

Mathys, Claude

Working Paper

Ports maritimes flamands, complexe portuaire liégeois et port de Bruxelles - Rapport 2008

NBB Working Paper, No. 192

Provided in Cooperation with:

National Bank of Belgium, Brussels

Suggested Citation: Mathys, Claude (2010) : Ports maritimes flamands, complexe portuaire liégeois et port de Bruxelles - Rapport 2008, NBB Working Paper, No. 192, National Bank of Belgium, Brussels

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/144404>

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:

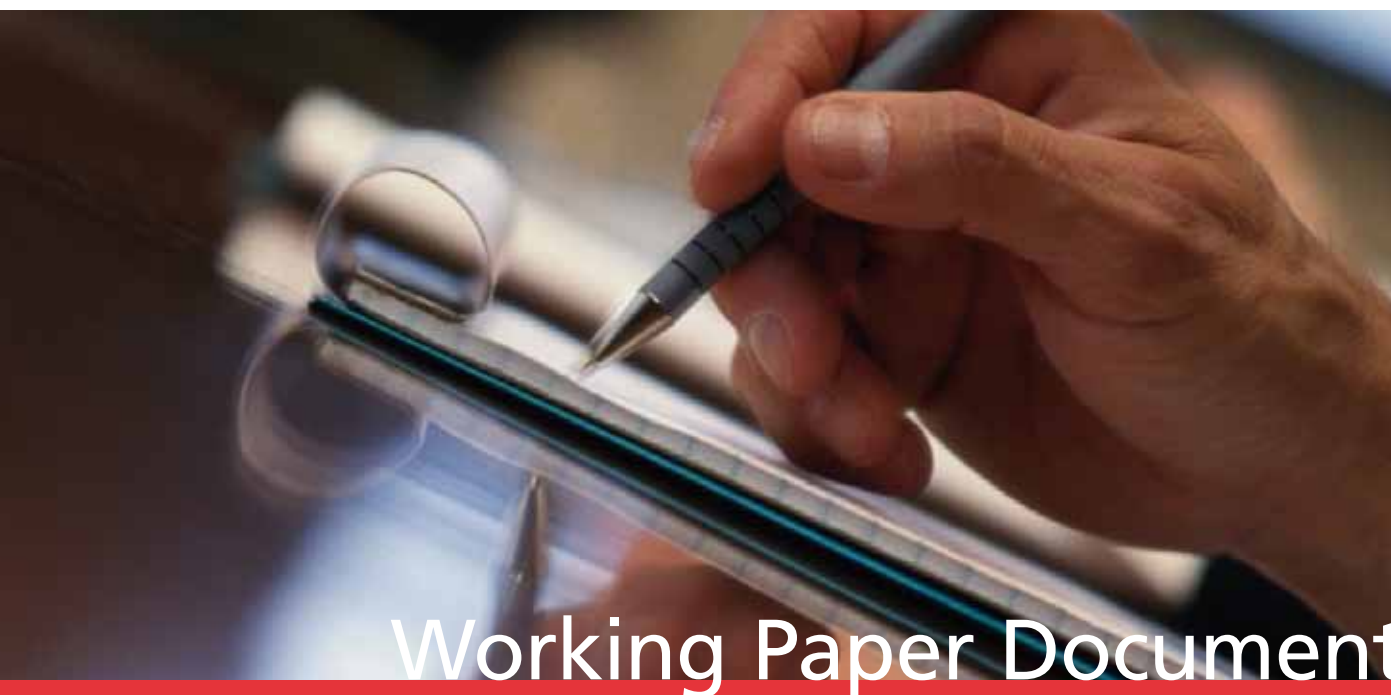
Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

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.

IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DES PORTS BELGES:

Ports maritimes flamands, complexe portuaire
liégeois et port de Bruxelles
Rapport 2008



Working Paper Document

de Claude Mathys

Juillet 2010 **N° 192**

Editorial Director

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

Statement of purpose:

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

Orders

For orders and information on subscriptions and reductions: National Bank of Belgium,
Documentation - Publications service, boulevard de Berlaimont 14, 1000 Brussels

Tel +32 2 221 20 33 - Fax +32 2 21 30 42

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

© National Bank of Belgium, Brussels

All rights reserved.

Reproduction for educational and non-commercial purposes is permitted provided that the source is acknowledged.

ISSN: 1375-680X (print)

ISSN: 1784-2476 (online)

Abstract

This paper is an annual publication issued by the Microeconomic Analysis service of the National Bank of Belgium.

The Flemish maritime ports (Antwerp, Ghent, Oostende, Zeebrugge), the Autonomous Port of Liège and the port of Brussels play a major role in their respective regional economies and in the Belgian economy, not only in terms of industrial activity but also as intermodal centres facilitating the commodity flow.

This update paper¹ provides an extensive overview of the economic importance and development of the Flemish maritime ports, the Liège port complex and the port of Brussels in the period 2003 - 2008, with an emphasis on 2008. Focusing on the three major variables of value added, employment and investment, the report also provides some information about social balance and the financial situation in these ports as a whole. These observations are linked to a more general context, along with a few cargo statistics.

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

The developments concerning economic activity in the six ports in 2007 - 2008 are summarised in this table:

Changes from 2007 to 2008 (in percentages)	Value added (current prices)	Employment (Full-time Equivalents)	Investment (current prices)	Tonnage (metric tonnes)
Flemish maritime ports				
Direct	- 1,3	+ 0,3	+ 1,0	+ 3.4
Indirect	+ 2,3	+ 3,2		(seaborne)
Total	+ 0,3	+ 1,9		
Liège port complex				
Direct	+ 5,1	+ 1,7	+27,7	+ 2.7
Indirect	+ 15,5	+ 4,8		(inland)
Total	+ 10,0	+ 3,5		
Port of Brussels				
Direct	+ 1,1	- 0,0	+ 23,1	+ 13.2
Indirect	+ 5,3	+ 3,3		(inland)
Total	+ 3,1	+ 1,9		
Belgian ports				
Direct	- 0,7	+ 0,4	+ 3,2	+ 3.5
Indirect	+ 3,4	+ 3,4		
Total	+ 1,1	+ 2,0		

¹ Update of Mathys C. (July 2009), *Importance économique des ports belges: Ports maritimes flamands, complexe portuaire liégeois et port de Bruxelles - Rapport 2007*, NBB, Working Paper No. 172 (Document series). All figures have been updated. This paper is available on the following address <http://www.nbb.be/doc/ts/publications/wp/wp172Fr.pdf>.

In terms of maritime cargo traffic, 2008 was another good year for all the Flemish sea ports, despite the downturn recorded during the last quarter of the year. Except for Ghent, direct value added rose in all the ports in Flanders. Maritime branches as a whole expanded, but the non-maritime branches of trade and industry contracted. The ports of Zeebrugge and Ostend enjoyed growth in both maritime and non-maritime branches, while in Antwerp and Ghent, the non-maritime branches declined. In Antwerp, however, the growth in direct value added in the maritime branches was particularly high, unlike the port of Ghent.

Direct employment rose slightly during the year 2008. Again, direct employment in the maritime branches as a whole increased, whereas it declined in trade and industry. Nonetheless, a rise in employment was reported in all the Flemish ports apart from Antwerp.

After the growth of 2007, investment declined marginally in the Flemish ports across the board. The ports of Antwerp, Ostend and Ghent recorded higher investment in 2008. Thanks to the port of Antwerp's shipowners, the rise was concentrated in the maritime branches, whereas the non-maritime branches as a whole declined, due to the downturn in the Antwerp region. In the other ports, investment in the non-maritime branches expanded.

The volume of cargo handled in the port of Liège increased again in 2008. Direct value added and employment registered strong growth. Due to the metalworking and energy sectors, employment improved on the previous year's figures. Fuel production and the chemicals industry accounted for the growth in value added. Investment rose strongly, too. A major factor behind this increase was the construction of a new bioethanol plant in Wanze and a waste treatment plant in Herstal. At the end of the year, ArcelorMittal decided to shut down blast furnace n°6 in Seraing, a decision that will have an impact on the activity in the port of Liège.

The volume of cargo handled at the port of Brussels rose again in 2008. Value added in this port increased and employment remained steady. After falling back in 2007, investment picked up thanks to the infrastructure renovation work undertaken by the port authority on the former Carcoke site.

This report provides a comprehensive account of these issues, giving details for each economic sector, although the comments are confined to the main changes that occurred in 2008.

Key words: branch survey, maritime cluster, subcontracting, indirect effects, transport intermodality, public investments.

JEL classification: C67, H57, J21, L22, L91, L92, R15, R34 and R41.

Corresponding author:

NBB, Microeconomic Information department, e-mail: claudio.mathys@nbb.be

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

Research results and conclusions expressed are those of the author and do not necessarily reflect the views of the National Bank of Belgium or any other institution to which the author is affiliated. All remaining errors are ours.

The author would like to thank her colleagues from the Microeconomic Information department for their assistance and support. Special thanks go to Messrs Luc Dufresne, head of department at the NBB, and George van Gastel, head of service at the NBB, for their support and their comments on this paper. The advice given unstintingly by the Research and Statistics departments was also greatly appreciated.

Sommaire

Avant-propos	1
Introduction	2
1 IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DES PORTS BELGES	8
1.1 Trafic dans les ports belges	8
1.2 Position concurrentielle des ports belges	10
1.3 Valeur ajoutée directe et indirecte dans les ports belges	13
1.4 Emploi direct et indirect dans les ports belges.....	15
1.5 Investissement dans les ports belges	16
1.6 Ventilation des variables selon la taille des entreprises.....	16
1.7 Bilan social dans les ports belges	17
1.8 Ratios financiers dans les ports maritimes belges	21
2 PORT D'ANVERS	24
2.1 Évolutions.....	24
2.2 Valeur ajoutée	25
2.3 Emploi	27
2.4 Investissement	29
3 PORT DE GAND	32
3.1 Évolutions.....	32
3.2 Valeur ajoutée	33
3.3 Emploi	35
3.4 Investissement	37
4 PORT D'OSTENDE	40
4.1 Évolutions.....	40
4.2 Valeur ajoutée	40
4.3 Emploi	43
4.4 Investissement	45
5 PORT DE ZEEBRUGGE	48
5.1 Évolutions.....	48
5.2 Valeur ajoutée	49
5.3 Emploi	51
5.4 Investissement	53
6 LE PORT DE LIÈGE	56
6.1 Évolutions.....	56
6.2 Valeur ajoutée	56
6.3 Emploi	59
6.4 Investissement	61
7 LE PORT DE BRUXELLES	64
7.1 Évolutions.....	64
7.2 Valeur ajoutée	64
7.3 Emploi	67
7.4 Investissement	69
8 SYNTHÈSE	72
LISTE DES ABRÉVIATIONS	74
ANNEXE 1: BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ EN 2008	75
ANNEXE 2: LISTE DES BRANCHES NACE-BEL	78
BIBLIOGRAPHIE	84
NATIONAL BANK OF BELGIUM - WORKING PAPERS SERIES	86

Avant-propos

La Banque nationale de Belgique publie annuellement une mise à jour de son étude sur l'importance économique des ports maritimes flamands et du complexe portuaire liégeois. Deux aspects de l'impact économique du secteur sont mis en exergue: les effets directs, d'une part, et les effets indirects, d'autre part. Les premiers se réfèrent à l'activité résultant de l'implantation de branches maritimes et non maritimes à l'intérieur ou dans l'environnement immédiat des ports, tandis que les seconds concernent la valeur ajoutée et l'emploi générés en amont de ces branches, par les fournisseurs et les sous-traitants établis en Belgique.

Pour la troisième année consécutive, outre les traditionnelles études relatives aux ports maritimes flamands - Anvers, Gand, Ostende et Zeebrugge - et au complexe portuaire liégeois, le présent rapport² comporte un chapitre consacré au port de Bruxelles. Toutefois, ce chapitre a été revu en profondeur suite à une analyse réalisée en collaboration avec l'Observatoire bruxellois de l'Emploi et le Port de Bruxelles. Tout en conservant la méthodologie propre à l'étude des ports maritimes, le périmètre du port de Bruxelles a été redessiné au vu des liens économiques entre les différentes zones géographiques de la capitale et le port.

Les données statistiques couvrent la période 2003 - 2008, mais les commentaires se limitent aux principales évolutions observées entre 2007 et 2008. Les annexes comprennent³:

- le bilan social détaillé pour 2008,
- la liste des branches Nace-BEL 2003.

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

Après une brève introduction, l'étude se décline en six parties, consacrées aux quatre ports maritimes flamands, au complexe portuaire liégeois et au port de Bruxelles. Les grandes tendances identifiées dans les "estimations flash" publiées en octobre 2009⁴ sont confirmées dans le présent rapport. La redéfinition du périmètre de la zone d'activité du port de Bruxelles a toutefois modifié les résultats pour ce port. Les corrections individuelles au niveau des autres ports ont entraîné quelques changements dans l'amplitude des évolutions. Pour les six ports considérés dans leur ensemble, la valeur ajoutée directe et l'emploi direct évoluent un peu moins rapidement que les valeurs obtenues sur la base des "estimations flash" relatives à l'année 2008.

² Mathys C. (juillet 2009), *Importance économique des ports belges: Ports maritimes flamands, complexe portuaire liégeois et port de Bruxelles - Rapport 2007*, BNB, Working Paper n° 172 (*Document series*).

³ Le détail de la répartition des effets indirects par secteur et la ventilation des résultats des entreprises selon leur taille sont disponibles sur demande. Pour toute demande, s'adresser à microeconomic.analysis@nbb.be.

⁴ Voir <http://www.nbb.be/doc/ts/Enterprise/Press/2009/cp20091022Fr.pdf>.

Introduction

Objectifs de l'étude et observations méthodologiques

L'évolution de l'importance économique des ports sous revue est analysée sous trois angles: l'angle strictement économique, l'angle social et l'angle financier. Ne sont concernées par cette étude que les entreprises appartenant aux branches d'activité disposant d'un lien économique avec les ports. Ce lien est défini en fonction d'un double critère, fonctionnel et géographique.

Les principaux développements se concentrent, pour la période 2003 - 2008, sur l'étude des variables suivantes:

- la valeur ajoutée à prix courants⁵: la valeur qu'une entreprise ajoute à ses inputs au cours de l'exercice, par le biais du processus de production. La valeur ajoutée d'une entreprise donne une indication de sa contribution à l'activité du pays ou de la région (en pourcentage du PIB). Sur le plan comptable, elle est constituée des frais de personnel, des amortissements et réductions de valeur, du résultat d'entreprise, des provisions pour risques et charges ainsi que de certaines charges d'exploitation;
- l'emploi en équivalents temps plein (ETP): l'effectif moyen de l'exercice. L'emploi direct ne concerne que les travailleurs salariés actifs dans les entreprises sous revue, l'emploi indirect incluant également les indépendants;
- l'investissement à prix courants⁶: il correspond aux immobilisations corporelles acquises au cours de l'exercice, en ce compris la production immobilisée.

Ces trois variables permettent d'expliquer l'impact économique des ports sous revue. L'emploi, au même titre que les variables reprises dans le bilan social, intervient aussi dans l'examen de l'impact social. Ce chapitre aborde en particulier le temps de travail, le coût de la main-d'œuvre, le taux de recrutement de personnel externe, de même que la composition, les mouvements et la formation des salariés.

L'analyse financière constitue le troisième angle de cette étude. Elle repose sur trois ratios: la rentabilité nette des capitaux propres après impôts, la liquidité au sens large et la solvabilité. Les résultats du modèle de santé financière ne sont pas publiés cette année, un nouveau modèle étant en cours d'estimation.

Dans la présente édition, seule l'analyse financière pour l'ensemble des ports belges est présentée. Les lecteurs qui désirent comparer les ratios financiers d'une entreprise avec ceux du secteur dans lequel elle est active peuvent trouver ces informations dans le dossier d'entreprise publié par la Centrale des bilans. Ce dossier est composé de six parties⁷, dont une est consacrée à la comparaison des ratios de l'entreprise avec ceux de son secteur et une autre au positionnement de cette entreprise dans une des six classes de santé financière définies, en fonction de son indicateur synthétique de santé financière. Cette comparaison est plus pertinente qu'une comparaison basée essentiellement sur la situation géographique, qui marie diverses natures d'activité.

Les données micro-économiques utilisées proviennent des comptes annuels déposés à la Centrale des bilans⁸ et des statistiques produites par l'Institut des comptes nationaux (ICN⁹). Pour l'exercice 2008, les

⁵ Sauf mention contraire, la valeur ajoutée est présentée à prix courants dans le texte. Les évolutions en volume sont clairement mentionnées. La valeur ajoutée en volume a été calculée au moyen du déflateur de la valeur ajoutée brute.

⁶ Sauf mention contraire, l'investissement est présenté à prix courants dans le texte. Les évolutions en volume sont clairement mentionnées. L'investissement en volume a été calculé au moyen du déflateur de la formation brute de capital fixe.

⁷ Les six parties du dossier d'entreprise sont: les données signalétiques de l'entreprise, la synthèse des principales composantes des comptes annuels, la comparaison des ratios de l'entreprise avec ceux du secteur économique dont elle fait partie, la présentation des flux de ressources et d'emplois, une liste d'entreprises du secteur économique dont l'entreprise relève, le positionnement de l'entreprise dans une des six classes de santé financière définies, en fonction de son indicateur synthétique de santé financière.

⁸ Service du département Informations micro-économiques de la Banque nationale. 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, PME, Classes moyennes et Énergie - Direction générale Statistique et Information économique), la Banque nationale de Belgique et le Bureau fédéral du Plan. L'ICN est notamment chargé d'établir les comptes

derniers comptes annuels considérés dans le cadre de la présente étude ont été déposés à la Centrale des bilans en janvier 2010¹⁰. De même, la publication des chiffres de la valeur ajoutée et de l'emploi de l'ICN, nécessaires à l'estimation des effets indirects jusqu'en 2008, s'effectue avec un certain délai. Les dernières mises à jour ont été intégrées à l'ensemble des calculs, tandis que la méthodologie est restée inchangée. De plus amples renseignements à ce propos figurent dans le rapport 2004 publié en juin 2006¹¹.

Depuis septembre 2009, l'Institut des comptes nationaux calculent les agrégats de la dernière année (pour la publication susmentionnée, les agrégats de 2008) à un niveau moins détaillé que précédemment. Ceci influence le calcul des effets indirects. Pour rappel, ce dernier repose sur les informations suivantes: la part représentée par la population étudiée dans chaque branche SUT¹² au niveau national, les données nationales de la valeur ajoutée et de l'emploi, les relations inter-branches déduites des TRE (2003, 2004 et 2005) et/ou renseignées par les TES de 2000 et 2005. Afin de calculer les effets indirects pour la dernière année, les données nationales de la valeur ajoutée ont donc dû être arbitrairement réparties entre les branches SUT, sur la base de la distribution de l'année antérieure. La disponibilité de données plus détaillées l'année suivante entraînera une révision de l'estimation difficile à chiffrer à ce jour¹³.

En mars 2010, l'Institut des comptes nationaux a publié le tableau des ressources et des emplois 2005, ainsi que le tableau des entrées et des sorties 2005. Le tableau des ressources et des emplois est mis à jour tous les ans et fait l'objet d'une refonte complète tous les cinq ans. Le tableau des entrées et des sorties, en raison de l'importance des traitements qu'il nécessite, est publié tous les cinq ans. Le calcul des effets indirects est basé sur ces deux tableaux. Leur actualisation peut entraîner des changements prononcés de la répartition d'une production entre consommation finale et consommation intermédiaire et, au sein de la consommation intermédiaire, entre branches d'activité. En outre, en 2009, l'optique "dépense" des Comptes nationaux a été revue. Cette révision a été intégrée aux tableaux 2005. De ce fait, le lien entre branches et produits et entre produits est modifié. Ceci a une incidence sur les effets indirects. En effet, le rapport entre la production d'un bien et la manière dont il est consommé (consommation finale ou intermédiaire, et branche pour celle-ci) peut sensiblement varier et avoir des répercussions tout aussi apparentes sur les effets indirects. C'est pourquoi ces derniers ont notablement changé pour les dernières années par rapport à l'édition précédente.

Tout comme l'année dernière, les effets indirects sont ici calculés par port. Les ports ayant des liens économiques entre eux, une partie des effets indirects calculés par port s'annihilent lorsque le calcul est réalisé à un niveau plus agrégé, c'est-à-dire pour un groupe de ports. La somme des effets indirects par port est donc supérieure au total des effets indirects calculés directement pour l'ensemble des ports.

Outre les effets indirects, les statistiques du port de Bruxelles ont également subi des adaptations. L'Observatoire bruxellois de l'Emploi et le Port de Bruxelles actualisent l'étude sur le poids socio-économique des entreprises implantées sur le site du Port de Bruxelles¹⁴. À cette fin, des contacts étroits ont été noués avec la Banque nationale et des échanges de données ont permis d'optimiser l'utilisation des informations disponibles, dans le respect des principes de confidentialité. Ces partages

nationaux réels et les tableaux entrées-sorties (TES), le plus souvent appelés input-output (IOT), nécessaires à l'estimation des effets indirects. Les dernières données disponibles au moment de la réalisation des estimations des effets indirects sont l'IOT de 2005 et le tableau emplois-ressources de 2005.

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, un certain nombre d'entreprises - surtout les plus petites ou celles en difficultés - ne remplissent toujours pas cette obligation. Toutefois, ce pourcentage étant devenu insignifiant en janvier 2010, l'impact de cette perte d'informations sur les chiffres est minime.

¹¹ La méthodologie est présentée en introduction de Lagneaux F. (2006), *Importance économique des ports belges: Ports maritimes flamands et complexe portuaire liégeois - Rapport 2004*, BNB, Working Paper n° 86 (Document series) et, dans son intégralité, aux annexes 1 à 4. Cette étude est disponible à l'adresse suivante: <http://www.nbb.be/doc/ts/publications/wp/wp86Fr.pdf>.

¹² SUT (Supply Use Table) est l'abréviation anglaise pour tableau des ressources et des emplois (TRE).

¹³ Le manque de données historiques quant à cette nouvelle méthodologie de l'Institut des comptes nationaux rend difficile toute estimation chiffrée du risque de biais.

¹⁴ Observatoire bruxellois du Marché du Travail et des Qualifications (2007), *Poids socio-économique des entreprises implantées sur le site du port de Bruxelles*, Bruxelles.

d'information ont induit des modifications dans l'échantillon des entreprises considérées. Il s'agit principalement de l'exclusion des entreprises sans lien économique avec le port de Bruxelles.

Contexte international

Évolution économique mondiale¹⁵

La **crise financière**, née sur les marchés des pays développés, a abouti à une contraction du marché du crédit et à une dépréciation des actifs. Cette dernière a ébranlé la confiance des ménages. De plus, la dégradation des marchés financiers et immobiliers dans les pays développés ont eu des répercussions sur les pays émergents d'Europe via entre autres les mouvements de capitaux. Un autre canal de propagation du **ralentissement économique** a été le recul de la demande sur les marchés d'exportation, recul qui a d'abord affecté l'économie des pays fortement exportateurs de produits manufacturés. Suivant la même tendance, les prix des biens intermédiaires se sont tassés, suivi par ceux des produits de base, spécialement au second semestre 2008 alors que le premier semestre avait encore été très dynamique. Les produits alimentaires ont toutefois connu une baisse des prix moins importante. Aux Etats-Unis, la diminution de valeur des avoirs, les inquiétudes sur l'évolution des marchés et de l'économie et la crainte de perdre des revenus ont plombé la confiance des consommateurs, qui ont augmenté leur taux d'épargne. Les pays émergents d'Europe dotés de régimes de change souples ont de plus subi une dépréciation des monnaies. Le repli du cours du pétrole s'est fait durement sentir dans les économies du Moyen-Orient et d'Amérique latine. Dans les pays à faible revenu, la baisse des exportations et de leurs prix a pu être partiellement compensée par la diminution des prix à l'importation des produits de base. Cependant, la diminution des fonds envoyés par les travailleurs émigrés, la contraction du crédit et le repli des investissements directs étrangers ont réduit les soldes extérieurs.

Le **PIB mondial** a continué à croître en 2008, mais à un rythme moins soutenu que les années précédentes. Pour 2008, sa croissance est estimée à 3 p.c. contre une moyenne de 4,2 p.c. pour la période de 2000 à 2007. L'année 2008 peut être divisée en deux périodes distinctes: les trois premiers trimestres durant lesquels la croissance est restée soutenue et le dernier trimestre qui a vu cette progression vaciller, d'abord dans les pays développés, ensuite dans les pays en voie de développement et en transition. Ce ralentissement de l'économie mondiale a continué en 2009 à tel point qu'elle est entrée dans la récession la plus grave depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale.

Le **retournement de la situation économique** a d'abord touché les pays développés. En 2008, ils ont enregistré une croissance du PIB de 0,5 p.c. Les États-Unis ont atteint 0,4 p.c.; en 2009, le PIB américain a diminué de 2,4 p.c. Le PIB de la zone euro après avoir augmenté de 0,6 p.c. en 2008, a baissé de 4,1 p.c. en 2009. Celui du Japon a diminué de 1,2 p.c. en 2008 et 5,2 p.c. en 2009. Ensuite, via entre autres les mécanismes financiers et ceux du commerce international, ce retournement économique s'est assez rapidement transmis aux pays en voie de développement et aux économies en transition. L'augmentation du PIB dans ces pays est évaluée à 6,1 p.c. en 2008, ce qui représente un tassement comparé aux 8,3 p.c. enregistrés pour 2007. La Chine est restée un moteur de la croissance économique mais cette dernière (9,6 p.c.) est en recul par rapport à l'année précédente (13 p.c.). D'autres pays comme l'Inde et le Brésil ont également enregistré des taux de progression réduits. L'augmentation du PIB de la Russie est passée de 8,1 p.c. en 2007 à 5,6 p.c. en 2008.

Commerce international¹⁶

Le **commerce international** a évidemment souffert de l'effondrement de la demande. Alors que le volume des exportations dans le monde avait augmenté de 8,5 p.c. en 2006 et de 6 p.c. en 2007, sa progression a été de seulement 2 p.c. en 2008. Le volume des importations a subi une évolution identique entre 2007 et 2008. Les importations de l'Amérique du Nord se sont même contractées de 2,5 p.c. et celles de l'Union européenne de 1 p.c. Après deux ans d'augmentation de 20 p.c. en volume, les exportations chinoises ont connu une croissance nettement plus modeste (8,5 p.c.) en 2008.

¹⁵ Principales sources: Fonds monétaire international (2009), *Rapport annuel 2009*, FMI, Washington DC (USA) et United Nations Conference on Trade and Development (2009), *Review of Maritime Transport 2009*, UNCTAD New York et Genève.

Autres sources : les sites internet d'Eurostat, du Japan Statistics Bureau et du BEA National Economic Analysis.

¹⁶ Principale source: United Nations Conference on Trade and Development (2009), *Review of Maritime Transport 2009*, UNCTAD New York et Genève. Pour les autres sources, voir la bibliographie en annexe.

Globalement, la décélération des exportations a été telle que contrairement aux années précédentes, leur évolution a été moins rapide que celle de la valeur ajoutée. Outre l'effet de la correction des stocks détenus par les entreprises, amplifié par l'intégration importante des chaînes de production à travers les pays, une des raisons qui explique la rapidité avec laquelle la crise a affecté le commerce mondial est le manque de financement, et en particulier la pénurie de crédit à l'exportation.

Commerce maritime

Reflète de la situation du **commerce international**, le commerce maritime a continué à se développer, mais à un rythme moins soutenu que les années précédentes (3,6 p.c. contre 4,5 p.c. en 2007). Plus de 60 p.c. des marchandises transportées sont chargées dans un pays en développement et environ un tiers le sont dans un pays développé. Sur ce tiers, un peu plus de quatre dixièmes sont traitées en Europe; viennent ensuite l'Australie et la Nouvelle-Zélande (26 p.c.) et l'Amérique du Nord (24 p.c.). L'Asie représente 40 p.c. des chargements dans le monde.

Après une année 2007 où les **quantités déchargées** se sont légèrement tassées dans les pays développés, ces dernières sont réparties à la hausse sans toutefois atteindre le volume de 2006. Dans les pays en développement, l'augmentation du volume déchargé s'est ralentie, ce qui n'a pas empêché sa part sur le total du volume déchargé dans le monde de croître en 2008, plafonnant un peu en dessous de la barre des 50 p.c., tandis que les pays développés comptent pour 49,3 p.c. dans le total. Sur ce volume, un tiers est constitué de pétrole brut et plus de la moitié de transport sec. Avec un peu moins de 48 p.c., l'Europe arrive en tête en termes de quantités déchargées dans les pays développés suivi de loin par l'Amérique du nord (27 p.c.), ainsi que l'Australie et la Nouvelle-Zélande (22 p.c.).

Transport international et flotte maritime

Le transport de **vrac sec** représente un peu moins des deux tiers des marchandises transportées par bateau. Après plusieurs années fastes, son expansion a connu un ralentissement en 2008 avec une augmentation de 4,7 p.c., ce qui représente 1 pour cent de moins que l'année précédente. L'effondrement du transport maritime lors du quatrième trimestre 2008 a été particulièrement visible dans cette branche. En octobre 2008, le Baltic Dry Index en était au cinquième de sa valeur du mois d'avril précédent. Un des facteurs de cette chute a été le tassement de la production métallurgique, ce secteur étant un gros utilisateur de ce type de transport, notamment pour le minerai et le charbon. Ainsi, en 2008, la production mondiale d'acier a diminué de 1,2 p.c. Ont été touchés par cette baisse l'Europe, l'Amérique du Nord et le Japon. Toutefois, la production a continué de croître en Chine, en Inde et en Corée du Sud. Le secteur de la ferraille a également été touché par le ralentissement économique. Durant la première moitié de l'année 2008, les prix pratiqués dans cette branche se sont maintenus fort haut mais ils ont diminué ensuite, avec le déclin de la production d'acier. Les marges bénéficiaires de ce secteur ont été divisées par dix. Sur l'ensemble de l'année cependant, le transport de minerai de fer et de charbon a continué à progresser, tout comme celui des grains, qui a profité d'une augmentation de la production due à une hausse des prix.

Sur le marché du vrac sec, les taux de fret ont chuté au mois de janvier 2008, lors des négociations annuelles relatives au prix contractuels du minerai de fer. Celles-ci ont débouché sur de fortes hausses de prix. Les taux d'affrètement sont remontés pour atteindre des sommets à la fin du printemps. Mais ces derniers ont suivi une tendance baissière pendant l'été qui s'est encore renforcée en septembre et ne s'est plus arrêtée. Les nouvelles commandes de vraquiers, en légère progression en 2006, avaient explosés en 2007, étant donné la forte rentabilité présumée de ces investissements. Les commandes sont restées nombreuses début 2008, jusqu'au renversement brutal du marché du vrac sec.

La demande de **pétrole** dans les pays développés, spécialement au Japon et aux États-Unis, a reculé pendant le troisième trimestre de 2008. Dans les pays en développement et les pays en transition, la demande a continué à croître, mais à rythme moins soutenu. Bien que la production des pays non membres de l'OPEP (principalement le Mexique et la Norvège) ait diminué, la production globale a été plus élevée qu'en 2007 (+0,4 p.c.), les pays de l'OPEP ayant augmenté leur production de 2,7 p.c. Le prix du pétrole brut a fort fluctué au cours de l'année. Après une sensible augmentation en 2007, il a continué son ascension durant le premier semestre 2008 pour culminer en juillet 2008 avant de s'effondrer durant le second semestre, se négociant à moins du tiers du prix maximum fin 2008¹⁷. Par

¹⁷ Crude oil, Refiner acquisition cost, tab. 9.1 (RMT 2009).

contre, si l'on considère la moyenne de l'année, il a continué à progresser pour la septième année consécutive. Ces variations sont fonction de l'évolution du rapport entre l'offre et la demande (en recul à la suite de la crise financière et économique). Elles dépendent aussi de la spéculation, plus active sur le marché. En 2008, la demande a régressé de 0,6 p.c. avec notamment une baisse de 6,4 p.c. aux Etats-Unis et de 3,2 p.c. dans l'ensemble des pays de l'OCDE.

En 2008, les pétroliers représentaient environ un tiers du transport maritime. La principale zone de chargement du pétrole brut a été le Moyen-Orient, tandis que l'Europe, l'Amérique du Nord et le Japon enregistraient le volume de déchargement le plus important. Au total, le transport de produits pétroliers a augmenté de 2,7 p.c. en 2008. Le taux d'affrètement a connu un léger fléchissement au début de l'année, avant de repartir à la hausse et culminer en été. Ensuite, la baisse de la demande et le haut niveau des stocks ont tiré les prix vers le bas. Environ deux tiers du transport par pétrolier concernait le pétrole brut. La perspective de l'interdiction des pétroliers à simple coque à partir de 2010 et l'utilisation de certains navires comme unités de stockage ont soutenu le marché des pétroliers. Cependant, de nombreuses livraisons de nouveaux bâtiments sont prévues pour 2009.

Durant l'année 2008, le marché du GNL (gaz naturel liquéfié) est resté stable. Des réserves de gaz non conventionnelles (gaz de schiste) ont été mises en exploitation aux États-Unis. Mais certains projets d'exploitation qui devaient accroître les quantités de gaz offertes sur le marché ont été retardés. Par contre, les navires qui devaient faciliter l'exploitation des nouvelles sources de gaz ont bien été livrés ce qui a amené une surcapacité momentanée au niveau du transport. Début 2009, le marché du GNL a souffert du renversement de la conjoncture économique et de la diminution de la demande, notamment celle qui est liée à la production d'électricité, tandis que la mise en œuvre de plusieurs projets a commencé. Ces projets doivent augmenter d'un quart la capacité de production de gaz. En période de stagnation de la demande, ceci a une influence sur le prix du GNL. Estimée en tonnes de port en lourd, la flotte de navires-citernes destinés à transporter du gaz naturel liquide a le plus progressé (+21,1 p.c. contre 6,7 p.c. pour l'ensemble de la flotte mondiale¹⁸). En 2008, 58 nouveaux navires sont venus renforcer la flotte. À la fin de l'année, celle-ci comprenait 298 navires. Plusieurs de ces méthaniers n'ont pas été utilisés en 2008 à cause du retard pris par les projets qui justifiaient leur construction, notamment au Qatar. Parmi ces méthaniers, se trouve le premier Q-max, dont la capacité est de 266.000 m³.

Le volume de marchandises transportées par **conteneur** dans le monde a cru de 5,4 p.c. en 2008. Le conteneur représente dorénavant environ un quart du transport sec. Néanmoins, la chute de la consommation de biens manufacturés due à la perte de confiance des consommateurs dans les pays développés a eu pour effet de réduire les besoins en transport conteneurisé, ainsi que son prix, au moment même où la capacité offerte pour ce type de transport était au plus haut. Le nombre de vaisseaux a augmenté en 2008 de 8,5 p.c. et la capacité en EVP¹⁹ de 12,8 p.c. ce qui indique que la taille moyenne des navires est en forte augmentation (4 p.c.). Avec un âge moyen de 10,9 ans, les porte-conteneurs restent les navires les plus jeunes.

Au cours de l'année 2008, les dix plus grands exploitants mondiaux de porte-conteneurs ont accru leur capacité de charge de 11 p.c. seulement, ce qui représente un nouveau ralentissement. Maersk Line est toujours en tête du classement suivi de près par MSC. CMA-CGM occupe le troisième rang. Dans ce top dix, la moitié des exploitants provient de pays en voie de développement, quatre d'Europe occidentale et un du Japon. Ces dix compagnies représentent un peu plus de la moitié de la capacité de charge de la flotte mondiale de porte-conteneurs.

L'évolution des taux de fret par EVP pour l'année 2008 sur les principales routes maritimes a varié. Les routes Asie - États-Unis et Europe - États-Unis ont enregistré un recul, contrairement aux routes transpacifiques, Europe - Asie et États-Unis - Europe. Le taux d'affrètement à temps des porte-conteneurs a diminué dans la majorité des classes de navire. Seuls les navires de petite taille avec ou sans grues de bord ont réussi à maintenir leur taux.

¹⁸ Cette statistique ne comprend que les navires de 100 tpl et plus.

¹⁹ Equivalent Vingt Pieds.

Ports maritimes

Exprimé en nombre d'EVP chargés et déchargés, Singapour reste en 2008 le premier port au monde. Sa croissance a été de 7 p.c. en 2008. Le port de Shanghai a cru dans les mêmes proportions et conserve sa seconde place. Tous deux avaient connu des croissances à deux chiffres l'année précédente. Hong Kong occupe toujours la troisième place de ce classement. Sa croissance s'est encore ralentie en 2008 et dépasse à peine un pour cent, tandis que le port de Shenzhen, quatrième dans le classement, croît d'à peine un pour cent et demi – en 2007, son taux de croissance était presque dix fois plus élevé. Rotterdam, premier port européen, a reculé de la sixième à la neuvième place, Hambourg de la neuvième à la onzième. Quant à Anvers, il progresse d'une position et s'installe à la treizième place. Au niveau des exploitants mondiaux de terminaux actifs dans le secteur du transport mondial par conteneur, PSA International a dépassé Hutchison Port Holdings et prend donc la position de leader. APM terminals et DP World restent respectivement à la troisième et quatrième place.

Le marché ayant connu une forte croissance et des prix élevés, les **commandes de navire** se sont multipliées ces dernières années. En termes de tpl et en nombre, la livraison de bâtiments dépasse les chiffres de 2007, année pourtant déjà excellente. L'année 2008 enregistre des records, particulièrement dans le secteur des vraquiers. Début 2009, le volume de Capesize en commande dépassait celui de la flotte en service. Devant la surcapacité et le renversement de tendance du marché, une des réactions des armateurs a été de renégocier voir d'annuler une partie de leurs commandes de bâtiments neufs. En outre, certaines commandes n'ont pu être honorées à la suite de difficultés financières. Malgré des prix très bas, des navires plus âgés ont été mis à la casse et d'autres ont été désarmés, ce qui a permis de réduire un peu la quantité offerte.

Projet Européen Marco Polo

En septembre 2009, le Parlement Européen et le Conseil ont modifié les conditions d'octroi de l'aide prévue par le règlement européen établissant le second Programme Marco Polo²⁰. En effet, suite à l'évaluation de ce programme, certaines modifications avaient été préconisées afin d'améliorer l'efficacité du projet: faciliter l'accès des petites entreprises en diminuant les seuils à partir desquels le projet peut être pris en compte, augmenter les montants de l'aide, simplifier la mise en oeuvre du programme et les procédures administratives. Ainsi, sur les 22 projets sélectionnés en 2009, pour la première fois, un dossier concerne les autoroutes de la mer. Il porte sur la liaison ropax²¹ entre Saint-Nazaire et Gijon. Celle-ci sera exploitée par la société GLD Atlantique. Il est prévu que, outre la Commission européenne, la France et l'Espagne soutiennent financièrement le projet. Cette route devrait permettre de réduire le trafic passant par les Pyrénées occidentales.

²⁰ Le programme Marco Polo est un projet de la Commission Européenne visant à favoriser le transfert modal du transport routier de marchandises vers les transports maritime, ferroviaire et fluvial.

²¹ Ropax: Roll-On-Roll-Off-Passenger-ship / ferry, navire roulier accueillant des passagers.

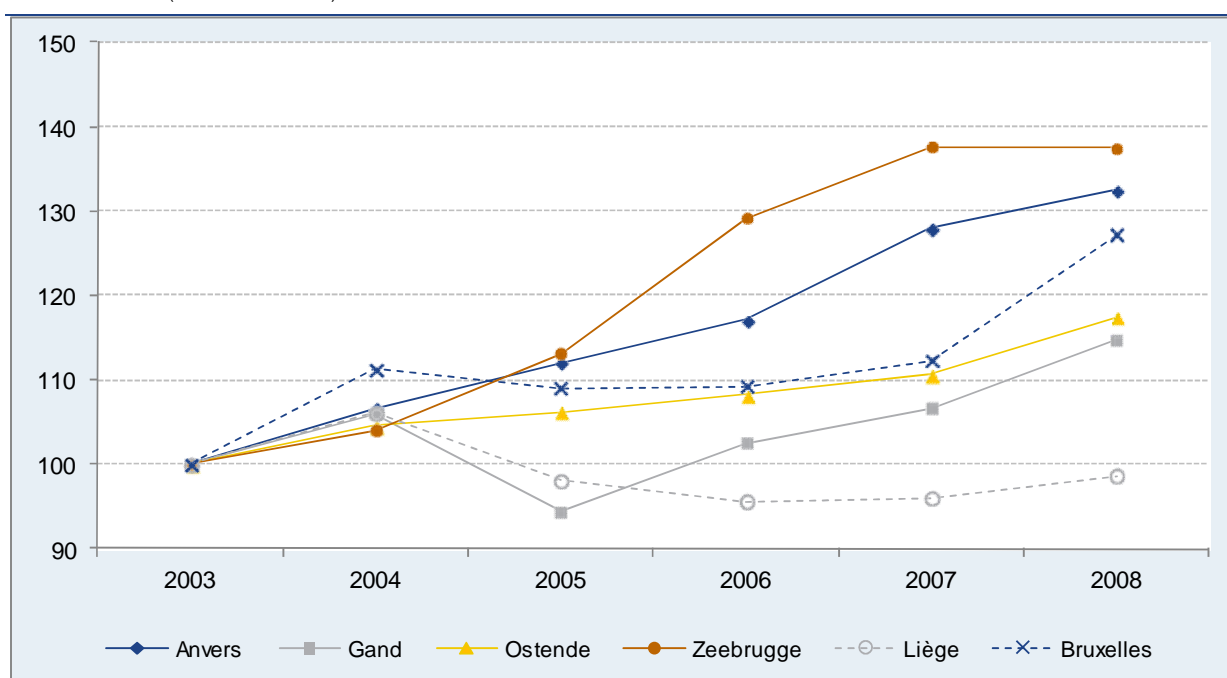
1 IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DES PORTS BELGES

Durant la première partie de l'année 2008, les ports belges ont encore pu profiter d'un contexte économique favorable. Le trafic a enregistré des chiffres en croissance pour les trois premiers trimestres. Cependant, la fin de l'année a marqué la fin de cette croissance et l'inversion de la tendance. Pour l'ensemble de l'année, le trafic, la valeur ajoutée, l'emploi et l'investissement sont en progression dans les six ports belges considérés globalement.

1.1 Trafic dans les ports belges

GRAPHIQUE 1 ÉVOLUTION DU TRAFIC DANS LES PORTS BELGES

(indices 2003 = 100)



Sources: *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2008* de la Vlaamse Havencommissie, Port de Bruxelles et Port Autonome de Liège.

En 2008, le trafic dans les ports d'Anvers, de Gand, d'Ostende, de Zeebrugge, de Liège et de Bruxelles a augmenté de 3,5 p.c.²² en moyenne.

Le trafic maritime dans les ports flamands a continué sur sa lancée en 2008. Le transbordement de marchandises tous ports confondus a frôlé les 267 millions de tonnes. C'est à Gand que le trafic a le plus augmenté alors que le port de Zeebrugge connaissait une situation quasi-stable.

Le transport conteneurisé a encore progressé en 2008 dans les ports flamands. À l'exception d'Ostende, tous les ports ont connu une augmentation du transport par conteneur située dans une fourchette de 4,3 à 7,2 p.c. La croissance moyenne annuelle sur les cinq dernières années (entre 2003 et 2008) a été supérieure à 10 p.c. pour l'ensemble des ports flamands. Calculé en EVP²³, c'est Zeebrugge qui obtient le meilleur résultat pour la dernière année, avec une croissance de 9,4 p.c. Exprimé en tonnes, Anvers a la plus forte progression (+7,2 p.c.). Ces deux ports concentrent plus de 99 p.c. du trafic conteneur maritime belge. Le port de Gand enregistre la plus forte croissance de trafic en 2008 grâce notamment au vrac liquide.

²² Les chiffres servant de base au graphique sont les tonnages transportés par voies d'eau pour les ports de Liège et de Bruxelles, et le trafic maritime pour les ports d'Anvers, de Gand, d'Ostende et de Zeebrugge. Sources: *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2008*, J.-P. Merckx et D. Neyts, Vlaamse Havencommissie; website des ports de Bruxelles et Liège.

²³ Equivalent Vingt Pieds.

Le trafic de vrac liquide a connu des évolutions très contrastées entre les ports flamands: le port de Gand où les quantités transbordées ont augmenté de pratiquement un tiers sur un an et le port de Zeebrugge s'inscrivent en forte hausse alors qu'Anvers et Ostende sont en recul. Dans le port de Gand, dans ce segment, ce sont les produits pétroliers qui ont le plus progressé avec une croissance d'un peu plus de 44 p.c. dans le transport maritime.

Pour le vrac sec, c'est le port d'Ostende qui a enregistré la plus belle progression (+18,4 p.c.) suivi par Anvers (+11,6 p.c.). Seul le port de Zeebrugge a connu un tassement de ce type de marchandises pour 2008, mais ces dernières y représentent moins de 5 p.c. du trafic.

Les marchandises diverses conventionnelles ont également très bien progressé dans le port de Gand (+10,5 p.c.). Par contre, ce type de marchandise a fortement reculé à Anvers (-14,5 p.c.), notamment du fait de la diminution des importations d'acier d'Inde et de Chine.

Le trafic ro-ro a diminué dans les ports flamands (-4,4 p.c.). Tous les ports excepté Ostende ont été touchés par cette baisse. Cependant, ce type de trafic représente à peine neuf pour cent du volume total pour l'ensemble des ports flamands.

Le quatrième trimestre 2008 a marqué un tournant dans l'évolution des volumes transbordés dans les ports flamands. En effet, les volumes transbordés ont alors été en net repli dans chaque port, que ce soit comparé au trimestre précédent ou au même trimestre l'année précédente. Cette tendance à la baisse s'est poursuivie en 2009 où les chiffres enregistrés pour chaque trimestre sont restés nettement inférieurs à ceux enregistrés à la même époque l'année précédente, sauf dans le port de Zeebrugge qui a vu ses résultats se redresser dès le second trimestre.

TABLEAU 1 TRAFIC MARITIME DANS LES PORTS MARITIMES FLAMANDS EN 2008

(milliers de tonnes, sauf mention contraire)

	Anvers	Gand	Ostende	Zeebrugge	Total ports	Variation de 2007 à 2008 (en p.c.)	Part relative en 2008 (en p.c.)
Conteneurs	101.362	442	0	21.202	123.006	+ 6,7	46,1
Évolution 2007 - 2008 (p.c.)	+ 7,2	+ 6,1	- 100,0	+ 4,3			
Roll-on/roll-off ²⁴	4.427	1.681	6.755	11.814	24.677	- 4,4	9,2
Marchandises diverses conventionnelles ²⁵	16.938	3.117	14	852	20.921	- 11,2	7,8
Vracs liquides	39.316	3.818	43	6.203	49.380	+ 2,0	18,5
Vracs solides	27.346	17.970	1.666	1.953	48.935	+ 8,8	18,3
TOTAL	189.389	27.027	8.477	42.024	266.917	+ 3,4	100,0
Évolution 2007 - 2008 (p.c.)	+ 3,5	+ 7,7	+ 6,2	- 0,1			

Source: *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2008* de la Vlaamse Havencommissie.

Le trafic shortsea a de nouveau augmenté en 2008 dans les ports flamands. Pour la première fois, il a dépassé la barre des 130 millions de tonnes pour atteindre le chiffre record de 133,8 millions de tonnes traitées en une année. Cela représente une croissance d'un peu moins de 3,5 p.c. par rapport aux résultats de 2007. Le shortsea est en hausse dans tous les ports maritimes flamands à l'exception de Zeebrugge, dont le trafic shortsea a légèrement décliné (-4,8 p.c.). Gand a connu la plus forte progression (+12,8 p.c.) alors qu'Anvers a vu son volume croître de 4,6 p.c. Ostende obtient un résultat intermédiaire. Nonobstant ces divergences de croissance, Anvers reste le premier port en termes de volume; avec plus de 85 millions de tonnes de fret shortsea traité, il représente à lui seul un peu moins de 64 p.c. du total du trafic shortsea des ports flamands. Au total, la part du trafic shortsea dans le volume global du transbordement s'est un peu tassée de 50,1 p.c. en 2007 à 49,9 p.c. en 2008.

²⁴ Ro-ro en abrégé. Transroulage en français. Manutention horizontale de marchandises à l'aide de matériel roulant en dedans et en dehors du navire, à la différence du lo-lo (lift-on/lift-off), qui consiste en la manutention de conteneurs en mode vertical. Les chiffres du ro-ro présentés dans ce rapport excluent par conséquent toute marchandise conteneurisée, cette catégorie étant reprise à la ligne "conteneurs".

²⁵ La dénomination "marchandises diverses" couvre les catégories suivantes: les marchandises conteneurisées, le ro-ro et les marchandises diverses conventionnelles.

L'année 2008 a été celle des records pour le Port autonome de Liège. Pour la première fois, le tonnage transporté par voie d'eau y a dépassé les 16 millions de tonnes²⁶. Tous modes de transports confondus, le tonnage a également atteint un sommet: 21,8 millions. Les autres produits minéraux non métalliques²⁷ représentent un peu plus d'un tiers du tonnage et sont la principale catégorie de marchandises traitées. Le transport de conteneurs par voie d'eau exprimé en EVP a progressé de 14,7 p.c. Comme dans d'autres ports, si le premier semestre de l'année 2008 a été particulièrement porteur, la crise financière a fait sentir ses effets, surtout pendant le dernier trimestre de l'année, l'exportation de produits sidérurgiques ayant fortement diminué.

Tout comme pour le port de Liège, l'année 2008 a permis au port de Bruxelles d'inscrire un nouveau record pour les trafics propres. Ces derniers ont presque atteint les 4,9 millions de tonnes transbordées, ce qui représente une augmentation de 13 p.c. par rapport à 2007. Le premier semestre a été particulièrement favorable avec une croissance du trafic propre de 20 p.c., mais la crise financière a fait sentir ses effets dès le second semestre avec au final un ralentissement dans la progression des volumes transbordés pour l'année 2008. Les principales marchandises traitées sont les matériaux de construction et les produits pétroliers, qui représentent plus de 80 p.c. du total du trafic propre en 2008. Le terminal à conteneurs a également enregistré un résultat positif avec une croissance calculée en EVP de 5 p.c. Malheureusement, le port de Bruxelles n'a pas échappé aux effets de la crise en 2009 et les excellents résultats de 2008 n'ont pas pu être réitérés l'année suivante.

1.2 Position concurrentielle des ports belges

Pour affiner l'analyse de la position concurrentielle des ports maritimes flamands, l'ensemble du trafic de marchandises est comparé à celui des autres ports situés dans le range Hambourg - Le Havre²⁸. La part des quatre ports flamands dans ce range n'a presque pas varié et avoisine les 23 p.c. en 2008. La croissance du volume transbordé a été quasiment identique à la moyenne du range.

Le volume de marchandises transbordées dans le port de Rotterdam a augmenté de 2,9 p.c. en 2008 pour culminer à 421 millions de tonnes, un nouveau record. Les importations ont cru de 4,1 p.c. tandis que les exportations ont très légèrement reculé pour s'établir à 108 millions de tonnes. Le trafic de vrac a cru de 4,1 p.c. Dans cette catégorie, c'est le vrac sec qui a le plus progressé (+4,7 p.c.) poussé notamment par les minerais de fer et la ferraille destinée à la métallurgie, matériaux représentant 46 p.c. du vrac sec, qui a augmenté de 10,1 p.c. entre 2007 et 2008. La forte demande pour les produits métallurgiques qui s'est maintenue jusqu'en septembre explique cet excellent résultat. Le vrac liquide, quant à lui, a grimpé de 3,8 p.c. Le trafic de pétrole brut a augmenté de 3,3 p.c. et a dépassé les 100 millions de tonnes. Ce sont surtout les premiers mois de l'année qui ont permis d'obtenir cette croissance. À partir de septembre, le recul de la demande et une série d'arrêts pour entretien ont mis fin à cette progression. Le trafic de conteneurs a cru de 2,3 p.c. alors que le trafic ro-ro se tassait de 0,9 p.c., victime de la crise économique dans les Iles britanniques. Les marchandises diverses conventionnelles ont baissé de 17,1 p.c., suite à l'arrêt du système LASH (Lighter Aboard SHip) mais également à des glissements entre ce type de transport et le transport par conteneurs.

Dans le port de Hambourg, les volumes transbordés ont pratiquement égalé ceux de 2007. Ce sont les volumes enregistrés au quatrième trimestre de l'année, en net recul (-10,3 p.c.), qui ont empêché d'inscrire un nouveau record. Le transport de fret général a diminué de 0,8 p.c. et s'est élevé pour 2008 à 97,9 millions de tonnes. Le transport de vrac a cru de 1,8 p.c. et le trafic conteneurisé est légèrement en deça du record de 2007 (-1,5 p.c.). Dans cette dernière catégorie, c'est la manutention de conteneurs vides qui a le plus baissé. Le premier pays partenaire d'Hambourg pour le transport par conteneurs reste la Chine. En ce qui concerne le vrac et les marchandises diverses conventionnelles, les volumes sont restés stables. Les importations de produits métallurgiques ont cependant diminué de 6 p.c. Les importations de fruits se sont également tassées à l'exception des oléagineux. Le transport en vrac d'aliments pour bétail et de céréales a néanmoins crû, contrairement aux minerais et au charbon. Par contre, le transport ro-ro et le transport spécialisé ont permis de limiter la perte de volumes traités. À

²⁶ Il s'agit des quantités transbordées dans les ports publics. Ports publics et privés confondus, celles-ci sont élevées en 2008 à 20,6 millions de tonnes, soit une augmentation de 2,7 p.c. par rapport à 2007.

²⁷ Le secteur des produits minéraux non métalliques regroupe la production de ciment, de céramiques, de verre et de chaux.

²⁸ Dans le cadre de la présente étude, le range comprend les ports d'Amsterdam, d'Anvers, de Brême, de Dunkerque, de Gand, de Hambourg, du Havre, de Rotterdam, de Zeebrugge, d'Ostende, ainsi que le complexe portuaire Zeeland Seaports (port de Terneuzen et de Flessingue).

l'exportation, le transport ro-ro a également enregistré une très bonne performance (+9,1 p.c.). Le transport en vrac de céréales est aussi en progression. Pour ce qui est du vrac liquide, la chute des prix a permis aux importations de produits pétroliers d'atteindre 4,8 millions de tonnes, soit une augmentation de 38,6 p.c. Le vrac liquide a progressé de 6,3 p.c.

Le trafic dans le port de Brême a crû de 3,5 p.c. en 2008. Le vrac sec s'est fortement contracté (-15,8 p.c.); tant les céréales que le minerai et le charbon sont touchés par cette baisse. Le vrac liquide a au contraire augmenté (+7,4 p.c.). Le transport de fret général a augmenté de 11,7 p.c., le transbordement de conteneurs atteignant même, à 54,9 millions de tonnes, les 12,7 p.c. d'augmentation en volume pour 2008. Le port d'Amsterdam a connu une croissance très marquée en 2008, malgré le ralentissement économique ressenti en cours d'année, notamment par l'entreprise sidérurgique Corus. Toutefois, l'évolution varie selon la catégorie de produits. Ainsi, le transbordement de sable, gravier et minerai a décliné de 15,6 p.c. Le fret de charbon est resté presque stable sur l'année car une partie importante des importations de charbon est destinée aux centrales énergétiques. Les produits pétroliers ont connu une évolution spectaculaire : ils sont passés de 24,9 millions à 30,5 millions de tonnes. L'augmentation de la capacité de stockage dans le port d'Amsterdam explique en partie ce résultat.

Bien qu'Arcelor-Dunkerque ait réduit sa production en cours d'année et que le ralentissement économique se soit fait ressentir en décembre, le trafic dans le port de Dunkerque a progressé de 1 p.c. Ce sont les vracs liquides qui ont connu la plus forte augmentation (+6 p.c.), suivis des marchandises diverses (+3 p.c.) dont le trafic ro-ro. Le vrac solide est en recul (-3 p.c.) – notamment le minerai et le sable –, à l'inverse du charbon qui croît de 2 p.c.

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

(millions de tonnes, sauf mention contraire)

Port	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Variation moyenne annuelle de 2003 à 2008 (en p.c.)	Variation de 2007 à 2008 (en p.c.)	Part relative moyenne dans le range de 2003 à 2008 (en p.c.)	Part relative dans le range en 2008 (en p.c.)
Anvers	142,9	152,3	160,1	167,4	182,9	189,4	+ 5,8	+ 3,5	16,3	16,5
Gand	23,5	25,0	22,2	24,1	25,1	27,0	+ 2,8	+ 7,7	2,4	2,3
Ostende	7,2	7,5	7,7	7,8	8,0	8,5	+ 3,3	+ 6,2	0,8	0,7
Zeebrugge	30,6	31,8	34,6	39,5	42,1	42,0	+ 6,6	- 0,1	3,6	3,7
Total des ports flamands	204,2	216,6	224,5	238,8	258,1	266,9	+ 5,5	+ 3,4	23,0	23,2
Amsterdam ²⁹	44,5	51,9	53,8	61,0	65,4	75,8	+ 11,2	+ 15,9	5,8	6,6
Brême	48,9	52,3	54,2	64,6	69,1	74,5	+ 8,8	+ 7,9	5,9	6,5
Dunkerque	50,1	51,0	53,4	56,6	57,1	57,7	+ 2,9	+ 1,0	5,3	5,0
Hambourg	106,3	114,5	125,7	134,9	140,4	140,4	+ 5,7	- 0,0	12,5	12,2
Le Havre	71,5	76,2	74,9	73,9	78,8	80,5	+ 2,4	+ 2,2	7,5	7,0
Rotterdam	328,1	352,6	370,3	381,8	409,1	421,1	+ 5,1	+ 2,9	37,0	36,6
Zeeland Seaports ³⁰	28,0	30,0	30,5	30,2	33,0	33,3	+ 3,5	+ 0,7	3,0	2,9
<i>Total des 12 ports</i>	<i>881,6</i>	<i>945,1</i>	<i>987,4</i>	<i>1.041,8</i>	<i>1.110,9</i>	<i>1.150,2</i>	<i>+ 5,5</i>	<i>+ 3,5</i>	<i>100</i>	<i>100</i>
<i>Total du trafic mondial</i>	<i>6.500</i>	<i>6.846</i>	<i>7.109</i>	<i>7.545</i>	<i>7.882</i>	<i>8.168</i>	<i>+ 4,7</i>	<i>+ 3,6</i>		
Part des 12 ports dans le trafic mondial (en p.c.)	13,6	13,8	13,9	13,8	14,1	14,1				

Sources: Pour le trafic du range: données des autorités portuaires - dont les statistiques du port de Rotterdam - et *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2008* de la Vlaamse Havencommissie; pour le trafic mondial: CNUCED, *Review of Maritime Transport 2009*.

Le Havre a vu le volume de marchandises traitées augmenter de 2,2 p.c. C'est grâce aux liquides en vrac que ce résultat a pu être obtenu (+6,7 p.c.). Bien que le transbordement du pétrole brut et des autres vracs liquides se développent, ce sont les hydrocarbures gazeux et les produits pétroliers raffinés

²⁹ Les chiffres mentionnés ici sont ceux du seul port d'Amsterdam et non de l'ensemble du complexe comprenant également les ports de Beverwijk, de Velsen/Ijmuiden et de Zaanstad.

³⁰ Zeeland Seaports = Flessingue et Terneuzen

qui ont le plus progressé. Les vracs secs sont pour la plupart en recul à l'exception du charbon et des sables, graviers et pierres concassées. Enfin, les marchandises diverses, largement dominées par les conteneurs, ont reculé de 4,5 p.c. La légère progression du transport ro-ro n'a pu compenser la baisse dans le transport conteneurisé.

Dans son ensemble, le range Hambourg-Le Havre a donc encore obtenu des résultats positifs pour l'année 2008 avec une hausse des volumes transbordés de 3,5 p.c., ce qui est de moins de 0,1 p.c. inférieur à la croissance du trafic mondial. Les deux grands ports du range ont cependant déjà marqué un ralentissement de leur croissance alors que les ports plus petits évoluaient de manière plus divergente.

Le trafic de Ports de Paris a diminué de 9,8 p.c. en 2008. Il est repassé en dessous de la barre des 20 millions de tonnes transbordées. Tant le trafic fluvial que le trafic maritime sont en cause. Le déchargement reste majoritaire et représente 61,4 p.c. du total. Les matériaux de construction se taillent la part du lion avec 14,6 millions de tonnes traitées³¹. Viennent ensuite les produits agricoles, les machines et les véhicules. Au port de Duisburg, l'augmentation du transport de produits chimiques et de produits pétroliers n'a pas pu complètement compensé la baisse de trafic dans le charbon et les matériaux de construction. Le trafic d'acier et de produits métallurgiques se tasse également alors que le transbordement de conteneurs est en expansion (+12 p.c.). Le volume de transbordement fluvial total a diminué de 3,7 p.c. et est de 51 millions de tonnes en 2008. Le trafic eau-rail-route du Port autonome de Liège est parvenu à un nouveau record en 2008: 21,8 millions de tonnes. Le trafic par voie d'eau a progressé de 2,7 p.c. Dans ce type de transport, le transbordement de conteneurs, mesuré en EVP a connu une très belle progression (+14,7 p.c.). Dans les ports publics de la cité ardente, les autres produits minéraux non métalliques représentent un peu plus du tiers des marchandises transbordées ; viennent ensuite la coke et les produits pétroliers raffinés, et les minerais métalliques et autres produits d'extraction. À elles trois, ces catégories de produits représentent 72 p.c. du trafic fluvial du Port autonome. Le trafic propre de Bruxelles a augmenté de 13,2 p.c. Avec près de 4,9 millions de tonnes traitées, ce port établit ainsi un nouveau record. Le trafic de conteneurs calculé en EVP a progressé de 4,8 p.c. Les matériaux de construction conservent la première place du classement par catégories de produits, avec 2,8 millions de tonnes chargées et déchargées (+22 p.c.). Viennent ensuite les produits pétroliers (+12 p.c.). Ensemble, ces produits représentent 81 p.c. du trafic du port. Le port de Bruxelles n'a malheureusement pas échappé aux effets de la crise économique de 2009 et a enregistré pour l'année en question des résultats en net recul.

TABLEAU 3 TRAFIC PAR VOIES D'EAU DANS LES PORTS DE DUISBOURG, DE PARIS, DE LIÈGE ET DE BRUXELLES
(milliers de tonnes, sauf mention contraire)

Port	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Variation moyenne annuelle de 2003 à 2008 (en p.c.)	Variation de 2007 à 2008 (en p.c.)
Duisbourg	46.400	49.200	49.100	50.300	52.900	51.000	+ 1,9	- 3,6
Paris	19.764	19.597	20.781	22.257	21.921	19.778	+ 0,0	- 9,8
Liège ³²	20.866	22.134	20.461	19.932	20.033	20.578	- 0,3	+ 2,7
Bruxelles	3.844	4.279	4.191	4.200	4.317	4.889	+ 4,9	+ 13,2

Sources: *Annual reports* du port de Duisbourg *Rapport d'activité, trafic 2008*, Port autonome de Paris, *Annuaire du Port autonome de Liège* de Le Lloyd et Site du port de Bruxelles.

Du tableau 3, il ressort que contrairement à l'année précédente, le trafic dans les quatre ports intérieurs a évolué de manière beaucoup plus dispersée. Il est remarquable que le trafic dans les deux ports belges ait été en hausse alors que celui des deux ports étrangers soit en baisse pour la dernière année. Le port de Bruxelles n'a pas seulement connu la croissance la plus soutenue en 2008; c'est aussi celui qui a le plus progressé entre 2003 et 2008. En revanche, à la suite des reculs enregistrés les deux dernières années, Ports de Paris a presque retrouvé les tonnages de 2003. Liège confirme en 2008 son redressement et repasse à la deuxième position des ports fluviaux européens, tandis que Duisbourg a dû céder une partie des résultats engrangés l'année précédente.

³¹ Transport par voie d'eau et par rail confondus.

³² Il s'agit ici des quantités transbordées dans les ports publics et les ports privés confondus.

1.3 Valeur ajoutée directe et indirecte dans les ports belges

L'année 2008 a été marquée par un retournement de la tendance conjoncturelle dans l'économie mondiale. La crise financière et l'effondrement de l'activité sont deux caractéristiques majeures de cette année. Dans plusieurs secteurs de l'économie, les trois premiers trimestres ont été particulièrement positifs avant un renversement de la situation des marchés. Durant le premier semestre 2008, les prix sur les marchés étaient élevés pour beaucoup de matières premières, et en dépit de tentatives visant à augmenter les prix de vente en conséquence, les marges des entreprises ont été sous pression. Au dernier trimestre, les prix se sont effondrés en même temps que le volume des ventes. On constate donc pour l'année 2008 des évolutions dans la valeur ajoutée directe des ports nettement moins spectaculaires qu'en 2007. Le port de Gand enregistre même une évolution négative. Dans ce port, le cluster non maritime est relativement important et l'industrie de la métallurgie et celle de l'automobile y occupent une place de choix. Ces deux secteurs ont été parmi les premiers à être touchés par le ralentissement de l'économie. Le port d'Anvers a encore connu un cluster maritime en expansion (à l'exception du dernier trimestre) alors que les secteurs du commerce et de l'industrie subissaient déjà une contraction de la valeur ajoutée. Globalement, la valeur ajoutée directe totale du port d'Anvers a progressé. Le port d'Ostende a profité de l'exploitation durant l'année entière de lignes de ferry transmanche³³ et du développement de l'activité dans des entreprises situées dans le port. Le port de Zeebrugge a réussi à maintenir une évolution positive dans presque tous ses secteurs d'activité ; seul le transport terrestre s'est un peu tassé. La valeur ajoutée du port a crû de 5,1 p.c. Le port de Liège a enregistré le même chiffre de croissance de la valeur ajoutée pour une année marquée par la remise en activité du Haut-fourneau n°6 à Seraing³⁴ et par le développement d'autres branches de l'industrie. Enfin, le port de Bruxelles a connu une année de stabilisation avec une croissance de la valeur ajoutée de 1,1 p.c.

À l'occasion de la publication par l'Institut des comptes nationaux des tableaux 2005 des entrées et sorties et des ressources et emplois, les effets indirects pour les dernières années ont de nouveau été estimés. En valeurs absolues, ces effets sont légèrement inférieurs aux résultats publiés dans le rapport 2007. S'agissant du port le plus important, c'est évidemment Anvers qui présente la différence la plus marquée. Naturellement, cette différence intervient essentiellement pour les quatre dernières années de la série publiée, c'est-à-dire pour les années 2005 à 2008. Les modifications survenues dans les années antérieures sont dues à de petites corrections qui font suite à des constatations réalisées lors de la confection des chiffres et non de l'introduction des nouveaux tableaux. Les coefficients techniques sur lesquels reposent les tableaux d'entrées et sorties et de ressources et emplois sont entièrement révisés tous les cinq ans. Par ailleurs, les nouveaux tableaux tiennent compte des modifications apportées dans la consommation finale par les comptes nationaux³⁵. Ces modifications sont donc susceptibles d'amener des changements substantiels dans la structure de consommation des produits. Elles peuvent par conséquent avoir un impact plus important sur les effets indirects que n'en aurait une simple actualisation, comme celle dont bénéficient les tableaux de ressources et emplois intermédiaires. Le profil de l'évolution de la valeur ajoutée indirecte est plus plat. La valeur ajoutée indirecte progresse donc moins vite que ce que suggéraient les tableaux réalisés les années antérieures. Cette évolution est plus proche de celle de la valeur ajoutée nationale. La valeur ajoutée indirecte a augmenté de 3,4 p.c. en 2008. L'évolution des effets indirects créés par les diverses branches d'activité est contrastée: elle est positive par exemple pour l'industrie pétrolière et l'industrie automobile mais négative dans la métallurgie ou l'industrie chimique³⁶.

³³ Plusieurs lignes ont été fermées en 2009.

³⁴ Dont l'arrêt a été annoncé à la fin de l'année 2008.

³⁵ Voir: Institut des comptes nationaux (2009), *Comptes nationaux. Comptes détaillés et tableaux 1999-2008*.

³⁶ Le secteur de la construction et l'assemblage de véhicules automobiles, de remorques et semi-remorques a connu beaucoup de bouleversements ces dernières années. General Motors a diminué ses activités à Anvers. Et le port de Gand (Volvo Cars, Volvo Group Belgium, etc.) a augmenté sa part dans l'industrie automobile nationale.

TABLEAU 4 VALEUR AJOUTÉE DANS LES PORTS BELGES

(millions d'euros - prix courants)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Importance relative en 2008 (en p.c.)	Variation de 2007 à 2008 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2003 à 2008 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	12.674,3	14.448,1	15.878,9	15.773,2	16.985,9	16.861,5	100,0	- 0,7	+ 5,9
Anvers	7.294,5	8.172,6	9.258,5	9.054,6	9.759,5	9.916,7	58,8	+ 1,6	+ 6,3
Gand	2.780,4	3.336,9	3.469,4	3.550,1	3.837,4	3.353,2	19,9	- 12,6	+ 3,8
Ostende	324,9	344,2	389,0	399,0	426,2	470,1	2,8	+ 10,3	+ 7,7
Zeebrugge	735,9	792,5	797,1	845,7	901,9	947,5	5,6	+ 5,1	+ 5,2
Liège	996,8	1.203,4	1.257,8	1.280,2	1.385,3	1.455,7	8,6	+ 5,1	+ 7,9
Bruxelles	471,4	513,5	600,4	574,8	597,6	604,0	3,6	+ 1,1	+ 5,1
Hors des ports ³⁷	70,4	85,1	106,6	68,8	78,1	114,4	0,7	+ 46,5	+ 10,2
2. EFFETS INDIRECTS	10.911,7	11.792,0	12.279,9	12.889,5	13.531,3	13.989,4	-	+ 3,4	+ 5,1
TOTAL DE LA VALEUR AJOUTÉE	23.586,0	26.240,1	28.158,8	28.662,7	30.517,2	30.850,8	-	+ 1,1	+ 5,5

Source: BNB (calculs effectués à partir des comptes belges déposés à la Centrale des bilans et des IOT belges)³⁸.

La valeur ajoutée des sociétés hors des ports a fortement augmenté en 2008. L'entreprise Waterwegen en Zeekanaal a acheté nettement moins de services et biens divers que l'année précédente³⁹. Le résultat d'exploitation a par conséquent augmenté. Grâce à une nouvelle politique commerciale qui a fait croître les rétributions, l'entreprise De Scheepvaart a vu son chiffre d'affaires augmenter, et ce d'autant plus qu'elle a bénéficié d'une dotation de fonctionnement plus importante. Pourtant, l'augmentation des prix pour atteindre des tarifs conformes au marché en ce qui concerne la concession de terrains a été partiellement contrebalancée par de nouvelles mesures de soutien du transport par voie d'eau. De ce fait, la valeur ajoutée du secteur des services auxiliaires au transport par eau a drastiquement augmenté. Dans le secteur des armateurs, la valeur ajoutée a augmenté de près de 50 p.c. L'entreprise R. Somers a enregistré une forte croissance de son chiffre d'affaires grâce notamment au transport de produits pétroliers qui a augmenté de plus de 76 p.c. et à la rémunération pour l'affrètement de citerniers destinés au transport de produits chimiques qui ont cru de plus d'un tiers. La valeur ajoutée de l'armateur a augmenté de plus de moitié (+55 p.c.). Sobelmar Shipping a également enregistré une forte augmentation de sa valeur ajoutée suite au développement de ses activités. La valeur ajoutée dans le segment construction et réparation navales a cru de 18 p.c. alors que dans le segment des agents maritimes et expéditeurs, elle est restée relativement stable. Dans le segment de la pêche, elle a reculé de 23 p.c.

Le repli de la valeur ajoutée directe à prix constants des ports belges a été de -2,6 p.c. La valeur ajoutée totale pour les ports a progressé de 1,1 p.c., sans compter l'effet prix. En volume, on obtient une diminution de 0,8 p.c. La valeur ajoutée indirecte en volume a suivi le mouvement inverse de celui résultant des effets directs et est en légère hausse. La part de la valeur ajoutée directe dans le PIB de la Belgique a diminué de 0,2 p.c. pour s'établir à 4,9 p.c. La valeur ajoutée totale a représenté 9 p.c. du PIB de la Belgique (- 0,1 p.c.).

³⁷ Dans certaines branches maritimes, les entreprises peuvent être sélectionnées sur tout le territoire national, étant donné que leur seule définition permet de les relier à l'activité portuaire. Il s'agit de branches ayant un lien direct avec l'activité des ports de mer. Leurs résultats sont donc répartis entre les ports flamands, à l'aide de la clé de répartition de la valeur ajoutée par branche. Celle-ci est calculée, pour chaque année et chaque branche, à partir du rapport entre la valeur ajoutée directe réalisée dans un port flamand donné et la valeur ajoutée directe réalisée dans l'ensemble des ports maritimes flamands. La ligne "Hors des ports" mentionnée dans les tableaux 4, 5 et 6 rassemble ces données, qui sont ensuite réparties respectivement dans les tableaux de la valeur ajoutée, de l'emploi et de l'investissement des parties 2 à 7 à la ligne "Répartition (p.m.)".

³⁸ Ce cadre méthodologique implique que certaines données, comme celles relatives aux comptes des entreprises de droit étranger, ne sont pas prises en considération.

³⁹ Pour rappel, les subventions sont exclues de la valeur ajoutée.

1.4 Emploi direct et indirect dans les ports belges

L'emploi direct a augmenté de 0,4 p.c. en 2008 et l'emploi total, effets indirects compris, de 2 p.c. L'emploi indirect a donc cru plus rapidement que l'emploi direct. Cette croissance de l'emploi indirect a été plus prononcée dans les autres services aux entreprises, le transport routier de marchandises, la chimie, le secteur de la production de carburants, la construction et les autres services annexes au transport alors que l'emploi indirect se contractait dans l'industrie automobile.

L'emploi direct dans le port d'Anvers a essentiellement souffert d'un net recul dans l'industrie automobile suite à la restructuration dans le groupe General Motors. Dans le port de Gand, le recul dans l'industrie de la métallurgie a été compensé par une progression entre autres dans la manutention, le transport terrestre et les autres services logistiques. Dans le port d'Ostende, l'emploi a surtout augmenté dans l'industrie de la métallurgie et le transport routier. Dans le port de Zeebrugge, l'emploi est resté à peu près stable dans le cluster non maritime et a fortement augmenté dans la manutention et le secteur public. Dans le complexe portuaire liégeois, l'industrie de l'énergie et de la métallurgie assure à l'emploi sa progression. Dans le port de Bruxelles, l'emploi est resté stable en 2008.

Dans les sociétés hors des ports, l'emploi est en recul dans le segment de la pêche, en hausse chez les armateurs, dans la construction et réparation navales et dans les services auxiliaires au transport par eau. Dans le segment agents maritimes et expéditeurs où l'on constate un léger recul de l'emploi chez DSV Road, il reste relativement stable. La hausse dans le segment des services auxiliaires au transport par eau s'explique par la progression de l'emploi chez Waterwegen en Zeekanaal, ainsi que dans la société De scheepvaart. Dans le segment des manutentionnaires l'emploi recule chez Hessenatie Logistics.

TABLEAU 5 EMPLOI DANS LES PORTS BELGES
(ETP)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Importance relative en 2008 (en p.c.)	Variation de 2007 à 2008 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2003 à 2008 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	119.112	120.474	121.287	122.027	123.599	124.155	100,0	+ 0,4	+ 0,8
Anvers	60.135	60.720	61.169	61.564	62.272	61.911	49,9	- 0,6	+ 0,6
Gand	27.010	27.395	27.600	27.564	27.829	27.956	22,5	+ 0,5	+ 0,7
Ostende	4.147	4.152	4.159	4.348	4.554	4.732	3,8	+ 3,9	+ 2,7
Zeebrugge	9.942	10.227	10.116	10.433	10.408	10.768	8,7	+ 3,5	+ 1,6
Liège	12.126	11.741	11.607	11.092	11.449	11.639	9,4	+ 1,7	- 0,8
Bruxelles	4.488	4.448	4.734	4.503	4.577	4.576	3,7	- 0,0	+ 0,4
Hors des ports ⁴⁰	1.263	1.792	1.901	2.524	2.509	2.573	2,1	+ 2,5	+ 15,3
2. EFFETS INDIRECTS	139.852	142.718	141.954	144.149	148.722	153.734	-	+ 3,4	+ 1,9
EMPLOI TOTAL	258.963	263.192	263.242	266.175	272.321	277.889	-	+ 2,0	+ 1,4

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

En 2008, les travailleurs employés dans les ports belges représentaient 3,1 p.c. de l'emploi intérieur belge⁴¹. Au total (effets indirects compris), les ports flamands ont assuré 10,7 p.c. de l'emploi en Flandre et les ports belges, 7 p.c. de l'emploi en Belgique. Ces deux derniers pourcentages sont restés identiques par rapport à 2007.

⁴⁰ Ces chiffres, qui correspondent à l'activité des entreprises maritimes n'ayant leur siège dans aucune zone portuaire stricte, sont répartis par port flamand (cf. chapitres 2, 3, 4 et 5) selon la clé de répartition de la valeur ajoutée.

⁴¹ Source: Institut des comptes nationaux (2009), *Comptes nationaux. Comptes détaillés et tableaux 1999 - 2008*.

1.5 Investissement dans les ports belges

L'investissement direct dans les ports a augmenté de 3,2 p.c. Ce chiffre cache des évolutions très différentes. À Anvers, l'investissement dans le cluster maritime, notamment dans la manutention, a permis à l'investissement total de se maintenir et même de progresser légèrement. À l'inverse, à Gand, c'est le cluster non maritime qui a assuré au port une progression dans l'investissement. L'industrie de l'énergie, entre autres, a été un grand facteur d'augmentation. Le port d'Ostende doit également son évolution positive de l'investissement au cluster non maritime et plus spécifiquement à l'industrie de l'énergie et, dans une mesure nettement moindre, au secteur public. Dans le cluster maritime, le segment aménagements portuaires et dragage est également en croissance. Dans le port de Zeebrugge, l'extension du terminal gazier a été achevée dans le courant de l'année et les armateurs n'ont pas réitéré les acquisitions de 2007⁴² ; l'investissement est donc en net repli. Pour le complexe portuaire liégeois, les investissements réalisés dans la production de carburant (Biowanze) et dans les autres services logistiques (Intradel) ont fait de 2008 une année exceptionnelle en termes d'investissements. Pour le port de Bruxelles, on remarquera surtout une forte croissance de l'investissement réalisé par l'entreprise portuaire ainsi qu'une bonne année en termes de montants investis pour les secteurs du commerce et du transport routier. Au final, l'investissement dans le port de Bruxelles aura cru de 23,1 p.c.

Dans les sociétés hors des ports, l'investissement dans les services auxiliaires du transport par eau a fortement diminué suite entre autres à un fort recul de ce dernier dans l'entreprise Scheepvaart alors que les montants restaient relativement constants pour Waterwegen en Zeekanaal. Pour le total du segment, l'investissement a diminué de plus de 25 millions d'euros. Il a également été réduit de plus de moitié chez les armateurs. R. Somers et Data Shipping, par exemple, ont diminué leurs investissements de respectivement 11,3 et 8 millions d'euros. À eux deux, ces segments comptent pour plus de 95 p.c. de l'investissement dans les hors des ports. Dans les trois segments restant, l'investissement est en hausse.

TABLEAU 6 INVESTISSEMENT DANS LES PORTS BELGES

(millions d'euros - prix courants)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Importance relative en 2008	Variation de 2007 à 2008	Variation moyenne annuelle de 2003 à 2008
							(en p.c.)	(en p.c.)	(en p.c.)
Anvers	1.833,1	2.576,0	3.808,1	2.437,9	3.006,2	3.118,4	63,2	+ 3,7	+ 11,2
Gand	739,5	339,1	349,0	391,1	681,9	698,2	14,2	+ 2,4	- 1,1
Ostende	59,0	83,3	98,9	79,1	154,0	179,1	3,6	+ 16,3	+ 24,9
Zeebrugge	153,1	188,3	401,8	297,6	290,0	234,1	4,7	- 19,3	+ 8,9
Liège	119,7	141,8	140,2	158,6	342,6	437,6	8,9	+ 27,7	+ 29,6
Bruxelles	106,4	129,3	78,3	94,5	61,0	75,0	1,5	+ 23,1	- 6,8
Hors des ports ⁴³	43,8	77,3	128,9	135,3	243,8	188,9	3,8	- 22,5	+ 34,0
INVESTISSEMENT DIRECT	3.054,5	3.535,0	5.005,2	3.594,1	4.779,4	4.931,4	-	+ 3,2	+ 10,1

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

1.6 Ventilation des variables selon la taille des entreprises⁴⁴

Pour rappel, la distribution des entreprises selon la taille est dorénavant fonction du modèle de comptes annuels déposés par les entreprises. Ainsi, sont considérées comme grandes entreprises les sociétés qui ont déposé leurs comptes annuels à la Centrale des bilans suivant un modèle complet. La catégorie PME englobe les sociétés ayant déposé leurs comptes annuels selon un modèle abrégé. En 2008, la

⁴² En 2007, Cobelfret Ferries et C2C Shipping Lines avaient acquis de nouveaux bâtiments.

⁴³ Ces chiffres, qui correspondent à l'activité des entreprises maritimes n'ayant leur siège dans aucune zone portuaire stricte, sont répartis par port flamand (cf. chapitres 2, 3, 4 et 5) selon la clé de répartition de la valeur ajoutée.

⁴⁴ Sont considérées comme grandes entreprises les personnes morales qui ont déposé leurs comptes annuels selon le schéma complet.

proportion de grandes entreprises a représenté 35 p.c. du nombre total d'entreprises, 95 p.c. de la valeur ajoutée et près de 94 p.c. des investissements. Au niveau de l'emploi, celles-ci occupent un peu moins 92 p.c. des travailleurs. La représentativité des grandes entreprises pour ces trois valeurs ne s'est donc guère modifiée en un an.

TABLEAU 7 VARIABLES VENTILÉS DANS LES PORTS BELGES EN 2008

Ports	Nombre d'entreprises ⁴⁵		Valeur ajoutée directe (millions d'euros)		Emploi direct (ETP)		Investissement direct (millions d'euros)	
	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME
Anvers	746	1.116	9.430,1	353,1	56.108	3.797	2.958,9	131,8
Gand	254	368	3.195,9	140,5	26.213	1.478	633,5	51,1
Ostende	52	193	370,7	57,5	3.269	685	149,2	16,9
Zeebrugge	120	298	732,7	114,3	7.471	1.601	180,8	32,4
Liège	107	87	1.422,8	32,9	11.173	466	432,2	5,5
Bruxelles	95	195	545,2	55,1	3.640	854	65,6	9,4
Hors des ports	30	334	56,6	57,8	2.062	511	158,2	30,7
TOTAL	1.404	2.591	15.754,0	811,1	109.936	9.391	4.578,2	277,8

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

1.7 Bilan social dans les ports belges⁴⁶

Le bilan social présente un ensemble cohérent de données relatives à divers aspects de l'emploi dans les entreprises: composition des effectifs, rotation du personnel, nature des contrats de travail, niveau d'études, temps de travail, coût de la main-d'œuvre, mesures en faveur de l'emploi et efforts en matière de formations. Les résultats présentés ci-après concernant l'emploi direct dans les six ports belges ne sont pas exhaustifs. Les chiffres ont été calculés à partir d'un échantillon constant⁴⁷ ayant trait à la période 2006 - 2008. Les chiffres détaillés pour l'année 2008 figurent à l'annexe 1.

1.7.1 Durée de travail et coûts salariaux

Le nombre moyen de travailleurs inscrits dans le registre du personnel est en augmentation alors que le nombre d'heures effectivement ouvrées est en recul. Après une année de hausse, le nombre moyen d'heures ouvrées par ETP est donc reparti à la baisse en 2008. Cette tendance ne correspond pas à ce qui a été observé au niveau national où l'on constate un statu quo. Le nombre moyen d'heures ouvrées par ETP dans le port de Bruxelles est supérieur à la moyenne des ports belges. Si on examine les statistiques pour l'ensemble des ports, les segments des armateurs ainsi que des aménagements portuaires et du dragage affichent des moyennes sensiblement plus élevées. Anvers affiche le même résultat, auquel s'ajoute le segment du transport routier. Pour Ostende, la moyenne d'heures ouvrées par ETP est particulièrement élevée dans les aménagements portuaires et le dragage. Pour Zeebrugge, ce sont les armateurs et le segment de la pêche qui inscrivent les moyennes les plus hautes. Pour le site portuaire liégeois, c'est le transport routier qui a la moyenne la plus élevée alors que pour Bruxelles, c'est le commerce portuaire.

La croissance des frais de personnel s'est ralentie en 2008. À l'examen du montant des frais de personnel annuels moyens par équivalent temps plein, on constate une augmentation de 2,6 p.c. en

⁴⁵ 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. Les résultats du secteur public ne sont pas repris dans ce tableau.

⁴⁶ Les données nationales mentionnées ici sont extraites de Delhez Ph., P. Heuse et Y. Saks (2009). Les comparaisons n'ont qu'une valeur indicative, étant donné que seules les entreprises ayant déposé un bilan social portant sur un exercice de douze mois et clôturé au 31 décembre sont prises en compte dans cette étude. Autrement dit, il s'agit d'une population réduite.

⁴⁷ L'échantillon constant a été défini à partir des entreprises qui ont, sur l'ensemble de la période 2006 - 2008, déposé leurs comptes annuels selon le schéma complet et ont rempli les rubriques du bilan social nécessaires pour cette étude. L'échantillon constant comporte pour les ports flamands 841 entreprises et 103.570 ETP, soit 21,5 p.c. des entreprises sous revue en 2008 et 87,3 p.c. de l'emploi direct envisagé dans cette étude.

2008⁴⁸. Ces frais sont plus importants à Bruxelles, tirés vers le haut notamment par l'industrie de la chimie et l'industrie automobile. À Anvers, second port en termes de frais de personnel annuels moyens par ETP, ces frais culminent dans le secteur de la chimie et de la production de carburant mais aussi dans des secteurs où le nombre d'heures ouvrées par ETP est plus élevé, comme les armateurs et les aménagements portuaires et dragage. Dans le complexe portuaire liégeois, c'est le segment de l'énergie qui se démarque par des frais de personnel annuels moyens particulièrement élevés. Dans le port d'Ostende, c'est le segment construction et réparation navales qui a la moyenne la plus élevée, ce qui nous rappelle qu'il faut rester prudent avec ces statistiques : les frais de personnel peuvent également inclure des frais liés à une restructuration ou une réorganisation.

Les frais de personnel moyens par heure ouvrée présentent exactement le même profil que l'année dernière. C'est dans la production de carburant que cette moyenne est la plus haute.

TABLEAU 8 HEURES OUVRÉES ET FRAIS ASSOCIÉS AUX RESSOURCES HUMAINES INTERNES

(population réduite: échantillon constant)
(pourcentages de variation par rapport à l'année précédente, sauf mention contraire)

	2006	2007	2008
Évolution du nombre moyen de travailleurs inscrits dans le registre du personnel		+ 2,2	+ 0,3
Évolution du nombre d'heures effectivement ouvrées		+ 2,4	- 0,3
Évolution des frais de personnel		+ 6,1	+ 2,9
Nombre moyen d'heures ouvrées sur base annuelle par équivalent temps plein (<i>heures</i>)	1.533	1.537	1.528
Frais de personnel annuels moyens par équivalent temps plein (<i>euros</i>)	65.214	67.749	69.522
Frais de personnel moyens par heure ouvrée (<i>euros</i>)	43	44	45

Source: BNB (uniquement schéma complet).

1.7.2 Composition des effectifs

La représentativité des employés dans l'effectif interne des entreprises sur les sites portuaires belges a de nouveau légèrement augmenté en 2008. C'est dans les segments des agents maritimes et expéditeurs, du commerce portuaire et de la production de carburant que la proportion d'employés est la plus importante. La proportion d'ouvriers est la plus importante dans la manutention et dans l'industrie automobile. Dans les ports flamands et le complexe portuaire liégeois, une majorité du personnel est constituée d'ouvriers: 52 p.c. à Anvers, 64,2 p.c. à Gand, 65,8 p.c. à Ostende 54,4 p.c. à Zeebrugge et 55,7 p.c. dans le complexe portuaire liégeois. Dans le port de Bruxelles, par contre, l'effectif interne est majoritairement constitué d'employés (62,4 p.c.). Ceci s'explique par le fait que, dans le port de Liège et les ports flamands, les ouvriers sont majoritairement présents dans l'industrie. À Bruxelles, la moitié de l'effectif de l'industrie relève de la chimie, secteur qui occupe en grande majorité des employés.

Le pourcentage de femmes travaillant sur les sites portuaires est resté stable les deux dernières années et est nettement inférieur à la moyenne nationale. Le pourcentage de temps partiels est faible mais a légèrement augmenté en 2008. La proportion de temps pleins est d'environ 93 p.c. dans les ports d'Anvers, Gand, Ostende et Bruxelles ; elle est plus haute à Liège (96,9 p.c.) et plus basse à Ostende (90,3 p.c.). Aménagements portuaires et dragage, entreprises portuaires et transport routier sont les secteurs d'activité où le poids des temps pleins est le plus élevé.

Les femmes ont en moyenne un niveau d'études supérieur à celui des hommes. Ceci a également été constaté au niveau national. La proportion de diplômés de l'enseignement universitaire dans l'effectif interne des entreprises sur les sites portuaires belges est inférieure à la moyenne nationale pour les hommes et supérieure pour les femmes, à l'inverse de la représentativité des effectifs ayant au plus terminé leurs études secondaires qui pour les hommes est supérieure à la moyenne nationale et pour les femmes inférieure.

⁴⁸ Pour rappel, il s'agit de montants à prix courants.

TABLEAU 9 EFFECTIFS INTERNES À LA FIN DE L'EXERCICE
(population réduite: échantillon constant)
(part en pourcentage)

	2006	2007	2008
Suivant la catégorie professionnelle			
<i>Employés</i>	40	41	42
<i>Ouvriers</i>	57	56	55
<i>Autre personnel</i>	3	3	3
Suivant le sexe			
<i>Hommes</i>	85	84	84
<i>Femmes</i>	15	16	16
Suivant l'organisation des horaires			
<i>A plein temps</i>	91,7	92,0	91,6
<i>A temps partiel</i>	8,3	8,0	8,4
Suivant le niveau d'étude			
<i>Hommes</i>			
<i>Enseignement primaire (p.c.)</i>			19,5
<i>Enseignement secondaire (p.c.)</i>			59,3
<i>Enseignement supérieur non universitaire (p.c.)</i>			15,0
<i>Enseignement universitaire (p.c.)</i>			6,2
<i>Femmes</i>			
<i>Enseignement primaire (p.c.)</i>			9,1
<i>Enseignement secondaire (p.c.)</i>			51,0
<i>Enseignement supérieur non universitaire (p.c.)</i>			28,5
<i>Enseignement universitaire (p.c.)</i>			11,3

Source: BNB (uniquement schéma complet).

1.7.3 Personnel externe

Parallèlement à l'évolution observée au niveau national, l'importance relative du personnel externe a diminué en 2008. De tous les segments présents dans l'étude, ce sont les manutentionnaires qui font le plus appel à du personnel externe, suivis par les agents maritimes et expéditeurs et par la construction et réparation navales. C'est dans le port de Zeebrugge que l'on fait le plus appel au personnel externe et dans le port de Bruxelles, le moins.

C'est dans le segment du commerce portuaire, des manutentionnaires et de la production de carburant que le coût horaire moyen du personnel externe est le plus élevé. A contrario, le coût est le plus faible dans la pêche et l'industrie de l'alimentation. C'est dans le port de Bruxelles que le coût moyen par heure du personnel externe est le plus bas et dans le port d'Anvers qu'il est le plus haut.

TABLEAU 10 PERSONNEL INTÉRIMAIRE ET PERSONNEL MIS À LA DISPOSITION DES ENTREPRISES
(population réduite: échantillon constant)
(pourcentages de variation par rapport à l'année précédente, sauf mention contraire)

	2006	2007	2008
Importance du personnel externe par rapport à l'emploi total (sur la base du nombre d'heures effectivement ouvrées) (<i>part en pourcentage</i>)	12,9	14,2	13,7
Évolution du nombre d'heures effectivement ouvrées		+ 14,4	- 3,9
Évolution des coûts		+ 14,2	+ 1,0

Source: BNB (uniquement schéma complet).

1.7.4 Rotation du personnel

Les entrées nettes de personnel ont diminué en 2008. Les entrées nettes durant l'exercice 2008 ont été négatives dans l'industrie de l'automobile, l'industrie de l'énergie, l'industrie des équipements électroniques, les autres industries, la construction et réparation navales et les armateurs. Dans l'industrie automobile, les sorties ont été de deux tiers supérieures aux entrées. Elles ont été

particulièrement positives dans la manutention, les autres services logistiques et l'industrie de la métallurgie.

Les ports de Gand, Zeebrugge, Ostende et Bruxelles ont des entrées nettes positives alors que le complexe portuaire liégeois et le port d'Anvers ont des entrées nettes négatives. Dans le port d'Anvers, les segments de la manutention, des agents maritimes et expéditeurs et de l'aménagement portuaire et dragage ont enregistré des résultats positifs, contrairement à l'industrie de l'automobile et de l'énergie. Dans le port de Gand, les manutentionnaires et l'industrie de la construction enregistrent nettement plus d'entrées que de sorties, alors que l'industrie de l'énergie et de l'automobile ont un résultat inverse. Le port d'Ostende fait état d'entrées nettes particulièrement élevées dans l'industrie de la métallurgie. Les entrées nettes dans le port de Zeebrugge ont été plus élevées dans l'industrie de la construction et chez les agents maritimes et les expéditeurs et très négatives dans l'industrie des équipements électroniques. Dans le complexe portuaire liégeois par contre, c'est dans l'industrie de la métallurgie que le gain d'emplois nettes a été le plus important et dans l'industrie de l'énergie que la perte d'emplois nettes a été la plus importante. À Bruxelles, c'est dans le secteur du commerce que les entrées nettes ont été les plus nombreuses.

Dans les motifs invoqués pour la fin du contrat de travail, on perçoit une nette croissance de la proportion des prépensions. Au niveau national, on constate un statu quo pour cette variable. Cela peut toutefois être mis en regard des entrées nettes qui sont restées positives au niveau national alors qu'au niveau des ports, celles ci sont négatives.

TABLEAU 11 ROTATION DU PERSONNEL
(population réduite: échantillon constant)
(part en pourcentage, sauf mention contraire)

	2006	2007	2008
Entrées nettes durant l'exercice (ETP).....	+ 2.250	+ 989	- 68
Sorties suivant le motif invoqué pour la fin du contrat de travail			
<i>Pension</i>	4,2	4,1	3,8
<i>Prépension</i>	6,2	6,6	10,3
<i>Licenciement</i>	13,8	15,0	12,9
<i>Autre motif</i>	75,8	74,2	72,9

Source: BNB (uniquement schéma complet).

1.7.5 Formation⁴⁹

Le pourcentage d'entreprises signalant des formations dans le bilan social a continué de croître. Comme les années précédentes, le taux de participation à une formation dans les ports reste supérieur au taux de formation national⁵⁰. Le coût d'une heure de formation reste légèrement supérieur.

Le complexe portuaire liégeois a le taux de participation le plus élevé et le port d'Ostende, le plus bas. Dans l'ensemble des ports, le nombre d'heures de formation par personne a fortement augmenté. Il est particulièrement élevé dans les segments de l'industrie de l'énergie, de l'automobile et dans les autres transports terrestres. C'est dans le commerce portuaire qu'il est le plus réduit.

Une heure de formation se révèle être plus chère dans l'industrie de la production de carburant, chez les armateurs et dans l'industrie de l'énergie. C'est dans la construction et réparation navales et la pêche qu'elle est la meilleur marché. Dans le port d'Anvers, le coût d'une heure de formation culmine chez les armateurs et dans la production de carburant. Ces deux segments tirent les prix moyens vers le haut. Dans le port de Gand, c'est le segment de l'industrie de l'énergie qui se signale comme étant le plus cher pour une heure de formation. Le port d'Ostende enregistre un coût moyen de l'heure de formation toutes activités confondues particulièrement bas, le segment des autres industries étant le moins cher. Dans le port de Zeebrugge, le transport routier et l'industrie des équipements électroniques occupent la

⁴⁹ Il s'agit de la formation formelle, c'est-à-dire la formation qui est dispensée dans des locaux réservés à cet usage, au sein de l'entreprise ou en dehors. Les formations dispensées sur le lieu de travail, le tutorat et l'autoformation, par exemple, sortent donc du champ d'application du bilan social.

⁵⁰ Delhez Ph., P. Heuse et Y. Saks (2009).

première et la seconde place en termes de coût de l'heure de formation. Dans le complexe portuaire liégeois, la palme revient à l'industrie de l'énergie et à celle de l'alimentation. Dans le port de Bruxelles, l'industrie de la chimie est la championne. Les ports de Bruxelles et Liège ont des coûts moyens d'heure de formation sensiblement plus élevés que la moyenne des autres ports.

TABLEAU 12 FORMATIONS FORMELLES
(population réduite: échantillon constant)
(part en pourcentage, sauf mention contraire)

	2006	2007	2008
Pourcentages d'entreprises signalant des formations dans le bilan social	46,8	48,8	55,6
Taux de participation	54,2	56,1	53,6
<i>Hommes</i>	55,4	57,3	55,4
<i>Femmes</i>	48,2	50,4	45,1
Nombre d'heures de formation par personne (<i>heures</i>)	36,4	39,7	48,1
<i>Hommes (heures)</i>	37,3	41,1	48,9
<i>Femmes (heures)</i>	30,9	31,6	43,8
Frais de formation par heure (euros)	54,9	53,5	56,5
<i>Hommes (euros)</i>	54,9	53,2	55,7
<i>Femmes (euros)</i>	55,2	56,1	61,5
Pourcentages du nombre d'heures ouvrées ayant été consacrées à une formation	1,3	1,5	1,7
Frais de formation par rapport au total des frais de personnel	1,7	1,8	2,1

Source: BNB (uniquement schéma complet).

1.8 Ratios financiers dans les ports maritimes belges

Les ratios présentés ci-après sont la rentabilité nette des capitaux propres après impôts, la liquidité au sens large et la solvabilité. Le premier ratio concerne la capacité des entreprises à générer des bénéfices et donne une idée aux actionnaires du rendement après impôts de l'entreprise. Le deuxième ratio traite de la capacité de l'entreprise à mobiliser, dans les délais requis, les moyens de trésorerie dont elle a besoin pour respecter ses engagements de court terme. Enfin, le troisième ratio donne une idée de la capacité de l'entreprise à honorer l'ensemble de ses engagements financiers, à court et long termes. Cette section donne un aperçu de l'évolution des ratios dans l'ensemble des six ports belges considérés dans cette publication⁵¹.

L'étude des ratios financiers se base sur un échantillon constant⁵² qui a été établi pour les années allant de 2006 à 2008. Par conséquent, les entreprises sous revue dans la partie financière du présent rapport diffèrent de celles retenues dans l'échantillon constant du précédent rapport, ce qui peut expliquer certaines différences entre les chiffres des deux publications. Afin d'établir une comparaison avec les données nationales, c'est-à-dire celles de l'ensemble des entreprises non financières belges, la même méthode de calcul, à savoir la globalisation, est appliquée.

Après s'être redressée en 2007, la rentabilité moyenne des entreprises dans les ports belges est en recul en 2008. Il y a cependant de grandes disparités. Anvers et Zeebrugge progressent, alors que Gand et Liège s'effondrent. Ostende et Bruxelles cèdent du terrain mais moins que Gand et Liège. Au niveau du ratio de rentabilité à Anvers, on constate une croissance prononcée tant du numérateur que

⁵¹ Pour rappel, les lecteurs qui désirent comparer les ratios financiers d'une entreprise avec ceux du secteur dans lequel elle est active peuvent trouver ces informations dans le dossier d'entreprise publié par la Centrale des bilans.

⁵² L'échantillon constant retenu pour l'étude des ratios réunit toutes les entreprises ayant déposé leurs comptes en 2006, 2007 et 2008, et qui remplissent certaines conditions nécessaires à la prise en compte des rubriques intervenant dans le calcul de ces ratios. Par exemple, pour le calcul de la rentabilité, l'ensemble des données doit couvrir douze mois d'exercice et le dénominateur, soit les capitaux propres, être strictement positif. Cet échantillon constant concerne 2.617 entreprises, lesquelles affichent 15,2 milliards d'euros de valeur ajoutée et 105.870 ETP, soit 66,9 p.c. des entreprises ayant fait l'objet de l'étude en 2008, 90,1 p.c. de la valeur ajoutée directe et 85,3 p.c. de l'emploi direct entrant dans l'étude des six ports.

du dénominateur⁵³, mais la croissance du numérateur est plus rapide, entraînant une amélioration du ratio dans plusieurs segments tant du cluster maritime que du cluster non maritime. Pour l'essentiel, les exceptions sont le transport terrestre, la métallurgie, la manutention, la pêche et la production de carburant. Le port de Gand a été influencé par une opération sur moyens propres réalisée par l'entreprise Sidarsteel. Dans le port d'Ostende, les ratios par segment font preuve d'une certaine volatilité. Globalement, cluster maritime et cluster non maritime sont en repli. Le ratio de rentabilité du port de Zeebrugge profite essentiellement d'une évolution favorable au niveau du cluster maritime notamment dans la manutention et chez les armateurs. On peut signaler que l'entreprise APM Terminals Zeebrugge a opéré une augmentation de capital par incorporation des primes d'émission. Le port de Liège a souffert d'un net tassement du numérateur du ratio de rentabilité dans l'industrie métallurgique et dans la construction ; ce segment avait bénéficié en 2007 de plus-values réalisées lors de la vente d'actifs dans les Cimenteries CBR. Dans le port de Bruxelles, c'est le cluster maritime qui réduit le ratio de rentabilité.

La moyenne pondérée du ratio de liquidité au sens large n'a guère changé entre 2007 et 2008. Pourtant, les résultats par port divergent. Les ports d'Anvers, Zeebrugge, Liège et Bruxelles confirment la tendance baissière de leur ratio alors que le port d'Ostende perd le gain de 2007 et que le ratio du port de Gand bondit. Anvers et Liège sont en-dessous de la moyenne des ports. À Anvers et Zeebrugge, le ratio du cluster maritime est à la hausse alors que celui du cluster non maritime suit la tendance inverse. Dans le port de Liège, les deux clusters se tassent, le cluster maritime revenant presque au niveau de 2006. Dans le port de Gand, les autres services logistiques poussés par l'augmentation des autres créances chez Sidarsteel permettent au ratio de liquidité du cluster non maritime de s'inscrire en forte hausse, au contraire de celui du cluster maritime. Dans le port d'Ostende, le cluster maritime diminue encore mais nettement moins qu'en 2007. Le cluster non maritime a perdu la moitié de sa progression de 2007. Dans le port de Bruxelles, le ratio de liquidité stagne dans l'industrie, diminue pour le cluster maritime, dans le commerce et dans les autres services logistiques et croît dans les transports terrestres.

TABLEAU 13 RATIOS FINANCIERS DANS LES PORTS BELGES DE 2006 À 2008

Ports	Rentabilité nette des capitaux propres après impôts (en p.c.)			Liquidité au sens large			Solvabilité (en p.c.)		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Anvers	19,6	17,8	22,4	0,86	0,81	0,67	34,6	32,3	31,4
Gand	13,0	25,9	3,7	1,24	1,52	2,55	49,5	50,4	63,4
Ostende	9,8	10,6	8,3	1,59	1,63	1,58	51,4	54,4	50,8
Zeebrugge	7,8	7,9	11,2	1,16	1,11	1,06	46,1	43,9	45,9
Liège	9,0	33,8	9,0	1,02	0,92	0,89	41,4	30,4	35,4
Bruxelles	7,3	11,3	9,0	1,77	1,68	1,53	54,5	53,2	52,6
Moyenne pondérée	15,5	19,8	14,3	1,00	0,99	0,99	39,5	36,9	39,3
Sociétés non financières⁵⁴	9,4	10,0	6,0	1,30	1,32	1,28	44,9	45,3	47,4

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

Le ratio de solvabilité croît pour les ports de Gand, Zeebrugge et Liège et décroît pour les ports d'Anvers, Ostende et Bruxelles. De nouveau, Anvers et Liège sont en dessous de la moyenne. Le port d'Anvers a le ratio de solvabilité pour le secteur du commerce le plus faible. En ce qui concerne l'industrie, c'est le port de Bruxelles qui a le ratio le plus petit. Le ratio de solvabilité du cluster maritime du port d'Anvers est en progression, ce qui reflète l'évolution d'une grande partie des segments composant ce secteur. Mais un recul du ratio dans le transport terrestre et les autres services entraîne un léger tassement du ratio de liquidité. Les deux clusters diminuent dans le port d'Ostende, qui a entre autres souffert de reprises de dettes par la société Daikin Europe Coordination Center. Le port de Bruxelles enregistre un recul quasi généralisé dans le cluster maritime ainsi que dans le commerce, le transport terrestre et les autres services logistiques, ceux-ci étant toutefois de faible importance. Le port

⁵³ Le ratio de rentabilité est le résultat net après impôts (rubrique 70/67 ou 67/70 en négatif) divisé par les capitaux propres (rubrique 10/15).

⁵⁴ Vivet D. (2009).

de Gand bénéficie de la progression du commerce, de l'industrie (notamment la métallurgie) et des autres services logistiques (Sidarsteel). À l'exception du commerce, le ratio de solvabilité croît dans tous les grands secteurs d'activité du port de Zeebrugge. Liège profite d'une bonne évolution du ratio dans la métallurgie et dans les autres services logistiques.

2 PORT D'ANVERS

2.1 Évolutions⁵⁵

Le port d'Anvers n'a pas échappé au renversement de tendance de la conjoncture économique: bien que les trois premiers trimestres de l'année 2008 se soient montrés excellents – le second trimestre a été marqué par le détournement d'une partie du trafic du port du Havre, perturbé par des actions de grève –, les trois derniers mois de l'année ont été marqués par un certain essoufflement. Malgré une diminution au mois de décembre de 6 p.c. pour le trafic conteneurisé et de 16,3 p.c. pour le trafic total, sur l'ensemble de l'année 2008, le trafic dans le port d'Anvers a augmenté de presque 3,5 p.c. et représente un peu plus de 189 millions de tonnes de fret transbordé.

Le trafic de conteneurs a augmenté de 7,2 p.c. et dépasse les 100 millions de tonnes⁵⁶. Durant les trois premiers trimestres, le volume a augmenté de 11 p.c. Mais au quatrième trimestre, les lignes entre l'Extrême Orient et l'Europe ont connu une réduction sensible des volumes. Les opérateurs ont commencé à prendre des mesures d'économie en restructurant une série de routes. Au final, sur l'année, le trafic avec l'Extrême et le Moyen Orient a été en repli de 2,3 p.c., alors que les autres destinations étaient encore en progression. Cela n'a pas empêché les manutentionnaires de continuer à investir dans les infrastructures et le matériel. La principale destination du trafic maritime global de conteneurs est l'Europe, immédiatement suivie par le Proche-Orient. Les chargements représentent 55 p.c. du trafic de conteneurs dans le port.

Le trafic ro-ro a stagné autour des 4,4 millions de tonnes (-0,3 p.c.) en 2008. Le matériel roulant est la principale composante de ce trafic (73 p.c.). En 2008, 343.285 voitures ont été importées et 618.388 exportées, soit une augmentation du nombre total de 2,3 p.c. Les produits forestiers, par contre, sont en baisse.

En ce qui concerne les marchandises diverses conventionnelles, le transport de fer et d'acier, fret majoritaire dans ce segment, a diminué de 14,5 p.c. alors que les métaux non-ferreux ont diminué de 4 p.c. Le transport de fruits a très légèrement progressé tandis que le transport de papier et de cellulose s'est nettement replié.

Dans le transport de vrac, les vracs solides sont en progression de 11,6 p.c. et les vracs liquides stagnent (-0,7 p.c.). Le transbordement de pétrole augmente de 2,1 p.c., tandis que les dérivés du pétrole reculent de 3,4 p.c. La quantité de produits chimiques traités – plus de 9,3 millions de tonnes – reste impressionnante. Les minerais sont en forte hausse (+40,1 p.c.) et le charbon augmente de 14,6 p.c. Le transbordement de céréales reste assez stable et les engrais, le sable et le gravier sont en léger recul.

Les conteneurs transportés par voie d'eau représentent 33 p.c. du transport intérieur, tandis que le train en représente 10 p.c. Un peu moins de 60 p.c. des conteneurs sont donc transportés par la route.

Grâce aux derniers travaux de dragage, le Deurganckdok peut être utilisé dans toute sa longueur. La rénovation du côté nord du Delwaidedok offre une longueur supplémentaire de quai de 440 mètres, ce qui permet au post-Panamax d'accoster. Le gouvernement flamand a décidé également d'assurer la parfaite coordination et l'interopérabilité entre le système de gestion de trafic maritime de la Région flamande et ceux des quatre ports maritimes flamands. Six stations radar vont être mises en service ainsi que plusieurs caméras. La construction d'un nouveau poste d'inspection frontalière pour les services d'inspection portuaire de la douane, pour l'Agence fédérale pour la sécurité de la chaîne alimentaire et pour la police maritime a également débuté en 2008. Le bâtiment comportera deux hangars et deux scanners de conteneurs fixes.

⁵⁵ Sources: *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2008* et le Rapport annuel de l'Entreprise portuaire d'Anvers (2008).

⁵⁶ Plus précisément 101,36 millions de tonnes.

2.2 Valeur ajoutée

En 2008, la valeur ajoutée directe a augmenté de 2 p.c. ce qui constitue un statu quo en volume. La croissance de la valeur ajoutée totale (directe et indirecte) a atteint 2,2 p.c. Par rapport au PIB de la Région flamande, la valeur ajoutée directe a représenté 5,0 p.c., soit un niveau identique à celui de 2007, et la valeur ajoutée totale, 9,5 p.c., ce qui constitue un recul de 0,1 p.c. Par rapport au PIB du pays, ces pourcentages se sont établis à respectivement 2,9 et 5,5 p.c.

La valeur ajoutée dans le **cluster maritime** a progressé de 26,3 p.c. Tous les segments de ce cluster sont en hausse et la plupart ont enregistré une augmentation supérieure à dix pourcent. Le segment des agents maritimes et expéditeurs a cru de 13,3 p.c. grâce notamment aux sociétés Cobelfret, Vanguard Logistics Services Belgium, Katoen Natie Bulk Terminals et Mediterranean Shipping Company Belgium. Les autres charges d'exploitation ont fortement augmenté chez Vanguard Logistics Services Belgium suite à une opération de leasing sur un entrepôt et un espace de bureaux. Cobelfret a acquis des actifs relatifs aux terminaux et ils ont été mis à la disposition de plusieurs sociétés. L'activité s'est également accrue avec l'intégration de Cobelfin. Katoen Natie Bulk Terminals et Mediterranean Shipping Company Belgium ont bénéficié de taux de fret élevés en 2008, ce qui leur a permis d'augmenter leur chiffre d'affaires et leur résultat d'exploitation. Les entreprises du segment de la manutention ont enregistré des évolutions de valeur ajoutée en sens divers. Ainsi, la valeur ajoutée de DP World et DP World Antwerp a diminué tandis que celle de PSA Antwerp, Tabaknatie, Sea-Tank Terminal Antwerp augmentait. Le segment des armateurs a connu une année exceptionnelle : sa valeur ajoutée, déjà élevée en 2007, a cru de deux tiers. Dans le vrac sec, le premier semestre fut particulièrement porteur. L'année 2008 a aussi été profitable au marché du transport des produits pétroliers par navires-citernes. Dans ce contexte, la revente de navires a également permis aux armateurs d'engranger des plus-values sur réalisation d'actif qui ont été parfois enregistrées dans les autres produits d'exploitation et entrent donc dans le calcul de la valeur ajoutée. Le segment de la construction et de la réparation navale a profité de la première année complète d'exercice de l'entreprise Antwerp Ship Repair. L'augmentation des produits d'exploitation et des frais de personnel de Dredging International et de manière plus générale du groupe DEME ont gonflé la valeur ajoutée du segment aménagements portuaires et dragage. La valeur ajoutée de l'autorité portuaire anversoise a augmenté à cause de la hausse des frais de personnel.

La valeur ajoutée du **cluster non maritime**, au contraire, est en recul. Cette baisse est surtout marquée dans l'industrie mais frappe aussi le commerce, alors que le transport terrestre et les autres services logistiques progressent toujours. Cette diminution de la valeur ajoutée du commerce est essentiellement due aux entreprises Kuwait Petroleum et Pioneer Europe. La première a subi le renchérissement du prix d'achat des matières premières⁵⁷. La seconde a vu son chiffre d'affaires se contracter fortement. Dans l'industrie, la valeur ajoutée est en recul de 13,3 p.c. Cette diminution ne touche pas de façon uniforme toutes les branches d'activité. Ainsi le segment de l'énergie est en hausse sensible grâce à Electrabel. Le segment de la production de carburant et de l'industrie des équipements électroniques restent stables, contrairement à l'industrie chimique et à l'automobile, dont la valeur ajoutée plonge. Dans la chimie, la société BASF Antwerpen est touchée de plein fouet par l'augmentation du prix des matières premières. Après un premier semestre prometteur, l'entreprise Evonik Oxeono Antwerpen a dû arrêter ses installations pour raison d'entretien et a pâti d'un quatrième trimestre en net repli. La société Lanxess a également été touchée par les mauvaises conditions du marché lors du dernier trimestre de l'année, et par l'augmentation des coûts de production. La valeur ajoutée dans l'industrie automobile est en net recul à cause de la forte diminution de la production à laquelle a procédé le groupe General Motors, dans le cadre de restructurations impliquant une diminution du personnel. Les résultats de l'industrie de la métallurgie ont profité entre autres de l'accroissement du chiffre d'affaires et du résultat d'exploitation de la société Constructiebedrijf Ivens, qui a participé à un chantier pour le compte de Vopak. Dans l'industrie de l'alimentation, l'entreprise Boortmalt enregistre une forte augmentation de valeur ajoutée, notamment grâce à l'augmentation de son chiffre d'affaires, alors que celle de Cargill est en net repli en raison de pertes sur des contrats et de l'augmentation du prix des matières premières. La valeur ajoutée dans les transports terrestres progresse d'un peu plus de 5 p.c., car plusieurs sociétés de ce secteur voient leur chiffre d'affaires et leur résultat augmenter. Dans les autres transports terrestres, l'augmentation de la valeur ajoutée du groupe SNCB tire le total du segment à la hausse. Le secteur des autres services logistiques progresse notamment grâce à Indaver, Scaldis Salvage & Marine Contractors, UOP et Prodesk.

⁵⁷ Les comptes annuels de la société Kuwait Petroleum couvrent une partie de l'année 2007.

TABLEAU 14 VALEUR AJOUTÉE AU PORT D'ANVERS DE 2003 À 2008

(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Importance relative en 2008 (en p.c.)	Variation de 2007 à 2008 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2003 à 2008 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	7.334,3	8.226,6	9.336,3	9.095,6	9.807,4	10.000,3	100,0	+ 2,0	+ 6,4
CLUSTER MARITIME	1.954,9	2.422,6	2.951,0	2.834,7	3.188,6	4.027,1	40,3	+ 26,3	+ 15,6
Agents maritimes et expéditeurs	454,8	505,8	512,4	522,7	537,3	608,7	6,1	+ 13,3	+ 6,0
Manutention	956,9	1.045,8	1.118,0	1.174,0	1.292,2	1.329,4	13,3	+ 2,9	+ 6,8
Armateurs	200,9	519,6	969,8	757,5	932,7	1.564,5	15,6	+ 67,7	+ 50,8
Construction et réparation navales	26,2	27,2	34,0	37,1	33,7	48,9	0,5	+ 45,1	+ 13,3
Aménagements portuaires et dragage	126,8	126,4	100,2	113,2	151,7	221,6	2,2	+ 46,1	+ 11,8
Pêche	1,0	0,6	0,5	1,3	1,0	1,3	0,0	+ 27,8	+ 5,2
Commerce portuaire	10,8	11,4	12,3	12,6	13,6	16,9	0,2	+ 24,5	+ 9,3
Entreprise portuaire	177,5	185,7	203,8	216,2	226,4	236,0	2,4	+ 4,3	+ 5,9
Secteur public	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
<i>Répartition (p.m.)</i>	<i>39,8</i>	<i>54,0</i>	<i>77,8</i>	<i>41,0</i>	<i>47,9</i>	<i>83,6</i>	-	<i>+ 74,4</i>	<i>+ 16,0</i>
CLUSTER NON MARITIME	5.379,4	5.804,1	6.385,3	6.260,9	6.618,8	5.973,1	59,7	- 9,8	+ 2,1
COMMERCE	770,2	858,1	927,6	907,3	799,9	745,9	7,5	- 6,7	- 0,6
INDUSTRIE	3.922,9	4.242,8	4.711,7	4.547,9	4.952,5	4.295,8	43,0	- 13,3	+ 1,8
Industrie de l'énergie	84,2	178,1	191,9	223,0	261,2	325,0	3,2	+ 24,4	+ 31,0
Production de carburants	982,6	1.051,6	1.126,0	1.026,6	1.061,1	1.058,3	10,6	- 0,3	+ 1,5
Industrie de la chimie	2.105,1	2.249,8	2.638,9	2.490,1	2.560,6	2.192,2	21,9	- 14,4	+ 0,8
Industrie de l'automobile	460,7	487,3	483,0	519,4	735,3	375,8	3,8	- 48,9	- 4,0
Industrie des équipements électroniques	10,9	10,5	10,9	9,8	8,5	8,5	0,1	- 0,9	- 5,0
Industrie de la métallurgie	119,4	131,7	126,7	132,3	157,9	167,1	1,7	+ 5,8	+ 7,0
Industrie de la construction	104,2	89,5	80,9	88,6	100,3	97,9	1,0	- 2,4	- 1,2
Industrie de l'alimentation	25,7	26,4	34,6	40,4	48,7	55,0	0,6	+ 12,9	+ 16,5
Autres industries	30,1	17,9	18,9	17,8	18,7	16,2	0,2	- 13,5	- 11,6
TRANSPORTS TERRESTRES	203,8	207,3	210,3	220,9	235,0	247,0	2,5	+ 5,1	+ 3,9
Transport routier	90,9	88,8	105,9	110,7	120,2	127,5	1,3	+ 6,1	+ 7,0
Autres transports terrestres	112,9	118,5	104,4	110,2	114,9	119,5	1,2	+ 4,0	+ 1,1
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	482,5	495,8	535,7	584,8	631,3	684,4	6,8	+ 8,4	+ 7,2
Autres services	380,3	391,0	421,0	463,5	505,6	551,0	5,5	+ 9,0	+ 7,7
Secteur public	102,2	104,8	114,7	121,3	125,7	133,4	1,3	+ 6,1	+ 5,5
2. EFFETS INDIRECTS	6.673,3	7.296,4	7.940,9	8.493,7	8.812,4	9.026,1	-	+ 2,4	+ 6,2
CLUSTER MARITIME	2.396,8	2.634,5	2.921,2	2.941,6	3.252,6	3.335,6	-	+ 2,6	+ 6,8
CLUSTER NON MARITIME	4.276,5	4.661,9	5.019,7	5.552,1	5.559,8	5.690,5	-	+ 2,4	+ 5,9
TOTAL DE LA VALEUR AJOUTÉE	14.007,6	15.523,0	17.277,2	17.589,3	18.619,8	19.026,4	-	+ 2,2	+ 6,3

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

TABLEAU 15 TOP 10 DE LA VALEUR AJOUTÉE AU PORT D'ANVERS EN 2008⁵⁸

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	B.A.S.F. ANTWERPEN	Industrie de la chimie
2	EURONAV	Armateurs
3	EXXONMOBIL PETROLEUM & CHEMICAL	Production de carburants
4	KUWAIT PETROLEUM (BELGIUM)	Commerce
5	BOCIMAR INTERNATIONAL	Armateurs
6	ELECTRABEL	Industrie de l'énergie
7	TOTAL RAFFINADERIJ ANTWERPEN	Production de carburants
8	GEMEENTELIJK HAVENBEDRIJF ANTWERPEN	Entreprise portuaire
9	PSA ANTWERP	Manutention
10	GENERAL MOTORS BELGIUM	Industrie de l'automobile

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

Le top dix de la valeur ajoutée au port d'Anvers a subi en 2008 quelques modifications. B.A.S.F. Antwerpen reste le leader du classement. Grâce à une année 2008 exceptionnelle, Euronav passe de la dixième à la deuxième place, obligeant ExxonMobil Petroleum & Chemical et Kuwait Petroleum (Belgium) à descendre d'une position. Bocimar International et Electrabel ne bougent pas alors que Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen et PSA Antwerp (anciennement Hesse-Noord Natie) perdent une place au profit de Total Raffinaderij Antwerpen. Dégringolant de six positions, General Motors Belgium ferme la marche.

2.3 Emploi

Pour la première fois depuis cinq ans, l'emploi direct dans le port d'Anvers s'est légèrement tassé en 2008 (-0,4 p.c.). Sous l'année en revue, l'emploi direct et l'emploi total ont représenté respectivement 2,8 et 6,8 p.c. de l'emploi en Région flamande. L'introduction des tableaux des entrées et sorties et des ressources et emplois les plus récents dans le calcul des effets indirects a eu un impact négatif sur les effets indirects pour le port d'Anvers⁵⁹. L'emploi s'est établi à 1,6 (direct) et 3,9 p.c. (total) de l'emploi belge. Ces deux pourcentages ont diminué de 0,1 p.c. par rapport à 2007.

L'emploi dans le **cluster maritime** a augmenté de 3,3 p.c. Le segment ayant connu la hausse la plus spectaculaire est celui de la construction et réparation navale, grâce à la société Antwerp Ship Repair dont l'exercice social couvre pour la première fois une année complète. L'emploi chez les agents maritimes et les expéditeurs a crû de 2,6 p.c. Parmi les entreprises ayant sensiblement augmenté leur effectif, on trouve la société Kuhne & Nagel, Vanguard Logistics Services, membre du groupe OTS Logistics, qui a intégré il y a peu le groupe Confreight-Logisport et Cobelfret. Dans la manutention, les sociétés Nova Natie Logistics, PSA Antwerp, Antwerp Bulk Terminal, Tabaknatie et Antwerp Stevedoring International représentent plus de la moitié de l'augmentation de personnel du segment. Chez les armateurs, Cobelfret Ferries, Cobelfret Bulk Carriers et Safmarine Container Lines sont responsables d'une grande part de l'augmentation de l'emploi. Dans les aménagements portuaires et dragage, le groupe DEME assure une croissance de plus de 10 p.c. de l'emploi. Il a notamment obtenu le contrat de traitement des boues de dragage de l'estuaire de l'Escaut (projet Amoras) et celui du traitement des boues de dragage des voies navigables wallonnes ; par ailleurs, il va construire un parc à éoliennes en mer du nord et participer à la construction du deuxième Coentunnel aux Pays-Bas.

⁵⁸ Les tableaux "top 10" sont basés sur l'information provenant des comptes annuels, des enquêtes, des rapports annuels et des clés de répartition fondées sur des statistiques régionales. Dans la présente publication, aucune donnée individuelle n'est communiquée, étant donné que, pour certaines entreprises, aucun chiffre fiable n'a pu être obtenu.

⁵⁹ Le tableau entrées et sorties 2005 et le tableau des ressources et emplois 2005 ont été publiés par l'Institut des comptes nationaux le 26 mars 2010.

TABLEAU 16 EMPLOI AU PORT D'ANVERS DE 2003 À 2008
(ETP)

Secteurs	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Importance relative en 2008 (en p.c.)	Variation de 2007 à 2008 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2003 à 2008 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	60.937	61.948	62.638	63.585	64.278	64.004	100,0	- 0,4	+ 1,0
CLUSTER MARITIME	23.075	24.148	24.956	26.148	26.205	27.060	42,3	+ 3,3	+ 3,2
Agents maritimes et expéditeurs	6.418	6.419	6.749	6.960	6.942	7.125	11,1	+ 2,6	+ 2,1
Manutention	12.774	13.859	14.174	14.979	15.006	15.309	23,9	+ 2,0	+ 3,7
Armateurs	562	614	788	907	1.033	1.114	1,7	+ 7,9	+ 14,7
Construction et réparation navales	557	508	548	545	454	645	1,0	+ 42,0	+ 3,0
Aménagements portuaires et dragage	986	953	887	930	956	1.061	1,7	+ 11,0	+ 1,5
Pêche	14	11	11	21	17	18	0,0	+ 11,3	+ 6,3
Commerce portuaire	151	164	153	160	157	157	0,2	- 0,2	+ 0,8
Entreprise portuaire	1.614	1.619	1.646	1.647	1.640	1.631	2,5	- 0,5	+ 0,2
Secteur public	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
<i>Répartition (p.m.).....</i>	<i>802</i>	<i>1.228</i>	<i>1.468</i>	<i>2.021</i>	<i>2.006</i>	<i>2.093</i>	-	+ 4,4	+ 21,2
CLUSTER NON MARITIME	37.862	37.799	37.682	37.437	38.073	36.944	57,7	- 3,0	- 0,5
COMMERCE	2.374	2.423	2.456	2.540	2.639	2.608	4,1	- 1,2	+ 1,9
INDUSTRIE	26.546	26.405	26.175	25.501	25.915	24.679	38,6	- 4,8	- 1,4
Industrie de l'énergie	857	858	949	914	946	1.036	1,6	+ 9,5	+ 3,9
Production de carburants	2.855	2.658	2.676	2.597	2.641	2.658	4,2	+ 0,6	- 1,4
Industrie de la chimie	11.196	10.945	11.051	10.826	10.786	10.760	16,8	- 0,2	- 0,8
Industrie de l'automobile	6.816	7.091	6.826	6.608	6.740	5.427	8,5	- 19,5	- 4,5
Industrie des équipements électroniques	130	127	127	100	130	128	0,2	- 2,1	- 0,4
Industrie de la métallurgie	2.408	2.580	2.504	2.462	2.736	2.719	4,2	- 0,7	+ 2,5
Industrie de la construction	1.523	1.444	1.273	1.260	1.207	1.228	1,9	+ 1,7	- 4,2
Industrie de l'alimentation	405	452	483	469	453	461	0,7	+ 1,7	+ 2,6
Autres industries	356	251	286	266	274	264	0,4	- 3,5	- 5,8
TRANSPORTS TERRESTRES	3.340	3.543	3.487	3.522	3.667	3.715	5,8	+ 1,3	+ 2,1
Transport routier	1.389	1.498	1.591	1.618	1.699	1.682	2,6	- 1,0	+ 3,9
Autres transports terrestres	1.951	2.045	1.896	1.904	1.967	2.032	3,2	+ 3,3	+ 0,8
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	5.602	5.428	5.564	5.874	5.853	5.942	9,3	+ 1,5	+ 1,2
Autres services	3.639	3.448	3.571	3.865	3.821	3.936	6,1	+ 3,0	+ 1,6
Secteur public	1.963	1.980	1.993	2.009	2.032	2.007	3,1	- 1,3	+ 0,4
2. EFFETS INDIRECTS	79.927	81.326	84.785	87.391	89.752	91.323	-	+ 1,8	+ 2,7
CLUSTER MARITIME	27.594	28.156	32.128	30.676	32.941	33.449	-	+ 1,5	+ 3,9
CLUSTER NON MARITIME	52.333	53.170	52.657	56.715	56.811	57.874	-	+ 1,9	+ 2,0
TOTAL DE L'EMPLOI	140.864	143.274	147.423	150.976	154.030	155.327	-	+ 0,8	+ 2,0

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

L'emploi dans le **cluster non maritime** est en diminution; les secteurs du commerce et de l'industrie sont en recul alors que les transports terrestres et les autres services logistiques augmentent. Le secteur du commerce a entre autres souffert de l'absorption de la société Catracom par Kalmar Belgium – et donc du passage du personnel concerné au segment des autres services logistiques –, de la disparition du personnel chez International Repair Services Zeebrugge (qui possède un établissement à Anvers), et de la contraction de personnel chez Pioneer Europe. Le secteur de l'industrie a enregistré une baisse de l'emploi exprimé en équivalent temps plein de 4,8 p.c. Avec une diminution de l'emploi de 1.313 ETP, l'industrie automobile est la première cause de cette baisse. En effet, le groupe General Motors a lancé un plan de restructuration comprenant une forte réduction de l'effectif chez General Motors Belgium et GM Automotive Services Belgium. Par contre, l'emploi a augmenté de plus de 10 p.c. chez New Holland Tractor Limited. Dans le segment de l'énergie, il a augmenté grâce à la société Electrabel. Il a aussi augmenté dans plusieurs entreprises actives dans la production de carburant mais c'est chez Belgian Refining Corporation que la hausse a été la plus importante. Dans le segment de la chimie, il s'est tassé dans plusieurs grosses entreprises: Bayer Antwerpen, Lanxess Rubber et Lanxess. Chez le plus gros employeur du segment, BASF Antwerpen, il est resté stable et il est en légère hausse chez Monsanto. Dans l'industrie métallurgique, Stork MEC et ISS Industrial Services tirent l'emploi vers le bas mais l'augmentation de ce dernier chez Rob Montagnebedrijf et Climt Belgium ont permis de limiter les pertes⁶⁰. Dans la construction et l'industrie alimentaire, l'emploi a peu varié. Dans les autres industries, il s'est contracté à la suite de la disparition de JB-Services⁶¹. Dans les transports terrestres, il a augmenté grâce au groupe SNCB. Par contre, il est en léger repli dans le transport routier. Dans les autres services logistiques, la société Kalmar Belgium a repris les salariés de Catracom et le nombre de personnes occupées a progressé dans quelques grosses sociétés du groupe comme Indaver et Ferranti Computer Systems. L'arrivée de Prodesk a également soutenu l'emploi alors que le groupe Chiquita diminuait sa présence à Anvers.

TABLEAU 17 TOP 10 DE L'EMPLOI AU PORT D'ANVERS EN 2008

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	B.A.S.F. ANTWERPEN	Industrie de la chimie
2	GENERAL MOTORS BELGIUM	Industrie de l'automobile
3	PSA ANTWERP	Manutention
4	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public
5	GROUPE SNCB	Autres transports terrestres
6	GEMEENTELIJK HAVENBEDRIJF ANTWERPEN	Entreprise portuaire
7	EXXONMOBIL PETROLEUM & CHEMICAL	Production de carburants
8	NEW HOLLAND TRACTOR LIMITED	Industrie de l'automobile
9	ELECTRABEL	Industrie de l'énergie
10	TOTAL RAFFINADERIJ ANTWERPEN	Production de carburants

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

Le top dix de l'emploi au port d'Anvers s'est peu modifié en 2008. General Motors Belgium et BASF Antwerpen ont interverti leurs places au sommet du classement. Les cinq suivants n'ont pas changé. Enfin, New Holland Tractor Limited et Electrabel apparaissent dans le classement.

2.4 Investissement

L'investissement dans le port d'Anvers a augmenté de 2,1 p.c. par rapport à l'année précédente (-0,6 p.c. en volume). Le montant élevé de 2007 a donc pu être maintenu en 2008.

⁶⁰ La Compagnie Luxembourgeoise Industrielle Montage Tuyauteries Belgium (Climt Belgium) est tombée en faillite début 2010.

⁶¹ Cette entreprise n'a pas déposé de comptes annuels pour 2008 et est officiellement tombée en faillite en mai 2009.

TABLEAU 18 INVESTISSEMENT AU PORT D'ANVERS DE 2003 À 2008

(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Importance relative en 2008 (en p.c.)	Variation de 2007 à 2008 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2003 à 2008 (en p.c.)
CLUSTER MARITIME	787,7	1.526,5	2.835,7	1.438,7	1.915,5	2.154,5	65,7	+ 12,5	+ 22,3
Agents maritimes et expéditeurs	73,0	38,5	41,3	55,9	63,8	107,5	3,3	+ 68,4	+ 8,0
Manutention	190,4	352,8	670,7	368,2	588,5	697,9	21,3	+ 18,6	+ 29,7
Armateurs	385,3	1.025,0	2.021,4	872,7	1.018,2	1.048,9	32,0	+ 3,0	+ 22,2
Construction et réparation navales	2,2	5,5	2,6	3,6	3,7	7,3	0,2	+ 97,0	+ 27,0
Aménagements portuaires et dragage	57,7	13,4	48,4	94,6	177,4	199,6	6,1	+ 12,5	+ 28,2
Pêche	0,1	0,1	0,0	0,1	0,2	0,2	0,0	+ 11,0	+ 24,8
Commerce portuaire	2,7	3,1	0,8	1,0	1,8	1,4	0,0	- 20,5	- 12,0
Entreprise portuaire	76,4	88,2	50,5	42,7	61,9	91,6	2,8	+ 48,1	+ 3,7
Secteur public	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
<i>Répartition (p.m.)</i>	<i>33,1</i>	<i>58,3</i>	<i>114,2</i>	<i>118,3</i>	<i>209,0</i>	<i>163,2</i>	<i>-</i>	<i>- 21,9</i>	<i>+ 37,6</i>
CLUSTER NON MARITIME ...	1.078,4	1.107,8	1.086,5	1.117,5	1.299,6	1.127,1	34,3	- 13,3	+ 0,9
COMMERCE	60,4	56,9	44,2	50,0	53,5	60,1	1,8	+ 12,3	- 0,1
INDUSTRIE	795,2	876,9	848,6	880,7	1.070,2	857,5	26,1	- 19,9	+ 1,5
Industrie de l'énergie	5,7	61,0	99,5	74,1	42,6	59,9	1,8	+ 40,8	+ 59,8
Production de carburants	112,8	170,8	174,4	144,1	166,3	198,2	6,0	+ 19,1	+ 11,9
Industrie de la chimie	485,8	497,7	493,2	598,2	795,5	534,4	16,3	- 32,8	+ 1,9
Industrie de l'automobile	165,1	99,5	59,1	35,1	31,8	22,7	0,7	- 28,7	- 32,8
Industrie des équipements électroniques	0,2	0,1	0,0	1,2	0,4	0,3	0,0	- 35,1	+ 9,8
Industrie de la métallurgie	5,2	9,2	3,9	6,7	5,7	7,0	0,2	+ 23,1	+ 5,9
Industrie de la construction	9,1	14,7	8,4	10,9	12,4	11,3	0,3	- 9,4	+ 4,4
Industrie de l'alimentation	5,0	20,0	7,9	8,3	12,6	21,1	0,6	+ 67,0	+ 33,3
Autres industries	6,3	3,9	2,2	2,1	2,9	2,8	0,1	- 4,5	- 15,3
TRANSPORTS TERRESTRES	67,0	39,0	48,3	42,4	39,9	58,6	1,8	+ 46,9	- 2,6
Transport routier	18,4	17,5	14,7	16,1	19,3	37,7	1,1	+ 95,3	+ 15,5
Autres transports terrestres	48,6	21,5	33,6	26,3	20,6	20,9	0,6	+ 1,5	- 15,5
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	155,8	135,0	145,4	144,4	136,0	150,8	4,6	+ 10,9	- 0,6
Autres services	86,7	52,9	73,2	93,1	108,8	123,1	3,8	+ 13,2	+ 7,3
Secteur public	69,1	82,1	72,2	51,3	27,2	27,7	0,8	+ 1,8	- 16,7
INVESTISSEMENT DIRECT ...	1.866,2	2.634,3	3.922,2	2.556,3	3.215,2	3.281,6	100,0	+ 2,1	+ 12,0

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

Dans le **cluster maritime**, l'investissement a progressé de 12,5 p.c. Le montant de l'investissement chez les armateurs est resté supérieur au milliard d'euros. Safmarine, par exemple, a réceptionné en 2008 sept porte-conteneurs. Euronav est entré en possession en 2008 de l'Olympia, qui a augmenté la flotte de VLCC (very large crude carrier) et des bâtiments Suezmax "Cap Felix" et le "Cap Theodora" ; elle a commandé d'autres navires – notamment quatre Suezmax double coque – en partenariat avec une autre compagnie. Le "Fantasy", le "Fidelity" et le "Bourgogne" ont été vendus⁶². Exmar Shipping a

⁶² Pour appel, les désinvestissements ne sont pas pris en compte dans cette étude.

réceptionné le VLGC "Flanders Loyalty" (84.000 m³)⁶³. En 2008, Bocimar International a commandé quatre Capesize et deux Postpanamax et acheté plusieurs navires, dont le "Mineral Kyoto" et le "Mineral Monaco". Par ailleurs, plusieurs bâtiments ont été vendus tout au long de l'année. Dans la construction et la réparation navale, l'augmentation des investissements est due à Antwerp Ship Repair, qui a investi dans plusieurs installations après avoir obtenu une concession. Dans les aménagements portuaires et le dragage, l'investissement reste toujours à un niveau fort élevé pour l'essentiel grâce au groupe DEME. Dredging, Environmental and Marine Engineering a investi dans une nouvelle drague suceuse-porteuse à élinde traînante: le "Artevelde" d'une capacité de 5.600 m³, qui sera opérationnel en 2009. Le groupe a également décidé de commander une drague suceuse-porteuse de nouvelle génération (New Generation Plus), d'une capacité de 30.000 m³. GeoSea a construit une plate-forme flottante pour les travaux en mer, capable de travailler dans les conditions les plus difficiles ; elle peut héberger cinquante personnes. L'autorité portuaire a réalisé divers investissements en 2008, dont l'acquisition de terrains et de grues mobiles, l'aménagement de plusieurs terminaux et quais et l'aménagement du poste d'inspection frontalière pour le Waaslandhaven.

L'investissement dans le **cluster non maritime** a reculé de 13,3 p.c. Il a diminué dans l'industrie et progressé dans les autres secteurs. Dans le secteur du commerce, l'entreprise Kuwait Petroleum Belgium lui a permis de rester élevé. Dans l'industrie de l'énergie, Electrabel réalise la majorité des investissements notamment avec l'entretien de la centrale de Doel et l'investissement dans la centrale de Killo 1. Dans le segment de la production de carburants, le plus gros investisseur est ExxonMobil Petroleum & Chemical. Le recul de l'investissement dans la chimie est essentiellement dû au fait que plusieurs programmes de développement sont arrivés à leur terme – notamment chez BASF Antwerpen et chez Ineos Phenol Belgium. On constate que l'investissement dans le segment de l'automobile continue sa décroissance, malgré l'augmentation de ce dernier chez New Holland Tractor Limited, qui est devenu le principal investisseur de la branche après le recul de General Motors Belgium. L'accroissement de l'investissement chez Las- en constructiewerken Ivens explique la hausse de celui-ci dans le segment de la métallurgie. Dans les transports terrestres, l'investissement a fait un bon de 46,9 p.c. Parmi les sociétés ayant le plus investi dans ce secteur en 2008, on trouve De Bock Gebroeders Transport, Valkeniersnatie Storage – qui a construit son propre entrepôt –, Ivens Transport en Kraanbedrijf, et Zephet – qui a réalisé un parc à réservoirs pour l'entreposage du bitume et de produits et matériaux connexes, et des ponts-bascules. Dans les autres services logistiques, peu d'entreprises dépassent les dix millions d'investissement; on trouve les firmes Directlease, Gunco (flotte destinée à la location), T.I.P. Trailer Rentals et Maatschappij Linkerscheldeover.

TABLEAU 19 TOP 10 DE L'INVESTISSEMENT AU PORT D'ANVERS EN 2008

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	SAFMARINE CONTAINER LINES	Armateurs
2	EURONAV	Armateurs
3	B.A.S.F. ANTWERPEN	Industrie de la chimie
4	EXMAR SHIPPING	Armateurs
5	DREDGING, ENVIRONMENTAL AND MARINE ENGINEERING	Aménagements portuaires et dragages
6	BOCIMAR INTERNATIONAL	Armateurs
7	EXXONMOBIL PETROLEUM & CHEMICAL	Production de carburants
8	GEMEENTELIJK HAVENBEDRIJF ANTWERPEN	Entreprise portuaire
9	OILTANKING STOLTHAVEN ANTWERP	Manutention
10	EXPRESS	Armateurs

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

Comme l'année précédente, on trouve cinq armateurs dans le top dix de l'investissement au port d'Anvers. Safmarine Container Lines passe de la sixième à la première place et Euronav conserve la deuxième. BASF Antwerpen descend de deux places. La moitié de ce classement est constituée de nouveaux venus, tels que Exmar Shipping, ExxonMobil Petroleum & Chemical et Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen.

⁶³ VLGC: Very Large Gas Carrier.

3 PORT DE GAND

3.1 Évolutions⁶⁴

Le port de Gand a connu une année 2008 record: plus de 47 millions de tonnes de marchandises employant le transport par voie d'eau⁶⁵ ont été transbordées en un an. Sur ce volume, les importations interviennent pour 33,9 millions de tonnes, alors que 13,3 millions de tonnes sont des exportations.

Le transport maritime représente quant à lui 27 millions de tonnes et a augmenté sur un an de 7,7 p.c., dont 78 p.c. sont déchargées. Ce sont surtout les chargements dans le transport maritime qui ont augmenté (+17,8 p.c.). Les minerais et la ferraille restent la catégorie la plus importante avec 21,7 p.c. du total des marchandises transbordées, malgré un recul de 3,3 p.c. en 2008. Ces derniers sont suivis par les combustibles minéraux solides qui ont augmenté de 23,3 p.c. en un an et atteignent 15,7 p.c. du total du trafic maritime. Les produits alimentaires, troisièmes par ordre d'importance, ont légèrement diminué (-5 p.c.), au contraire des produits pétroliers qui ont connu la plus forte croissance (+44,6 p.c.). Toujours en termes de volume, ils sont suivis par les produits de l'industrie métallurgique et les véhicules, machines et fabrications diverses.

66,5 p.c. du transport maritime est du vrac sec. L'ensemble du vrac, sec et liquide confondus, représente 80,6 p.c. du trafic maritime gantois. Il s'agit donc incontestablement de la forme de transport la plus répandue dans le port. Elle a crû de 9,2 p.c. entre 2007 et 2008, plus vite que le total du trafic maritime gantois. En effet les marchandises diverses ont crû de 1,7 p.c. et c'est surtout le trafic ro-ro, en recul de 12,3 p.c., qui a freiné cette croissance. Les conteneurs ont grimpé de 6,1 p.c. et le trafic conventionnel de 10,5 p.c.

L'importance du shortsea shipping dans le trafic maritime s'est accrue en 2008, sa part représentant pour la première fois plus de la moitié du trafic. Le vrac sec et liquide ont enregistré les plus fortes croissances, respectivement +24,2 p.c. et +14 p.c. Les autres marchandises diverses et les conteneurs sont également en hausse. Sans surprise, le trafic ro-ro est en baisse.

La navigation intérieure a également bien progressé en 2008 (+13,3 p.c.). Le vrac représente un peu moins de 92 p.c. de ce trafic et dans ce type de transport, le vrac sec compte pour 72,6 p.c. Il a cru de 12,9 p.c. en un an. Au niveau des catégories de marchandises, les minéraux bruts et les matériaux de construction sont les plus traités (+8,2 p.c.), suivis de près par les produits pétroliers (+6,6 p.c.). Les minerais et déchets métalliques (+40,8 p.c.), les combustibles solides (+23,8 p.c.) et les produits alimentaires et aliments pour le bétail (-1,9 p.c.) complètent le groupe des marchandises dont le transbordement dans le port de Gand dépasse les 2 millions de tonnes.

Les produits agricoles ont connu la croissance la plus forte, avec une augmentation de 83,1 p.c. du tonnage transbordé.

Au niveau des infrastructures, les deux ponts au-dessus de l'écluse Westsluis ont été modifiés à Terneuzen. Ils se trouvent dorénavant deux mètres plus à l'intérieur des terres, ce qui réduit grandement le risque de collision des bateaux avec des hautes superstructures. En novembre 2008, le port de Gand a pu recevoir le "Alam Permai", un navire de classe post-Panamax d'une largeur de 36,5 m et d'un tirant d'eau de 12,3 m. Il y avait 70.000 tonnes de minerai à son bord. Le port de Gand cherche toujours à améliorer son accès maritime, notamment avec le projet de nouvelle écluse maritime dans le complexe éclusier. Un accord a également été conclu pour que le tunnel passant en dessous du canal Gand-Terneuzen ait une profondeur suffisante pour ne pas compromettre l'approfondissement de ce dernier. L'aménagement du Kluizendok s'est poursuivi en 2008. La construction du quai parallèle du côté sud a été achevée et son équivalent du côté nord a débuté en juin. Les travaux pour relier le Kluizendok au réseau routier ont été terminés en 2008. Le terrain de Moervaart-Zuid est achevé, alors que le terrassement sur les terrains de la zone Rieme-Noord ont commencé, tout comme l'aménagement de l'espace autour du Singel.

⁶⁴ Sources: *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2008* et Entreprise portuaire de Gand GAB (2008).

⁶⁵ Maritime et fluvial.

3.2 Valeur ajoutée

La valeur ajoutée directe du port de Gand a diminué de 12,5 p.c. (-14,2 p.c. en volume). Le port de Gand est un port où l'industrie occupe une place prépondérante et le recul de la valeur ajoutée de cette activité a eu en 2008 un impact sur les résultats du port. Avec les effets indirects, la valeur ajoutée totale a diminué de 6,1 p.c. En 2008, la part de la valeur ajoutée directe dans le PIB flamand s'établissait à 1,7 p.c. et celle de la valeur ajoutée totale, à 3,6 p.c. Ce pourcentage est un peu plus bas qu'en 2007. La part dans le PIB belge s'est très légèrement tassée, atteignant 1 p.c. pour la valeur ajoutée directe et 2,1 p.c. pour la valeur ajoutée totale.

La valeur ajoutée dans le **cluster maritime** a progressé de 0,9 p.c. Le principal segment de ce cluster, la manutention, a augmenté de 2,4 p.c. grâce notamment aux entreprises DSV Solutions (Automotive)⁶⁶ et Euro-Silo, tandis que les Belgotank et Sabeen ont tiré les chiffres vers le bas. DSV Solutions (Automotive) est spécialisée dans la livraison just in time/just in sequence de pièces détachées à l'entreprise automobile Volvo Cars de Gand et a mis en fonction en 2008 un nouveau centre logistique. La valeur ajoutée directe dans le deuxième segment en ordre d'importance, celui des agents maritimes et des expéditeurs, s'est par contre un peu tassée. Ceci s'explique entre autres par la diminution de la valeur ajoutée chez DSV Solutions, compagnie internationale spécialisée dans la logistique et l'expédition, Transuniverse Cargo et Acadis Ecolas. Le segment des armateurs a bien progressé grâce essentiellement au hors-port⁶⁷. Le recul dans le segment de la construction et réparation navales est principalement à imputer à la faillite de la société Advanced Composite Constructions. Un recul de la valeur ajoutée a été enregistré dans toutes les entreprises du segment du commerce portuaire. De plus, une modification dans l'organisation de la facturation du groupe BRP European Distribution a eu impact négatif sur les recettes de la société belge BRP Europe.

La valeur ajoutée du **cluster non maritime** a diminué de 13,4 p.c. Le commerce et l'industrie sont en nette baisse alors que le transport terrestre et les autres services logistiques sont en hausse. Une des baisses les plus marquées du segment du commerce concerne Total Belgium, dont les marges bénéficiaires se sont restreintes en 2008, entraînant de ce fait une réduction de la valeur ajoutée. Dans l'industrie, le segment de l'énergie s'est bien comporté, avec une croissance de 5,6 p.c. Le principal acteur de cette augmentation est Electrabel, dont le chiffre d'affaires (ventes d'électricité, ventes de gaz, prestations de services, etc.) a augmenté de 20 p.c., alors que la contribution de répartition nucléaire a été comptabilisée en résultat exceptionnel et n'influence donc pas la valeur ajoutée. Le segment de la production de carburant est en recul, essentiellement du fait de l'entreprise Oleon Biodiesel, victime de la chute des prix du pétrole et de l'augmentation du prix d'achat des produits agricoles. Dans le segment de la chimie, certaines entreprises sont caractérisées par une hausse de leur valeur ajoutée, d'autres par une baisse. Ce sont les entreprises du groupe Nilefos Chemie qui donnent l'avantage à la hausse⁶⁸, avec notamment des "autres résultats d'exploitation" en forte augmentation chez Nilefos Chemie et un redressement du résultat chez Misa Eco. Dans l'industrie automobile, le recul est essentiellement dû à la diminution du chiffre d'affaires chez Volvo Cars. Le segment de l'industrie électronique est resté relativement stable. Par contre, l'industrie métallurgique a été frappée de plein fouet, d'abord par l'augmentation du prix des matières premières et ensuite par la récession économique. Ainsi, ArcelorMittal Belgium a vu son chiffre d'affaires sur l'année diminuer d'environ 6,5 p.c. tandis que les coûts des matières premières et consommables (minerais de fer, charbons à coke, mitrilles, etc.) augmentaient de 17 p.c. Dans le segment de la construction, l'entreprise Denys, grâce à une croissance de son chiffre d'affaires, est un moteur important de la progression du secteur. Dans l'industrie alimentaire, Cargill, confrontée à une augmentation de ses coûts variables notamment ceux des achats de matières premières, a tiré vers le bas les résultats du segment. Celui des autres industries a bénéficié de l'augmentation de la valeur ajoutée chez Stora Enso Langerbrugge. Grâce à des contrats d'achat à long terme et à une couverture efficace, Stora Enso n'a pas été trop affecté par l'augmentation du prix du papier recyclé. L'évolution à la hausse du prix de l'énergie n'a pas non plus influencé les résultats de la société, grâce à des contrats d'achat à long terme et à un plus haut rendement de la centrale énergétique détenue et exploitée par l'usine.

⁶⁶ Les sociétés "DSV Solutions (Automotive) sa" et "DSV Solutions sa" font partie du groupe DSV.

⁶⁷ Les entreprises maritimes n'ayant leur siège dans aucune zone portuaire stricte sont réparties par port flamand selon la clé de répartition de la valeur ajoutée.

⁶⁸ Assez paradoxalement, ces sociétés tomberont en faillite en 2009.

TABLEAU 20 VALEUR AJOUTÉE AU PORT DE GAND DE 2003 À 2008

(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Importance relative en 2008 (en p.c.)	Variation de 2007 à 2008 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2003 à 2008 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	2.784,9	3.341,6	3.474,1	3.554,2	3.842,9	3.362,1	100,0	- 12,5	+ 3,8
CLUSTER MARITIME	185,6	205,1	207,1	225,9	238,0	240,2	7,1	+ 0,9	+ 5,3
Agents maritimes et expéditeurs	37,9	41,5	44,5	50,8	59,8	56,2	1,7	- 5,9	+ 8,2
Manutention	112,7	125,1	126,5	138,2	134,1	137,3	4,1	+ 2,4	+ 4,0
Armateurs	11,4	10,9	8,8	7,5	10,4	13,7	0,4	+ 32,0	+ 3,8
Construction et réparation navales	4,0	3,8	4,0	4,3	4,8	4,5	0,1	- 7,4	+ 2,0
Aménagements portuaires et dragage	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1	0,0	-	-
Pêche	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Commerce portuaire	5,2	5,5	6,6	6,5	6,8	4,7	0,1	- 31,9	- 2,4
Entreprise portuaire	14,3	18,3	16,6	18,6	22,3	24,0	0,7	+ 7,8	+ 10,9
Secteur public	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
<i>Répartition (p.m.)</i>	<i>4,5</i>	<i>4,7</i>	<i>4,7</i>	<i>4,0</i>	<i>5,5</i>	<i>8,9</i>	<i>-</i>	<i>+ 61,0</i>	<i>+ 14,5</i>
CLUSTER NON MARITIME	2.599,3	3.136,5	3.267,0	3.328,3	3.604,8	3.121,8	92,9	- 13,4	+ 3,7
COMMERCE	598,2	761,3	812,1	828,2	898,4	833,6	24,8	- 7,2	+ 6,9
INDUSTRIE	1.860,9	2.226,1	2.305,2	2.345,9	2.541,3	2.101,5	62,5	- 17,3	+ 2,5
Industrie de l'énergie	74,2	144,6	132,2	149,8	166,0	175,3	5,2	+ 5,6	+ 18,8
Production de carburants	8,1	7,8	6,6	5,8	11,0	9,3	0,3	- 15,6	+ 2,6
Industrie de la chimie	206,1	203,1	225,5	234,5	250,2	253,0	7,5	+ 1,1	+ 4,2
Industrie de l'automobile	483,7	632,2	611,3	636,2	646,0	628,4	18,7	- 2,7	+ 5,4
Industrie des équipements électroniques	67,3	47,1	41,1	59,3	60,7	59,0	1,8	- 2,8	- 2,6
Industrie de la métallurgie	768,2	955,0	1.027,0	944,5	1.102,5	670,4	19,9	- 39,2	- 2,7
Industrie de la construction	101,9	71,2	70,9	76,3	79,4	86,0	2,6	+ 8,3	- 3,3
Industrie de l'alimentation	69,2	57,8	61,1	65,4	73,4	62,7	1,9	- 14,5	- 2,0
Autres industries	82,1	107,5	129,6	174,1	152,2	157,5	4,7	+ 3,5	+ 13,9
TRANSPORTS									
TERRESTRES	58,0	61,6	53,3	51,7	57,4	65,6	2,0	+ 14,2	+ 2,5
Transport routier	36,9	37,6	37,7	37,2	43,9	48,9	1,5	+ 11,3	+ 5,8
Autres transports terrestres	21,2	24,0	15,6	14,5	13,5	16,7	0,5	+ 23,9	- 4,6
AUTRES SERVICES									
LOGISTIQUES	82,1	87,4	96,4	102,5	107,7	121,1	3,6	+ 12,4	+ 8,1
Autres services	70,3	75,7	84,5	87,7	92,5	104,2	3,1	+ 12,7	+ 8,2
Secteur public	11,9	11,7	12,0	14,8	15,2	16,9	0,5	+ 10,9	+ 7,3
2. EFFETS INDIRECTS	3.140,1	3.495,5	3.435,7	3.433,6	3.711,9	3.731,4	-	+ 0,5	+ 3,5
CLUSTER MARITIME	313,3	328,0	365,0	356,1	381,1	330,8	-	- 13,2	+ 1,1
CLUSTER NON MARITIME	2.826,9	3.167,5	3.070,7	3.077,6	3.330,8	3.400,7	-	+ 2,1	+ 3,8
TOTAL DE LA VALEUR AJOUTÉE	5.925,0	6.837,1	6.909,9	6.987,8	7.554,8	7.093,5	-	- 6,1	+ 3,7

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

Au niveau du transport terrestre, la valeur ajoutée a crû de 14,2 p.c. Les deux segments participent à cette croissance. Les transports publics (groupe SNCB) ont crû de pratiquement 24 p.c. et le transport par route, d'un peu plus de 11 p.c. Ce dernier doit cette hausse entre autres au changement de siège social des entreprises Hansbeek Snelvervoer et Vervoeronderneming Frank Ongena qui se sont établies dans le port de Gand. Les autres services logistiques ont quant à eux profité d'une augmentation de la valeur ajoutée chez OCAS, Volvo Treasury Europe Coordination Center et Liquifill.

TABLEAU 21 TOP 10 DE LA VALEUR AJOUTÉE AU PORT DE GAND EN 2008

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

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

Malgré un renversement de tendance dans plusieurs segments, le top 10 de la valeur ajoutée du port de Gand a à peine été modifié. Les six premières positions de ce classement, mené par ArcelorMittal Belgium, Total Belgium et Volvo Cars, n'ont pas changé. Au milieu du classement Honda Europe et Stora Enso Langerbrugge ont interverti leur place; la fin du classement reste identique.

3.3 Emploi

Comme l'année précédente, la légère hausse de l'emploi des entreprises du port de Gand a été amplifiée par une progression plus rapide chez leurs sous-traitants. En 2008, la proportion de l'emploi direct et de l'emploi total dans l'emploi flamand s'est établie à respectivement 1,2 p.c. et 3,0 p.c., comme en 2007. Par rapport à l'emploi en Belgique, ces pourcentages restent inchangés, à respectivement 0,7 p.c. et 1,7 p.c.

L'emploi direct dans le port de Gand a augmenté de 0,5 p.c., une hausse étant notée tant dans le **cluster maritime** que dans le cluster non maritime. L'emploi dans le cluster maritime a bien progressé. Cependant, les agents maritimes et expéditeurs ont souffert de la fusion par absorption de l'entreprise Arcodis Ecolas et de la diminution d'emploi chez Transport & Supply Chain Services Center. Par contre, le segment des manutentionnaires a enregistré une belle augmentation de l'emploi grâce aux entreprises DSV Solutions (Automotive) et Gates Distribution Center. Le segment des armateurs doit sa variation au hors-port. Dans le segment de la construction et de la réparation navales, la faillite d'Advanced Composite Constructions a provoqué une baisse de l'emploi. Le commerce portuaire a profité de l'augmentation de l'emploi chez BRP Europe, alors que le segment de l'autorité portuaire restait stable.

Dans le **cluster non maritime**, l'emploi en équivalents temps plein est en baisse dans le commerce et l'industrie, alors qu'il augmente dans le transport terrestre et les autres services logistiques. Dans le commerce, l'emploi a reculé notamment à la suite d'une restructuration de l'entreprise Rousselot. Confrontée à la diminution de ses ventes, Champion Central Europe a également décidé de réorganiser ses activités et a effectué un outsourcing de son centre de distribution à Gand, le confiant à une entreprise spécialisée dans la logistique, qui pourra attirer d'autres clients et augmenter sa rentabilité. Dans l'industrie, le segment de l'énergie varie peu. La production de carburant connaît une forte hausse, essentiellement due à l'usine de bioéthanol Alco Bio Fuel. Cette entreprise, située au Rodenhuizedok, est le résultat d'une joint-venture entre Alcogroup, Vanden Avenne Izegem, AVEVE et Wal.Agri. Dans le segment de la chimie, la reprise par Oxyplast Belgium de Flanders Powder a provoqué une hausse de l'emploi du port de Gand.

TABLEAU 22 EMPLOI AU PORT DE GAND DE 2003 À 2008
(ETP)

Secteurs	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Importance relative en 2008 (en p.c.)	Variation de 2007 à 2008 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2003 à 2008 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	27.067	27.458	27.662	27.639	27.905	28.042	100,0	+ 0,5	+ 0,7
CLUSTER MARITIME	1.913	2.068	2.174	2.185	2.274	2.327	8,3	+ 2,3	+ 4,0
Agents maritimes et expéditeurs	543	530	559	598	666	626	2,2	- 6,0	+ 2,9
Manutention	1.018	1.171	1.257	1.264	1.277	1.363	4,9	+ 6,7	+ 6,0
Armateurs	98	103	94	58	61	72	0,3	+ 18,2	- 5,8
Construction et réparation navales	70	72	72	72	75	64	0,2	- 15,1	- 1,8
Aménagements portuaires et dragage	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
Pêche	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
Commerce portuaire	39	42	45	43	45	51	0,2	+ 14,4	+ 5,7
Entreprise portuaire	145	150	148	150	150	150	0,5	+ 0,1	+ 0,6
Secteur public	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
<i>Répartition (p.m.)</i>	<i>57</i>	<i>64</i>	<i>63</i>	<i>75</i>	<i>76</i>	<i>87</i>	<i>-</i>	<i>+ 14,0</i>	<i>+ 8,9</i>
CLUSTER NON MARITIME	25.154	25.390	25.488	25.453	25.631	25.716	91,7	+ 0,3	+ 0,4
COMMERCE	2.517	2.527	2.472	2.491	2.528	2.465	8,8	- 2,5	- 0,4
INDUSTRIE	20.746	20.791	21.002	20.910	20.993	20.967	74,8	- 0,1	+ 0,2
Industrie de l'énergie	654	634	629	673	655	651	2,3	- 0,6	- 0,1
Production de carburants	58	63	59	52	59	79	0,3	+ 34,3	+ 6,5
Industrie de la chimie	1.772	1.673	1.663	1.646	1.739	1.762	6,3	+ 1,3	- 0,1
Industrie de l'automobile	7.443	8.345	8.708	8.565	8.577	8.560	30,5	- 0,2	+ 2,8
Industrie des équipements électroniques	1.002	912	782	732	728	708	2,5	- 2,7	- 6,7
Industrie de la métallurgie	6.534	6.473	6.530	6.509	6.445	6.358	22,7	- 1,3	- 0,5
Industrie de la construction	1.594	1.099	1.018	1.053	1.084	1.142	4,1	+ 5,3	- 6,4
Industrie de l'alimentation	512	488	501	502	518	541	1,9	+ 4,3	+ 1,1
Autres industries	1.177	1.104	1.113	1.179	1.188	1.166	4,2	- 1,8	- 0,2
TRANSPORTS									
TERRESTRES	894	932	776	769	778	874	3,1	+ 12,3	- 0,4
Transport routier	511	460	481	500	544	598	2,1	+ 10,0	+ 3,2
Autres transports terrestres	383	471	295	270	235	276	1,0	+ 17,6	- 6,3
AUTRES SERVICES									
LOGISTIQUES	998	1.140	1.238	1.283	1.332	1.410	5,0	+ 5,8	+ 7,2
Autres services	724	872	979	1.022	1.072	1.145	4,1	+ 6,7	+ 9,6
Secteur public	274	268	259	261	260	265	0,9	+ 2,1	- 0,7
2. EFFETS INDIRECTS	37.523	39.132	37.088	36.961	38.556	40.709	-	+ 5,6	+ 1,6
CLUSTER MARITIME	3.471	3.837	4.401	3.921	4.288	4.271	-	- 0,4	+ 4,2
CLUSTER NON MARITIME	34.053	35.295	32.687	33.039	34.268	36.438	-	+ 6,3	+ 1,4
TOTAL DE L'EMPLOI	64.590	66.590	64.750	64.599	66.461	68.751	-	+ 3,4	+ 1,3

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

Dans le segment de l'industrie automobile, des mouvements opposés ont été constatés au niveau de l'emploi. Les deux cas extrêmes sont, d'une part, l'augmentation de personnel chez Volvo Group Belgium, fruit notamment du lancement fin 2007 de la nouvelle division chargée de fixer l'habillage des cabines et, d'autre part, la diminution de personnel chez Volvo Cars. Ce dernier, touché par le ralentissement des ventes dans l'automobile, a fait l'objet d'une réorganisation au niveau du groupe et a également dû restreindre sa production de voiture. Dans l'industrie électronique, le recul en équivalents temps plein provient essentiellement de GE Industrial Belgium. Dans l'industrie métallurgique, le début d'année avait été prometteur et de nouveaux engagements avaient eu lieu. Malheureusement, le retournement de la situation économique en cours d'année a entraîné l'arrêt des contrats temporaires et la mise en place de mesure de chômage économique. À la mi-décembre, le "Plan 2009" a été présenté par ArcelorMittal Belgium aux partenaires sociaux. Il consiste entre autres en une diminution de personnel via des plans de pensions, prépensions et des départs volontaires et en l'outsourcing de certaines activités. Un des objectifs est de réorganiser la maintenance afin d'assurer une plus grande flexibilité. Dans l'industrie de la construction, l'entreprise Denys a tiré vers le haut l'emploi et offre une belle progression au segment. L'industrie alimentaire a augmenté grâce entre autres aux Établissements P. Bruggeman et aux entreprises Fuji Oil Europe et Cargill. Dans le segment des autres industries, l'emploi s'est légèrement tassé. Une des raisons de ce recul est la diminution de l'emploi chez Chesapeake Gent et SCA Packaging Belgium.

L'emploi dans le transport terrestre a crû de 12,3 p.c. Cette croissance est due en partie au groupe SNCB (+17,6 p.c.) mais également au transport routier (+10 p.c.) qui a bénéficié du déplacement vers la zone portuaire du siège social des entreprises Hansbeek Snelvervoer et Vervoeronderneming Frank Ongena, ainsi que de l'accroissement de personnel chez le transporteur européen Hallens.

L'augmentation de l'emploi dans les autres services logistiques provient de plusieurs entreprises dont Sita Recycling Services, Organic Waste Systems, Volvo Treasury Europe Coordination Center, General Industrial Assistance Cataro et Almetal Beheer.

TABLEAU 23 TOP 10 DE L'EMPLOI AU PORT DE GAND EN 2008

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	ARCELMITTAL BELGIUM	Industrie de la métallurgie
2	VOLVO CARS	Industrie de l'automobile
3	VOLVO GROUP BELGIUM	Industrie de l'automobile
4	HONDA EUROPE	Commerce
5	DENYS	Industrie de la construction
6	ELECTRABEL	Industrie de l'énergie
7	STORA ENSO LANGERBRUGGE	Autres industries
8	TOWER AUTOMOTIVE BELGIUM	Industrie de l'automobile
9	TAMINCO	Industrie de la chimie
10	DSV SOLUTIONS(AUTOMOTIVE)	Manutention

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

ArcelorMittal Belgium, Volvo Cars, Volvo Group Belgium et Honda Europe occupent toujours les quatre premières places du top 10 de l'emploi au port de Gand. GE Industrial Belgium a par contre disparu et l'entreprise de construction Denys a pris sa place, grimpant ainsi de deux positions et permettant aux entreprises suivantes de progresser d'un cran. Enfin, la société DSV Solutions (Automotive) fait son apparition dans le classement.

3.4 Investissement

Après une augmentation déjà marquée en 2007, les investissements dans le domaine portuaire gantois ont enregistré en 2008 une légère croissance (+1,8 p.c.), leur permettant de dépasser le seuil des 700 millions d'euros.

TABLEAU 24 INVESTISSEMENT AU PORT DE GAND DE 2003 À 2008

(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Importance relative en 2008 (en p.c.)	Variation de 2007 à 2008 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2003 à 2008 (en p.c.)
CLUSTER MARITIME	48,6	40,8	56,0	49,0	84,7	84,2	11,9	- 0,6	+ 11,6
Agents maritimes et expéditeurs	8,4	7,3	2,3	2,4	9,7	5,2	0,7	- 46,4	- 9,2
Manutention	21,1	13,2	23,7	25,0	37,0	41,0	5,8	+ 10,8	+ 14,2
Armateurs	5,5	2,4	8,9	4,3	10,4	18,1	2,6	+ 73,7	+ 26,9
Construction et réparation navales	0,6	1,2	0,2	0,5	0,5	0,6	0,1	+ 17,8	- 0,8
Aménagements portuaires et dragage	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	+ 24,8	-
Pêche	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Commerce portuaire	0,1	0,0	0,1	0,1	0,2	0,0	0,0	- 84,9	- 23,8
Entreprise portuaire	12,9	16,6	20,8	16,8	27,0	19,3	2,7	- 28,4	+ 8,4
Secteur public	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
<i>Répartition (p.m.)</i>	<i>3,3</i>	<i>3,2</i>	<i>3,9</i>	<i>4,4</i>	<i>11,2</i>	<i>7,4</i>	<i>-</i>	<i>- 33,7</i>	<i>+ 17,5</i>
CLUSTER NON MARITIME	694,3	301,5	297,0	346,4	608,4	621,4	88,1	+ 2,1	- 2,2
COMMERCE	46,2	37,1	40,6	33,3	46,7	58,0	8,2	+ 24,2	+ 4,7
INDUSTRIE	617,9	231,1	214,3	239,8	484,1	507,8	72,0	+ 4,9	- 3,8
Industrie de l'énergie	5,0	7,5	8,6	4,8	61,1	124,6	17,7	+ 104,0	+ 90,5
Production de carburants	5,0	1,1	1,4	31,7	72,0	55,9	7,9	- 22,3	+ 62,0
Industrie de la chimie	30,1	22,5	25,6	34,5	68,5	58,0	8,2	- 15,4	+ 14,0
Industrie de l'automobile	179,6	61,7	78,6	54,4	111,2	94,8	13,4	- 14,8	- 12,0
Industrie des équipements électroniques	4,7	4,9	3,8	3,2	5,2	6,3	0,9	+ 20,3	+ 6,0
Industrie de la métallurgie	156,8	90,9	63,5	61,8	112,2	73,6	10,4	- 34,4	- 14,0
Industrie de la construction	9,2	5,2	7,1	13,5	12,1	11,1	1,6	- 7,7	+ 3,8
Industrie de l'alimentation	11,0	10,6	6,0	21,5	19,8	25,4	3,6	+ 28,2	+ 18,1
Autres industries	216,4	26,8	19,7	14,3	22,0	58,1	8,2	+ 164,0	- 23,1
TRANSPORTS									
TERRESTRES	12,0	11,6	6,1	14,9	14,9	17,1	2,4	+ 14,2	+ 7,3
Transport routier	10,0	9,4	3,6	11,9	12,6	13,5	1,9	+ 7,3	+ 6,3
Autres transports terrestres	2,0	2,2	2,5	3,0	2,3	3,5	0,5	+ 52,2	+ 11,6
AUTRES SERVICES									
LOGISTIQUES	18,2	21,8	36,0	58,4	62,7	38,5	5,5	- 38,5	+ 16,1
Autres services	7,2	7,1	19,3	37,9	36,5	24,8	3,5	- 32,0	+ 28,2
Secteur public	11,1	14,7	16,7	20,6	26,2	13,7	1,9	- 47,7	+ 4,4
INVESTISSEMENT DIRECT ...	742,8	342,3	352,9	395,4	693,1	705,6	100,0	+ 1,8	- 1,0

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

Les investissements dans le **cluster maritime** n'ont pratiquement pas bougé, avec toutefois de grosses différences entre les segments. Les agences maritimes et les expéditeurs ont ramené leurs investissements à un niveau plus proche de la moyenne des cinq dernières années. Le plus gros investisseur du segment pour 2008 est Tailormade logistics qui a pris en leasing un magasin et un immeuble administratif. Dans le segment de la manutention, les investissements ont crû de 10,8 p.c. Louis Dreyfus Commodities prend à son compte un peu plus d'un quart des montants investis, ceux-ci l'ayant été dans des silos et des ponts transbordeurs. Sea-Invest a également investi des montants conséquents dans le port de Gand, via la Compagnie Belge de Manutention et Sea-Tank. Les armateurs ont enregistré la plus forte croissance des investissements dans le cluster maritime, ceci

notamment grâce à l'acquisition par Floratrans-Shipping et par Agunto-Shipping d'un bateau pour la navigation intérieure. Les segments de la construction et réparation navale, des aménagements portuaires et dragage, et du commerce portuaire ont peu varié. En 2008, l'autorité portuaire de Gand a été le maître d'œuvre de travaux de dragage, de la construction de quais et de chemins d'accès, de l'acquisition de terrains dans la zone Rieme-Noord et d'un ponton ro-ro.

Dans le **cluster non maritime**, l'investissement a progressé de 2,1 p.c. Dans le segment du commerce, Oiltanking Gent a agrandi son parc à citernes et par conséquent sa capacité de stockage, de 42 p.c. Cela représente environ 40 p.c. des investissements du segment; le reste est réparti entre de plus petits montants. Dans l'industrie, le segment de l'énergie a plus que doublé ses investissements grâce à Electrabel qui érige une nouvelle centrale sur le site de Knippegroen. Cette centrale électrique, d'une capacité de 305 MW, fonctionnera à partir des gaz émis par les hauts-fourneaux de l'entreprise sidérurgique ArcelorMittal. L'investissement total devrait s'élever à 500 millions d'euros. À la centrale de Rodenhuize, une seconde installation pour le traitement des copeaux de bois a été mise en activité. Cela multiplie par deux la capacité de la centrale pour la co-combustion de biomasse et permet d'atteindre une capacité maximale de 110 MW. Dans le segment de la production de carburants, l'investissement, quoiqu'en recul, est toujours soutenu par Alco Bio Fuel qui construit une unité de production de bioéthanol. Dans l'industrie chimique, Oleon a terminé en 2008 la construction de sa nouvelle usine d'acide gras d'origine végétale. C'est également le cas pour CRI Catalyst Company Belgium. Le producteur d'alkylamines Taminco a également investi des montants importants dans ses installations et son matériel en 2008. Dans l'industrie automobile, les investissements sont restés fort élevés, quoiqu'en léger retrait. Il s'agit principalement de la préparation de l'usine Volvo Cars à la production de la nouvelle XC60. L'investissement dans l'industrie alimentaire est en hausse, principalement grâce à Cargill, qui a achevé en 2008 la construction des installations multi-graines de trituration, raffinage et biodiesel de son usine de Gand. Le moteur de la croissance des investissements dans le segment des autres industries est Stora Enso Langerbrugge. Cette firme a commencé, en 2008 et en collaboration avec Vlar Papier, la construction d'une ligne de tri automatisée pour le papier recyclé, l'objectif étant de diminuer les coûts de production. En outre, le projet de construction d'une centrale à co-génération, afin de couvrir la totalité des besoins en chaleur de l'entreprise et une plus grande partie des besoins en électricité, est toujours en cours. Cette centrale pourra fonctionner avec plusieurs types de combustibles. Les investissements dans le transport terrestre augmentent de 14,2 p.c., notamment grâce aux sociétés Kintrans et V.V.M. et au groupe SNCB. Par contre, dans les autres services logistiques, on remarque une forte baisse, due notamment à des investissements moindres chez OCAS (groupe ArcelorMittal), Sea-Invest et à la Région flamande, une grande partie des travaux pour la construction du Kluizendok étant achevés.

TABLEAU 25 TOP 10 DE L'INVESTISSEMENT AU PORT DE GAND EN 2008

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	ELECTRABEL	Industrie de l'énergie
2	ARCELOMITTAL BELGIUM	Industrie de la métallurgie
3	VOLVO CARS	Industrie de l'automobile
4	STORA ENSO LANGERBRUGGE	Autres industries
5	ALCO BIO FUEL	Production de carburants
6	OILTANKING GHENT	Commerce
7	VOLVO GROUP BELGIUM	Industrie de l'automobile
8	HET HAVENBEDRIJF GENT GAB	Entreprise portuaire
9	TAMINCO	Industrie de la chimie
10	CARGILL	Autres services

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

En 2008, Electrabel arrive en première position du top 10 des investissements au port de Gand, forçant ArcelorMittal Belgium et Volvo Cars à descendre d'une position. Stora Enso Langerbrugge prend la quatrième place, suivi par Alco Bio Fuel qui rétrograde de deux places. La deuxième moitié du classement comprend encore trois nouveaux venus: Oiltanking Ghent, Taminco et Cargill. Het Havenbedrijf Gent GAB recule de trois places.

4 PORT D'OSTENDE

4.1 Évolutions⁶⁹

Le trafic dans le port d'Ostende a crû de 6,2 p.c. en 2008 et a presque atteint les 8,5 millions de tonnes transbordées, ce qui constitue un record. Avec un taux de croissance de 14,1 p.c., c'est surtout le transport de fret général⁷⁰ qui a poussé les volumes à la hausse. Il représente maintenant 20 p.c. du total du trafic ostendais. Une grande partie des marchandises de fret est constituée de sable et de gravier. Ce type de transport, assez particulier, a bien fonctionné en 2008.

En revanche, le trafic de passagers et de véhicules de tourisme a diminué. Le nombre de camions accompagnés sur la ligne Ostende-Ramsgate, gérée par Transeuropa Ferries, a diminué, conséquence probable de la crise économique au Royaume-Uni. En outre, le nombre de bateaux de croisière qui ont fait escale à Ostende en 2008 a baissé par rapport à l'année précédente. Cependant les travaux d'aménagement de l'entrée du port vont rendre ce dernier plus attractif et on espère que cela va augmenter le nombre de navires de croisière faisant relâche à Ostende.

Le trafic ro-ro a progressé de 4,6 p.c. Trois lignes vers le Royaume-Uni sont ici impliquées. Une route, plus brève, qui relie Ostende à Ramsgate et deux plus longues vers Dartford, Ipswich et Killingholme. La première est essentiellement empruntée par des camions avec chauffeurs. C'était la première fois, et malheureusement la dernière, que les deux autres lignes étaient exploitées durant la totalité de l'année par Dart Line. Effectivement, après trois trimestres prometteurs, celles-ci ont été touchées par un net repli de l'activité à la fin de l'année et la société mère de Dart Line, Cobelfret, a décidé de les fermer ainsi que TerminalCo dans le courant de 2009.

Le trafic conteneurisé s'est arrêté à la mi-2007 à la suite de la reprise par Cobelfret de Ferryways et de l'arrêt de la ligne Rotterdam/Anvers-Ostende. Le port d'Ostende n'exclut pas la reprise à terme de ce trafic à la faveur du développement du transport maritime à courte distance.

La majeure partie de l'acheminement du trafic du port se fait encore par route (97 p.c.). 2,3 p.c. utilise la voie ferrée et 0,4 p.c. utilise la voie fluviale. On espère que la réalisation des travaux de jonction du Zeewezendok au réseau ferroviaire vont augmenter la part du chemin de fer dans le transport terrestre de marchandises.

En 2008, le nouveau quai dans la zone Halve Maan exploité par C-Power a été inauguré. Ce quai a été renforcé et a dorénavant une capacité portante de 10 tonnes le m², ce qui en fait un des meilleurs de Flandre. Il est destiné à servir de plateforme de chargement pour les socles des éoliennes construites dans la Thorntonbank. La deuxième phase des travaux pour améliorer l'accès maritime du port ont débuté cette même année. Il consiste à creuser un nouveau chenal d'entrée. Au final, les deux jetées d'accès seront redessinées afin de permettre aux navires de plus grande taille d'aborder dans le port.

4.2 Valeur ajoutée

La valeur ajoutée directe produite par le port d'Ostende a progressé en 2008 de 9,1 p.c. (+7,0 p.c. à prix constants). La valeur ajoutée totale, qui comprend également la partie générée en amont des entreprises sous revue, a quant à elle augmenté de 12,1 p.c. Comparée au PIB de la Région flamande: la valeur ajoutée directe s'élevait à 0,2 p.c. en 2008 comme en 2007 et la valeur ajoutée totale a légèrement augmenté, pour atteindre 0,5 p.c. En 2008, la valeur ajoutée directe et la valeur ajoutée totale se sont établies respectivement à 0,1 p.c. et 0,3 p.c. du PIB belge.

⁶⁹ Source: *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2008*, AG Haven Oostende (2008).

⁷⁰ Le fret général est celui des marchandises diverses conventionnelles et du vrac.

TABLEAU 26 VALEUR AJOUTÉE AU PORT D'OSTENDE DE 2003 À 2008

(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Importance relative en 2008 (en p.c.)	Variation de 2007 à 2008 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2003 à 2008 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	334,0	353,6	397,2	410,5	438,7	478,7	100,0	+ 9,1	+ 7,5
CLUSTER MARITIME	77,6	115,6	101,1	111,7	104,4	116,8	24,4	+ 11,9	+ 8,5
Agents maritimes et expéditeurs	2,2	2,8	3,2	3,3	3,9	3,9	0,8	+ 0,7	+ 11,8
Manutention	6,3	7,2	6,5	7,0	5,4	6,6	1,4	+ 23,8	+ 1,0
Armateurs	1,0	3,4	2,9	0,8	-0,6	9,1	1,9	-	+ 55,0
Construction et réparation navales	6,5	6,7	5,9	4,9	6,3	4,6	1,0	- 26,6	- 6,5
Aménagements portuaires et dragage	29,9	47,5	31,8	39,7	30,2	41,9	8,8	+ 38,9	+ 7,0
Pêche	17,7	31,6	34,1	39,7	42,0	34,9	7,3	- 17,0	+ 14,5
Commerce portuaire	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,1	+ 36,3	+ 11,7
Entreprise portuaire	3,1	4,8	5,2	4,3	4,7	4,6	1,0	- 1,3	+ 8,2
Secteur public	10,7	11,3	11,3	11,6	12,3	10,8	2,3	- 12,6	+ 0,2
<i>Répartition (p.m.)</i>	<i>9,0</i>	<i>9,4</i>	<i>8,2</i>	<i>11,5</i>	<i>12,5</i>	<i>8,6</i>	<i>-</i>	<i>- 30,8</i>	<i>- 0,9</i>
CLUSTER NON MARITIME ...	256,4	238,0	296,1	298,8	334,3	361,9	75,6	+ 8,3	+ 7,1
COMMERCE	18,9	20,1	21,4	20,5	22,6	22,7	4,7	+ 0,5	+ 3,7
INDUSTRIE	162,7	152,9	203,8	204,4	229,0	248,5	51,9	+ 8,5	+ 8,8
Industrie de l'énergie	0,2	0,4	1,6	5,1	3,7	-6,1	-1,3	-	-
Production de carburants	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Industrie de la chimie	35,1	33,8	34,1	31,3	31,7	32,8	6,8	+ 3,3	- 1,4
Industrie de l'automobile	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Industrie des équipements électroniques	0,7	0,7	0,7	0,6	0,7	1,0	0,2	+ 38,2	+ 7,6
Industrie de la métallurgie	110,1	98,3	150,6	152,1	176,3	203,3	42,5	+ 15,3	+ 13,1
Industrie de la construction ..	4,4	5,1	5,3	5,6	6,3	6,8	1,4	+ 8,6	+ 9,1
Industrie de l'alimentation	6,4	9,7	8,2	7,4	8,0	7,2	1,5	- 9,4	+ 2,4
Autres industries	5,7	5,1	3,4	2,2	2,3	3,4	0,7	+ 43,6	- 10,0
TRANSPORTS TERRESTRES	20,2	21,7	19,5	20,5	22,2	27,9	5,8	+ 25,3	+ 6,6
Transport routier	17,4	17,6	17,9	19,7	21,5	27,6	5,8	+ 28,4	+ 9,7
Autres transports terrestres...	2,9	4,1	1,6	0,8	0,7	0,3	0,1	- 65,7	- 38,6
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	54,6	43,3	51,4	53,4	60,4	62,9	13,1	+ 4,1	+ 2,9
Autres services	33,2	23,0	26,0	26,9	31,3	31,8	6,7	+ 1,9	- 0,8
Secteur public	21,4	20,3	25,4	26,5	29,1	31,1	6,5	+ 6,6	+ 7,8
2. EFFETS INDIRECTS	304,3	335,8	350,2	377,8	396,4	457,0	-	+ 15,3	+ 8,5
CLUSTER MARITIME	89,7	139,7	124,4	135,9	121,1	140,7	-	+ 16,1	+ 9,4
CLUSTER NON MARITIME ...	214,6	196,1	225,7	241,9	275,3	316,3	-	+ 14,9	+ 8,1
TOTAL DE LA VALEUR AJOUTÉE	638,3	689,4	747,4	788,3	835,1	935,8	-	+ 12,1	+ 8,0

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

La valeur ajoutée d'Ostende a connu l'une des plus belles progressions parmi les ports maritimes belges en 2008. Tant le **cluster maritime** que le cluster non maritime sont en hausse. Au niveau des secteurs d'activités par contre, on constate de grandes disparités. Les segments à la baisse constituent quasiment la moitié du cluster maritime. En termes de valeur ajoutée, le segment des agents maritimes et expéditeurs et celui de l'autorité portuaire n'ont que fort peu varié. Par contre, la manutention a réalisé un bond de presque 24 p.c. Elle ne récupère toutefois pas tout ce qu'elle avait perdu en 2007. Ce redressement est dû à l'augmentation de l'activité chez TerminalCo. Chez les armateurs, un résultat inédit, fruit du développement des activités chez Ro-RoCo est à signaler. Dans le segment de la construction et réparation navales, le bon résultat de 2007 n'a pu être maintenu et le chiffre est de nouveau en recul. Cela est dû au fait que la société DB Plassendale a mis fin à ses activités – elle a, depuis, cessé d'exister. Après avoir connu un creux en 2007, l'aménagement portuaire et le dragage ont dépassé les 40 millions d'euros de valeur ajoutée essentiellement grâce à la société de dragage Baggerwerken Decloedt en Zoon, qui appartient au groupe DEME. Cette entreprise réalise des travaux d'entretien, notamment, à Zeebrugge et à Ostende – elle s'occupe de l'approfondissement du chenal d'entrée dans le port d'Ostende et d'autres travaux liés. Elle est également fort active à l'étranger. Le segment de la pêche n'a pas été épargné par la crise affectant le secteur. Alors que les prix de vente stagnaient voire diminuaient, l'augmentation du coût du carburant a comprimé les résultats et affaibli la solvabilité des entreprises. La difficulté d'obtention de crédit s'est accrue tandis que l'Europe prenait des mesures de sauvegarde de l'environnement et réduisait les quotas de pêche. Cependant, la société Marine Harvest Belgium est l'une des rares à avoir augmenté la valeur ajoutée de ses produits. En 2008, elle a cessé son activité de saumon d'Ecosse et repris une activité dans le saumon fumé. En revanche, Morubel a vu ses volumes se tasser légèrement et la faible augmentation des prix de vente n'a pu compenser l'augmentation des coûts de production, dont celui de l'énergie et les coûts environnementaux ce qui a entraîné une réduction sensible de la valeur ajoutée. La valeur ajoutée dans le segment du secteur public s'est contractée à la suite de la diminution de l'effectif de la Marine affecté à la base d'Ostende.

La valeur ajoutée dans le **cluster non maritime** a cru de 8,3 p.c. C'est dans les transports terrestres que la croissance a été la plus marquée. Cette branche d'activité a connu des réorganisations importantes à Ostende en 2008: la société Transport Maenhout a absorbé les sociétés Betrans et European Distribution Services. Ces trois entreprises étaient situées dans le port d'Ostende. Mais Transport Maenhout a maîtrisé ses coûts; avec la croissance des salaires, cela a eu pour effet d'augmenter fortement la valeur ajoutée du transporteur en 2008. European Freight Services, appartenant aussi au groupe Maenhout, a bénéficié également d'une croissance de l'activité. Le segment des autres transports terrestres a souffert d'une réduction des effectifs affectés au port d'Ostende par le groupe SNCB.

La valeur ajoutée dans le segment du commerce est resté assez stable en 2008. Il s'agit là d'une tendance assez généralisée dans les entreprises de ce segment. Dans l'industrie par contre, on note une forte croissance (+8,5 p.c.) Pratiquement toutes les activités industrielles ont crû à l'exception de l'énergie et de l'industrie alimentaire. Dans l'industrie énergétique, la firme Electrawinds-Biomassa a connu des difficultés avec la motorisation et les traitements des huiles usagées. Les recettes de l'entreprise ont diminué alors que les coûts d'exploitation augmentaient. La société Electrawinds Biostoom, en début d'activité, a également enregistré des pertes d'exploitation. Dans l'industrie alimentaire, la baisse est due principalement à l'entreprise Natrajacali dont le résultat d'exploitation et les amortissements sont en recul. Dans le segment de l'industrie chimique par contre, l'entreprise Proviron Basic Chemicals a vu ses salaires et ses amortissements augmenter, ce qui a eu une influence positive sur sa valeur ajoutée. La forte croissance dans le segment de l'industrie de la métallurgie est le fruit de l'expansion importante de l'activité de l'entreprise Daikin Europe. La reprise de distributeurs à l'étranger et le renforcement de la présence de la société en Turquie ont contribué à ce développement. Les segments de la construction et des autres industries profitent de l'accroissement du personnel et, par conséquent, des salaires chez Pyra Th. en Zonen et Metco Recycling.

Les autres services logistiques, après les bons résultats de 2007, ont progressé de + 4,1 p.c., notamment grâce à la croissance du chiffre d'affaires de la société Debrufin.

Il y a peu de changement dans le classement du top 10 de la valeur ajoutée au port d'Ostende pour 2008. L'entreprise Baggerwerken Decloedt en Zoon a regagné sa deuxième place aux dépens de l'administration publique. Transport Maenhout a gagné deux positions, forçant l'entreprise Morubel et la force navale de reculer chacune d'une place. L'entreprise Ro-RoCo est apparue dans le classement et occupe la huitième position tandis que les entreprises Natrajacali et Maenhout Logistics ont permuté leur place.

TABEAU 27 TOP 10 DE LA VALEUR AJOUTÉE AU PORT D'OSTENDE EN 2008

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	DAIKIN EUROPE	Industrie de la métallurgie
2	BAGGERWERKEN DECLOEDT EN ZOON	Aménagements portuaires et dragages
3	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public
4	PROVIRON BASIC CHEMICALS	Industrie de la chimie
5	TRANSPORT MAENHOUT	Transport routier
6	MORUBEL	Pêche
7	FORCE NAVALE	Secteur public
8	RO-ROCO	Armateurs
9	MAENHOUT LOGISTICS	Transport routier
10	NATRAJACALI	Industrie de l'alimentation

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

4.3 Emploi

L'emploi direct dans le port d'Ostende a progressé de 3,6 p.c. L'effectif moyen dans les entreprises sous revue du port correspondait comme l'année précédente à 0,2 p.c. de l'emploi dans la Région flamande. L'emploi total – somme de l'emploi direct et de l'emploi indirect – s'est élevé à 0,4 p.c. de l'emploi flamand. En 2008, l'emploi direct et l'emploi total se sont établis à respectivement 0,1 et 0,3 p.c. de l'emploi belge.

L'emploi dans le **cluster maritime** du port d'Ostende a difficilement résisté aux diminutions dans la pêche, le secteur public, la construction et la réparation navales. Dans le segment de la pêche, on peut citer la faillite de Rederij De Zwerver mais également les réductions de personnel chez OSFA et chez Exploitatie Vismijn Oostende comme causes de ce recul. Dans le secteur public, comme dit déjà plus haut, la Marine a retiré des effectifs de sa base d'Ostende. Le segment de la construction et de la réparation navales a été touché par la perte d'emplois chez DB Plassendale. Ce segment, dont l'emploi avait gonflé en 2007 de douze équivalents temps plein revient ainsi à des valeurs plus proches de 2006. Le segment des agents maritimes et expéditeurs continue sa progression et a cru de 9,6 p.c. en un an grâce essentiellement à la compagnie Transeuropa Ferries. Après le creux de 2007 provoqué par la faillite de Ferryways, les armateurs sont en forte hausse suite à la reprise par Dart Line de lignes au départ d'Ostende vers l'Angleterre. Le segment des aménagements portuaires et du dragage a bénéficié du développement des activités de Baggerwerken Decloedt en Zoon. Les segments du commerce portuaire et de l'autorité portuaire n'ont que peu varié. Au total, l'emploi dans le cluster maritime est resté presque stable.

Dans le **cluster non maritime**, l'emploi est en hausse dans la grande majorité des segments. Le commerce a ainsi crû de 2,3 p.c., et l'industrie de 5,2 p.c. L'emploi dans le segment de l'énergie a gagné plus de 50 p.c., essentiellement grâce à Electrawinds Biomassa. L'emploi s'est montré assez stable dans l'industrie chimique tout comme dans l'industrie électronique et l'industrie alimentaire. Dans le segment de l'industrie de la métallurgie, le développement important de l'activité de l'entreprise Daikin Europe a eu des retombées très positives en matière d'emploi. Ce segment a vu son effectif augmenter de 62 équivalents temps plein. Sa part dans le port s'accroît et il représente plus d'un quart des emplois. Le segment de la construction continue son évolution ascendante, grâce essentiellement à l'entreprise Pyra Th. en Zonen. L'accroissement dans le segment des autres industries est pour une grande part à attribuer à l'entreprise Metco Recycling, située dans l'arrière-port et spécialisée dans le recyclage des vieux métaux.

L'emploi dans le transport terrestre a augmenté de 12,9 p.c. et ce malgré une diminution dans les autres transports terrestres à la suite de la contraction de personnel du groupe SNCB attaché au port. La croissance est le résultat de la réorganisation et de l'expansion opérées par le groupe Maenhout, comme expliqué ci-dessus. Pourtant, la dégradation de la situation économique a eu des répercussions sur le secteur du transport. La demande pour ce type de service s'est sensiblement resserrée avec le ralentissement de la production. De ce fait, une concurrence accrue a exercé une pression à la baisse sur les prix, avec comme corollaire la nécessité pour les entreprises de rester très vigilant sur l'évolution des coûts et de la rentabilité.

TABLEAU 28 EMPLOI AU PORT D'OSTENDE DE 2003 À 2008
(ETP)

Secteurs	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Importance relative en 2008 (en p.c.)	Variation de 2007 à 2008 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2003 à 2008 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	4.274	4.305	4.279	4.504	4.697	4.864	100,0	+ 3,6	+ 2,6
CLUSTER MARITIME	1.175	1.403	1.350	1.452	1.436	1.434	29,5	- 0,2	+ 4,1
Agents maritimes et expéditeurs	36	43	50	47	53	58	1,2	+ 9,6	+ 10,1
Manutention	121	134	137	148	160	159	3,3	- 0,5	+ 5,7
Armateurs	15	18	21	25	7	38	0,8	+ 416,2	+ 20,9
Construction et réparation navales	114	110	82	94	106	92	1,9	- 12,7	- 4,1
Aménagements portuaires et dragage	324	396	353	350	328	352	7,2	+ 7,2	+ 1,7
Pêche	292	419	430	510	506	471	9,7	- 7,1	+ 10,0
Commerce portuaire	2	3	3	3	4	5	0,1	+ 29,3	+ 24,1
Entreprise portuaire	35	41	42	42	47	46	0,9	- 2,5	+ 5,6
Secteur public	238	239	231	233	225	213	4,4	- 5,1	- 2,2
<i>Répartition (p.m.)</i>	<i>126</i>	<i>153</i>	<i>121</i>	<i>156</i>	<i>143</i>	<i>132</i>	<i>-</i>	<i>- 7,4</i>	<i>+ 1,0</i>
CLUSTER NON MARITIME	3.099	2.902	2.929	3.052	3.261	3.430	70,5	+ 5,2	+ 2,1
COMMERCE	287	281	275	273	252	258	5,3	+ 2,3	- 2,1
INDUSTRIE	1.745	1.649	1.706	1.765	1.908	2.008	41,3	+ 5,2	+ 2,9
Industrie de l'énergie	1	1	5	12	22	34	0,7	+ 54,4	+ 98,7
Production de carburants	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
Industrie de la chimie	405	403	380	365	375	373	7,7	- 0,8	- 1,7
Industrie de l'automobile	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
Industrie des équipements électroniques	12	12	10	10	11	12	0,2	+ 12,1	+ 0,2
Industrie de la métallurgie	1.040	942	1.069	1.135	1.230	1.302	26,8	+ 5,8	+ 4,6
Industrie de la construction ...	105	102	105	114	115	119	2,4	+ 3,7	+ 2,4
Industrie de l'alimentation	63	79	86	91	99	101	2,1	+ 1,6	+ 10,1
Autres industries	118	111	52	38	56	69	1,4	+ 22,5	- 10,3
TRANSPORTS									
TERRESTRES	280	297	277	294	348	393	8,1	+ 12,9	+ 7,0
Transport routier	225	226	232	245	299	357	7,3	+ 19,5	+ 9,7
Autres transports terrestres ...	56	71	45	49	49	35	0,7	- 27,7	- 8,6
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	786	675	672	721	753	772	15,9	+ 2,5	- 0,4
Autres services	264	180	144	162	178	207	4,2	+ 16,0	- 4,8
Secteur public	522	495	528	559	575	565	11,6	- 1,7	+ 1,6
2. EFFETS INDIRECTS	4.231	4.420	4.468	4.623	4.564	5.388	-	+ 18,1	+ 5,0
CLUSTER MARITIME	1.484	1.800	1.898	1.892	1.561	2.046	-	+ 31,0	+ 6,6
CLUSTER NON MARITIME	2.747	2.620	2.570	2.731	3.002	3.342	-	+ 11,3	+ 4,0
TOTAL DE L'EMPLOI	8.504	8.725	8.747	9.127	9.261	10.252	-	+ 10,7	+ 3,8

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

Dans les autres services logistiques, on remarquera surtout la belle performance du segment des autres services grâce aux sociétés Electrawinds et Multitech notamment.

TABLEAU 29 TOP 10 DE L'EMPLOI AU PORT D'OSTENDE EN 2008

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	DAIKIN EUROPE	Industrie de la métallurgie
2	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public
3	PROVIRON BASIC CHEMICALS	Industrie de la chimie
4	BAGGERWERKEN DECLOEDT EN ZOON	Aménagements portuaires et dragages
5	FORCE NAVALE	Secteur public
6	TRANSPORT MAENHOUT	Transport routier
7	MAENHOUT LOGISTICS	Transport routier
8	MORUBEL	Pêche
9	NATRAJACALI	Industrie de l'alimentation
10	VAN HUELE GEBROEDERS	Aménagements portuaires et dragages

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

Les entreprises composant le top 10 de l'emploi au port d'Ostende en 2008 n'ont guère changé par rapport à 2007. Les trois premiers sont toujours Daikin Europe, l'Administration publique et Proviron Basic Chemicals. La Force navale a dû laisser sa quatrième place à la société Baggerwerken Decloedt en Zoon. Enfin Transport Maenhout a grimpé de deux positions et est dorénavant le sixième employeur du port.

4.4 Investissement

L'investissement direct à prix courants dans le port d'Ostende a progressé entre 2007 et 2008 de 16,1 p.c., c'est la deuxième année consécutive que l'investissement dans le port dépassent les 150 millions d'euros. Si on étudie la période 2003 à 2008, 2008 est l'année où l'investissement dans le port d'Ostende a été le plus élevé.

Dans le **cluster maritime**, l'investissement est en baisse de 8,6 p.c. Cela est essentiellement dû aux armateurs, dont les investissements avaient été exceptionnels en 2007, grâce à Ro-RoCo. Pour l'année 2008, les investissements de ce segment se sont réduits de 2,8 millions d'euro's. C'est l'armateur Dart-Line qui est le principal investisseur pour cette période. La variation dans la manutention provient surtout du hors-des-ports⁷¹. Dans le segment Construction et réparation navale, le principal investisseur en 2008 a été l'entreprise DB Plassendale. Les segments des aménagements portuaires et du dragage ont une nouvelle fois bénéficié du développement des activités chez Baggerwerken Decloedt en Zoon. En mai 2008 a eu lieu la cérémonie de lancement du "Breydel", nouvelle drague suceuse porteuse à élinde traînante d'une capacité de 9.000 m³. Ce bâtiment est le dernier d'une commande de sept qui s'est étalée sur quatre ans. Il a coûté 60 millions d'euros au groupe DEME. Par contre, la pêche voit ses investissements se réduire. Le port d'Ostende a principalement investi dans la transformation de son chenal d'accès avec notamment la destruction du brise-lames à l'est de l'entrée et la construction d'une nouvelle jetée ainsi que l'approfondissement du chenal d'accès.

Le **cluster non maritime** a encore bien progressé en 2008 (+41,5 p.c.) après une année 2007 déjà en nette hausse. L'industrie et les autres services logistiques ont contribué à cette dynamique tandis que le commerce et le transport terrestre reculaient. Dans le commerce, les baisses les plus importantes proviennent de Autonom Gemeentebedrijf Vismijn Oostende et Sea and Car Motors. De Bruycker est l'entreprise qui a le plus investi dans ce segment cette année. Malgré la contraction dans le segment du transport terrestre, le groupe Maenhout reste le principal investisseur.

⁷¹ Les entreprises maritimes n'ayant leur siège dans aucune zone portuaire stricte sont réparties entre les ports flamands au prorata de la valeur ajoutée qu'ils génèrent.

TABLEAU 30 INVESTISSEMENT AU PORT D'OSTENDE DE 2003 À 2008

(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Importance relative en 2008 (en p.c.)	Variation de 2007 à 2008 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2003 à 2008 (en p.c.)
CLUSTER MARITIME	11,9	20,4	41,2	23,1	79,9	73,1	39,9	- 8,6	+ 43,6
Agents maritimes et expéditeurs	0,4	1,5	0,8	0,9	1,8	1,5	0,8	- 19,3	+ 28,0
Manutention	0,2	0,5	0,9	1,1	0,5	2,8	1,5	+ 438,2	+ 65,2
Armateurs	0,1	0,2	13,6	1,1	25,3	2,8	1,5	- 88,8	+ 111,8
Construction et réparation navales	0,5	1,2	0,4	1,5	1,4	1,9	1,0	+ 32,2	+ 31,1
Aménagements portuaires et dragage	1,0	5,1	11,9	10,3	39,6	55,7	30,4	+ 40,7	+ 123,2
Pêche	4,8	5,7	6,3	6,5	7,3	5,4	2,9	- 25,9	+ 2,5
Commerce portuaire	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	+ 61,2	+ 34,3
Entreprise portuaire	5,0	6,3	7,2	1,6	4,0	3,0	1,6	- 26,4	- 9,9
Secteur public	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
<i>Répartition (p.m.)</i>	<i>1,1</i>	<i>2,9</i>	<i>1,8</i>	<i>2,1</i>	<i>3,7</i>	<i>4,1</i>	<i>-</i>	<i>+ 9,0</i>	<i>+ 30,0</i>
CLUSTER NON MARITIME	48,1	65,8	59,5	58,1	77,8	110,1	60,1	+ 41,5	+ 18,0
COMMERCE	5,3	20,6	6,9	5,5	7,2	3,9	2,1	- 45,5	- 5,9
INDUSTRIE	22,1	20,3	36,6	24,9	48,1	79,9	43,6	+ 65,9	+ 29,3
Industrie de l'énergie	0,0	1,0	16,9	2,4	7,0	56,3	30,8	+ 701,2	+ 424,1
Production de carburants	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Industrie de la chimie	7,5	5,7	6,9	5,6	25,4	6,8	3,7	- 73,2	- 2,0
Industrie de l'automobile	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Industrie des équipements électroniques	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	- 71,6	- 15,8
Industrie de la métallurgie	10,2	9,2	10,5	10,1	11,4	13,1	7,2	+ 15,5	+ 5,1
Industrie de la construction ...	0,6	0,7	0,6	1,3	1,3	1,2	0,6	- 10,2	+ 14,2
Industrie de l'alimentation	0,9	2,6	0,7	3,4	0,7	0,7	0,4	+ 5,9	- 3,1
Autres industries	2,8	1,0	1,0	2,0	2,2	1,6	0,9	- 25,8	- 10,1
TRANSPORTS									
TERRESTRES	1,4	2,4	5,1	5,0	8,5	4,2	2,3	- 50,8	+ 24,7
Transport routier	1,1	1,9	3,0	2,7	6,9	4,0	2,2	- 42,2	+ 28,8
Autres transports terrestres ...	0,2	0,5	2,0	2,3	1,5	0,2	0,1	- 89,8	- 9,0
AUTRES SERVICES									
LOGISTIQUES	19,3	22,6	11,0	22,7	14,0	22,1	12,1	+ 58,0	+ 2,8
Autres services	10,7	11,5	6,9	8,6	9,1	9,1	5,0	- 0,3	- 3,1
Secteur public	8,6	11,1	4,1	14,1	4,9	13,0	7,1	+ 168,0	+ 8,5
INVESTISSEMENT DIRECT ...	60,1	86,2	100,8	81,2	157,7	183,2	100,0	+ 16,1	+ 25,0

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

Dans l'industrie, la croissance des investissements a été très marquée (+65,9 p.c.). Le principal artisan de cette croissance est le segment de l'énergie. Outre l'entreprise Electrawinds Biomassa, qui a investi dans de nouveaux moteurs et dans l'amélioration du processus de raffinage des huiles usagées, l'acteur principal est l'entreprise Electrawinds Biostoom. Celle-ci a en effet construit une centrale à biovapeur, qui fournit de l'énergie verte à partir de produits de biomasse solides. Sa construction a pris un an et demi et représente un investissement de 90 millions d'euros. Cette nouvelle centrale répond aux normes européennes les plus strictes en matière d'émissions et a un rendement nettement supérieur à celui d'un incinérateur classique. Le projet prévoit aussi la récupération de l'essentiel de la chaleur résiduelle.

Elle doit permettre le traitement annuel d'au moins 130.000 tonnes de déchets biomasse et sa capacité électrique est de 18 MW. Dans le segment de la chimie, après une année 2007 exceptionnelle, l'investissement est revenu à des valeurs plus ordinaires. Il s'agit pour l'essentiel de montants investis par Proviron Basic Chemicals. Le segment de l'industrie de la métallurgie a de nouveau enregistré une croissance (+15,5 p.c.) grâce à l'entreprise Daikin Europe, premier investisseur dans ce segment. Les segments de la construction et de l'industrie alimentaire sont restés assez stables. Dans les autres industries, l'investissement est pour environ les trois quarts dû à Metco Recycling, qui a lancé une nouvelle ligne de recyclage pour le traitement des déchets métalliques et ferrailles. Dans les autres services logistiques, la variation provient du secteur public. Il s'agit pour l'essentiel de la correction des jetées du port.

TABLEAU 31 TOP 10 DE L'INVESTISSEMENT AU PORT D'OSTENDE EN 2008

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	BAGGERWERKEN DECLOEDT EN ZOON	Aménagements portuaires et dragages
2	ELECTRAWINDS BIOSTOOM	Industrie de l'énergie
3	ELECTRAWINDS BIOMASSA	Industrie de l'énergie
4	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public
5	DAIKIN EUROPE	Industrie de la métallurgie
6	PROVIRON BASIC CHEMICALS	Industrie de la chimie
7	AUTONOOM GEMEENTEBEDRIJF HAVEN OOSTENDE	Entreprise portuaire
8	SOCIÉTÉ FORESTIÈRE ET IMMOBILIÈRE SOFORIM	Autres services
9	TRANSPORT MAENHOUT	Transport routier
10	DART LINE	Armateurs

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

Comme on pouvait s'y attendre, le classement du top 10 de l'investissement au port d'Ostende a connu plusieurs changements entre 2007 et 2008. Derrière la société Baggerwerken Decloedt en Zoon qui conserve sa première position viennent Electrawinds Biostoom, un nouveau venu dans le classement, et Electrawinds Biomassa, qui grimpe ainsi de la cinquième à la troisième place. L'administration publique monte de trois places alors que Daikin Europe recule d'une. Dans la seconde moitié du classement, Proviron Basic Chemicals, Soforim et Dart Line apparaissent dans le classement. La régie communale Haven Oostende garde sa septième place. La société Transport Maenhout recule de trois positions.

5 PORT DE ZEEBRUGGE

5.1 Évolutions⁷²

Le volume des marchandises transbordées dans le port de Zeebrugge en 2008 est resté stable par rapport à 2007, avoisinant les 42 millions de tonnes. Le transport conteneurisé représente plus de la moitié du trafic du port. Les nouveaux services feeder faisant escale à Zeebrugge et démarrés en 2007 ont soutenu ce trafic, composé à environ 42 p.c. d'importations. Les destinations les plus desservies sont le Moyen-Orient et l'Extrême-Orient, avec une part du transport conteneurs de 73 p.c. En outre, en 2008, un service de navettes d'estuaire, permettant au fret de rejoindre le port d'Anvers et le Canal Albert a été lancé et a élargi l'offre de services de transport intérieur. Exprimé en EVP, le trafic conteneurs a augmenté de 9,4 p.c.

Le trafic ro-ro a diminué de 9,1 p.c. en 2008, représentant néanmoins cette année 925.000 camions. La faiblesse de l'économie britannique et de la livre sterling ont eu un impact négatif sur les exportations vers le Royaume-Uni. L'arrêt temporaire de la ligne sur Rosyth, gérée par l'opérateur Superfast Ferries, et les difficultés de la ligne sur Dartford ont été des facteurs de diminution du trafic. Par contre les lignes sur Bilbao (Transfennica) et Tilbury (P&O Ferries) ont donné de très bons résultats. Le transport de voitures neuves n'a pas échappé au ralentissement des ventes sur le marché de l'automobile et est en recul, pour la première fois depuis 1997. Cependant, avec 2,1 millions de voitures traitées, le port de Zeebrugge garde sa position de leader.

Le vrac liquide a augmenté de 5,9 p.c. Cette évolution touche tant les exportations que les importations. Le gaz naturel a cru de 26,2 p.c., ce qui peut s'expliquer par la mise en service du quatrième réservoir de stockage et de nouvelles installations de regazéification. De plus, pour la première fois, du gaz naturel a été exporté. Par contre, le transbordement de produits pétroliers raffinés est en recul (-6,6 p.c.).

Le vrac sec est au contraire en légère baisse (-2,9 p.c.). Il est constitué principalement de matériaux de construction, en recul de 2,8 p.c.

Si 55 p.c. des marchandises déchargées dans le port proviennent d'Europe, 67 p.c. des marchandises chargées sont destinées à ce continent. L'Asie est le continent d'origine de 31 p.c. des marchandises importées et la destination de 20 p.c. des marchandises exportées. La majorité des marchandises (53,6 p.c.) provenant ou partant par voie maritime sont acheminées par route, vient ensuite le rail (18 p.c.), suivi de près par les bateaux feeder (17 p.c.).

Début 2008, la liaison entre le port de Zeebrugge et le Canal Albert est entrée en service. Le m/s "Amberes", d'une capacité de 240 EVP, exécute ce trajet trois fois par semaine. Un des objectifs de cette initiative, soutenue par la Région flamande, est de renforcer l'utilisation de transports moins polluants pour l'acheminement des marchandises vers/du port de Zeebrugge. Au printemps de la même année, un quatrième réservoir de gaz naturel liquéfié est entré en service. Les quatre réservoirs peuvent contenir l'équivalent de trois cargaisons, soit 380.000 m³ de GNL. À la même période, un nouveau système de regazéification rendant au gaz naturel liquéfié sa forme gazeuse avant d'être injecté dans le réseau a été lancé. Ces nouvelles infrastructures donnent aux fournisseurs la possibilité de transporter le gaz naturel via Zeebrugge vers d'autres pays européens et de diversifier les sources d'approvisionnement de la Belgique. En septembre 2008, le méthanier "Al Kharsaah", de classe Q-Flex et d'une capacité de 210.000 m³, a accosté à Zeebrugge. L'association des employeurs CEWEZ a officiellement inauguré le 5 septembre 2008 un nouveau centre de formation pour les dockers à Evendijk Oost, cofinancé par l'Union européenne. Fin 2008, le "Union Onyx" et le "Union Topaz" sont venus rejoindre les remorqueurs de l'URS⁷³. Zeebrugge dispose ainsi de la flotte de remorqueurs la plus moderne du range Hambourg-Le Havre.

⁷² Sources: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (2008), Lloyd Special Report "Port of Zeebrugge".

⁷³ URS: Union de Remorquage et de Sauvetage

5.2 Valeur ajoutée

Les valeurs ajoutées directes et totales du port de Zeebrugge sont en constante progression depuis 2003. La valeur ajoutée directe a augmenté de 5,1 p.c. par rapport à 2007 (+3,1 p.c. en volume). La valeur ajoutée totale, somme des effets directs et indirects, a augmenté de 1,6 p.c. Tout comme les années précédentes, les valeurs ajoutées directe et totale ont représenté respectivement 0,5 et 0,9 p.c. du PIB flamand. Par rapport au PIB belge, ces parts se sont élevées à respectivement 0,3 p.c. et 0,5 p.c.

La valeur ajoutée du **cluster maritime** du port de Zeebrugge a augmenté de 5,2 p.c. Une majorité de segments de ce cluster est en hausse. Les agents maritimes et expéditeurs enregistrent une forte croissance (+19,5 p.c.), grâce entre autres à International Car Operators, Huktra et Norfolk Line, dont les chiffres d'affaires augmentent avec une répercussion positive sur les résultats d'exploitation. Dans la manutention, le segment le plus important du cluster maritime, la croissance est de 4,8 p.c., tirée par Belgian New Fruit Wharf et APM Terminals Zeebrugge. Chez Belgian New Fruit Wharf, les produits d'exploitation augmentent, en corollaire du résultat d'exploitation. Chez APM Terminals Zeebrugge, l'augmentation du chiffre d'affaires a réduit les pertes d'exploitation. De plus, on note une augmentation des frais de personnel. Dans le segment des armateurs, la croissance du chiffre d'affaires, du résultat d'exploitation et des frais de personnel chez Cobelfret Ferries et C2C Shipping Lines a tiré la valeur ajoutée vers le haut. Le segment des aménagements portuaires et du dragage a notamment bénéficié de l'augmentation des frais de personnel chez Depret. La légère diminution dans le secteur public s'explique par la réduction des coûts de personnel de la Marine à Zeebrugge.

La valeur ajoutée dans le **cluster non maritime** enregistre également une progression de 5 p.c. Le commerce, l'industrie et les autres services logistiques sont en hausse, à la différence des transports terrestres. Le commerce est porté par plusieurs sociétés, dont Tage & Lyle Molasses Belgium et Kolen Tomar, dont le chiffre d'affaires et le résultat d'exploitation sont en croissance. La société Donaldson Europe a enregistré une augmentation de ses autres résultats d'exploitation (indemnités de gestion et allocations pour l'exploitation d'un centre de distribution), ses stocks et ses coûts de personnel. Dans l'industrie, la plus forte croissance est notée dans le segment de l'énergie, grâce aux entreprises Fluxys et Fluxys LNG dont les chiffres d'affaires et les résultats d'exploitation sont en forte hausse. Pour rappel, Fluxys a mis en service en avril 2008 un nouveau réservoir de stockage de gaz liquéfié et une capacité de regazéification supplémentaire, doublant la capacité annuelle du Terminal, pour l'amener à 9 milliards de mètres cubes. Le segment de la chimie s'est légèrement tassé, du fait entre autres de l'entreprise Pemco Brugge, qui a souffert de l'augmentation des prix des matières premières et de l'évolution négative du marché. La valeur ajoutée dans l'industrie des équipements électroniques est en baisse, à la suite essentiellement du recul du chiffre d'affaires (volume et marge) de la société Philips Innovative Applications, durement touchée au dernier trimestre par la crise économique. Dans l'industrie métallurgique, Werkhuizen Landuyt a également vu son chiffre d'affaires diminuer, ce qui a tiré la valeur ajoutée du segment vers le bas. La hausse de la valeur ajoutée dans l'industrie alimentaire est essentiellement à mettre au bénéfice de PBI Fruit Juices Company, dont la production et le chiffre d'affaires ont augmenté. Dans le segment des autres industries, la valeur ajoutée est tirée à la baisse notamment par Uco Yarns, à la suite d'un ralentissement de l'activité. Dans le segment du transport routier, la valeur ajoutée se contracte du fait entre autres de la diminution des autres produits d'exploitation chez Eurolines, de la forte augmentation des achats de marchandises, biens et services divers chez North Sea Express et de l'arrêt de l'activité chez Norbert Dentressangle Silo Belgium. Les autres services logistiques ont pu profiter de l'augmentation de la valeur ajoutée chez Gems International, grâce à la croissance des amortissements.

TABLEAU 32 VALEUR AJOUTÉE AU PORT DE ZEEBRUGGE DE 2003 À 2008

(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Importance relative en 2008 (en p.c.)	Variation de 2007 à 2008 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2003 à 2008 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	753,0	809,4	813,0	857,9	914,0	960,8	100,0	+ 5,1	+ 5,0
CLUSTER MARITIME	289,7	305,6	335,4	355,3	406,8	428,1	44,6	+ 5,2	+ 8,1
Agents maritimes et expéditeurs	35,3	38,6	40,0	45,4	47,4	56,6	5,9	+ 19,5	+ 9,9
Manutention	100,4	120,1	128,2	140,2	172,2	180,4	18,8	+ 4,8	+ 12,4
Armateurs	17,0	10,9	26,6	23,2	33,6	42,4	4,4	+ 26,3	+ 20,1
Construction et réparation navales	7,5	7,7	7,9	8,5	8,4	8,6	0,9	+ 1,6	+ 2,6
Aménagements portuaires et dragage	17,0	12,2	10,9	11,2	13,3	14,2	1,5	+ 6,3	- 3,6
Pêche	31,4	24,6	25,5	20,5	21,2	17,8	1,8	- 16,1	- 10,8
Commerce portuaire	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	0,6	0,1	+ 18,0	+ 2,2
Entreprise portuaire	14,7	21,3	22,1	26,1	29,1	31,1	3,2	+ 7,1	+ 16,1
Secteur public	65,8	69,8	73,8	79,9	81,1	76,4	8,0	- 5,8	+ 3,0
<i>Répartition (p.m.)</i>	<i>17,1</i>	<i>16,9</i>	<i>15,9</i>	<i>12,2</i>	<i>12,1</i>	<i>13,2</i>	-	+ 9,1	- 5,0
CLUSTER NON MARITIME	463,3	503,7	477,5	502,6	507,2	532,7	55,4	+ 5,0	+ 2,8
COMMERCE	64,8	72,6	70,8	81,7	82,0	86,4	9,0	+ 5,5	+ 5,9
INDUSTRIE	265,7	282,7	261,4	268,1	264,3	283,1	29,5	+ 7,1	+ 1,3
Industrie de l'énergie	57,8	63,6	56,6	56,3	53,0	79,7	8,3	+ 50,5	+ 6,7
Production de carburants	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Industrie de la chimie	26,5	26,0	23,6	27,2	28,9	28,3	2,9	- 2,1	+ 1,3
Industrie de l'automobile	0,0	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0	+ 0,6	-
Industrie des équipements électroniques	80,4	84,5	79,0	91,2	76,5	68,5	7,1	- 10,4	- 3,1
Industrie de la métallurgie	25,5	26,3	22,7	16,8	16,2	15,6	1,6	- 3,9	- 9,4
Industrie de la construction ...	39,4	38,8	40,5	39,3	45,5	45,8	4,8	+ 0,6	+ 3,0
Industrie de l'alimentation	22,9	28,8	27,0	24,1	30,0	32,3	3,4	+ 7,7	+ 7,1
Autres industries	13,1	14,6	11,8	12,9	14,0	12,8	1,3	- 9,2	- 0,6
TRANSPORTS									
TERRESTRES	77,1	87,1	76,5	79,7	81,7	80,7	8,4	- 1,2	+ 0,9
Transport routier	59,9	66,2	63,1	65,0	68,2	63,8	6,6	- 6,4	+ 1,3
Autres transports terrestres ...	17,2	20,9	13,4	14,7	13,5	16,9	1,8	+ 25,2	- 0,4
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	55,7	61,4	68,8	73,1	79,3	82,5	8,6	+ 4,0	+ 8,2
Autres services	38,4	43,6	49,8	52,4	57,1	58,4	6,1	+ 2,2	+ 8,7
Secteur public	17,2	17,8	19,1	20,7	22,2	24,1	2,5	+ 8,5	+ 6,9
2. EFFETS INDIRECTS	701,3	689,2	727,3	760,5	840,0	820,9	-	- 2,3	+ 3,2
CLUSTER MARITIME	344,1	308,3	370,5	376,0	453,3	416,9	-	- 8,0	+ 3,9
CLUSTER NON MARITIME	357,3	380,9	356,7	384,5	386,7	404,0	-	+ 4,5	+ 2,5
TOTAL DE LA VALEUR AJOUTÉE	1.454,3	1.498,6	1.540,2	1.618,4	1.754,0	1.781,7	-	+ 1,6	+ 4,1

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

TABLEAU 33 TOP 10 DE LA VALEUR AJOUTÉE AU PORT DE ZEEBRUGGE EN 2008

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

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

En 2008, le top 10 de la valeur ajoutée au port de Zeebrugge a connu quelques modifications. Si la première et la deuxième place sont toujours occupées par la Force navale et Philips Innovative Applications, la troisième place est dorénavant prise par Fluxys LNG. De ce fait, Sea-Ro Terminal recule d'une position, alors que Combined Terminal Operators recule de deux, Cobelfret Ferries venant s'intercaler entre ces deux entreprises. Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen recule également, tandis que AGC Flat Glass Europe disparaît du classement au profit de l'Administration publique, et que Marine Harvest Pieters progresse de deux places.

5.3 Emploi

L'emploi direct au port de Zeebrugge pour l'année 2008 a bien progressé par rapport à 2007 et a dépassé la barre des 11.000 ETP. Comme pour d'autres ports flamands, l'emploi indirect a sensiblement augmenté (+5,2 p.c.). La proportion de l'emploi direct dans l'emploi flamand et dans l'emploi belge n'a pas changé depuis cinq ans, atteignant respectivement 0,5 p.c. et 0,3 p.c. La proportion du total de l'emploi (direct et indirect) dans l'emploi flamand et dans l'emploi belge s'élève respectivement à 1,1 p.c. et 0,6 p.c. et est restée stable par rapport à 2007.

L'emploi direct au port de Zeebrugge a augmenté de 3,1 p.c. Cette augmentation est surtout due au **cluster maritime**, en forte hausse par rapport à 2007 (+6,6 p.c.). Le segment de agents maritimes et expéditeurs a gagné 38 équivalents temps plein grâce entre autres aux entreprises E.C.S. European Containers (spécialisée dans le transport de marchandises entre le Royaume-Uni, l'Irlande et le continent et qui centralise ses activités opérationnelles à Zeebrugge), International Car Operators Benelux et Acuhold. Dans le segment de la manutention, l'emploi a augmenté de 6,3 p.c. grâce principalement au contingent des travailleurs portuaires, en forte augmentation en 2008. En outre, les entreprises Wallenius Wilhemsen Logistics Zeebrugge et Sea-Ro Terminal ont engagé du personnel pour faire face à une accélération de leurs activités durant les trois premiers trimestres de l'année, accélération qui s'est interrompue lors du quatrième trimestre. Le segment des armateurs a bénéficié de l'accroissement du personnel chez Cobelfret Ferries, à la suite notamment du passage au système de location coque nue (bareboat). Un autre élément favorable a été la présence du mv "Yasmina" pour l'année complète dans la société. Le segment de la construction et de la réparation navales est en léger recul en raison de la diminution de l'emploi chez Sea Technology Zeebrugge. Le segment des aménagements portuaires et dragage profite des engagements réalisés par l'entreprise Depret. La pêche, par contre, souffre d'une diminution de personnel chez Zeebrugse Visveiling et Terra Nova. L'emploi dans la Marine (secteur public) a augmenté de 123 équivalents temps plein en 2008.

TABLEAU 34 EMPLOI AU PORT DE ZEEBRUGGE DE 2003 À 2008
(ETP)

Secteurs	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Importance relative en 2008 (en p.c.)	Variation de 2007 à 2008 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2003 à 2008 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	10.221	10.575	10.366	10.705	10.692	11.029	100,0	+ 3,1	+ 1,5
CLUSTER MARITIME	4.024	4.102	4.272	4.762	4.989	5.316	48,2	+ 6,6	+ 5,7
Agents maritimes et expéditeurs	385	395	422	564	562	600	5,4	+ 6,8	+ 9,3
Manutention	1.401	1.587	1.752	2.027	2.267	2.409	21,8	+ 6,3	+ 11,4
Armateurs	77	74	72	129	173	206	1,9	+ 19,1	+ 21,8
Construction et réparation navales	149	146	148	140	135	130	1,2	- 4,1	- 2,8
Aménagements portuaires et dragage	246	166	163	171	176	194	1,8	+ 10,4	- 4,6
Pêche	430	402	354	292	262	241	2,2	- 7,9	- 10,9
Commerce portuaire	10	8	8	8	10	11	0,1	+ 10,1	+ 1,0
Entreprise portuaire	152	150	145	141	144	141	1,3	- 1,9	- 1,5
Secteur public	1.173	1.175	1.207	1.291	1.261	1.384	12,5	+ 9,8	+ 3,4
<i>Répartition (p.m.)</i>	<i>278</i>	<i>347</i>	<i>250</i>	<i>272</i>	<i>284</i>	<i>260</i>	<i>-</i>	<i>- 8,4</i>	<i>- 1,3</i>
CLUSTER NON MARITIME	6.197	6.472	6.094	5.942	5.703	5.713	51,8	+ 0,2	- 1,6
COMMERCE	1.010	1.062	1.062	1.126	1.079	1.055	9,6	- 2,2	+ 0,9
INDUSTRIE	2.898	2.831	2.636	2.458	2.260	2.254	20,4	- 0,3	- 4,9
Industrie de l'énergie	161	132	124	118	117	120	1,1	+ 2,5	- 5,7
Production de carburants	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
Industrie de la chimie	320	277	240	232	244	252	2,3	+ 3,2	- 4,6
Industrie de l'automobile	0	2	2	2	1	2	0,0	+ 81,8	-
Industrie des équipements électroniques	862	897	785	791	589	563	5,1	- 4,5	- 8,2
Industrie de la métallurgie	383	404	378	259	232	226	2,1	- 2,5	- 10,0
Industrie de la construction	567	507	520	463	476	484	4,4	+ 1,7	- 3,1
Industrie de l'alimentation	313	343	347	352	349	350	3,2	+ 0,3	+ 2,3
Autres industries	292	270	240	242	252	257	2,3	+ 2,1	- 2,6
TRANSPORTS									
TERRESTRES	1.346	1.515	1.325	1.297	1.278	1.312	11,9	+ 2,7	- 0,5
Transport routier	1.023	1.138	1.047	999	993	1.018	9,2	+ 2,5	- 0,1
Autres transports terrestres	323	378	277	298	285	294	2,7	+ 3,3	- 1,8
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	944	1.064	1.072	1.061	1.086	1.091	9,9	+ 0,4	+ 2,9
Autres services	636	768	778	764	772	779	7,1	+ 0,9	+ 4,1
Secteur public	308	296	294	298	314	312	2,8	- 0,6	+ 0,3
2. EFFETS INDIRECTS	11.489	11.503	11.668	12.795	13.697	14.416	-	+ 5,2	+ 4,6
CLUSTER MARITIME	5.837	5.717	6.277	7.327	8.474	8.926	-	+ 5,3	+ 8,9
CLUSTER NON MARITIME	5.652	5.787	5.391	5.467	5.223	5.490	-	+ 5,1	- 0,6
TOTAL DE L'EMPLOI	21.710	22.078	22.034	23.499	24.389	25.445	-	+ 4,3	+ 3,2

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

L'emploi dans le **cluster non maritime** est resté stable en 2008. Le secteur du commerce s'est légèrement tassé à la suite notamment de la contraction de l'emploi chez Marine Harvest Pieters. L'emploi dans l'industrie a également fort peu varié. Les mouvements dans les segments de l'énergie, l'automobile, l'alimentation et les autres industries n'ont pas dépassé cinq équivalents temps plein. Dans l'industrie chimique, toutes les sociétés, à l'exception d'une seule, ont vu leur emploi augmenter, mais aucune de manière notable. Dans l'industrie des équipements électroniques, l'emploi chez Philips Innovative Applications a diminué et a eu de ce fait un impact négatif sur le segment. Dans la métallurgie, l'emploi s'est légèrement tassé (-2,5 p.c.) conséquence entre autres d'une petite réduction de personnel chez Pattyn Packing Lines, l'un des principaux employeurs du segment. Dans l'industrie de la construction, l'augmentation de l'emploi chez AGC Flat Glass Europe et AGC Seapane a permis de largement compenser la perte enregistrée chez Stroom. Dans le segment du transport routier, bien que Norbert Dentressangle Silo Belgium ait cessé ses activités, la société Transport Cools P., en déplaçant son siège social dans la zone portuaire de Zeebrugge, et la société a2b Trucking ont permis à l'emploi de progresser. L'emploi dans les autres transports terrestres a augmenté grâce au groupe SNCB et à Auto Luc. Les autres services logistiques sont restés relativement stables, avec 5 emplois créés sur un an (+0,4 p.c.).

TABLEAU 35 TOP 10 DE L'EMPLOI AU PORT DE ZEEBRUGGE EN 2008

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

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

Le top 10 de l'emploi au port de Zeebrugge n'a guère changé par rapport à 2007; il y a un seul nouvel entrant. La force navale, Sea-Ro Terminal et Philips Innovative Applications occupent toujours les trois premières places. Le reste du classement est également resté identique à l'exception de la dernière place qui est maintenant occupée par Belgian New Fruit Wharf.

5.4 Investissement

Après trois années pendant lesquelles les investissements ont été particulièrement élevés, leur montant est revenu à une valeur beaucoup plus modeste, signe que plusieurs grands projets sont arrivés à leur terme. Les investissements ont pratiquement diminué de 20 p.c. (-22 p.c. en volume). La diminution a été beaucoup plus marquée dans le cluster maritime que dans le cluster non maritime.

Les investissements dans le **cluster maritime** ont diminué de 45,7 p.c. Ils représentent dorénavant un peu moins de 38 p.c. du total des investissements directs pour le port de Zeebrugge. Dans le segment des agents maritimes et expéditeurs, la société E.C.S. European Containers, responsable d'à peu près la moitié des acquisitions en immobilisations corporelles du segment, a investi notamment en applications informatiques, dans le leasing de conteneurs destinés au transport de vrac, dans les conteneurs dits high cube, dans les tracteurs pour le terminal et dans la modernisation de la station citerne pour les reefers. Dans la manutention, on retrouve notamment Wallenius Wilhelmsen Logistics Zeebrugge qui a investi dans des bâtiments techniques et du matériel informatique; 2XL a acquis des châssis, des remorques et des tracteurs pour son entrepôt et a aménagé un parking; Sea-Ro Terminal continue à moderniser son parc de matériels et machines (chariots élévateurs, tracteurs, chariots cavaliers, etc.). Le segment de la construction et de la réparation navale a vu ses investissements fortement croître à la suite de l'acquisition par le groupe Gardec d'ateliers à European Fish Center. L'entreprise portuaire a quant à elle poursuivi l'aménagement du dock Albert II dans l'avant-port, avec notamment la construction et l'extension de murs de quai. Un mur de quai a également été construit sur la rive orientale du Zuidelijk Kanaaldok.

TABLEAU 36 INVESTISSEMENT AU PORT DE ZEEBRUGGE DE 2003 À 2008

(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Importance relative en 2008 (en p.c.)	Variation de 2007 à 2008 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2003 à 2008 (en p.c.)
CLUSTER MARITIME	63,0	65,1	273,9	162,3	173,4	94,2	37,9	- 45,7	+ 8,4
Agents maritimes et expéditeurs	8,3	14,5	11,4	10,1	8,2	7,2	2,9	- 12,8	- 3,0
Manutention	15,2	28,2	125,8	127,4	76,2	43,2	17,4	- 43,3	+ 23,3
Armateurs	4,3	3,8	122,8	9,8	61,5	1,7	0,7	- 97,2	- 16,8
Construction et réparation navales	0,3	1,3	1,0	0,6	0,5	4,8	1,9	+ 867,6	+ 71,3
Aménagements portuaires et dragage	1,6	1,5	1,0	1,4	1,9	2,2	0,9	+ 11,8	+ 6,7
Pêche	7,3	4,0	2,3	1,5	3,5	4,7	1,9	+ 34,2	- 8,7
Commerce portuaire	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	+ 1746,0	+ 5,1
Entreprise portuaire	25,9	11,8	9,5	11,4	21,6	30,4	12,2	+ 40,8	+ 3,2
Secteur public	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
<i>Répartition (p.m.)</i>	<i>6,3</i>	<i>12,8</i>	<i>9,0</i>	<i>10,5</i>	<i>19,9</i>	<i>14,2</i>	<i>-</i>	<i>- 28,4</i>	<i>+ 17,8</i>
CLUSTER NON MARITIME	96,3	135,9	136,9	145,8	136,5	154,2	62,1	+ 13,0	+ 9,9
COMMERCE	13,3	8,8	8,3	12,9	6,0	6,9	2,8	+ 15,3	- 12,4
INDUSTRIE	51,8	66,4	76,8	92,1	63,7	81,8	32,9	+ 28,4	+ 9,6
Industrie de l'énergie	3,4	30,6	49,1	61,1	34,7	38,5	15,5	+ 10,8	+ 62,2
Production de carburants	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Industrie de la chimie	2,2	4,2	3,5	2,0	2,9	3,3	1,3	+ 13,1	+ 8,7
Industrie de l'automobile	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	+ 56,1	-
Industrie des équipements électroniques	17,9	14,4	10,2	12,2	4,9	8,8	3,5	+ 79,7	- 13,2
Industrie de la métallurgie	2,1	1,2	1,7	1,8	3,5	1,1	0,5	- 67,5	- 11,3
Industrie de la construction	6,6	4,7	4,4	6,6	7,3	8,4	3,4	+ 16,0	+ 5,1
Industrie de l'alimentation	16,3	8,6	7,0	6,1	8,6	19,1	7,7	+ 122,2	+ 3,2
Autres industries	3,3	2,8	1,1	2,3	1,7	2,5	1,0	+ 42,7	- 5,9
TRANSPORTS									
TERRESTRES	19,8	19,9	24,7	20,1	27,1	28,2	11,4	+ 3,8	+ 7,3
Transport routier	17,6	17,8	20,1	14,2	21,1	25,6	10,3	+ 21,1	+ 7,8
Autres transports terrestres	2,3	2,1	4,5	5,9	6,0	2,6	1,1	- 56,5	+ 3,0
AUTRES SERVICES									
LOGISTIQUES	11,4	40,8	27,1	20,7	39,6	37,3	15,0	- 5,9	+ 26,8
Autres services	5,9	24,0	13,4	12,6	18,9	16,3	6,6	- 13,7	+ 22,4
Secteur public	5,4	16,7	13,7	8,0	20,7	21,0	8,4	+ 1,2	+ 31,1
INVESTISSEMENT DIRECT....	159,3	201,1	410,8	308,1	309,9	248,4	100,0	- 19,9	+ 9,3

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

Les investissements dans le **cluster non maritime** ont augmenté de 13 p.c. Le commerce représente 2,8 p.c. du total des investissements dans le port. Le plus gros investisseur de ce segment reste Marine Harvest Pieters. La valeur des investissements dans l'industrie a progressé de plus d'un quart. Le segment de l'énergie a encore pu profiter du développement de Fluxys et Fluxys LNG qui a mis en service en 2008 son quatrième réservoir de stockage de gaz naturel liquéfié et ses nouvelles installations de regazéification sur son terminal. Le principal investisseur du segment de l'industrie des équipements électroniques est à nouveau Philips Innovative Applications, qui assure à peu près quatre cinquièmes des investissements du segment. De même, AGC Flat Glass Europe réalise plus de la

moitié des investissements du segment de la construction. Les investissements dans l'industrie alimentaire ont plus que doublé en un an, en grande partie grâce à PBI Fruit Juices Company qui a notamment investi dans un nouveau hall de production et doublé la capacité de stockage de ses entrepôts-citernes. Dans le segment du transport routier, plus de la moitié des investissements est à mettre au crédit de D.D.-Trans et North Sea Express. D.D.-Trans a acquis des tracteurs et 40 châssis pour le transport, ainsi que du matériel informatique. Dans les autres services logistiques, Gems (Geotechnical Engineering and Marine Surveys), société spécialisée dans les études géotechniques, géophysiques, météorologiques et océanographiques, a acquis un bâtiment hydrographique, le "Bryggia". Dans le secteur public, des travaux de dragage ont été effectués le long du mur de quai servant à Toyota dans l'arrière-port.

TABLEAU 37 TOP 10 DE L'INVESTISSEMENT AU PORT DE ZEEBRUGGE EN 2008

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	MAATSCHAPPIJ VAN DE BRUGSE ZEEVAARTINRICHTINGEN	Entreprise portuaire
2	FLUXYS LNG	Industrie de l'énergie
3	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public
4	P.B.I. FRUIT JUICE COMPANY	Industrie de l'alimentation
5	FLUXYS	Industrie de l'énergie
6	D.D.-TRANS	Transport routier
7	BELGIAN NEW FRUIT WHARF	Manutention
8	NORTH SEA EXPRESS	Transport routier
9	PHILIPS INNOVATIVE APPLICATIONS	Industrie des équipements électroniques
10	GEMS INTERNATIONAL	Autres services

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

Le top 10 de l'investissement au port de Zeebrugge s'est donc fortement modifié. La tête du classement est occupée par l'autorité portuaire Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen, la deuxième place restant à Fluxys LNG. L'Administration publique grimpe d'une position alors que l'ancien leader, Cobelfret Ferries, sort du classement. P.B.I. Fruit Juices Company monte de cinq positions. Fluxys, D.D.-Trans, Belgian New Fruit Wharf, North Sea Express, Philips Innovative Applications et Gems International y font leur entrée.

6 LE PORT DE LIÈGE

6.1 Évolutions⁷⁴

Le Port autonome de Liège a connu une année exceptionnelle en 2008, et ce malgré le fort ralentissement noté au quatrième trimestre de l'année. Le trafic voie d'eau pour le port public a augmenté de 1,5 p.c. et dépassé la barre des 16 millions de tonnes de marchandises. Ce chiffre constitue un record absolu pour le transport par voie d'eau. En tenant compte du trafic dans les ports privés, le volume transbordé dans la zone portuaire liégeoise se monte à 20,6 millions de tonnes.

Par type de marchandise, ce sont les matériaux de construction qui représentent les volumes les plus importants, avec 36 p.c. du trafic fluvial. On constate d'ailleurs une augmentation régulière des tonnages carriers manutentionnés dans la vallée mosane. Viennent ensuite les produits pétroliers raffinés avec 19 p.c. du trafic (+3 p.c.) et les minerais avec 18 p.c. Le charbon représente un peu plus d'un dixième du trafic. La réouverture du second fourneau d'ArcelorMittal à Ougrée a relancé l'importation des matières premières pour l'industrie sidérurgique liégeoise. La part des produits métallurgiques est de 7 p.c. Les exportations de ces derniers se sont fortement contractées au dernier trimestre et le trafic dans le port de Semeries (commune de Flémalle) s'est réduit d'un cinquième.

Le trafic de conteneurs au Port de Liège exprimé en EVP et transporté par voie d'eau a augmenté de 15 p.c. Outre le terminal à conteneurs de Renory, d'une superficie de 2,5 ha, il existe dorénavant une plate-forme à conteneurs au port de Monsin.

En 2008, 11.022 bateaux ont fait escale au Port de Liège; c'est 23 unités de moins qu'en 2007, pour un tonnage moyen par cargaison en augmentation de 1,7 p.c. Le port est accessible aux convois poussés de 4.500 tonnes. 160 caboteurs en provenance de l'Espagne et du Royaume-Uni ont importé 17.370 tonnes de produits métallurgiques et exporté 245.351 tonnes de ces mêmes produits ainsi que du charbon, vers la Suède, le Royaume-Uni et le Portugal.

Fin novembre 2008, les travaux préparatoires pour Liège Triligiport, une plate-forme multimodale de 100 ha située à Hermalle-sous-Argenteau, le long du Canal Albert, ont débuté. Il s'agit notamment de la mise à blanc des terrains, d'opérations de terrassement et d'aménagement. De par sa situation géographique et le gabarit de ses voies d'eau, Liège Triligiport est destiné à jouer un rôle d'arrière-port pour les grands ports maritimes. Il est constitué de cinq zones: un terminal à conteneurs de 15 ha, des terrains logistiques pour 41,7 ha, des terrains portuaires pour 14,7 ha, une zone de services (1,8 ha) et une zone d'intégration environnementale (25 ha). La gestion du terminal à conteneurs a été attribuée au consortium composé de Manuport Group, Water Container Transport et DP World.

En 2008, les études d'incidences pour la construction de la quatrième écluse de Lanaye ont été terminées. Avec une largeur de 25 m et une longueur de 225 m, cette écluse portera le gabarit du trafic vers les Pays-Bas à 9.000 tonnes et permettra donc le passage d'un convoi poussé de ce tonnage ou de deux convois poussés de 4.500 tonnes, ce qui devrait désengorger le site de Lanaye. Le trafic vers l'Europe centrale sera également facilité. Actuellement, le site comporte deux écluses au gabarit de 600 tonnes et une écluse au gabarit de 2.000 tonnes. La construction d'une station de pompage et d'une centrale hydroélectrique fait aussi partie de ce projet, qui sera cofinancé par l'Union européenne.

6.2 Valeur ajoutée

La progression de la valeur ajoutée du complexe portuaire liégeois a atteint 5,1 p.c. pour les entreprises du port, et 10 p.c. tous effets inclus (+3,1 et +7,9 p.c. en volume). La contribution de la valeur ajoutée directe au PIB de la Région wallonne s'est maintenue au même niveau, soit 1,8 p.c. La contribution de la valeur ajoutée totale (3,6 p.c.) a augmenté de 0,2 p.c. Les cinq dernières années, ces pourcentages par rapport au PIB du pays sont restés stables avec 0,4 p.c. (direct) et 0,8 p.c. (total).

⁷⁴ Source: e.a. "Annuaire du Port autonome de Liège 2009-2010", Lloyd Special Report. Bilan d'activité 2008 du Port autonome de Liège.

TABLEAU 38 VALEUR AJOUTÉE DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS DE 2003 À 2008

(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Importance relative en 2008 (en p.c.)	Variation de 2007 à 2008 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2003 à 2008 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	996,8	1.203,4	1.257,8	1.280,2	1.385,3	1.455,7	100,0	+ 5,1	+ 7,9
CLUSTER MARITIME	19,9	22,4	24,8	26,5	31,2	31,9	2,2	+ 2,1	+ 9,8
Agents maritimes et expéditeurs	4,3	5,5	5,5	6,7	8,5	8,2	0,6	- 3,7	+ 14,0
Manutention	11,2	11,6	12,6	13,2	15,4	15,5	1,1	+ 0,3	+ 6,7
Armateurs	2,3	3,1	4,2	4,0	4,4	5,5	0,4	+ 24,8	+ 19,1
Construction et réparation navales	0,4	0,6	0,6	0,5	0,6	0,7	0,1	+ 16,6	+ 11,5
Aménagements portuaires et dragage	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Pêche	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Commerce portuaire	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Entreprise portuaire	1,8	1,7	1,9	2,1	2,2	1,9	0,1	- 12,5	+ 1,7
Secteur public	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
CLUSTER NON MARITIME ...	976,8	1.180,9	1.233,0	1.253,8	1.354,1	1.423,8	97,8	+ 5,1	+ 7,8
COMMERCE	78,7	75,4	92,7	92,0	87,2	91,7	6,3	+ 5,1	+ 3,1
INDUSTRIE	849,1	1.058,2	1.090,4	1.106,7	1.215,1	1.273,2	87,5	+ 4,8	+ 8,4
Industrie de l'énergie	122,1	239,7	229,7	257,7	305,8	348,4	23,9	+ 13,9	+ 23,3
Production de carburants	0,0	0,0	0,0	0,0	-2,7	-3,9	-0,3	-	-
Industrie de la chimie	91,2	99,2	110,1	100,9	104,8	189,1	13,0	+ 80,4	+ 15,7
Industrie de l'automobile	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Industrie des équipements électroniques	2,8	5,1	6,3	6,3	4,0	3,9	0,3	- 2,8	+ 6,5
Industrie de la métallurgie	426,2	526,1	558,0	509,1	600,6	509,9	35,0	- 15,1	+ 3,7
Industrie de la construction ..	158,9	150,2	142,9	192,6	160,9	171,4	11,8	+ 6,5	+ 1,5
Industrie de l'alimentation	33,4	24,0	30,4	25,0	24,8	35,7	2,4	+ 43,7	+ 1,3
Autres industries	14,5	13,9	13,0	15,0	16,9	18,7	1,3	+ 10,3	+ 5,3
TRANSPORTS TERRESTRES	7,9	7,8	7,0	6,2	6,4	6,3	0,4	- 0,4	- 4,3
Transport routier	5,4	5,5	5,0	4,7	5,1	5,2	0,4	+ 1,7	- 0,9
Autres transports terrestres...	2,5	2,3	2,0	1,5	1,3	1,2	0,1	- 8,5	- 14,0
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	41,1	39,5	42,8	48,8	45,4	52,6	3,6	+ 15,9	+ 5,0
Autres services	41,1	39,5	42,8	48,8	45,4	52,6	3,6	+ 15,9	+ 5,0
Secteur public	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
2. EFFETS INDIRECTS	999,4	1.049,2	1.139,1	1.124,7	1.240,7	1.433,1	-	+ 15,5	+ 7,5
CLUSTER MARITIME	33,6	36,5	45,6	43,5	51,3	49,7	-	- 3,1	+ 8,1
CLUSTER NON MARITIME ...	965,7	1.012,8	1.093,5	1.081,2	1.189,4	1.383,4	-	+ 16,3	+ 7,5
TOTAL DE LA VALEUR AJOUTÉE	1.996,1	2.252,6	2.396,9	2.404,9	2.626,0	2.888,7	-	+ 10,0	+ 7,7

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

La valeur ajoutée du **cluster maritime** du complexe portuaire Liégeois a progressé de 2,1 p.c. en 2008. Le segment des agents maritimes et expéditeurs est en léger repli, principalement en raison de la diminution du chiffre d'affaires de la plus importante entreprise du segment, Magetra, alors que le coût des approvisionnements et marchandises incluant la sous-traitance a augmenté. Dans le segment de la manutention, la valeur ajoutée est restée relativement stable. En fait, le recul de la valeur ajoutée enregistré par la Société Industrielle de Renory a été contrebalancé par la progression notée chez CTB Magemon et Terminal E.C.E. Le chiffre d'affaires de la société Industrielle de Renory – qui gère une plate-forme logistique et qui exécute de la manutention portuaire, ferroviaire et routière – a stagné en 2008, alors que ses coûts d'approvisionnement augmentaient. CTB Magemon et Terminal E.C.E. ont vu leur chiffre d'affaires progresser. La valeur ajoutée dans le segment des armateurs a augmenté de quasiment 25 p.c. Ce développement est principalement à mettre au crédit de la société Somef dont les activités se sont nettement développées durant les trois premiers trimestres de 2008 et dont le chiffre d'affaires a progressé de 27 p.c. Somef est chargée des transports et manutentions pour l'approvisionnement des usines liégeoises d'ArcelorMittal. Cependant, la mise à l'arrêt du haut-fourneau 6 de Seraing annoncée fin d'année laisse présager une diminution de l'activité pour 2009. L'activité de transport de produits finis et semi-finis s'est également développée mais dans une moindre mesure. Les manutentions réalisées sur le site de Monsin sont restées stables. L'activité d'emballage de Somef a été plus rentable que l'année précédente, mais son avenir est incertain à la suite des réorganisations au sein du groupe ArcelorMittal à Liège.

La valeur ajoutée du **cluster non maritime** a augmenté de 5,1 p.c., la hausse étant perceptible dans tous les secteurs, sauf le transport terrestre. La hausse dans le commerce a été de même ampleur que dans le cluster non maritime. Les firmes Total Belgium et Intramet Metal Center sont en net recul, mais des sociétés comme Eagle Energy et Terval permettent au secteur de conserver une croissance de la valeur ajoutée. Eagle Energy, appartenant à un groupe dont le siège est au Luxembourg, exerce son activité dans le commerce du charbon, suivant son acheminement depuis la source d'approvisionnement en Russie jusqu'aux clients. Ce groupe réalise également des études logistiques afin de disposer des moyens de transport les plus appropriés. Il possède des installations à Liège pour l'importation du charbon par voie d'eau, son stockage et sa distribution, soit par voie d'eau, soit par route. Le chiffre d'affaires de la société a presque doublé en un an et la marge commerciale a été supérieure à l'année précédente. La valeur ajoutée dans l'industrie a cru de 4,8 p.c. L'industrie de l'énergie a gagné 13,9 p.c. grâce essentiellement à Electrabel. La production de carburant est caractérisée par une valeur ajoutée négative, sous l'influence de Biowanze qui n'avait pas encore d'activité opérationnelle à la clôture de ses comptes annuels⁷⁵. Dans l'industrie de la chimie, la valeur ajoutée est en forte hausse (+80,4 p.c.) grâce essentiellement à la société Prayon. La nette augmentation du prix des matières premières, entre autres l'acide phosphorique de qualité engrais, a dû être répercutée sur le prix de vente, ce qui a entraîné une hausse substantielle du chiffre d'affaires. La firme a connu lors du dernier trimestre un ralentissement brutal des ventes pour la plupart des gammes de produits et l'usine a été mise en arrêt quasi-total les dernières semaines de décembre. Cependant, la gestion rigoureuse des marges a redressé la rentabilité des activités commerciales et l'année s'est donc terminée avec une hausse des marges. Les salaires sur l'année, composante de la valeur ajoutée, sont également en hausse. L'industrie des équipements électroniques est restée stable. ArcelorMittal Belgium est le principal responsable de la forte diminution de la valeur ajoutée dans l'industrie métallurgique⁷⁶. Comme indiqué précédemment, l'industrie métallurgique a été frappée de plein fouet, d'abord par l'augmentation du prix des matières premières et ensuite par la récession économique. Par contre, le segment de la construction est en hausse en 2008. Deux grands acteurs de cette progression sont les Carrières et Fours à Chaux Dumont-Wautier et les Cimenteries CBR. L'augmentation des volumes et des prix de vente du ciment gris sur le marché belge a eu des effets positifs sur le chiffre d'affaires des Cimenteries CBR, au contraire du ciment blanc dont le marché s'est réduit. L'industrie alimentaire est également en hausse grâce à la Raffinerie Tirlemontoise qui, après une année difficile à la suite de l'introduction d'une nouvelle réglementation avec abandon des quotas, a pu adapter son infrastructure administrative et l'outil industriel⁷⁷. La marge d'exploitation a donc fortement augmenté. Le segment des autres industries est en augmentation grâce à la société George et Compagnie, active dans le commerce des ferrailles et qui a connu un excellent premier semestre. La valeur ajoutée du

⁷⁵ L'exercice comptable de Biowanze ne suit pas l'exercice civil, couvrant une partie de l'année 2007 et une partie de l'année 2008.

⁷⁶ La société ArcelorMittal Packaging Belgique a apporté à ArcelorMittal Belgium, avec effet au 1er janvier 2008, son activité "fabrication et commercialisation d'acier pour emballage".

⁷⁷ Les comptes annuels de la société Raffinerie Tirlemontoise couvrent une partie de l'année 2007.

secteur des transports terrestres a peu varié en 2008. Les autres services logistiques sont caractérisés par une croissance de pratiquement 16 p.c., à la suite notamment de l'augmentation du chiffre d'affaires chez Intradef, provenant principalement de la croissance de la facturation des déchets industriels banals et des cotisations communales.

TABLEAU 39 TOP 10 DE LA VALEUR AJOUTÉE DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS EN 2008

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

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

La tête et le deuxième du top 10 de la valeur ajoutée dans le complexe portuaire liégeois ont permuté par rapport à 2007: c'est maintenant Electrabel qui occupe la première place suivi des entreprises ArcelorMittal Belgium et ArcelorMittal Liège Upstream. La firme Prayon a grimpé de trois positions et se retrouve à la quatrième place obligeant Cockerill Maintenance & Ingénierie à reculé d'une position. Les quatre sociétés suivantes étaient déjà dans le classement en 2007 mais dans un ordre différent. Le seul nouvel entrant dans ce top 10 est la Raffinerie Tirlemontoise.

6.3 Emploi

L'emploi direct dans le complexe portuaire liégeois a enregistré une hausse (+1,7 p.c.) pour la deuxième année consécutive; tout comme en 2006 et 2007, il s'est établi à 1,1 p.c. de l'emploi intérieur en Région wallonne. L'emploi total représente toujours 2,7 p.c. de l'emploi wallon. Par rapport à l'emploi en Belgique, ces pourcentages sont restés inchangés, à savoir 0,3 p.c. (emploi direct) et 0,7 p.c. (emploi total).

L'emploi dans le **cluster maritime** du port de Liège est resté stable en 2008. Peu de variations sont à constater au sein des segments. Chez les agents maritimes et expéditeurs, la disparition de la société Elsen R. - Affrètement et Transports a eu logiquement un impact négatif sur l'emploi⁷⁸. Dans la manutention, la création d'emploi chez Terminal E.C.E. et chez CTB Magemon contrebalance la diminution observée à la Société Industrielle Renory. Chez les armateurs, aucune modification significative de l'emploi n'est à signaler. Dans la construction et réparation navale, l'augmentation de l'emploi est à mettre au crédit des entreprises Meuse et Sambre et Nautic and Industrial Service. Enfin, l'emploi de l'autorité portuaire est resté stable en 2008.

Dans le **cluster non maritime**, l'emploi a cru de 1,7 p.c. L'emploi dans les quatre secteurs du cluster a évolué de manière positive. Dans le commerce, l'augmentation de cinq équivalents temps plein s'est répartie sur plusieurs sociétés. Le mouvement le plus important dans le secteur est la diminution de l'emploi chez Dutilleux, dont l'effectif a été réduit de plus de moitié. Dans l'industrie, l'emploi a crû de 1,8 p.c. Le premier créateur d'emploi en valeur absolue est l'industrie de l'énergie avec 80 équivalents temps plein créés. Electrabel et S.P.E. participent à cette hausse. La production de carburant affiche les premiers emplois de la série grâce à la firme Biowanze.

⁷⁸ La société Elsen R. - Affrètement et Transport a été absorbée par la société Solima dont le siège d'exploitation est localisé hors du port.

TABLEAU 40 EMPLOI DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS DE 2003 À 2008
(ETP)

Secteurs	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Importance relative en 2008 (en p.c.)	Variation de 2007 à 2008 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2003 à 2008 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	12.126	11.741	11.607	11.092	11.449	11.639	100,0	+ 1,7	- 0,8
CLUSTER MARITIME	306	313	361	401	418	419	3,6	+ 0,3	+ 6,5
Agents maritimes et expéditeurs	58	72	76	102	112	107	0,9	- 4,2	+ 13,1
Manutention	158	141	163	176	177	179	1,5	+ 1,1	+ 2,5
Armateurs	42	52	72	71	78	78	0,7	+ 0,1	+ 13,2
Construction et réparation navales	11	13	12	12	13	17	0,1	+ 31,9	+ 8,5
Aménagements portuaires et dragage	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
Pêche	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
Commerce portuaire	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
Entreprise portuaire	37	36	37	40	39	39	0,3	+ 0,0	+ 1,1
Secteur public	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
CLUSTER NON MARITIME	11.819	11.428	11.247	10.690	11.031	11.220	96,4	+ 1,7	- 1,0
COMMERCE	557	384	368	376	384	389	3,3	+ 1,3	- 6,9
INDUSTRIE	10.729	10.503	10.184	9.656	9.985	10.162	87,3	+ 1,8	- 1,1
Industrie de l'énergie	1.070	1.062	1.083	1.149	1.209	1.289	11,1	+ 6,6	+ 3,8
Production de carburants	0	0	0	0	0	13	0,1	-	-
Industrie de la chimie	1.040	1.021	1.016	1.004	1.003	1.044	9,0	+ 4,2	+ 0,1
Industrie de l'automobile	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
Industrie des équipements électroniques	98	74	83	92	82	73	0,6	- 10,6	- 5,6
Industrie de la métallurgie	6.618	6.634	6.257	5.765	6.035	6.109	52,5	+ 1,2	- 1,6
Industrie de la construction ...	1.537	1.354	1.369	1.283	1.280	1.252	10,8	- 2,2	- 4,0
Industrie de l'alimentation	162	126	164	148	153	147	1,3	- 3,9	- 1,8
Autres industries	205	232	212	215	223	234	2,0	+ 5,0	+ 2,7
TRANSPORTS TERRESTRES	134	133	124	113	122	125	1,1	+ 3,0	- 1,3
Transport routier	89	94	88	88	99	106	0,9	+ 7,7	+ 3,6
Autres transports terrestres ...	45	39	36	25	23	19	0,2	- 17,4	- 15,8
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	400	408	571	546	540	543	4,7	+ 0,5	+ 6,3
Autres services	400	408	571	546	540	543	4,7	+ 0,5	+ 6,3
Secteur public	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
2. EFFETS INDIRECTS	16.394	16.455	15.311	15.760	16.607	17.399	-	+ 4,8	+ 1,2
CLUSTER MARITIME	609	612	740	768	859	839	-	- 2,3	+ 6,6
CLUSTER NON MARITIME	15.785	15.843	14.571	14.992	15.749	16.560	-	+ 5,2	+ 1,0
TOTAL DE L'EMPLOI	28.519	28.196	26.918	26.852	28.056	29.038	-	+ 3,5	+ 0,4

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

L'emploi dans la chimie a également bien progressé en 2008 du fait essentiellement du développement de la firme Prayon, spécialisée dans les produits phosphatés et fluorés à usage alimentaire et industriel, et dans les fertilisants. Les équipements électroniques par contre ont enregistré une baisse assez sévère de l'emploi, celui-ci diminuant chez Constructions Électroniques + Telecommunications (C.E. + T.). La métallurgie a connu une hausse de l'emploi en 2008 grâce à ArcelorMittal Liège Upstream. En mars 2008, le Haut-fourneau 6 a été redémarré. Ceci a bien évidemment accru l'activité sur le site d'Ougrée, mais en septembre déjà un premier plan de restructuration était lancé, le plan Speed Up, dont l'objectif était la réduction des coûts chez ArcelorMittal Belgium et chez ArcelorMittal Liège Upstream. Ensuite, la crise économique a entraîné une seconde série de mesures, dont l'arrêt du Haut-fourneau 6 et l'arrêt complet des usines en décembre. Parallèlement, un plan de départ volontaire a été lancé dans le groupe afin de réduire les frais généraux, tandis que d'autres mesures à court terme étaient adoptées, comme la suppression des heures supplémentaires et des contrats intérimaires, l'annulation des contrats externes et le chômage économique. La construction a souffert de la dissolution anticipée de la société Pieck Entreprise, et l'alimentation, de la diminution de l'emploi au sein des Sociétés Coopératives Agricoles Réunies des régions herbagères (SCAR). Dans le segment des autres industries, l'emploi a été poussé à la hausse par Valdunes Benelux, et dans le transport terrestre, par Cuypers Logistics. Enfin, dans les autres services logistiques, il est resté relativement stable (+0,5 p.c.).

TABLEAU 41 TOP 10 DE L'EMPLOI DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS EN 2008

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

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

En 2008, le top 10 de l'emploi dans le complexe portuaire liégeois a subi quelques modifications par rapport à 2007, mais pour la seconde moitié du classement uniquement. En effet, les cinq premières entreprises ont conservé leur place. Toutes les sociétés du top 5 font partie de l'industrie et trois d'entre elles appartiennent à la métallurgie. Les Cimenteries CBR sont remontées de quatre places. Cofely Services et Intradel ont fait leur entrée dans le classement.

6.4 Investissement

Les investissements du complexe portuaire liégeois ont augmenté de 27,7 p.c. (+24,3 p.c. en volume), dépassant la barre des 400 millions d'euros et atteignant ainsi un nouveau record.

Dans le **cluster maritime**, les investissements ont augmenté de 4,4 millions d'euros. Ce sont les segments des agents maritimes et expéditeurs, de la manutention et de l'entreprise portuaire qui sont les moteurs de cette croissance. Chez les agents maritimes et expéditeurs, Magetra a investi dans du mobilier et du matériel roulant, dont quarante semi-remorques, quatre véhicules de société, un tracteur Mercedes et des caisses mobiles. Dans la manutention, CTB Magemon a acquis du matériel roulant (pelles, chargeurs, tracteurs, bennes) et du matériel informatique et elle a en outre supporté des frais d'aménagement de site. Terminal E.C.E. a acquis du matériel. L'autorité portuaire liégeoise a multiplié par neuf ses investissements. Pour rappel, un des grands projets est Liège Trilogiport, dont le premier coup de pelle a été donné en 2008.

TABLEAU 42 INVESTISSEMENT DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS DE 2003 À 2008

(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Importance relative en 2008 (en p.c.)	Variation de 2007 à 2008 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2003 à 2008 (en p.c.)
CLUSTER MARITIME	4,5	5,3	3,5	5,5	5,1	9,5	2,2	+ 86,0	+ 15,9
Agents maritimes et expéditeurs	0,9	1,5	0,4	0,5	1,0	2,9	0,7	+ 188,0	+ 27,2
Manutention	3,1	3,3	2,6	4,1	3,0	4,8	1,1	+ 57,3	+ 8,8
Armateurs	0,2	0,3	0,1	0,1	0,8	0,7	0,2	- 2,0	+ 36,7
Construction et réparation navales	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	- 42,0	- 4,1
Aménagements portuaires et dragage	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Pêche	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Commerce portuaire	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Entreprise portuaire	0,3	0,1	0,3	0,7	0,1	0,9	0,2	+ 536,8	+ 27,8
Secteur public	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
CLUSTER NON MARITIME ...	115,1	136,5	136,8	153,1	337,5	428,2	97,8	+ 26,9	+ 30,0
COMMERCE	4,8	2,4	5,0	3,3	6,6	4,0	0,9	- 39,8	- 3,9
INDUSTRIE	96,3	124,2	123,8	137,6	271,6	318,5	72,8	+ 17,3	+ 27,0
Industrie de l'énergie	7,8	11,2	19,9	36,7	55,5	42,3	9,7	- 23,8	+ 40,3
Production de carburants	0,0	0,0	0,0	11,8	91,1	142,8	32,6	+ 56,6	-
Industrie de la chimie	24,0	14,1	29,4	21,1	28,3	41,1	9,4	+ 45,2	+ 11,4
Industrie de l'automobile	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Industrie des équipements électroniques	0,1	0,2	0,6	0,9	0,6	0,5	0,1	- 10,2	+ 32,0
Industrie de la métallurgie	37,2	75,8	43,5	29,9	63,2	60,2	13,8	- 4,8	+ 10,1
Industrie de la construction	21,4	17,8	24,5	28,3	24,2	23,6	5,4	- 2,5	+ 2,0
Industrie de l'alimentation	4,1	2,8	2,9	3,4	4,7	4,6	1,1	- 1,4	+ 2,3
Autres industries	1,7	2,5	3,1	5,5	3,9	3,4	0,8	- 13,1	+ 15,5
TRANSPORTS TERRESTRES	5,2	2,1	1,7	1,3	1,4	3,3	0,8	+ 129,2	- 8,8
Transport routier	3,6	0,6	0,4	0,4	0,7	2,5	0,6	+ 262,1	- 7,4
Autres transports terrestres	1,6	1,5	1,3	0,9	0,8	0,8	0,2	+ 10,7	- 12,2
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	8,8	7,8	6,1	10,9	57,9	102,4	23,4	+ 76,9	+ 63,4
Autres services	8,8	7,8	6,1	10,9	57,9	102,4	23,4	+ 76,9	+ 63,4
Secteur public	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
INVESTISSEMENT DIRECT ...	119,7	141,8	140,2	158,6	342,6	437,6	100,0	+ 27,7	+ 29,6

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

Les investissements ont augmenté de 26,9 p.c. dans le **cluster non maritime**. Le seul secteur à avoir une croissance négative est celui du commerce. Cette diminution trouve son origine dans une contraction des investissements chez plusieurs gros investisseurs. Les investissements dans le secteur de l'industrie ont augmenté de 17,3 p.c. et ont largement dépassé la barre des 300 millions d'euros. Dans l'énergie, Electrabel reste le principal investisseur même si ses investissements ont diminué par rapport à 2007 (projet de modernisation et rénovation sur la centrale d'Awirs et de Tihange⁷⁹).

⁷⁹ Voir Mathys C. (juillet 2009), *Importance économique des ports belges: Ports maritimes flamands, complexe portuaire liégeois et port de Bruxelles - Rapport 2007*, NBB, Working Paper No. 172.

Dans la production de carburant, les investissements ont connu une hausse spectaculaire, avec la construction de Biowanze. Pour rappel, Biowanze est une unité de fabrication de bioéthanol à partir de froment et de betteraves, équipée d'une chaudière biomasse. Le total des investissements, étalés sur trois ans (2006-2008), s'est élevé à 250 millions d'euros. Les investissements sont aussi en nette hausse dans l'industrie chimique. Le plus gros investisseur du segment est Prayon. Son projet Sulfine prévoit l'ouverture d'une nouvelle usine de fabrication d'acide sulfurique sur le site d'Engis. D'une capacité de 1.000 tonnes par jour, cette unité de production est destinée à couvrir les besoins de Prayon, le surplus pouvant être vendu sur le marché. Les investissements dans l'industrie métallurgique sont restés relativement constants en 2008 et sont principalement le fait du groupe ArcelorMittal. À noter toutefois que la firme CMI a multiplié par quatre ses investissements en immobilisations corporelles, notamment en acquérant un immeuble et en effectuant des aménagements au siège de la société. Les investissements dans la construction et l'alimentation ont peu varié. Dans l'alimentation, la Raffinerie Tirlémontoise a notamment, à la suite de la construction de l'usine de Biowanze, déplacé un pont à peser, adapté le lieu de stockage des pierres à chaux, du coke et des écumes, et modifié le rejet des condensats à la rivière. Dans les autres industries, le principal investisseur reste Valdunes Benelux qui a parachevé en 2008 l'implantation d'une nouvelle unité intégrée d'usinage et a réorganisé complètement son flux de production. Les investissements routiers ont fortement progressé en 2008 grâce essentiellement à la société Cuypers Logistics (aménagement du site de Flémalle et achat des machines, d'outillage et de matériel roulant). Les investissements dans les autres services logistiques sont toujours particulièrement élevés, augmentant de 76,9 p.c. par rapport à 2007. Il s'agit essentiellement de la construction par Intradel d'une nouvelle unité de valorisation énergétique des déchets résiduels (mise en service industrielle prévue à la mi-2009).

TABLEAU 43 TOP 10 DE L'INVESTISSEMENT DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS EN 2008

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

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

Le trio de tête du top 10 des investissements du complexe portuaire liégeois est resté identique à celui de 2007. La société Prayon, quatrième, a dépassé les entreprises du groupe ArcelorMittal et les Carrières et Fours à Chaux Dumont-Wautier ont grimpé de deux positions. Les sociétés ArcelorMittal Ringmill et Imerys Minéraux Belgique font leur entrée dans le classement.

7 LE PORT DE BRUXELLES

7.1 Évolutions

L'année 2008 a été historique pour le Port de Bruxelles. Le trafic par voie d'eau a augmenté de 13 p.c. par rapport à 2007, pour atteindre le chiffre record de 4,9 millions de tonnes de trafic propre. Les importations représentent quasiment 78 p.c. du trafic.

Les matériaux de construction restent la première catégorie de marchandises transbordées. Ils sont en augmentation de 22 p.c. par rapport à 2007 et constituent plus de la moitié du trafic. Les produits pétroliers comptent pour un peu moins d'un quart et sont en hausse de 12 p.c. Loin derrière, on retrouve les produits agricoles (7 p.c. du trafic), les denrées alimentaires (4 p.c.), les minerais et ferrailles, les conteneurs, les produits métallurgiques, etc.

Bien que le terminal à conteneurs de l'avant-port (Brussels Container Terminal) ait souffert en 2008 d'une baisse des importations d'acier sud-coréen et d'une diminution des exportations de farine vers l'Asie du Sud-Est et de ferraille vers l'Inde, le trafic conteneurisé, exprimé en équivalent vingt pieds, est toujours en croissance en 2008 (+5 p.c.).

Si on examine les volumes de marchandises par pays d'origine et de destination, les Pays-Bas occupent la première position avec 54 p.c. du trafic par voie d'eau. Viennent ensuite la Belgique (31 p.c.), l'Allemagne (11 p.c.) et la France (3 p.c.).

Au niveau des infrastructures, les travaux de dépollution du site de l'ancienne cokerie de Marly (SA Carcoke) ont commencé en 2008. Après sa faillite au milieu des années 90, cette société, installée depuis 1929, a laissé un sous-sol pollué notamment par des goudrons, du benzène, des hydrocarbures polycycliques aromatiques, des métaux lourds, du cyanure, ou encore des phénols. La Région bruxelloise est devenue propriétaire du site pour un euro symbolique. L'assainissement de ce terrain de 12 ha a été confié au secteur privé, l'association momentanée Katoen Natie - Jan De Nul - Envison se voyant chargée des travaux qui auront nécessité le traitement de quelque 200.000 tonnes de terres excavées, transportées par voie d'eau jusqu'à un centre de traitement thermique dans la région d'Anvers. Les travaux d'assainissement du sol ont été officiellement terminés fin avril 2010. L'association momentanée projette la construction sur le terrain d'un centre logistique multimodal comprenant des entrepôts d'une superficie de 65.000 m² reliés à la voie d'eau.

En collaboration avec l'Observatoire bruxellois de l'Emploi et le Port de Bruxelles⁸⁰, le périmètre du port de Bruxelles a été revu pour le présent rapport. Certains petits secteurs précédemment repris dans notre étude n'ayant en fait plus de lien économique avec le Port, ils ont été écartés de notre échantillon. La méthodologie générale reste cependant toujours d'application et les critères de sélection des entreprises sont identiques à ceux utilisés pour les autres ports. Comme d'autre part, cette année encore, quelques sociétés sont sorties du champ d'application de notre étude du fait de changements de codes d'activité souvent induits par des fusions avec d'autres sociétés ou des reprises de branches d'activité, les séries de la valeur ajoutée et de l'emploi dans le Port de Bruxelles sont sensiblement modifiées par rapport à la publication de l'année dernière et ne sont donc pas comparables.

7.2 Valeur ajoutée

La valeur ajoutée directe du port de Bruxelles a augmenté de 1,1 p.c. en 2008 et a dépassé la barre des 600 millions d'euros. La part de la valeur ajoutée directe dans le PIB de la Région de Bruxelles Capitale s'est élevée à 0,9 p.c., soit 0,1 p.c. de moins que l'année précédente. Par contre, la valeur ajoutée totale, somme des effets directs et indirects, est restée stable, à 1,9 p.c. Exprimées en pourcentage du PIB national, les valeurs ajoutées directe et totale n'ont guère varié, s'établissant respectivement à 0,2 et 0,3 p.c.

⁸⁰ L'Observatoire bruxellois de l'Emploi et le Port de Bruxelles réalisent actuellement une mise à jour de l'étude sur le poids socio-économique des entreprises implantées sur le site du Port de Bruxelles.

TABLEAU 44 VALEUR AJOUTÉE DANS LE PORT DE BRUXELLES DE 2003 À 2008

(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Importance relative en 2008 (en p.c.)	Variation de 2007 à 2008 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2003 à 2008 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	471,4	513,5	600,4	574,8	597,6	604,0	100,0	+ 1,1	+ 5,1
CLUSTER MARITIME	20,9	21,4	11,3	21,0	26,4	21,1	3,5	- 20,0	+ 0,3
Agents maritimes et expéditeurs	10,2	7,4	9,7	9,9	9,8	11,6	1,9	+ 17,7	+ 2,6
Manutention	7,3	7,6	6,5	7,4	11,0	10,1	1,7	- 8,2	+ 6,7
Armateurs	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1	0,2	-	-
Construction et réparation navales	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	- 25,7	-
Aménagements portuaires et dragage	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Pêche	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Commerce portuaire	2,2	2,6	0,8	0,7	0,6	0,6	0,1	+ 13,2	- 22,2
Entreprise portuaire	1,2	3,8	-5,7	2,9	4,9	-2,3	-0,4	-	-
Secteur public	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
CLUSTER NON MARITIME ...	450,5	492,1	589,2	553,8	571,2	582,8	96,5	+ 2,0	+ 5,3
COMMERCE	208,2	231,4	294,8	256,0	264,6	255,0	42,2	- 3,6	+ 4,1
INDUSTRIE	193,2	197,7	208,2	197,8	205,5	162,1	26,8	- 21,1	- 3,5
Industrie de l'énergie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Production de carburants	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Industrie de la chimie	121,3	140,1	141,4	127,4	138,1	85,8	14,2	- 37,9	- 6,7
Industrie de l'automobile	11,9	10,6	13,1	16,5	17,1	18,2	3,0	+ 6,8	+ 9,0
Industrie des équipements électroniques	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Industrie de la métallurgie	0,9	0,7	1,0	0,8	1,1	1,0	0,2	- 10,0	+ 2,0
Industrie de la construction ..	34,2	28,8	29,6	33,9	35,6	35,2	5,8	- 1,0	+ 0,6
Industrie de l'alimentation	20,0	13,8	19,4	14,9	8,8	15,3	2,5	+ 75,1	- 5,2
Autres industries	5,0	3,6	3,6	4,3	4,9	6,5	1,1	+ 32,5	+ 5,7
TRANSPORTS TERRESTRES	25,4	23,9	22,0	22,2	23,4	20,8	3,5	- 10,9	- 3,9
Transport routier	24,8	23,2	21,3	21,6	22,8	20,4	3,4	- 10,6	- 3,8
Autres transports terrestres...	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6	0,5	0,1	- 19,2	- 7,2
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	23,7	39,2	64,1	77,8	77,7	144,9	24,0	+ 86,5	+ 43,6
Autres services	19,9	35,3	60,2	73,7	73,4	141,2	23,4	+ 92,4	+ 48,0
Secteur public	3,8	3,9	3,9	4,1	4,3	3,7	0,6	- 14,5	- 0,6
2. EFFETS INDIRECTS	459,4	487,9	561,5	544,2	569,7	599,8	-	+ 5,3	+ 5,5
CLUSTER MARITIME	36,4	34,1	25,8	39,4	55,8	39,3	-	- 29,5	+ 1,6
CLUSTER NON MARITIME ...	423,0	453,8	535,6	504,8	513,9	560,4	-	+ 9,1	+ 5,8
TOTAL DE LA VALEUR AJOUTÉE	930,8	1.001,4	1.161,9	1.119,0	1.167,3	1.203,7	-	+ 3,1	+ 5,3

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

La valeur ajoutée du **cluster maritime** a fortement diminué (-20 p.c.). Dans ce cluster, le segment des agents maritimes et expéditeurs a au contraire connu une progression de 17,7 p.c. grâce entre autres aux entreprises Reibel et Pavan, dont les résultats d'exploitation et les frais de personnel sont en hausse. Reibel fait partie d'un réseau mondial d'agents et de correspondants qui organisent le transport et la logistique de marchandises. Pavan est une société d'expédition spécialisée dans le commerce international et les formalités douanières. Dans la manutention, la valeur ajoutée se tasse légèrement du fait de la baisse de l'activité et du chiffre d'affaires chez TRW; celle-ci expliquant ce repli par l'absence d'amélioration des services des entreprises ferroviaires. Pour la première fois cette année des chiffres apparaissent dans le segment des armateurs. On y retrouve la société Hanze Carisbrooke Shipping qui est une filiale du groupe néerlandais Hanzevast et qui a été créée pour exploiter, affréter et louer deux bateaux, le "Eileen-C" et le "Lisa-C", à usages multiples dont la capacité atteint 4.900 tonnes de port en lourd et qui sont destinés au trafic côtier. Les segments de la construction et réparation navales et du commerce portuaire restent stables. L'entreprise portuaire plonge par contre dans le rouge et enregistre même une valeur ajoutée négative, en raison de la forte croissance de la rubrique comptable "services et biens divers", à la suite de la réalisation de travaux de dragage et d'assainissement du site de Carcoke⁸¹.

Dans le **cluster non maritime**, la valeur ajoutée a progressé de 2 p.c. Les secteurs du commerce, de l'industrie et des transports terrestres sont en recul, alors que les autres services logistiques sont en net progrès. Le recul dans le commerce s'explique principalement par la chute du résultat d'exploitation de Belgian Shell, causée entre autres par une contraction des marges de vente. L'année 2008 a été marquée par de fortes variations des prix énergétiques, avec un cours du baril de pétrole très élevé les huit premiers mois et un effondrement ensuite, pour terminer fin décembre à moins du tiers du prix maximum de l'année. La valeur ajoutée de Total Belgium est également en repli. La valeur ajoutée dans l'industrie est en baisse de 21,1 p.c. Le recul a été vif dans la chimie, notamment à cause de la réduction des marges d'exploitation de Solvay. Les secteurs chimiques et plastiques de cette entreprise ont dû supporter une hausse importante et continue du coût de l'énergie et des matières premières, qui a réduit la marge brute et qui a été partiellement compensée par des hausses de prix de vente. De plus, la demande dans le secteur plastique s'est fortement contractée durant le quatrième trimestre. La demande dans le secteur chimique a diminué les deux derniers mois de l'année. La valeur ajoutée dans le secteur automobile est en progrès grâce à Inergy Automotive Systems Research, dont les frais de personnel ont augmenté. Cette entreprise est le résultat d'une joint-venture entre le groupe Solvay et Plastic Omnium, leader mondial pour les réservoirs à essence en plastique pour l'industrie automobile. La valeur ajoutée dans la métallurgie et la construction s'est très légèrement tassée en 2008. Dans l'industrie alimentaire, après une chute en 2007, la valeur ajoutée est revenue à un niveau proche de 2006. La firme Ceres est parvenue à redresser la rentabilité de ses exportations, notamment par une augmentation conséquente du prix de vente moyen. Le prix d'achat du blé a également augmenté et les volumes à l'exportation ont baissé. Soucieuse de conserver la rentabilité de ses activités, les ventes sur le marché intérieur ont diminué. Le marché de l'amidonnerie a pratiquement disparu et les ventes intergroupe sont en repli. Les autres industries ont profité des résultats favorables de la firme George et Cie et de la bonne tenue du commerce de la ferraille au cours des trois premiers trimestres de l'année. Les transports terrestres sont en baisse, notamment du fait du résultat négatif de Sita Recycling Center qui a pâti de la baisse du prix des matières premières et la diminution du volume des déchets. Le rebond de la valeur ajoutée dans les autres services logistiques s'explique surtout par la mise en fonction de la station d'épuration Aquiris et l'apparition d'un chiffre d'affaires dans ses comptes annuels.

Les deux premières places du top 10 de la valeur ajoutée du Port de Bruxelles sont toujours occupées par Belgian Shell et Solvay. Aquiris occupe désormais la troisième place et force Ineos Services Belgium à descendre d'une position. Total Belgium entre dans le classement et occupe directement la cinquième place. La suite du top 10 est constituée d'entreprises déjà présentes en 2007, mais dans un ordre différent⁸².

⁸¹ Pour rappel, les subventions d'exploitation ainsi que les subsides en capital ne sont pas inclus dans la valeur ajoutée. De même, la reprise de provision pour risques et charges sensée alléger le poids de ces travaux sur le résultat est neutralisée dans le calcul de la valeur ajoutée.

⁸² Les sociétés Henkel Belgium et CEI-De Meyer, présentes dans le top 10 de la valeur ajoutée du Port de Bruxelles 2007, ne font plus partie de l'échantillon. La première, parce que le site qu'elle occupe n'est plus repris dans la zone portuaire bruxelloise et qu'elle n'a aucun lien avec le Port. La seconde, parce qu'à la suite de la reprise d'une autre société, son activité principale a changé et son code d'activité a été modifié, l'excluant du champ de l'étude.

TABLEAU 45 TOP 10 DE LA VALEUR AJOUTÉE DANS LE PORT DE BRUXELLES EN 2008

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	BELGIAN SHELL	Commerce
2	SOLVAY	Industrie de la chimie
3	AQUIRIS	Autres services
4	INEOS SERVICES BELGIUM	Autres services
5	TOTAL BELGIUM	Commerce
6	SPIE BELGIUM	Industrie de la construction
7	INERGY AUTOMOTIVE SYSTEMS RESEARCH	Industrie de l'automobile
8	SOLVIN	Commerce
9	BRUXELLES ENERGIE	Autres services
10	INEOS SALES BELGIUM	Commerce

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

7.3 Emploi⁸³

L'emploi dans le port de Bruxelles est resté stable en 2008 par rapport à 2007. En 2008, l'emploi direct et total a représenté respectivement 0,8 et 1,8 p.c. de l'emploi de la Région bruxelloise. La part dans l'emploi intérieur belge est restée inchangée et s'est établie à 0,1 p.c. pour les effets directs et à 0,3 p.c. tous effets confondus.

L'emploi dans le **cluster maritime** du port de Bruxelles a légèrement augmenté en 2008 (+1,9 p.c.). Le segment des agents maritimes et expéditeurs est en hausse, grâce essentiellement à l'entreprise Reibel. Dans la manutention, l'augmentation de l'emploi chez TRW a poussé le segment vers le haut. Les effets de la crise se faisant déjà sentir au quatrième trimestre 2008 par une forte chute des transports intermodaux, TRW a décidé de transférer ses activités de transport combiné à Anvers, afin de réaliser des synergies opérationnelles et commerciales avec l'entreprise IFB. Dans les segments de la construction et réparation navales, du commerce portuaire et de l'entreprise portuaire, un équivalent temps plein a chaque fois été perdu.

Dans le **cluster non maritime**, l'emploi a diminué de 0,2 p.c. Les secteurs du commerce et des autres services logistiques sont en progression, alors que les transports terrestres et l'industrie sont en repli. Le commerce a notamment profité de l'excellente année de la société Van Lier, spécialisée dans le commerce de fruits et légumes. Les ventes et prestations de la firme Havelange ont progressé de 38 p.c. en 2008. Cette firme est fournisseur de machines et accessoires pour le stockage et la manutention, et gestionnaire de stock européen de TCM. Le recul de l'emploi chez Solvay et Peptisynthia s'est répercuté sur le total du segment de la chimie. Par le passé, Peptisynthia fabriquait, dans le cadre d'un contrat à façon, de l'eptifibotide pour le groupe Solvay. Or Solvay a perdu fin 2007 son client principal dans ce domaine. L'année 2008 a donc été marquée, pour Peptisynthia, par la réorganisation d'une activité quasi mono-client/mono-produit vers une activité multi-clients/multi-produits. L'entreprise Inergy Automotive Systems Research est responsable de la progression de l'emploi dans le segment automobile. La métallurgie reste assez stable, alors que la construction pâtit du changement de siège social de l'entreprise Biltereyst. La diminution de l'emploi dans l'industrie alimentaire reflète la réduction de l'effectif chez Ceres. Pour rappel, les volumes traités par l'entreprise en 2008 ont été moindres que ceux de 2007. L'évolution dans les autres transports terrestres a été fortement influencée par les difficultés de l'entreprise RET⁸⁴. Sita Recycling Services, Aquiris et Artelis sont à l'origine de la croissance de l'emploi dans le segment des autres services logistiques. En 2008, Artelis a décidé de privilégier ses activités de prestation de services et d'y subordonner le développement d'équipements à usage unique⁸⁵. Artelis a doublé son contrat avec GSK Biologicals et a conclu de nouveaux contrats avec Cardio 3 Biosciences et l'UCL.

⁸³ Pour les chiffres de l'emploi, outre les informations en provenance des comptes annuels, sont également utilisés les résultats des enquêtes réalisées par l'Observatoire bruxellois du marché du travail et des qualifications dans le cadre de l'étude *Poids socio-économique des entreprises implantées sur le site du port de Bruxelles* (2010), comme pour certaines sociétés multi-régionales.

⁸⁴ L'entreprise RET n'a pas déposé de comptes annuels en 2008 et a été déclarée en faillite en 2009.

⁸⁵ Artelis comporte également un département CDO (Contract Development Organisation) dont la mission est, d'une part, de développer des cultures cellulaires et des techniques de production virale et, d'autre part, de proposer des contrats de service en relation avec les bioréacteurs à haute densité et les diverses techniques de culture.

TABLEAU 46 EMPLOI DANS LE PORT DE BRUXELLES DE 2003 À 2008
(ETP)

Secteurs	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Importance relative en 2008 (en p.c.)	Variation de 2007 à 2008 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2003 à 2008 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	4.488	4.448	4.734	4.503	4.577	4.576	100,0	- 0,0	+ 0,4
CLUSTER MARITIME	462	428	416	437	457	466	10,2	+ 1,9	+ 0,2
Agents maritimes et expéditeurs	180	152	166	166	162	165	3,6	+ 1,7	- 1,7
Manutention	139	137	131	137	163	171	3,7	+ 4,9	+ 4,2
Armateurs	3	0	0	0	0	0	0,0	-	- 100,0
Construction et réparation navales	0	0	0	3	3	2	0,0	- 41,9	-
Aménagements portuaires et dragage	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
Pêche	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
Commerce portuaire	22	22	6	6	6	5	0,1	- 11,5	- 24,3
Entreprise portuaire	118	117	114	124	123	122	2,7	- 0,2	+ 0,7
Secteur public	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
CLUSTER NON MARITIME	4.026	4.021	4.318	4.066	4.120	4.110	89,8	- 0,2	+ 0,4
COMMERCE	1.211	1.192	1.407	1.391	1.347	1.375	30,1	+ 2,1	+ 2,6
INDUSTRIE	2.008	1.902	1.819	1.654	1.681	1.642	35,9	- 2,3	- 3,9
Industrie de l'énergie	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
Production de carburants	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
Industrie de la chimie	1.141	1.078	996	802	815	785	17,2	- 3,7	- 7,2
Industrie de l'automobile	35	39	44	47	50	56	1,2	+ 10,3	+ 9,7
Industrie des équipements électroniques	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
Industrie de la métallurgie	18	17	17	17	17	18	0,4	+ 6,3	- 0,6
Industrie de la construction ...	553	513	524	553	580	573	12,5	- 1,3	+ 0,7
Industrie de l'alimentation	189	207	186	182	162	150	3,3	- 7,5	- 4,5
Autres industries	72	48	52	53	57	61	1,3	+ 7,7	- 3,2
TRANSPORTS TERRESTRES	473	393	358	342	368	360	7,9	- 2,3	- 5,3
Transport routier	460	377	341	328	357	350	7,7	- 1,8	- 5,3
Autres transports terrestres ...	13	16	17	14	12	10	0,2	- 17,2	- 6,2
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	333	534	734	679	724	733	16,0	+ 1,3	+ 17,1
Autres services	233	434	634	579	624	651	14,2	+ 4,3	+ 22,8
Secteur public	100	100	100	100	100	82	1,8	- 18,0	- 3,9
2. EFFETS INDIRECTS	6.152	6.306	6.736	5.944	6.152	6.353	-	+ 3,3	+ 0,6
CLUSTER MARITIME	877	716	795	743	845	846	-	+ 0,1	- 0,7
CLUSTER NON MARITIME	5.275	5.590	5.942	5.201	5.308	5.507	-	+ 3,8	+ 0,9
TOTAL DE L'EMPLOI	10.639	10.754	11.471	10.447	10.730	10.928	-	+ 1,9	+ 0,5

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

TABLEAU 47 TOP 10 DE L'EMPLOI DANS LE PORT DE BRUXELLES EN 2008

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	SOLVAY	Industrie de la chimie
2	SPIE BELGIUM	Industrie de la construction
3	INEOS SERVICES BELGIUM	Autres services
4	SCANIA BELGIUM	Commerce
5	CERES	Industrie de l'alimentation
6	ZIEGLER	Transport routier
7	LE PORT DE BRUXELLES	Entreprise portuaire
8	SITA RECYCLING SERVICES	Autres services
9	PEPTISYNTHA	Industrie de la chimie
10	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public

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

Plusieurs gros employeurs sont sortis du top 10 de l'emploi dans le port de Bruxelles, du fait de leur disparition de l'échantillon des sociétés reprises dans l'étude⁸⁶. Il est donc difficile de faire une comparaison avec le classement de 2007. Les secteurs d'activités auxquels appartiennent les entreprises sont très diversifiés: industrie de la chimie, secteur public, autres services, commerce, etc.

7.4 Investissement

Après une année 2007 particulièrement morose, les investissements du port de Bruxelles se sont légèrement redressés. Il ont augmenté de 14 millions d'euros pour s'établir à 75 millions d'euros, soit une progression de 23,1 p.c. (+19,8 p.c. en volume).

Dans le **cluster maritime**, les investissements ont fortement crû, grâce essentiellement au segment de l'entreprise portuaire et de la manutention. L'autorité portuaire a enregistré un important accroissement de ses actifs, au poste des immobilisations corporelles. Le Port porte en effet à son actif les travaux sur le site Carcoke qui sont à sa charge, au fur et à mesure de l'avancement du chantier. Tout est comptabilisé d'abord dans les immobilisations en cours, ensuite dans les terrains et constructions à la fin des travaux. Ces actifs seront par la suite amortis sur la durée restante de la mise à disposition du site par la Région⁸⁷. En 2008, ce poste de l'actif se montait à 11,6 millions d'euros. Dans la manutention, c'est la société TRW qui est le principal investisseur, suivi par le BILC (Brussels International Logistic Center). Dans le segment des agents maritimes et expéditeurs, le premier investisseur reste l'entreprise Reibel. Le cluster maritime représente pratiquement un quart de l'investissement sur la zone portuaire bruxelloise.

Les investissements du **cluster non maritime** ont augmenté de 4,6 p.c. Dans le commerce, ils ont progressé d'un peu moins de 20 p.c. Parmi les principaux investisseurs, on retrouve la société van Waasdijk, spécialisée dans le commerce de machines et d'outils et qui a investi dans un nouveau bâtiment, et la firme Havelange qui a acquis de nouvelles machines destinées au parc de location. Les investissements ont stagné dans l'industrie. Dans l'industrie chimique, ils sont majoritairement l'œuvre du groupe Solvay. La diminution dans l'industrie automobile est à imputer à Inergy Automotive Systems Research. Dans l'industrie de la construction, le principal investisseur reste Grond- en Afbraakwerken G. en A. De Meuter. Malgré un net recul, les investissements dans l'industrie alimentaire restent pour l'essentiel l'œuvre de la société Ceres. L'augmentation des investissements dans le segment des autres industries est principalement imputable à l'entreprise George et Cie qui a poursuivi l'amélioration de l'outil de production par des acquisitions et des gros entretiens, afin d'augmenter la productivité. Dans les transports terrestres, les investissements ont crû de presque 140 p.c., grâce notamment à Sita Recycling Center qui a investi dans une nouvelle ligne de tri. Cette société représente plus de la moitié des investissements du segment.

⁸⁶ Les sociétés Henkel Belgium, CEI-De Meyer, Imtech Projects, Imtech Maintenance, G4S Courier Services (Belgium) ne font plus partie de l'étude à la suite de la révision du périmètre du Port de Bruxelles.

⁸⁷ La charge d'amortissement sera alors compensée annuellement par la prise en résultat du subside alloué par la Région et les recettes propres du site.

TABLEAU 48 INVESTISSEMENT DANS LE PORT DE BRUXELLES DE 2003 À 2008

(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Importance relative en 2008 (en p.c.)	Variation de 2007 à 2008 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2003 à 2008 (en p.c.)
CLUSTER MARITIME	8,0	7,4	6,1	5,7	7,0	18,6	24,8	+ 165,8	+ 18,5
Agents maritimes et expéditeurs	2,1	1,0	1,2	0,8	0,6	0,9	1,2	+ 49,4	- 15,6
Manutention	2,9	3,3	0,4	0,8	0,8	1,9	2,5	+ 136,0	- 8,3
Armateurs	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	-	-
Construction et réparation navales	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Aménagements portuaires et dragage	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Pêche	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Commerce portuaire	0,1	1,5	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	- 93,9	- 48,2
Entreprise portuaire	2,9	1,7	4,5	3,8	5,5	15,8	21,1	+ 185,4	+ 40,7
Secteur public	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
CLUSTER NON MARITIME ...	98,5	121,9	72,2	88,8	54,0	56,4	75,2	+ 4,6	- 10,5
COMMERCE	16,9	13,3	23,9	28,8	18,4	22,0	29,3	+ 19,7	+ 5,5
INDUSTRIE	35,3	16,7	17,0	16,5	14,1	14,1	18,8	- 0,2	- 16,8
Industrie de l'énergie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Production de carburants	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Industrie de la chimie	17,6	6,4	6,8	6,1	6,1	8,5	11,3	+ 38,3	- 13,6
Industrie de l'automobile	0,6	0,8	2,3	3,1	2,5	0,4	0,6	- 82,3	- 5,9
Industrie des équipements électroniques	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Industrie de la métallurgie	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	+ 61,8	+ 21,4
Industrie de la construction	3,9	2,0	2,7	2,7	3,6	3,3	4,4	- 8,9	- 3,3
Industrie de l'alimentation	11,7	6,9	4,1	3,6	1,2	0,7	0,9	- 43,5	- 43,1
Autres industries	1,4	0,5	1,0	0,9	0,5	1,0	1,3	+ 85,0	- 6,8
TRANSPORTS TERRESTRES	2,3	1,9	2,4	1,3	1,9	4,6	6,1	+ 139,4	+ 14,6
Transport routier	2,3	1,9	2,3	1,3	1,9	4,6	6,1	+ 139,9	+ 14,9
Autres transports terrestres	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	- 92,5	- 60,2
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	44,0	90,0	28,9	42,3	19,6	15,8	21,0	- 19,4	- 18,6
Autres services	44,0	90,0	28,9	42,3	19,6	15,8	21,0	- 19,4	- 18,6
Secteur public	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
INVESTISSEMENT DIRECT....	106,4	129,3	78,3	94,5	61,0	75,0	100,0	+ 23,1	- 6,8

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

Dans les autres services logistiques, les investissements sont en repli, du fait notamment de leur ralentissement chez Aquiris. Dans le courant du premier semestre 2008, cette société a poursuivi les travaux de mises au point et de correction des défauts apparus lors de la mise en eau de la station. Les entreprises Loxam et Petit Forestier Belgique sont également de gros investisseurs du segment des autres services.

TABLEAU 49 TOP 10 DE L'INVESTISSEMENT DANS LE PORT DE BRUXELLES EN 2008

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	LE PORT DE BRUXELLES	Entreprise portuaire
2	SOLVAY	Industrie de la chimie
3	HAVELANGE	Commerce
4	AQUIRIS	Autres services
5	LOXAM	Autres services
6	VAN WAASDIJK	Commerce
7	SITA RECYCLING CENTER	Transport routier
8	PETIT FORESTIER BELGIQUE	Autres services
9	BELGIAN SHELL	Commerce
10	LUKOIL BELGIUM	Commerce

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

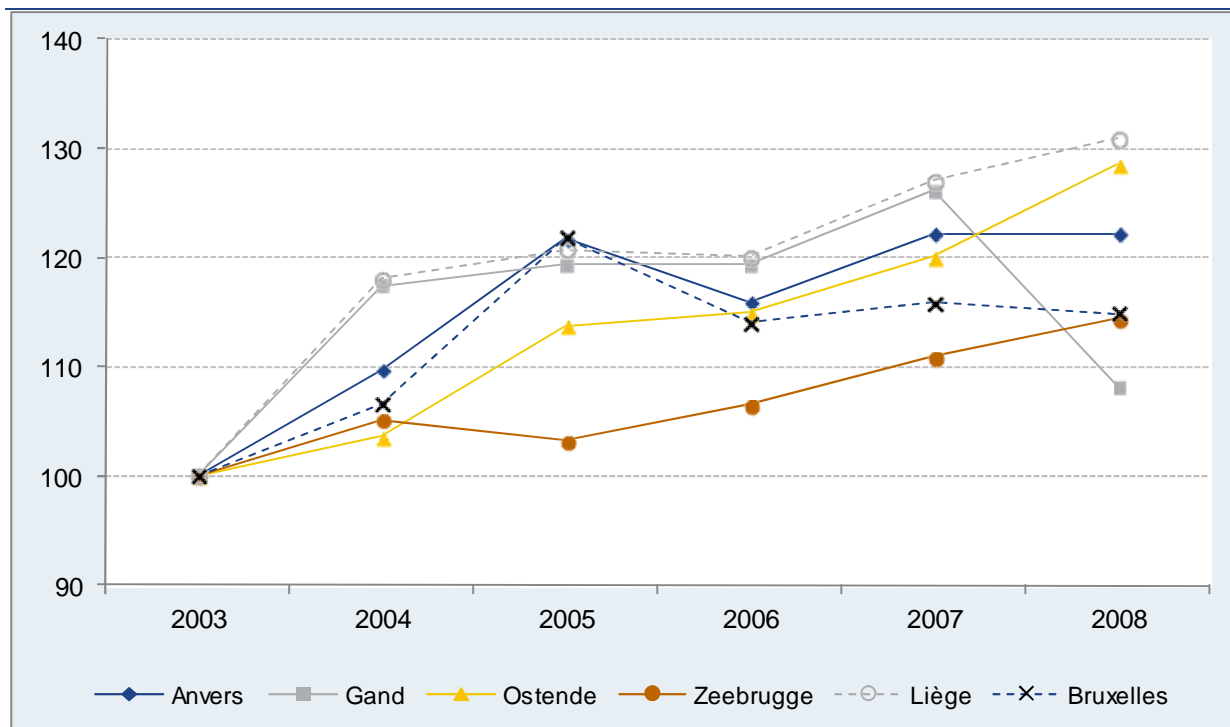
Au vu du changement de périmètre de l'étude, il est assez logique que le top 10 des investissements du port de Bruxelles ait été sensiblement modifié par rapport à 2007. Aquiris descend de la première à la quatrième place, laissant ainsi la tête du classement au Port de Bruxelles. Solvay monte à la deuxième place, alors que Havelange conserve sa troisième place. Loxam, déjà présent en 2007 mais à la neuvième place, vient compléter ce top 5. Les sociétés Van Waasdijk, Sita Recycling Center et Lukoil Belgium entrent dans le top 10.

8 SYNTHÈSE

Le trafic des ports belges a crû de 3,5 p.c. en 2008. Toutefois, un fort ralentissement des volumes transbordés a été constaté au quatrième trimestre de l'année, laissant présager une année 2009 difficile. Le trafic de Gand a fortement progressé grâce, entre autres, au vrac liquide. Le port de Bruxelles a également enregistré une croissance rapide de ses volumes en 2008, spécialement au premier semestre, notamment grâce aux matériaux de construction. Le trafic à Ostende a également connu une très bonne année 2008 avec un fret général en forte hausse. Le port d'Anvers a manqué de peu de franchir la barre des 190 millions de tonnes transbordées, les transports de vrac sec et de conteneurs ont été les principaux outils de cette croissance. Le port de Liège a enregistré de très bons chiffres pour 2008, dépassant pour la première fois les 16 millions de tonnes transportées par voie d'eau pour le port public. Mais il a souffert au quatrième trimestre 2008 du ralentissement de l'activité dans l'industrie sidérurgique. Le trafic à Zeebrugge est resté stable en 2008, la hausse dans le trafic conteneurisé ayant été contrebalancée par des baisses dans d'autres types de transport, tel le trafic ro-ro.

GRAPHIQUE 2 ÉVOLUTION DE LA VALEUR AJOUTÉE DIRECTE

(en volume, indices 2003 = 100)

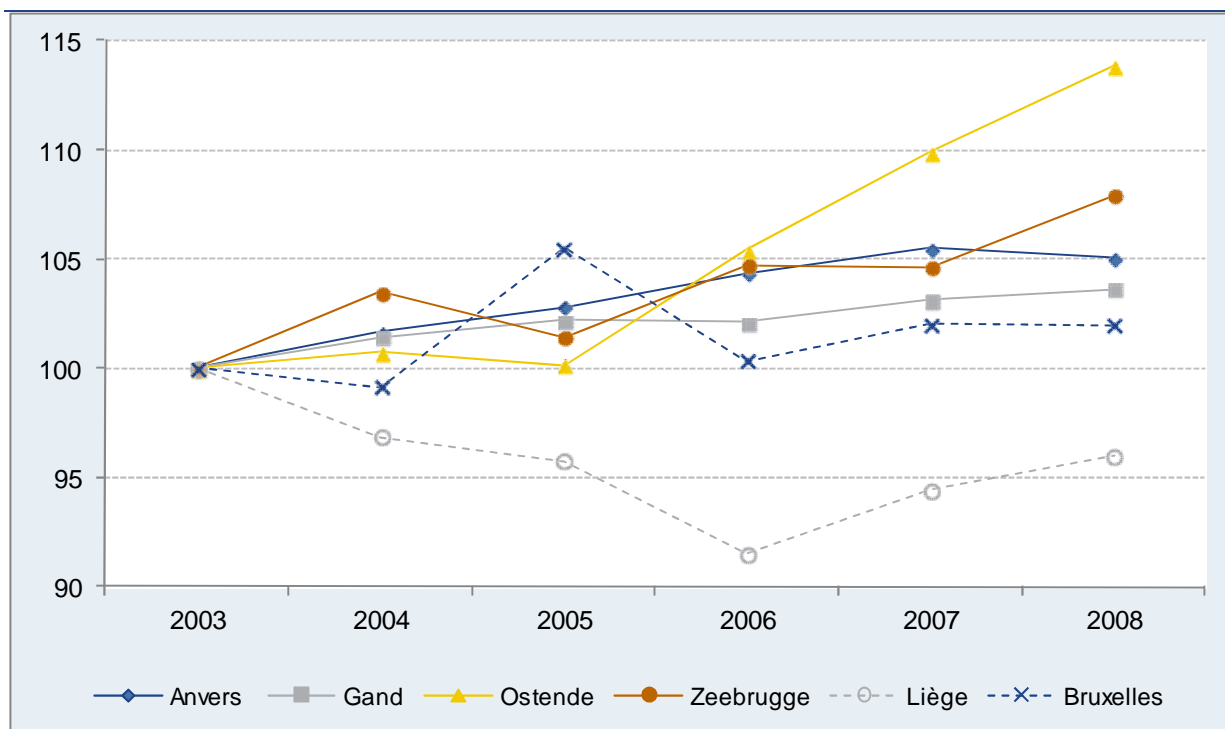


Source: BNB (calculs effectués à partir des comptes belges déposés à la Centrale des bilans).

De façon schématique, l'année 2008 peut être divisée en deux périodes. La première moitié de l'année s'inscrit dans une économie tournant à plein régime. Par la suite, la tendance des marchés s'inverse et en fin d'année, la diminution de l'activité économique est manifeste. L'effet de cette contraction économique s'est fait sentir dans le transport maritime principalement au quatrième trimestre. Dans les activités non maritimes, plus spécifiquement dans l'industrie, les faibles résultats du début d'année causés par des coûts de facteurs de production élevés n'ont pas permis de compenser les pertes de volumes engendrées par un second semestre difficile. La plupart des ports belges ont vu leur valeur ajoutée directe croître en 2008, cependant cette croissance est moindre que la moyenne des cinq dernières années, sauf pour le port de Zeebrugge, qui dépasse de 0,1 p.c. son taux moyen, et le port d'Ostende, qui a enregistré une très belle progression de sa valeur ajoutée en 2008. Le port de Gand a été durement touché par le recul de l'industrie automobile et de la métallurgie; il présente une valeur ajoutée en net repli. Le port d'Anvers a vu ses activités maritimes se développer à un rythme soutenu alors que le commerce et l'industrie non maritimes déclinaient clairement. Le port de Bruxelles a profité de l'accroissement de l'activité dans les autres services. Et la croissance du complexe portuaire liégeois a été soutenue par la chimie et l'énergie.

GRAPHIQUE 3 ÉVOLUTION DE L'EMPLOI DIRECT

(ETP, indices 2003 = 100)



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

L'emploi a cru dans presque tous les ports belges. Le port d'Ostende, bénéficiant du développement de la métallurgie et du transport routier, enregistre la plus forte progression. Il est suivi par Zeebrugge, dont le cluster maritime a été créateur de nouveaux emplois, la manutention et le secteur public ayant le plus progressé en termes nominaux dans ce domaine. L'emploi a également augmenté aux ports de Gand et de Liège. L'emploi à Gand a augmenté plus vite dans le cluster maritime que dans le cluster non maritime, à l'inverse du port de Liège qui doit la progression de son emploi essentiellement au cluster non maritime. L'emploi au port de Bruxelles est resté stable, la légère augmentation dans le cluster maritime ayant été compensée par un repli dans le non maritime. Enfin, le port d'Anvers a été victime de la crise du secteur de l'automobile et a enregistré un recul de son emploi.

Les investissements dans les ports belges ont augmenté de 3,2 p.c. en 2008 (+0.4 p.c. en volume). Il y a de grandes différences entre les ports. Le port d'Anvers a vu les sommes investies sur ses sites croître de 3,7 p.c. grâce au dynamisme du cluster maritime. Ce résultat est légèrement supérieur à celui du port de Gand (+2,4 p.c.). Dans le port d'Ostende, les investissements ont augmenté de 16,3 p.c. alors que dans le port de Zeebrugge, ils ont reculé de 19,3 p.c. Les ports de Liège et de Bruxelles par contre ont enregistré des croissances de respectivement 27,7 et 23,1 p.c. du fait de la construction de l'usine de Biowanze, du nouveau centre de traitement Uvélia et de l'assainissement du site de Carcoke.

LISTE DES ABRÉVIATIONS

ETP	Équivalent temps plein
ICN	Institut des comptes nationaux
INS	Institut national de statistique, actuel SPF Économie, PME, Classes moyennes et Énergie - Direction générale Statistique et Information économique
IOT	Input-Output Table ou, en français, TES (tableau entrées-sorties)
-	la donnée n'existe pas ou n'a pas de sens
n.	non disponible
p.c.	pour cent
p.m.	pour mémoire
PIB	Produit intérieur brut
PME	Petites et moyennes entreprises
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SUT	<i>Supply and Use Table</i> ou, en français, tableau des ressources et des emplois.
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit ou, en français, EVP pour Equivalent Vingt Pieds
UE	Union européenne

ANNEXE 1: BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ EN 2008

TABLEAU 50

BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ DES PORTS BELGES - 2008

Secteurs	NOMBRE MOYEN DE SALARIÉS														
	Nombre			Heures prestées (1)			Frais de personnel (2)			Intérimaires			Mis à disposition		
	temps plein	temps partiel	total	temps plein	temps partiel	total	temps plein	temps partiel	total	nombre	heures (1)	coût (2)	nombre	heures (1)	coût (2)
	1001	1002	1003	1011	1012	1013	1021	1022	1023	1501	1511	1521	1502	1512	1522
CLUSTER MARITIME	26.044	2.161	27.571	40,2	2,3	42,5	1.585,3	89,3	1.674,9	2.380	4,45	127,9	7.318	12,58	525,8
Agents maritimes et expéditeurs	5.992	1.059	6.716	9,7	1,2	10,9	343,3	41,6	384,9	722	1,36	31,2	420	0,71	24,9
Manutention	14.944	801	15.538	21,5	0,8	22,3	882,1	32,4	914,9	1.487	2,77	88,6	6.811	11,73	494,7
Armateurs	971	74	1.021	2,2	0,1	2,3	79,5	4,9	84,4	46	0,09	2,3	65	0,11	4,7
Construction et réparation navales	300	19	314	0,5	0,0	0,5	18,0	0,7	18,7	56	0,10	2,4	5	0,01	0,3
Aménagements portuaires et dragage	1.507	75	1.563	2,9	0,1	3,0	115,1	4,0	119,1	30	0,06	1,7	0	0,00	0,0
Pêche	248	37	276	0,3	0,0	0,4	9,4	1,1	10,4	26	0,05	1,1	0	0,00	0,0
Commerce portuaire	49	5	53	0,1	0,0	0,1	3,6	0,2	3,9	1	0,00	0,1	0	0,00	0,0
Entreprse portuaire	2.032	92	2.090	2,9	0,1	3,0	134,3	4,4	138,6	11	0,02	0,5	17	0,03	1,0
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME	69.622	6.645	74.475	106,0	7,5	113,5	5.067,9	354,8	5.419,6	3.676	6,85	196,0	583	0,97	42,5
COMMERCE	5.155	702	5.652	8,4	0,8	9,2	352,4	31,8	384,2	399	0,79	20,2	60	0,10	5,4
INDUSTRIE	54.723	4.345	57.901	81,9	4,9	86,8	4.151,1	258,4	4.409,6	2.661	4,93	145,7	260	0,43	20,1
Industrie de l'énergie	2.924	259	3.128	4,3	0,3	4,6	306,2	16,8	322,9	59	0,11	2,8	0	0,00	0,0
Production de carburants	2.500	280	2.711	4,1	0,4	4,4	339,5	26,7	366,3	20	0,04	1,5	1	0,00	0,3
Industrie de la chimie	13.552	1.412	14.547	20,3	1,6	22,0	1.248,6	103,8	1.352,4	355	0,67	24,2	10	0,02	0,8
Industrie de l'automobile	13.135	911	13.811	19,2	1,0	20,2	790,5	38,6	829,0	1.055	1,94	53,5	0	0,00	0,0
Industrie des équipements électroniques	822	129	916	1,3	0,1	1,4	50,5	6,2	56,7	37	0,06	1,6	0	0,00	0,0
Industrie de la métallurgie	15.424	812	16.028	22,9	0,9	23,8	1.041,9	44,4	1.086,3	690	1,28	40,1	224	0,36	17,5
Industrie de la construction	3.394	219	3.554	5,2	0,2	5,5	199,1	9,8	208,9	160	0,29	8,7	12	0,02	0,8
Industrie de l'alimentation	1.383	172	1.506	2,2	0,2	2,4	84,4	6,8	91,3	166	0,32	7,5	10	0,02	0,5
Autres industries	1.589	151	1.699	2,4	0,2	2,6	90,5	5,4	95,9	119	0,22	5,8	4	0,01	0,3
TRANSPORTS TERRESTRES	4.787	725	5.350	7,6	0,8	8,4	237,9	29,2	264,0	290	0,54	14,1	99	0,17	5,3
Transport routier	2.669	151	2.774	4,5	0,2	4,7	127,2	5,0	129,1	284	0,53	13,9	98	0,16	5,2
Autres transports terrestres	2.118	574	2.576	3,1	0,7	3,7	110,7	24,2	134,9	6	0,01	0,2	1	0,00	0,1
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	4.957	873	5.572	8,2	1,0	9,1	326,4	35,4	361,9	327	0,60	16,0	164	0,27	11,6
Autres services	4.957	873	5.572	8,2	1,0	9,1	326,4	35,4	361,9	327	0,60	16,0	164	0,27	11,6
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
TOTAL	95.666	8.806	102.046	146,2	9,8	156,0	6.653,2	444,0	7.094,5	6.056	11,29	323,9	7.901	13,56	568,3

Source: BNB.

TABLEAU 50 (suite)

BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ DES PORTS BELGES - 2008

Secteurs	NOMBRE DE SALARIÉS A LA DATE DE CLÔTURE																	
	Nombre				Hommes				Femmes				Nombre					
	temps plein	total (en ETP)	temps plein	total (en ETP)	temps plein	total (en ETP)	temps partiel	total (en ETP)	temps plein	total (en ETP)	temps partiel	total (en ETP)	emp.	ouvr.	primaire	secondaire	supérieur	universitaire
	1051	1052	1053	1201	1202	1203	1211	1212	1213	1343	1323	12003	12013	12023	12033			
CLUSTER MARITIME	26.221	2.129	27.763	21.486	738	22.017	4.735	1.392	5.747	11.841	15.437	6.626	11.836	1.983	913			
Agents maritimes et expéditeurs	5.989	996	6.707	3.590	168	3.705	2.399	828	3.002	5.828	787	525	1.674	743	184			
Manutention	15.117	830	15.730	13.502	460	13.847	1.615	370	1.883	3.509	12.102	5.687	7.333	628	246			
Armateurs	948	72	999	790	18	801	158	54	198	533	380	176	353	161	106			
Construction et réparation navales	287	19	300	270	15	280	17	4	20	49	200	24	222	9	3			
Aménagements portuaires et dragage	1.593	81	1.654	1.465	29	1.486	129	52	168	702	947	148	589	402	347			
Pêche	171	34	197	114	3	116	57	31	81	63	126	10	31	0	0			
Commerce portuaire	53	4	56	30	2	32	23	2	24	53	0	0	1	7	0			
Entrepise portuaire	2.062	93	2.120	1.725	42	1.749	337	51	371	1.104	895	56	1.632	33	28			
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.			
CLUSTER NON MARITIME	68.461	6.560	73.246	59.926	3.325	62.339	8.436	3.235	10.771	30.143	40.346	8.873	35.145	9.923	3.991			
COMMERCE	5.175	701	5.673	4.025	210	4.169	1.149	490	1.503	3.373	2.142	321	2.686	792	250			
INDUSTRIE	53.422	4.261	56.526	47.604	2.354	49.287	5.789	1.906	7.174	21.239	32.960	5.954	28.413	8.032	3.111			
Industrie de l'énergie	2.539	189	2.682	1.913	61	1.959	626	129	724	1.883	0	3	1.707	153	85			
Production de carburants	2.511	293	2.730	2.196	174	2.325	315	119	405	2.228	437	136	797	844	547			
Industrie de la chimie	13.560	1.415	14.553	12.245	803	12.802	1.311	612	1.748	7.459	6.275	600	7.190	2.662	1.187			
Industrie de l'automobile	12.284	879	12.940	10.830	595	11.283	1.454	285	1.658	2.166	10.566	1.388	8.087	1.029	236			
Industrie des équipements électroniques	801	126	894	621	47	655	181	79	238	381	504	45	314	258	39			
Industrie de la métallurgie	15.358	800	15.957	14.127	419	14.407	1.206	381	1.489	5.128	10.620	2.885	7.627	2.286	812			
Industrie de la construction	3.431	229	3.598	3.219	125	3.309	212	103	289	1.040	2.426	593	1.419	607	127			
Industrie de l'alimentation	1.385	179	1.512	1.154	72	1.205	231	107	307	525	935	103	441	96	55			
Autres industries	1.553	152	1.659	1.300	59	1.342	253	93	317	429	1.196	201	830	96	23			
TRANSPORTS TERRESTRES	4.818	730	5.385	4.297	536	4.721	450	194	593	1.681	3.585	2.016	2.533	219	142			
Transport routier	2.681	152	2.787	2.345	60	2.384	265	92	333	629	2.090	780	1.638	123	32			
Autres transports terrestres	2.137	578	2.598	1.952	475	2.337	185	102	260	1.052	1.494	1.236	895	96	110			
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	5.047	869	5.662	3.999	225	4.162	1.048	644	1.500	3.850	1.659	582	1.513	880	488			
Autres services	5.047	869	5.662	3.999	225	4.162	1.048	644	1.500	3.850	1.659	582	1.513	880	488			
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.			
TOTAL	94.682	8.689	101.009	81.411	4.063	84.356	13.170	4.627	16.517	41.984	55.783	15.499	46.981	11.906	4.904			

Source: BNB.

TABLEAU 50 (suite)

BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ DES PORTS BELGES - 2008

Secteurs	NOMBRE DE SALARIÉS										FORMATIONS				ENTRÉES			SORTIES		
	primaire		secondaire		supérieur		universitaire		Hommes		Femmes		coût (2)	nombre	heures (1)	coût (2)	Nombre (en ETP)	Durée indété- minée	Nombre (en ETP)	Durée indété- minée
	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.								
CLUSTER MARITIME	736	3.200	920	270	7.534	0,50	27,3	2.014	0,11	5,5	7.570	5.898	6.661	3103	5.056					
Agents maritimes et expéditeurs	404	1.522	544	124	1.169	0,02	1,1	994	0,02	0,7	1.897	1.533	1.712	1.369						
Manutention	299	1.136	231	55	4.478	0,28	14,9	703	0,03	1,7	3.720	3.324	3.187	2.829						
Armateurs	19	83	61	36	169	0,01	0,6	55	0,00	0,4	975	142	984	140						
Construction et réparation navales	4	10	3	0	35	0,00	0,0	1	0,00	0,0	74	48	84	68						
Aménagements portuaires et dragage	1	72	53	42	998	0,05	2,8	81	0,00	0,3	708	677	528	493						
Pêche	1	47	0	0	13	0,00	0,0	6	0,00	0,0	30	30	25	25						
Commerce portuaire	0	0	9	0	8	0,00	0,0	4	0,00	0,0	16	15	16	16						
Entreprise portuaire	9	331	18	13	664	0,14	7,8	230	0,05	2,5	150	129	125	115						
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.						
CLUSTER NON MARITIME	528	3.878	3.038	1.298	39.779	1,81	101,4	6.011	0,24	16,1	12.177	7.651	13.155	9.483						
COMMERCE	50	452	286	96	1.834	0,04	2,1	756	0,01	0,8	1.326	1.051	1.202	946						
INDUSTRIE	353	2.686	2.116	904	33.234	1,55	88,4	4.419	0,20	13,7	7.777	4.481	9.217	6.705						
Industrie de l'énergie	0	555	132	37	1.598	0,14	13,5	548	0,04	3,8	462	271	1.040	870						
Production de carburants	2	44	221	138	1.954	0,08	10,7	225	0,01	1,0	271	214	254	208						
Industrie de la chimie	28	455	728	356	10.527	0,47	22,4	1.412	0,04	4,1	1.407	765	1.356	839						
Industrie de l'automobile	205	874	330	105	5.581	0,40	14,1	868	0,07	2,6	1.898	832	3.134	2.281						
Industrie des équipements électroniques	25	146	51	17	383	0,01	0,5	163	0,00	0,2	103	79	156	101						
Industrie de la métallurgie	21	285	414	196	10.114	0,38	23,7	780	0,04	1,5	2.356	1.390	2.129	1.541						
Industrie de la construction	24	55	146	27	1.590	0,04	1,8	136	0,00	0,2	703	574	573	482						
Industrie de l'alimentation	13	101	55	12	936	0,02	1,0	182	0,00	0,2	277	183	236	156						
Autres industries	36	171	40	16	552	0,02	0,6	104	0,00	0,1	300	173	339	225						
TRANSPORTS TERRESTRES	93	361	125	47	2.797	0,17	8,2	270	0,01	0,5	1.357	1.054	1.256	964						
Transport routier	60	211	78	18	481	0,01	0,7	81	0,00	0,1	1.118	887	1.050	811						
Autres transports terrestres	33	150	47	30	2.315	0,17	7,5	189	0,01	0,5	238	167	205	153						
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	32	379	511	250	1.914	0,05	2,7	566	0,02	1,0	1.717	1.065	1.481	868						
Autres services	32	379	511	250	1.914	0,05	2,7	566	0,02	1,0	1.717	1.065	1.481	868						
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.						
TOTAL	1.264	7.078	3.958	1.567	47.313	2,31	128,7	8.025	0,35	21,6	19.747	13.549	19.816	14.539						

Source: BNB.

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

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

ANNEXE 2: LISTE DES BRANCHES NACE-BEL ⁸⁸

TABLEAU 51 LISTE DES BRANCHES (CODES NACE-BEL)

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

⁸⁸ La nomenclature reprise dans cette liste est conforme à la révision de la NACE-Bel survenue en 2003 (Rév. 1.1).

TABLEAU 51 (suite) LISTE DES BRANCHES (CODES NACE-BEL)

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

TABLEAU 51 (suite) LISTE DES BRANCHES (CODES NACE-BEL)

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

TABLEAU 51 (suite) LISTE DES BRANCHES (CODES NACE-BEL)

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

TABLEAU 51 (suite) LISTE DES BRANCHES (CODES NACE-BEL)

SUT	NACE-Bel	Cluster	Secteur	AN	GN	OO	ZB	LG	BR	Définition
63B1	63405	MA	SE	*	*	*	*	*	*	Intermédiaires du transport
63B1	63406	MA	SE	*	*		*		*	Autres activités annexes de l'organisation du transport de fret
64A1	64120	TR	TP	*		*	*			Services de courrier
64B1	64200	TR	TP	*	*		*	*	*	Télécommunications
66A2	66031	LO	AD			*				Opérations directes d'assurances Non Vie
67A1	67130	LO	AD	*	*	*				Autres auxiliaires financiers
67A1	67201	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Agents et courtiers d'assurances
67A1	67202	LO	AD	*	*		*			Experts en dommages et risques
67A1	67203	LO	AD		*					Autres auxiliaires d'assurances
70A1	70111	LO	AD	*	*	*	*	*		Promotion immobilière de logements
70A1	70113	LO	AD	*			*			Promotion immobilière d'infrastructures
70A1	70201	LO	AD	*	*	*	*	*		Location d'habitations, à l'exclusion des logements sociaux
70A1	70203	LO	AD	*	*	*	*	*		Location d'immeubles non résidentiels
70A1	70311	LO	AD	*	*	*	*	*		Agences immobilières et intermédiaires en achat, vente et location de biens immobiliers
70A1	70321	LO	AD	*	*	*	*			Administration d'immeubles résidentiels
70A1	70322	LO	AD	*	*	*		*		Administration d'autres biens immobiliers
71A1	71100	LO	AD	*	*			*	*	Location de véhicules particuliers et de véhicules utilitaires légers (max. 3,5t)
71A1	71210	LO	AD	*	*		*	*	*	Location d'autres matériels de transport terrestre
71A1	71220	MA	RE	*	*	*	*		*	Location de navires
71B1	71320	LO	AD	*	*				*	Location de machines et équipements pour la construction
71B1	71340	LO	AD	*	*		*	*	*	Location d'autres machines et équipements
71B1	71408	LO	AD			*				Location d'autres biens personnels et domestiques
72A1	72220	LO	AD	*	*	*	*		*	Autres activités de réalisation de logiciels
73A1	73100	LO	AD						*	Recherche et développement en sciences physiques et naturelles
74A1	74124	LO	AD	*			*			Conseillers fiscaux
74A1	74131	LO	AD	*	*		*	*		Bureau d'étude de marché
74B1	74142	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Autres conseils pour les affaires et le management
74B1	74151	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Activités de gestion et d'administration de holdings
74B1	74152	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Centres de coordination
74C1	74203	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Etudes techniques et activités d'ingénierie
74C1	74302	LO	AD	*	*		*		*	Autres essais et analyses techniques
74D1	74401	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Agences de publicité
74E1	74502	LO	AD	*	*				*	Agences d'intérimaires et fourniture de personnel temporaire
74F1	74601	LO	AD	*	*	*	*		*	Entreprise de gardiennage et service de sécurité
74F1	74700	LO	AD	*	*	*	*	*		Nettoyage industriel
74F1	74820	LO	AD	*	*					Conditionnement à façon
74F1	74855	LO	AD	*		*			*	Autres activités d'administration n.d.a.
74F1	74879	LO	AD	*	*	*	*		*	Autres services aux entreprises n.d.a.
75B3	75220	MA	PU			*	*			Défense
90A1	90010	LO	AD	*					*	Collecte et traitement des eaux usées
90A1	90021	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Ramassage, déversement et traitement des déchets des ménages, des entreprises, agricoles et débris de construction ou démolition
90A1	90032	LO	AD	*						Dépollution et activités similaires
91A1	91110	LO	AD	*		*	*			Activités d'organisations économiques et patronales
92D1	92613	LO	AD	*	*	*		*	*	Exploitation d'autres installations sportives

Source: BNB.

Les astérisques indiquent la présence des branches d'activité dans les ports durant au moins un an sur la période 2003 - 2008. Par exemple, la branche 63111 (Manutention portuaire) est ou a été présente dans les six ports, en même temps ou au moins un an dans chacun de ces ports entre 2003 et 2008, tandis que la branche 34100 (Construction et assemblage de véhicules automobiles) n'a jamais été présente qu'à Anvers et Gand.

Légende:

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

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

BIBLIOGRAPHIE

AG Haven Oostende (2009), *Jaarverslag 2008*, Ostende.

Barry Rogliano Salles (2009), *Transport maritime et construction navale revue annuelle 2009*, Neuilly-sur-Seine (France).

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

BNB (2010), *Rapport 2009 - Tome 1: Évolution économique et financière*, Bruxelles.

BNB, Service Centrale des bilans, Comptes annuels déposés à la Centrale des bilans, 2003 à 2008, Bruxelles.

Delhez Ph., P. Heuse, Y. Saks (2009), *Le bilan social 2008*, BNB, Revue économique, décembre 2009, Bruxelles.

European Commission, *Marco Polo 2009 Call: Projects selected for funding*, janvier 2010, Bruxelles.

European Union, the European Parliament and of the Council, *Regulation (EC) No 923/2009 of the European Parliament and of the Council of 16 september 2009 amending Regulation (EC) No 1692/2006 establishing the second 'Marco Polo' programme for the granting of Community financial assistance to improve the environmental performance of the freight transport system (Marco Polo II)*, Official Journal of the European Union, octobre 2009, Luxembourg.

Eurostat, Communiqué de presse Euroindicateurs (34/2010), *Le PIB de la zone euro et celui de l'UE27 en hausse de 0,1%*, 4 mars 2010, Luxembourg.

Fonds monétaire international (2009), *Rapport annuel 2009*, FMI, Washington DC (USA).

Fonds monétaire international (2010), *World Economic Outlook Avril 2010*, FMI, Washington DC (USA).

Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (2009), *Jaarverslag 2008*, Anvers.

Havenbedrijf Gent GAB (2009), *Jaarverslag 2008*, Gand.

Havenbedrijf Rotterdam (2009), *Jaarverslag 2008*, Rotterdam, Pays-Bas.

Institut des comptes nationaux, *Tableaux Entrées Sorties de la Belgique pour 2000 et 2005*, Bureau du Plan, Bruxelles.

Institut des comptes nationaux, *Comptes nationaux. Tableaux des ressources et des emplois 2003 et données actualisées*, Bruxelles.

Institut des comptes nationaux (2010), *Comptes régionaux 1999 - 2008*, Bruxelles.

Institut des comptes nationaux (2009), *Comptes nationaux. Partie 2 - Comptes détaillés et tableaux 1999 - 2008*, Bruxelles.

International Group of Liquefied Natural Gas Importers (2009), *The LNG industry 2008*, Levallois (France).

Lagneaux F. (2006), *Importance économique des ports belges: ports maritimes flamands et complexe portuaire liégeois - Rapport 2004*, BNB, Working Paper n°86 (Document series), Bruxelles.

Le Lloyd, articles sélectionnés entre 2008 et 2010, Anvers.

Le Lloyd (2009), *Lloyd Special Report - Annuaire du Port autonome de Liège 2009-2010*, Anvers.

Maatschappij Linkerscheldoever (2009), Jaarverslag 2008, Beveren.

Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (2009), *Jaarverslag 2008*, Zeebrugge.

Merckx J.-P. et D. Neyts, Vlaamse Havencommissie (2009), *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2008*, SERV Bruxelles.

Meulders R., La Libre, Fumée blanche pour Carcoke (24 avril 2010), Bruxelles.

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

Port de Bruxelles (2009), *Rapport annuel 2008*, mai 2009, Bruxelles.

Port of Amsterdam (2009), *Amsterdam Port Area puts in spectacular performance, outpacing rest of Europe*, 4 février 2009, Amsterdam, Pays-Bas.

Port of Hamburg (2009), *Press Conference 2009*, Hafen Hamburg, Allemagne.

SPW (2009), *Promotion des voies navigables et de l'intermodalité. Les infos 2009*, DPVNI, Liège.

United Nations Conference on Trade and Development (2009), *Review of Maritime Transport 2009*, UNCTAD New York et Genève.

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

Vivet D. (2009), *Évolution des résultats et de la structure financière des entreprises en 2008*, BNB, Revue économique, décembre 2009, 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 and 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 and S. Scarpetta, *Research Series*, May 2000.
7. "Fiscal policy and growth in the context of European integration", by P. Masson, *Research Series*, May 2000.
8. "Economic growth and the labour market: Europe's challenge", by C. Wyplosz, *Research Series*, May 2000.
9. "The role of the exchange rate in economic growth: A euro-zone perspective", by R. MacDonald, *Research Series*, May 2000.
10. "Monetary union and economic growth", by J. Vickers, *Research Series*, May 2000.
11. "Politique monétaire et prix des actifs: le cas des États-Unis", by Q. Wibaut, *Document Series*, August 2000.
12. "The Belgian industrial confidence indicator: Leading indicator of economic activity in the euro area?", by J.-J. Vanhaelen, L. Dresse and 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. Rousseuw 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 and M. Van Wouwe, *Research series*, May 2002.
24. "The impact of uncertainty on investment plans", by P. Butzen, C. Fuss and Ph. Vermeulen, *Research series*, May 2002.
25. "Investment, protection, ownership, and the cost of capital", by Ch. P. Himmelberg, R. G. Hubbard and I. Love, *Research series*, May 2002.
26. "Finance, uncertainty and investment: Assessing the gains and losses of a generalised non-linear structural approach using Belgian panel data", by M. Gérard and F. 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 and P.-A. Michel, *Research series*, May 2002.
31. "Governance as a source of managerial discipline", by J. Franks, *Research series*, May 2002.
32. "Financing constraints, fixed capital and R&D investment decisions of Belgian firms", by M. Cincera, *Research series*, May 2002.

33. "Investment, R&D and liquidity constraints: A corporate governance approach to the Belgian evidence", by P. Van Cayseele, *Research series*, May 2002.
34. "On the origins of the Franco-German EMU controversies", by I. Maes, *Research series*, July 2002.
35. "An estimated dynamic stochastic general equilibrium model of the euro area", by F. Smets and R. Wouters, *Research series*, October 2002.
36. "The labour market and fiscal impact of labour tax reductions: The case of reduction of employers' social security contributions under a wage norm regime with automatic price indexing of wages", by K. Burggraeve and Ph. Du Caju, *Research series*, March 2003.
37. "Scope of asymmetries in the euro area", by S. Ide and Ph. Moës, *Document series*, March 2003.
38. "De autonijverheid in België: Het belang van het toeleveringsnetwerk rond de assemblage van personenauto's", by F. Coppens and G. van Gastel, *Document series*, June 2003.
39. "La consommation privée en Belgique", by B. Eugène, Ph. Jeanfils and B. Robert, *Document series*, June 2003.
40. "The process of European monetary integration: A comparison of the Belgian and Italian approaches", by I. Maes and L. Quaglia, *Research series*, August 2003.
41. "Stock market valuation in the United States", by P. Bisciari, A. Durré and A. Nyssens, *Document series*, November 2003.
42. "Modeling the term structure of interest rates: Where do we stand?", by K. Maes, *Research series*, February 2004.
43. "Interbank exposures: An empirical examination of system risk in the Belgian banking system", by H. Degryse and G. Nguyen, *Research series*, March 2004.
44. "How frequently do prices change? Evidence based on the micro data underlying the Belgian CPI", by L. Aucremanne and E. Dhyne, *Research series*, April 2004.
45. "Firms' investment decisions in response to demand and price uncertainty", by C. Fuss and Ph. Vermeulen, *Research series*, April 2004.
46. "SMEs and bank lending relationships: The impact of mergers", by H. Degryse, N. Masschelein and J. Mitchell, *Research series*, May 2004.
47. "The determinants of pass-through of market conditions to bank retail interest rates in Belgium", by F. De Graeve, O. De Jonghe and R. Vander Vennet, *Research series*, May 2004.
48. "Sectoral vs. country diversification benefits and downside risk", by M. Emiris, *Research series*, May 2004.
49. "How does liquidity react to stress periods in a limit order market?", by H. Beltran, A. Durré and P. Giot, *Research series*, May 2004.
50. "Financial consolidation and liquidity: Prudential regulation and/or competition policy?", by P. Van Cayseele, *Research series*, May 2004.
51. "Basel II and operational risk: Implications for risk measurement and management in the financial sector", by A. Chapelle, Y. Crama, G. Hübner and J.-P. Peters, *Research series*, May 2004.
52. "The efficiency and stability of banks and markets", by F. Allen, *Research series*, May 2004.
53. "Does financial liberalization spur growth?", by G. Bekaert, C.R. Harvey and C. Lundblad, *Research series*, May 2004.
54. "Regulating financial conglomerates", by X. Freixas, G. Lóránth, A.D. Morrison and H.S. Shin, *Research series*, May 2004.
55. "Liquidity and financial market stability", by M. O'Hara, *Research series*, May 2004.
56. "Economisch belang van de Vlaamse zeehavens: Verslag 2002", by F. Lagneaux, *Document series*, June 2004.
57. "Determinants of euro term structure of credit spreads", by A. Van Landschoot, *Research series*, July 2004.
58. "Macroeconomic and monetary policy-making at the European Commission, from the Rome Treaties to the Hague Summit", by I. Maes, *Research series*, July 2004.
59. "Liberalisation of network industries: Is electricity an exception to the rule?", by F. Coppens and D. Vivet, *Document series*, September 2004.
60. "Forecasting with a Bayesian DSGE model: An application to the euro area", by F. Smets and R. Wouters, *Research series*, September 2004.
61. "Comparing shocks and frictions in US and euro area business cycle: A Bayesian DSGE approach", by F. Smets and R. Wouters, *Research series*, October 2004.
62. "Voting on pensions: A survey", by G. de Walque, *Research series*, October 2004.
63. "Asymmetric growth and inflation developments in the acceding countries: A new assessment", by S. Ide and P. Moës, *Research series*, October 2004.
64. "Importance économique du Port Autonome de Liège: rapport 2002", by F. Lagneaux, *Document series*, November 2004.
65. "Price-setting behaviour in Belgium: What can be learned from an ad hoc survey", by L. Aucremanne and M. Druant, *Research series*, March 2005.

66. "Time-dependent versus state-dependent pricing: A panel data approach to the determinants of Belgian consumer price changes", by L. Aucremanne and E. Dhyne, *Research series*, April 2005.
67. "Indirect effects – A formal definition and degrees of dependency as an alternative to technical coefficients", by F. Coppens, *Research series*, May 2005.
68. "Noname – A new quarterly model for Belgium", by Ph. Jeanfils and K. Burggraeve, *Research series*, May 2005.
69. "Economic importance of the Flemish maritime ports: Report 2003", by F. Lagneaux, *Document series*, May 2005.
70. "Measuring inflation persistence: A structural time series approach", by M. Dossche and G. Everaert, *Research series*, June 2005.
71. "Financial intermediation theory and implications for the sources of value in structured finance markets", by J. Mitchell, *Document series*, July 2005.
72. "Liquidity risk in securities settlement", by J. Devriese and J. Mitchell, *Research series*, July 2005.
73. "An international analysis of earnings, stock prices and bond yields", by A. Durré and P. Giot, *Research series*, September 2005.
74. "Price setting in the euro area: Some stylized facts from Individual Consumer Price Data", by E. Dhyne,
- L. J. Álvarez, H. Le Bihan, G. Veronese, D. Dias, J. Hoffmann, N. Jonker, P. 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.
87. "The response of firms' investment and financing to adverse cash flow shocks: The role of bank relationships", by C. Fuss and Ph. Vermeulen, *Research series*, July 2006.
88. "The term structure of interest rates in a DSGE model", by M. Emiris, *Research series*, July 2006.
89. "The production function approach to the Belgian output gap, estimation of a multivariate structural time series model", by Ph. Moës, *Research series*, September 2006.
90. "Industry wage differentials, unobserved ability, and rent-sharing: Evidence from matched worker-firm data, 1995-2002", by R. Plasman, F. Rycx and I. Tojerow, *Research series*, October 2006.
91. "The dynamics of trade and competition", by N. Chen, J. Imbs and A. Scott, *Research series*, October 2006.
92. "A New Keynesian model with unemployment", by O. Blanchard and J. Gali, *Research series*, October 2006.
93. "Price and wage setting in an integrating Europe: Firm level evidence", by F. Abraham, J. Konings and S. Vanormelingen, *Research series*, October 2006.
94. "Simulation, estimation and welfare implications of monetary policies in a 3-country NOEM model", by J. Plasmans, T. Michalak and J. Fornero, *Research series*, October 2006.
95. "Inflation persistence and price-setting behaviour in the euro area: A summary of the Inflation Persistence Network evidence", by F. Altissimo, M. Ehrmann and F. Smets, *Research series*, October 2006.

96. "How wages change: Micro evidence from the International Wage Flexibility Project", by W.T. Dickens, L. Goette, E.L. Goshen, S. Holden, J. Messina, M.E. Schweitzer, J. Turunen and M. Ward, *Research series*, October 2006.
97. "Nominal wage rigidities in a new Keynesian model with frictional unemployment", by V. Bodart, G. de Walque, O. Pierrard, H.R. Sneessens and R. Wouters, *Research series*, October 2006.
98. "Dynamics on monetary policy in a fair wage model of the business cycle", by D. De la Croix, G. de Walque and R. Wouters, *Research series*, October 2006.
99. "The kinked demand curve and price rigidity: Evidence from scanner data", by M. Dossche, F. Heylen and D. Van den Poel, *Research series*, October 2006.
100. "Lumpy price adjustments: A microeconomic analysis", by E. Dhyne, C. Fuss, H. Peseran and P. Sevestre, *Research series*, October 2006.
101. "Reasons for wage rigidity in Germany", by W. Franz and F. Pfeiffer, *Research series*, October 2006.
102. "Fiscal sustainability indicators and policy design in the face of ageing", by G. Langenus, *Research series*, October 2006.
103. "Macroeconomic fluctuations and firm entry: Theory and evidence", by V. Lewis, *Research series*, October 2006.
104. "Exploring the CDS-bond basis", by J. De Wit, *Research series*, November 2006.
105. "Sector concentration in loan portfolios and economic capital", by K. Düllmann and N. Masschelein, *Research series*, November 2006.
106. "R&D in the Belgian pharmaceutical sector", by H. De Doncker, *Document series*, December 2006.
107. "Importance et évolution des investissements directs en Belgique", by Ch. Piette, *Document series*, January 2007.
108. "Investment-specific technology shocks and labor market frictions", by R. De Bock, *Research series*, February 2007.
109. "Shocks and frictions in US business cycles: A Bayesian DSGE approach", by F. Smets and R. Wouters, *Research series*, February 2007.
110. "Economic impact of port activity: A disaggregate analysis. The case of Antwerp", by F. Coppens, F. Lagneaux, H. Meersman, N. Sellekaerts, E. Van de Voorde, G. van Gastel, Th. Vanelslander, A. Verhetsel, *Document series*, February 2007.
111. "Price setting in the euro area: Some stylised facts from individual producer price data", by Ph. Vermeulen, D. Dias, M. Dossche, E. Gautier, I. Hernando, R. Sabbatini, H. Stahl, *Research series*, March 2007.
112. "Assessing the gap between observed and perceived inflation in the euro area: Is the credibility of the HICP at stake?", by L. Aucremanne, M. Collin and Th. Stragier, *Research series*, April 2007.
113. "The spread of Keynesian economics: A comparison of the Belgian and Italian experiences", by I. Maes, *Research series*, April 2007.
114. "Imports and exports at the level of the firm: Evidence from Belgium", by M. Muûls and M. Pisu, *Research series*, May 2007.
115. "Economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports and Liège port complex - Report 2005", by F. Lagneaux, *Document series*, May 2007.
116. "Temporal distribution of price changes: Staggering in the large and synchronization in the small", by E. Dhyne and J. Konieczny, *Research series*, June 2007.
117. "Can excess liquidity signal an asset price boom?", by A. Bruggeman, *Research series*, August 2007.
118. "The performance of credit rating systems in the assessment of collateral used in Eurosystem monetary policy operations", by F. Coppens, F. González and G. Winkler, *Research series*, September 2007.
119. "The determinants of stock and bond return comovements", by L. Baele, G. Bekaert and K. Inghelbrecht, *Research series*, October 2007.
120. "Monitoring pro-cyclicality under the capital requirements directive: Preliminary concepts for developing a framework", by N. Masschelein, *Document series*, October 2007.
121. "Dynamic order submission strategies with competition between a dealer market and a crossing network", by H. Degryse, M. Van Achter and G. Wuyls, *Research series*, November 2007.
122. "The gas chain: Influence of its specificities on the liberalisation process", by C. Swartenbroekx, *Document series*, November 2007.
123. "Failure prediction models: Performance, disagreements, and internal rating systems", by J. Mitchell and P. Van Roy, *Research series*, December 2007.
124. "Downward wage rigidity for different workers and firms: An evaluation for Belgium using the IWFP procedure", by Ph. Du Caju, C. Fuss and L. Wintr, *Research series*, December 2007.
125. "Economic importance of Belgian transport logistics", by F. Lagneaux, *Document series*, January 2008.

126. "Some evidence on late bidding in eBay auctions", by L. Wintr, *Research series*, January 2008.
127. "How do firms adjust their wage bill in Belgium? A decomposition along the intensive and extensive margins", by C. Fuss, *Research series*, January 2008.
128. "Exports and productivity – Comparable evidence for 14 countries", by The International Study Group on Exports and Productivity, *Research series*, February 2008.
129. "Estimation of monetary policy preferences in a forward-looking model: A Bayesian approach", by P. Ilbas, *Research series*, March 2008.
130. "Job creation, job destruction and firms' international trade involvement", by M. Pisu, *Research series*, March 2008.
131. "Do survey indicators let us see the business cycle? A frequency decomposition", by L. Dresse and Ch. Van Nieuwenhuyze, *Research series*, March 2008.
132. "Searching for additional sources of inflation persistence: The micro-price panel data approach", by R. Raciborski, *Research series*, April 2008.
133. "Short-term forecasting of GDP using large monthly datasets - A pseudo real-time forecast evaluation exercise", by K. Barhoumi, S. Benk, R. Cristadoro, A. Den Reijer, A. Jakaitiene, P. Jelonek, A. Rua, G. Rünstler, K. Ruth and Ch. Van Nieuwenhuyze, *Research series*, June 2008.
134. "Economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports, Liège port complex and the port of Brussels - Report 2006", by S. Vennix, *Document series*, June 2008.
135. "Imperfect exchange rate pass-through: The role of distribution services and variable demand elasticity", by Ph. Jeanfils, *Research series*, August 2008.
136. "Multivariate structural time series models with dual cycles: Implications for measurement of output gap and potential growth", by Ph. Moës, *Research series*, August 2008.
137. "Agency problems in structured finance - A case study of European CLOs", by J. Keller, *Document series*, August 2008.
138. "The efficiency frontier as a method for gauging the performance of public expenditure: A Belgian case study", by B. Eugène, *Research series*, September 2008.
139. "Exporters and credit constraints. A firm-level approach", by M. Muûls, *Research series*, September 2008.
140. "Export destinations and learning-by-exporting: Evidence from Belgium", by M. Pisu, *Research series*, September 2008.
141. "Monetary aggregates and liquidity in a neo-Wicksellian framework", by M. Canzoneri, R. Cumby, B. Diba and D. López-Salido, *Research series*, October 2008.
142. "Liquidity, inflation and asset prices in a time-varying framework for the euro area", by Ch. Baumeister, E. Durinck and G. Peersman, *Research series*, October 2008.
143. "The bond premium in a DSGE model with long-run real and nominal risks", by G. D. Rudebusch and E. T. Swanson, *Research series*, October 2008.
144. "Imperfect information, macroeconomic dynamics and the yield curve: An encompassing macro-finance model", by H. Dewachter, *Research series*, October 2008.
145. "Housing market spillovers: Evidence from an estimated DSGE model", by M. Iacoviello and S. Neri, *Research series*, October 2008.
146. "Credit frictions and optimal monetary policy", by V. Cúrdia and M. Woodford, *Research series*, October 2008.
147. "Central Bank misperceptions and the role of money in interest rate rules", by G. Beck and V. Wieland, *Research series*, October 2008.
148. "Financial (in)stability, supervision and liquidity injections: A dynamic general equilibrium approach", by G. de Walque, O. Pierrard and A. Rouabah, *Research series*, October 2008.
149. "Monetary policy, asset prices and macroeconomic conditions: A panel-VAR study", by K. Assenmacher-Wesche and S. Gerlach, *Research series*, October 2008.
150. "Risk premiums and macroeconomic dynamics in a heterogeneous agent model", by F. De Graeve, M. Dossche, M. Emiris, H. Sneessens and R. Wouters, *Research series*, October 2008.
151. "Financial factors in economic fluctuations", by L. J. Christiano, R. Motto and M. Rotagno, *Research series*, to be published.
152. "Rent-sharing under different bargaining regimes: Evidence from linked employer-employee data", by M. Rusinek and F. Rycx, *Research series*, December 2008.
153. "Forecast with judgment and models", by F. Monti, *Research series*, December 2008.
154. "Institutional features of wage bargaining in 23 European countries, the US and Japan", by Ph. Du Caju, E. Gautier, D. Momferatou and M. Ward-Warmedinger, *Research series*, December 2008.
155. "Fiscal sustainability and policy implications for the euro area", by F. Balassone, J. Cunha, G. Langenus, B. Manzke, J. Pavot, D. Prammer and P. Tommasino, *Research series*, January 2009.

156. "Understanding sectoral differences in downward real wage rigidity: Workforce composition, institutions, technology and competition", by Ph. Du Caju, C. Fuss and L. Wintr, *Research series*, February 2009.
157. "Sequential bargaining in a New Keynesian model with frictional unemployment and staggered wage negotiation", by G. de Walque, O. Pierrard, H. Sneessens and R. Wouters, *Research series*, February 2009.
158. "Economic importance of air transport and airport activities in Belgium", by F. Kupfer and F. Lagneaux, *Document series*, March 2009.
159. "Rigid labour compensation and flexible employment? Firm-Level evidence with regard to productivity for Belgium", by C. Fuss and L. Wintr, *Research series*, March 2009.
160. "The Belgian iron and steel industry in the international context", by F. Lagneaux and D. Vivet, *Document series*, March 2009.
161. "Trade, wages and productivity", by K. Behrens, G. Mion, Y. Murata and J. Südekum, *Research series*, March 2009.
162. "Labour flows in Belgium", by P. Heuse and Y. Saks, *Research series*, April 2009.
163. "The young Lamfalussy: An empirical and policy-oriented growth theorist", by I. Maes, *Research series*, April 2009.
164. "Inflation dynamics with labour market matching: Assessing alternative specifications", by K. Christoffel, J. Costain, G. de Walque, K. Kuester, T. Linzert, S. Millard and O. Pierrard, *Research series*, May 2009.
165. "Understanding inflation dynamics: Where do we stand?", by M. Dossche, *Research series*, June 2009.
166. "Input-output connections between sectors and optimal monetary policy", by E. Kara, *Research series*, June 2009.
167. "Back to the basics in banking? A micro-analysis of banking system stability", by O. De Jonghe, *Research series*, June 2009.
168. "Model misspecification, learning and the exchange rate disconnect puzzle", by V. Lewis and A. Markiewicz, *Research series*, July 2009.
169. "The use of fixed-term contracts and the labour adjustment in Belgium", by E. Dhyne and B. Mahy, *Research series*, July 2009.
170. "Analysis of business demography using markov chains – An application to Belgian data", by F. Coppens and F. Verduyn, *Research series*, July 2009.
171. "A global assessment of the degree of price stickiness - Results from the NBB business survey", by E. Dhyne, *Research series*, July 2009.
172. "Economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports, Liège port complex and the port of Brussels - Report 2007", by C. Mathys, *Document series*, July 2009.
173. "Evaluating a monetary business cycle model with unemployment for the euro area", by N. Groshenny, *Research series*, July 2009.
174. "How are firms' wages and prices linked: Survey evidence in Europe", by M. Druant, S. Fabiani and G. Kezdi, A. Lamo, F. Martins and R. Sabbatini, *Research series*, August 2009.
175. "Micro-data on nominal rigidity, inflation persistence and optimal monetary policy", by E. Kara, *Research series*, September 2009.
176. "On the origins of the BIS macro-prudential approach to financial stability: Alexandre Lamfalussy and financial fragility", by I. Maes, *Research series*, October 2009.
177. "Incentives and tranche retention in securitisation: A screening model", by I. Fender and J. Mitchell, *Research series*, October 2009.
178. "Optimal monetary policy and firm entry", by V. Lewis, *Research series*, October 2009.
179. "Staying, dropping, or switching: The impacts of bank mergers on small firms", by H. Degryse, N. Masschelein and J. Mitchell, *Research series*, October 2009.
180. "Inter-industry wage differentials: How much does rent sharing matter?", by Ph. Du Caju, F. Rycx and I. Tojerow, *Research series*, October 2009.
181. "Empirical evidence on the aggregate effects of anticipated and unanticipated US tax policy shocks", by K. Mertens and M. O. Ravn, *Research series*, November 2009.
182. "Downward nominal and real wage rigidity: Survey evidence from European firms", by J. Babecký, Ph. Du Caju, T. Kosma, M. Lawless, J. Messina and T. Rõõm, *Research series*, November 2009.
183. "The margins of labour cost adjustment: Survey evidence from European firms", by J. Babecký, Ph. Du Caju, T. Kosma, M. Lawless, J. Messina and T. Rõõm, *Research series*, November 2009.
184. "Discriminatory fees, coordination and investment in shared ATM networks" by S. Ferrari, *Research series*, January 2010.
185. "Self-fulfilling liquidity dry-ups" by F. Malherbe, *Research series*, March 2010.
186. "The development of monetary policy in the 20th century - some reflections", by O. Issing, *Research series*, April 2010.

187. "Getting rid of Keynes? A survey of the history of macroeconomics from Keynes to Lucas and beyond", by M. De Vroey, *Research series*, April 2010.
188. "A century of macroeconomic and monetary thought at the National Bank of Belgium", by I. Maes, *Research series*, April 2010.
189. "Inter-industry wage differentials in EU countries: What do cross-country time-varying data add to the picture?", by Ph. Du Caju, G. Kátay, A. Lamo, D. Nicolitsas and S. Poelhekke, *Research series*, April 2010.
190. "What determines euro area bank CDS spreads?", by J. Annaert, M. De Ceuster, P. Van Roy and C. Vespro, *Research series*, May 2010.
191. "The incidence of nominal and real wage rigidity: An individual-based sectoral approach", by J. Messina, Ph. Du Caju, C. F. Duarte, N. L. Hansen, M. Izquierdo, *Research series*, June 2010.
192. "Economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports, Liège port complex and the port of Brussels - Report 2008", by C. Mathys, *Document series*, July 2010.

Banque nationale de Belgique
Société anonyme
RPM Bruxelles – Numéro d'entreprise: 0203.201.340
Siège social: boulevard de Berlaimont 14 – BE-1000 Bruxelles
www.bnb.be

Éditeur responsable

Jan Smets

Membre du Comité de direction de la Banque nationale de Belgique

© Illustrations : gettyimages – PhotoDisc
Banque nationale de Belgique

Mise en page : BNB Analyse micro-économique
Couverture : BNB TS – Prepress & Image

Publié en juillet 2010