	**189,3**	**140,8**	**156,7**	**146,1**	**144,6**	**100,0**	**-1,0**	**-7,7**

Source: BNB.

2.5.4.1 Évolution générale

L'investissement privé à prix courants a été marqué par un recul annuel moyen de 7,7 p.c. sur la période, et de 1 p.c. entre 2003 et 2004 (tableau 37). Aux prix de 2000[129], ces diminutions s'élèvent à 8,5 p.c. par an en moyenne sur la période et à 1,7 p.c. sur la dernière année.

2.5.4.2 Évolution de l'investissement direct en 2004

Cluster maritime

- L'investissement chez les agents maritimes et expéditeurs a quasi doublé en 2004. À l'origine de cette évolution, les progressions de ECS European Containers et de Middlegate Europe, entre autres.
- Il a progressé en sens inverse au sein de l'entreprise portuaire. L'année 2003 avait été marquée par d'importants investissements. Les investissements de 2004 se sont concentrés sur les travaux d'entretien et de rénovation, de même que sur l'application de la réglementation ISPS.
- La manutention portuaire a connu une baisse de 16,9 p.c. en raison d'un recul important chez Combined Terminal Operators, en partie compensé par une hausse chez Sea-Ro Terminal.
- Une baisse de 26,4 p.c. a été notée dans la pêche. Vaya Con Dios et European Fish Centre, entre autres, ont moins investi qu'en 2003.
- L'investissement s'est replié de 16,5 p.c. chez les armateurs, tels que Cobelfret Ferries et Compagnie d'O (faillite).
- Il a poursuivi sa progression (+67,2 p.c.) dans les aménagements portuaires et le dragage, comme chez Depret et Baggerwerken Decloedt en Zoon, consécutivement aux travaux réalisés à l'entrée de la darse Albert II et au LNG-dock.

Cluster non maritime

- Commerce
  - L'investissement s'est replié de 39,4 p.c. dans le commerce, à la suite de baisses importantes chez Fjord Seafood Pieters et Auto Terminus Brugge, après une année de fortes hausses.

- Industrie
  - Après une année 2003 marquée par l'absorption de Philips Industrial Activities par Philips Innovative Applications, l'investissement dans l'industrie des équipements électroniques est redescendu de 31 p.c., évolution également imputable à Jabil Circuit Belgium.
  - L'industrie de l'alimentation a également connu un recul (-49,1 p.c.), imputable à PBI Fruit Juice Company, après deux années d'expansion, et ce malgré une augmentation chez Kathy Chocolaterie.
  - Une baisse de 9,1 p.c. s'est manifestée dans la construction, comme chez Seapane et Traen Gebroeders, entre autres.
  - Un léger tassement s'est produit dans l'industrie de l'énergie, étant donné l'effet conjugué d'un recul chez Fluxys et d'une hausse chez Electrabel.
  - Une remontée sensible a été enregistrée par la métallurgie (+81,7 p.c.), attribuable entre autres aux importants investissements en R&D consentis par. Pattyn Packing Lines en 2004.
  - L'investissement a reculé dans les autres industries, de 15,5 p.c., comme chez Uco Yarns et Denolf Recycling.
  - Il a crû par contre dans la chimie. C'est la cas de Corn. Van Loocke.

- Transports terrestres
  - L'investissement s'est replié de 12 p.c. dans le transport routier. À noter une baisse chez DD Trans.

[129] Voir explications au point 2.1.3.

- Il a cependant bien progressé (+27,9 p.c.) dans les autres transports terrestres, comme à la SNCB et chez Auto Luc.

o Autres services logistiques
  - L'investissement a presque quadruplé dans les autres services. Ceci est la conséquence de la rénovation de fond de l'installation de combustion chez IVBO, entre autres.
  - Il a plus que doublé dans le secteur public, avec entre autres les travaux au Wielingendok, au dock Albert II et au quai du Zuidelijk dok.

2.5.4.3 Top 10 de l'investissement au port de Zeebrugge en 2004

TABLEAU 38 TOP 10 DE L'INVESTISSEMENT AU PORT DE ZEEBRUGGE EN 2004
(millions d'euros)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur	Investissement
1	I.V.B.O.	Autres services	20,7
2	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public	14,0
3	MAATSCHAPPIJ VAN DE BRUGSE ZEEVAARTINRICHTINGEN	Entreprise portuaire	11,7
4	PHILIPS INNOVATIVE APPLICATIONS	Industrie des équipements électroniques	9,8
5	E.C.S. EUROPEAN CONTAINERS	Agents maritimes et expéditeurs	9,7
6	PBI FRUIT JUICES COMPANY	Industrie de l'alimentation	6,3
7	EUROLINES	Transport routier	5,1
8	SEA-RO TERMINAL	Manutention	3,5
9	COMBINED TERMINAL OPERATORS	Manutention	3,2
10	COBELFRET FERRIES	Armateurs	2,6
	Total du top 10		**86,7**

Source: BNB.

IVBO a fait son entrée dans le classement des dix premiers investisseurs au port de Zeebrugge en 2004 et en occupe la première place (tableau 38). PBI Fruit Juices Company, Eurolines et Sea-Ro Terminal sont apparues dans ce top 10. À 86,7 millions d'euros, celui-ci représente 60 p.c. de l'investissement au port en 2004.

2.5.5 Ratios financiers

TABLEAU 39 RATIOS FINANCIERS AU PORT DE ZEEBRUGGE DE 2002 À 2004

Secteurs	Rentabilité nette des capitaux propres après impôts (en p.c.)			Liquidité au sens large			Solvabilité (en p.c.)		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004	2002	2003	2004
CLUSTER MARITIME	***7,3***	***8,2***	***9,3***	***1,40***	***1,39***	***1,61***	***53,1***	***55,4***	***58,6***
Agents maritimes et expéditeurs	18,2	23,3	23,8	1,05	1,03	1,00	21,6	21,2	22,2
Manutention	32,8	10,9	17,6	1,08	1,25	1,77	36,8	43,2	57,1
Armateurs	2,9	12,3	4,7	5,02	4,66	4,95	81,5	80,5	80,2
Construction et réparation navales	8,0	6,1	15,8	1,67	1,73	1,50	41,7	41,1	34,6
Aménagements portuaires et dragage	11,2	14,5	21,5	1,64	1,20	1,66	29,1	24,3	31,3
Pêche	0,0	-2,0	-5,8	1,07	1,12	0,97	31,9	32,1	30,3
Commerce portuaire	-7,4	0,1	-71,6	5,49	3,23	3,18	63,5	55,5	32,5
Entreprise portuaire	1,9	4,1	6,4	0,58	0,57	0,90	80,0	78,9	81,2
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME	***5,8***	***6,2***	***5,2***	***1,64***	***1,16***	***1,14***	***47,3***	***38,6***	***35,6***
COMMERCE	8,0	12,5	16,9	1,00	0,87	0,92	29,3	25,7	27,2
INDUSTRIE	8,7	4,1	5,8	1,33	1,04	1,12	43,2	39,2	39,2
Industrie de l'énergie	11,9	12,2	7,2	1,65	1,42	1,56	51,1	56,2	55,1
Industrie du pétrole	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie de la chimie	9,3	-30,1	-7,5	0,99	0,66	0,71	43,6	24,5	27,3
Industrie de l'automobile	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie des équipements électroniques	-3,4	8,4	20,7	1,36	1,40	1,55	26,5	28,7	35,1
Industrie de la métallurgie	12,2	7,9	10,2	1,48	1,69	1,73	44,9	49,7	49,8
Industrie de la construction	3,4	-3,2	5,6	1,17	0,87	0,90	30,5	27,2	27,1
Industrie de l'alimentation	-26,9	-16,7	2,7	1,05	1,01	1,18	21,5	19,1	25,9
Autres industries	-6,5	1,5	5,4	0,96	1,29	1,28	37,8	42,7	41,8
TRANSPORTS TERRESTRES	-3,7	1,6	-0,1	1,00	0,98	0,85	36,0	34,1	24,3
Transport routier	14,5	10,6	9,5	1,22	1,28	1,63	50,2	51,7	52,7
Autres transports terrestres	-21,9	-8,2	-16,4	0,83	0,78	0,58	28,0	25,0	12,7
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	3,1	9,4	0,8	3,21	1,80	1,51	68,1	49,6	39,6
Autres services	3,1	9,4	0,8	3,21	1,80	1,51	68,1	49,6	39,6
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
MOYENNE PONDÉRÉE	**6,3**	**7,1**	**7,2**	**1,57**	**1,23**	**1,27**	**49,1**	**44,7**	**43,8**

Source: BNB.

- La légère progression de la rentabilité au port de Zeebrugge (+0,04 point, tableau 39) est à mettre à l'actif des sociétés de manutention portuaire comme Sea-Ro Terminal, de l'entreprise portuaire et de l'industrie des équipements électroniques. Ces hausses ont

permis d'amortir les reculs relevés dans la pêche, l'industrie de l'énergie, les transports terrestres et les autres services logistiques.

- Le constat est à peu près semblable s'agissant de la liquidité (+0,04): progressions dans la manutention portuaire, comme chez Zeebrugse Behandelingsmaatschappij, dans l'entreprise portuaire, les équipements électroniques et l'énergie, mais reculs significatifs dans la pêche et les autres services logistiques.
- Une baisse importante de la solvabilité a été notée dans les autres services logistiques, la pêche, les transports terrestres -SNCB[130]- et l'industrie de l'énergie -Fluxys-, tandis que ce ratio progressait sensiblement dans la manutention portuaire, les aménagements portuaires et le dragage, l'entreprise portuaire et les équipements électroniques. En moyenne, la solvabilité s'est inscrite en recul de 0,9 point.

2.5.6 Trafic maritime de marchandises au port de Zeebrugge en 2004: synthèse[131]

TABLEAU 40 **ZEEBRUGGE**
(milliers de tonnes)

	Déchargements	Chargements	Total 2004	Évolution 2003- 2004 (en p.c.)	Part 2004 (en p.c.)
Conteneurs	5.937	8.075	14.012	+14,2	44,1
Roll-on/roll-off.....	4.518	6.580	11.098	-0,1	34,9
Marchandises diverses conventionnelles	644	159	802	+21,3	2,5
Vracs liquides.....	3.501	785	4.286	-12,0	13,5
Vracs solides.....	1.564	32	1.596	-3,9	5,0
TOTAL.....	**16.165**	**15.631**	**31.796**	**+4,0**	**100,0**

Source: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen.

Après le recul de 2003, le trafic maritime au port de Zeebrugge a connu une remontée de 4 p.c. (tableau 40). En 2004, le fret conteneurisé a confirmé sa place en tête de ce tableau, représentant désormais 44,1 p.c. du total, alors que le *ro-ro* et les vracs liquides et solides perdaient du terrain.

Le nombre de TEU traités a augmenté de 18,2 p.c., soit +14,2 p.c. en tonnage, tant dans le transport *short sea* que de long cours. La décision de l'armateur français CMA CGM d'inclure le port de Zeebrugge dans sa nouvelle ligne South China Express a eu un impact positif sur le trafic conteneurisé intercontinental. La structure *PortConnect* mise en place en 2002 par la direction du port en vue de favoriser le transport multi-modal de conteneurs de et vers l'*hinterland* a également débouché sur la mise en place de services d'accès ou *feeder* vers les ports voisins et divers ports rhénans. En 2004, 27,2 p.c. de conteneurs supplémentaires ont été convoyés grâce à *PortConnect*.

Le trafic *ro-ro* a légèrement baissé au premier semestre 2004, en raison notamment du déménagement d'une partie de la ligne Ford assurée par Cobelfret Ferries à Flessingue et du démarrage par P&O North Sea Ferries d'une ligne de fret entre Rotterdam et Purfleet. Le recul dans l'arrivage de sable et gravier explique la baisse dans les vracs solides et celle des vracs liquides est la conséquence de la diminution relevée dans le transport de gaz naturel liquide (*LNG*). La hausse des marchandises diverses conventionnelles provient de la croissance enregistrée par le transbordement de fruits et légumes, ainsi que de pâte à papier. Le port de Zeebrugge reste le premier pour le transport de passagers[132] en Belgique avec près de 650.000 passagers transportés.

[130] L'endettement financier de la SNCB a progressé (cf. point 2.2.5).

[131] Sources: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen et Vlaamse Havencommissie (2005). Voir aussi le tableau 75 (annexe 8) pour plus de détails concernant le trafic maritime par catégorie de marchandises au port de Zeebrugge en 2004.

[132] Cette activité n'est pas reprise au tableau 40.

63 p.c. des déchargements au port étaient d'origine européenne (principalement la Grande-Bretagne) en 2004, 14 p.c. d'Afrique, alors que la part de l'Asie poursuivait sa croissance à 9 p.c. Les chargements étaient quant à eux ventilés comme suit: 75 p.c. à destination de l'Europe, 14 p.c. vers l'Asie, 4 et 2 p.c. vers l'Amérique du nord et l'Afrique respectivement. 7.847 navires ont accosté à Zeebrugge en 2004, avec un gabarit moyen toujours en croissance.

3 IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DU COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS

3.1 Faits marquants en 2004[133]

3.1.1 Contexte

L'année 2004 fut celle d'un record pour le Port Autonome de Liège (PAL). Avec un tonnage global de 21 millions de tonnes, les ports publics ont réalisé leur meilleure performance absolue tous modes de transport confondus. Par ailleurs, avec plus de 15 millions de tonnes pour le seul mode fluvial, celui-ci a enregistré sa meilleure performance depuis la création du PAL.

Le PAL occupe une place importante dans la réflexion sur l'avenir de la Wallonie, qui passe par le développement de la mobilité et des activités génératrices de valeur ajoutée. Or, Cockerill Sambre (groupe Arcelor), dont la phase à chaud est condamnée à moyen terme dans le bassin liégeois, a constitué jusqu'à présent le cœur de l'activité de ce port industriel. En vue de sa nécessaire reconversion, ce dernier fait l'objet de nombreux projets d'aménagements, en vue d'en faire 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 nonante.

Parmi les actions prioritaires définies par la Région wallonne dans son plan d'actions prioritaires pour l'avenir wallon[134] figure notamment l'allègement de la fiscalité pour les entreprises, à travers la création de "zones franches" et la suppression des droits de navigation sur les voies d'eau wallonnes[135], dont le bassin liégeois devrait être l'un des principaux bénéficiaires.

3.1.2 Activité industrielle

Plus de 85 p.c. de l'emploi et de la valeur ajoutée au port de Liège 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 plus de 5.000 personnes à temps plein dans le bassin liégeois, au sein des sociétés Cockerill Sambre, Arcelor Produits Plats Wallonie et Cockerill Forges and Ringmill. 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 mer. D'ici 2009, la phase à chaud de Cockerill Sambre est vouée à disparaître dans le bassin liégeois[136]. Ces fermetures devraient entraîner la suppression de 2.700 emplois directs. D'un point de vue théorique, si, à court terme, aucune action de reconversion du tissu économique local et de reclassement des personnels concernés n'était entreprise, environ 7.200 ETP pourraient être concernés au total (emploi indirect inclus)[137]. Malgré la pérennisation des activités sidérurgiques à

---

[133] Sources: Port Autonome de Liège et "Annuaire 2005 du Port Autonome de Liège", *Lloyd Special Report*.

[134] Adopté par le gouvernement wallon le 30 août 2005, ce plan est souvent appelé "plan de relance pour la Wallonie" ou "plan Marshall wallon".

[135] Sur proposition du gouvernement wallon dans le cadre de son programme d'actions prioritaires, le parlement wallon a adopté, le 22 février 2006, un décret annulant les droits de navigation en Région wallonne. Cet effort représente pour le secteur une économie annuelle de près de cinq millions d'euros. Voir également le site du MET (http://met.wallonie.be).

[136] 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 Chertal devant intervenir au plus tard en 2009.

[137] Arcelor entend mener le "chaud" à son terme et poursuivre le développement de la filière du "froid". Le groupe a en outre 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. L'aide financière aux PME est l'un des outils privilégiés par la Sodie,

froid, une perte totale de trafics de l'ordre de 8 millions de tonnes est prévue, selon une estimation des responsables du PAL. Cette importante restructuration modifie *de facto* la nature des échanges entre le port liégeois et ses partenaires. Les matières premières classiques sont peu à peu remplacées par des produits semi-finis acheminés à Liège pour leur finition avant d'être expédiés vers l'étranger, et principalement vers l'Allemagne et l'est de l'Europe. Ce changement structurel explique la nécessité de développer les activités logistiques à haute valeur ajoutée (cf. infra).

En mai 2004, la fréquence de la navette conteneurisée entre le terminal trimodal de Renory et le port d'Anvers a doublé. De deux départs par jour, elle est passée à quatre. Le Groupe Portier, implanté sur ce site trimodal, assure depuis septembre 2002, à travers sa filiale T.F.C. (Transport Fluvial de Conteneurs), des navettes quotidiennes vers le port scaldien. Désormais équipée de deux bateaux d'une capacité de 54 TEU, cette société se positionne comme un acteur important de la logistique au port de Liège. S'appuyant sur la croissance des trafics conteneurisés, estimée à 10 p.c. par an dans les grands ports maritimes, le Groupe Portier entend gérer cet accroissement en offrant une palette de services liés au transport de conteneurs. Cette mission est répartie entre ses différentes filiales liégeoises: T.F.C. gère la liaison quotidienne par voie fluviale avec le port d'Anvers, le commissionnaire de transport Eucotrans propose la prise en charge de bout en bout du transport routier, I.F.B./Portmade assurent à Renory toutes les manutentions de conteneurs ainsi que l'ensemble des formalités de douanières et Renory fournit toute la logistique autour de la conteneurisation, de l'entreposage et de l'entretien des conteneurs. En 2004, des entreprises comme Carmeuse à Engis ont davantage utilisé la voie d'eau que les années précédentes[138]. Carmeuse est l'une des entreprises du bassin liégeois qui possèdent leurs propres infrastructures de chargement et de déchargement (cf. annexe 2 B).

3.1.3 Infrastructure

La Région wallonne, compétente en matière d'infrastructures fluviales par le biais du ministère de l'Équipement et des Transports (MET), 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 MET a inscrit plus de 58 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. S'appuyant sur la croissance du trafic de conteneurs, le MET a décidé d'investir, dès 2006, 40 millions d'euros dans les zones portuaires logistiques.

Selon une étude réalisée par le consultant américain Cushman & Wakefield Healey & Baker, la Belgique occupe depuis 2003 la première place en Europe en matière d'attractivité pour l'implantation des entreprises de logistique. D'après cette étude, la province de Liège est dans le peloton de tête des régions européennes disposant du plus grand potentiel dans ce domaine.

Dès lors, de nombreuses opportunités se présentent à la région liégeoise en termes de transport et de logistique, si l'on consent, comme le rappellent certains experts issus du Pôle transport de Liège, à suivre les trois objectifs suivants à l'issue de la restructuration des activités sidérurgiques: 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.

---

dont une antenne liégeoise a été ouverte en 2004. Le raisonnement à la base de cette estimation théorique est développé dans Lagneaux F. (2005), *Importance économique du Port Autonome de Liège: rapport 2003*, BNB, Working Paper n°75 (Document series).

[138] Cette entreprise a ainsi réussi, en 2005, à expédier deux-tiers de sa production (sables, granulats, moellons calcaires, etc.) par bateau. Ce bon résultat est le fruit d'une excellente collaboration de la carrière avec les expéditeurs fluviaux.

Ce dernier point devrait s'articuler autour d'une réflexion relative au développement d'activités logistiques à haute valeur ajoutée, comme le laisse augurer le projet de création d'un "village logistique" au port de Hermalle-sous-Argenteau (commune d'Oupeye), désigné sous le nom de ***Liège TriLogiPort***[139]. Cet espace, qui concentre les activités logistiques et de distribution, exerce un effet d'attraction indéniable. C'est en janvier 2004 que la Région wallonne est devenue propriétaire de terrains situés sur la rive droite du Canal Albert, à la suite d'une procédure d'expropriation. Leur gestion a été confiée au PAL en juin 2004. Ce site de 100 ha, desservi par la route et le rail, est équipé d'un quai de 1.850 m en bordure du canal Albert et d'une darse munie d'un quai de 350 m. 12 ha sont prévus pour le terminal à conteneurs, équipé d'un quai de 600 m de long. La même superficie sera aménagée pour la zone de dépôt, avec la possibilité d'un appontement *ro-ro*. 17 ha seront mis à la disposition d'entreprises à vocation fluviale ou fluvio-maritime et 36 ha à celle d'entreprises non directement liées à l'eau. Le développement de cette plate-forme logistique trimodale est envisagé dans le cadre d'une coopération entre les ports anversois et liégeois, soutenue par la SPI+ [140], qui s'est dernièrement concrétisée par la création d'un groupement d'intérêts économiques. Le port d'Anvers, qui rencontre depuis quelques années des problèmes d'engorgement, notamment en raison de la croissance des trafics conteneurisés (cf. supra), va ainsi collaborer avec le PAL pour la mise en place de cette plate-forme. Les travaux ont débuté en 2005 sur la future zone de manutention. Une première phase du terminal à conteneurs -environ 2 ha- devrait être achevée à la mi-2007. Le coût du projet est estimé à 30 millions d'euros dans sa première phase. Une extension de 180 ha pourrait également être envisagée à l'occasion de la réhabilitation du site de Chertal (300 ha), au sud de Hermalle-sous-Argenteau, après le départ de la sidérurgie à chaud. Avec *TriLogiPort*, le port de Liège montre l'exemple en matière de reconversion du tissu économique wallon, qui accompagne la transition d'une économie centrée sur l'industrie lourde -la sidérurgie- à celle davantage orientée vers la logistique à haute valeur ajoutée.

Par ailleurs, des projets européens régionaux se sont poursuivis, comme celui du "Triangle Meuse-Rhin", de même que des chantiers au port de Hermalle-sous-Huy, sur l'Île Monsin, au port de Visé et au "port des Yachts". Ces projets soulignent l'enjeu, pour les ports intérieurs, de résister à la concurrence du mode routier. La suppression des droits pour la navigation fluviale en Wallonie est un signal fort en faveur d'une utilisation plus soutenue de la voie d'eau pour le transport intérieur de fret.

[139] Ce nom fait référence aux caractéristiques suivantes de ce "village logistique": il bénéficie en effet de 3 accès à la mer (Anvers, Dunkerque et Rotterdam), fait intervenir les 3 modes de transport (eau, rail et route) et est orienté vers les 3 marchés européens frontaliers (Allemagne, France et Pays-Bas).

[140] Agence de Développement pour la Province de Liège "Services Promotion Initiatives".

3.2 Valeur ajoutée

TABLEAU 41 **VALEUR AJOUTÉE DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS DE 1999 À 2004**
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Importance relative en 2004 (en p.c.)	Variation de 2003 à 2004 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 1999 à 2004 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	**1.032,3**	**1.185,6**	**1.125,8**	**1.141,0**	**1.000,3**	**1.176,4**	**100,0**	**+17,6**	**+2,6**
CLUSTER MARITIME	***19,4***	***21,8***	***22,2***	***21,2***	***21,2***	***23,2***	***2,0***	***+9,5***	***+3,7***
Agents maritimes et expéditeurs	6,0	7,8	5,1	4,3	4,7	5,4	0,5	+15,7	-2,2
Manutention	9,1	10,9	10,4	10,5	11,4	11,7	1,0	+3,0	+5,3
Armateurs	0,1	0,3	3,9	3,1	2,3	3,0	0,3	+29,7	+95,8
Construction et réparation navales	0,6	0,6	0,6	0,9	1,0	1,3	0,1	+29,0	+17,3
Aménagements portuaires et dragage	1,8	0,5	0,6	0,5	0,0	0,0	0,0	n.	-100,0
Pêche	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Commerce portuaire	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Entreprise portuaire	1,8	1,7	1,8	1,8	1,8	1,8	0,1	-2,2	-0,2
Secteur public	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME	***1.012,9***	***1.163,8***	***1.103,5***	***1.119,7***	***979,1***	***1.153,2***	***98,0***	***+17,8***	***+2,6***
COMMERCE	69,4	78,9	67,7	68,9	81,9	97,8	8,3	+19,5	+7,1
INDUSTRIE	907,9	1.044,0	990,4	1.000,9	847,3	1.004,8	85,4	+18,6	+2,0
Industrie de l'énergie	160,6	186,7	244,8	205,0	120,2	241,0	20,5	+100,6	+8,5
Industrie du pétrole	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie	59,0	81,4	96,6	104,8	91,2	98,8	8,4	+8,4	+10,8
Industrie de l'automobile	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie des équipements électroniques	6,2	7,4	8,0	5,9	2,8	5,1	0,4	+79,8	-3,7
Industrie de la métallurgie	462,2	544,7	435,0	454,0	426,6	460,1	39,1	+7,9	-0,1
Industrie de la construction	158,7	165,2	153,2	174,3	158,7	155,6	13,2	-2,0	-0,4
Industrie de l'alimentation	48,5	43,3	36,3	40,0	33,4	31,3	2,7	-6,1	-8,4
Autres industries	12,6	15,3	16,6	16,9	14,5	12,9	1,1	-10,9	+0,4
TRANSPORTS TERRESTRES	4,6	4,9	4,6	7,9	7,9	8,2	0,7	+3,1	+12,0
Transport routier	2,3	2,5	2,2	5,5	5,4	5,9	0,5	+8,8	+21,1
Autres transports terrestres	2,4	2,5	2,5	2,5	2,5	2,3	0,2	-9,3	-1,0
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	31,0	35,9	40,8	41,9	42,0	42,4	3,6	+1,0	+6,5
Autres services	31,0	35,9	40,8	41,9	42,0	42,4	3,6	+1,0	+6,5
Secteur public	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
2. EFFETS INDIRECTS	***954,8***	**1.088,1**	***1.137,4***	***1.137,1***	***1.006,3***	***1.077,4***	**-**	***+7,1***	***+2,4***
CLUSTER MARITIME	*40,1*	48,0	*46,0*	*45,9*	*44,1*	*45,6*	-	*+3,4*	*+2,6*
CLUSTER NON MARITIME	*914,7*	1.040,2	*1.091,5*	*1.091,1*	*962,2*	*1.031,8*	-	*+7,2*	*+2,4*
TOTAL DE LA VALEUR AJOUTÉE	***1.987,1***	**2.273,8**	***2.263,2***	***2.278,0***	***2.006,6***	***2.253,8***	**-**	***+12,3***	***+2,6***

Source: BNB.

3.2.1 Évolution générale

La VA directe à prix courants a progressé de 2,6 p.c. en moyenne par an de 1999 à 2004, et de 17,6 p.c. entre 2003 et 2004 (tableau 41). Aux prix de 2000[141], l'évolution sur la période s'élève à 0,8 p.c. par an en moyenne et à 14,9 p.c. sur la dernière année.

La VA indirecte présente une évolution semblable sur la période, bien que plus modérée en 2004. Cette année a vu la VA totale, somme des VA directe et indirecte, s'établir à nouveau au-dessus de la barre des 2,2 milliards d'euros, à un niveau équivalant à 3,3 p.c. du PIB wallon et à 0,8 p.c. du PIB de la Belgique[142].

3.2.2 Évolution de la VA directe en 2004

Cluster maritime

- La VA de la manutention portuaire a augmenté de 3 p.c., grâce aux bénéfices d'exploitation en hausse aux Magasins Généraux de Liège (Magemon) et chez CTB Logistics.
- Une progression importante (+15,7 p.c.) a été enregistrée par les agents maritimes et expéditeurs, qui est liée aux bonnes performances de Magetra et de Brucargo, ainsi qu'aux recrutements chez Eucotrans.
- La VA des armateurs a connu une évolution également favorable (+29,7 p.c.), qui s'explique par la croissance du résultat d'exploitation enregistrée par la Somef, tandis que la VA de Transport Fluvial de Conteneurs (TFC) est devenue négative, en raison de la persistante de pertes.
- Étant donné la très légère baisse des effectifs au sein de l'entreprise portuaire, le PAL, sa VA a également subi un recul.
- La construction et la réparation navales ont vu leur VA croître de 29 p.c., grâce entre autres à la progression enregistrée par le bénéfice d'exploitation de Meuse et Sambre.

Cluster non maritime

o Commerce

- La contribution au PIB des entreprises commerciales implantées au port de Liège a progressé de 19,5 p.c. Cette évolution positive trouve son origine dans la hausse des bénéfices d'exploitation de Total belgium, Terval, Intramet Metal Center et Eagle Energy.

o Industrie

- La métallurgie, premier producteur de richesses et premier employeur du complexe portuaire, affiche une progression de 7,9 p.c. de sa VA. Le secteur a connu un boom en 2004 (cf. point 2.3.2.2). Celui-ci s'est cependant traduit par un bilan en demi-teinte au complexe portuaire liégeois. Tandis que ses effectifs étaient en recul (cf. infra), les résultats du groupe Arcelor furent bons. Cockerill Sambre a même vu sa VA augmenter, grâce notamment à la réduction de ses pertes, allant de pair avec sa restructuration. Profitant de l'envolée de la demande mondiale en acier, des hausses ont également été enregistrées par Ausa Europe Special Steels et Arcelor Produits Plats Wallonie, dont les bénéfices ont grimpé, tandis que la VA de Cockerill Maintenance & Ingénierie cédait quelques points.
- La VA de l'industrie de l'énergie a doublé (+100,6 p.c.). Cette évolution s'explique par les augmentations considérables notées chez Electrabel et SPE. Electrabel a reconstitué ses provisions pour risques et charges et la hausse de son résultat d'exploitation a été suffisante pour contrebalancer l'effet négatif provoqué par le recul de ses effectifs. SPE a quant à elle renoué avec les bénéfices en 2004 et engagé du personnel, tandis qu'elle procédait à un relèvement de ses provisions pour risques et charges.
- Une baisse de 2 p.c. a caractérisé la VA dans la construction. L'absorption de Holcim Haccourt par Holcim Belgique a eu un impact négatif sur la VA, de même que des

[141] Voir explications au point 2.1.1.

[142] Ces comparaisons n'ont qu'une valeur indicative. Les effets indirects ne se limitent pas à la région mais concernent l'ensemble de l'économie nationale.

résultats d'exploitation en berne chez Bouygues Béton Amay et aux Cimenteries CBR. Mais ces baisses ont été compensées par un résultat d'exploitation en hausse aux Carrières et Fours à Chaux Dumont-Wautier.

- La VA de la chimie a par contre augmenté de 8,4 p.c. Sont ici à noter les progressions de Prayon, qui revient à une situation bénéficiaire, et de Imerys Belgique, dont les effectifs se sont élargis, alors que la VA de Treofan Benelux s'est repliée, en raison de pertes.
- La baisse dans l'industrie de l'alimentation (-6,1 p.c.) est imputable, entre autres, à la Raffinerie Tirlemontoise. Son bénéfice d'exploitation s'est replié en raison de surcapacités structurelles dans un contexte de limitation des exportations de sucre arrêtée au niveau européen. La fermeture de la sucrerie de Genappe en 2004 s'est en outre accompagnée de restructurations sur les autres sites du groupe, et entre autres à Wanze.
- La VA des autres industries a également reculé (-10,9 p.c.), comme à la Gravière d'Amay, où les amortissements sont en baisse, ou chez les Roues et Trains Montés, dont les bénéfices sont en recul.
- L'industrie des équipements électroniques a enregistré une progression importante (+79,8 p.c.), qui est attribuable aux fortes hausses chez Constructions Electroniques + Telecommunications (CE+T) et SGL Carbon, qui renouent toutes deux avec les bénéfices.

o Transports terrestres
  - La VA du transport routier a crû de 8,8 p.c. grâce, entre autres, à la réduction de la perte d'exploitation de Simex, ainsi qu'à des amortissements en hausse dans la même société.
  - Les chiffres sont par contre en recul du côté des autres transports terrestres (-9,3 p.c.), en raison de baisses à la SNCB, la part de l'activité de la société attribuée à Bressoux ayant diminué en 2004.

o Autres services logistiques[143]
  - La VA des autres services a augmenté de 1 p.c. À noter un recul des pertes à l'Association Intercommunale pour le Démergement et l'Epuration des Communes de la Province de Liège.

[143] Pour rappel, aucune donnée n'est disponible concernant l'administration publique active au complexe portuaire liégeois. Explications à l'annexe 1.

3.2.3 Top 10 de la VA dans le complexe portuaire liégeois en 2004

TABLEAU 42 **TOP 10 DE LA VALEUR AJOUTÉE DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS EN 2004**
(millions d'euros)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur	Valeur ajoutée
1	COCKERILL SAMBRE	Industrie de la métallurgie	345,5
2	ELECTRABEL	Industrie de l'énergie	175,2
3	S.P.E.	Industrie de l'énergie	74,2
4	PRAYON	Industrie de la chimie	58,1
5	CIMENTERIES CBR	Industrie de la construction	57,7
6	COCKERILL MAINTENANCE & INGENIERIE	Industrie de la métallurgie	51,0
7	TOTAL BELGIUM	Commerce	49,7
8	CARRIERES ET FOURS A CHAUX DUMONT WAUTIER	Industrie de la construction	31,6
9	RAFFINERIE TIRLEMONTOISE	Industrie de l'alimentation	30,4
10	IMERYS BELGIQUE	Industrie de la chimie	21,6
	Total du top 10		**895,0**

Source: BNB.

Ce classement est fort proche de celui observé en 2003 (tableau 42). Les changements principaux sont la montée de SPE et le recul des Cimenteries CBR et de la Raffinerie Tirlemontoise. Eurogal a cédé sa place à Imerys Belgique. Ensemble, ces dix entreprises contribuent à 76 p.c. de la production de richesses dans le complexe portuaire liégeois.

3.3 Emploi

TABLEAU 43 EMPLOI DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS DE 1999 À 2004
(ETP)

Secteurs	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Importance relative en 2004 (en p.c.)	Variation de 2003 à 2004 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 1999 à 2004 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	**13.679**	**13.665**	**13.936**	**13.731**	**12.235**	**11.249**	**100,0**	**-8,1**	**-3,8**
CLUSTER MARITIME	***314***	***329***	***354***	***349***	***328***	***328***	***2,9***	***+0,0***	***+0,9***
Agents maritimes et expéditeurs	103	107	69	61	64	68	0,6	+7,5	-7,8
Manutention	142	151	162	158	160	142	1,3	-11,0	+0,0
Armateurs	0	4	55	52	42	50	0,4	+19,4	n.
Construction et réparation navales	12	12	12	24	26	31	0,3	+21,6	+21,2
Aménagements portuaires et dragage	20	18	19	17	0	0	0,0	n.	-100,0
Pêche	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Commerce portuaire	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Entreprise portuaire	37	37	37	37	37	36	0,3	-2,7	-0,5
Secteur public	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME	***13.365***	***13.336***	***13.582***	***13.381***	***11.907***	***10.921***	***97,1***	***-8,3***	***-4,0***
COMMERCE	560	568	483	502	641	612	5,4	-4,6	+1,8
INDUSTRIE	12.427	12.317	12.597	12.346	10.710	9.724	86,4	-9,2	-4,8
Industrie de l'énergie	1.201	1.142	1.233	1.132	1.059	1.066	9,5	+0,6	-2,4
Industrie du pétrole	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie	973	1.041	1.078	1.083	1.040	1.018	9,0	-2,1	+0,9
Industrie de l'automobile	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Industrie des équipements électroniques	166	128	132	119	98	74	0,7	-24,7	-15,0
Industrie de la métallurgie	8.109	8.011	8.020	7.885	6.618	5.726	50,9	-13,5	-6,7
Industrie de la construction	1.549	1.570	1.617	1.626	1.528	1.472	13,1	-3,7	-1,0
Industrie de l'alimentation	227	213	200	193	162	160	1,4	-1,2	-6,8
Autres industries	203	212	317	309	205	209	1,9	+2,0	+0,6
TRANSPORTS TERRESTRES	83	88	83	134	135	141	1,3	+4,5	+11,2
Transport routier	37	42	37	89	90	102	0,9	+13,4	+22,6
Autres transports terrestres	46	46	46	45	45	39	0,3	-13,3	-3,2
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	295	363	419	400	421	444	3,9	+5,4	+8,5
Autres services	295	363	419	400	421	444	3,9	+5,4	+8,5
Secteur public	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
2. EFFETS INDIRECTS	***14.708***	**17.761**	***17.354***	***18.229***	***15.803***	***15.716***	**-**	***-0,5***	***+1,3***
CLUSTER MARITIME	*820*	986	*901*	*861*	*797*	*784*	-	*-1,6*	*-0,9*
CLUSTER NON MARITIME	*13.889*	16.775	*16.453*	*17.368*	*15.006*	*14.932*	-	*-0,5*	*+1,5*
TOTAL DE L'EMPLOI	***28.387***	**31.426**	***31.290***	***31.960***	***28.038***	***26.965***	**-**	***-3,8***	***-1,0***

Source: BNB.

3.3.1 Évolution générale

L'emploi direct a poursuivi sa baisse amorcée en 2002, avec un recul de 8,1 p.c. de 2003 à 2004 (tableau 43), le recul moyen sur la période s'établissant à 3,8 p.c. par an.

L'emploi indirect affiche une plus grande stabilité et même une certaine progression en moyenne, grâce entre autres à la croissance dans les autres services. L'emploi total, somme des emplois direct et indirect, est descendu au-dessous des 27.000 ETP, soit 2,7 p.c. de l'emploi wallon et 0,7 p.c. de l'emploi belge[144].

3.3.2 Évolution de l'emploi direct en 2004

Cluster maritime

- L'emploi a reculé de 11 p.c. dans la manutention portuaire. En cause, entre autres, le transfert de plusieurs employés de la Société industrielle de Renory vers d'autres sociétés du Group Portier et un léger recul des effectifs chez CTB Logistics.
- Les agents maritimes et expéditeurs ont vu leurs effectifs croître (+7,5 p.c.), l'augmentation la plus notoire étant attribuée à Brucargo.
- L'emploi des armateurs a également augmenté (+19,4 p.c.), comme à la Somef.
- L'entreprise portuaire Port Autonome de Liège n'a pas connu de grands changements en termes d'effectifs (perte d'un ETP).
- L'emploi est en hausse dans la construction et la réparation navales.

Cluster non maritime

- Commerce
  - Le recul dans le commerce (-4,6 p.c.) est dû à Akers Belgium, de même qu'à un certain nombre de PME.

- Industrie
  - L'emploi a diminué de 13,5 p.c. dans l'industrie métallurgique, premier employeur dans le complexe portuaire liégeois (plus de 50 p.c. de l'emploi en 2004). En cause, la restructuration au sein du groupe Arcelor, qui a concerné Cockerill Sambre -perte de 848 ETP en 2004, en prévision notamment de la prochaine fermeture des hauts-fourneaux- et Cockerill Sambre Mécanique Prestations. L'ensemble du secteur est touché, à l'exception de Cockerill Maintenance & Ingénierie (holding Euremis) qui a engagé en 2004.
  - La baisse enregistrée par la construction (-3,7 p.c.) provient des désengagements chez Bouygues Béton Amay et aux Cimenteries CBR.
  - Le statu quo noté dans l'énergie provient de l'équilibre observé entre les baisses d'effectifs d'Electrabel et de la Socolie et les engagements de la SPE.
  - Une léger recul a été enregistré par la chimie (-2,1 p.c.), alors que l'emploi de Prayon et de Treofan Benelux reculait pendant qu'il progressait chez Imerys Belgique.
  - La légère augmentation de l'emploi des autres industries (+2 p.c.) est entre autres liée à l'apparition de Locorem à Wandre (16 ETP), phénomène tempéré par quelques baisses dans d'autres PME, comme à la Gravière d'Amay.
  - Une certaine stabilité a caractérisé l'emploi dans l'industrie de l'alimentation.
  - Le recul relevé dans l'industrie des équipements électroniques (-24,7 p.c.) est imputable aux entreprises CE+T et SGL Carbon.

[144] Ces comparaisons n'ont qu'une valeur indicative. Les effets indirects ne se limitent pas à la région mais concernent l'ensemble de l'économie nationale.

- Transports terrestres
  - La progression de l'emploi dans le transport routier (+13,4 p.c.) provient entre autres des engagements réalisés par Cuypers Logistics.
  - Le recul observé dans les autres transports terrestres (-13,3 p.c.) est imputable à la SNCB.

- Autres services logistiques
  - Shanks Liège-Luxembourg et T.P.F. Seges ont vu leur emploi progresser, avec pour conséquence une hausse de 5,4 p.c. des effectifs des autres services.

3.3.3 Top 10 de l'emploi dans le complexe portuaire liégeois en 2004

TABLEAU 44 TOP 10 DE L'EMPLOI DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS EN 2004
(ETP)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur	Emploi
1	COCKERILL SAMBRE	Industrie de la métallurgie	4.315
2	ELECTRABEL	Industrie de l'énergie	844
3	COCKERILL MAINTENANCE & INGENIERIE	Industrie de la métallurgie	746
4	PRAYON	Industrie de la chimie	631
5	CIMENTERIES CBR	Industrie de la construction	298
6	CARRIERES ET FOURS A CHAUX DUMONT WAUTIER	Industrie de la construction	262
7	AXIMA SERVICES	Industrie de la construction	261
8	S.P.E.	Industrie de l'énergie	215
9	COCKERILL MECANIQUE PRESTATIONS	Industrie de la métallurgie	152
10	AKERS BELGIUM	Commerce	144
	Total du top 10		**7.867**

Source: BNB.

Ce classement est identique à celui de 2003. Deux nuances sont cependant nécessaires. La Raffinerie Tirlemontoise a cédé sa place à Akers Belgium. L'emploi de ces dix entreprises est nettement inférieur à ce qu'il était un an plus tôt (1.114 ETP de moins, tableau 44); il représente néanmoins toujours 70 p.c. des effectifs au complexe portuaire liégeois en 2004.

3.4 Investissement

TABLEAU 45 INVESTISSEMENT DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS DE 1999 À 2004
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Importance relative en 2004 (en p.c.)	Variation de 2003 à 2004 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 1999 à 2004 (en p.c.)
CLUSTER MARITIME	***6,6***	***6,1***	***3,0***	***4,4***	***4,6***	***5,4***	***3,9***	***+16,5***	***-4,0***
Agents maritimes et expéditeurs	1,1	2,3	0,8	0,7	0,9	1,5	1,1	+75,1	+6,3
Manutention	4,8	3,2	1,7	3,2	3,1	3,3	2,4	+6,2	-7,0
Armateurs	0,0	0,2	0,0	0,1	0,2	0,3	0,2	+100,4	+148,2
Construction et réparation navales	0,0	0,0	0,0	0,1	0,2	0,1	0,1	-32,8	+42,2
Aménagements portuaires et dragage	0,2	0,1	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	-100,0
Pêche	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Commerce portuaire	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Entreprise portuaire	0,4	0,1	0,3	0,4	0,3	0,1[145]	0,1	-73,5	-29,5
Secteur public	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME	***210,5***	***293,8***	***282,6***	***149,7***	***115,1***	***132,5***	***96,1***	***+15,1***	***-8,8***
COMMERCE	7,1	7,7	5,2	5,7	5,6	3,5	2,6	-36,4	-12,9
INDUSTRIE	172,3	238,8	255,3	119,5	94,9	117,3	85,1	+23,6	-7,4
Industrie de l'énergie	9,0	9,5	24,3	5,9	7,7	11,2	8,1	+45,5	+4,4
Industrie du pétrole	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie	13,2	14,3	19,8	21,2	24,0	14,0	10,2	-41,7	+1,2
Industrie de l'automobile	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie des équipements électroniques	0,2	0,4	0,6	0,1	0,1	0,2	0,1	+17,7	-6,5
Industrie de la métallurgie	111,1	107,0	63,9	52,3	37,2	65,3	47,4	+75,6	-10,1
Industrie de la construction	26,5	93,1	139,7	31,3	20,7	20,4	14,8	-1,3	-5,0
Industrie de l'alimentation	7,3	4,5	4,5	5,5	3,5	3,6	2,6	+2,2	-13,2
Autres industries	4,9	9,8	2,5	3,1	1,7	2,6	1,9	+55,3	-12,3
TRANSPORTS TERRESTRES	2,9	5,5	4,7	5,1	5,0	2,5	1,8	-50,3	-3,4
Transport routier	1,5	3,8	3,4	3,2	3,3	1,0	0,7	-71,6	-9,1
Autres transports terrestres	1,4	1,7	1,3	1,9	1,6	1,5	1,1	-6,0	+1,6
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	28,2	41,8	17,5	19,4	9,7	9,2	6,7	-4,5	-20,1
Autres services	28,2	41,8	17,5	19,4	9,7	9,2	6,7	-4,5	-20,1
Secteur public	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
INVESTISSEMENT DIRECT	**217,1**	**299,9**	**285,7**	**154,1**	**119,7**	**137,9**	**100,0**	**+15,2**	**-8,7**

Source: BNB.

[145] À ce montant de 72.000 euros, s'ajoutent 286.000 euros financés par le MET et 119.000 euros par le FEDER. Soit un total de 477.000 euros, montant nettement inférieur à ce qui avait été engagé un an auparavant (1,8 million d'euros).

3.4.1 Évolution générale

L'investissement privé à prix courants a reculé de 8,7 p.c. en moyenne par an de 1999 à 2004, mais a gagné 15,2 p.c. entre 2003 et 2004 (tableau 45). Aux prix de 2000[146], la diminution a été de 9,4 p.c. par an en moyenne sur la période malgré une remontée de 14,3 p.c. sur la dernière année.

3.4.2 Évolution de l'investissement direct en 2004

Cluster maritime

- L'investissement a progressé de 6,2 p.c. à prix courants dans la manutention portuaire en 2004. Les progressions de CTB Logistics et de la Société Industrielle de Renory ont été contrebalancées par un recul aux Magasins Généraux de Liège.
- Les agents maritimes et expéditeurs ont vu leur investissement croître de 75,1 p.c., étant donné la progression notée chez Magetra.
- Ces montants ont doublé chez les armateurs, en raison de l'entrée de Latitude Océane dans la population.
- Un net recul a été noté dans l'entreprise portuaire (-73,5 p.c.), le Port Autonome de Liège. Le même recul a été observé dans les fonds investis par le MET et le FEDER.
- Constat similaire dans la construction et la réparation navales (-32,8 p.c.), avec une diminution relevée chez Meuse et Sambre.

Cluster non maritime

- Commerce
  - L'investissement a reculé de 36,4 p.c. au sein des entreprises commerciales, comme chez Belgomazout-Liège, Indumet, L'Universelle et Mategro.

- Industrie
  - L'investissement a gagné 75,6 p.c. dans la métallurgie. Cette augmentation est due pour l'essentiel à Cockerill Sambre, qui a vu ses acquisitions en actifs fixes progresser[147], de même que, dans une moindre mesure, la Société Belge d'Oxycoupage, Segal et Cockerill Forges and Ringmill.
  - Il s'est légèrement tassé dans la construction. Les investissements des Cimenteries CBR et des Carrières et Fours à Chaux Dumont-Wautier ont diminué tandis qu'ils progressaient chez Préfabrications et Ferraillages, Holcim (Belgique) et Inter-Béton.
  - Un net recul (-41,7 p.c.) a été enregistré dans la chimie, au sein des entreprises Prayon et Société Industrielle Liégeoise des Oxydes, entre autres.
  - L'industrie de l'énergie a connu une augmentation de 45,5 p.c., attribuable à Electrabel[148] -investissements aux Awirs 4 - Pellets Biomasse et à Tihange, notamment à la tour de refroidissement de Tihange 3-, et en dépit d'un recul à la SPE.
  - L'investissement n'a gagné que 2,2 p.c. dans l'industrie de l'alimentation, étant donné une relative stagnation à la Raffinerie Tirlemontoise.
  - Il a grimpé de 55,3 p.c. dans les autres industries, comme chez Locorem, George et Compagnie, La Filière Bois et ce malgré une baisse chez Roues et Trains Montés.

- Transports terrestres
  - Une forte diminution (-71,6 p.c.) a été relevée dans le transport routier, qui est en partie imputable à Cuypers Logistics et à A. et F. Ribauville et Compagnie, Transports et Matériaux.
  - L'évolution à la baisse dans les autres transports terrestres fut plus mesurée (-6 p.c.). Signalons seulement le recul à la SNCB et une progression chez Pierre Renquin Promotion.

---

[146] Voir explications au point 2.1.3.

[147] Cette progression est essentiellement comptable, étant donné que, depuis l'exercice 2004 et suivant les nouvelles règles d'évaluation, le stock de pièces de rechange stratégiques de l'entreprise figure dans cette rubrique.

[148] Les chiffres de l'investissement d'Electrabel au complexe portuaire liégeois proviennent de l'enquête.

- Autres services logistiques
  - L'investissement a reculé de 4,5 p.c. dans les autres services. Diminutions à l'Association Intercommunale de Traitement des Déchets de la Région Liégeoise et chez Shanks Liège-Luxembourg, mais progressions chez Terminal Euro-Combi-Est et à l'Association Intercommunale pour le Démergement et l'Epuration des Communes de la Province de Liège.

3.4.3 Top 10 de l'investissement dans le complexe portuaire liégeois en 2004

TABLEAU 46 TOP 10 DE L'INVESTISSEMENT DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS EN 2004
(millions d'euros)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur	Investissements
1	COCKERILL SAMBRE	Industrie de la métallurgie	60,2
2	ELECTRABEL	Industrie de l'énergie	10,8
3	PRAYON	Industrie de la chimie	7,9
4	CARRIERES ET FOURS A CHAUX DUMONT WAUTIER	Industrie de la construction	5,8
5	RAFFINERIE TIRLEMONTOISE	Industrie de l'alimentation	3,6
6	CIMENTERIES CBR	Industrie de la construction	3,3
7	HOLCIM (BELGIQUE)	Industrie de la construction	3,0
8	PREFABRICATIONS ET FERRAILLAGES	Industrie de la construction	2,9
9	ASSOCIATION INTERCOMMUNALE DE TRAITEMENT DES DECHETS DE LA REGION LIEGEOISE	Autres services	2,2
10	SOCIETE INDUSTRIELLE LIEGEOISE DES OXYDES	Industrie de la chimie	2,1
	Total du top 10		**101,8**

Source: BNB.

Cockerill Sambre s'est maintenue à la première place de ce classement et Holcim (Belgique) et Préfabrications et Ferraillages y ont fait leur entrée. Par rapport à 2003, Electrabel et la Raffinerie Tirlemontoise gagnent respectivement trois et deux places dans ce top 10, qui représente 73,8 p.c. de l'investissement dans le complexe portuaire en 2004.

3.5 Ventilation des résultats d'après la taille[149] des entreprises

TABLEAU 47 RÉSULTATS VENTILÉS AU COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS EN 2004

Nombre d'entreprises[150]		VA directe (en millions d'euros)		Emploi direct (en ETP)		Investissement direct (en millions d'euros)	
Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME
71	**112**	**1.137,3**	**39,1**	**10.623**	**626**	**131,1**	**6,8**

Source: BNB.

Par rapport à 2003, le nombre de grandes entreprises a proportionnellement diminué au complexe portuaire liégeois. Elles n'y ont représenté que 38,8 p.c. de la population, au lieu de 39,4 p.c. l'année précédente. Bénéficiant cependant d'une plus forte implantation que dans les ports flamands, ces grandes entreprises ont totalisé, en 2004, 96,7 p.c. de la production de richesses dans la zone portuaire, 94,4 p.c. de l'emploi et 95,1 p.c. de l'investissement (tableau 47). Le détail de ces chiffres est présenté, par cluster et secteur, à l'annexe 6.

3.6 Bilan social au complexe portuaire liégeois[151]

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 dans le complexe portuaire liégeois, ne sont pas exhaustifs. Ils portent sur un échantillon constant[152] qui a été défini pour l'ensemble des cinq ports sous revue et couvrant la période 2002 - 2004. Pour les graphiques 10 à 14 et le tableau 48, les chiffres présentés 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.

Le commentaire se concentre sur les variations observées durant les trois dernières années sous revue. Le détail des chiffres est présenté pour l'année 2004 à l'annexe 7.

[149] La définition retenue est celle de l'article 15 du Code des sociétés (loi du 7 mai 1999) en vigueur en 2004. 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.

[150] Il s'agit du nombre d'entreprises présentes dans la zone portuaire. Il se peut en effet qu'une de ces entreprises soit également répertoriée dans un autre port. C'est pourquoi le nombre total d'entreprises mentionné aux tableaux 5 et 47 dépasse 3.268, soit le nombre total d'entreprises (ou de numéros de TVA) effectivement considérées dans l'étude des cinq ports en 2004. Au cours de cette année, cinquante-sept entreprises étaient présentes dans minimum deux ports.

[151] Les données nationales présentées ici sont extraites de Heuse P. et Ph. Delhez (2005). Les comparaisons n'ont qu'une valeur indicative, étant donné que seules les entreprises ayant déposé leur bilan social portant sur un exercice de douze mois et clôturé au 31 décembre sont prises en compte dans le Bilan social 2004. Il s'agit d'une population réduite.

[152] Précisions concernant la représentativité de l'échantillon constant au point 2 de l'annexe 1.

3.6.1 Type de contrat et ressources humaines

À la date de clôture de l'exercice 2004, le rapport du nombre d'employés sur le nombre d'ouvriers s'est établi à 64,1 p.c., soit 1,8 p.c. de moins qu'en 2003, tandis que la proportion du nombre d'ouvriers progressait.

GRAPHIQUE 9 HEURES PRESTÉES ET FRAIS ASSOCIÉS AUX RESSOURCES HUMAINES INTERNES[153]

Source: BNB.

La baisse de l'emploi dans le bassin liégeois (tableau 43) s'est traduite par un recul très net du nombre d'heures prestées à temps plein, soit de 8,7 p.c. pour s'établir à 15,6 millions d'heures. Quoique marginal, le régime à temps partiel a poursuivi à la hausse, notamment dans la construction, la métallurgie et les autres transports terrestres, soit +12,3 p.c., à 423.000 heures (graphique 9). De ce fait, la proportion occupée par les temps pleins s'est à nouveau inscrite en recul, passant de 97,8 en 2003 à 97,4 p.c. en 2004, situation observée plus généralement dans le reste de l'économie.

En recul de 3,2 p.c. par rapport à 2003, les frais associés au personnel à temps plein sont passés à 604,2 millions d'euros en 2004. Étant donné la diminution importante observée dans le nombre d'heures prestées à temps plein (cf. supra), le coût salarial horaire a progressé, pour cette catégorie de salariés, de 6,1 p.c. (impact du coût des pensions inclus). La progression a été de 9 p.c. pour les employés à temps partiel.

Tous régimes confondus, le nombre d'heures prestées s'est replié de 8,3 p.c. à 16 millions, tandis que les frais de personnel reculaient de 2,7 p.c. Le coût annuel moyen par ETP s'est établi à 56.700 euros en 2004, soit une hausse de 6,1 p.c. par rapport à 2003. Au niveau national ce rapport fut de 48.355 euros par ETP en 2004, soit une progression de 2,6 p.c. par rapport à l'année précédente.

[153] Employés figurant au registre du personnel des entreprises sous revue.

GRAPHIQUE 10 HEURES PRESTÉES ET FRAIS ASSOCIÉS AUX RESSOURCES HUMAINES EXTERNES[154]

Source: BNB (uniquement schéma complet).

Les prestations de l'intérim ont continué leur progression en 2004, de 9,5 p.c. par rapport à l'année précédente (graphique 10), entre autres dans la métallurgie et le secteur maritime de la construction et réparation navales. Celles du personnel mis à la disposition des entreprises se sont par contre infléchies de 14,5 p.c. Les frais associés à ces catégories ont respectivement progressé de 12,5 p.c. et baissé de 7,3 p.c. Dans les deux cas, le coût horaire des prestations a augmenté, de 2,8 p.c. pour l'intérim et de 8,4 p.c. pour le personnel mis à disposition. En 2004, l'intérim représentait 95,7 p.c. des prestations des ressources humaines externes au complexe portuaire liégeois, contre 94,6 p.c. un an plus tôt.

3.6.2 Entrées et sorties de personnel

Les graphiques 11 à 14 concernent des variables de "flux", puisqu'ils traitent des entrées et des sorties de personnel au cours de l'exercice. Pour cette raison, les observations qui en découlent peuvent ne pas confirmer l'évolution générale de l'emploi, présentée au tableau 43 sous la forme d'une variable de "stock". Ces graphiques se concentrent en outre sur les entreprises de l'échantillon constant ayant déposé leurs comptes selon le schéma complet.

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

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

Source: BNB (uniquement schéma complet).

Les graphiques 11 et 14 sont à lire en parallèle. Parmi les entreprises de l'échantillon constant ayant déposé leurs comptes selon le schéma complet, les engagements ont repris de la vigueur en 2004, soit 24,9 p.c. de plus qu'en 2003. Seule une progression de 7,8 p.c. a été notée pour les contrats à durée indéterminée (graphique 11). L'essentiel de la hausse des engagements -à durée déterminée- est le fait de Cockerill Sambre. L'entreprise a en effet recruté 365 ETP à durée déterminée, contre 20 l'année précédente. Par ailleurs, certaines entreprises où l'emploi a réellement reculé ne figurent pas dans cette portion de l'échantillon.

GRAPHIQUE 12 NIVEAU D'ÉTUDES DU PERSONNEL MASCULIN ENGAGÉ EN 2004
(ETP)

Source: BNB (uniquement schéma complet).

GRAPHIQUE 13 NIVEAU D'ÉTUDES DU PERSONNEL FÉMININ ENGAGÉ EN 2004
(ETP)

Source: BNB (uniquement schéma complet).

À la date de clôture de l'exercice 2004, l'emploi masculin représentait 90,7 p.c. des effectifs au port de Liège, niveau identique à celui de 2003.

La hausse des engagements relevée au total pour les entreprises ayant déposé leurs comptes suivant le schéma complet (+24,9 p.c.) s'est déclinée, pour les travailleurs masculins nouvellement engagés, de la manière suivante: les créations de postes pour les détenteurs du certificat d'enseignement primaire, du diplôme d'enseignement secondaire et d'enseignement supérieur non universitaire ont augmenté de respectivement 28,7, 48,2 -évolutions attribuées à la métallurgie- et 7,8 p.c. par rapport à 2003. Mais, après une année 2003 où les universitaires avaient été engagés en nombre entre autres dans l'énergie, ils ont été moins nombreux en 2004 (-17,6 p.c.), notamment dans la métallurgie.

La répartition des engagements de personnel masculin en 2004 par niveau d'études figure au graphique 12.

La proportion de l'emploi féminin est demeurée au même niveau que l'année précédente, soit 9,3 p.c.

La hausse des engagements relevée plus haut n'a pas bénéficié aux femmes puisque, tous niveaux d'éducation confondus, elles ont été moins nombreuses à être engagées: les créations de postes pour les détentrices du certificat d'enseignement primaire, du diplôme d'enseignement secondaire, d'enseignement supérieur non universitaire et universitaire ont reculé de respectivement 44,7 -autres transports terrestres-, 0,6, 4,3 et 28,9 p.c. -énergie- par rapport à 2003.

La répartition des engagements de personnel féminin en 2004 par niveau d'études figure au graphique 13.

Le statu quo dans la répartition du nombre d'ETP par sexe n'apparaît pas de façon évidente à la lecture des graphiques 12 et 13, qui ne traitent que des engagements. Cette stabilité est la conséquence d'un nombre plus important de désengagements masculins que féminins.

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

Source: BNB (uniquement schéma complet).

Pour le même groupe d'entreprises (schéma complet), le nombre de fins de contrat a reculé de 40,9 p.c. au total et de 46,5 p.c. pour les contrats à durée indéterminée, par rapport à 2003 (graphique 14). C'est le cas, entre autres, de la métallurgie -Cockerill Sambre a vu le nombre de fins de contrats à durée indéterminée diminuer et le nombre de fins de contrats à durée déterminée augmenter-, de la construction, de l'énergie et des autres services logistiques. Les mêmes réserves que formulées dans le commentaire du graphique 11 s'imposent ici.

TABLEAU 48 MOTIFS INVOQUÉS POUR LES FINS DE CONTRAT
(pourcentages)

	2002	2003	2004
Pension	1,7	2,0	3,6
Prépension	32,9	40,6	19,2
Licenciement	8,7	10,0	10,9
Autre motif	56,7	47,5	66,4

Source: BNB (uniquement schéma complet).

L'année 2003 avait été marquée par de nombreux départs à la retraite anticipée, notamment dans la métallurgie et la construction. 2004 a vu la proportion des prépensions revenir à un niveau plus proche de la moyenne nationale. Les autres motifs -fins de contrats temporaires et départs spontanés- et les pensions ont par contre pris de l'ampleur. Quant à la part des licenciements, elle est restée inférieure à la moyenne nationale.

3.6.3 Formation[155]

GRAPHIQUE 15 HEURES DE FORMATION ET FRAIS ASSOCIÉS

Source: BNB.

Un nombre significativement supérieur d'hommes ont participé à des formations en 2004: 54,1 p.c. des effectifs masculins au lieu de 44,3 p.c. un an auparavant. Du côté des femmes, l'évolution a été plus mesurée, de 42,4 à 43,3 p.c. de ces effectifs.

Le temps consacré à leur formation par les salariés masculins a en effet progressé de 15,8 p.c. en un an -entre autres dans la métallurgie et les autres services-, alors qu'il reculait de 15,9 p.c. pour leurs collègues féminines -entre autres dans l'énergie et la construction- (graphique 15). Étant donné l'évolution du nombre de travailleurs et de travailleuses concernés par ces programmes, ils ont en moyenne passé chacun moins de temps à se former: 34,3 au lieu de 35,6 heures par an pour les premiers et 30,5 au lieu de 36,6 heures par an pour les secondes. La situation pourrait donc se résumer ainsi: des formations plus courtes, mais pour davantage de personnel (masculin). Malgré ce constat et en raison de la diminution des effectifs au port de Liège, la part du temps de travail réservée à la formation a globalement progressé, de 1 à 1,23 p.c., soit un niveau supérieur à la moyenne nationale (0,82 p.c. en 2004).

Les dépenses en formation ont crû de 30,1 p.c. du côté des hommes, pendant qu'elles reculaient de 11,4 p.c. chez les femmes. Au total, ces frais se sont élevés à 2,3 p.c. de la masse salariale, contre 1,8 p.c. l'année précédente. Il s'agit d'une pourcentage supérieur à celui observé dans le reste de l'économie (moyenne nationale de 1,25 p.c. en 2004).

[155] 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.

3.7 Situation financière

3.7.1 Ratios financiers

Les ratios présentés ici, soit la rentabilité nette des capitaux propres après impôts, la liquidité au sens large et la solvabilité, sont définis au point 2 de l'annexe 1.

L'étude des ratios financiers concerne un échantillon constant[156] pour les années 2002 à 2004, commun aux cinq ports sous revue. Il concerne les entreprises qui ont déposé leurs comptes à la Centrale des bilans en 2002, 2003 et 2004, et dont les résultats répondent aux conditions requises pour le calcul des ratios[157]. Par conséquent, les entreprises étudiées dans la partie financière du présent rapport diffèrent de celles retenues dans l'échantillon constant du précédent rapport. Ceci explique les différences dans les chiffres entre les deux publications. S'agissant de la comparaison avec les données nationales, la même méthode de calcul - dite de globalisation[158] - est appliquée tant pour les ratios des entreprises privées du complexe portuaire liégeois que pour les ratios de l'ensemble des sociétés non financières belges.

Un premier constat s'impose à la lecture du tableau 49: les trois ratios ont en moyenne augmenté dans le complexe portuaire liégeois en 2004, et s'établissent au-dessus des chiffres observés au niveau national.

- La rentabilité a progressé en moyenne de 1,6 point, grâce notamment aux bons résultats dans la manutention portuaire -Société industrielle de Renory et Magasins Généraux de Liège-, le commerce, les équipements électroniques et la métallurgie -Cockerill Sambre-, et ce malgré des reculs dans la construction et les autres services logistiques.
- Le constat est quasi identique pour ce qui concerne la liquidité (+0,06): hausses dans la manutention portuaire, les équipements électroniques et la métallurgie, mais baisse dans la construction.
- L'augmentation de la solvabilité est surtout industrielle, des hausses s'étant manifestées dans les équipements électroniques, la métallurgie et la construction. La manutention a par contre vu ce même ratio se replier.

[156] Précisions concernant la représentativité de l'échantillon constant au point 2 de l'annexe 1.

[157] 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.

[158] Dans Vivet D. (2005), les deux méthodes du ratio médian et de la globalisation ont été utilisées.

TABLEAU 49 RATIOS FINANCIERS DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS DE 2002 À 2004

Secteurs	Rentabilité nette des capitaux propres après impôts (en p.c.)			Liquidité au sens large			Solvabilité (en p.c.)		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004	2002	2003	2004
CLUSTER MARITIME	***5,1***	***3,2***	***12,9***	***1,10***	***0,83***	***1,11***	***28,5***	***29,2***	***27,7***
Agents maritimes et expéditeurs	5,7	8,3	15,4	1,10	1,14	1,09	20,1	18,6	15,7
Manutention	7,9	1,0	10,6	0,79	0,42	0,89	35,9	36,1	34,5
Armateurs	1,0	12,2	18,8	1,71	1,55	1,61	22,1	20,2	20,4
Construction et réparation navales	-26,0	0,0	36,4	1,46	1,19	1,16	26,6	21,7	22,4
Aménagements portuaires et dragage	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Pêche	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Commerce portuaire	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Entreprise portuaire	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME	***4,3***	***6,6***	***8,1***	***1,35***	***1,29***	***1,35***	***48,3***	***47,2***	***49,1***
COMMERCE	-4,8	2,8	19,9	1,00	1,01	1,09	32,6	37,6	37,4
INDUSTRIE	4,2	6,8	8,2	1,35	1,27	1,33	48,5	47,1	49,2
Industrie de l'énergie	14,5	24,0	10,7	1,60	1,38	1,51	47,8	44,0	42,8
Industrie du pétrole	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie de la chimie	3,4	-3,4	0,3	1,02	0,83	0,79	37,0	34,9	33,2
Industrie de l'automobile	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie des équipements électroniques	0,9	-54,7	13,4	1,25	1,08	1,22	20,9	14,0	15,9
Industrie de la métallurgie	-6,8	-6,8	14,5	1,36	1,60	1,90	49,0	48,3	54,4
Industrie de la construction	8,7	4,9	-0,9	1,24	0,85	0,53	51,2	53,1	56,2
Industrie de l'alimentation	2,5	1,6	-0,1	2,23	2,00	2,90	67,9	60,7	74,5
Autres industries	2,7	12,5	17,5	1,13	1,15	1,03	26,9	25,5	24,8
TRANSPORTS TERRESTRES	-21,5	-8,7	-11,7	0,84	0,79	0,71	28,1	24,9	14,5
Transport routier	6,6	-12,0	5,0	1,74	1,23	1,33	36,9	26,2	29,5
Autres transports terrestres	-22,3	-8,6	-17,6	0,81	0,76	0,56	27,9	24,8	12,3
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	7,3	5,8	4,2	1,73	1,83	1,86	51,7	52,1	53,3
Autres services	7,3	5,8	4,2	1,73	1,83	1,86	51,7	52,1	53,3
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
MOYENNE PONDÉRÉE	**4,3**	**6,6**	**8,2**	**1,34**	**1,29**	**1,35**	**48,2**	**47,1**	**48,9**
Sociétés non financières[159]	**4,1**	**7,6**	**6,9**	**1,17**	**1,22**	**1,24**	**39,9**	**40,6**	**41,5**

Source: BNB.

[159] Ces chiffres sont relatifs à la situation de l'ensemble des sociétés non financières belges, grandes entreprises et PME confondues. Ils ont été recalculés en mars 2006 par Vivet D. (2005) selon la méthode de globalisation et diffèrent donc de ceux publiés dans le rapport 2003.

3.7.2 Appréciation de la santé financière[160]

Le modèle de prévision de défaillance utilisé ici s'applique aux entreprises de l'échantillon constant[161] employant plus de cinq travailleurs. Précisions au point 2 de l'annexe 1.

Le graphique 16 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 difficultés (classes de risque 3 et 4).

GRAPHIQUE 16 RISQUES FINANCIERS DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS DE 2002 À 2004[162]
(pourcentages)

Source: BNB.

Le pourcentage d'entreprises en difficultés a diminué au complexe portuaire en 2004, dans le cluster maritime, passant de 20 à 7,7 p.c. Il a également baissé dans l'industrie, de 24 à 18,4 p.c. Les principaux reculs se sont produits dans l'électronique et les autres industries, tandis que la métallurgie est restée au même niveau de risque qu'en 2003. Le pourcentage des entreprises en classes 3 et 4 a par contre progressé dans le commerce, de 11,8 à 17,6 p.c., et observé un statu quo dans les transports terrestres.

Globalement, ce pourcentage est passé de 18,9 à 15,2 p.c. dans le complexe portuaire liégeois. Ce recul moyen vient des PME, dont 23,3 p.c. sont en difficultés, au lieu de 37,5 p.c. en 2003. 11,3 p.c. des grandes entreprises ont connu des difficultés financières en 2004, soit 1,8 p.c. de plus que l'année précédente. La proportion d'entreprises présentant un profil vulnérable est structurellement plus élevée dans les PME que dans les grandes entreprises. Ainsi, au niveau

[160] Les données nationales présentées ici sont extraites de Vivet D. (2005).

[161] 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. Précisions concernant la représentativité de l'échantillon constant au point 2 de l'annexe 1.

[162] Le nombre d'entreprises de l'échantillon constant attribuées au complexe portuaire liégeois est assez réduit dans les transports terrestres et les autres services logistiques, ce qui explique, pour les premiers, le pourcentage élevé d'entreprises en difficultés (une sur trois) et, pour les seconds, un pourcentage nul.

national en 2004, on dénombrait 18,7 p.c. de PME dans les classes 3 et 4, ce pourcentage s'élevant à 14 p.c. pour les grandes entreprises.

En comparant les chiffres obtenus pour 2003 dans le cadre de ce rapport avec ceux relevés la même année au niveau national, il apparaît, en première approximation, que les industries de la métallurgie et de la chimie présentent un profil de risque plus élevé dans le bassin liégeois que la moyenne nationale. Le constat est inverse pour la construction, les autres services logistiques et le commerce[163].

Ces évolutions sont également illustrées par le pourcentage d'emplois (en ETP) représentés par les entreprises se trouvant en classes 3 et 4. En 2004, il s'élevait à 2,1 p.c. dans le cluster maritime (soit -4,6 points par rapport à 2003), 21,2 p.c. dans le commerce (+3,9 points), 5,3 p.c. dans l'industrie (+1,1 point) et 12,5 p.c. dans les transports terrestres (-3,6 points).

3.8 Évolution du trafic de marchandises au PAL[164]

TABLEAU 50 PORT AUTONOME DE LIÈGE
(milliers de tonnes)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Importance relative en 2004 (en p.c.)
Déchargements	9.694,8	10.299,9	10.225,2	10.849,5	10.671,7	11.121,7	73,2
Chargements	2.876,5	2.838,4	3.250,9	3.568,9	3.499,1	4.068,4	26,8
Total	**12.571,3**	**13.138,3**	**13.476,1**	**14.418,5**	**14.170,8**	**15.190,1**	**100,0**
Différence en p.c. par rapport à l'année précédente	+11,9	+4,5	+2,6	+7,0	-1,7	+7,2	

Source: Port Autonome de Liège.

Le tableau 50 présente l'évolution du trafic fluvial de marchandises traité dans les ports publics liégeois. Après la légère décrue de 2003, l'activité de manutention du PAL a repris de la vigueur en 2004, établissant un nouveau record[165] en franchissant pour la première fois le seuil des 15 millions de tonnes, à la suite d'une augmentation de 7,2 p.c. Les chargements, quoique minoritaires dans les tonnages au PAL, ont enregistré une augmentation de 16,3 p.c. de 2003 à 2004, soit davantage que l'évolution des déchargements (+4,2 p.c.).

10.088 navires ont utilisé les infrastructures publiques en 2004 (638 de plus qu'en 2003), 4.424 unités d'une capacité inférieure à 1.350 tonnes[166] et 5.664 unités d'une capacité égale ou supérieure à 1.350 tonnes, la cargaison moyenne s'établissant à 1.506 tonnes, soit une augmentation de 7 tonnes par rapport à 2003. De 1994 à 2004, soit en dix ans, la croissance du trafic au PAL a été de 71,8 p.c., ce qui revient à une progression moyenne annuelle de 5,6 p.c.

[163] Les pourcentages d'entreprises en difficultés relevés pour 2003 dans le complexe portuaire liégeois (présent rapport) et au niveau national sont respectivement de 18,2 et 15,6 p.c. dans la métallurgie; 16,7 et 15,4 p.c. dans la chimie; 15 et 16,4 p.c. dans la construction; 0 et 18,6 p.c. dans les autres services et 11,8 et 21,7 p.c. dans le commerce.

[164] Sources: Port Autonome de Liège et "Annuaire 2005 du Port Autonome de Liège", *Lloyd Special Report*. Voir aussi le tableau 76 (annexe 8) pour plus de détails concernant le trafic par catégorie de marchandises au Port Autonome de Liège en 2004.

[165] Les infrastructures publiques du PAL ont traité 15.190.067 tonnes sur la voie d'eau en 2004, et 21.590.504 tonnes si l'on inclut les modes routier et ferroviaire. Il s'agit d'un record absolu, étant donné que les trafics ont significativement reculé en 2005, soit de 6,3 p.c., à 14,2 millions de tonnes sur la voie d'eau publique. Les effets négatifs de la fermeture du haut-fourneau de Seraing ont été ressentis dès le mois de mai 2005. Conjuguées aux faibles demandes pétrolière et houillère, ces baisses ont été partiellement compensées par une augmentation des activités extractives en val de Meuse.

[166] 1.350 tonnes correspondent au gabarit de type européen (classe 4, voir annexe 2 C), cette norme étant suivie dans toutes les infrastructures portuaires et la voie d'eau wallonnes.

Si l'on ajoute à ces chiffres ceux de l'activité de manutention au sein des infrastructures privées (6,9 millions de tonnes), la voie d'eau liégeoise a totalisé, en 2004, 22,1 millions de tonnes de fret fluvial, ce qui constitue la meilleure performance de son histoire et la place résolument en deuxième place des ports intérieurs d'Europe, derrière Duisbourg et devant Paris -respectivement 49,2 et 19,6 millions de tonnes sur la voie d'eau en 2004-. Sur les 45,2 millions de tonnes[167] de trafic fluvial enregistrées dans l'ensemble des ports wallons la même année, ces 22,1 millions de tonnes ont représenté 49 p.c.

Dans les ports publics, le mode fluvial a représenté, parmi les différents modes de transport, 70,4 p.c. des tonnages en 2004, soit 0,2 point de plus que l'année précédente. Les modes routier et ferroviaire y représentaient quant à eux 20,2 et 9,4 p.c. respectivement. De 2003 à 2004, les tonnages ont progressé de 7,2 p.c. pour le mode fluvial (cf. supra), de 9 p.c. pour le routier et de seulement 1,9 p.c. pour le ferroviaire.

[167] Ce tonnage est en progression de 5,4 p.c. par rapport à 2003. Il correspond à un trafic de 1,74 milliard de tkm sur le réseau fluvial wallon (+3,4 p.c. par rapport à 2003).

4 SYNTHÈSE

L'année 2004 a été très favorable au développement de l'activité de manutention des ports maritimes flamands et du complexe portuaire liégeois. Bénéficiant de l'accélération des échanges et de la croissance du commerce mondial, les infrastructures maritimes, véritables *gateways*, poursuivent leurs efforts d'adaptation, entre autres à travers d'ambitieux projets d'extention, comme ceux visant à l'amélioration de la capacité d'accueil et de traitement de conteneurs. Le développement du commerce international se manifeste de façon de plus en plus évidente par une croissance à deux chiffres de ce type de trafic. Le défi que cela pose va de pair avec l'internationalisation et la concentration des sociétés logistiques responsables de la gestion des terminaux et des sociétés d'armement. Les ports maritimes du *range* Hambourg - Le Havre doivent par ailleurs compter avec une compétition toujours plus forte en son sein, alors que la directive portuaire prévoyant la libéralisation du secteur suscite toujours le débat. Au niveau mondial, la tendance aux fusions semble surtout profiter, à l'heure actuelle, aux ports asiatiques.

Sur le plan commercial, l'UE dépend de la mer pour 90 p.c. des volumes échangés avec le reste du monde. L'ouverture économique de la Belgique la rend également très dépendante vis-à-vis de ses ports maritimes. En 2004, ses échanges commerciaux se sont inscrits en hausse, comme au cours de l'année précédente. Cette évolution est perceptible dans les quatre ports flamands, dont les tonnages traités en 2004 étaient de 6,1 p.c. supérieurs à ce qu'ils étaient en 2003, si l'on s'en tient au seul trafic maritime. La croissance structurelle du transport par conteneurs est restée le moteur de cette expansion, avec une progression de 11,8 p.c. en un an, tous ports flamands confondus. Le *short sea shipping*, soit 50 p.c. du trafic maritime, a également poursuivi sa progression. Il s'agit d'un mode de transport clé pour l'avenir, en Belgique comme au niveau européen, près de la moitié des échanges intra-européens s'effectuant par la mer.

Le Port Autonome de Liège a battu un nouveau record en 2004, avec un trafic fluvial de 7,2 p.c. supérieur à son niveau de 2003. Les ports maritimes flamands sont aussi actifs dans ce mode qui complète leur activité maritime. Le transport fluvial a d'ailleurs franchi, en 2004, la barre des 100 millions de tonnes pour l'ensemble des quatre ports flamands, mouvement également soutenu par la hausse du fret conteneurisé.

En ce qui concerne l'activité économique réalisée dans les ports et en amont de ceux-ci, le bilan est plus contrasté: la valeur ajoutée (VA) a bien progressé dans l'ensemble, tandis que l'emploi, l'investissement et la santé financière des entreprises retenues pour l'étude ont évolué en sens divers.

La VA directe des quatre ports maritimes flamands a augmenté en 2004 par rapport à l'année précédente, à un rythme moyen de 13,3 p.c. à prix courants, soit +10,7 p.c. à prix constants. Cette évolution est nettement supérieure à la croissance observée dans l'ensemble de l'économie nationale. C'est à Gand que la progression a été la plus soutenue, surtout dans ses deux principales industries, la métallurgie et l'automobile. Anvers, qui représente près de 65 p.c. de la richesse produite dans ces quatre ports, a également connu une hausse importante de sa contribution au PIB, en particulier dans la chimie. Les armateurs anversois et ostendais, ainsi que les agents maritimes et expéditeurs zeebrugeois, ont également participé à cette croissance. La VA indirecte, induite par l'ensemble de l'activité générée en amont des entreprises de la population auprès de leurs fournisseurs et sous-traitants, a suivi la même tendance. Dès lors, la VA totale des ports maritimes flamands, somme des VA directe et indirecte, s'est rapprochée des 25 milliards d'euros en 2004, soit l'équivalent de 15,1 p.c. du PIB de la Flandre et de 8,7 p.c. du PIB belge. Dans le complexe portuaire liégeois, la VA directe s'est redressée de 17,6 p.c. à prix courants entre 2003 et 2004, soit de 14,9 p.c. à prix constants. Les hausses les plus significatives se sont manifestées dans l'énergie et la métallurgie. La VA indirecte a suivi la même tendance, de sorte que la VA totale s'est rétablie au-dessus de la barre des 2,2 milliards d'euros, à un niveau correspondant à 3,3 p.c. du PIB wallon et à 0,8 p.c. du PIB de la Belgique.

Les évolutions comparées, aux prix de 2000, de la VA directe de chaque port sont présentées au graphique 17, pour la période 1999 - 2004:

GRAPHIQUE 17 ÉVOLUTION DE LA VA DIRECTE
(prix de 2000; indices 1999 = 100)

Source: BNB.

L'emploi direct a progressé de 0,6 p.c. dans les ports maritimes flamands en 2004, soit un pourcentage correspondant à la hausse de l'emploi intérieur belge. La progression la plus forte a été notée au port de Gand, grâce notamment aux recrutements dans l'automobile. Une légère hausse a été constatée à Anvers, qui emploie plus de 58 p.c. de la main-d'œuvre des quatre ports. Les désengagements dans l'industrie à Ostende et dans le cluster maritime zeebrugeois expliquent le recul des effectifs dans ces deux ports la même année. Les prestations à temps partiel ont à nouveau augmenté, au même titre que l'intérim. Ce sont les universitaires qui ont le plus bénéficié des recrutements dans les ports maritimes flamands, surtout dans les industries lourdes et les autres services logistiques, alors que moins de temps était consacré à la formation. L'emploi total, qui englobe également l'emploi indirect, c'est-à-dire les effectifs des fournisseurs et sous-traitants des entreprises sous revue, s'est établi à plus de 242.000 ETP en 2004. Ces quatre ports ont ainsi représenté 11,3 p.c. de l'emploi intérieur en Flandre et 6,5 p.c. de l'emploi intérieur belge. L'emploi direct au complexe portuaire liégeois a poursuivi sa baisse amorcée en 2002, avec un recul de 8,1 p.c. de 2003 à 2004. La baisse la plus importante a été enregistrée dans la métallurgie, secteur en pleine reconversion, mais également dans la construction. Le même constat concernant la progression du temps partiel et de l'intérim peut être fait dans le bassin liégeois. La situation de l'emploi des travailleuses n'a pas été aussi bonne qu'en 2003, les engagements et le temps consacré à leur formation s'étant repliés. Plus stable, l'emploi indirect a également connu une baisse à Liège en 2004. Par conséquent, l'emploi total au complexe portuaire est descendu sous les 27.000 ETP, soit un niveau équivalent à 2,7 p.c. de l'emploi intérieur wallon et à 0,7 p.c. de l'emploi intérieur belge.

Les évolutions comparées de l'emploi direct de chaque port sont présentées au graphique 18, pour la période 1999 - 2004:

GRAPHIQUE 18 ÉVOLUTION DE L'EMPLOI DIRECT
(ETP; indices 1999 = 100)

Source: BNB.

L'année 2004 a été marquée par un recul substantiel de l'investissement dans les ports flamands, où il a perdu en moyenne 7,1 p.c. à prix constants par rapport à l'année précédente. À signaler les baisses dans la métallurgie et l'automobile gantoises, dans la chimie ostendaise et dans l'industrie des équipements électroniques à Zeebrugge. Seul le port d'Anvers, qui concentrait 77,5 p.c. des fonds investis dans les quatre ports en 2004, a résisté à cette tendance, grâce aux secteurs de l'énergie, du pétrole et des armateurs. Tous ports maritimes flamands confondus, l'investissement s'est établi à un peu plus de 2,6 milliards d'euros en 2004. Après deux années de repli, l'investissement au complexe portuaire liégeois a regagné 15,2 p.c. à prix courants entre 2003 et 2004, soit 14,3 p.c. à prix constants, notamment dans la métallurgie et l'énergie. Il s'est ainsi rapproché des 138 millions d'euros.

En 2004, une nette amélioration de la rentabilité nette des capitaux propres après impôts a été notée aux ports d'Anvers et de Gand, portant la rentabilité moyenne des entreprises implantées dans les ports flamands au-dessus de la moyenne nationale. Le fonds de roulement net moyen est par contre devenu négatif à Anvers, faisant ainsi descendre la liquidité moyenne au sens large des ports flamands sous l'unité en 2004, à la différence de la moyenne nationale, où les entreprises ont vu croître leur capacité à honorer leurs engagements de court terme. Un recul moyen a aussi été enregistré pour la solvabilité, imputable à Anvers et Zeebrugge. La solvabilité moyenne des entreprises anversoises est inférieure aux chiffres nationaux en 2004, alors qu'elle leur est supérieure dans les trois autres ports. La proportion d'entreprises en proie à des difficultés financières a cependant reculé dans les ports flamands, tant dans les grandes entreprises qu'au sein des PME. Les trois ratios ont en moyenne augmenté dans le complexe portuaire liégeois en 2004, et s'établissent au-dessus des chiffres observés au niveau national. La proportion d'entreprises connaissant des difficultés financières y a d'ailleurs diminué la même année, les PME liégeoises ayant considérablement assaini leur situation financière.

De l'ensemble de ces observations ne peut être dressé aucun bilan définitif, mais plutôt un constat: la croissance du trafic n'entraîne pas nécessairement un surcroît identique de la valeur ajoutée, lequel n'est pas toujours synonyme de création d'emplois. Or, s'il est bien un objectif

économiquement et socialement soutenable, c'est celui de la croissance de l'activité et du maintien de l'emploi. La croissance considérable que connaît actuellement le fret conteneurisé constitue une opportunité d'expansion indéniable pour les ports belges, mais pose également la question de leurs objectifs en matière de développement. Si la conception des ports comme simples lieux de transit appartient au passé, l'évolution des trafics conteneurisés peut se faire notamment au détriment du traitement des marchandises diverses conventionnelles, ce qui pourrait engendrer une diminution du ratio de la valeur ajoutée produite par tonne manutentionnée. Or, les développements que connaît actuellement le secteur au plan mondial -concurrence accrue, privatisation et intégration verticale des services logistiques portuaires, etc.- vont dans le sens d'une concentration technique et financière toujours plus importante de ces plate-formes et d'une standardisation qui profite surtout aux conteneurs, dont on célèbre les 50 ans cette année. Cette expansion pose également une série de problèmes techniques, tels que l'accessibilité maritime, l'engorgement des terminaux, la congestion routière et un certain retard dans l'aménagement des accès fluviaux. Elle semble pourtant être au cœur de la stratégie adoptée par la majorité des ports pour faire face à la compétition mondiale. C'est ainsi qu'Anvers ambitionne de devenir la première escale pour les navires en provenance d'Asie, grâce à la mise en service du Deurganckdok et au prochain approfondissement de l'Escaut, et ce dans une optique de concurrence avec le deuxième port européen en matière de trafic conteneurisé, Hambourg. Zeebrugge poursuit le même objectif à l'égard des trafics conteneurisés en provenance d'Europe et du reste du monde. Ce port partage en outre, avec Gand, le projet d'étendre l'activité *ro-ro*, laquelle a d'ailleurs fait dernièrement un retour en force au port d'Ostende. Au complexe portuaire liégeois, la réalisation de le plate-forme trimodale *Liège TriLogiPort* est attendue avec un certain optimisme dans un contexte de reconversion du bassin. Celle-ci s'impose, à la suite de la fermeture des hauts-fourneaux de Cockerill-Sambre, laquelle a d'ores et déjà un impact certain sur les tonnages. Par ailleurs, l'environnement dans lequel se déploie l'activité portuaire belge peut amener les différents ports en question à envisager des rapprochements. C'est le cas d'Anvers et de Liège qui, forts de leur complémentarité et de la liaison qu'offre le canal Albert aux tonnages élevés, sont parvenus à un accord qui ouvre une ère de coopération. Ces deux ports y voient, pour le premier, une réponse à la congestion des terminaux et du réseau routier et, pour le second, des perspectives de développement considérables. Parallèlement, l'ensemble des autorités compétentes semble avoir pris toute la mesure de la nécessité de promouvoir la multimodalité et en particulier la voie d'eau, en encourageant notamment le transfert modal (*modal shift*) au bénéfice du mode fluvial, même si les moyens financiers restent insuffisants.

En résumé, la stratégie d'avenir que les autorités portuaires et leurs régions de tutelle ont conçue pour les ports s'articule autour de trois axes principaux: une meilleure accessibilité -maritime et intérieure- des installations aux navires de gabarits supérieurs; une plus grande capacité d'accueil, notamment pour le traitement du fret conteneurisé; et un développement des activités à haute valeur ajoutée, telles que les services logistiques, dans l'ensemble des ports. L'objectif est de leur assurer un avenir en tant que véritables plates-formes logistiques interdépendantes les unes des autres. Ces défis multiples concourent à maintenir, voire à renforcer, la position concurrentielle des ports belges sur la scène internationale, aux fins d'y assurer la croissance et l'emploi.

LISTE DES ABRÉVIATIONS

ETP	Équivalent temps plein
FEDER	Fonds européen de Développement régional
ha	hectare
ICN	Institut des comptes nationaux
INS	Institut national de statistique, actuel SPF Économie - Direction générale Statistique et Information économique
IOT	*Input-Output Table* ou, en français, TES (tableau entrées-sorties)
km	kilomètre
MET	Ministère wallon de l'Équipement et des Transports
n.	non disponible
NACE-Bel	Version belge de la nomenclature statistique des activités économiques de la communauté européenne
nv	Naamloze vennootschap (société anonyme en néerlandais)
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
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
SEC 95	Système européen des comptes nationaux et régionaux
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SSS	*Short Sea Shipping*
SUT	*Supply and Use Table* ou, en français, tableau des ressources et des emplois.
TEU	Twenty-foot equivalent unit
tkm	tonne - kilomètre
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
UE	Union européenne
VA	Valeur ajoutée

ANNEXE 1: RAPPELS MÉTHODOLOGIQUES

La présente annexe dresse un bref rappel de la note méthodologique présentée à l'annexe 1 des rapports 2002[168].

La population des entreprises est constituée d'après la méthode de sélection géographique et fonctionnelle. Deux *clusters*[169] y sont envisagés: le cluster maritime et le cluster non maritime. Ce dernier regroupe les segments commerce, industrie, transports terrestres et autres services logistiques.

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 la santé financière des différents secteurs.

Les effets indirects en amont sont estimés à partir des données fournies par l'Institut des comptes nationaux et ne concernent que la VA et l'emploi.

1 Sélection de la population

De nombreuses études relatives à l'impact économique des activités portuaires se concentrent sur la notion de *cluster*, réunissant les branches d'activité ayant un lien économique avec le port étudié.

En vue de la sélection de la population, deux clusters sont envisagés:

- Le cluster maritime rassemble les branches d'activité propres aux ports et dont l'existence est essentielle à ces derniers (armateurs, agents maritimes et expéditeurs, manutention portuaire, entreposage, construction et réparation navales, aménagements portuaires, dragage, pêche, services maritimes et de pilotage, écluses, etc.): existe entre ces branches et le port concerné un lien économique immédiat;
- 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, en raison de la proximité géographique et de l'utilisation fréquente des infrastructures. Il s'agit notamment:
  - 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 autres secteurs maritimes et non maritimes, import-export, entrepôts, etc.);
  - du segment *industrie* regroupant les secteurs de l'énergie, du pétrole, de la chimie, de l'automobile, des équipements électroniques, de la métallurgie, de la construction, de l'alimentation et des autres industries;
  - du segment *transports terrestres* qui comprend les différents modes de transport de marchandises par voie terrestre (modes routier et ferroviaire, auxquels s'ajoute le transport par conduites);
  - du segment *autres services logistiques* qui regroupe les entreprises assurant un service non spécifiquement maritime de support auprès des ports (services informatiques, centres de coordination, bureaux de gestion, activités immobilières, location de véhicules, consultance, services d'entretien, etc.).

L'approche retenue pour la sélection géographique[170] des entreprises varie selon qu'elles appartiennent à l'un ou l'autre de ces clusters.

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.

---

[168] Lagneaux F. (2004), *Importance économique des ports maritimes flamands: rapport 2002*, BNB, Working Paper n°56 (Document series) et *Importance économique du Port Autonome de Liège: rapport 2002*, BNB, Working Paper n°64 (Document series). Ces rapports sont consultables en ligne: voir www.nbb.be.

[169] 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.

[170] Les zones portuaires dont il est question figurent à l'annexe 2.

Quelques-unes des branches retenues dans l'étude sont présentées au tableau 51 d'après leur classement NACE-Bel, selon l'approche du SEC 95[171]. 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[172] (codes NACE-Bel à 3 positions), permettant de simplifier cette classification, revêt une importance particulière dans l'estimation des effets indirects, étant donné que l'algorithme permettant ces calculs repose sur les données des tableaux des ressources et emplois et des tableaux input-output, dont l'information est précisément répartie par branche SUT à trois positions.

Le schéma suivi pour la présentation sectorielle des résultats correspond ainsi au découpage des branches retenu dans la comptabilité nationale et le détail des chiffres est présenté par secteur afin de permettre une lecture transversale des résultats de l'étude, en établissant certaines comparaisons entre les ports par exemple. Certaines branches ne se retrouvent cependant pas dans tous les ports. C'est le cas notamment de l'industrie de l'automobile, absente du port d'Ostende et du complexe portuaire liégeois.

Le tableau 51 présente, par cluster, quelques branches éligibles pour l'étude des ports, regroupées en secteurs (voir cinquième 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.

Afin de rendre plus lisibles les résultats des entreprises portuaires (cf. point 1.2.3) à l'intérieur du cluster maritime, il a été convenu de les présenter, sur une ligne distincte, sous l'appellation "entreprise portuaire", et ainsi de les isoler du secteur "manutention" (NACE-Bel 63.220, "Services annexes des transports par eau") auquel la plupart appartiennent d'après la classification NACE-Bel des comptes nationaux. Ces entreprises sont en effet en charge du développement et de l'aménagement des installations portuaires. Leurs compétences vont ainsi bien au-delà de la seule gestion de terminaux, tandis que l'activité "manutention" se voit de plus en plus confiée à des sociétés privées.

TABLEAU 51 CLUSTERS ET SECTEURS

Clusters	NACE-Bel	Zone géographique retenue	Description des branches d'activité éligibles[173]	Secteurs
Maritime	05.01	tout le territoire	Pêche	Pêche
	15.201	stricte	Transformation et conservation de poisson et afbrication de produits frais à base de poisson	Pêche
	15.202	stricte	Production de poisson surgelé et de produits à base de poisson	Pêche
	35.11	tout le territoire	Construction et réparation de navires	Construction et réparation navales
	45.241	stricte	Travaux de dragage	Aménagements portuaires et dragage
	45.242	stricte	Autres travaux maritimes et fluviaux	Aménagements portuaires et dragage
	51.9	stricte	Autres commerces de gros	Commerce portuaire
	61.1	tout le territoire	Transports maritimes et côtiers	Armateurs
	61.2	tout le territoire	Transports fluviaux	Armateurs
	63.111	tout le territoire	Manutention portuaire	Manutention
	63.112	stricte	Autre manutention	Manutention
	63.121	stricte	Entreposage frigorifique	Manutention
	63.122	stricte	Autre entreposage	Manutention
	63.220	tout le territoire	Services annexes des transports par eau	Manutention
	(63.220[174])	stricte	(Services annexes des transports par eau)	Entreprise portuaire
	63.401	large	Agences d'expédition	Agents maritimes et expéditeurs

[171] Voir aussi Eurostat (1995), "Système européen des comptes nationaux et régionaux", Communauté européenne. La classification NACE-Bel a été revue pour la Belgique en 2003 (Rév. 1.1). La liste complète des branches NACE-Bel retenues pour l'étude figure à l'annexe 3.

[172] *Supply and Use Table* ou Tableau Emploi-Ressource, nécessaire à la construction du tableau input-output (IOT).

[173] 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 avec, pour chaque branche NACE-Bel à cinq positions, la mention des ports concernés.

[174] Les comptes nationaux classent les entreprises portuaires dans la branche 63.220 "Services annexes des transports par eau".

Clusters	NACE-Bel	Zone géographique retenue	Description des branches d'activité éligibles[173]	Secteurs
	63.402	large	Affrètement	Agents maritimes et expéditeurs
	63.403	tout le territoire	Agences maritimes	Agents maritimes et expéditeurs
	63.404	stricte	Agences en douane	Agents maritimes et expéditeurs
	63.405	stricte	Intermédiaires du transport	Agents maritimes et expéditeurs
	63.406	stricte	Autres activités annexes de l'organisation du transport de fret	Agents maritimes et expéditeurs
	71.22	tout le territoire	Location de navires	Armateurs
	75.22	stricte	Défense (Force navale)	Secteur public
Non maritime				
Commerce	50	stricte	Commerce et réparation de véhicules automobiles et de motocycles; commerce de détail de carburants	Commerce
	51 *	stricte	Commerce de gros et intermédiaires du commerce, à l'exclusion du commerce en véhicules automobiles et motocycles	Commerce
	52	stricte	Commerce de détail, à l'exclusion du commerce de véhicules automobiles et motocycles	Commerce
Industrie	14	stricte	Autres industries extractives	Autres industries
	15 *	stricte	Industries alimentaires	Industrie de l'alimentation
	17	stricte	Industrie textile	Autres industries
	20	stricte	Travail du bois et fabrication d'articles en bois, liège, vannerie et sparterie	Autres industries
	21	stricte	Industrie du papier et du carton	Autres industries
	22	stricte	Édition, imprimerie, reproduction	Autres industries
	23	stricte	Cokéfaction, raffinage et industries nucléaires	Industrie pétrolière
	24	stricte	Industrie chimique	Industrie de la chimie
	25	stricte	Industrie du caoutchouc et des plastiques	Industrie de la chimie
	26	stricte	Fabrication d'autres produits minéraux non métalliques	Industrie de la construction
	27	stricte	Métallurgie	Industrie de la métallurgie
	28	stricte	Travail des métaux	Industrie de la métallurgie
	29	stricte	Fabrication de machines et équipements	Industrie de la métallurgie
	31 à 33	stricte	Fabrication d'équipements électriques et électroniques	Industrie des équipements électroniques
	34	stricte	Construction et assemblage de véhicules automobiles, de remorques et de semi-remorques	Industrie de l'automobile
	35 *	stricte	Fabrication d'autres matériels de transport	Autres industries
	37	stricte	Récupération de matières recyclables	Autres industries
	40	stricte	Production et distribution d'électricité, de gaz, de vapeur et d'eau chaude	Industrie de l'énergie
	45 *	stricte	Construction	Industrie de la construction
Transports terrestres	60.1	stricte	Transports ferroviaires	Autres transports terrestres
	60.242	stricte	Transports routiers de marchandises	Transport routier
	60.3	stricte	Transports par conduites	Autres transports terrestres
Autres services logistiques	63.21	stricte	Services annexes des transports terrestres	Autres services
	66	stricte	Assurance	Autres services
	67	stricte	Auxiliaires financiers	Autres services
	70	stricte	Activités immobilières	Autres services
	71 *	stricte	Location sans opérateur	Autres services
	74	stricte	Autres services fournis aux entreprises	Autres services
	75 *	stricte	Administration publique, services collectifs et sécurité sociale obligatoire	Secteur public
	90	stricte	Assainissement, voirie et gestion des déchets	Autres services

Source: BNB.

Une règle uniforme est d'application pour la sélection des entreprises de la population: 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 population[175], l'appartenance géographique à la zone portuaire est déterminante. Toutes les entreprises situées dans la zone portuaire stricte sont reprises dans la population, pourvu qu'elles appartiennent à une branche présentant un intérêt pour l'étude. La définition de la zone portuaire stricte est rappelée à l'annexe 2 et la liste exhaustive des branches NACE-Bel retenues est présentée à l'annexe 3.

Les entreprises du cluster maritime présentent un lien fonctionnel immédiat avec l'activité du port, mais ne sont pas toujours 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 troisième colonne du tableau 51):

- la zone portuaire au sens strict correspond à la définition des zones portuaires rappelée à l'annexe 2 et reposant sur le relevé *in extenso* des codes postaux et rues concernés;
- la zone portuaire au sens large se réfère à la codification géographique de l'INS[176], dont les codes couvrent un territoire plus large que les codes postaux;
- les entreprises de quelques branches maritimes peuvent être sélectionnées sur tout le territoire national, étant donné que leur seule définition permet de les relier à l'activité portuaire. Il s'agit de branches directement liées à l'activité des ports de mer. Leurs résultats sont donc répartis entre ceux-ci, à l'aide de la clé de répartition de la VA par branche[177]. Quant aux ports intérieurs, selon les cas, certaines de ces activités leur sont attribuées. C'est le cas des autorités portuaires et de sociétés comme les Magasins Généraux de Liège, de Meuse et Sambre et de la Somef, pour reprendre le cas particulier du complexe portuaire liégeois.

Pour les entreprises "multi-arrondissements", comme Electrabel par exemple, 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, quoique marginal depuis l'adoption de la méthodologie (rapport 2002), est requis pour toute entreprise dont les données individuelles ne sont pas disponibles auprès de la Centrale des bilans ou dans les comptes nationaux[178].

Une fois la sélection réalisée, une vérification d'ensemble est effectuée. Celle-ci tient compte d'autres sources d'informations, comme les contacts au sein des instances portuaires, l'annuaire du Lloyd, etc.

---

[175] En 2004, les entreprises non maritimes représentaient 57,1 p.c. de la population étudiée (total des cinq ports), 79,4 p.c. de la VA et 72,9 p.c. de l'emploi. À Gand et de Liège, ports industriels par excellence, la proportion du nombre d'entreprises non maritimes s'est établie à 94,2 et 98 p.c. de leur population respective.

[176] Institut National de Statistique, actuel Service Public Fédéral Économie - Direction générale Statistique et Information économique.

[177] L'ensemble des données relatives aux entreprises maritimes établies hors des zones portuaires est réparti par port selon cette clé. Celle-ci est calculée, pour chaque année et chaque branche, à partir du rapport entre la VA directe réalisée dans un port donné et la VA réalisée au total dans l'ensemble des ports maritimes. La ligne "Hors des ports" mentionnée dans les tableaux des points 2.1.1, 2.1.2 et 2.1.3 rassemble ces données, qui sont ensuite réparties respectivement dans les tableaux de la VA, de l'emploi et de l'investissement des paragraphes 2.2 à 2.5 à la ligne intitulée "Répartition (p.m.)".

[178] Pour les entreprises publiques, les grandes entreprises jouant un rôle déterminant dans l'activité portuaire -SNCB et Electrabel, entre autres- et les entreprises portuaires ne déposant pas de comptes à la Centrale des bilans, la récolte de données s'effectue par le biais d'enquêtes. Celles-ci portent sur le nombre d'ETP, les frais de personnel et les investissements réalisés au cours de l'année. La VA de ces entreprises est ensuite, dans le cas des entreprises publiques, calculée à partir des frais de personnel. À ce dernier montant est appliqué un pourcentage de correction calculé à partir du rapport entre la VA du secteur public et les salaires des employés de ce secteur. Source: ICN.

2 Effets directs

L'étude se concentre tout d'abord sur l'analyse de l'activité propre aux entreprises de la population, soit de leurs effets directs. La présente livraison concerne les chiffres de 2004, avec une mise à jour des données récoltées sur l'ensemble de la période[179].

Les calculs portent essentiellement sur les indicateurs économiques suivants, relatifs à l'activité de l'ensemble des entreprises de la population et portant sur l'examen d'une série de rubriques[180] du bilan et du compte de résultats:

- 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 (rubriques 62 et 617 des comptes annuels), des amortissements et réductions de valeur (rubriques 630 et 631/4), des provisions pour risques et charges (rubrique 635/7), de certaines charges d'exploitation et du résultat d'entreprise -bénéfice (rubrique 70/64 en +) ou perte (rubrique 64/70 en -) d'exploitation-, moins les subsides d'exploitation (rubrique 740). La VA d'une entreprise, résumée par la rubrique 9800, donne une indication de sa contribution à la richesse -le PIB- du pays, de la région, etc.;
- L'emploi salarié: il s'agit du personnel salarié actif dans les entreprises de la population sous revue. Est présentée l'évolution, au cours de l'exercice, de l'effectif moyen, lequel est calculé en équivalents temps plein -ETP- (rubrique 9087);
- 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 (rubrique 8169). Dans certains cas (exercice ne correspondant pas à l'année calendrier, fusions, acquisitions, etc.), des chiffres corrigés sont retenus, selon une méthode propre aux comptes nationaux, qui retient la rubrique 83 de la TVA.

L'évolution de la VA et de l'investissement est mentionnée à **prix constants** pour les totaux de la VA et de l'investissement à titre d'information. Deux déflateurs distincts sont pour ce faire utilisés. En 2004, ils se sont établis à respectivement 107,8 p.c. aux prix de 2000 et 102,3 p.c. aux prix de 2003 pour la VA. En ce qui concerne l'investissement, ils étaient alors de respectivement 102 p.c. aux prix de 2000 et 100,8 p.c. aux prix de 2003[181].

L'étude présente ensuite, pour les années 2002 à 2004, quelques-unes des dernières évolutions sociales et financières dans les ports étudiés. Ces deux points de l'analyse sont envisagés en deux parties, la première concernant les ports maritimes flamands et la seconde le complexe portuaire liégeois. Ils portent l'un comme l'autre sur un *échantillon constant,* lequel regroupe toutes les sociétés ayant déposé leurs comptes en 2002, 2003 et 2004, et remplissant certaines conditions de qualité pour les rubriques concernées[182].

Représentativité des échantillons constants:

- Pour l'ensemble des cinq ports à l'étude, l'échantillon constant du bilan social comporte 1.830 entreprises, soit 56 p.c. de la population totale envisagée en 2004, qui en compte 3.268. De cet échantillon constant, 802 entreprises, soit 43,8 p.c., ont déposé leurs comptes suivant le schéma complet. En nombre d'ETP concernés, l'échantillon constant du bilan social représente 90,7 p.c. de la main-d'œuvre des cinq ports étudiés[183], tandis que les entreprises ayant déposé leurs comptes suivant le schéma complet en représentent 83,3 p.c.
- L'échantillon constant retenu pour l'étude des ratios financiers de l'ensemble des cinq ports, réunit quant à lui 2.271 entreprises, soit 69,5 p.c. de la population totale. En nombre d'ETP concernés, il s'agit de 82,4 p.c. de la main-d'œuvre des cinq ports étudiés.

---

179 À l'occasion de l'extraction de données 2004 réalisée en mars 2006, une mise à jour a pu être faite des chiffres des années précédentes. Les principales adaptations ont été entreprises pour 2003, la proportion d'entreprises ayant effectivement déposé leurs comptes annuels de 2003 avoisinant alors les 100 p.c.

180 Voir aussi tableau 52 de la présente annexe.

181 La référence pour le calcul de la VA à prix constants est le déflateur de la VA brute (B1g, soit le PIB sans l'effet de l'impôt et des subventions sur les produits). Pour le calcul de l'investissement à prix constants, on retient le déflateur de la formation brute de capital fixe des entreprises. Il s'agit, dans les deux cas, de données nationales pour la Belgique (source: ICN). Voir aussi www.belgostat.be.

182 Exemple: pour le calcul de la rentabilité, les capitaux propres doivent être strictement positifs et l'ensemble des données correspondre à 12 mois d'exercice.

183 Pour rappel, l'emploi direct des cinq ports totalise 116.738 ETP.

- L'étude du bilan social met en évidence, par l'étude d'une quarantaine de rubriques, les trois dimensions suivantes relatives à l'évolution des ressources humaines au cours de l'exercice: le type de contrat, les entrées et les sorties de personnel et la formation.

- L'analyse des ratios financiers est réalisée pour chaque port individuellement. Ils 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 et en suivant l'approche par la moyenne des données globalisées. Cette approche est également retenue en vue de la comparaison de ces résultats financiers avec ceux de l'ensemble des sociétés non financières auxquels il est fait référence à titre d'information[184]. Cette analyse est complétée par un paragraphe à propos de la santé financière des entreprises des clusters maritime et non maritime. Un modèle de prévision de défaillance d'entreprises développé par la Banque[185] est utilisé à cette fin. Ce point est présenté, comme pour l'étude du bilan social, en deux volets: l'un relatif à l'ensemble des ports maritimes flamands et l'autre au complexe portuaire liégeois.

  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: rubrique 70/67 (ou 67/70 en négatif) / rubrique 10/15.
  - 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): [rubriques 3 + 40/41 + 50/53 + 54/58 + 490/1] / [rubriques 42/48 + 492/3]. 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: rubrique 10/15 / rubrique 10/49.

  Le modèle de prévision de défaillance s'applique aux entreprises de l'échantillon constant employant plus de cinq travailleurs: il s'agit donc d'un échantillon plus petit que celui auquel s'applique l'étude des ratios financiers: il comporte, pour les cinq ports, 1.103 entreprises en 2004, soit 33,8 p.c. de la population de l'échantillon constant définie pour l'étude des ratios. Mais en termes d'effectifs concernés, il s'agit de 85,4 p.c. de la main-d'œuvre des cinq ports à 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. Le modèle économétrique utilisé 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 correspond aux entreprises saines, dont la probabilité de défaillance dans les trois ans est pratiquement nulle;
  - la classe 2 rassemble les entreprises neutres, dont la probabilité de défaillance dans les trois ans est comparable à la moyenne;
  - la classe 3 regroupe les entreprises en difficultés, dont la probabilité de défaillance dans les trois ans est de 3 à 4 fois supérieure à la moyenne;
  - et la classe 4 rassemble les entreprises en grandes difficultés, dont la probabilité de défaillance dans les trois ans est de plus de 10 fois supérieure à la moyenne.

---

[184] Dans Vivet D. (2005), les deux méthodes du ratio médian et de la globalisation ont été utilisées. 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.

[185] Voir également Vivet D. (2005).

Cette classification doit être considérée 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[186].

L'ensemble de données économiques susmentionnées est compilé à partir des comptes déposés par les entreprises à la Centrale des bilans. La liste complète des différentes rubriques est reprise en fin d'annexe 1, au tableau 52. Mais ces comptes ne concernent le plus souvent que le bilan et les résultats de l'entreprise dans son ensemble et non de ses différents sièges. C'est la raison pour laquelle l'emploi des entreprises multi-arrondissements (cf. supra) est réparti entre ces dernières en fonction des données fournies pour chaque entreprise 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 l'aide de la clé de répartition de l'emploi par succursale. La répartition des chiffres du bilan social et des ratios financiers suit la même logique. Les données de l'ICN nécessaires à cette fin ont été mises à jour pour l'année 2003. C'est l'une des raisons des modifications de résultats présentés dans cette étude pour certaines grandes entreprises en 2003.

Les données relatives à la VA, l'emploi et l'investissement des entreprises ou administrations publiques (Régions, administration des douanes, pompiers, etc.), pour lesquelles aucun compte n'est disponible à la Centrale des bilans, sont récoltées par le biais d'enquêtes (cf. supra). Le secteur public n'est pas présenté dans le chapitre relatif au complexe portuaire liégeois. La raison principale en est l'absence de données relatives aux personnels du MET et des autres instances publiques. À la différence de ceux du PAL, ces employés sont en général affectés de manière ponctuelle à l'aménagement ou à l'entretien du port, ce qui rend leur contribution difficilement quantifiable. Quant aux montants d'investissement retenus pour le compte de la Région flamande, ils ne comprennent pas les frais relatifs au décret portuaire, ni ceux correspondant aux expropriations ou aux travaux relatifs à l'amélioration de l'accessibilité maritime[187].

3 Effets indirects

Les données de l'ICN[188] permettent d'estimer les effets indirects de l'ensemble de l'activité portuaire sur l'économie belge. Les entreprises de la population génèrent en effet de la VA et de l'emploi indirects en amont, par le biais des prestations qu'effectuent leurs sous-traitants. Le calcul repose, pour chaque année, sur trois types de données:

- la part représentée par la population étudiée dans chaque branche SUT (NACE-Bel à trois positions) au niveau national;
- les données nationales de la VA et de l'emploi;
- les relations inter-branches déduites des SUT (1999, 2000, 2001 et 2002) et/ou renseignées par les IOT de 1995 et 2000. Il s'agit ici également de données nationales.

Une fois ces estimations faites par branche SUT, la somme de la VA et de l'emploi indirects est facilement obtenue pour l'ensemble des ports étudiés[189], somme qu'il convient ensuite de répartir par secteur et par port. Cette répartition respecte, pour chaque année, l'importance de chaque port dans ces SUT (du point de vue de la VA et de l'emploi directs). 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 montant total des effets indirects. Ce total, pour la VA et l'emploi, est donné à titre indicatif pour chaque année, et tient également compte de l'emploi indirect exercé

[186] Pour de plus amples informations, se reporter à Vivet D. (2005).

[187] Cela explique pourquoi les montants d'investissement retenus dans cette étude sont inférieurs à ceux présentés dans Vlaamse Havencommissie (2005).

[188] Les tableaux des ressources et des 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 tableaux et qui correspondent aux codes NACE-Bel à trois positions. Pour l'estimation des effets indirects, ce sont les derniers chiffres publiés par l'ICN (SUT de 1999, 2000, et les SUT mis à jour pour 2001 et 2002) et par le Bureau fédéral du Plan (Tableaux entrées-sorties ou IOT de 1995 et 2000) qui sont utilisés pour chaque année. À l'annexe 5, le détail de ces résultats est présenté par secteur pour les années 1999, 2000, 2001 et 2002.

[189] Deux calculs distincts sont faits, l'un pour les ports maritimes flamands, l'autre pour le complexe portuaire liégeois.

par les indépendants. L'impact économique global de l'activité portuaire peut alors 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. 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 dans le bassin liégeois 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 le résultat que pour la totalité des secteurs, dans le corps du rapport. Une présentation plus détaillée par secteur est proposée à l'annexe 5, pour 1999, 2000, 2001 et 2002, années pour lesquelles les tableaux des ressources et des emplois (SUT) sont publiés par les comptes nationaux. La méthodologie de ces calculs est détaillée dans le Working Paper n°67[190]. 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 SUT donne des résultats meilleurs que l'IOT, moins fréquemment mis à jour mais plus précis. Par mesure de prudence, une approche mixte a été retenue: l'estimation des effets indirects se base donc sur la moyenne entre les résultats obtenus par le SUT et par l'IOT, selon l'approche des coefficients techniques et celle des taux de dépendance (moyenne de quatre chiffres). La marge d'erreur est limitée mais, s'agissant d'estimations, l'interprétation de ces chiffres requiert la plus grande prudence. Les valeurs fournies par cette approche mixte sont en moyenne plus élevées que celles obtenues par l'application exclusive 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 en 2000, année pour laquelle toutes les informations - SUT et IOT- sont disponibles. L'algorithme et les hypothèses qui sous-tendent l'ensemble de ces calculs ont été développés à l'annexe 1 du rapport 2002.

Les chiffres des effets indirects ont été revus sur toute la période (étant donné les adaptations des chiffres des effets directs), et en particulier pour les années 2001 à 2004, suite à la mise à jour des SUT de 2001 et 2002 par les comptes nationaux[191]. Les données utilisées pour l'estimation de l'emploi indirect sont, au départ, exprimées en nombre de personnes occupées, de même que le résultat de ces calculs. Or, l'emploi direct est, lui, exprimé en équivalents temps plein (ETP) depuis la collecte de données. Par souci de cohérence et afin d'établir certaines comparaisons, la conversion du résultat de l'emploi indirect en ETP est réalisée en appliquant un facteur d'équivalence qui correspond au rapport du nombre d'heures ouvrées annuellement en moyenne par employé sur le nombre d'heures ouvrées annuellement par ETP. En 2004, ce facteur d'équivalence, recalculé en mars 2006 par les auteurs du Bilan social 2004[192], est de 0,8972. Un employé belge travaille donc en moyenne, compte tenu des différents régimes à temps partiel, l'équivalent de 89,72 p.c. d'un temps plein.

---

190 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).

191 Précisions dans les comptes nationaux.

192 Heuse P. et Ph. Delhez (2005).

TABLEAU 52 RUBRIQUES ÉTUDIÉES

Rubrique	Source	Définition	Utilisation dans l'étude
10/15	CB	Capitaux propres	RA
10/49	CB	Total du passif	RA
1001	CB	Travailleurs inscrits au régistre du personnel au cours de l'exercice : nombre moyen de travailleurs (temps plein)	BS
1002	CB	Travailleurs inscrits au régistre du personnel au cours de l'exercice : nombre moyen de travailleurs (temps partiel)	BS
1003	CB	Travailleurs inscrits au régistre du personnel au cours de l'exercice : nombre moyen de travailleurs (total)	BS
1011	CB	Travailleurs inscrits au régistre du personnel au cours de l'exercice : nombre effectif d'heures prestées (temps plein)	BS
1012	CB	Travailleurs inscrits au régistre du personnel au cours de l'exercice : nombre effectif d'heures prestées (temps partiel)	BS
1013	CB	Travailleurs inscrits au régistre du personnel au cours de l'exercice : nombre effectif d'heures prestées (total)	BS
1021	CB	Travailleurs inscrits au régistre du personnel au cours de l'exercice : frais de personnel (temps plein)	BS
1022	CB	Travailleurs inscrits au régistre du personnel au cours de l'exercice : frais de personnel (temps partiel)	BS
1023	CB	Travailleurs inscrits au régistre du personnel au cours de l'exercice : frais de personnel (total)	BS
1051	CB	Travailleurs inscrits au régistre du personnel à la date de clôture de l'exercice : nombre de travailleurs (temps plein)	BS
1052	CB	Travailleurs inscrits au régistre du personnel à la date de clôture de l'exercice : nombre de travailleurs (temps partiel)	BS
1053	CB	Travailleurs inscrits au régistre du personnel à la date de clôture de l'exercice : nombre de travailleurs (total)	BS
1201	CB	Travailleurs inscrits au régistre du personnel à la date de clôture de l'exercice : hommes (temps plein)	BS
1202	CB	Travailleurs inscrits au régistre du personnel à la date de clôture de l'exercice : hommes (temps partiel)	BS
1203	CB	Travailleurs inscrits au régistre du personnel à la date de clôture de l'exercice : hommes (total)	BS
1211	CB	Travailleurs inscrits au régistre du personnel à la date de clôture de l'exercice : femmes (temps plein)	BS
1212	CB	Travailleurs inscrits au régistre du personnel à la date de clôture de l'exercice : femmes (temps partiel)	BS
1213	CB	Travailleurs inscrits au régistre du personnel à la date de clôture de l'exercice : femmes (total)	BS
1323	CB	Travailleurs inscrits au régistre du personnel à la date de clôture de l'exercice : ouvriers (total)	BS
1343	CB	Travailleurs inscrits au régistre du personnel à la date de clôture de l'exercice : employés (total)	BS
1501	CB	Personnel intérimaire et personnes mises à la disposition de l'entreprise : nombre moyen de personnes occupées (personnel intérimaire)	BS
1502	CB	Personnel intérimaire et personnes mises à la disposition de l'entreprise : nombre moyen de personnes occupées (personnes mises à la disposition de l'entreprise)	BS
1511	CB	Personnel intérimaire et personnes mises à la disposition de l'entreprise : nombre effectif d'heures prestées (personnel intérimaire)	BS
1512	CB	Personnel intérimaire et personnes mises à la disposition de l'entreprise : nombre effectif d'heures prestées (personnes mises à la disposition de l'entreprise)	BS
1521	CB	Personnel intérimaire et personnes mises à la disposition de l'entreprise : frais pour l'entreprise (personnel intérimaire)	BS
1522	CB	Personnel intérimaire et personnes mises à la disposition de l'entreprise : frais pour l'entreprise (personnes mises à la disposition de l'entreprise)	BS
2053	CB	Nombre de travailleurs inscrits au registre du personnel au cours de l'exercice (total)	BS
2103	CB	Nombre de travailleurs inscrits au registre du personnel au cours de l'exercice : contrat à durée indéterminée (total)	BS
2203	CB	Nombre de travailleurs inscrits au registre du personnel au cours de l'exercice : hommes : primaire (total)	BS
2213	CB	Nombre de travailleurs inscrits au registre du personnel au cours de l'exercice : hommes : secondaire (total)	BS
2223	CB	Nombre de travailleurs inscrits au registre du personnel au cours de l'exercice : hommes : supérieur non universitaire (total)	BS
2233	CB	Nombre de travailleurs inscrits au registre du personnel au cours de l'exercice : hommes : universitaire (total)	BS
2303	CB	Nombre de travailleurs inscrits au registre du personnel au cours de l'exercice : femmes : primaire (total)	BS
2313	CB	Nombre de travailleurs inscrits au registre du personnel au cours de l'exercice : femmes : secondaire (total)	BS
2323	CB	Nombre de travailleurs inscrits au registre du personnel au cours de l'exercice : femmes : supérieur non universitaire (total)	BS
2333	CB	Nombre de travailleurs inscrits au registre du personnel au cours de l'exercice : femmes : universitaire (total)	BS
3	CB	Stocks et commandes en cours d'exécution	RA
3053	CB	Nombre de travailleurs dont la date de fin de contrat a été inscrite au registre du personnel au cours de l'exercice (total)	BS
3103	CB	Nombre de travailleurs dont la date de fin de contrat a été inscrite au registre du personnel au cours de l'exercice : contrat à durée indéterminée (total)	BS
3403	CB	Nombre de travailleurs dont la date de fin de contrat a été inscrite au registre du personnel au cours de l'exercice : pension (total)	BS
3413	CB	Nombre de travailleurs dont la date de fin de contrat a été inscrite au registre du personnel au cours de l'exercice : prépension (total)	BS
3423	CB	Nombre de travailleurs dont la date de fin de contrat a été inscrite au registre du personnel au cours de l'exercice : licenciement (total)	BS
3433	CB	Nombre de travailleurs dont la date de fin de contrat a été inscrite au registre du personnel au cours de l'exercice : autre motif (total)	BS
40/41	CB	Créances à un an au plus	RA
42/48	CB	Dettes à un an au plus	RA

Rubrique	Source	Définition	Utilisation dans l'étude
490/1	CB	Comptes de régularisation (actif)	RA
492/3	CB	Comptes de régularisation (passif)	RA
50/53	CB	Placements de trésorerie	RA
54/58	CB	Valeurs disponibles	RA
5801	CB	Total des initiatives en matière de formation des travailleurs à charge de l'employeur : nombre de travailleurs concernés : hommes	BS
5802	CB	Total des initiatives en matière de formation des travailleurs à charge de l'employeur : nombre d'heures de formation suivies : hommes	BS
5803	CB	Total des initiatives en matière de formation des travailleurs à charge de l'employeur : coût pour l'entreprise : hommes	BS
5811	CB	Total des initiatives en matière de formation des travailleurs à charge de l'employeur : nombre de travailleurs concernés : femmes	BS
5812	CB	Total des initiatives en matière de formation des travailleurs à charge de l'employeur : nombre d'heures de formation suivies : femmes	BS
5813	CB	Total des initiatives en matière de formation des travailleurs à charge de l'employeur : coût pour l'entreprise : femmes	BS
617	CB	Personnel intérimaire et personnes mises à la disposition de l'entreprise : Frais pour l'entreprise	VA
62	CB	Rémunérations, charges sociales et pensions	VA
630	CB	Amortissements et réductions de valeur sur frais d'établissement, sur immobilisations incorporelles et corporelles	VA
631/4	CB	Réductions de valeur sur stocks, sur commandes en cours d'exécution et sur créances commerciales	VA
635/7	CB	Provisions pour risques et charges	VA
64/70	CB	Perte d'exploitation	VA
640/8	CB	Autres charges d'exploitation	VA
649	CB	Charges d'exploitation portées à l'actif au titre de frais de restructuration	VA
67/70	CB	Perte de l'exercice	RA
70/64	CB	Bénéfice d'exploitation	VA
70/67	CB	Bénéfice de l'exercice	RA
740	CB	Subsides d'exploitation et montants compensatoires obtenus des pouvoirs publics	VA
8169	CB	Acquisitions, y compris la production immobilisée	INV
9087	CB	Travailleurs inscrits au régistre du personnel : effectif moyen du personnel calculé en équivalents temps plein	EMP
9097	CB	Personnel intérimaire et personnes mises à la disposition de l'entreprise : nombre moyen calculé en équivalents temps plein	EMP
9800	CB	Valeur ajoutée	VA
83	CN	Montants d'nvestissement mentionnés dans les déclarations de TVA	INV

Légende :

CB	Centrale des bilans
CN	Comptes nationaux
VA	Valeur ajoutée
EMP	Emploi
INV	Investissement
RA	Ratios
BS	Bilan social

Source: BNB.

ANNEXE 2: ZONES PORTUAIRES ET RÉSEAU FLUVIAL BELGE

ANNEXE 2 A : ZONES PORTUAIRES FLAMANDES

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

Plan des ports

Chaque zone portuaire considérée dans l'étude a été définie en conformité avec l'A.R. de 1993, et tient compte de manière précise des communes et des rues la composant[193].

Port d'Anvers: Plan détaillé et informations sur www.portofantwerp.be
Port de Gand: Plan détaillé et informations sur www.havengent.be
Port d'Ostende: Plan détaillé et informations sur www.portofoostende.be
Port de Zeebrugge: Plan détaillé et informations sur www.zeebruggeport.be

[193] Voir définitions *in extenso* présentées au rapport 2003.

Haven van Antwerpen - Port d'Anvers - Port of Antwerp

Source - Bron: Havenbedrijf Antwerpen.
Copyright De Lloyd

Haven van Gent - Port de Gand - Port of Ghent

Bron - Source: Havenbedrijf Gent GAB.

Haven van Oostende - Port d'Ostende - Port of Ostend

Source - Bron: AG Haven Oostende.

Haven van Zeebrugge - Port de Zeebrugge - Port of Zeebrugge

PLAN VAN DE HAVEN

01 Pas van het Zand
02 Wielingendok
03 Albert II-dok
04 Brittanniadok
05 Pierre Vandammesluis
06 Verbindingsdok
07 Noordelijk Insteekdok
08 Zuidelijk Kanaaldok
09 Visartsluis
10 Boudewijnkanaal
11 Ontworpen Noorderkanaal
12 Prins Albertdok
13 Prins Filipsdok
14 Oud-Ferrydok
15 Leopoldkanaal (Afleidingskanaal)
16 Schipdonkkanaal (Afleidingskanaal)

21 Westdam
22 Oostdam
23 L.N.G.-dam
24 Leopold II-dam
25 Marinebasis

ROLL-ON/ROLL-OFF BEHANDELING

30 Toyota Terminal
31 C.T.O. - Hessenatie Terminal
32 Sea-Ro Terminal (Wielingendok-StoraEnso)
33 P&O Ferries Terminal
34 Superfast Terminal
35 Sea-Ro Terminal (Zweedse Kaai)
36 Sea-Ro Terminal (Hermeskaai - Brittanniaterminal - Minervaplein)
37 Sea-Ro Terminal (Canadaterminal)
38 CdmZ
39 Wallenius Wilhelmsen Terminal
40 Sea-Ro Terminal
41 C.T.O. Terminal
42 C.T.O. Terminal
43 Roro terminal
44 Ontworpen roro terminals

CONTAINERBEHANDELING

45 Container Terminal Albert II-dok Zuid
46 Ocean Container Terminal Hessenatie Zeebrugge
47 Ontworpen container terminal

STUKGOEDBEHANDELING

51 Polyvalente terminal C.T.O.
52 Fruitterminal B.N.F.W. (Sea-Invest)
53 Flanders Cold Center (Sea-Invest)
54 Tropicana

BULKBEHANDELING

61 L.N.G.- terminal (Fluxys)
62 Tameco
63 Nieuwpoortse Handelsmaatschappij (zand en grint terminal)
64 Alzagri (zand en grint terminal)
65 Seaport Shipping & Trading
66 Minne Port Services
67 Hanson (zand en grint terminal)
68 Nieuwpoortse Handelsmaatschappij

DISTRIBUTIE (gas)

71 Zeepipe-terminal (Statoil)
72 Interconnector-terminal (Interconnector Baczee)
73 Piekbesnoeiingsinstallatie (Fluxys)

DISTRIBUTIE (andere)

75 Transportzone Zeebrugge (T.Z.Z.)
76 Bridgestone - Firestone
77 European Fish Centre (E.F.C.) (Zeebrugse Visveiling ZV)

Geplande havenzone
Bestaande waterwegen of dokken
Waterwegen en dokken in uitvoering of gepland
Woonzones
Wegenis
Spoorwegen
Aardgaspijpleiding
Wind turbines
Radartoren
Gebouwen
Steigers
Afbakening havengebied

Bron - Source: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen.

ANNEXE 2 B : ZONE PORTUAIRE LIÉGEOISE[194]

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

La zone portuaire regroupe, d'ouest en est, les vingt-neuf ports publics que compte le PAL: Statte, Tihange, Ampsin, Amay, Ombret, Hermalle-sous-Huy, Engis, Ehein, Semeries, Flémalle, Ivoz-Ramet, Seraing, Jemeppe, Ougrée, Sclessin, Renory, Ardennes, port des Yachts, Croisiers-Cheravoie, Van Beneden, Coronmeuse, Eclatement, Île 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 la gestion de la plate-forme trimodale de Hermalle-sous-Argenteau a été confiée au PAL. Avant cette date, les ports publics gérés par le PAL s'étendaient au total sur 262 ha et comprenaient 22 km de quais le long de la Meuse et du Canal Albert. Il s'agit désormais de 359 ha et de 26 km de quais.

À ces infrastructures publiques, qui passent par les douze communes reprises sur la carte ci-dessous (entre Statte et Lanaye, distantes d'environ 50 km), s'ajoutent une série de quais privés: Bouygues Béton Amay, Carmeuse, CBR, Cockerill Mécanique Prestations, Cockerill Sambre, CTB, Dumont Wautier, Electrabel, la Gravière d'Amay, Holcim, Imerys Belgique, le groupe Portier (Gravibéton, Prefer, Eucotrans, Terminal E.C.E.), Prayon et la Raffinerie Tirlemontoise.

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

Havencomplex van Luik - Complexe portuaire liégeois - Liège port complex

Source - Bron: Port Autonome de Liège.

[194] Plan détaillé et informations sur www.liege.port-autonome.be.

ANNEXE 2 C : RÉSEAU FLUVIAL BELGE

Bron - Source: Promotie Binnenvaart Vlaanderen.

ANNEXE 3: LISTE DES BRANCHES NACE-BEL[195]

TABLEAU 53 LISTE DES BRANCHES (CODES NACE-BEL)

Suttak	NACE-BEL	Cluster	Secteur	AN	GN	OO	ZB	LG	Définition
05A1	05010	MA	VI	*		*	*		Pêche
14A1	14211	IN	AI	*					Extraction de sables
14A1	14212	IN	AI					*	Extraction de graviers
14A1	14300	IN	AI	*		*			Extraction de minéraux pour l'industrie chimique et d'engrais naturels
14A1	14500	IN	AI		*				Autres activités extractives n.d.a.
15A1	15131	IN	VO	*	*	*	*		Production de produits frais à base de viande et de conserves de viande
15B1	15201	MA	VI		*	*	*		Transformation et conservation de poisson et fabrication de produits frais à base de poisson
15B1	15202	MA	VI			*	*		Production de poisson surgelé et de produits à base de poisson
15C1	15320	IN	VO		*				Préparation de jus de fruits et de légumes
15D1	15420	IN	VO	*	*				Fabrication d'huiles et de graisses raffinées
15E1	15510	IN	VO	*					Fabrication de produits laitiers
15E1	15520	IN	VO	*					Fabrication de glaces de consommation
15F1	15610	IN	VO		*			*	Meuneries
15G1	15710	IN	VO		*		*		Fabrication d'aliments pour le bétail
15H1	15812	IN	VO		*		*		Boulangeries et/ou pâtisseries artisanales
15I1	15830	IN	VO					*	Fabrication de sucre
15I1	15840	IN	VO		*	*	*		Chocolaterie, confiserie
15J1	15890	IN	VO		*				Industries alimentaires n.d.a.
15K1	15910	IN	VO		*				Production de boissons alcooliques distillées
15K1	15980	IN	VO				*		Industrie des eaux minérales et des boissons rafraîchissantes
17A1	17110	IN	AI		*		*		Préparation et filature de fibres de type cotonnier
17A1	17150	IN	AI			*			Moulinage, préparation et filature de la soie et texturation des filaments synthétiques ou artificiels
17B1	17402	IN	AI	*		*			Confection d'autres articles en textile
20A1	20101	IN	AI	*	*	*			Sciage et rabotage du bois
20A1	20102	IN	AI		*				Imprégnation du bois
20A1	20300	IN	AI		*	*		*	Fabrication de charpentes et de menuiseries
20A1	20400	IN	AI	*	*				Fabrication d'emballages en bois
21A1	21121	IN	AI		*		*		Fabrication de papier
21A1	21210	IN	AI	*	*		*		Fabrication de carton ondulé et d'emballages en papier ou en carton
21A1	21250	IN	AI	*					Fabrication d'autres articles en papier ou en carton
22B1	22220	IN	AI	*	*	*	*	*	Autre imprimerie
22B1	22240	IN	AI	*	*	*	*	*	Composition et photogravure
23A1	23200	IN	PE	*	*				Raffinage de pétrole
24A1	24110	IN	CH	*	*				Fabrication de gaz industriels
24A1	24120	IN	CH		*			*	Fabrication de colorants et de pigments
24A1	24130	IN	CH	*	*	*		*	Fabrication d'autres produits chimiques inorganiques de base
24A1	24140	IN	CH	*	*	*		*	Fabrication d'autres produits chimiques organiques de base
24A1	24151	IN	CH		*	*			Fabrication d'engrais
24A1	24152	IN	CH					*	Fabrication de produits azotés associés aux engrais
24A1	24160	IN	CH	*	*		*		Fabrication de matières plastiques de base
24A1	24170	IN	CH	*	*				Fabrication de caoutchouc synthétique
24B1	24200	IN	CH	*	*				Fabrication de produits agrochimiques
24C1	24300	IN	CH	*			*	*	Fabrication de peintures, vernis et encres d'imprimerie
24D1	24410	IN	CH	*					Fabrication de produits pharmaceutiques de base
24D1	24421	IN	CH	*	*				Fabrication de médicaments
24E1	24512	IN	CH	*	*				Fabrication de produits d'entretien et de nettoyage
24E1	24520	IN	CH	*					Fabrication de parfums et cosmétiques
24F1	24620	IN	CH	*	*				Fabrication de colles et gélatines
24F1	24640	IN	CH	*					Fabrication de produits chimiques pour la photographie
24F1	24660	IN	CH	*	*			*	Fabrication de produits chimiques divers

[195] La nomenclature reprise dans cette liste est conforme à la révision de la NACE-Bel intervenue en 2003 (Rév. 1.1).

TABLEAU 53 (SUITE) LISTE DES BRANCHES (CODES NACE-BEL)

25A1	25120	IN	CH	*					Rechapage de pneumatiques
25A1	25130	IN	CH	*	*		*		Fabrication d'autres articles en caoutchouc
25B1	25210	IN	CH					*	Fabrication de plaques, feuilles, tubes et profilés en matières plastiques
25B1	25220	IN	CH	*	*			*	Fabrication d'emballages en matières plastiques
25B1	25240	IN	CH	*	*	*	*	*	Fabrication d'autres articles en matières plastiques
26A1	26110	IN	CS		*		*		Fabrication de verre plat
26A1	26120	IN	CS		*		*		Façonnage et transformation du verre plat
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	26620	IN	CS	*					Fabrication d'éléments en plâtre pour la construction
26D1	26630	IN	CS	*	*	*	*	*	Fabrication de béton prêt à l'emploi
26D1	26640	IN	CS					*	Fabrication de mortiers
26D1	26700	IN	CS		*		*		Travail de la pierre
26D1	26820	IN	CS		*			*	Fabrication de produits minéraux non métalliques n.d.a.
27A1	27100	IN	ME	*	*			*	Sidérurgie et fabrication de ferro-alliages (CECA)
27A1	27220	IN	ME		*		*		Fabrication de tubes en acier
27B1	27310	IN	ME					*	Etirage à froid
27B1	27422	IN	ME	*					Première transformation d'aluminium
27B1	27510	IN	ME			*			Fonderie de fonte
28A1	28110	IN	ME	*	*	*		*	Fabrication de constructions métalliques
28A1	28120	IN	ME		*	*	*		Fabrication de charpentes et menuiseries métalliques
28A1	28210	IN	ME	*	*	*		*	Fabrication de réservoirs, citernes et conteneurs métalliques
28A1	28220	IN	ME	*					Fabrication de radiateurs et de chaudières pour le chauffage central
28A1	28300	IN	ME	*	*			*	Fabrication de générateurs de vapeur
28A1	28401	IN	ME		*		*		Forge
28B1	28510	IN	ME	*	*	*	*	*	Traitement et revêtement des métaux
28B1	28520	IN	ME	*	*	*	*	*	Mécanique générale
28C1	28741	IN	ME	*	*			*	Fabrication de boulons, de vis et d'écrous
28C1	28743	IN	ME	*					Fabrication de ressorts
28C1	28755	IN	ME				*	*	Fabrication d'autres articles métalliques n.d.a.
29A1	29110	IN	ME	*	*		*		Fabrication de moteurs et turbines, à l'exclusion des moteurs pour avions et véhicules à moteur
29A1	29120	IN	ME	*			*		Fabrication de pompes et compresseurs
29B1	29220	IN	ME	*	*		*		Fabrication de matériel de levage et de manutention
29B1	29230	IN	ME	*	*	*	*	*	Fabrication d'équipements aérauliques et frigorifiques industriels
29B1	29241	IN	ME				*		Fabrication d'équipements d'emballage
29B1	29245	IN	ME	*			*		Fabrication d'appareils de filtrage
29B1	29247	IN	ME		*				Fabrication d'autres machines à usage général n.d.a.
29C1	29430	IN	ME				*		Fabrication d'autres machines-outils n.d.a
29C1	29510	IN	ME					*	Fabrication de machines pour la métallurgie
29D1	29710	IN	ME					*	Fabrication d'appareils électroménagers
31A1	31100	IN	MP	*	*		*	*	Fabrication de moteurs, génératrices et transformateurs électriques
31A1	31200	IN	MP	*	*		*		Fabrication de matériel de distribution et de commande électrique
31A1	31501	IN	MP				*		Fabrication de lampes
31A1	31623	IN	MP					*	Fabrication d'autres matériels électriques n.d.a.
32A1	32100	IN	MP		*		*		Fabrication de composants électroniques
32A1	32300	IN	MP		*		*		Fabrication d'appareils de réception, enregistrement ou reproduction du son et de l'image
33A1	33103	IN	MP				*		Fabrication d'articles orthopédiques et de prothèses
33A1	33201	IN	MP	*		*	*		Fabrication d'appareils électriques pour la mesure, la vérification, le contrôle et la navigation
34A1	34100	IN	AU	*	*				Construction et assemblage de véhicules automobiles
34B1	34201	IN	AU	*	*		*		Fabrication de carrosseries et remorques
34B1	34300	IN	AU	*	*				Fabrication de parties et accessoires pour les véhicules à moteur

TABLEAU 53 (SUITE) LISTE DES BRANCHES (CODES NACE-BEL)

35A1	35110	MA	SB	*	*	*	*	*	Construction et réparation de navires
35A1	35120	MA	SB	*		*			Construction et réparation de bateaux de plaisance et de sport
35A1	35200	IN	AI	*		*		*	Construction de matériel ferroviaire roulant
36C1	36630	IN	AI	*	*		*		Autres activités manufacturières n.d.a.
37A1	37100	IN	AI	*	*		*	*	Récupération de matières métalliques recyclables
37A1	37200	IN	AI	*	*	*	*	*	Récupération de matières non métalliques recyclables
40A1	40110	IN	EN	*	*	*	*	*	Production d'électricité
40A1	40130	IN	EN					*	Distribution et commerce d'électricité
40A1	40220	IN	EN				*		Distribution et commerce de combustibles gazeux
45A1	45111	IN	CS	*	*	*	*	*	Démolition d'immeubles
45A1	45112	IN	CS	*	*		*	*	Terrassements
45B1	45211	IN	CS	*	*	*	*	*	Construction de maisons individuelles
45B1	45213	IN	CS	*	*				Construction de bâtiments d'usage industriel, commercial ou agricole
45B1	45214	IN	CS	*	*	*	*	*	Construction de tunnels, ponts, viaducs et similaires
45B1	45215	IN	CS	*	*				Réalisation de canalisations à longue distance, construction de réseaux de télécommunication, construction de lignes de transport d'énergie
45B1	45220	IN	CS	*	*	*		*	Réalisation de charpentes et de couvertures
45C1	45230	IN	CS	*	*	*	*	*	Construction de voies ferrées, chaussées, pistes d'aviation et installations sportives
45C1	45241	MA	CS	*	*	*	*	*	Travaux de dragage
45C1	45242	MA	CS	*	*	*	*		Autres travaux maritimes et fluviaux
45C1	45250	IN	CS	*	*	*	*		Autres travaux de construction
45D1	45310	IN	CS	*	*	*	*	*	Travaux d'installation électrique
45D1	45320	IN	CS	*	*				Travaux d'isolation
45D1	45331	IN	CS	*	*	*	*	*	Installation de systèmes de chauffage, de climatisation et de ventilation
45D1	45332	IN	CS	*		*	*	*	Autres travaux de plomberie
45D1	45340	IN	CS	*			*		Autres travaux d'installation
45E1	45421	IN	CS	*	*	*	*		Menuiserie en bois ou en matières plastiques
45E1	45422	IN	CS	*	*				Menuiserie métallique
45E1	45441	IN	CS	*	*		*	*	Peinture
45E1	45500	IN	CS		*		*		Location avec opérateur de matériel de construction
50A1	50101	CO	CO	*	*	*	*	*	Commerce de gros de véhicules automobiles
50A1	50102	CO	CO	*	*				Intermédiaires du commerce en véhicules automobiles
50A1	50103	CO	CO	*	*	*	*	*	Commerce de détail de véhicules automobiles
50A1	50200	CO	CO	*	*	*	*	*	Entretien et réparation de véhicules automobiles
50A1	50301	CO	CO	*	*		*		Commerce de gros de pièces détachées et accessoires pour véhicules automobiles
50A1	50302	CO	CO				*		Commerce de détail de pièces détachées et accessoires pour véhicules automobiles
50B1	50500	CO	CO	*	*	*	*	*	Commerce de détail de carburants
51A1	51110	CO	CO	*					Intermédiaires du commerce en matières premières agricoles, animaux vivants, matières premières textiles et demi-produits associés
51A1	51120	CO	CO	*	*				Intermédiaires du commerce en combustibles, minéraux, métaux et produits chimiques
51A1	51140	CO	CO	*	*				Intermédiaires du commerce en machines, équipements industriels et commerciaux, navires et avions
51A1	51170	CO	CO	*		*	*		Intermédiaires du commerce en denrées alimentaires et en tabac
51A1	51180	CO	CO	*	*	*		*	Autres intermédiaires spécialisés du commerce n.d.a.
51A1	51190	CO	CO	*	*	*	*		Intermédiaires non spécialisés du commerce
51A1	51210	CO	CO		*		*	*	Commerce de gros de céréales, semences et aliments pour animaux
51A1	51310	CO	CO	*			*		Commerce de gros de fruits et légumes
51A1	51332	CO	CO	*					Commerce de gros d'huiles et de graisses comestibles
51A1	51340	CO	CO	*	*	*	*	*	Commerce de gros de boissons
51A1	51381	CO	CO	*	*	*	*		Commerce de gros de poissons, crustacés et coquillages
51A1	51384	CO	CO	*	*	*	*		Autres commerces de gros alimentaires spécialisés
51A1	51391	CO	CO				*		Commerce de gros de produits surgelés
51A1	51392	CO	CO	*	*	*	*		Autres commerces de gros non spécialisés de produits alimentaires
51A1	51410	CO	CO	*	*	*	*		Commerce de gros de textiles
51A1	51421	CO	CO	*	*	*	*	*	Commerce de gros d'habillement, d'accessoires d'habillement et d'articles en fourrure

TABLEAU 53 (SUITE) LISTE DES BRANCHES (CODES NACE-BEL)

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

TABLEAU 53 (SUITE) LISTE DES BRANCHES (CODES NACE-BEL)

64A1	64120	TR	TP	*	*	*	*		Services de courrier
64B1	64200	TR	TP	*	*	*	*	*	Télécommunications
66A2	66031	LO	AD			*			Opérations directes d'assurances Non Vie
67A1	67130	LO	AD	*	*		*		Autres auxiliaires financiers
67A1	67201	LO	AD	*	*			*	Agents et courtiers d'assurances
67A1	67202	LO	AD	*	*		*		Experts en dommages et risques
67A1	67203	LO	AD		*				Autres auxiliaires d'assurances
70A1	70111	LO	AD	*	*	*	*	*	Promotion immobilière de logements
70A1	70113	LO	AD	*		*	*		Promotion immobilière d'infrastructures
70A1	70201	LO	AD	*			*	*	Location d'habitations, à l'exclusion des logements sociaux
70A1	70203	LO	AD	*	*	*	*	*	Location d'immeubles non résidentiels
70A1	70311	LO	AD	*	*	*	*	*	Agences immobilières et intermédiaires en achat, vente et location de biens immobiliers
70A1	70321	LO	AD	*	*	*			Administration d'immeubles résidentiels
70A1	70322	LO	AD	*	*	*	*		Administration d'autres biens immobiliers
71A1	71100	LO	AD	*	*	*		*	Location de véhicules particuliers et de véhicules utilitaires légers (max. 3,5t)
71A1	71210	LO	AD	*	*		*	*	Location d'autres matériels de transport terrestre
71A1	71220	MA	RE	*	*	*	*	*	Location de navires
71B1	71320	LO	AD	*	*				Location de machines et équipements pour la construction
71B1	71340	LO	AD	*	*		*		Location d'autres machines et équipements
71B1	71408	LO	AD	*		*			Location d'autres biens personnels et domestiques
72A1	72220	LO	AD	*	*	*	*		Autres activités de réalisation de logiciels
73A1	73100	LO	AD	*	*				Recherche et développement en sciences physiques et naturelles
74A1	74124	LO	AD	*			*		Conseillers fiscaux
74A1	74131	LO	AD	*	*		*	*	Bureau d'étude de marché
74B1	74142	LO	AD	*	*	*	*	*	Autres conseils pour les affaires et le management
74B1	74151	LO	AD	*	*	*	*	*	Activités de gestion et d'administration de holdings
74B1	74152	LO	AD	*	*	*	*	*	Centres de coordination
74C1	74203	LO	AD	*	*	*	*	*	Etudes techniques et activités d'ingénierie
74C1	74302	LO	AD	*	*	*	*	*	Autres essais et analyses techniques
74C1	74401	LO	AD					*	Agences de publicité
74E1	74502	LO	AD	*	*	*	*		Agences d'intérimaires et fourniture de personnel temporaire
74F1	74601	LO	AD	*	*		*		Entreprise de gardiennage et service de sécurité
74F1	74700	LO	AD	*	*	*	*	*	Nettoyage industriel
74F1	74820	LO	AD	*	*		*		Conditionnement à façon
74F1	74855	LO	AD	*					Autres activités d'administration n.d.a.
74F1	74879	LO	AD	*	*	*	*	*	Autres services aux entreprises n.d.a.
75A3	75116	LO	PU					*	Intercommunales à vocation générale
75B3	75220	MA	PU	*	*	*	*		Défense
90A1	90010	LO	AD	*	*			*	Collecte et traitement des eaux usées
90A1	90021	LO	AD	*	*	*	*	*	Ramassage, déversement et traitement des déchets des ménages, des entreprises, agricoles et débris de construction ou démollition
91A1	91110	LO	AD	*	*	*	*		Activités d'organisations économiques et patronales
91A1	91120	LO	AD			*			Activités d'organisations professionnelles
92D1	92613	LO	AD	*	*	*			Exploitation d'autres installations sportives
92D1	92723	LO	AD	*					Exploitation d'infrastructures de plage, de bicyclettes, pédalos, poneys et similaires

Source: BNB.

Les astérisques dénotent la présence des branches d'activité dans les ports durant au moins un an sur la période 1999 - 2004. Par exemple, la branche 40.110 est ou a été présente dans les cinq ports, en même temps ou au moins un an dans chacun de ces ports entre 1999 et 2004, tandis que la branche 51.391 n'a jamais été présente qu'à Zeebrugge.

Légende:

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

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

ANNEXE 4: LISTE DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES

TABLEAU 54 ADMINISTRATIONS PUBLIQUES

Ports	Dénominations
AN-GN-OO-ZB	FOD Financiën - Administratie der Douane en Accijnzen
AN-GN-OO-ZB	FOD Binnenlandse Zaken - Scheepvaartpolitie
OO-ZB	FOD Defensie - Belgische Marine
AN-GN	FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie - Bestuur Kwaliteit en Veiligheid - Metrolologische Dienst
AN-GN-OO-ZB	FOD Mobiliteit en Vervoer - Maritiem vervoer - Scheepvaartcontrole en scheepvaartveiligheid
AN-GN-ZB	FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de voedselketen en Leefmilieu - Gezondheidsinspectie der haven
AN-ZB	FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de voedselketen en Leefmilieu - Federaal agentschap voor de veiligheid van de voedselketen
AN	FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg - Pool van de Zeelieden ter Koopvaardij
OO	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Departement voor Zeevisserij
AN-GN	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Departement Leefmilieu en Infrastructuur - Administratie Milieu, Natuur, Land en Waterbeheer - Afdeling Milieuvergunningen
AN-GN	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Departement Leefmilieu en Infrastructuur - Administratie Waterwegen en Zeewezen - Afdeling Maritieme Toegang
AN-GN-OO-ZB	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Departement Leefmilieu en Infrastructuur - Administratie Waterwegen en Zeewezen - Loodswezen DAB
AN-GN-OO-ZB	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Departement Leefmilieu en Infrastructuur - Administratie Waterwegen en Zeewezen - Afdeling Vloot
AN-GN-OO-ZB	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Departement Leefmilieu en Infrastructuur - Administratie Waterwegen en Zeewezen - Afdeling Beleid Havens, Waterwegen en Zeewezen
AN-GN-OO-ZB	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Departement Leefmilieu en Infrastructuur - Administratie Waterwegen en Zeewezen - Afdeling Scheepvaartbegeleiding
OO-ZB	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Departement Leefmilieu en Infrastructuur - Administratie Waterwegen en Zeewezen - Afdeling Waterwegen Kust
AN	Provincie Antwerpen - Havencentrum Lillo
AN-GN-ZB	Stad - Brandweer Havenafdeling
AN-GN-ZB	VDAB - Aanwervingslokaal Havenarbeiders
ZB	VDAB - Centrum voor Maritieme Opleidingen

Source: BNB.

Légende :

Code port	Dénomination complète
AN	Port d'Anvers
GN	Port de Gand
OO	Port d'Ostende
ZB	Port de Zeebrugge

ANNEXE 5: VENTILATION DES EFFETS INDIRECTS PAR SECTEUR

Le détail de cette ventilation est présenté pour les années où les données des tableaux des ressources et emplois ont été mises à jour dans les comptes nationaux: 1999, 2000, 2001 et 2002.

1. PORT D'ANVERS

1.1. VALEUR AJOUTÉE

TABLEAU 55 VALEUR AJOUTÉE INDIRECTE AU PORT D'ANVERS
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	1999	2000	2001	2002
CLUSTER MARITIME	***2.354,6***	**2.541,5**	***2.762,3***	***2.577,2***
Agents maritimes et expéditeurs	*586,5*	598,3	*601,3*	*560,1*
Manutention	*928,8*	954,7	*1.061,6*	*990,4*
Armateurs	*532,9*	647,9	*729,3*	*646,5*
Construction et réparation navales	*23,5*	18,2	*20,8*	*24,5*
Aménagements portuaires et dragage	*68,3*	98,1	*109,8*	*128,1*
Pêche	*0,9*	0,5	*0,5*	*0,5*
Commerce portuaire	*4,0*	8,1	*6,8*	*8,0*
Entreprise portuaire	*209,8*	215,5	*232,2*	*219,0*
Secteur public	*n.*	n.	*n.*	*n.*
CLUSTER NON MARITIME	***3.689,2***	**4.299,7**	***4.390,7***	***4.626,6***
COMMERCE	*348,1*	612,1	*561,3*	*652,2*
INDUSTRIE	*2.927,7*	3.229,1	*3.292,4*	*3.427,4*
Industrie de l'énergie	*45,8*	53,0	*69,4*	*65,5*
Industrie du pétrole	*671,3*	731,9	*664,4*	*719,7*
Industrie de la chimie	*1.023,7*	1.482,9	*1.441,8*	*1.466,2*
Industrie de l'automobile	*922,7*	628,5	*719,6*	*760,8*
Industrie des équipements électroniques	*5,4*	8,8	*12,6*	*11,8*
Industrie de la métallurgie	*62,6*	70,6	*90,1*	*93,5*
Industrie de la construction	*123,5*	127,5	*161,7*	*170,9*
Industrie de l'alimentation	*54,4*	104,2	*110,0*	*114,3*
Autres industries	*18,2*	21,7	*22,8*	*24,8*
TRANSPORTS TERRESTRES	*83,8*	67,8	*71,8*	*75,2*
Transport routier	*66,7*	51,6	*50,4*	*52,9*
Autres transports terrestres	*17,1*	16,2	*21,4*	*22,3*
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	*329,7*	390,7	*465,2*	*471,8*
Autres services	*329,7*	390,7	*465,2*	*471,8*
Secteur public	*n.*	n.	*n.*	*n.*
VALEUR AJOUTÉE INDIRECTE	***6.043,9***	**6.841,2**	***7.153,0***	***7.203,8***

Source: BNB.

TABLEAU 56 EMPLOI INDIRECT AU PORT D'ANVERS
(ETP)

Secteurs	1999	2000	2001	2002
CLUSTER MARITIME	***34.074***	**35.820**	***37.286***	***33.674***
Agents maritimes et expéditeurs	*8.330*	8.589	*8.170*	*7.468*
Manutention	*15.417*	15.371	*15.731*	*14.264*
Armateurs	*6.760*	8.244	*9.768*	*8.533*
Construction et réparation navales	*499*	461	*528*	*535*
Aménagements portuaires et dragage	*555*	608	*781*	*830*
Pêche	*11*	9	*8*	*7*
Commerce portuaire	*90*	176	*162*	*185*
Entreprise portuaire	*2.411*	2.363	*2.137*	*1.853*
Secteur public	*n.*	n.	*n.*	*n.*
CLUSTER NON MARITIME	***47.890***	**55.731**	***59.199***	***55.930***
COMMERCE	*2.178*	2.982	*3.137*	*3.089*
INDUSTRIE	*39.679*	46.005	*47.521*	*44.839*
Industrie de l'énergie	*1.145*	998	*1.416*	*1.497*
Industrie du pétrole	*7.892*	10.167	*9.918*	*8.874*
Industrie de la chimie	*10.787*	16.981	*16.232*	*15.935*
Industrie de l'automobile	*15.409*	12.044	*13.070*	*11.691*
Industrie des équipements électroniques	*92*	151	*167*	*127*
Industrie de la métallurgie	*1.154*	1.350	*1.657*	*1.624*
Industrie de la construction	*1.683*	1.616	*2.046*	*2.172*
Industrie de l'alimentation	*1.252*	2.418	*2.714*	*2.600*
Autres industries	*266*	280	*302*	*320*
TRANSPORTS TERRESTRES	*1.448*	1.198	*1.285*	*1.131*
Transport routier	*1.190*	814	*745*	*762*
Autres transports terrestres	*258*	384	*540*	*369*
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	*4.585*	5.545	*7.256*	*6.870*
Autres services	*4.585*	5.545	*7.256*	*6.870*
Secteur public	*n.*	n.	*n.*	*n.*
EMPLOI INDIRECT	***81.964***	**91.551**	***96.485***	***89.604***

Source: BNB.

2. PORT DE GAND

2.1. VALEUR AJOUTÉE

TABLEAU 57 VALEUR AJOUTÉE INDIRECTE AU PORT DE GAND
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	1999	2000	2001	2002
CLUSTER MARITIME	***242,0***	**207,5**	***221,3***	***255,5***
Agents maritimes et expéditeurs	*39,3*	44,4	*56,5*	*60,5*
Manutention	*142,1*	129,0	*120,9*	*131,1*
Armateurs	*37,0*	10,0	*16,2*	*35,2*
Construction et réparation navales	*3,0*	2,7	*3,4*	*4,2*
Aménagements portuaires et dragage	*0,0*	0,0	*2,5*	*1,1*
Pêche	*1,2*	1,2	*0,8*	*1,8*
Commerce portuaire	*0,3*	1,5	*1,0*	*1,9*
Entreprise portuaire	*19,1*	18,8	*20,0*	*19,6*
Secteur public	*n.*	n.	*n.*	*n.*
CLUSTER NON MARITIME	***2.425,1***	**2.538,3**	***2.719,9***	***2.823,9***
COMMERCE	*355,0*	471,2	*504,2*	*506,7*
INDUSTRIE	*1.974,9*	1.888,9	*2.055,3*	*2.152,1*
Industrie de l'énergie	*37,8*	47,0	*59,1*	*56,6*
Industrie du pétrole	*0,0*	2,8	*4,5*	*5,3*
Industrie de la chimie	*104,2*	130,7	*132,2*	*123,6*
Industrie de l'automobile	*909,1*	683,4	*834,3*	*823,9*
Industrie des équipements électroniques	*48,6*	66,1	*43,5*	*40,0*
Industrie de la métallurgie	*579,3*	637,8	*588,2*	*736,4*
Industrie de la construction	*138,7*	155,6	*196,1*	*161,9*
Industrie de l'alimentation	*91,5*	103,5	*115,6*	*132,5*
Autres industries	*65,6*	62,0	*81,8*	*72,0*
TRANSPORTS TERRESTRES	*29,3*	31,0	*31,2*	*30,3*
Transport routier	*25,0*	27,4	*26,1*	*24,7*
Autres transports terrestres	*4,3*	3,6	*5,1*	*5,6*
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	*65,9*	147,2	*129,2*	*134,7*
Autres services	*65,9*	147,2	*129,2*	*134,7*
Secteur public	*n.*	n.	*n.*	*n.*
VALEUR AJOUTÉE INDIRECTE	***2.667,2***	**2.745,9**	***2.941,1***	***3.079,4***

Source: BNB.

TABLEAU 58 EMPLOI INDIRECT AU PORT DE GAND
(ETP)

Secteurs	1999	2000	2001	2002
CLUSTER MARITIME	***2.889***	**2.530**	***2.603***	***2.532***
Agents maritimes et expéditeurs	*622*	628	*669*	*657*
Manutention	*1.418*	1.407	*1.286*	*1.149*
Armateurs	*555*	206	*307*	*413*
Construction et réparation navales	*65*	60	*85*	*81*
Aménagements portuaires et dragage	*0*	0	*32*	*12*
Pêche	*23*	14	*12*	*11*
Commerce portuaire	*9*	17	*21*	*40*
Entreprise portuaire	*196*	198	*192*	*168*
Secteur public	*n.*	n.	*n.*	*n.*
CLUSTER NON MARITIME	***32.232***	**33.294**	***34.969***	***34.025***
COMMERCE	*2.620*	2.879	*3.233*	*3.261*
INDUSTRIE	*27.988*	27.909	*29.341*	*28.289*
Industrie de l'énergie	*944*	885	*1.055*	*1.200*
Industrie du pétrole	*0*	256	*225*	*159*
Industrie de la chimie	*1.614*	2.243	*2.273*	*2.160*
Industrie de l'automobile	*14.011*	10.443	*12.422*	*11.413*
Industrie des équipements électroniques	*671*	1.282	*1.013*	*872*
Industrie de la métallurgie	*6.201*	8.096	*7.486*	*7.901*
Industrie de la construction	*2.129*	2.019	*1.984*	*1.964*
Industrie de l'alimentation	*1.613*	1.837	*1.922*	*1.615*
Autres industries	*806*	850	*961*	*1.005*
TRANSPORTS TERRESTRES	*405*	375	*397*	*375*
Transport routier	*341*	315	*313*	*292*
Autres transports terrestres	*63*	60	*85*	*83*
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	*1.220*	2.130	*1.998*	*2.099*
Autres services	*1.220*	2.130	*1.998*	*2.099*
Secteur public	*n.*	n.	*n.*	*n.*
EMPLOI INDIRECT	***35.121***	**35.824**	***37.572***	***36.557***

Source: BNB.

3. PORT D'OSTENDE

3.1. VALEUR AJOUTÉE

TABLEAU 59 VALEUR AJOUTÉE INDIRECTE AU PORT D'OSTENDE
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	1999	2000	2001	2002
CLUSTER MARITIME	***125,3***	**58,0**	***52,7***	***-27,7***
Agents maritimes et expéditeurs	*5,7*	7,2	*3,3*	*5,0*
Manutention	*3,8*	3,8	*5,1*	*5,7*
Armateurs	*32,6*	0,0	*-11,1*	*-94,4*
Construction et réparation navales	*4,7*	3,9	*0,0*	*4,6*
Aménagements portuaires et dragage	*42,8*	19,2	*27,0*	*35,6*
Pêche	*32,8*	20,4	*24,5*	*11,8*
Commerce portuaire	*0,0*	0,1	*0,1*	*0,2*
Entreprise portuaire	*2,9*	3,4	*3,7*	*3,8*
Secteur public	*n.*	n.	*n.*	*n.*
CLUSTER NON MARITIME	***238,1***	**246,4**	***222,2***	***229,9***
COMMERCE	*20,1*	24,5	*22,3*	*19,9*
INDUSTRIE	*102,9*	91,3	*126,3*	*124,0*
Industrie de l'énergie	*0,3*	0,3	*0,3*	*0,2*
Industrie du pétrole	*0,0*	0,0	*0,0*	*0,0*
Industrie de la chimie	*15,8*	15,8	*15,3*	*23,8*
Industrie de l'automobile	*0,0*	0,0	*0,0*	*0,0*
Industrie des équipements électroniques	*0,0*	0,5	*0,7*	*0,7*
Industrie de la métallurgie	*67,2*	60,5	*85,6*	*78,5*
Industrie de la construction	*12,0*	8,9	*10,4*	*9,1*
Industrie de l'alimentation	*3,9*	1,8	*5,7*	*8,2*
Autres industries	*3,7*	3,4	*8,4*	*3,6*
TRANSPORTS TERRESTRES	*10,0*	8,0	*11,9*	*12,6*
Transport routier	*9,8*	7,8	*11,6*	*11,5*
Autres transports terrestres	*0,2*	0,1	*0,3*	*1,1*
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	*105,1*	122,6	*61,6*	*73,4*
Autres services	*105,1*	122,6	*61,6*	*73,4*
Secteur public	*n.*	n.	*n.*	*n.*
VALEUR AJOUTÉE INDIRECTE	***363,4***	**304,4**	***274,9***	***202,2***

Source: BNB.

TABLEAU 60 EMPLOI INDIRECT AU PORT D'OSTENDE
(ETP)

Secteurs	1999	2000	2001	2002
CLUSTER MARITIME	***4.666***	**902**	***1.003***	***1.105***
Agents maritimes et expéditeurs	*104*	104	*35*	*63*
Manutention	*92*	112	*91*	*100*
Armateurs	*3.376*	0	*230*	*306*
Construction et réparation navales	*91*	85	*0*	*97*
Aménagements portuaires et dragage	*293*	167	*218*	*282*
Pêche	*679*	395	*392*	*222*
Commerce portuaire	*0*	1	*2*	*2*
Entreprise portuaire	*31*	38	*36*	*32*
Secteur public	*n.*	n.	*n.*	*n.*
CLUSTER NON MARITIME	***3.133***	**3.271**	***3.507***	***3.713***
COMMERCE	*363*	495	*490*	*421*
INDUSTRIE	*1.399*	1.473	*1.643*	*1.584*
Industrie de l'énergie	*6*	5	*5*	*4*
Industrie du pétrole	*0*	0	*0*	*0*
Industrie de la chimie	*382*	456	*344*	*474*
Industrie de l'automobile	*0*	0	*0*	*0*
Industrie des équipements électroniques	*0*	9	*8*	*8*
Industrie de la métallurgie	*615*	724	*815*	*775*
Industrie de la construction	*211*	164	*187*	*159*
Industrie de l'alimentation	*97*	43	*108*	*119*
Autres industries	*88*	72	*175*	*44*
TRANSPORTS TERRESTRES	*132*	97	*176*	*165*
Transport routier	*130*	91	*137*	*130*
Autres transports terrestres	*2*	7	*40*	*34*
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	*1.239*	1.206	*1.198*	*1.543*
Autres services	*1.239*	1.206	*1.198*	*1.543*
Secteur public	*n.*	n.	*n.*	*n.*
EMPLOI INDIRECT	***7.799***	**4.172**	***4.510***	***4.818***

Source: BNB.

4. PORT DE ZEEBRUGGE

4.1. VALEUR AJOUTÉE

TABLEAU 61 VALEUR AJOUTÉE INDIRECTE AU PORT DE ZEEBRUGGE
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	1999	2000	2001	2002
CLUSTER MARITIME	***294,9***	**219,7**	***245,3***	***339,7***
Agents maritimes et expéditeurs	*33,0*	37,0	*35,1*	*34,0*
Manutention	*76,6*	99,8	*111,6*	*104,1*
Armateurs	*106,9*	1,6	*12,4*	*115,9*
Construction et réparation navales	*6,0*	7,0	*7,6*	*8,0*
Aménagements portuaires et dragage	*25,1*	32,7	*33,1*	*30,1*
Pêche	*26,9*	18,8	*21,6*	*22,7*
Commerce portuaire	*0,1*	0,3	*0,1*	*0,2*
Entreprise portuaire	*20,2*	22,5	*23,9*	*24,8*
Secteur public	*n.*	n.	*n.*	*n.*
CLUSTER NON MARITIME	***288,9***	**331,5**	***363,2***	***319,6***
COMMERCE	*57,3*	68,1	*70,4*	*59,9*
INDUSTRIE	*161,4*	194,6	*212,2*	*178,7*
Industrie de l'énergie	*21,3*	26,1	*27,2*	*27,1*
Industrie du pétrole	*0,0*	0,0	*0,0*	*0,0*
Industrie de la chimie	*19,4*	16,5	*15,9*	*15,7*
Industrie de l'automobile	*0,2*	0,1	*5,6*	*0,0*
Industrie des équipements électroniques	*26,9*	46,5	*49,4*	*43,5*
Industrie de la métallurgie	*12,5*	12,5	*13,4*	*13,2*
Industrie de la construction	*46,7*	66,4	*72,4*	*49,6*
Industrie de l'alimentation	*25,0*	16,7	*17,4*	*17,8*
Autres industries	*9,4*	9,9	*10,8*	*11,9*
TRANSPORTS TERRESTRES	*41,3*	33,3	*43,0*	*42,6*
Transport routier	*36,2*	25,8	*29,1*	*30,7*
Autres transports terrestres	*5,0*	7,5	*13,9*	*11,8*
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	*28,9*	35,5	*37,7*	*38,4*
Autres services	*28,9*	35,5	*37,7*	*38,4*
Secteur public	*n.*	n.	*n.*	*n.*
VALEUR AJOUTÉE INDIRECTE	***583,7***	**551,2**	***608,5***	***659,3***

Source: BNB.

TABLEAU 62 EMPLOI INDIRECT AU PORT DE ZEEBRUGGE
(ETP)

Secteurs	1999	2000	2001	2002
CLUSTER MARITIME	***3.929***	**4.742**	***4.476***	***4.314***
Agents maritimes et expéditeurs	*452*	403	*410*	*398*
Manutention	*1.640*	1.862	*1.735*	*1.564*
Armateurs	*768*	1.348	*1.213*	*1.289*
Construction et réparation navales	*153*	164	*192*	*164*
Aménagements portuaires et dragage	*248*	320	*315*	*314*
Pêche	*448*	415	*394*	*399*
Commerce portuaire	*2*	12	*8*	*6*
Entreprise portuaire	*219*	217	*207*	*179*
Secteur public	*n.*	n.	*n.*	*n.*
CLUSTER NON MARITIME	***5.176***	**5.555**	***6.207***	***5.768***
COMMERCE	*1.092*	1.217	*1.303*	*1.345*
INDUSTRIE	*2.855*	3.002	*3.348*	*2.916*
Industrie de l'énergie	*387*	384	*421*	*494*
Industrie du pétrole	*0*	0	*0*	*0*
Industrie de la chimie	*302*	251	*251*	*234*
Industrie de l'automobile	*4*	2	*127*	*1*
Industrie des équipements électroniques	*533*	755	*815*	*651*
Industrie de la métallurgie	*201*	232	*236*	*215*
Industrie de la construction	*580*	697	*802*	*608*
Industrie de l'alimentation	*643*	497	*523*	*513*
Autres industries	*206*	184	*171*	*201*
TRANSPORTS TERRESTRES	*665*	480	*729*	*612*
Transport routier	*575*	373	*426*	*437*
Autres transports terrestres	*90*	107	*304*	*175*
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	*564*	856	*827*	*896*
Autres services	*564*	856	*827*	*896*
Secteur public	*n.*	n.	*n.*	*n.*
EMPLOI INDIRECT	***9.105***	**10.298**	***10.683***	***10.082***

Source: BNB.

5. COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS

5.1. VALEUR AJOUTÉE

TABLEAU 63 VALEUR AJOUTÉE INDIRECTE AU COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	1999	2000	2001	2002
CLUSTER MARITIME	***40,1***	**48,0**	***46,0***	***45,9***
Agents maritimes et expéditeurs	*13,1*	17,4	*11,2*	*9,6*
Manutention	*19,7*	24,2	*23,1*	*23,3*
Armateurs	*0,1*	1,4	*6,4*	*7,5*
Construction et réparation navales	*0,6*	0,5	*0,5*	*1,0*
Aménagements portuaires et dragage	*2,7*	0,7	*0,8*	*0,7*
Pêche	*0,0*	0,0	*0,0*	*0,0*
Commerce portuaire	*0,0*	0,0	*0,0*	*0,0*
Entreprise portuaire	*3,8*	3,8	*3,9*	*3,9*
Secteur public	*n.*	n.	*n.*	*n.*
CLUSTER NON MARITIME	***914,7***	**1.040,2**	***1.091,5***	***1.091,1***
COMMERCE	*50,5*	75,6	*67,5*	*67,1*
INDUSTRIE	*780,1*	878,6	*923,1*	*920,5*
Industrie de l'énergie	*60,1*	66,9	*94,5*	*78,5*
Industrie du pétrole	*0,0*	0,0	*0,0*	*0,0*
Industrie de la chimie	*42,4*	75,6	*85,5*	*91,2*
Industrie de l'automobile	*0,0*	0,0	*0,0*	*0,0*
Industrie des équipements électroniques	*3,3*	5,3	*6,2*	*4,4*
Industrie de la métallurgie	*477,1*	546,7	*554,5*	*545,3*
Industrie de la construction	*138,9*	131,6	*125,0*	*137,0*
Industrie de l'alimentation	*46,5*	39,9	*40,7*	*47,6*
Autres industries	*11,8*	12,5	*16,9*	*16,5*
TRANSPORTS TERRESTRES	*2,8*	2,5	*2,4*	*5,5*
Transport routier	*2,3*	2,1	*1,9*	*5,1*
Autres transports terrestres	*0,4*	0,4	*0,4*	*0,4*
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	*81,4*	83,5	*98,5*	*98,0*
Autres services	*81,4*	83,5	*98,5*	*98,0*
Secteur public	*n.*	n.	*n.*	*n.*
VALEUR AJOUTÉE INDIRECTE	***954,8***	**1.088,1**	***1.137,4***	***1.137,1***

Source: BNB.

TABLEAU 46 EMPLOI INDIRECT AU COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS
(ETP)

Secteurs	1999	2000	2001	2002
CLUSTER MARITIME	***820***	**986**	***901***	***861***
Agents maritimes et expéditeurs	*285*	313	*183*	*149*
Manutention	*396*	442	*429*	*384*
Armateurs	*0*	93	*156*	*192*
Construction et réparation navales	*12*	12	*13*	*26*
Aménagements portuaires et dragage	*24*	19	*22*	*20*
Pêche	*0*	0	*0*	*0*
Commerce portuaire	*0*	0	*0*	*0*
Entreprise portuaire	*103*	108	*98*	*90*
Secteur public	*n.*	n.	*n.*	*n.*
CLUSTER NON MARITIME	***13.889***	**16.775**	***16.453***	***17.368***
COMMERCE	*582*	730	*618*	*622*
INDUSTRIE	*12.436*	15.063	*14.800*	*15.651*
Industrie de l'énergie	*1.495*	1.274	*1.605*	*1.596*
Industrie du pétrole	*0*	0	*0*	*0*
Industrie de la chimie	*965*	1.551	*1.543*	*1.555*
Industrie de l'automobile	*0*	0	*0*	*0*
Industrie des équipements électroniques	*82*	109	*109*	*96*
Industrie de la métallurgie	*7.528*	9.739	*8.977*	*9.840*
Industrie de la construction	*1.781*	1.826	*1.875*	*1.905*
Industrie de l'alimentation	*394*	374	*376*	*338*
Autres industries	*192*	190	*315*	*320*
TRANSPORTS TERRESTRES	*43*	37	*35*	*71*
Transport routier	*36*	30	*28*	*65*
Autres transports terrestres	*7*	7	*7*	*6*
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	*827*	945	*1.000*	*1.023*
Autres services	*827*	945	*1.000*	*1.023*
Secteur public	*n.*	n.	*n.*	*n.*
EMPLOI INDIRECT	***14.708***	**17.761**	***17.354***	***18.229***

Source: BNB.

ANNEXE 6: VENTILATION DES RÉSULTATS SELON LA TAILLE DES ENTREPRISES EN 2004[196]

TABLEAU 65 RÉSULTATS VENTILÉS AU PORT D'ANVERS EN 2004

Secteurs	Nombre d'entreprises		VA directe (en millions d'euros)		Emploi direct (en ETP)		Investissement direct (en millions d'euros)	
	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME
CLUSTER MARITIME	***169***	***605***	***2.002,8***	***240,4***	***19.615***	***3.149***	***891,6***	***29,1***
Agents maritimes et expéditeurs	94	331	394,7	155,3	4.252	2.054	149,2	6,4
Manutention	44	96	909,9	51,8	12.081	657	153,6	7,5
Armateurs	20	117	382,3	14,8	437	147	485,9	10,7
Construction et réparation navales	3	25	13,2	8,2	243	134	1,2	1,2
Aménagements portuaires et dragage	5	1	124,8	1,4	943	21	13,4	0,1
Pêche	0	3	0,0	0,3	0	7	0,0	0,1
Commerce portuaire	2	32	3,2	8,6	40	129	0,2	3,2
Entreprise portuaire	1	0	174,6	0,0	1.619	0	88,2	0,0
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME	***189***	***617***	***5.853,5***	***197,5***	***35.835***	***2.959***	***994,6***	***127,2***
COMMERCE	54	197	805,9	50,9	2.085	743	43,9	8,1
INDUSTRIE	70,0	98,0	4.447,5	34,5	25.694	875	811,4	55,0
Industrie de l'énergie	1	1	178,2	-0,1	858	0	11,8	49,3
Industrie du pétrole	5	3	1.284,1	0,6	3.210	0	173,1	0,0
Industrie de la chimie	30	7	2.263,3	-11,2	10.762	24	492,2	0,2
Industrie de l'automobile	5	9	472,8	8,4	6.751	197	98,7	0,5
Industrie des équipements électroniques	2	4	9,2	1,3	104	23	0,1	0,1
Industrie de la métallurgie	9	18	87,9	10,3	1.724	169	4,6	0,7
Industrie de la construction	12	40	84,7	19,4	1.292	349	14,0	3,4
Industrie de l'alimentation	3	0	40,1	0,0	776	0	11,5	0,0
Autres industries	3	16	27,2	5,8	216	113	5,5	0,8
TRANSPORTS TERRESTRES	18	54	163,6	47,2	2.816	682	25,8	11,3
Transport routier	15	46	43,7	40,0	710	583	4,9	10,4
Autres transports terrestres	3	8	119,9	7,2	2.106	99	20,9	0,8
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	47	268	436,5	64,8	5.240	660	113,5	52,8
Autres services	46	268	341,1	64,8	3.178	660	35,0	52,8
Secteur public	1	0	95,4	0,0	2.062	0	78,5	0,0
TOTAL EFFETS DIRECTS	**358**	**1.222**	**7.856,3**	**437,9**	**55.450**	**6.108**	**1.886,2**	**156,3**

Source: BNB.

[196] Il s'agit, pour chaque port, du nombre d'entreprises présentes dans la zone portuaire. Il se peut en effet qu'une même entreprise soit répertoriée dans plusieurs ports. C'est pourquoi le nombre total d'entreprises mentionné aux tableaux 5 et 47 dépasse les 3.268 entités, c'est-à-dire le nombre total d'entreprises (ou de numéros de TVA) effectivement considérées dans l'étude des cinq ports en 2004. Au cours de l'année 2004, 57 entreprises étaient établies dans minimum deux ports.

TABLEAU 66 RÉSULTATS VENTILÉS AU PORT DE GAND EN 2004

Secteurs	Nombre d'entreprises		VA directe (en millions d'euros)		Emploi direct (en ETP)		Investissement direct (en millions d'euros)	
	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME
CLUSTER MARITIME	***26***	***100***	***151,0***	***40,3***	***1.268***	***541***	***33,2***	***11,6***
Agents maritimes et expéditeurs	10	25	30,0	9,9	360	135	4,2	2,8
Manutention	13	28	97,1	17,1	711	249	9,4	2,6
Armateurs	1	32	1,6	6,9	24	66	0,0	0,5
Construction et réparation navales	0	9	0,0	3,3	0	56	0,0	4,9
Aménagements portuaires et dragage	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Pêche	0	1	0,0	1,0	0	8	0,0	0,6
Commerce portuaire	1	5	4,0	2,0	23	27	0,1	0,3
Entreprise portuaire	1	0	18,3	0,0	150	0	19,6	0,0
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME	***127***	***340***	***3.071,8***	***134,2***	***24.612***	***1.892***	***286,6***	***24,9***
COMMERCE	33	115	671,9	44,8	2.113	613	30,3	5,9
INDUSTRIE	71	88	2.250,7	47,3	20.387	819	226,4	7,4
Industrie de l'énergie	2	0	149,2	0,0	633	0	7,2	0,0
Industrie du pétrole	1	0	7,8	0,0	63	0	1,1	0,0
Industrie de la chimie	18	6	223,3	4,5	1.796	35	24,1	0,4
Industrie de l'automobile	8	2	635,9	4,5	8.025	64	61,2	0,5
Industrie des équipements électroniques	4	1	46,0	0,0	899	0	4,6	0,0
Industrie de la métallurgie	13	19	953,6	8,5	6.368	157	88,7	1,0
Industrie de la construction	11	41	74,8	22,2	1.136	445	5,7	1,8
Industrie de l'alimentation	7	7	58,0	1,9	472	12	9,2	1,1
Autres industries	7	12	102,0	5,7	996	106	24,6	2,6
TRANSPORTS TERRESTRES	7	20	49,3	17,0	750	251	6,6	6,4
Transport routier	5	18	23,6	14,5	249	203	4,3	6,3
Autres transports terrestres	2	2	25,8	2,5	501	48	2,2	0,1
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	16	117	99,9	25,0	1.362	208	23,3	5,1
Autres services	15	117	88,2	25,0	1.094	208	10,5	5,1
Secteur public	1	0	11,7	0,0	268	0	12,8	0,0
TOTAL EFFETS DIRECTS	**153**	**440**	**3.222,8**	**174,4**	**25.881**	**2.433**	**319,8**	**36,5**

Source: BNB.

TABLEAU 67 RÉSULTATS VENTILÉS AU PORT D'OSTENDE EN 2004

Secteurs	Nombre d'entreprises		VA directe (en millions d'euros)		Emploi direct (en ETP)		Investissement direct (en millions d'euros)	
	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME
CLUSTER MARITIME	***10***	***59***	***60,9***	***19,4***	***777***	***312***	***11,5***	***2,6***
Agents maritimes et expéditeurs	1	9	0,2	2,8	3	46	0,0	0,5
Manutention	1	9	1,5	5,5	29	98	0,0	0,0
Armateurs	1	2	3,3	0,0	18	1	0,1	0,0
Construction et réparation navales	1	11	0,7	4,6	6	73	0,0	0,3
Aménagements portuaires et dragage	2	0	35,5	0,0	307	0	3,8	0,0
Pêche	2	27	3,3	6,2	105	92	1,3	1,7
Commerce portuaire	0	1	0,0	0,2	0	3	0,0	0,1
Entreprise portuaire	1	0	4,8	0,0	41	0	6,3	0,0
Secteur public	1	0	11,4	0,0	269	0	0,0	0,0
CLUSTER NON MARITIME	***22***	***162***	***217,4***	***49,0***	***2.483***	***713***	***33,6***	***12,7***
COMMERCE	3	59	10,2	11,9	97	223	2,8	2,4
INDUSTRIE	10	30	148,9	12,6	1.542	209	17,1	2,6
Industrie de l'énergie	1	1	0,2	0,2	1	0	0,0	0,1
Industrie du pétrole	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie de la chimie	3	1	33,6	0,2	400	3	5,7	0,0
Industrie de l'automobile	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie des équipements électroniques	0	1	0,0	0,7	0	12	0,0	0,0
Industrie de la métallurgie	1	6	101,2	1,7	959	29	8,3	0,9
Industrie de la construction	1	14	0,4	5,9	4	106	0,1	0,5
Industrie de l'alimentation	1	1	9,2	0,5	67	12	2,6	0,1
Autres industries	3	6	4,4	3,4	111	48	0,5	1,0
TRANSPORTS TERRESTRES	4	11	14,1	10,2	155	174	1,8	1,2
Transport routier	2	9	8,5	10,1	65	172	1,4	1,0
Autres transports terrestres	2	2	5,6	0,1	91	1	0,4	0,1
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	5	62	44,2	14,3	689	108	11,8	6,5
Autres services	4	62	23,3	14,3	177	108	5,2	6,5
Secteur public	1	0	20,9	0,0	512	0	6,7	0,0
TOTAL EFFETS DIRECTS	**32**	**221**	**278,3**	**68,4**	**3.261**	**1.025**	**45,1**	**15,3**

Source: BNB.

TABLEAU 68 RÉSULTATS VENTILÉS AU PORT DE ZEEBRUGGE EN 2004

Secteurs	Nombre d'entreprises		VA directe (en millions d'euros)		Emploi direct (en ETP)		Investissement direct (en millions d'euros)	
	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME
CLUSTER MARITIME	***23***	***84***	***231,1***	***37,8***	***3.469***	***503***	***37,4***	***6,7***
Agents maritimes et expéditeurs	8	25	25,8	12,2	251	143	11,8	2,9
Manutention	7	16	79,7	7,9	1.176	121	8,5	1,2
Armateurs	1	9	7,1	4,2	40	46	2,6	0,7
Construction et réparation navales	1	6	3,4	2,7	62	47	0,1	0,2
Aménagements portuaires et dragage	3	1	21,6	1,0	229	14	2,0	0,6
Pêche	1	23	2,0	9,4	74	124	0,6	1,1
Commerce portuaire	0	4	0,0	0,5	0	8	0,0	0,1
Entreprise portuaire	1	0	21,3	0,0	150	0	11,7	0,0
Secteur public	1	0	70,2	0,0	1.486	0	0,0	0,0
CLUSTER NON MARITIME	***57***	***237***	***357,0***	***79,4***	***4.423***	***1.317***	***82,3***	***14,3***
COMMERCE	17	94	41,2	23,5	521	407	3,3	4,0
INDUSTRIE	22	57	218,9	27,6	2.252	475	31,8	5,0
Industrie de l'énergie	2	0	32,1	0,0	127	0	3,2	0,0
Industrie du pétrole	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie de la chimie	3	3	26,0	1,1	258	25	2,2	0,5
Industrie de l'automobile	0	1	0,0	0,1	0	2	0,0	0,0
Industrie des équipements électroniques	3	4	84,8	2,4	856	50	10,0	0,3
Industrie de la métallurgie	3	11	8,7	6,1	136	126	2,9	0,2
Industrie de la construction	6	23	33,4	9,5	415	128	4,4	1,8
Industrie de l'alimentation	3	7	23,3	4,3	236	99	7,7	0,6
Autres industries	2	8	10,6	4,1	224	47	1,3	1,5
TRANSPORTS TERRESTRES	10	22	50,5	17,8	830	312	11,0	3,4
Transport routier	8	19	31,3	16,0	492	274	9,3	3,0
Autres transports terrestres	2	3	19,2	1,8	338	38	1,7	0,4
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	8	64	46,4	10,4	821	122	36,2	1,8
Autres services	7	64	29,5	10,4	520	122	22,2	1,8
Secteur public	1	0	16,9	0,0	301	0	14,0	0,0
TOTAL EFFETS DIRECTS	**80**	**321**	**588,1**	**117,3**	**7.892**	**1.819**	**119,7**	**21,0**

Source: BNB.

TABLEAU 69 RÉSULTATS VENTILÉS AU COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS EN 2004

Secteurs	Nombre d'entreprises		VA directe (en millions d'euros)		Emploi direct (en ETP)		Investissement direct (en millions d'euros)	
	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME
CLUSTER MARITIME	***10***	***12***	***17,0***	***6,2***	***238***	***90***	***4,6***	***0,8***
Agents maritimes et expéditeurs	4	3	3,8	1,6	45	23	1,5	0,1
Manutention	4	2	9,7	2,1	131	11	3,1	0,2
Armateurs	1	4	3,1	-0,1	50	0	0,0	0,3
Construction et réparation navales	1	2	0,5	0,9	11	20	0,0	0,1
Aménagements portuaires et dragage	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Pêche	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Commerce portuaire	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Entreprise portuaire	0	1	0,0	1,8	0	36	0,0	0,1
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME	***61***	***100***	***1.120,3***	***32,9***	***10.385***	***536***	***126,5***	***6,0***
COMMERCE	12	32	91,4	6,4	490	122	2,9	0,7
INDUSTRIE	37	38	981,8	23,0	9.361	363	114,4	2,9
Industrie de l'énergie	3	0	241,0	0,0	1.066	0	11,2	0,0
Industrie du pétrole	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie de la chimie	6	5	98,0	0,8	1.006	12	13,7	0,3
Industrie de l'automobile	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie des équipements électroniques	2	0	5,1	0,0	74	0	0,2	0,0
Industrie de la métallurgie	9	4	455,2	4,9	5.689	38	65,0	0,3
Industrie de la construction	13	17	145,1	10,4	1.273	199	19,3	1,2
Industrie de l'alimentation	1	1	30,4	0,9	142	18	3,6	0,1
Autres industries	3	11	6,9	5,9	113	97	1,5	1,1
TRANSPORTS TERRESTRES	2	5	7,4	0,8	126	15	2,1	0,4
Transport routier	1	4	5,2	0,8	87	15	0,6	0,4
Autres transports terrestres	1	1	2,3	0,0	39	0	1,5	0,0
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	10	25	39,6	2,8	407	37	7,2	2,1
Autres services	10	25	39,6	2,8	407	37	7,2	2,1
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
TOTAL EFFETS DIRECTS	**71**	**112**	**1.137,3**	**39,1**	**10.623**	**626**	**131,1**	**6,8**

Source: BNB.

ANNEXE 7: BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ EN 2004

TABLEAU 70 BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ DES PORTS MARITIMES FLAMANDS: 2004

NOMBRE MOYEN DE SALARIÉS

Secteurs	Nombre			Heures prestées (1)			Frais de personnel (2)			Intérimaires			Mis à disposition		
	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	temps plein	temps partiel	total	temps plein	temps partiel	total	nombre	heures prestées (1)	coût (2)	nombre	heures prestées (1)	coût (2)
	1001	1002	1003	1011	1012	1013	1021	1022	1023	1501	1511	1521	1502	1512	1522
CLUSTER MARITIME	***25.883***	***1.915***	***27.203***	***40,3***	***2,3***	***42,6***	***1.397,9***	***76,8***	***1.474,7***	***1335***	***2,49***	***57,7***	***7.181***	***12,04***	***456,3***
Agents maritimes et expéditeurs	6.727	948	7.371	11,4	1,1	12,5	350,1	33,4	383,5	432	0,82	17,6	706	1,18	41,5
Manutention	13.847	644	14.317	19,5	0,8	20,3	750,1	32,3	782,4	787	1,46	35,3	5.956	9,94	390,2
Armateurs	669	74	718	1,1	0,1	1,2	54,4	3,9	58,2	7	0,01	0,3	212	0,35	13,2
Construction et réparation navales	748	65	785	1,1	0,1	1,2	30,8	1,5	32,4	54	0,10	2,3	0	0,00	0,0
Aménagements portuaires et dragage	1.468	58	1.508	2,8	0,1	2,9	85,8	2,1	87,9	9	0,02	0,4	0	0,00	0,0
Pêche	594	40	617	0,9	0,0	0,9	27,4	0,8	28,2	32	0,06	1,2	0	0,00	0,0
Commerce portuaire	208	31	227	0,3	0,0	0,4	10,3	0,7	11,0	6	0,01	0,3	0	0,00	0,0
Entreprise portuaire	1.623	55	1.660	3,1	0,1	3,2	89,1	2,0	91,1	8	0,01	0,3	307	0,57	11,5
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME	***63.018***	***6.093***	***67.143***	***99,7***	***6,7***	***106,4***	***3.959,3***	***240,3***	***4.199,7***	***3.283***	***6,23***	***155,8***	***348***	***0,57***	***21,8***
COMMERCE	5.674	921	6.258	9,3	0,9	10,2	305,2	26,4	331,6	453	0,86	18,3	73	0,12	5,1
INDUSTRIE	47.139	3.608	49.648	73,8	4,1	77,8	3.136,4	167,0	3.303,4	2.503	4,76	124,6	75	0,12	5,1
Industrie de l'énergie	1.550	83	1.619	2,1	0,1	2,2	142,5	5,5	148,1	18	0,03	0,7	0	0,00	0,0
Industrie du pétrole	3.069	274	3.273	5,3	0,4	5,6	398,2	21,4	419,6	45	0,09	2,6	1	0,00	0,2
Industrie de la chimie	11.437	934	12.092	17,3	1,1	18,4	884,1	56,2	940,3	190	0,33	10,9	3	0,00	0,3
Industrie de l'automobile	14.056	1.126	14.819	23,1	1,3	24,4	747,8	42,0	789,7	1.525	2,93	77,2	0	0,00	0,0
Industrie des equipements électroniques	990	123	1.085	1,5	0,1	1,6	57,7	3,7	61,4	88	0,15	3,8	0	0,00	0,0
Industrie de la métallurgie	9.206	497	9.548	14,2	0,5	14,7	580,4	21,3	601,8	265	0,52	13,2	48	0,07	3,3
Industrie de la construction	3.662	189	3.794	5,5	0,2	5,7	169,7	6,2	175,9	66	0,13	3,4	2	0,00	0,1
Industrie de l'alimentation	1.513	250	1.674	2,4	0,2	2,6	73,0	6,6	79,6	209	0,40	8,5	12	0,02	0,5
Autres industries	1.654	131	1.745	2,5	0,1	2,6	82,9	4,1	87,0	96	0,18	4,3	10	0,02	0,7
TRANSPORTS TERRESTRES	5.490	506	5.867	8,7	0,6	9,4	249,4	16,5	265,9	145	0,28	5,9	94	0,16	4,7
Transport routier	2.576	118	2.648	4,6	0,1	4,7	115,0	3,2	118,2	113	0,22	4,7	93	0,16	4,7
Autres transports terrestres	2.914	388	3.219	4,2	0,5	4,7	134,4	13,3	147,7	32	0,06	1,2	1	0,00	0,0
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	4.715	1.057	5.370	7,9	1,1	8,9	268,3	30,5	298,8	183	0,32	7,0	106	0,18	6,9
Autres services	4.715	1.057	5.370	7,9	1,1	8,9	268,3	30,5	298,8	183	0,32	7,0	106	0,18	6,9
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Total	**88.901**	**8.007**	**94.347**	**140,0**	**8,9**	**148,9**	**5.357,2**	**317,2**	**5.674,4**	**4.618**	**8,72**	**213,5**	**7.530**	**12,62**	**478,1**

Source: BNB.

TABLEAU 70 (SUITE) BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ DES PORTS MARITIMES FLAMANDS: 2004

Secteurs	NOMBRE DE SALARIÉS A LA DATE DE CLOTURE											FORMATIONS		
	Nombre			Hommes			Femmes			Nombre		Hommes		
	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	employés	ouvriers	nombre	heures (1)	coût (2)
	1051	1052	1053	1201	1202	1203	1211	1212	1213	1343	1323	5801	5802	5803
CLUSTER MARITIME	***26.023***	***1.944***	***27.375***	***21.689***	***702***	***22.170***	***4.335***	***1.242***	***5.205***	***10.847***	***15.844***	***4.648***	***0,17***	***6,9***
Agents maritimes et expéditeurs	6.689	964	7.354	4.099	179	4.213	2.590	785	3.142	6.327	853	863	0,02	0,7
Manutention	14.299	668	14.784	13.129	400	13.423	1.170	267	1.361	2.573	12.066	1.595	0,08	3,8
Armateurs	614	60	655	473	15	481	141	45	174	450	186	102	0,00	0,1
Construction et réparation navales	759	66	799	730	47	759	30	19	40	140	649	64	0,00	0,1
Aménagements portuaires et dragage	1.385	60	1.427	1.306	23	1.323	79	37	104	482	933	998	0,04	1,6
Pêche	444	40	468	394	9	398	50	31	70	36	429	3	0,00	0,0
Commerce portuaire	213	28	230	155	6	158	58	22	72	130	90	8	0,00	0,0
Entreprise portuaire	1.619	58	1.658	1.402	23	1.415	217	35	242	709	639	1.016	0,02	0,6
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME	***62.224***	***6.089***	***66.448***	***54.469***	***2.908***	***56.530***	***7.755***	***3.181***	***9.918***	***24.821***	***38.992***	***36.050***	***1,59***	***96,0***
COMMERCE	5.736	930	6.323	4.383	293	4.556	1.353	637	1.767	3.615	2.572	1.484	0,04	1,8
INDUSTRIE	46.378	3.573	48.912	41.608	2.005	43.057	4.771	1.568	5.856	15.705	30.989	30.019	1,41	88,0
Industrie de l'énergie	1.530	82	1.592	1.271	22	1.288	259	60	305	1.213	84	890	0,04	4,1
Industrie du pétrole	3.064	273	3.269	2.607	154	2.723	457	119	546	2.728	499	2.350	0,16	9,9
Industrie de la chimie	10.780	918	11.409	9.863	541	10.231	917	377	1.178	5.544	5.063	8.895	0,38	24,1
Industrie de l'automobile	13.988	1.130	14.802	12.540	792	13.129	1.448	338	1.673	1.558	12.426	10.541	0,41	32,9
Industrie des équipements électroniques	913	116	1.003	736	30	758	178	86	244	296	699	150	0,01	0,6
Industrie de la métallurgie	9.352	489	9.704	8.645	260	8.839	708	229	865	2.635	6.979	4.687	0,34	14,1
Industrie de la construction	3.612	188	3.742	3.430	94	3.497	182	94	245	852	2.798	1.012	0,02	0,8
Industrie de l'alimentation	1.496	239	1.654	1.143	67	1.188	353	172	465	438	1.173	675	0,02	0,5
Autres industries	1.642	138	1.738	1.373	45	1.404	269	93	334	442	1.270	819	0,03	1,0
TRANSPORTS TERRESTRES	5.402	539	5.816	4.868	363	5.153	534	176	663	1.931	3.795	2.926	0,10	4,6
Transport routier	2.584	114	2.660	2.337	42	2.363	247	72	297	593	2.011	406	0,01	0,2
Autres transports terrestres	2.818	425	3.156	2.531	321	2.790	287	104	366	1.339	1.784	2.519	0,09	4,4
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	4.708	1.046	5.397	3.611	246	3.765	1.098	799	1.633	3.570	1.636	1.621	0,04	1,7
Autres services	4.708	1.046	5.397	3.611	246	3.765	1.098	799	1.633	3.570	1.636	1.621	0,04	1,7
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Total	**88.247**	**8.032**	**93.823**	**76.158**	**3.610**	**78.700**	**12.090**	**4.423**	**15.123**	**35.668**	**54.837**	**40.698**	**1,75**	**102,9**

Source: BNB.

TABLEAU 70 (SUITE) BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ DES PORTS MARITIMES FLAMANDS: 2004

Secteurs	FORMATIONS					ENTREES									SORTIES	
		Femmes		Nombre	Durée		Hommes			Femmes					Nombre	Durée
	nombre	heures (1)	coût (2)	(en ETP)	indéterminée	primaire	secondaire	supérieur	universitaire	primaire	secondaire	supérieur	universitaire	(en ETP)	indéterminée
	5811	5812	5813	2053	2103	2203	2213	2223	2233	2303	2313	2323	2333	3053	3103
CLUSTER MARITIME	***1.210***	***0,04***	***1,4***	***8.080***	***5.509***	***648***	***3.592***	***552***	***254***	***82***	***884***	***244***	***80***	***7.305***	***4.264***
Agents maritimes et expéditeurs	588	0,01	0,5	2.005	1.276	106	492	224	80	49	430	153	49	1.858	1.153
Manutention	283	0,01	0,5	4.299	3.659	453	2.890	184	75	24	405	62	18	3.527	2.400
Armateurs	42	0,00	0,0	294	89	15	57	8	11	1	14	8	5	330	112
Construction et réparation navales	2	0,00	0,0	139	26	0	34	2	0	0	2	4	0	134	28
Aménagements portuaires et dragage	71	0,00	0,1	373	350	55	83	130	76	0	9	8	4	496	474
Pêche	21	0,00	0,0	793	11	1	0	1	1	7	1	0	0	818	19
Commerce portuaire	6	0,00	0,0	90	19	1	7	1	2	0	5	4	0	77	13
Entreprise portuaire	197	0,01	0,2	86	79	17	29	2	9	2	18	5	4	65	65
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME	***5.041***	***0,17***	***10,6***	***14.023***	***7.216***	***1.939***	***4.550***	***1.042***	***625***	***459***	***1.062***	***562***	***225***	***12.741***	***6.722***
COMMERCE	641	0,01	0,5	2.728	973	96	505	150	71	65	237	102	26	2.572	817
INDUSTRIE	3.831	0,14	9,3	8.135	4.633	1.533	3.326	598	450	295	682	276	155	7.233	4.442
Industrie de l'énergie	177	0,01	0,6	157	50	0	18	25	42	0	17	40	15	253	162
Industrie du pétrole	275	0,01	0,8	519	435	1	107	87	177	0	18	73	55	422	373
Industrie de la chimie	926	0,03	2,0	1.158	545	90	545	158	76	26	158	60	30	1.276	745
Industrie de l'automobile	1.450	0,05	4,4	2.762	1.640	903	1.106	72	74	209	181	34	25	1.796	1.003
Industrie des équipements électroniques	52	0,00	0,1	170	134	15	83	14	5	11	18	6	2	332	298
Industrie de la métallurgie	512	0,03	0,7	1.580	1.097	245	854	181	47	8	101	33	18	1.316	1.015
Industrie de la construction	72	0,00	0,1	1.008	447	226	332	39	15	0	24	12	4	1.113	598
Industrie de l'alimentation	154	0,00	0,3	440	160	16	153	10	10	29	139	14	1	381	102
Autres industries	213	0,01	0,4	340	124	37	127	11	5	11	25	4	4	345	147
TRANSPORTS TERRESTRES	171	0,01	0,4	1.170	713	274	313	39	6	9	30	74	2	1.194	783
Transport routier	58	0,00	0,0	934	597	267	292	19	2	7	26	11	1	839	535
Autres transports terrestres	113	0,01	0,3	236	115	6	21	20	5	2	4	63	0	355	247
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	398	0,01	0,4	1.991	897	36	406	255	98	90	113	109	43	1.741	680
Autres services	398	0,01	0,4	1.991	897	36	406	255	98	90	113	109	43	1.741	680
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Total	**6.251**	**0,21**	**12,1**	**22.103**	**12.725**	**2.587**	**8.142**	**1.595**	**879**	**541**	**1.946**	**806**	**306**	**20.046**	**10.986**

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 71 BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ DU COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS: 2004

Secteurs	NOMBRE MOYEN DE SALARIÉS														
	Nombre			Heures prestées (1)			Frais de personnel (2)			Intérimaires			Mis à disposition		
	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	temps plein	temps partiel	total 0	temps plein	temps partiel	total 0	nombre	heures prestées (1)	coût (2)	nombre	heures prestées (1)	coût (2)
	1001	1002	1003	1011	1012	1013	1021	1022	1023	1501	1511	1521	1502	1512	1522
CLUSTER MARITIME	***266***	***16***	***278***	***0,4***	***0,0***	***0,5***	***11,3***	***0,5***	***11,9***	***43***	***0,08***	***1,8***	***1***	***0,00***	***0,0***
Agents maritimes et expéditeurs	51	5	54	0,1	0,0	0,1	2,4	0,2	2,6	1	0,00	0,0	1	0,00	0,0
Manutention	137	7	143	0,2	0,0	0,2	5,7	0,2	5,9	14	0,03	0,6	0	0,00	0,0
Armateurs	49	2	50	0,1	0,0	0,1	2,2	0,1	2,2	15	0,03	0,6	0	0,00	0,0
Construction et réparation navales	30	2	31	0,0	0,0	0,0	1,1	0,1	1,1	13	0,02	0,6	0	0,00	0,0
Aménagements portuaires et dragage	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Pêche	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Commerce portuaire	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Entreprise portuaire	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME	***10.381***	***396***	***10.659***	***15,1***	***0,4***	***15,5***	***592,9***	***15,6***	***608,5***	***522***	***0,91***	***24,4***	***26***	***0,04***	***1,8***
COMMERCE	526	54	563	0,8	0,1	0,9	27,4	1,4	28,8	31	0,06	1,2	0	0,00	0,0
INDUSTRIE	9.301	310	9.520	13,4	0,3	13,7	538,5	13,3	551,8	429	0,73	20,7	26	0,04	1,8
Industrie de l'énergie	1.025	51	1.066	1,4	0,1	1,4	95,7	3,4	99,1	21	0,04	0,9	0	0,00	0,0
Industrie du pétrole	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie de la chimie	987	51	1.018	1,6	0,1	1,6	60,8	1,8	62,5	98	0,19	5,3	0	0,00	0,0
Industrie de l'automobile	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie des équipements électroniques	68	7	74	0,1	0,0	0,1	3,3	0,1	3,5	6	0,01	0,3	0	0,00	0,0
Industrie de la métallurgie	5.572	99	5.641	7,9	0,1	8,0	295,5	3,8	299,3	243	0,39	11,5	26	0,04	1,8
Industrie de la construction	1.311	82	1.370	1,9	0,1	2,0	66,4	3,0	69,4	50	0,10	2,3	0	0,00	0,0
Industrie de l'alimentation	158	3	160	0,2	0,0	0,3	9,0	0,8	9,7	5	0,01	0,2	0	0,00	0,0
Autres industries	181	18	193	0,3	0,0	0,3	7,8	0,4	8,2	5	0,01	0,2	0	0,00	0,0
TRANSPORTS TERRESTRES	136	7	141	0,3	0,0	0,3	6,2	0,2	6,4	0	0,00	0,0	0	0,00	0,0
Transport routier	101	2	102	0,2	0,0	0,2	4,6	0,0	4,6	0	0,00	0,0	0	0,00	0,0
Autres transports terrestres	35	5	39	0,0	0,0	0,1	1,7	0,2	1,8	0	0,00	0,0	0	0,00	0,0
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	418	25	434	0,7	0,0	0,7	20,7	0,8	21,5	63	0,11	2,5	0	0,00	0,0
Autres services	418	25	434	0,7	0,0	0,7	20,7	0,8	21,5	63	0,11	2,5	0	0,00	0,0
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Total	**10.648**	**412**	**10.936**	**15,6**	**0,4**	**16,0**	**604,2**	**16,2**	**620,4**	**566**	**0,99**	**26,3**	**27**	**0,04**	**1,8**

Source: BNB.

TABLEAU 71 (SUITE) BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ DU COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS: 2004

Secteurs	NOMBRE DE SALARIÉS A LA DATE DE CLOTURE											FORMATIONS		
		Nombre			Hommes			Femmes		Nombre			Hommes	
	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	employés	ouvriers	nombre	heures (1)	coût (2)
	1051	1052	1053	1201	1202	1203	1211	1212	1213	1343	1323	5801	5802	5803
CLUSTER MARITIME	***270***	***20***	***284***	***240***	***9***	***246***	***29***	***11***	***37***	***98***	***181***	***26***	***0,00***	***0,0***
Agents maritimes et expéditeurs	53	6	57	37	2	38	16	4	18	53	3	1	0,00	0,0
Manutention	136	8	142	128	6	132	9	2	10	23	118	0	0,00	0,0
Armateurs	51	4	54	48	0	48	3	4	6	15	37	24	0,00	0,0
Construction et réparation navales	30	2	31	28	1	28	2	1	3	7	23	0	0,00	0,0
Aménagements portuaires et dragage	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Pêche	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Commerce portuaire	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Entreprise portuaire	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME	***10.262***	***403***	***10.546***	***9.428***	***190***	***9.558***	***834***	***214***	***988***	***3.966***	***6.149***	***5.314***	***0,18***	***13,2***
COMMERCE	473	54	509	389	17	399	83	37	110	265	205	25	0,00	0,1
INDUSTRIE	9.232	301	9.444	8.550	136	8.643	682	165	801	3.456	5.604	5.145	0,18	12,9
Industrie de l'énergie	1.020	50	1.058	853	14	864	167	36	194	725	142	580	0,03	2,7
Industrie du pétrole	145	3	147	131	0	131	14	3	16	52	85	79	0,00	0,2
Industrie de la chimie	1.030	50	1.065	915	25	933	114	24	132	413	640	566	0,01	0,4
Industrie de l'automobile	9.232	301	9.444	8.550	136	8.643	682	165	801	3.456	5.604	5.145	0,18	12,9
Industrie des équipements électroniques	64	6	67	49	4	51	15	2	16	29	38	30	0,00	0,0
Industrie de la métallurgie	5.491	94	5.556	5.218	47	5.249	274	47	307	1.818	3.646	3.425	0,13	8,9
Industrie de la construction	1.306	82	1.364	1.224	38	1.249	83	43	115	369	923	438	0,01	0,5
Industrie de l'alimentation	145	3	147	131	0	131	14	3	16	52	85	79	0,00	0,2
Autres industries	175	17	187	160	8	165	15	9	21	50	130	26	0,00	0,0
TRANSPORTS TERRESTRES	134	8	140	125	6	130	9	2	10	31	109	35	0,00	0,1
Transport routier	100	3	102	93	2	95	7	1	8	16	86	0	0,00	0,0
Autres transports terrestres	34	5	38	32	4	35	2	1	3	15	23	35	0,00	0,1
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	424	40	453	364	31	386	60	9	67	214	232	108	0,01	0,2
Autres services	424	40	453	364	31	386	60	9	67	214	232	108	0,01	0,2
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Total	**10.532**	**423**	**10.829**	**9.668**	**198**	**9.804**	**863**	**224**	**1.025**	**4.064**	**6.330**	**5.339**	**0,18**	**13,2**

Source: BNB.

TABLEAU 71 (SUITE) BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ DU COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS: 2004

Secteurs	FORMATIONS					ENTREES								SORTIES	
	Femmes			Nombre	Durée	Hommes				Femmes				Nombre	Durée
	nombre	heures (1)	coût (2)	(en ETP)	indéterminée	primaire	secondaire	supérieur	universitaire	primaire	secondaire	supérieur	universitaire	(en ETP)	indéterminée
	5811	5812	5813	2053	2103	2203	2213	2223	2233	2303	2313	2323	2333	3053	3103
CLUSTER MARITIME	***3***	***0,00***	***0,0***	***77***	***42***	***5***	***32***	***3***	***1***	***0***	***5***	***2***	***0***	***63***	***35***
Agents maritimes et expéditeurs	1	0,00	0,0	15	14	0	7	1	0	0	5	2	0	10	8
Manutention	0	0,00	0,0	20	13	0	16	0	0	0	0	0	0	28	20
Armateurs	2	0,00	0,0	15	15	5	8	1	1	0	0	0	0	6	6
Construction et réparation navales	0	0,00	0,0	28	0	0	1	0	0	0	0	0	0	20	1
Aménagements portuaires et dragage	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Pêche	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Commerce portuaire	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Entreprise portuaire	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME	***468***	***0,01***	***1,0***	***1.398***	***608***	***89***	***814***	***130***	***73***	***15***	***60***	***68***	***26***	***1.657***	***1.126***
COMMERCE	6	0,00	0,0	87	40	2	44	5	2	0	8	4	2	150	99
INDUSTRIE	442	0,01	0,9	1.159	475	67	676	116	69	11	42	61	23	1.383	934
Industrie de l'énergie	105	0,00	0,3	116	51	0	18	20	28	0	11	29	10	161	107
Industrie du pétrole	12	0,00	0,0	58	3	9	18	6	2	9	9	5	1	58	4
Industrie de la chimie	67	0,00	0,1	97	30	4	27	16	4	2	2	7	5	120	39
Industrie de l'automobile	442	0,01	0,9	1.159	475	67	676	116	69	11	42	61	23	1.383	934
Industrie des équipements électroniques	10	0,00	0,0	9	4	0	6	0	1	0	0	3	0	22	19
Industrie de la métallurgie	199	0,01	0,4	697	306	49	525	56	29	0	14	12	4	814	657
Industrie de la construction	48	0,00	0,1	149	75	4	71	18	7	0	4	5	4	160	86
Industrie de l'alimentation	12	0,00	0,0	58	3	9	18	6	2	9	9	5	1	58	4
Autres industries	0	0,00	0,0	33	6	1	11	1	0	0	1	0	0	49	21
TRANSPORTS TERRESTRES	1	0,00	0,0	48	38	0	40	0	0	0	0	0	0	45	32
Transport routier	0	0,00	0,0	48	38	0	40	0	0	0	0	0	0	42	29
Autres transports terrestres	1	0,00	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	18	0,00	0,0	104	55	19	54	8	2	4	9	2	1	79	61
Autres services	18	0,00	0,0	104	55	19	54	8	2	4	9	2	1	79	61
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Total	**471**	**0,01**	**1,0**	**1.476**	**650**	**94**	**846**	**132**	**74**	**15**	**65**	**70**	**27**	**1.720**	**1.160**

Source: BNB.

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

ANNEXE 8: TRAFIC DE MARCHANDISES DANS LES PORTS EN 2004

TABLEAU 72 **TRAFIC MARITIME AU PORT D'ANVERS EN 2004**
(en milliers de tonnes, sauf autre mention)

Catégories de marchandises	Déchargements	Chargements	Total	Part dans le transbordement (en p.c.)
Marchandises diverses	37.975	51.754	89.729	58.9
Fer et acier	3.380	6.459	9.838	6.5
Métaux non-ferreux	399	19	418	0.3
Engrais, produits chimiques	55	188	243	0.2
Bois	449	122	570	0.4
Cellulose, pâte à papier	2.768	353	3.121	2.0
Fruits	1.532	12	1.544	1.0
Granite	380	150	529	0.3
Matériel roulant	767	1.757	2.524	1.7
Farine	0	447	447	0.3
Sucre	6	388	395	0.3
Conteneurs	27.838	40.442	68.280	44.8
Autres	401	1.419	1.820	1.2
Marchandises en vrac	45.134	17.463	62.597	41.1
Pétrole brut	6.447	103	6.550	4.3
Dérivés du pétrole	13.340	8.271	21.611	14.2
Produits chimiques	4.115	2.677	6.792	4.5
Minerais	6.177	567	6.745	4.4
Charbon	9.556	149	9.705	6.4
Céréales	489	515	1.004	0.7
Engrais	1.997	3.141	5.138	3.4
Sable et gravier	888	404	1.292	0.8
Autres	2.125	1.635	3.760	2.5
TOTAL	**83.109**	**69.217**	**152.327**	**100,0**

Source: Havenbedrijf Antwerpen.

TABLEAU 73 TRAFIC MARITIME AU PORT DE GAND EN 2004

(en milliers de tonnes, sauf autre mention)

Catégories de marchandises	Déchargements	Chargements	Total	Importance relative (en p.c.)
Produits agricoles	842	124	966	3.9
Produits alimentaires et aliments pour le bétail	2.914	418	3.332	13.3
Combustibles minéraux solides	4.328	145	4.472	17.9
Pétrole et dérivés	2.584	304	2.889	11.6
Minerais et résidus métalliques	6.224	699	6.922	27.7
Produits métallurgiques	450	1.178	1.628	6.5
Minéraux bruts et matériaux de construction	1.075	230	1.304	5.2
Engrais	692	142	833	3.3
Produits chimiques	426	167	593	2.4
Autres marchandises	1.129	888	2.018	8.1
TOTAL	**20.663**	**4.294**	**24.957**	**100,0**

Source: Havenbedrijf Gent GAB.

TABLEAU 74 TRAFIC MARITIME AU PORT D'OSTENDE EN 2004

(en milliers de tonnes, sauf autre mention)

Catégories de marchandises	Déchargements	Chargements	Total	Importance relative (en p.c.)
Marchandises diverses conventionnelles et vrac	**1.537**	**0,3**	**1.537**	**20,4**
Chrome ferreux	39	0	39	0,5
Gasoil	47	0	47	0,6
Gravier et sable	1.291	0	1.291	17,1
Bois	10	0	10	0,1
Oxyde de magnésium	8	0	8	0,1
Microsilice	8	0	8	0,1
Orthoxylène	2	0	2	0,0
Sépiolite	82	0	82	1,1
Machines à silo Jetfoil	0	0,3	0,3	0,0
Charbon	28	0	28	0,4
Verre	22	0	22	0,3
Conteneurs	**51**	**29**	**79**	**1,1**
Roll-on / Roll-off	**2.173**	**3.755**	**5.928**	**78,6**
TOTAL	**3.761**	**3.784**	**7.545**	**100,0**

Source: AG Haven Oostende.

TABLEAU 75 TRAFIC MARITIME AU PORT DE ZEEBRUGGE EN 2004
(en milliers de tonnes, sauf autre mention)

Catégories de marchandises	Déchargements	Chargements	Total	Importance relative (en p.c.)
Produits agricoles	390	6	396	1,2
Produits alimentaires et aliments pour le bétail	229	41	271	0,9
Combustibles minéraux solides	64	0	64	0,2
Pétrole et dérivés	2.590	54	2.643	8,3
Minerais et pyrites de fer	6	0	6	0,0
Fer, acier et métaux non-ferreux	0	1	1	0,0
Minéraux bruts et matériaux de construction	1.460	12	1.472	4,6
Produits chimiques	220	50	271	0,9
Autres marchandises	11.206	15.467	26.672	83,9
TOTAL	**16.165**	**15.631**	**31.796**	**100,0**

Source: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen.

TABLEAU 76 TRAFIC FLUVIAL AU PORT AUTONOME DE LIÈGE[197] EN 2004
(en milliers de tonnes, sauf autre mention)

Catégories de marchandises	Déchargements	Chargements	Total	Importance relative (en p.c.)
Produits agricoles	48,7	114,7	163,4	1,1
Denrées alimentaires et fourrages	47,3	0	47,3	0,3
Combustibles solides	1.814,4	573,5	2.387,9	15,7
Produits pétroliers	3.114,7	1,2	3.115,9	20,5
Minerais	3.309,5	26,1	3.335,6	22,0
Produits métallurgiques	677,8	456,9	1.134,6	7,5
Matériaux de construction	1.949,9	2.822,4	4.772,2	31,4
Engrais naturels et manufacturés	67,8	0,8	68,6	0,5
Produits chimiques	51,4	0,4	51,8	0,3
Marchandises diverses	40,3	72,4	112,8	0,7
TOTAL	**11.122**	**4.068**	**15.190**	**100,0**

Source: Port Autonome de Liège.

[197] Ports publics seulement.

BIBLIOGRAPHIE

Antwerp Port Authority (2005), *Annual Report 2004*, Anvers

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

BNB (2005), *Rapport 2004 - Tome 1: Évolution économique et financière*, Bruxelles

BNB, Département Statistique générale (2005), *Bulletin statistique 2005/4*, Bruxelles

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

BNB, Service Centrale des bilans, Comptes annuels déposés à la Centrale des bilans, 1999 à 2004, Bruxelles

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

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

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

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

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

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

Conférence des Nations unies sur le Commerce et le Développement (2005), *Review of Maritime Transport 2005*, CNUCED / UNCTAD - Nations unies New York et Genève

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

De Lloyd nv (2004 et 2005), "Annuaires 2004 - 2005 et 2005 - 2006 des ports d'Anvers, Gand, Ostende et Zeebrugge", Anvers

Europa (2006), *Le Portail de L'Union Européenne* (http://europa.eu), Communauté européenne

European Sea Ports Organisation (2005), *Annual Report 2004*, Bruxelles

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

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

Heuse P., Ph. Delhez (2005), "Le Bilan social 2004", BNB, *Revue économique, 2005/4*, Bruxelles

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

Institut des comptes nationaux (2006), *Comptes régionaux 1995 - 2004*, Bruxelles

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

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

Lagneaux F. (2005), *Importance économique du Port Autonome de Liège: rapport 2003*, BNB, Working Paper n°75 (Document series), Bruxelles

Le Lloyd, articles sélectionnés entre 2004 et 2006, Anvers

Le Lloyd (2005), *Lloyd Special Report - Annuaire 2005 du Port Autonome de Liège*, Anvers

Le Lloyd (2005), *Lloyd Special Report - Port of Antwerp*, Anvers

Le Lloyd (2004), *Lloyd Special Report - Zeebrugge*, Anvers

Le Lloyd (2005), *Lloyd Special Report - Port of Ghent*, Anvers

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

Merckx J-P. et D. Neyts, Vlaamse Havencommissie (2005), *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2004*, SERV Bruxelles

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

Observatoire bruxellois du marché du travail et des qualifications, ORBEm (2006), *Poids socio-économique des entreprises implantées sur le site du Port de Bruxelles: enquête 2005*, Bruxelles

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

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

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

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

Port Authority Zeebrugge (numéros de 2004), "Port of Zeebrugge News", Zeebrugge

Port Authority Zeebrugge (2005), *Annual Report 2004*, Zeebrugge

Port of Antwerp (numéros de 2004), "Antwerp PortNews", Anvers

Port d'Ostende (2005), *Jaarverslag 2004*, Ostende

Promotie Binnenvaart Vlaanderen (2004 - 2005), Numéros de 2004 et 2005, Hasselt

Promotie Binnenvaart Vlaanderen (2005), *Jaarverslag 2004*, Hasselt

Vivet D. (2005), "Évolution des résultats et de la structure financière des entreprises en 2004", BNB, *Revue économique, 2005/4*, 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 P. Jeanfils, *Research Series*, March 2000.
5. "Growth in an open economy: some recent developments" by S. Turnovsky, *Research Series*, May 2000.
6. "Knowledge, technology and economic growth: an OECD perspective" by I. Visco, A. Bassanini, S. Scarpetta, *Research Series*, May 2000.
7. "Fiscal policy and growth in the context of European integration" by P. Masson, *Research Series*, May 2000.
8. "Economic growth and the labour market: Europe's challenge" by C. Wyplosz, *Research Series*, May 2000.
9. "The role of the exchange rate in economic growth: a euro-zone perspective" by R. MacDonald, *Research Series*, May 2000.
10. "Monetary union and economic growth" by J. Vickers, *Research Series*, May 2000.
11. "Politique monétaire et prix des actifs: le cas des Etats-Unis" by Q. Wibaut, *Document Series*, August 2000.
12. "The Belgian industrial confidence indicator: leading indicator of economic activity in the euro area?" by J.J. Vanhaelen, L. Dresse, J. De Mulder, *Document Series*, November 2000.
13. "Le financement des entreprises par capital-risque" by C. Rigo, *Document Series,* February 2001.
14. "La nouvelle économie" by P. Bisciari, *Document Series*, March 2001.
15. "De kostprijs van bankkredieten" by A. Bruggeman and R. Wouters, *Document Series*, April 2001.
16. "A guided tour of the world of rational expectations models and optimal policies" by Ph. Jeanfils, *Research Series*, May 2001.
17. "Attractive Prices and Euro - Rounding effects on inflation" by L. Aucremanne and D. Cornille, *Documents Series*, November 2001.
18. "The interest rate and credit channels in Belgium: an investigation with micro-level firm data" by P. Butzen, C. Fuss and Ph. Vermeulen, *Research series*, December 2001.
19 "Openness, imperfect exchange rate pass-through and monetary policy" by F. Smets and R. Wouters, *Research series*, March 2002.
20. "Inflation, relative prices and nominal rigidities" by L. Aucremanne, G. Brys, M. Hubert, P. J. Rousseeuw and A. Struyf, *Research series*, April 2002.
21. "Lifting the burden: fundamental tax reform and economic growth" by D. Jorgenson, *Research series*, May 2002.
22. "What do we know about investment under uncertainty?" by L. Trigeorgis, *Research series*, May 2002.
23. "Investment, uncertainty and irreversibility: evidence from Belgian accounting data" by D. Cassimon, P.-J. Engelen, H. Meersman, M. Van Wouwe, *Research series*, May 2002.
24. "The impact of uncertainty on investment plans" by P. Butzen, C. Fuss, Ph. Vermeulen, *Research series*, May 2002.
25. "Investment, protection, ownership, and the cost of capital" by Ch. P. Himmelberg, R. G. Hubbard, I. Love, *Research series*, May 2002.
26. "Finance, uncertainty and investment: assessing the gains and losses of a generalised non-linear structural approach using Belgian panel data", by M. Gérard, F. Verschueren, *Research series*, May 2002.
27. "Capital structure, firm liquidity and growth" by R. Anderson, *Research series*, May 2002.
28. "Structural modelling of investment and financial constraints: where do we stand?" by J.- B. Chatelain, *Research series*, May 2002.
29. "Financing and investment interdependencies in unquoted Belgian companies: the role of venture capital" by S. Manigart, K. Baeyens, I. Verschueren, *Research series*, May 2002.
30. "Development path and capital structure of Belgian biotechnology firms" by V. Bastin, A. Corhay, G. Hübner, P.-A. Michel, *Research series*, May 2002.
31. "Governance as a source of managerial discipline" by J. Franks, *Research series*, May 2002.
32. "Financing constraints, fixed capital and R&D investment decisions of Belgian firms" by M. Cincera, *Research series*, May 2002.
33. "Investment, R&D and liquidity constraints: a corporate governance approach to the Belgian evidence" by P. Van Cayseele, *Research series*, May 2002.
34. "On the Origins of the Franco-German EMU Controversies" by I. Maes, *Research series*, July 2002.

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

67. "Indirect effects – A formal definition and degrees of dependency as an alternative to technical coefficients", by F. Coppens, *Research series,* May 2005.
68. "Noname – A new quarterly model for Belgium", by Ph. Jeanfils and K. Burggraeve, *Research series*, May 2005.
69. "Economic importance of the Flemish martime ports: report 2003", F. Lagneaux, *Document series*, May 2005.
70. "Measuring inflation persistence: a structural time series approach", M. Dossche and G. Everaert, *Research series*, June 2005.
71. "Financial intermediation theory and implications for the sources of value in structured finance markets", J. Mitchell, *Document series*, July 2005.
72. "Liquidity risk in securities settlement", J. Devriese and J. Mitchell, *Research series*, July 2005.
73. "An international analysis of earnings, stock prices and bond yields", A. Durré and P. Giot, *Research series*, September 2005.
74. "Price setting in the euro area: Some stylized facts from Individual Consumer Price Data", E. Dhyne, L. J. Álvarez, H. Le Bihan, G. Veronese, D. Dias, J. Hoffmann, N. Jonker, P. Lünnemann, F. Rumler and J. Vilmunen, *Research series*, September 2005.
75. "Importance économique du Port Autonome de Liège: rapport 2003", by F. Lagneaux, *Document series,* October 2005.
76. "The pricing behaviour of firms in the euro area: new survey evidence, by S. Fabiani, M. Druant, I. Hernando, C. Kwapil, B. Landau, C. Loupias, F. Martins, T. Mathä, R. Sabbatini, H. Stahl and A. Stokman, *Research series*, November 2005.
77. "Income uncertainty and aggregate consumption, by L. Pozzi, *Research series*, November 2005.
78. "Crédits aux particuliers - Analyse des données de la Centrale des Crédits aux Particuliers", by H. De Doncker, *Document series*, January 2006.
79. "Is there a difference between solicited and unsolicited bank ratings and, if so, why?" by P. Van Roy, *Research series*, February 2006.
80. "A generalised dynamic factor model for the Belgian economy - Useful business cycle indicators and GDP growth forecasts", by Ch. Van Nieuwenhuyze, *Research series*, February 2006.
81. "Réduction linéaire de cotisations patronales à la sécurité sociale et financement alternatif" by Ph. Jeanfils, L. Van Meensel, Ph. Du Caju, Y. Saks, K. Buysse and K. Van Cauter, *Document series*, March 2006.
82. "The patterns and determinants of price setting in the Belgian industry" by D. Cornille and M. Dossche, *Research series*, May 2006.
83. "A multi-factor model for the valuation and risk management of demand deposits" by H. Dewachter, M. Lyrio and K. Maes, *Research series*, May 2006.
84. "The single European electricity market: A long road to convergence", by F. Coppens and D. Vivet, *Document series*, May 2006.
85. "Firm-specific production factors in a DSGE model with Taylor price setting", by G. de Walque, F. Smets and R. Wouters, *Research series*, June 2006.
86. "Economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports and Liège port complex - report 2004", by F. Lagneaux, *Document series*, June 2006.