

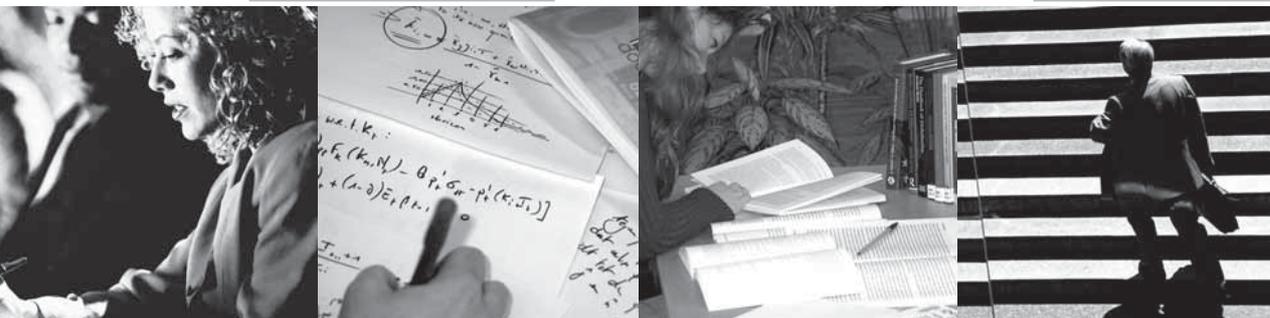
Working paper documents

n° 69 Mai 2005

Importance économique des ports maritimes flamands

Rapport 2003

Frédéric Lagneaux



NATIONAL BANK OF BELGIUM
WORKING PAPERS - DOCUMENT SERIES

IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DES PORTS MARITIMES FLAMANDS: RAPPORT 2003

Frédéric Lagneaux ^(*)

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

The author would like to thank the Flemish seaports specialists and his colleagues from both the Microeconomic Information department and the regional branches for their valuable comments and advice. Special thanks go to Mr. Marc Van Kerckhoven for his unequalled experience and his personal commitment in searching for information and processing data. The help and advice given unstintingly by the General Statistics and the Research departments, i.e. Messrs. Ghislain Poulet and Luc Dresse, were also greatly appreciated.

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

Editorial Director

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

Statement of purpose:

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

The Working Papers are available on the website of the Bank:

<http://www.nbb.be>

Individual copies are also available on request from:

NATIONAL BANK OF BELGIUM

Documentation Service
boulevard de Berlaimont 14
B - 1000 Brussels

Imprint: Responsibility according to the Belgian law: Jean Hilgers, Member of the Board of Directors, National Bank of Belgium.

Copyright © fotostockdirect - goodshoot
gettyimages - digitalvision
gettyimages - photodisc
National Bank of Belgium

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

ISSN: 1375-680X

Abstract

The Flemish maritime ports play a major role in the Belgian economy, not only in terms of the industries they encompass but also as intermodal centres where transshipment activities are concentrated.

This update¹ paper provides an extensive overview of the economic importance and development of the Flemish maritime ports, through revised results for the period 1997 - 2003. Focusing on the three major variables of value added, employment and investment, it also provides some information about the financial situation of a few vital sectors in each port. A global indication concerning the financial health of the companies studied is also provided, using the NBB bankruptcy prediction model. In addition, it includes figures with respect to the ongoing growth of several cargo traffic segments and provides an overall picture of social developments in the Flemish maritime ports.

The indirect effects of these port activities are estimated in terms of value added and employment. Annual account 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 were estimated on the basis of data from the National Accounts Institute.

In the Flemish maritime ports, direct VA came to almost 11.5 billion euro and total VA - the sum of direct and indirect VA - to 22 billion euro in 2003. In the same year direct and total employment reached respectively 105,000 and 239,000 full-time equivalents, while direct investment reached 2.5 billion euro.

The ongoing developments in the maritime ports sector in the Hamburg - Le Havre range continue to affect the port operations: concentration of capital, privatisation of port logistic services, expansion and dispersion of foreign trade, internationalisation of production and consumption patterns, increase in containerised shipments, etc. Production, trade and transport are no longer considered as individual and isolated activities, but are integrated within a single system, while economies of scale continue. Therefore, ports are becoming real logistic centres: ports able to add value to the goods passing through the port area have a major advantage in a climate of increasing international competition. Flemish ports are following this trend, and that is also reflected in the analysis presented in this report.

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.

¹ Update of Lagneaux F. (2004), *The Economic Importance of the Flemish Maritime Ports: Report 2002*, NBB, Working Paper No. 56 (Document series).

SOMMAIRE:

Avant-propos.....	1
Introduction et objectifs du rapport.....	1
1 Contexte général.....	3
1.1 Contexte économique national et international.....	3
1.2 Trafic maritime de marchandises: analyse comparée	6
1.3 Rappel méthodologique et présentation des résultats.....	7
2 Situation générale de l'ensemble des ports maritimes flamands	9
2.1 Données globales sur la valeur ajoutée (VA) directe et indirecte	9
2.2 Données globales sur l'emploi direct et indirect.....	11
2.3 Données globales sur l'investissement.....	12
2.4 Ventilation des résultats selon la taille des entreprises	13
2.5 Données globales sur le bilan social	14
2.5.1 Type de contrat et ressources humaines.....	14
2.5.2 Entrées et sorties de personnel	16
2.5.3 Formation	18
2.6 Données globales sur la situation financière	19
2.6.1 Ratios financiers	19
2.6.2 Appréciation de la santé financière.....	21
2.7 Données globales sur le trafic maritime de marchandises en 2003	22
3 Situation spécifique par port.....	23
3.1 Port d'Anvers	23
3.1.1 Carte d'identité du port d'Anvers.....	23
3.1.2 Faits marquants en 2003.....	24
3.1.3 Valeur ajoutée	26
3.1.4 Emploi.....	30
3.1.5 Investissement.....	33
3.1.6 Ratios financiers	36
3.1.7 Trafic maritime de marchandises au port d'Anvers en 2003: synthèse.....	37
3.2 Port de Gand	38
3.2.1 Carte d'identité du port de Gand.....	38
3.2.2 Faits marquants en 2003.....	38
3.2.3 Valeur ajoutée	40
3.2.4 Emploi.....	44
3.2.5 Investissement.....	47
3.2.6 Ratios financiers	50
3.2.7 Trafic maritime de marchandises au port de Gand en 2003: synthèse.....	51
3.3 Port d'Ostende.....	52
3.3.1 Carte d'identité du port d'Ostende	52
3.3.2 Faits marquants en 2003.....	52
3.3.3 Valeur ajoutée	54
3.3.4 Emploi.....	58
3.3.5 Investissement.....	61

3.3.6	Ratios financiers	64
3.3.7	Trafic maritime de marchandises au port d'Ostende en 2003: synthèse	65
3.4	Port de Zeebrugge	66
3.4.1	Carte d'identité du port de Zeebrugge	66
3.4.2	Faits marquants en 2003	67
3.4.3	Valeur ajoutée	69
3.4.4	Emploi.....	73
3.4.5	Investissement.....	76
3.4.6	Ratios financiers	79
3.4.7	Trafic maritime de marchandises au port de Zeebrugge en 2003: synthèse	80
4	Synthèse	81
	Liste des abréviations	83
	Annexe 1: Rappel méthodologique et mise à jour.....	85
	Annexe 2: Zones portuaires	95
	Annexe 3: Liste des branches NACE-bel	101
	Annexe 4: Liste des administrations publiques	107
	Annexe 5: Ventilation des effets indirects par secteur	109
	Annexe 6: Ventilation des résultats selon la taille des entreprises en 2003	117
	Annexe 7: Bilan social détaillé: 2001 - 2003	121
	Annexe 8: Trafic maritime dans les ports en 2003: détail	131
	Annexe 9: Glossaire.....	135
	Bibliographie	137

Avant-propos

Comme chaque année, la Banque¹ publie une étude sur l'importance économique des ports maritimes flamands. Depuis l'année dernière, l'analyse de la situation socio-économique des ports d'Anvers, Gand, Ostende et Zeebrugge est présentée en un seul volume et met en évidence les effets indirects de l'activité du secteur sur l'ensemble de l'économie du pays.

Le présent numéro tient lieu de la mise à jour du rapport 2002². Cette étude a fait l'objet d'une révision méthodologique et couvre dès lors l'ensemble de la période 1997 - 2003.

Après l'introduction, le contexte économique général de l'année 2003 est retracé. Suit l'analyse proprement dite. Le chapitre 2 concerne les résultats de l'ensemble des ports sous revue et le chapitre 3 est consacré à chaque cas spécifique.

Introduction et objectifs

L'étude a pour objectif d'estimer l'importance économique de ces ports sur la période allant de 1997 à 2003, à partir de l'analyse des situations économique, sociale et financière. Les variables suivantes sont envisagées:

- La valeur ajoutée à prix courants;
- L'emploi en ETP³;
- L'investissement à prix courants.

Une analyse financière et le bilan social sont présentés pour les trois dernières années couvertes par l'étude, la première pour chaque port individuellement et le second pour l'ensemble des ports maritimes flamands. En vue d'analyser la santé financière des entreprises sous revue, l'étude des ratios financiers est complétée par l'application d'un modèle de prévision de défaillance⁴.

En vue de la présente mise à jour, une révision de l'échantillon a été entreprise pour chaque année et l'estimation des effets indirects a été revue, afin de prendre en compte l'ensemble de l'impact économique de l'activité (emploi indirect indépendant inclus). Ceci se traduit par certaines modifications dans les résultats. Quelques changements formels ont également été apportés⁵, en vue d'une meilleure lisibilité des résultats répartis par secteur. Ces dernières adaptations ont été introduites en veillant à la cohérence avec la dernière édition, quant à la définition de la population et des ensembles de branches étudiées. Ce point sera évoqué en détail à l'annexe 1.

Les données microéconomiques utilisées proviennent de la Centrale des bilans⁶ et de l'Institut des comptes nationaux (ICN). Cet institut a été notamment sollicité pour l'estimation des effets indirects. L'étude se concentre sur les branches d'activité disposant d'un lien économique avec les ports maritimes flamands.

Le délai de parution du présent rapport s'explique par le fait que la dernière clôture des comptes de 2003 à la Centrale des bilans a eu lieu début 2005, moment où ont également été publiés les chiffres de la VA et de l'emploi de l'ICN, nécessaires à l'estimation des effets indirects jusqu'en 2003. Pour rappel, les entreprises belges sont tenues de rentrer leurs comptes annuels à la Centrale des bilans au plus tard sept mois après la clôture de l'exercice comptable. Or, à cette date, une proportion élevée d'entreprises ne remplit pas cette obligation. Au début de l'année

¹ Banque nationale de Belgique (BNB).

² Lagneaux F. (2004), *Importance économique des ports maritimes flamands: rapport 2002*, BNB, Working Paper n°56 (Document series).

³ Équivalents temps plein: l'emploi, qu'il soit direct ou indirect, est exprimé dans cette unité.

⁴ Voir point 2.6.2.

⁵ La présentation sectorielle des résultats a été légèrement revue et ce schéma est suivi dans l'ensemble du chapitre 3, ainsi qu'aux annexes 5, 6 et 7. Par ailleurs, la "carte d'identité" de chaque port est présentée au chapitre 3.

⁶ Service du département Informations microéconomiques de la Banque.

suivante, c'est-à-dire en janvier 2005 pour les comptes de 2003, cette proportion se ramenait à 5 p.c.

Dans la mesure du possible, certains liens avec l'économie du pays sont présentés à des fins de comparaison⁷.

⁷ Références: rapport annuel 2003 de la Banque; Heuse P. et Ph. Delhez (2004), "Le Bilan social 2003", BNB, *Revue économique*, 2004/4; Vivet D. (2004), "Évolution des résultats et de la structure financière des entreprises en 2003", BNB, *Revue économique*, 2004/4. Ces publications sont consultables en ligne: www.bnb.be.

1 CONTEXTE GÉNÉRAL

Au niveau mondial, la croissance s'est accélérée en 2003. Elle a également fait son retour en Belgique, en dépassant 1 p.c.⁸, tandis qu'elle était toujours marquée par une certaine atonie dans la zone euro. L'inflation belge s'est maintenue à 1,5 p.c. En Belgique, pays économiquement très ouvert, l'industrie manufacturière avait été le fer de lance de la reprise de 2002, mais cette dernière a été freinée par la chimie et la métallurgie, secteurs orientés vers l'exportation et ayant fort souffert de la montée de l'euro. L'emploi intérieur belge s'est stabilisé en 2003.

Les ports maritimes flamands subissent directement les évolutions de l'environnement économique national, ainsi que du commerce mondial, dont la Chine est devenue l'un des moteurs. Au sein du *range* Hambourg - Le Havre, l'activité de transbordement aux ports d'Anvers et d'Ostende s'est signalée par une progression importante en 2003. La part qu'occupent les ports flamands dans le *range* s'est légèrement renforcée.

1.1 *Contexte économique national et international*⁹

Le trafic maritime est en constante augmentation au niveau mondial. Cette tendance se vérifie dans les ports flamands où, malgré certains reculs conjoncturels relevés ponctuellement, les volumes transbordés ont poursuivi leur croissance en 2003, notamment dans le *short sea shipping*¹⁰. Les trafics conteneurisé et roulant (*Roll-on/roll-off* ou *ro-ro*) sont les moteurs de cette progression constante. Les transbordements aux ports d'Anvers et d'Ostende ont ainsi successivement enregistré des chiffres records en 2003 et 2004.

Mais, en même temps que de nouveaux marchés comme la Chine s'ouvrent aux ports maritimes flamands, la concurrence entre les ports du *range*¹¹ Hambourg - Le Havre s'accroît. Ce phénomène se manifeste alors que se succèdent les restructurations d'entreprises de manutention portuaire, corollaires des fusions relevées chez les armateurs. Par ailleurs, les ports du *range* sont eux-mêmes en concurrence avec les grands centres portuaires asiatiques.

L'année 2003 a été marquée par l'échec de la conciliation entre le Conseil des ministres des transports de l'Union européenne (UE) et le Parlement européen à propos du projet de directive sur la libéralisation des services portuaires¹². Les eurodéputés se sont en effet divisés sur un aspect du compromis qui avait été privilégié jusque-là, relatif au *selfhandling*. Celui-ci devait permettre aux navires de prendre eux-mêmes en charge le transbordement de leurs marchandises dans les ports. Si le sujet reste très sensible sur le plan social¹³, deux évolutions semblent aller dans le sens d'une libéralisation et d'une rationalisation de cette activité dans les ports flamands. La première est technique, et concerne les progrès enregistrés ces dernières années dans les programmes informatiques de gestion des terminaux. La seconde est liée au développement même des trafics de conteneurs et *ro-ro*, qui se fait au détriment du traitement des marchandises diverses conventionnelles, tout en nécessitant une main-d'œuvre moins importante.

⁸ En 2003, la croissance de l'économie belge s'est élevée, en termes réels, à 1,3 p.c. Source: rapport annuel 2004 de la Banque.

⁹ Sources: rapport annuel 2003 de la Banque et *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2003* de la Vlaamse Havencommissie.

¹⁰ Abréviation SSS: Transport de marchandises par la mer entre deux ports situés en Europe ou des ports de pays ayant des frontières communes avec l'Europe. Source: "Terminologie en transports combinés", Genève, UN/ECE, 2001. Le SSS a dépassé les 100 millions de tonnes dans les ports flamands en 2003, dont 62 millions de tonnes pour Anvers.

¹¹ Définition au point 1.2 et à l'annexe 9.

¹² Initiative prise par la Commission européenne début 2001, dans le cadre du Livre blanc paru la même année sur "La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix". Cette directive avait pour but d'ouvrir le marché des services portuaires afin de garantir le droit à la libre concurrence pour ces services, dans le respect des fondements inscrits aux traités de l'UE.

¹³ Le 29 septembre 2003 s'est tenue à Rotterdam la plus grande manifestation d'ouvriers portuaires - les dockers - de ces dernières années. Ils étaient entre 5.000 et 8.000, venus de toute l'Europe, pour protester contre la libéralisation du secteur, qui se solderait à terme par une suppression massive d'emplois.

La Commission européenne, malgré l'issue négative de cette conciliation, continue à soutenir activement le secteur maritime, notamment dans le *short sea shipping*: aide à l'investissement, régime de taxation au tonnage et allègement des charges pour les navigants. L'UE est en effet très dépendante de la mer pour son commerce extérieur (environ 90 p.c. des tonnages dans l'UE-15). Ces mesures se sont d'ailleurs traduites par une augmentation du nombre de navires battant pavillon de pays de l'UE et la Belgique ne fait pas exception à cette règle¹⁴.

Les textes de référence au sein de l'UE¹⁵ relatifs au secteur maritime sont:

- les politiques générales des transports introduites dans le traité instituant la Communauté européenne;
- le Livre blanc, publié en septembre 2001 et intitulé "La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix", qui énumère soixante mesures concrètes conçues pour améliorer notablement la qualité et l'efficacité des transports en Europe d'ici à 2010;
- les réglementations de la Commission sur la sécurité maritime qui ont fait suite à la catastrophe de l'Erika et la directive 2001/106/CE relative au respect de normes internationales pour la sécurité des navires, dans le cadre du contrôle des ports par les États: obligation d'une double coque pour les pétroliers, système d'information et de *monitoring* communautaire, création d'une agence européenne pour la sécurité maritime, sécurisation des terminaux et des ports, etc.;
- le Code International pour la sécurité des navires et des installations portuaires (*International Ship and Port Facility Security Code* ou code ISPS). Il s'agit de mesures destinées à renforcer la sécurité des navires et des installations portuaires. Le code ISPS a été adopté par l'Organisation maritime internationale¹⁶ en décembre 2002, à la suite des attentats du 11 septembre 2001 aux États-Unis, et est entré en application le 1er juillet 2004. Ce code, qui établit un ensemble de règles détaillées à l'attention des gouvernements et des autorités portuaires, a été ratifié par l'UE dans le cadre du règlement 725/2004;
- les liaisons avec l'arrière-pays (ou *hinterland*), qu'il convient de développer: le réseau trans-européen (RTE), dans lequel s'inscrit entre autres le Rhin d'Acier¹⁷, va dans le sens de l'ouverture toujours plus importante des frontières pour la libre circulation des marchandises, des personnes et des services. Les modes ferroviaire, fluvial et *short sea* y occupent une place importante;
- les normes environnementales, élément majeur dont il faut tenir compte dans la politique de développement des infrastructures portuaires: l'application des directives du Conseil 79/409/CEE, concernant la conservation des oiseaux sauvages, et 92/43/CEE, à propos de la conservation des habitats naturels et de la flore et de la faune sauvages, peuvent provoquer des retards dans l'avancement de certains projets d'aménagements portuaires (cf. point 3.1.2.3).

Située au centre de la *banane européenne*¹⁸, la Belgique dépend très fortement de l'aménagement de ses réseaux de communication. Ceux-ci sont très denses et relativement bien organisés. Il est cependant vrai que les axes routiers sont de plus en plus engorgés et que les modes ferroviaire et fluvial restent largement sous-exploités. En Flandre, le développement de ces deux derniers modes est parfois tributaire d'accords trans-frontaliers, lesquels impliquent une certaine lenteur dans l'avancement de projets phares. C'est le cas du programme d'approfondissement de l'Escaut prévu pour la fin de la décennie¹⁹ ou de la remise sur rail du projet du Rhin d'Acier. De son côté, le gouvernement flamand élabore actuellement un plan stratégique pour chaque port de mer²⁰.

¹⁴ D'après M. Nuytemans, directeur de l'Union royale des armateurs belges, 35 navires marchands et 39 remorqueurs maritimes ont été inscrits au registre belge en 2003 (source: Le Lloyd du 30 décembre 2003).

¹⁵ Autres développements dans le *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2003* de la Vlaamse Havencommissie (Commission portuaire flamande) et sur le site de la Commission européenne (http://europa.eu.int/comm/transport/index_fr.html).

¹⁶ IMO: organisation des Nations unies pour la promotion de la sécurité maritime.

¹⁷ *Ijzeren Rijn* en néerlandais. Projet belgo-néerlandais qui consiste en la réactivation de la ligne de chemins de fer qui relie le port d'Anvers à la région allemande de La Ruhr et à l'Europe de l'Est. Le gain de 50 kilomètres par rapport à la ligne existante constitue le principal avantage de ce projet, outre le fait que le terrain emprunté soit beaucoup plus plat que l'actuel.

¹⁸ Définition à l'annexe 9.

¹⁹ Cf. l'accord sur le "Schéma de Développement 2010" relatif à l'approfondissement de l'Escaut occidental signé par les ministres flamand et néerlandais en mars 2005. Il prévoit le début des travaux d'approfondissement de 11,9 à 13,1 mètres hors marées dès 2007. D'aucuns se demandent toutefois si cet approfondissement sera suffisant pour répondre aux exigences croissantes formulées au port d'Anvers.

²⁰ Le décret portuaire (*Havendecreet*) de 1999 constitue la base de la politique portuaire en Flandre. Il vise à réglementer de façon claire et transparente les relations entre le gouvernement flamand et les autorités portuaires. L'accord gouvernemental du 13 juillet 1999 prévoit un plan stratégique multidisciplinaire permettant de décrire la fonction et le développement souhaité de chaque port, ainsi que sa relation avec l'environnement, à court, moyen et long termes.

Les ports, lieux dont l'activité est orientée vers les échanges avec l'outre-mer, mais également lieux de transit facilitant les opérations de transbordement intermodales, occupent une place considérable dans ces réseaux. Nombreuses sont par ailleurs les branches d'activité qui, en Belgique, dépendent directement ou indirectement des quatre ports maritimes flamands.

La croissance mondiale s'est accélérée pour passer de 2,8 p.c. en 2002 à 3,3 p.c. l'année suivante. L'année 2003 a été excellente pour l'économie chinoise, mais aussi pour le Japon, qui a renoué avec la croissance. La reprise s'est confortée en 2003 aux États-Unis, grâce notamment aux politiques monétaires et budgétaires expansionnistes menées ces dernières années, mais au détriment de la balance courante. La situation de l'UE est inverse. En 2003, la croissance de l'activité a ralenti pour la troisième année consécutive dans les pays de la zone euro, malgré le mouvement de reprise enregistré au deuxième semestre. Le PIB de la zone euro n'a progressé que de 0,5 p.c., contre 0,9 p.c. en 2002. L'appréciation de l'euro n'a pas aidé ces pays à maintenir l'avantage compétitif qu'ils avaient acquis pendant les années où la valeur de l'euro était inférieure.

De 0,7 p.c. en 2002, la croissance du PIB belge est repassée au-dessus de la barre de 1 p.c. en 2003, pour la première fois depuis trois ans. L'inflation de la Belgique est demeurée au niveau enregistré l'année précédente, soit 1,5 p.c.²¹, l'un des taux les plus bas de la zone euro. L'amplitude des mouvements conjoncturels reste plus forte en Belgique que dans la moyenne de l'UE, étant donné son haut degré d'ouverture - à 180 milliards d'euros en 2003, le commerce extérieur représente environ les deux tiers du PIB belge -. Les décélérations et les accélérations de l'activité économique y sont donc plus marquées. Le nombre de faillites a augmenté de 5,1 p.c. en 2003, selon l'Institut national de la statistique (INS). Au printemps de la même année, la confiance des chefs d'entreprise est tombée à son niveau le plus bas depuis sept ans. Un redressement important et général s'est ensuite manifesté au troisième trimestre.

En Belgique, l'industrie manufacturière a été le moteur de la reprise naissante en 2002, mais l'activité y a perdu de sa vigueur, la valeur ajoutée se contractant dès le troisième trimestre de 2002²². Cette baisse est surtout due aux industries de la chimie et de la métallurgie, activités importantes pour la Belgique et très orientées vers l'exportation, donc plus vulnérables aux variations des taux de change. L'emploi intérieur belge, en diminution depuis 2001, s'est stabilisé en 2003²³, le taux de chômage s'établissant à 8,2 p.c., selon l'INS.

Les ports maritimes flamands - Anvers, Gand, Ostende et Zeebrugge - comportent nombre d'industries directement concernées par les signes de reprise évoqués ci-dessus, tempérés par la baisse d'activité des industries tournées vers l'exportation. Les ports maritimes belges, en tant que lieux de transit de marchandises, jouent un rôle essentiel dans les échanges commerciaux que la Belgique entretient avec ses partenaires européens et le reste du monde. La croissance économique de pays comme la Chine a un impact certain sur l'activité du secteur portuaire. Le transbordement de conteneurs ne cesse en effet d'augmenter, notamment à Anvers et Zeebrugge, et d'importants projets d'aménagement des infrastructures sont mis en œuvre pour faire face à cette tendance structurelle. La Région flamande, compétente depuis 1989 pour la politique portuaire et la gestion des ports, a ainsi investi en 2003 quelque 342,1 millions d'euros dans l'aménagement des ports. Environ la moitié de ces sommes sont affectées à l'amélioration de leur accessibilité. L'approfondissement de l'Escaut occidental est l'un des projets phares en la matière²⁴.

²¹ Indice des prix à la consommation harmonisée (IPCH) en Belgique (source: rapport annuel 2003 de la Banque). Pour obtenir l'évolution de la VA à prix constants, on tient compte de l'indice des prix à la production domestique, en hausse de 0,7 p.c. en 2003 par rapport à l'année précédente. En ce qui concerne l'investissement à prix constants, c'est l'indice des prix des produits destinés à l'investissement domestique qui est retenu, dont la progression s'établit à 1,4 p.c. en 2003. Source: Belgostat.

²² La valeur ajoutée de cette industrie a enregistré un repli, calculé neuf mois plus tard et sur base annuelle, de 3 p.c.

²³ L'emploi intérieur belge a gagné 0,1 p.c. en 2003 (source: rapport annuel 2004 de la Banque).

²⁴ En dix ans, plus de 231 millions d'euros (prix de 2003) ont été investis dans l'approfondissement de l'Escaut occidental, soit 12 p.c. du total des sommes consacrées depuis 1989 par la Région flamande à l'accessibilité maritime.

1.2 Trafic maritime²⁵ de marchandises: analyse comparée

Les ports maritimes flamands, regroupés dans un rayon de 100 km, jouent un rôle important au niveau de la manutention de marchandises aux plans international et intra-européen. Malgré la qualité de leurs prestations et la croissance qu'ils enregistrent, ils sont, depuis longtemps, en concurrence avec d'autres grands ports maritimes européens qui desservent le même *hinterland*. L'ensemble qu'ils forment porte le nom de *range* (rangée en français) et regroupe, du nord au sud, les neuf ports suivants: Hambourg et Brême en Allemagne, Amsterdam et Rotterdam aux Pays-Bas, Anvers, Gand et Zeebrugge en Belgique et Dunkerque et Le Havre en France. Pour des raisons de comparabilité des données, il a été convenu de joindre le port d'Ostende à l'analyse du *range* Hambourg - Le Havre. C'est également l'approche suivie par la *Vlaamse Havencommissie* dans son rapport annuel.

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

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Évolution 2002 - 2003 (en p.c.)	Part relative moyenne (en p.c.)	Part relative en 2003 (en p.c.)
Hambourg	76,7	75,8	81,0	85,1	92,4	97,6	106,3	8,9	11,2	12,5
Brême	34,0	34,5	36,0	45,0	46,1	46,6	49,0	5,2	5,3	5,7
Amsterdam ²⁶	36,8	36,1	37,6	44,6	49,4	50,3	44,5	-11,5	5,5	5,2
Rotterdam	310,1	314,4	303,4	322,4	314,7	322,1	327,8	1,8	40,2	38,4
Anvers	111,9	119,8	115,7	130,5	130,1	131,6	142,9	8,5	16,0	16,7
Gand	23,0	23,6	23,9	24,0	23,5	24,0	23,5	-1,8	3,0	2,8
Zeebrugge	32,4	33,3	35,4	35,5	32,1	32,9	30,6	-7,2	4,2	3,6
Ostende	4,3	3,9	3,1	4,3	4,8	6,2	7,2	15,7	0,6	0,8
Dunkerque	36,5	39,2	38,3	45,3	44,5	47,6	50,1	5,3	5,5	5,9
Le Havre	59,7	66,9	64,4	68,0	69,0	68,1	71,8	5,4	8,5	8,4
Total des dix ports	725,4	747,5	738,8	804,7	806,6	827,0	853,7	3,2	100,0	100,0
Total du trafic mondial *	n.	5.616	5.666	5.871	5.840	5.948	6.168	3,7		
Part des dix ports dans le trafic mondial (en p.c.)	n.	13,3	13,0	13,7	13,8	13,9	13,8			

Sources: Pour le trafic du *range*: données des autorités portuaires - dont les statistiques du Port de Rotterdam - et *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2003* (rapport annuel 2003) de la *Vlaamse Havencommissie*; pour le trafic mondial: CNUCED, *Review of Maritime Transport 2004*.

* Ces chiffres ont été revus par rapport à la dernière édition (source: CNUCED).

En tonnage, le trafic maritime mondial a progressé de 3,7 p.c. de 2002 à 2003, d'après le *Review of Maritime Transport 2004* (CNUCED). Le *range* Hambourg - Le Havre, port d'Ostende inclus, a quant à lui enregistré un croissance de près de 3,2 p.c. Les ports flamands y confortent leur part de marché, puisque celle-ci passe de 23,5 à 23,9 p.c., niveau proche de ceux enregistrés en 1998 et 1999 (plus de 24 p.c.).

La place occupée par les dix ports sur le marché mondial ne perd que 0,1 p.c., malgré la montée en puissance de ports asiatiques comme Singapour, Shanghai et Hong Kong, qui talonnent Rotterdam, toujours premier port au classement mondial. Anvers ne figure plus qu'à la neuvième place de ce classement²⁷, établi en fonction des tonnages transbordés, alors que ce port occupait encore la sixième place en 2000.

Pratiquement tous les ports du *range* ont enregistré une augmentation du transbordement en 2003, au point d'atteindre des records absolus, à l'exception d'Amsterdam, Zeebrugge et Gand (tableau 1). Les augmentations les plus importantes ont été relevées à Ostende, Hambourg et Anvers. Ces deux derniers ports ont par ailleurs réalisé depuis 20 ans, en termes cumulés, une

²⁵ Les marchandises transportées via l'intérieur des terres (navigation intérieure) ne sont pas comprises dans ces chiffres.

²⁶ Les chiffres mentionnés ici sont ceux du seul port d'Amsterdam et non de l'ensemble du complexe comprenant également les ports de Beverwijk, Velsen/IJmuiden et Zaanstad.

²⁷ En termes de transport maritime par conteneurs, Anvers est le dixième port au monde.

croissance du trafic de conteneurs double de celle notée à Rotterdam. Les ports du Havre, de Dunkerque et de Brême ont connu, en 2003, une croissance du tonnage dépassant de peu la barre des 5 p.c. Le port d'Anvers bat le record, dans le *range*, en termes d'augmentation absolue de trafic, laquelle se chiffre à 11,2 millions de tonnes, suivi de Hambourg et de Rotterdam. Le transbordement de marchandises a crû de 1 million de tonnes à Ostende la même année, alors qu'il a reculé de 2,3 millions de tonnes à Zeebrugge et de 0,4 million de tonnes à Gand. Le total du transbordement dans les ports maritimes flamands a augmenté de 4,8 p.c. par rapport à 2002. Quant à la nette réduction du trafic observée au port d'Amsterdam, celle-ci provient de la décroissance du transbordement des produits pétroliers et du vrac agricole, qui a atteint le niveau enregistré fin des années quatre-vingt.

Les volumes traités dans les dix ports se sont maintenus à un niveau proche des 14 p.c. du total du trafic maritime mondial. Dans ce même total, les quatre ports flamands comptent, de manière assez constante sur la période sous revue, pour environ 3,3 p.c. Pour chaque port maritime flamand, une analyse synthétique des dernières évolutions des trafics maritimes est présentée au chapitre 3.

1.3 Rappel méthodologique et présentation des résultats

La population des entreprises est constituée d'après le mode de sélection géographique et fonctionnelle. Deux *clusters*²⁸ sont envisagés: le cluster maritime et le cluster non maritime. Ce dernier regroupe les segments industrie, commerce, transports et autres services logistiques.

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

Les effets indirects sont estimés, pour la VA et l'emploi, à partir des données fournies par l'Institut des comptes nationaux.

Un rappel de la méthodologie²⁹, ainsi que des modifications dont elle a fait l'objet, est proposé à l'annexe 1.

²⁸ L'OCDE donne une définition générale des clusters: *Networks of production of strongly interdependent firms (including specialised suppliers) linked to each other in a value-adding production chain.* (voir OECD (1999), *Boosting Innovation: The Cluster Approach*, Paris). Depuis l'ouvrage de Porter (1990) *The competitive advantage of nations*, New York, le concept de cluster est devenu un élément central de la politique industrielle.

²⁹ Le détail de la méthodologie est présenté dans le rapport 2002. Au tableau 41 (annexe 1) sont reprises les définitions de quelques branches importantes pour l'étude, ainsi que des remarques quant à la présentation des résultats. La liste complète des branches concernées par l'étude figure au tableau 43 (annexe 3).



2 SITUATION GÉNÉRALE DE L'ENSEMBLE DES PORTS MARITIMES FLAMANDS

Par comparaison avec le rapport 2002, l'ensemble des chiffres a été revu. L'objectif et l'impact de ces modifications sont expliqués à l'annexe 1.

En 2003, la VA directe a augmenté de 3,6 p.c. par rapport à l'année précédente, pour s'approcher des 11,5 milliards d'euros. La VA indirecte a atteint, la même année, 10,5 milliards d'euros.

L'emploi salarié direct dans les ports maritimes flamands a reculé de 0,6 p.c. en 2003, s'établissant à 105.419 ETP, dont près des 30 p.c. sont des emplois "maritimes". Ce recul est imputable à la progression des fins de contrat, où la proportion des licenciements et des prépensions a diminué mais celle des fins de contrats temporaires s'est renforcée. L'intérim et le recours à du personnel extérieur a pris de l'ampleur en 2003. La part du temps de travail consacrée à la formation a progressé la même année. Quant à l'emploi indirect, indépendants inclus, il s'est également légèrement replié, atteignant 133.457 ETP.

L'investissement dans les ports maritimes flamands, fonds privés et de la Région flamande confondus, s'est établi la même année à près de 2,5 milliards d'euros.

Le ratio de la rentabilité nette des capitaux propres après impôts a atteint, après une importante progression, 12,1 p.c. Celui de la liquidité au sens large est repassé au-dessus de l'unité, à 1,25. La solvabilité moyenne a quant à elle perdu 10 p.c., pour redescendre à 37,8 p.c.

L'année 2003 s'est en outre signalée par une croissance de 4,8 p.c. du tonnage transbordé dans l'ensemble des ports maritimes flamands, avec des croissances spectaculaires aux ports d'Anvers et Ostende, qui ont atteint des records historiques, mais un léger recul aux ports de Gand et Zeebrugge. Le tonnage transbordé dans l'ensemble des quatre ports étudiés s'est élevé, en 2003, à 204,2 millions de tonnes.

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

TABLEAU 2 **VALEUR AJOUTÉE**
(millions d'euros - prix courants)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Importance relative en 2003 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 1997 à 2003 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	9.481,2	10.079,2	9.746,1	10.880,9	10.760,1	11.049,6	11.450,4	100,0	3,2
Anvers	6.103,5	6.302,2	6.121,6	6.960,6	6.939,4	7.089,9	7.398,1	64,6	3,3
Gand.....	2.578,0	2.878,8	2.633,3	2.877,3	2.716,7	2.874,1	2.947,3	25,7	2,3
Ostende.....	216,3	235,9	273,2	258,0	313,2	324,1	332,4	2,9	7,4
Zeebrugge	502,1	578,5	643,1	707,6	716,3	690,1	695,4	6,1	5,6
Hors des ports	81,3	83,7	74,9	77,4	74,5	71,3	77,2	0,7	-0,9
2. EFFETS INDIRECTS	9.091,1	9.235,9	9.696,2	10.468,7	10.289,1	10.632,2	10.537,7	100,0	2,5
1er niveau.....	5.522,0	5.591,3	5.750,7	6.020,9	6.069,9	6.297,1	6.224,3	59,1	2,0
2ème niveau.....	2.137,9	2.180,2	2.325,5	2.523,0	2.468,8	2.541,1	2.525,4	24,0	2,8
3ème niveau.....	846,0	863,8	943,5	1.058,4	995,4	1.019,8	1.017,4	9,7	3,1
Niveaux suivants	585,2	600,7	676,5	866,4	754,9	774,2	770,5	7,3	4,7
TOTAL DE LA VALEUR AJOUTÉE.....	18.572,3	19.315,1	19.442,4	21.349,6	21.049,2	21.681,8	21.988,0	-	2,9

Source: BNB.

De 1997 à 2003, la VA directe des ports maritimes flamands a crû de 3,2 p.c. en moyenne par an, à prix courants (tableau 2). Compte tenu de l'indice des prix à la production domestique moyen observé sur cette période, cela revient à une augmentation moyenne à prix constants³⁰ de 1,5 p.c. Sur cette période, les hausses moyennes les plus significatives ont été enregistrées dans la manutention portuaire, le commerce, les industries du pétrole, de la chimie et de la métallurgie, ainsi que dans les transports terrestres et les autres services logistiques.

En 2003, la VA des entreprises installées dans les ports maritimes flamands a augmenté de 3,6 p.c., par rapport à l'année précédente, soit 2,9 p.c. à prix constants³¹. La croissance y a donc été supérieure à celle observée dans l'ensemble de l'économie (1,3 p.c.). Il convient à cet égard de saluer les bonnes performances de la manutention portuaire, des armateurs, du commerce, des industries pétrolière, métallurgique³² et des équipements électroniques, ainsi que des transports terrestres, qui ont su contrebalancer les reculs enregistrés par les industries de l'énergie, de la chimie et de l'automobile, entre autres.

Le port d'Anvers, qui représente 64,6 p.c. de la production de richesses des quatre ports sous revue, est celui qui a connu la croissance de VA la plus spectaculaire en 2003 (cf. point 3.1.3). La progression a été moindre aux ports de Gand et d'Ostende, tandis que la VA a stagné à Zeebrugge.

Afin d'appréhender l'impact économique global de l'activité portuaire, il est intéressant de considérer également les évolutions affectant les fournisseurs des entreprises de la population. Si l'on s'arrête aux fournisseurs en première ligne, la VA indirecte a, en 2003, reculé de 1,2 p.c. Si l'on considère l'ensemble de la chaîne en amont, jusqu'au niveau infini, elle a régressé de 0,9 p.c., soit 1,6 p.c. à prix constants. Le recul de la VA d'industries comme l'automobile a été en partie compensé par la croissance observée chez les armateurs, pour ne parler que des secteurs les plus dépendants³³ de la sous-traitance.

La VA totale, somme des VA directe et indirecte, s'est élevée à près de 22 milliards d'euros en 2003, soit 8,4 p.c. du PIB³⁴. La VA générée par les entreprises de la population sous revue a, en outre, atteint 11,5 milliards d'euros, soit 4,3 p.c. du PIB. Ces observations font l'objet de développements propres à chaque port, au chapitre 3.

³⁰ Prix de 1997. Source: Belgostat. Par rapport au niveau des prix à la production domestique de 1997, l'indice a augmenté de 1,7 p.c. en moyenne par an sur la période 1997 - 2003.

³¹ Prix de 2002. Source: Belgostat.

³² Contrairement à ce que l'on observe au niveau national (cf. point 1.1), la restructuration de la métallurgie ne s'est pas traduite par un recul de la VA en 2003 au port de Gand (cf. point 3.2.3.2.3), premier port maritime sidérurgique de Belgique.

³³ Les secteurs où le rapport effets indirects / effets directs est supérieur à 150 p.c. sont réputés présenter une grande dépendance vis-à-vis de la sous-traitance. Il s'agit notamment des armateurs, de la manutention portuaire, des industries de l'alimentation, de l'automobile et du pétrole et des centres de coordination.

³⁴ Aux prix de 2000, le PIB de la Belgique s'élève à 255,1 milliards d'euros en 2003. La VA totale aux prix de 2000 s'élève à 21,4 milliards d'euros, et la VA directe à 11,1 milliards d'euros. Source: Belgostat.

2.2 Données globales sur l'emploi direct et indirect

Remarque préliminaire:

Une nouveauté a été introduite dans la présente étude. Bien que seuls les chiffres relatifs à l'emploi salarié soient disponibles dans les comptes annuels déposés par les entreprises, il a été convenu, afin de couvrir l'ensemble de l'impact économique de l'activité portuaire, de présenter les chiffres de l'emploi indirect salarié et indépendant³⁵. Cette modification n'est pas négligeable, puisqu'elle entraîne un accroissement moyen, sur la période envisagée, de près de 30 p.c. par rapport au niveau du seul emploi indirect salarié, tous ports confondus. Pour mémoire, le chiffre de l'emploi indirect salarié est mis en exergue pour l'année 2003.

TABLEAU 3 EMPLOI (ETP)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Importance relative en 2003 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 1997 à 2003 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	104.937	103.843	103.330	104.861	107.551	106.095	105.419	100,0	0,1
Anvers	61.862	60.905	59.617	60.576	62.727	62.391	61.351	58,2	-0,1
Gand.....	27.788	27.770	28.089	28.860	29.057	28.253	28.247	26,8	0,3
Ostende.....	4.742	4.339	4.357	3.823	4.055	4.207	4.297	4,1	-1,6
Zeebrugge	9.244	9.423	9.942	10.271	10.463	9.982	10.109	9,6	1,5
Hors des ports	1.302	1.406	1.326	1.331	1.249	1.262	1.415	1,3	1,4
2. EFFETS INDIRECTS	131.907	131.502	134.333	142.063	138.615	134.885	133.457	100,0	0,2
1er niveau.....	78.856	78.523	78.702	80.488	81.477	79.289	78.533	58,8	-0,1
2ème niveau.....	31.581	31.526	32.693	34.982	33.600	32.738	32.358	24,2	0,4
3ème niveau.....	12.683	12.660	13.383	14.757	13.519	13.144	12.987	9,7	0,4
Niveaux suivants	8.787	8.794	9.555	11.837	10.019	9.713	9.579	7,2	1,4
TOTAL DE L'EMPLOI..	236.844	235.345	237.663	246.924	246.166	240.979	238.876	-	0,1

Source: BNB.

De 1997 à 2003, l'emploi dans les ports maritimes flamands a légèrement progressé (+0,1 p.c. en moyenne par an - tableau 3). Alors que les effectifs se sont en moyenne renforcés dans la manutention portuaire, chez les agents maritimes et expéditeurs, dans les industries pétrolière, métallurgique, de la construction et de l'alimentation, dans le commerce, le transport routier et les autres services, ils ont en moyenne régressé chez les armateurs, dans la pêche, les industries de la chimie, de l'énergie, de l'automobile et des équipements électroniques.

En 2003, les entreprises des ports maritimes flamands se sont défaites en moyenne de 0,6 p.c. de leur main-d'œuvre, alors que l'emploi intérieur belge gagnait 0,1 p.c. (cf. point 1.1). La quasi-totalité des industries actives dans les ports a été touchée, à l'exception des équipements électroniques et des autres industries. La pêche, les autres services logistiques et le secteur public ont également été affectés par un recul, alors que l'ensemble des autres secteurs maritimes et les transports terrestres ont recruté du personnel.

Pour les quatre ports sous revue, des hausses significatives d'effectifs ont été notées à Ostende et Zeebrugge en 2003, alors que l'emploi a reculé à Anvers (qui représentait cette année 58,2 p.c. de l'emploi des ports maritimes flamands) et stagné à Gand.

³⁵ Données de l'ICN.

S'agissant de l'impact économique global de l'activité portuaire, l'emploi chez les fournisseurs des entreprises de la population, c'est-à-dire l'emploi indirect, a représenté 133.457 ETP en 2003, en léger recul par rapport à l'année précédente. Ce chiffre incluant les travailleurs indépendants, l'emploi indirect salarié est par ailleurs estimé à 103.494 ETP. Le recul susmentionné est imputable aux évolutions notées dans les industries de l'alimentation et de l'automobile, ces évolutions ayant été partiellement compensées par les bons chiffres relatifs de la manutention et des armateurs, pour ne parler que des secteurs les plus dépendants³⁶ de la sous-traitance.

L'emploi total, somme des emplois direct et indirect, est redescendu légèrement en dessous de la barre des 240.000 ETP en 2003. Ce chiffre représente néanmoins 6,4 p.c. de l'emploi intérieur en Belgique³⁷. Si l'on s'en tient au seul emploi direct, à savoir 105.419 ETP, dont près de 30 p.c. sont maritimes, la proportion se ramène à 2,8 p.c. Ces observations font l'objet de développements propres à chaque port, au chapitre 3.

2.3 Données globales sur l'investissement

TABLEAU 4 INVESTISSEMENT
(millions d'euros - prix courants)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Importance relative en 2003 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 1997 à 2003 (en p.c.)
Anvers	1.269,3	1.233,9	1.076,7	1.392,2	1.564,8	1.456,5	1.471,0	59,7	2,5
Gand	372,6	417,9	645,5	590,5	607,6	781,1	750,5	30,4	12,4
Ostende	91,8	101,4	117,4	99,6	63,5	59,0	71,0	2,9	-4,2
Zeebrugge	129,7	185,8	198,3	170,6	131,9	112,1	129,8	5,3	0,0
Hors des ports	55,3	53,1	52,4	50,6	41,3	38,2	43,1	1,7	-4,1
INVESTISSEMENT DIRECT	1.918,8	1.992,2	2.090,2	2.303,5	2.409,1	2.446,9	2.465,4	-	4,3

Source: BNB.

Entre 1997 et 2003, l'investissement direct dans les ports maritimes flamands a progressé en moyenne de 4,3 p.c. par an, à prix courants (tableau 4). Compte tenu de l'évolution de l'indice moyen des prix des produits destinés à l'investissement, l'augmentation moyenne à prix constants³⁸ est de 4,2 p.c. Les progressions les plus significatives ont été enregistrées chez les armateurs, dans le commerce, les industries du pétrole, de la chimie, de l'automobile et de la métallurgie, de même que dans les autres industries et les transports terrestres.

En 2003, l'investissement dans les ports maritimes flamands a augmenté, à prix courants, de 0,8 p.c. par rapport à l'année précédente, soit un léger recul de 0,6 p.c. à prix constants³⁹. Les hausses enregistrées par la manutention portuaire, les industries de l'automobile et de la métallurgie et le transport routier ont été compensées par les reculs relevés dans la plupart des autres secteurs maritimes et non maritimes.

Des quatre ports sous revue, Ostende et Zeebrugge sont ceux qui ont enregistré les hausses les plus importantes de l'investissement en 2003, alors que celui-ci a stagné à Anvers et s'est replié à Gand. Le port d'Anvers a attiré, la même année, 59,7 p.c. du total des fonds investis dans le

³⁶ Pour rappel, les secteurs où le rapport effets indirects / effets directs est supérieur à 150 p.c. sont réputés présenter une grande dépendance vis-à-vis de la sous-traitance. Il s'agit notamment des armateurs, de la manutention portuaire, des industries de l'alimentation, de l'automobile et du pétrole, ainsi que des centres de coordination.

³⁷ En ne tenant compte que de l'emploi indirect salarié, le total est de 208.913 ETP, soit 5,6 p.c. de l'emploi intérieur belge en 2003. Celui-ci s'élève à 4,1 millions d'emplois, ce qui correspond à 3,7 millions d'ETP. Source: rapport annuel 2003 de la Banque.

³⁸ Prix de 1997. Source: Belgostat. Par rapport au niveau des prix des produits destinés à l'investissement domestique de 1997, l'indice a augmenté de 0,1 p.c. en moyenne par an sur la période 1997 - 2003.

³⁹ Prix de 2002. Source: Belgostat.

secteur, lesquels se sont élevés à près de 2,5 milliards d'euros. Ces observations font l'objet de développements propres à chaque port, au chapitre 3.

2.4 Ventilation des résultats selon la taille des entreprises

Le tableau 5 ne porte que sur les résultats des entreprises des ports au sens strict, à l'exclusion des effets indirects et des résultats des entreprises situées hors des zones portuaires.

Pour rappel, sont considérées comme grandes d'après le Code des sociétés⁴⁰:

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

TABLEAU 5 VENTILATION DES RÉSULTATS SELON LA TAILLE DES ENTREPRISES EN 2003

Ports	Nombre d'entreprises		Valeur ajoutée (en millions d'euros)		Emploi (en ETP)		Investissements (en millions d'euros)	
	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME
Anvers	358	1.331	6.944,2	453,9	54.801	6.550	1.360,0	111,0
Gand.....	165	533	2.762,5	184,8	25.494	2.753	712,3	38,2
Ostende.....	34	249	267,8	64,6	3.205	1.092	46,4	24,6
Zeebrugge.....	83	359	576,1	119,3	8.207	1.902	104,4	25,4
TOTAL	640	2.472	10.550,7	822,5	91.707	12.297	2.223,1	199,2

Source: BNB.

En 2003, les grandes entreprises, qui ne représentent en nombre qu'un peu plus du cinquième de la population étudiée, ont totalisé 92,8 p.c. de la production de richesses dans les quatre ports et 88,2 p.c. de leur emploi (tableau 5). Elles ont par ailleurs attiré 91,8 p.c. de l'investissement. Le détail de ces chiffres est présenté par cluster et par secteur, pour chaque port, à l'annexe 6.

⁴⁰ Article 15 du Code des sociétés. Voir aussi le site de la Centrale des bilans: <http://www.nbb.be/BA/F/homef.htm>.

2.5 Données globales sur le bilan social⁴¹

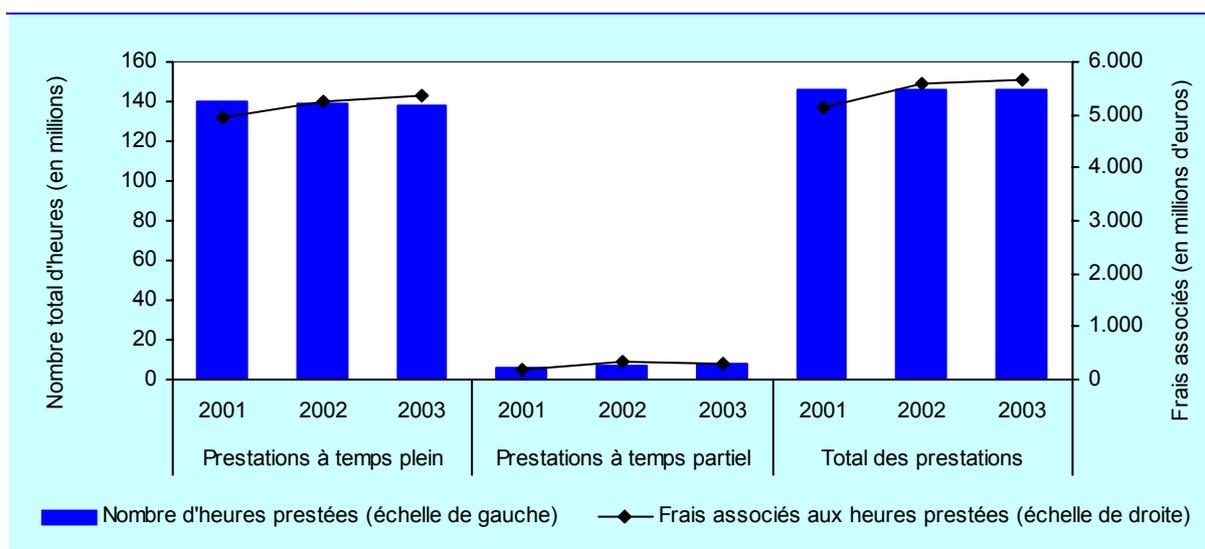
Depuis son introduction en 1996, le bilan social présente un ensemble cohérent de données couvrant différents aspects relatifs à l'emploi dans l'entreprise, qu'il s'agisse de l'engagement et de la composition du personnel, du statut contractuel et du niveau d'études des salariés, des frais de personnel, de la politique de formation ou des motifs de fin de contrat. Les résultats présentés ci-dessous, relatifs à l'emploi direct de l'ensemble des quatre ports, ne sont pas exhaustifs. Ils portent sur un échantillon constant qui a été défini pour la période 2001 - 2003. Pour les graphiques 2 à 6 et le tableau 6, les chiffres présentés et l'analyse qui s'y rapporte sont relatifs aux seules entreprises ayant déposé leurs comptes selon le schéma complet, les rubriques du bilan sur lesquelles ils reposent n'étant présentées que dans ce schéma. Il s'agit de 726 entreprises, soit 41,9 p.c. de l'échantillon constant⁴².

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

2.5.1 Type de contrat et ressources humaines

En 2003, dans les ports maritimes flamands, le rapport du nombre d'ouvriers sur le nombre d'employés s'est établi à 148,8 p.c., la proportion des employés ayant légèrement augmenté par rapport à l'année précédente.

GRAPHIQUE 1 HEURES PRESTÉES ET FRAIS ASSOCIÉS AUX RESSOURCES HUMAINES INTERNES⁴³



Source: BNB.

L'emploi direct des ports maritimes flamands a légèrement baissé en 2003 (cf. tableau 3). Parallèlement, le nombre d'heures prestées à temps plein s'est quelque peu replié, passant de 138,8 à 137,9 millions d'heures (graphique 1). Quant au régime à temps partiel, il a poursuivi sa croissance, puisqu'il a atteint 8,1 millions d'heures, soit 1,3 millions de plus que l'année précédente.

⁴¹ Ce point s'inspire, pour la méthode et les comparaisons qui sont faites avec la "moyenne nationale", de Heuze P. et Ph. Delhez (2004). Les comparaisons ont seulement une valeur indicative, étant donné que seules les entreprises ayant déposé leur bilan social portant sur un exercice de douze mois et clôturé au 31 décembre sont prises en compte dans le Bilan social 2003 (population réduite). Les résultats relatifs aux ports maritimes flamands se rapportent à un échantillon constant (situation de l'emploi direct). Une notice explicative est mise à la disposition des entreprises pour la comptabilisation des données du bilan social sur le site internet de la Centrale des bilans (http://www.nbb.be/BA/F/pdf/Mesures_d_emploi.pdf).

⁴² L'échantillon constant rassemble 1.734 entreprises, soit 50,6 p.c. de la population totale envisagée dans ce rapport pour 2003, et concerne 94.817 ETP, soit 89,9 p.c. du total des effectifs des quatre ports étudiés. Les 726 entreprises qui ont déposé leurs comptes selon le schéma complet lors de ces trois années concernent, en 2003, quelque 87.486 ETP, soit 83 p.c. du total des effectifs des quatre ports étudiés.

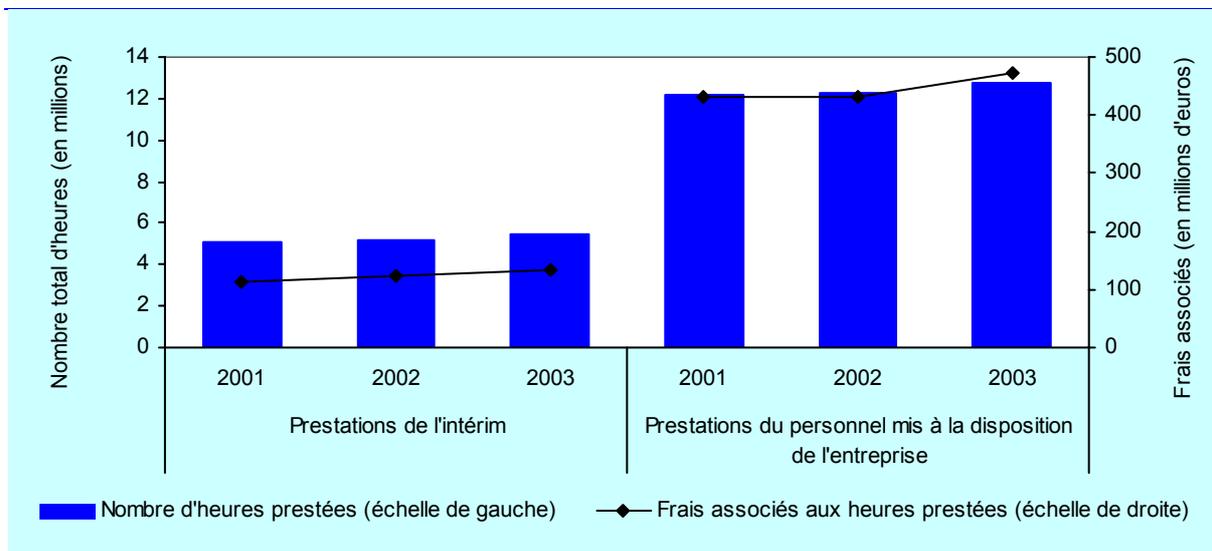
⁴³ Employés figurant au registre du personnel des entreprises sous revue.

Au total, le nombre d'heures prestées est ainsi passé de 145,6 à 145,9 millions d'heures. Le régime du travail à temps plein a représenté, en 2003, 94,5 p.c. des heures prestées dans les ports maritimes flamands, après un repli de 0,8 p.c. par rapport à l'année précédente, tendance qui se vérifie plus largement dans l'ensemble de l'économie.

En augmentation de 2,4 p.c., les frais associés au personnel à temps plein sont passés à 5,4 milliards d'euros en 2003, évolution qui peut être attribuée entre autres au secteur de la manutention (engagements de main-d'œuvre aux ports d'Anvers, Gand et Ostende). Étant donné que le nombre d'heures prestées à temps plein a diminué, le coût salarial horaire a progressé, pour cette catégorie du personnel, de 3,1 p.c. Les frais du personnel travaillant à temps partiel ont quant à eux régressé, ce qui explique que le total des frais de personnel n'ait finalement augmenté que de 1,6 p.c. Compte tenu de la faible hausse du nombre d'heures prestées au total, le coût salarial horaire a progressé de 1,4 p.c.

Le coût annuel moyen par ETP est passé de 58.219 euros en 2002 à 59.691 euros en 2003, soit une augmentation de 2,5 p.c., qui correspond à celle notée au niveau national.

GRAPHIQUE 2 HEURES PRESTÉES ET FRAIS ASSOCIÉS AUX RESSOURCES HUMAINES EXTERNES⁴⁴

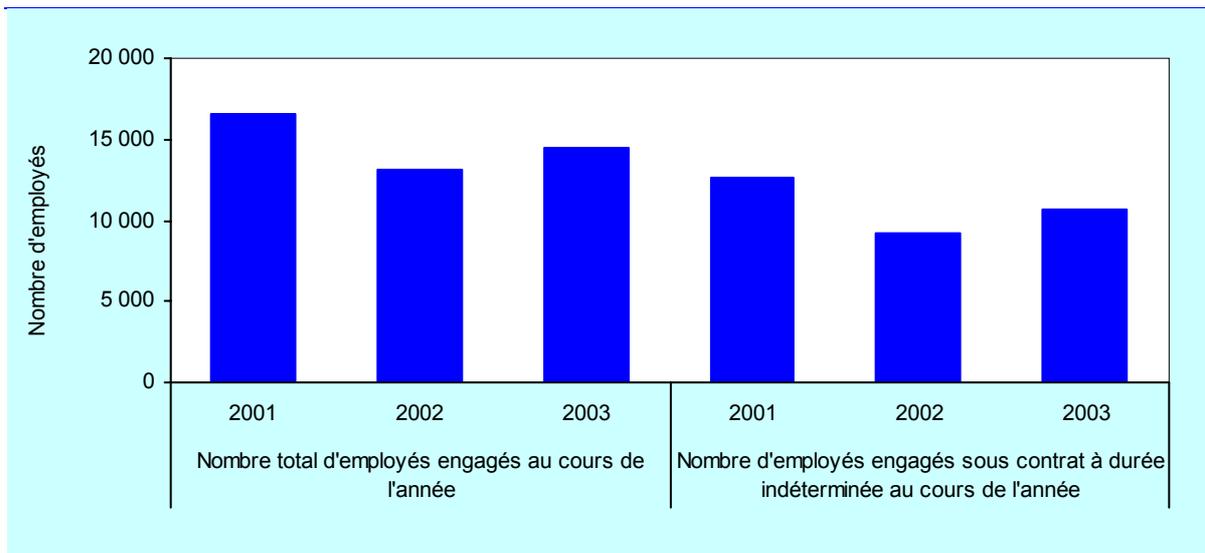


Source: BNB (uniquement schéma complet).

Sur la période 2001 - 2003, les prestations du personnel externe n'ont cessé de croître (graphique 2). En 2003, elles ont augmenté de 6,9 p.c. pour les intérimaires et de 3,6 p.c. pour le personnel mis à la disposition des entreprises. Les frais associés à ces catégories de personnel ont également augmenté, de respectivement 8 et 9,8 p.c. Dans les deux cas, le coût horaire des prestations a progressé, de 1,1 p.c. pour l'intérim et de 6 p.c. pour le personnel mis à disposition. En 2003, cette dernière catégorie - à laquelle appartiennent entre autres les dockers - représentait 69,5 p.c. des prestations externes.

⁴⁴ Personnel intérimaire et personnel mis à la disposition des entreprises. Par mise de travailleurs à la disposition d'utilisateurs, il faut entendre le fait pour un employeur de mettre certains de ses travailleurs, avec lesquels il reste lié par un contrat de travail, à la disposition d'utilisateurs qui exercent sur ces travailleurs une part de l'autorité qui appartient normalement à l'employeur. Définition inscrite dans la loi du 24 juillet 1987 sur le travail temporaire, le travail intérimaire et la mise des travailleurs à la disposition d'utilisateurs.

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



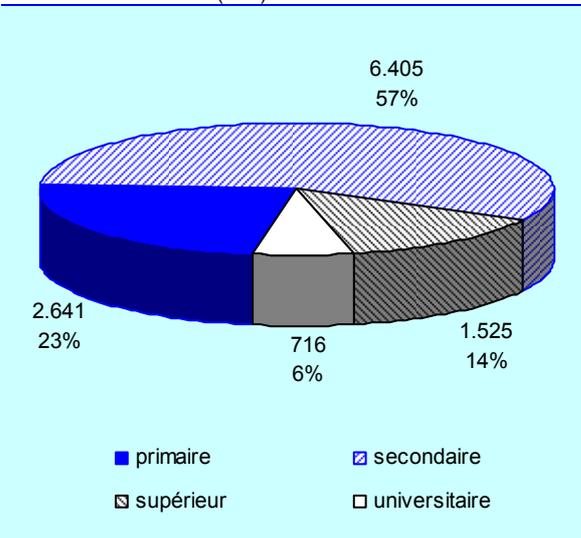
Source: BNB (uniquement schéma complet).

L'emploi dans les ports maritimes flamands avait reculé en 2002, en raison de la diminution des engagements de personnel (graphique 3).

Pour les entreprises de l'échantillon constant ayant rempli leurs comptes selon le schéma complet, la hausse de 10,8 p.c. des engagements, portant ceux-ci à 14.500 ETP en 2003, est attribuable aux secteurs de la manutention, de l'industrie automobile et des autres services logistiques, des reculs étant toutefois enregistrés dans les industries de la chimie et de la métallurgie. Cette progression n'a cependant pas été suffisante pour éviter la poursuite du recul causé par l'augmentation des fins de contrat (graphique 6). Le recul net de l'emploi en 2003 est dès lors de 641 ETP.

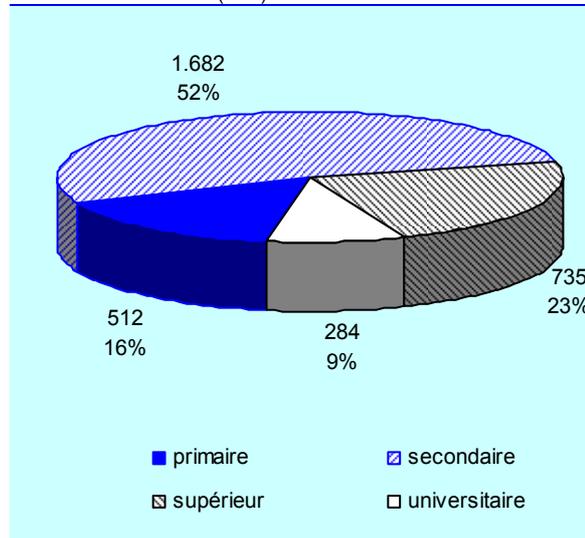
Le même phénomène a été observé pour les contrats à durée indéterminée, les engagements y passant à 10.697 ETP en 2003 (+16 p.c.).

GRAPHIQUE 4 NIVEAU D'ÉTUDES DU PERSONNEL MASCULIN ENGAGÉ EN 2003 (ETP)



Source: BNB (uniquement schéma complet).

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



Source: BNB (uniquement schéma complet).

À la date de clôture de l'exercice 2003, l'emploi masculin représentait 84,3 p.c. des effectifs des ports maritimes flamands, soit 0,3 p.c. de moins que l'année précédente.

La hausse de 10,8 p.c. des engagements enregistrée en 2003 s'est déclinée de la façon suivante en fonction du niveau d'études des travailleurs masculins nouvellement engagés: les créations de postes pour les détenteurs d'un certificat d'école primaire, d'un diplôme d'enseignement secondaire et d'un diplôme d'enseignement supérieur non universitaire ont augmenté de respectivement 73,2, 3,2 et 8,1 p.c. Une baisse a par contre été relevée en ce qui concerne l'engagement d'universitaires (-9,4 p.c.). Cette situation est l'inverse de celle observée en 2002. Pour les tranches de salariés les moins diplômés, les recrutements dans la manutention portuaire et l'industrie automobile sont à l'origine de la hausse importante des engagements relevée en 2003. L'Union de Remorquage et de Sauvetage⁴⁵ et Volvo Cars Gent en sont les deux principaux exemples.

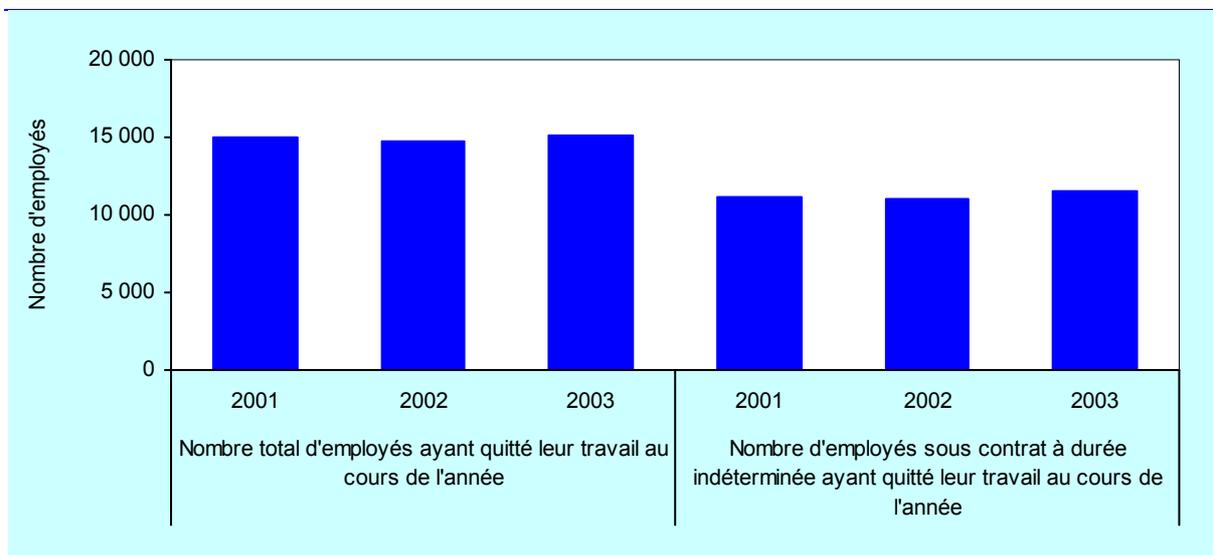
La répartition des engagements de personnel masculin observée en 2003 par niveau d'études est présentée au graphique 4.

La proportion de l'emploi féminin a continué de se renforcer dans les ports maritimes flamands, puisqu'elle est passée à 15,7 p.c. en 2003.

La situation du personnel féminin est plus contrastée. La hausse de 10,8 p.c. des engagements relevée en 2003 s'est déclinée de la façon suivante: les créations de postes pour les détentrices d'un certificat d'école primaire et d'un diplôme universitaire ont progressé de respectivement 41,6 et 12,8 p.c., et ce dans les mêmes secteurs que ceux mentionnés ci-dessus. Les femmes en possession d'un diplôme d'étude secondaire et d'un diplôme d'enseignement supérieur non universitaire ont par contre vu leur engagement régresser de respectivement 4,8 et 4,1 p.c.

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

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



Source: BNB (uniquement schéma complet).

Le recul des effectifs s'est poursuivi en 2003, notamment en raison de l'augmentation des fins de contrat (graphique 6), surtout sensible dans le commerce et l'industrie de l'énergie. Par rapport à l'année précédente, le nombre des fins de contrat a augmenté de 2,9 p.c. Le phénomène concerne en premier lieu les fins de contrats à durée indéterminée, en hausse de 4,6 p.c. Pour rappel, la plupart des industries actives dans les ports a été touchée par un recul de l'emploi.

⁴⁵ URS. En néerlandais: *Unie van Redding- en Sleepdienst*.

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

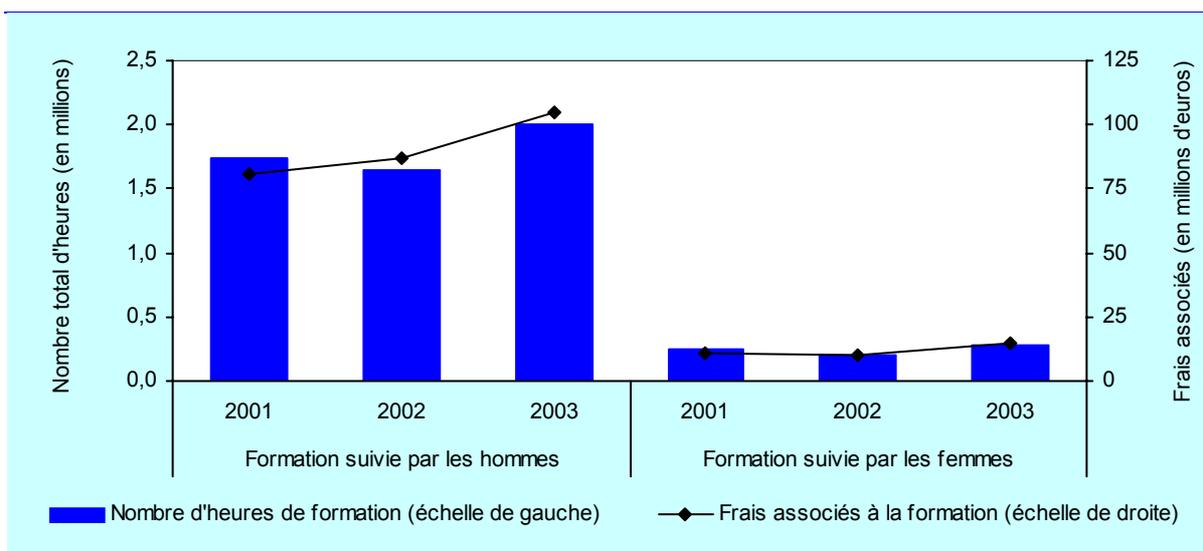
	2001	2002	2003
Pension.....	3,5	3,8	3,6
Prépension.....	6,2	9,6	8,4
Licenciement.....	18,3	18,5	15,7
Autre motif (notamment les fins de contrats temporaires).....	72,0	68,0	72,3

Source: BNB (uniquement schéma complet).

Après plusieurs années de hausse, la part des licenciements dans le total des fins de contrat a reculé en 2003, atteignant un niveau nettement inférieur à la moyenne nationale (17,7 p.c.). Un recul a également été enregistré au niveau de la part des prépensions. Par contre, la part des fins de contrats temporaires a augmenté à nouveau, notamment dans le cluster maritime. Les entreprises actives dans la pêche et certains services portuaires font en effet largement appel à de la main-d'œuvre temporaire. Quant aux départs à la retraite, ils sont restés relativement stables et supérieurs à la moyenne nationale (2,2 p.c.).

2.5.3 Formation⁴⁶

GRAPHIQUE 7 HEURES DE FORMATION ET FRAIS ASSOCIÉS



Source: BNB.

Au cours de l'année 2003, 50 p.c. du personnel masculin et 45,8 p.c. du personnel féminin ont participé à des formations, soit à peu près les mêmes proportions qu'au cours de l'année précédente.

Après un recul du temps consacré à leur formation par les hommes et les femmes, celui-ci est reparti à la hausse en 2003 (respectivement +21,6 et +31,9 p.c. - graphique 7), et ce malgré la stabilité du nombre de salariés concernés. Ceux-ci ont donc passé en moyenne plus de temps à se former. Femmes et hommes confondus, la part du temps de travail global consacrée à la formation est en effet passée de 1,27 à 1,56 p.c., un niveau sensiblement supérieur à la moyenne nationale (0,83 p.c.).

⁴⁶ La formation s'entend ici au sens formel du terme, c'est-à-dire celle réalisée dans des locaux réservés à cet usage, dans l'entreprise ou au dehors. En sont donc exclues, par exemple, les formations en milieu de travail, le tutorat et l'autoformation.

Les dépenses occasionnées par la formation des salariés masculins et féminins ont augmenté, en 2003, de respectivement 20,7 et 48,1 p.c., s'élevant ainsi au total à 2,1 p.c. de la masse salariale, soit 0,4 p.c. de plus que l'année précédente. Cette part des frais de personnel affectée à la formation dans les ports maritimes flamands est de 0,2 p.c. supérieure à l'objectif fixé pour 2004 par la Conférence pour l'emploi de septembre - octobre 2003. Elle est par ailleurs nettement supérieure à la moyenne nationale (environ 1,2 p.c. en 2003).

2.6 Données globales sur la situation financière⁴⁷

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

2.6.1 Ratios financiers

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

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

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

Dans la présentation globale qui suit et dans celle portant sur chaque port (cf. chapitre 3), un échantillon constant a été construit, qui reprend toutes les sociétés ayant déposé leurs comptes à la Centrale des bilans en 2001, 2002 et 2003 et dont les résultats répondent aux conditions requises pour le calcul des ratios⁴⁸. La même méthode de calcul - dite de globalisation⁴⁹ - est appliquée tant pour les ratios des entreprises privées des ports maritimes flamands que pour les ratios de l'ensemble des sociétés non financières auxquels il est fait référence à titre d'information.

⁴⁷ Ce point s'inspire, pour la méthode et les comparaisons, de Vivet D. (2004).

⁴⁸ Pour le calcul de la rentabilité, les capitaux propres doivent être strictement positifs et l'ensemble des données correspondre à 12 mois d'exercice. Des précisions à ce sujet figurent à l'annexe 1 du rapport 2002.

⁴⁹ Dans l'article consacré aux résultats et à la structure financière des entreprises en 2003, les deux méthodes du ratio médian et de la globalisation ont été utilisées, appliquées à un échantillon constant. Ici, seule la méthode de la globalisation a été retenue, étant donné qu'il s'agit d'un échantillon de taille limitée, comprenant des secteurs dont la conduite est dominée par quelques entreprises. La prudence dans l'analyse de ces résultats est de rigueur, étant donné la volatilité des chiffres.

TABLEAU 7 ÉVOLUTION DES RATIOS FINANCIERS PAR PORT DE 2001 À 2003

Ports	Rentabilité nette des capitaux propres après impôts (en p.c)			Liquidité au sens large			Solvabilité (en p.c)		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
Anvers	3,9	7,3	14,2	1,41	0,87	1,34	53,3	48,7	36,5
Gand.....	2,8	-7,5	6,4	0,96	1,00	1,02	48,4	44,9	40,6
Ostende	7,7	7,3	6,9	1,18	1,32	1,28	36,3	40,1	42,3
Zeebrugge	6,6	6,2	10,6	1,37	1,52	1,20	45,7	48,3	43,5
Moyenne pondérée.....	3,8	4,7	12,1	1,29	0,92	1,25	51,5	47,8	37,8
Sociétés non financières⁵⁰	6,4	4,1	7,3	1,21	1,17	1,23	40,4	39,9	40,5

Source: BNB.

En 2003, la hausse remarquable de la rentabilité des capitaux propres après impôts (tableau 7) est principalement due à la nette amélioration de la rentabilité de l'ensemble des entreprises non maritimes anversoises, ainsi qu'aux bonnes performances des armateurs, des industries et du commerce gantois et de la quasi-totalité des secteurs du port de Zeebrugge. Les reculs enregistrés pour la pêche et l'industrie de la métallurgie ont par contre affecté la moyenne au port d'Ostende. Les ports maritimes flamands n'ont donc pas fait exception à la tendance observée au niveau national, où une forte érosion de ce ratio avait été relevée en 2002, avant un net rebond en 2003, dû pour l'essentiel à la maîtrise des charges d'exploitation et financières.

La liquidité au sens large s'est signalée par une progression sensible en 2003 dans le secteur portuaire maritime flamand, le fonds de roulement net moyen y étant redevenu positif. La raison principale de cette évolution est l'amélioration de la trésorerie dans les industries de la chimie et du pétrole à Anvers, malgré un recul quasi général dans le commerce et l'industrie à Zeebrugge. Ce ratio est resté relativement stable à Gand et à Ostende. La progression relevée ici en moyenne est analogue à celle notée au niveau national en 2003, où un meilleur équilibre des échéances bilantaires a pu être observé.

Hormis au port d'Ostende, la solvabilité a été caractérisée par un recul généralisé en 2003, notamment dans l'industrie pétrolière, les transports et les autres services logistiques au port d'Anvers, dans l'ensemble de l'industrie à Gand et la quasi-totalité du cluster non maritime à Zeebrugge. Ce recul est imputable à un recours plus important à l'endettement des secteurs précités. Cette évolution en 2003 se démarque de celle observée au niveau national, à savoir une hausse de la solvabilité. À 37,8 p.c., ce ratio est certes inférieur aux 41,5 p.c. atteints par les grandes entreprises belges, mais reste supérieur aux 35,7 p.c. enregistrés pour les PME. Or, 79,4 p.c. des entreprises de la population sous revue sont des PME, élément dont ne tient pas compte l'approche par la globalisation.

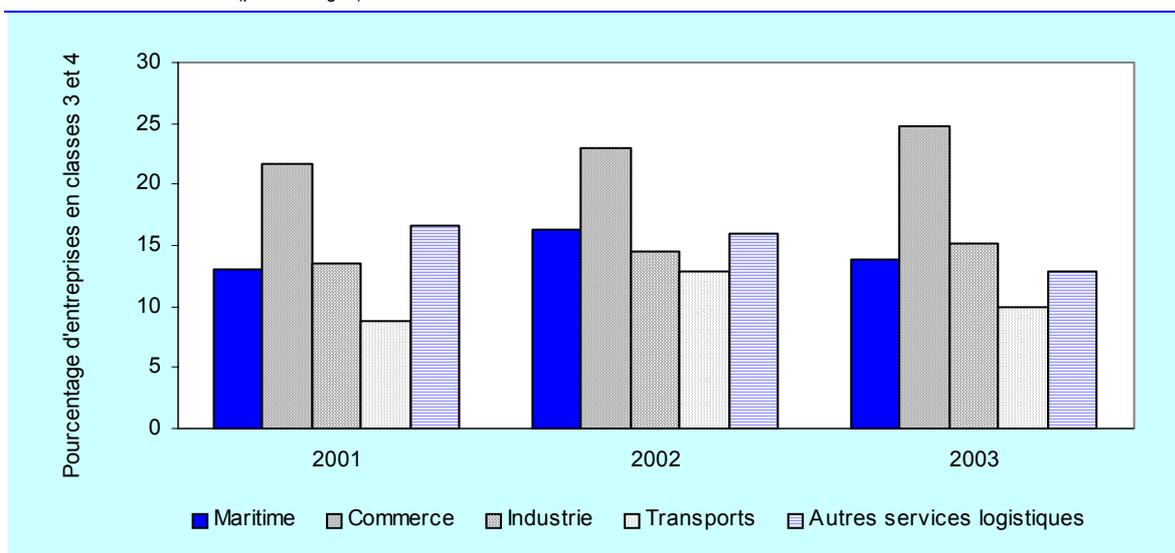
⁵⁰ Ces chiffres sont relatifs à la situation de l'ensemble des sociétés non financières belges, grandes entreprises et PME confondues. Ils ont été recalculés par Vivet D. (2004) et diffèrent donc de ceux publiés dans le rapport 2002.

2.6.2 Appréciation de la santé financière

Le modèle de prévision de défaillance utilisé ici s'applique aux entreprises de l'échantillon constant⁵¹ employant plus de cinq travailleurs. Ce modèle développé par la Banque analyse les différences de profil financier entre deux types d'entreprises: les entreprises non défaillantes et les entreprises défaillantes au cours des trois années suivantes. Est considérée comme défaillante toute entreprise tombant en situation de faillite ou de concordat judiciaire, les autres entreprises étant considérées comme non défaillantes. Le modèle permet de synthétiser tous les aspects de la situation financière d'une entreprise en une seule valeur: le score de risque L, dont la plupart des variables explicatives sont formulées sous la forme de ratios financiers.

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

GRAPHIQUE 8 RISQUES FINANCIERS DANS LES PORTS MARITIMES FLAMANDS DE 2001 À 2003
(pourcentages)



Source: BNB.

Le graphique 8 montre l'évolution du profil de risque des entreprises de l'échantillon constant de plus de cinq employés, en fonction de leur appartenance au cluster maritime ou à l'un des segments non maritimes. Les pourcentages présentés ici sont ceux des entreprises considérées comme en difficulté (classes de risque 3 et 4).

Le pourcentage d'entreprises en difficulté a diminué en 2003, dans le cluster maritime, et particulièrement dans la manutention portuaire, passant de 16,3 à 13,9 p.c. Il a également baissé dans les transports et les autres services logistiques, passant respectivement de 12,8 à 10 p.c. et de 16 à 12,8 p.c. Le pourcentage des entreprises en classes 3 et 4 a par contre progressé dans le commerce et l'industrie, passant respectivement de 23 à 24,8 p.c. et de 14,6 à 15,2 p.c. Les industries de la chimie, de l'automobile, des équipements électroniques et les autres industries ont enregistré des hausses, tandis que les industries pétrolière et métallurgique ont vu baisser leur pourcentage.

⁵¹ L'échantillon constant permet d'effectuer des comparaisons d'une année à l'autre, mais peut également influencer de manière positive le résultat de cette analyse.

Pour l'ensemble de l'échantillon constant des entreprises de plus de cinq employés, ce pourcentage est passé de 16,9 à 16 p.c. dans les ports maritimes flamands: 13 p.c. des grandes entreprises ont connu des difficultés financières en 2003, contre 14,7 p.c. l'année précédente. En ce qui concerne les PME, il s'agit de 18,2 p.c., soit 0,6 p.c. de moins qu'en 2002. La proportion d'entreprises présentant un profil vulnérable est en effet structurellement plus élevée pour les PME que pour les grandes entreprises. De même, au niveau national, en 2002, le pourcentage d'entreprises se trouvant dans les classes 3 et 4 s'élevait à un peu moins de 17 p.c. pour les grandes entreprises et à 20,5 p.c. pour les PME.

En comparant les chiffres obtenus pour 2002 dans le cadre de ce travail avec ceux relevés la même année au niveau national, il apparaît, en première approximation, que les industries de la chimie et de la construction, ainsi que les autres services logistiques, présentent un profil de risque moins élevé dans les ports maritimes flamands que la moyenne nationale. Le constat est inverse pour l'industrie de la métallurgie. Le pourcentage d'entreprises commerciales en difficulté dans les ports maritimes flamands est pratiquement identique à celui relevé au niveau national⁵².

Ces évolutions sont aussi illustrées par le pourcentage d'emplois (en ETP) des entreprises en classes 3 et 4. En 2003, il s'élevait à 5,5 p.c. dans le cluster maritime (soit -3,5 p.c. par rapport à 2002), 20,8 p.c. dans le commerce (-9,1 p.c.), 7,2 p.c. dans l'industrie (+1,7 p.c.), 6,4 p.c. dans les transports (-2,9 p.c.) et 9,1 p.c. dans les autres services logistiques (+0,8 p.c.).

2.7 Données globales sur le trafic maritime de marchandises en 2003

TABLEAU 8 TRAFIC MARITIME DANS LES QUATRE PORTS EN 2003
(milliers de tonnes)

	Anvers	Gand	Ostende	Zeebrugge	Total ports	Évolution 2002 - 2003 (en p.c.)	Part 2003 (en p.c.)
Conteneurs	61.350	243	72	12.271	73.936	+13,5	36,2
Roll-on/roll-off	6.046	1.425	5.607	11.107	24.185	-4,6	11,8
Marchandises diverses conventionnelles	14.440	1.918	16	661	17.035	+0,8	8,3
Vracs liquides	35.127	3.088	43	4.869	43.127	+7,8	21,1
Vracs solides	25.912	16.871	1.480	1.661	45.924	-3,2	22,5
TOTAL	142.875	23.545	7.219	30.569	204.208	+4,8	100,0

Source: *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2003* de la Vlaamse Havencommissie.

Comme indiqué au point 1.2, le trafic maritime de marchandises a augmenté de 4,8 p.c dans les quatre ports sous revue, entre 2002 et 2003. Le fret conteneurisé reste le moteur de cette expansion, suivi des vracs liquides (tableau 8). Ces évolutions se font principalement au détriment du *ro-ro*. Le détail de ces chiffres est présenté par port au chapitre 3.

Ces chiffres comprennent le *short sea shipping* (SSS) qui représente, avec 105 millions de tonnes en 2003, plus de la moitié du total. Il s'agit d'un nouveau record pour le SSS, en croissance de 7,1 p.c. par rapport à 2002. Les cargaisons transportées par les modes routier, ferroviaire et fluvial ne sont pas incluses dans ces statistiques. Les ports maritimes flamands ont ainsi dû gérer, en 2004, un trafic fluvial dépassant pour la première fois le cap des 100 millions de tonnes⁵³.

⁵² Les pourcentages d'entreprises en difficultés relevés pour 2002 dans les ports maritimes flamands (présent rapport) et au niveau national sont respectivement de 10 et 15,7 p.c. dans la chimie; 23,2 et 16,4 p.c. dans la métallurgie; 23,1 et 22,8 p.c. dans le commerce; 16 et 20 p.c. dans les services aux entreprises et 10,9 et 16,9 p.c. dans la construction.

⁵³ Cela correspond à un trafic de 4,68 milliards de tonnes-kilomètres (+4,07 p.c. par rapport à 2003). Le Prognos European Transport Report 2002 prévoit une croissance annuelle d'environ 2 p.c. de tonnes-kilomètres jusqu'en 2015 en Europe. Après l'Allemagne et les Pays-Bas, la Belgique est le pays où la part de marché de la navigation intérieure est la plus élevée de l'UE-15, à 12 p.c.

3 SITUATION SPÉCIFIQUE PAR PORT

3.1 *Port d'Anvers*

3.1.1 Carte d'identité du port d'Anvers⁵⁴

Statut de l'entreprise portuaire:	Entreprise portuaire municipale autonome (Havenbedrijf Antwerpen).
Surface totale:	13.357 ha, dont 7.539 ha sont utilisés sur la rive droite de l'Escaut et 5.818 ha sont en phase de développement sur la rive gauche.
Surface terrestre:	11.248 ha.
Surface des bassins:	2.109 ha.
Liaisons maritimes:	Accès à la mer du Nord via l'Escaut (Pays-Bas). À l'heure actuelle, les navires de 15,39 m de tirant d'eau peuvent accéder au port en une seule marée, ceux de 15,54 m de tirant d'eau en deux marées, le tirant d'eau indépendant de la marée au port anversoise s'établissant actuellement à 11,9 m. L'utilisation de l'Escaut ne pose aucun problème aux navires de 335 m de long et 55 m de large.
Liaisons intérieures:	<p>Anvers est le terminus de 12 lignes ferroviaires internationales, et le point de rencontre entre trois autoroutes internationales, c'est-à-dire la E-313/314 reliant l'Allemagne; la E-17/34 (Stockholm - Lisbonne), qui relie le Nord de la France et La Ruhr; et la E-19 entre Paris, Bruxelles et Amsterdam. Ces quelque 280 km de routes et 960 km de voies de chemins de fer assurent l'approvisionnement constant du port en marchandises. Chaque poste d'amarrage est équipé de 2 à 5 voies de desserte et la plupart des entrepôts et abris proches des bassins ont une liaison ferroviaire directe.</p> <p>Situé au coeur du delta formé par l'Escaut, la Meuse et le Rhin, le port d'Anvers bénéficie d'excellentes liaisons vers les 1.500 km de voie d'eau que compte la Belgique et vers toute l'Europe. Le port accorde une grande importance au développement des deux principaux axes fluviaux que sont le Canal Albert le reliant à Liège et le Canal ABC joignant Anvers, Bruxelles et Charleroi.</p>
Infrastructures:	<p>130 km de quais utilisables, dont la moitié pour des navires à grand tirant d'eau (supérieur à 13,5 m).</p> <p>Anvers dispose de deux ensembles de bassins, un sur chaque rive de l'Escaut, auxquels on accède via des écluses. Une grande partie des terminaux se trouve au niveau de ces bassins. Deux terminaux à conteneurs ont été construits auprès des accès aux écluses de Berendrecht et de Zandvliet, alors que le bassin à marée "Deurganckdok" est en construction sur la rive gauche.</p>
Particularités:	Deuxième centre chimique au monde, premier port belge et deuxième port européen après Rotterdam, le port d'Anvers est le premier pour les marchandises diverses (<i>general cargo</i>), grâce à la plus grande capacité d'entreposage couvert d'Europe ⁵⁵ . Le port d'Anvers est leader européen au niveau de la densité de son réseau ferroviaire.

⁵⁴ Données de février 2005 (source: Havenbedrijf Antwerpen).

⁵⁵ Au total 4,8 millions de m² d'espaces d'entreposage, soit 480 ha, répondant aux normes de sécurité belges et européennes les plus strictes. Par comparaison, Rotterdam en propose 190 ha, Hambourg 130 ha, Amsterdam 100 ha et Brême 50 ha.

3.1.2 Faits marquants en 2003⁵⁶

3.1.2.1 Contexte

Le port d'Anvers a enregistré un nouveau record d'affluence en 2003, au niveau du total des trafics entrants et sortants. Le seuil des 140 millions de tonnes transbordées a été pour la première fois, et de loin, dépassé. La croissance des marchandises diverses⁵⁷, conteneurisées à 75 p.c., explique particulièrement cette évolution. L'annonce du dépassement des 5 millions de conteneurs traités sur l'année a coïncidé avec la fin de la première phase des travaux sur les quais du bassin à marée, le fameux Deurganckdok⁵⁸, situé au sud de Doel (rive gauche de l'Escaut). Le fret conteneurisé reste le moteur de la croissance du port d'Anvers.

Ce nouveau dock à conteneurs devrait permettre, à terme, le doublement de la capacité d'entreposage, et ainsi d'atteindre les 5,5, voire 7 millions de TEU⁵⁹ annuels. Les utilisateurs des infrastructures portuaires - manutentionnaires, armateurs, etc. -, clients de ces espaces supplémentaires, anticipent également le prochain approfondissement de l'Escaut et la mise en service d'un deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers. Les travaux d'approfondissement devraient démarrer en 2007, selon le schéma de développement envisagé pour 2010 par les ministres néerlandais et flamand et prévoyant l'adaptation du chenal d'accès pour les navires de 13,1 mètres de tirant d'eau, indépendamment de la marée. La Région flamande a par ailleurs fait inscrire la construction du tunnel ferroviaire sous l'Escaut au programme des investissements de la SNCB. Il devrait être opérationnel à l'horizon 2009 - 2010.

Anvers est un grand centre mondial de l'industrie chimique, le premier en Europe occidentale et le deuxième au monde, après Houston (USA). Le port anversois se caractérise en effet par une forte concentration d'installations chimiques manufacturières et logistiques. Cette situation facilite le transbordement de ces matières et donne lieu à la constitution d'un véritable *cluster* chimique, regroupant également une grande partie de la chaîne de sous-traitants de cette branche.

Le port anversois se caractérise en outre par un bon équilibre dans la distribution des tonnages entre les trois principaux modes de transport (fluvial, routier et ferroviaire) sur son *hinterland*. L'autorité portuaire insiste sur l'importance d'une politique orientée vers le transfert modal, appelé aussi *modal shift*, qui vise la réduction du rôle joué par la route, au profit du mode fluvial notamment.

3.1.2.2 Activité industrielle

Le 24 mars 2003, le remorqueur en haute mer de l'Union de Remorquage et de Sauvetage (URS) le plus puissant à ce jour a été baptisé "Union Manta". Il possède une force de traction de 210 tonnes et est adapté aux travaux sur véhicules commandés à distance.

Le 3 avril, l'extension des installations de polyéthylène de l'entreprise chimique Atofina a été inaugurée, portant de 350.000 à 510.000 tonnes par an la capacité de production de cette matière. Ce site emploie 400 personnes et produit, entre autres, des élastomères.

Le 7 avril, l'entreprise de manutention anversoise Nova & Hesse-Noord Natie Stevedoring (NHS) et le Belge Kranen Michielsens ont lancé la *joint venture* Atlas-Project Cargo Solutions. Celle-ci offre une logistique spécialisée dans le traitement de chargements lourds et volumineux.

La société pétrolière franco-belge Total a annoncé en juillet qu'elle allait investir 130 millions d'euros dans l'augmentation de sa capacité de désulfuration dans sa raffinerie d'Anvers, afin de

⁵⁶ Sources: Havenbedrijf Antwerpen et *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2003* de la Vlaamse Havencommissie.

⁵⁷ Le total du trafic portuaire se subdivise en deux catégories: les vracs - liquides et solides - et les marchandises diverses. Cette dernière catégorie comprend les cargaisons conteneurisées, le *ro-ro* et les cargaisons conventionnelles. Voir aussi les précisions qui figurent au glossaire (annexe 9).

⁵⁸ La croissance continue du fret conteneurisé explique que tous les terminaux situés sur la rive droite de l'Escaut arrivent à saturation. Pour faire face à ce phénomène, il a été décidé, en 1998, de construire, sur la rive gauche de l'Escaut, un nouveau bassin à marée pour le traitement des conteneurs.

⁵⁹ Twenty-foot Equivalent Unit. Voir définition au glossaire (annexe 9).

devancer l'application des dernières normes européennes en termes de réduction de la teneur en soufre des carburants automobiles.

En septembre, l'entreprise chimique allemande Degussa a décidé d'étendre de 150.000 tonnes par an sa capacité de production de méthionine à Anvers.

Le 18 décembre, Katoen Natie a pris le contrôle de Riga Natie, regroupant sous une seule direction les numéros un et deux du service logistique au port d'Anvers.

Toujours en décembre, le terminal gazier d'Anvers (AGT) a annoncé une extension importante de sa capacité d'entreposage de GPL sur son site de Waaslandhaven. La construction d'un oléoduc souterrain est également prévue pour 2005 entre les installations de AGT et celles d'Atofina, sur l'autre rive de l'Escaut.

3.1.2.3 Infrastructure

Pour faire face à la croissance continue du trafic de conteneurs au port d'Anvers (+15,7 p.c. en 2003), le gouvernement de la Région flamande a décidé en 1998 de construire le Deurganckdok. Il s'agit d'un bassin à marée disposant d'un espace à quai long de plus de 5 km, destiné à l'entreposage et la manutention de conteneurs. La construction du Deurganckdok, démarrée en septembre 1999, est réalisée en trois phases: la première consacrée à des terminaux sur la partie occidentale d'une superficie de 80 ha et de 19 ha (quais longs au total de 1.660 m); la deuxième à un terminal d'une superficie de 42 ha sur la partie orientale (quai long de 1.370 m); et la troisième à des terminaux de 53 ha sur la partie occidentale et de 62 ha sur la partie orientale du dock à marée (ayant chacun un quai d'environ 1.100 m). Ces travaux ont été interrompus à diverses reprises, entre autres par le Conseil d'État et par la Commission européenne, l'un pour vices de procédure, l'autre en raison du manque de compensations prévues dans le cadre d'un projet susceptible de porter atteinte à l'environnement et à certaines espèces d'oiseaux⁶⁰. En mars 2002, le Conseil des ministres flamand a accordé huit nouveaux permis de bâtir, pour la construction de murs de quai et d'une zone-tampon habitable à proximité du village de Doel, ainsi que pour des travaux de dragage dans le bassin. Les premiers murs de quai ont été achevés en décembre 2003, alors que les travaux de dragage étaient en cours et que la superstructure se mettait en place. Le premier terminal du Deurganckdok sera opérationnel dès l'automne 2005. Entre 1996 et 2003, la Région flamande a investi environ 280 millions d'euros dans ce projet.

En septembre 2003, le conseil de direction du port d'Anvers a décidé d'octroyer à Hesse-Noord Natie (HNN) un permis d'exploitation pour la totalité du quai ouest du Deurganckdok, à la faveur de la troisième phase des travaux. La Mediterranean Shipping Company (MSC), armateur suisse, concentre quant à elle tout son trafic à la darse Delwaide. Le 9 mai 2003, le nouveau terminal de croisière a été mis officiellement en service sur l'Escaut.

⁶⁰ Voir la directive 79/409/CEE du Conseil, du 2 avril 1979, concernant la conservation des oiseaux sauvages et la directive 92/43/CEE du Conseil (1992), portant sur la conservation des habitats naturels et de la flore et de la faune sauvages.

3.1.3 Valeur ajoutée

TABLEAU 9 VALEUR AJOUTÉE AU PORT D'ANVERS DE 1997 À 2003
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Importance relative en 2003 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 1997 à 2003 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	6.160,6	6.358,6	6.167,9	7.009,7	6.978,7	7.129,5	7.443,4	100,0	3,2
CLUSTER MARITIME.....	1.550,4	1.578,5	1.537,2	1.778,7	1.721,5	1.678,9	1.934,3	26,0	3,8
Agents maritimes et expéditeurs	475,4	461,5	462,1	478,2	460,2	463,8	485,8	6,5	0,4
Manutention	835,2	921,8	908,4	948,3	1.003,8	1.015,9	1.091,0	14,7	4,6
Armateurs	150,3	109,3	78,9	218,4	134,7	59,7	201,9	2,7	5,0
Construction et réparation navales	27,8	32,4	26,4	23,5	26,5	25,6	26,1	0,4	-1,0
Aménagements portuaires et dragage	55,8	46,9	52,8	99,7	86,9	103,7	116,7	1,6	13,1
Pêche	0,8	0,8	1,2	1,0	1,1	1,0	1,0	0,0	5,5
Commerce portuaire	5,2	5,7	7,4	9,5	8,4	9,1	11,7	0,2	14,5
Secteur public.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.
Répartition (p.m.) ⁶¹	57,1	56,4	46,2	49,0	39,3	39,5	45,3	-	-3,8
CLUSTER NON MARITIME	4.610,2	4.780,1	4.630,7	5.231,0	5.257,2	5.450,6	5.509,0	74,0	3,0
COMMERCE	494,4	482,8	604,4	712,6	699,1	754,9	796,3	10,7	8,3
INDUSTRIE	3.694,1	3.828,7	3.500,9	3.976,6	3.943,5	4.047,6	4.028,6	54,1	1,5
Industrie de l'énergie.....	182,5	145,7	140,0	163,7	199,1	191,3	107,9	1,4	-8,4
Industrie du pétrole.....	795,1	779,1	735,1	1.008,2	868,0	924,9	1.063,2	14,3	5,0
Industrie de la chimie.....	1.986,5	2.013,4	1.853,4	2.064,5	2.117,5	2.114,7	2.102,1	28,2	0,9
Industrie de l'automobile...	529,7	695,3	556,1	492,2	467,7	501,5	454,7	6,1	-2,5
Industrie des équipements électroniques	7,9	10,2	10,2	13,2	16,5	16,0	15,8	0,2	12,2
Industrie de la métallurgie.	78,0	73,0	88,7	87,2	105,8	116,2	99,8	1,3	4,2
Industrie de la construction	63,9	66,9	74,4	81,9	104,4	106,9	109,8	1,5	9,4
Industrie de l'alimentation .	23,4	17,9	16,5	32,6	33,7	42,2	42,5	0,6	10,5
Autres industries	27,1	27,4	26,4	33,0	30,9	33,9	32,7	0,4	3,2
TRANSPORTS	155,3	157,5	153,4	160,5	170,3	188,1	207,9	2,8	5,0
Transport routier	74,1	78,4	78,6	80,5	73,1	79,4	88,7	1,2	3,0
Autres transports terrestres	81,2	79,1	74,8	79,9	97,2	108,7	119,2	1,6	6,6
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	266,5	311,1	372,1	381,3	444,3	460,1	476,2	6,4	10,2
Autres services	185,0	231,9	280,7	290,5	349,4	366,4	381,8	5,1	12,8
Secteur public.....	81,5	79,2	91,4	90,8	94,9	93,7	94,5	1,3	2,5
2. EFFETS INDIRECTS.....	6.109,2	6.003,9	6.071,7	6.861,2	6.620,3	6.802,4	6.661,1	-	1,5
CLUSTER MARITIME	2.740,6	2.449,8	2.365,8	2.546,9	2.309,4	2.231,6	2.352,1	-	-2,5
CLUSTER NON MARITIME.	3.368,6	3.554,0	3.705,9	4.314,4	4.311,0	4.570,8	4.309,0	-	4,2
TOTAL DE LA VALEUR AJOUTÉE	12.269,8	12.362,5	12.239,5	13.870,9	13.599,0	13.931,8	14.104,5	-	2,3

Source: BNB.

⁶¹ Les résultats des entreprises maritimes situées en dehors de la zone portuaire sont repris sous la rubrique "Répartition (p.m.)". Ces résultats sont déjà enregistrés dans les chiffres des effets directs et sont mentionnés ici pour mémoire.

3.1.3.1 Évolution générale

De 1997 à 2003, la VA directe au port d'Anvers a augmenté de 3,2 p.c. en moyenne par an (tableau 9). Les secteurs qui ont enregistré les plus fortes croissances en VA sont, pour le cluster maritime, le commerce portuaire et les aménagements portuaires et le dragage et, pour le cluster non maritime, les autres services, les industries pétrolière, de la construction, de la métallurgie et de l'alimentation, ainsi que le commerce. Deux secteurs industriels ont cependant accusé des reculs importants sur cette période: les industries de l'énergie et de l'automobile.

Dans l'ensemble, 2003 a été une année favorable à l'activité du port d'Anvers. Le trafic y a atteint un record historique, alors que la VA directe a gagné 4,4 p.c.

En ce qui concerne la VA indirecte engendrée en amont par l'activité des entreprises établies au port d'Anvers, celle-ci a progressé, de 1997 à 2003, de 1,5 p.c. en moyenne par an. Elle a par contre reculé de 2,1 p.c. en 2003. La baisse de la VA de l'industrie de l'automobile joue un rôle particulier dans cette évolution, étant donné qu'elle est très dépendante de la sous-traitance. Même si c'est moins le cas pour l'industrie de l'énergie, le repli de ce secteur accentue encore le phénomène, alors que, dans le cluster maritime, la progression enregistrée par les armateurs et la manutention portuaire a permis de l'atténuer.

3.1.3.2 Évolution des effets directs par secteur en 2003

La VA directe au port d'Anvers a gagné 4,4 p.c. à prix courants⁶² en 2003. L'exposé qui suit envisage les causes de cette augmentation et analyse, par secteur, quelques mouvements significatifs.

3.1.3.2.1 Cluster maritime

- La manutention portuaire - première source d'emplois au port d'Anvers et deuxième secteur en termes de VA après la chimie -, a connu une hausse de sa VA de 7,4 p.c. par rapport à 2002. Celle-ci s'est établie à près de 1,1 milliard d'euros. La VA de Hesse-Noord Natie (HNN), résultat de la fusion en février 2002 de Hessenatie nv et Noord-Natie nv, est alors passée de 184,1 à 232,4 millions d'euros. Cette évolution s'explique notamment par de nouveaux engagements dans le secteur. Celui-ci se porte bien à Anvers, malgré le contexte des restructurations. La VA de P&O Ports Antwerp a augmenté. Celle de la Havenbedrijf Antwerpen (entreprise portuaire anversoise) a reculé de 3,5 p.c.
- La VA des agents maritimes et expéditeurs est également à la hausse, de 4,7 p.c.
- Les armateurs ont enregistré une hausse spectaculaire de leur VA. Celle-ci est en effet passée de 59,7 à 201,9 millions d'euros. Ce secteur connaît de fortes fluctuations en raison de l'évolution cyclique de la plupart des marchés de fret. La VA d'Exmar Marine a reculé de 33,1 p.c. et celle de Bocimar International⁶³ est redevenue positive à 83,2 millions d'euros. Malgré une situation de pertes reportées de 2002, cette entreprise parvient en effet à s'appuyer sur la croissance généralisée du transport de fret solide - notamment minerais de fer, charbon et céréales - stimulée par la croissance de la production dans des pays comme la Chine.
- La VA des aménagements portuaires et du dragage a gagné 12,6 p.c. À signaler les hausses relevées chez Dredging International et DEME⁶⁴ Environmental Contractors, dont les bénéficiaires ont augmenté.

⁶² Tous les montants présentés ici sont à prix courants. L'indice des prix à la production domestique belge a augmenté de 0,7 p.c. en 2003. L'augmentation de VA au port d'Anvers à prix courants est de 4,40 p.c. Compte tenu de cet indice, l'augmentation de la VA anversoise à prix constants (prix de 2002) est de 3,68 p.c.

⁶³ À la suite de la vente de sa part dans HNN et Naviga, CMB (Compagnie Maritime Belge) s'est à nouveau concentrée sur son métier de base - le transport par bateau - à travers ses filiales Bocimar, Euronav et Exmar. Le 20 juin 2003, les actionnaires de CMB ont approuvé la scission partielle de cette société, par laquelle ses activités *offshore* et de transport de gaz industriel ont été transférées à une nouvelle entreprise belge, Exmar. Le transport du vrac solide (Bocimar) et du pétrole brut (Euronav) est cependant maintenu à CMB. Source: <http://www.holding.cmb.be/history>.

⁶⁴ Dredging Environmental & Marine Engineering.

3.1.3.2.2 Commerce

Le commerce représente au port d'Anvers plus de 10 p.c. de la production de richesses. Sa VA a gagné 5,5 p.c. en 2003, en raison notamment de l'augmentation des échanges commerciaux et des trafics conteneurisés. La VA de Kuwait Petroleum Belgium, plus importante entreprise commerciale du port d'Anvers, a enregistré une hausse de 2 p.c., grâce à d'excellents résultats attribués à une augmentation des marges, tous segments confondus. La VA a également augmenté fortement chez Pioneer Europe.

3.1.3.2.3 Industrie

- La chimie est la première source de richesses du port d'Anvers, qui est le deuxième centre d'industrie chimique au monde. En 2003, la VA de cette industrie a légèrement reculé, de 0,6 p.c. Ce mouvement est lié au repli général de la production (cf. infra). Les VA de B.A.S.F. et de Bayer ont enregistré des hausses, tempérées par les reculs notés chez Degussa, Fina Antwerp Olefins (groupe Total Belgium⁶⁵) et Monsanto Europe.
- L'industrie pétrolière a poursuivi son rattrapage, alors que sa VA ne gagnait pas moins de 14,9 p.c. Cette hausse est attribuable en premier lieu à ExxonMobil Petroleum & Chemical, dont la VA a crû de 26,7 p.c., en raison notamment d'une hausse du bénéfice net de la division ExxonMobil Chemical Belgium. Des hausses substantielles ont également été notées chez Belgian Refining Corporation, Total Raffinaderij Antwerpen et Petroplus Refining Antwerp.
- L'industrie automobile s'est inscrite quant à elle en recul. Sa VA a perdu 9,3 p.c., en raison, entre autres, des baisses relevées chez Opel Belgium (-15,6 p.c.) et GM Automotive Services (-3,8 p.c.). La baisse des revenus chez Opel Belgium trouve son origine dans les activités d'assemblage, qui subissent les conséquences du plan de restructuration européen "Olympia". Conclu fin 2002, celui-ci s'est notamment traduit par une importante réduction des frais de personnel.
- La construction a vu sa VA progresser de 2,7 p.c.: celle de Gyproc Benelux a gagné 6,7 p.c., tandis que celle de Mourik a reculé de 2,8 p.c.
- En raison de la libéralisation du marché belge de l'électricité entamée en 2003⁶⁶, la VA d'Electrabel a perdu 43,6 p.c., passant de 191,3 à 107,9 millions d'euros. La réduction importante des provisions pour risques et charges, intervenue au cours de l'exercice 2003, a eu un impact certain sur la diminution de la VA. D'autre part, la société a vu ses bénéfices progresser par rapport à 2002. Le recul de l'emploi est resté mesuré à Anvers et n'a donc affecté la VA que d'une manière limitée. Les effectifs ont en effet été moins touchés dans les ports flamands - centrés sur l'activité de production d'électricité - que sur les autres sites du groupe (cf. point 3.1.4.2.3), davantage affectés par la restructuration.
- Le niveau de production dans la métallurgie, secteur fort touché par la montée de l'euro, a reculé de 14,1 p.c. Les entreprises Lauer et Lemmens Services ont fait faillite et les activités de Stork Mercantile Engineers and Contractors et de Fabricom ont décliné.

3.1.3.2.4 Transports

- Les transports terrestres, hors transport routier, ont bien progressé (+9,7 p.c.). L'activité de la SNCB a progressé de 3,6 p.c.
- Dans le transport routier, la VA a gagné 11,6 p.c. À signaler la performance du transporteur De Rijke, dont la VA s'est accrue de 40,2 p.c., grâce à une diminution de ses pertes.

⁶⁵ Jusqu'en 2002, cette entreprise portait le nom de Totalfinaelf Belgium. En Belgique, Total représente environ 4.700 emplois et compte neuf unités de production, dont la raffinerie d'Anvers (Total Raffinaderij Antwerpen), six usines chimiques (Fina Antwerp Olefins, Total Petrochemicals Antwerpen, Total Petrochemicals Elastomers, Total Petrochemicals Feluy, Resilium et Rosier SA), une usine de lubrifiants à Ertvelde et un centre de recherche, Total Petrochemicals Research Feluy. Par ailleurs, elle dispose de 450 stations-service. Source: www.be.total.com.

⁶⁶ En Flandre, le marché de l'électricité et du gaz naturel est totalement libéralisé depuis le 1er juillet 2003. À la fin 2003, le marché belge était ouvert à concurrence de 80 p.c. pour l'électricité et de 83 p.c. pour le gaz naturel, les Régions wallonne et bruxelloise ne s'étant pas encore prononcées définitivement à cet égard. (Source: rapport de gestion d'Electrabel). Plus de 3.600 ETP ont été externalisés à l'échelle du groupe, ce qui s'est traduit par un net recul de l'emploi inscrit au registre du personnel de l'entreprise, et donc de la VA globale. Ces emplois ont été inscrits aux comptes d'Electrabel Netmanagement Flanders et d'Elia System Operator, structures responsables de la gestion des réseaux. Pour rappel, la VA correspond à la somme des frais de personnel, des amortissements, des provisions pour risques et charges, de certaines charges d'exploitation et du résultat d'entreprise. Pour plus de détails, se reporter à l'annexe 1 du rapport 2002.

3.1.3.2.5 Autres services logistiques

- La VA des autres services a progressé de 4,2 p.c., ce qui s'explique, entre autres, par les progressions enregistrées par SGS Belgium et Indaver.
- L'administration publique⁶⁷ a maintenu sa VA à environ 94,5 millions d'euros.

3.1.3.3 "Top 10" de la VA au port d'Anvers en 2003

TABLEAU 10 "TOP 10" DE LA VALEUR AJOUTÉE DIRECTE EN 2003
(millions d'euros)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteurs	Valeur ajoutée
1	B.A.S.F. ANTWERPEN	Industrie de la chimie	892,8
2	EXXONMOBIL PETROLEUM & CHEMICAL	Industrie du pétrole	542,0
3	KUWAIT PETROLEUM-BELGIUM	Commerce	527,0
4	BAYER ANTWERPEN	Industrie de la chimie	371,6
5	OPEL BELGIUM	Industrie de l'automobile	307,6
6	HESSE NOORD NATIE	Manutention	246,6
7	BELGIAN REFINING CORPORATION	Industrie du pétrole	242,8
8	TOTAL RAFFINADERIJ ANTWERPEN	Industrie du pétrole	238,1
9	HAVENBEDRIJF ANTWERPEN	Manutention	177,5
10	DEGUSSA ANTWERPEN	Industrie de la chimie	140,9
Total du top 10			3.686,9

Source: BNB.

BASF reste en tête du classement, qui représente, avec presque 3,7 milliards d'euros en 2003, 49,5 p.c. de la VA directe au port d'Anvers (tableau 10). Cependant, l'ordre des dix premières entreprises a été quelque peu modifié par rapport au "top 10" du rapport 2002, Electrabel ayant cédé la place à Degussa Antwerpen. La VA des entreprises anversoises appartenant au secteur de la manutention contient les frais de personnel des dockers de CEPA⁶⁸, dont l'emploi a été réparti dans ce secteur.

⁶⁷ Voir liste complète à l'annexe 4.

⁶⁸ Centrale des Employeurs au Port d'Anvers. En néerlandais: *Centrale der Werkgevers aan de Haven van Antwerpen*.

3.1.4 Emploi

TABLEAU 11 EMPLOI AU PORT D'ANVERS DE 1997 À 2003
(ETP)

Secteurs	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Importance relative en 2003 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 1997 à 2003 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	62.777	61.885	60.489	61.429	63.496	63.178	62.276	100,0	-0,1
CLUSTER MARITIME.....	23.392	22.928	22.173	22.009	22.231	22.462	23.185	37,2	-0,1
Agents maritimes et expéditeurs	6.515	6.209	6.231	6.345	6.243	6.367	6.755	10,8	0,6
Manutention	14.220	14.098	13.566	13.342	13.950	14.049	14.230	22,8	0,0
Armateurs	1.413	1.229	1.168	1.028	653	593	603	1,0	-13,2
Construction et réparation navales	616	707	565	544	530	543	563	0,9	-1,5
Aménagements portuaires et dragage	543	578	511	603	720	757	859	1,4	8,0
Pêche	9	11	16	15	13	12	14	0,0	9,0
Commerce portuaire	76	96	117	133	121	141	161	0,3	13,4
Secteur public.....	0	0	0	0	0	0	0	0,0	n.
Répartition (p.m.).....	915	980	872	852	769	788	925	-	0,2
CLUSTER NON MARITIME	39.386	38.956	38.315	39.419	41.265	40.717	39.091	62,8	-0,1
COMMERCE	2.539	2.549	2.541	2.433	2.539	2.576	2.804	4,5	1,7
INDUSTRIE	29.316	28.700	27.583	28.209	29.278	28.858	27.118	43,5	-1,3
Industrie de l'énergie.....	1.197	1.051	1.029	983	1.194	1.166	1.098	1,8	-1,4
Industrie du pétrole	2.659	2.616	2.672	2.797	2.780	3.137	3.107	5,0	2,6
Industrie de la chimie.....	12.211	11.991	11.482	11.866	12.158	11.676	11.174	17,9	-1,5
Industrie de l'automobile ...	9.415	9.377	8.360	8.158	7.883	7.523	6.696	10,8	-5,5
Industrie des équipements électroniques	139	167	192	182	208	162	179	0,3	4,3
Industrie de la métallurgie.	1.728	1.594	1.875	1.797	2.244	2.317	2.001	3,2	2,5
Industrie de la construction	1.224	1.281	1.366	1.456	1.787	1.770	1.737	2,8	6,0
Industrie de l'alimentation .	433	307	292	625	676	742	744	1,2	9,4
Autres industries	312	317	317	346	348	364	381	0,6	3,4
TRANSPORTS	3.184	3.048	3.053	3.275	3.342	3.373	3.393	5,4	1,1
Transport routier	1.387	1.417	1.464	1.462	1.259	1.320	1.310	2,1	-0,9
Autres transports terrestres	1.797	1.631	1.590	1.813	2.084	2.053	2.082	3,3	2,5
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	4.347	4.659	5.138	5.502	6.105	5.909	5.776	9,3	4,9
Autres services	2.307	2.656	2.955	3.366	3.992	3.827	3.724	6,0	8,3
Secteur public.....	2.040	2.003	2.183	2.136	2.113	2.082	2.052	3,3	0,1
2. EFFETS INDIRECTS.....	82.394	82.216	82.252	91.789	88.250	84.865	82.813 *	-	0,1
CLUSTER MARITIME	35.969	35.293	34.029	35.807	29.372	28.069	28.382	-	-3,9
CLUSTER NON MARITIME.	46.424	46.922	48.223	55.982	58.879	56.796	54.432	-	2,7
TOTAL DE L'EMPLOI.....	145.171	144.100	142.741	153.218	151.746	148.043	145.090	-	0,0

Source: BNB.

* dont 63.826 ETP salariés.

3.1.4.1 Évolution générale

Durant la période sous revue, l'emploi direct au port d'Anvers a reculé en moyenne de 0,1 p.c. par an (tableau 11), en raison de diminutions notées dans l'industrie automobile, la chimie et chez les armateurs. Les secteurs du commerce, de la construction, des autres services et des autres transports terrestres ont, par contre, enregistré des hausses significatives.

Malgré les chiffres favorables notés aux niveaux du trafic maritime et de la VA au port d'Anvers, l'emploi direct y a reculé de 1,4 p.c. en 2003.

De 1997 à 2003, l'emploi indirect est resté relativement constant, de même que l'emploi total (environ 145.000 ETP). L'année 2003 s'est par contre signalée par un recul de 2,4 p.c. de l'emploi indirect. La baisse des effectifs dans l'industrie de l'automobile a pesé sur l'emploi indirect non maritime, tandis que les engagements chez les armateurs ont permis à l'emploi indirect maritime de s'améliorer quelque peu. Il s'agit de secteurs fort dépendants de la sous-traitance.

3.1.4.2 Évolution des effets directs par secteur en 2003

L'emploi direct au port d'Anvers a perdu 1,4 p.c. en 2003. L'exposé qui suit envisage les causes de cette baisse et analyse, par secteur, quelques mouvements significatifs.

3.1.4.2.1 Cluster maritime

- Dans la manutention portuaire, premier employeur du port d'Anvers, l'emploi a progressé de 1,3 p.c. par rapport à 2002. HNN, qui poursuit son expansion au Deurganckdok, a engagé de la main-d'œuvre en 2003. Par contre, l'emploi est resté stable à la Havenbedrijf Antwerpen, à 1.614 ETP.
- Les effectifs des agents maritimes et expéditeurs ont gagné 6,1 p.c., hausse qui s'explique surtout par la fusion de Schenker Belgium (200 ETP) et de Schenker BTL en une seule entité, Schenker (552 ETP).
- Les aménagements portuaires et le dragage ont enregistré une hausse de 13,5 p.c. des effectifs, attribuable aux engagements auxquels ont procédé Dredging International (principale entreprise du secteur, très active notamment au Deurganckdok) et DEME Environmental Contractors.
- L'emploi chez les armateurs a gagné 1,8 p.c., légère amélioration intervenant dans un secteur pourtant en déclin structurel. Pour rappel, un certain nombre de navires ont été "repavillonnés" en Belgique en 2003. À noter que la baisse de l'emploi relevée chez Safmarine Container Lines a été compensée par les engagements effectués par Exmar Marine.

3.1.4.2.2 Commerce

L'emploi dans le segment du commerce a progressé de 8,9 p.c., étant donné les engagements auxquels ont procédé des entreprises comme Kuwait Petroleum-Belgium et Pioneer Europe.

3.1.4.2.3 Industrie

- Les effectifs ont diminué de 4,3 p.c. dans la chimie, deuxième secteur en termes d'emploi au port d'Anvers. La production du secteur, largement tributaire des exportations, a été inférieure aux prévisions, en raison de la chute du dollar et de l'essor de la chimie en Chine et en Malaisie. Une baisse de l'emploi a été notée chez les plus importants employeurs du secteur: BASF, Bayer, Degussa, Monsanto Europe, Fina Antwerp Olefins et Polypropylene Belgium.
- L'industrie de l'automobile s'est défaite de 11 p.c. de ses emplois. Ce recul est particulièrement marqué chez Opel Belgium, notamment à la suite du plan Olympia⁶⁹.

⁶⁹ La direction de Adam Opel AG a annoncé en août 2001 le plan de restructuration "Olympia". Son objectif était de rendre la marque Opel à nouveau rentable à l'horizon 2003. Ce plan prévoyait le départ de "plusieurs milliers de personnes", soit par la fermeture d'une des 23 usines qu'Opel possède dans le monde, soit par la réduction d'activités sur plusieurs sites. Dans le premier cas, le site anversoïis était visé, car sa production annuelle correspondait à la réduction d'activité voulue par le groupe. Or, c'est la deuxième alternative qui a été privilégiée jusqu'à présent, en raison de l'excellente productivité du site anversoïis. La concertation sociale qui s'est manifestée à cette occasion au niveau européen est

824 ETP ont ainsi été supprimés sur le site anversoïis du groupe General Motors, dont la plupart correspondait à des fins de contrats temporaires ou à des départs en préretraite.

- L'emploi dans l'industrie du pétrole s'est légèrement contracté (-0,9 p.c.), entre autres chez Petroplus Refining Antwerp Bitumen (anciennement Nynas). Les effectifs d'Exxonmobil Petroleum & Chemical se sont renforcés de 10 ETP.
- L'emploi a diminué de 1,9 p.c. dans la construction. G+H Montage (isolation phonique) et l'Anversoïise des Goudrons et Asphaltes (ATAB) ont revu leurs effectifs à la baisse.
- L'industrie de la métallurgie a enregistré sa baisse d'effectifs la plus importante de la période en 2003 (-13,6 p.c.). La contraction de l'emploi est très générale dans ce secteur. Sont notamment en cause les faillites de Lauer et de Lemmens Services, qui employaient respectivement 242 et 98 ETP en 2002.
- Le recul de l'emploi a atteint 5,8 p.c. dans l'industrie de l'énergie, en raison des restructurations chez Electrabel.
- L'emploi est resté stable dans l'industrie de l'alimentation (+0,3 p.c.).

3.1.4.2.4 Transports

- L'emploi a progressé de 1,4 p.c. dans les autres transports terrestres. La faible baisse des effectifs de la SNCB a été compensée par les recrutements chez ASX-Ibeco.
- L'emploi dans le transport routier a cédé 0,8 p.c.

3.1.4.2.5 Autres services logistiques

- Les autres services ont vu leurs effectifs reculer de 2,7 p.c., baisse imputable, entre autres, à la faillite de Industrial Mechanical Maintenance Company.
- Les effectifs ont reculé de 1,4 p.c. dans l'administration publique.

3.1.4.3 "Top 10" de l'emploi au port d'Anvers en 2003

TABLEAU 12 "TOP 10" DE L'EMPLOI DIRECT EN 2003
(ETP)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteurs	Emploi
1	OPEL BELGIUM	Industrie de l'automobile	4.242
2	B.A.S.F. ANTWERPEN	Industrie de la chimie	3.615
3	HESSE NOORD NATIE	Manutention	2.966
4	BAYER ANTWERPEN	Industrie de la chimie	2.197
5	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public	2.052
6	SNCB	Autres transports terrestres	1.853
7	EXXONMOBIL PETROLEUM & CHEMICAL	Industrie du pétrole	1.764
8	HAVENBEDRIJF ANTWERPEN	Manutention	1.614
9	DEGUSSA ANTWERPEN	Industrie de la chimie	1.120
10	ELECTRABEL	Industrie de l'énergie	1.098
Total du top 10			22.521

Source: BNB.

Ce classement (tableau 12) est identique à celui du rapport 2002. Ces dix entreprises représentent 36,2 p.c. de l'emploi direct au port d'Anvers en 2003. L'emploi des dockers de CEPA a été réparti dans les entreprises anversoïises appartenant au secteur de la manutention.

assez exemplaire: elle a permis de limiter l'impact sur l'emploi du groupe et, entre autres, de maintenir le site anversoïis en activité, mesure assortie cependant d'une diminution des effectifs.

3.1.5 Investissement

TABLEAU 13 INVESTISSEMENT AU PORT D'ANVERS DE 1997 À 2003
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Importance relative en 2003 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 1997 à 2003 (en p.c.)
CLUSTER MARITIME.....	392,6	524,1	321,3	418,0	430,8	465,0	414,0	27,5	0,9
Agents maritimes et expéditeurs.....	64,7	102,8	66,1	87,9	91,6	81,3	43,1	2,9	-6,6
Manutention.....	253,0	179,8	170,9	213,7	262,5	222,8	237,8	15,8	-1,0
Armateurs.....	41,1	219,2	44,7	95,8	47,6	68,9	71,7	4,8	9,7
Construction et réparation navales.....	2,1	2,4	1,8	3,2	3,4	2,6	2,0	0,1	-0,3
Aménagements portuaires et dragage.....	30,8	19,2	34,8	14,9	24,1	86,6	56,5	3,8	10,6
Pêche.....	0,2	0,2	0,8	0,6	0,2	0,2	0,1	0,0	-14,9
Commerce portuaire.....	0,8	0,6	2,1	2,0	1,3	2,7	2,8	0,2	24,4
Secteur public.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n
Répartition (p.m.).....	42,2	40,8	23,9	26,1	26,1	25,3	33,0	-	-4,0
CLUSTER NON MARITIME	918,9	750,6	779,3	1.000,3	1.160,0	1.016,7	1.090,0	72,5	2,9
COMMERCE.....	52,2	40,7	38,8	38,7	46,8	55,8	63,5	4,2	3,3
INDUSTRIE.....	695,5	533,4	569,5	727,9	900,5	777,3	807,6	53,7	2,5
Industrie de l'énergie.....	13,1	17,6	18,9	17,1	25,9	6,7	8,9	0,6	-6,3
Industrie du pétrole.....	80,7	126,0	166,2	154,1	98,0	108,9	111,9	7,4	5,6
Industrie de la chimie.....	332,1	312,2	321,6	485,9	707,0	550,9	492,4	32,7	6,8
Industrie de l'automobile.....	245,0	59,3	37,1	41,7	23,8	72,9	165,0	11,0	-6,4
Industrie des équipements électroniques.....	0,2	0,5	0,3	2,8	0,6	0,3	0,2	0,0	2,2
Industrie de la métallurgie.....	2,1	4,8	4,0	5,3	3,2	3,1	4,5	0,3	13,4
Industrie de la construction.....	13,6	5,4	9,9	11,1	15,5	16,1	10,9	0,7	-3,6
Industrie de l'alimentation.....	6,6	5,1	7,1	6,1	6,5	9,5	10,3	0,7	7,9
Autres industries.....	2,2	2,5	4,3	3,8	20,1	8,9	3,5	0,2	7,8
TRANSPORTS.....	45,2	67,1	52,5	79,3	56,8	42,5	65,4	4,3	6,3
Transport routier.....	29,5	16,9	23,7	18,4	16,1	9,9	40,7	2,7	5,5
Autres transports terrestres.....	15,7	50,2	28,8	60,8	40,7	32,6	24,7	1,6	7,9
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES.....	126,0	109,4	118,5	154,5	155,9	141,1	153,5	10,2	3,3
Autres services.....	95,5	48,7	69,6	107,7	117,9	71,2	84,4	5,6	-2,0
Secteur public.....	30,5	60,7	48,8	46,7	38,0	69,9	69,1	4,6	14,6
INVESTISSEMENT DIRECT.....	1.311,5	1.274,7	1.100,6	1.418,3	1.590,9	1.481,8	1.504,0	-	2,3

Source: BNB.

3.1.5.1 Évolution générale

L'investissement au port d'Anvers a progressé de 2,3 p.c. en moyenne par an sur la période envisagée (tableau 13). L'industrie de la chimie est en grande partie responsable de cette croissance. D'autres secteurs sont également concernés par cette tendance, comme le commerce, l'industrie du pétrole, les transports terrestres et l'administration publique.

L'année 2003 a été marquée par une légère reprise de l'investissement au port d'Anvers (+1,5 p.c. à prix courants⁷⁰). Il est ainsi repassé au-dessus de la barre de 1,5 milliard d'euros.

3.1.5.2 Évolution par secteur en 2003

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

3.1.5.2.1 Cluster maritime

- L'investissement dans la manutention portuaire a augmenté de 6,8 p.c. par rapport à 2002. L'investissement en actifs fixes a doublé à l'URS, qui renouvelle régulièrement sa flotte. Il a fortement augmenté chez Schelde Container Terminal Noord et HNN, mais a par contre reculé à la Havenbedrijf Antwerpen.
- L'investissement a progressé de 4 p.c. chez les armateurs. La reprise de l'activité chez Bocimar International a joué un rôle important.
- L'investissement dans les aménagements portuaires et le dragage a reculé de 34,8 p.c. Cette évolution s'explique notamment par les baisses importantes enregistrées par Dredging International.
- L'investissement s'est contracté de 47,1 p.c. chez les agents maritimes et expéditeurs. Les immobilisations corporelles de Cobelfret⁷¹ ont fortement diminué.

3.1.5.2.2 Commerce

L'investissement dans les entreprises commerciales a augmenté de 13,8 p.c. en un an au port d'Anvers. À l'origine de cette hausse, entre autres, Pioneer Europe.

3.1.5.2.3 Industrie

- L'investissement dans la chimie a reculé de 10,6 p.c. Des baisses sensibles ont été relevées entre autres chez Fina Antwerp Olefins, Atofina Antwerpen et Oxeno Antwerpen, entité du groupe Degussa créée en 2001 et qui s'est rapidement développée en 2002. La très importante augmentation relevée chez EVAL Europe et la progression enregistrée par BASF Antwerpen n'ont pas suffi à compenser ces reculs. EVAL Europe⁷² est depuis 1999 producteur mondial de hautes protections EVAL™ EVOH résines copolymères. Après une première extension des installations en 2001, un investissement supplémentaire de 80 millions d'euros a été consenti en 2003 et 2004, en vue du doublement de la capacité de production pour fin 2004.
- L'industrie automobile a vu son investissement plus que doubler (+126,4 p.c.). Dans son usine Opel Belgium, le groupe General Motors a investi plus de 150 millions d'euros (soit presque le triple des montants libérés l'année précédente) dans la nouvelle chaîne de production de l'Astra, voiture produite à Anvers depuis 2004.
- Les investissements ont progressé de 2,7 p.c. dans l'industrie pétrolière. L'investissement chez Total Raffinaderij Antwerpen a doublé, en raison notamment du programme de mise en service d'une unité de récupération d'hydrogène et de la construction d'unités permettant de produire des combustibles qui satisfont aux normes environnementales européennes les plus strictes.

⁷⁰ Tous les montants présentés ici sont à prix courants. L'indice des prix des produits destinés à l'investissement domestique belge a augmenté de 1,4 p.c. en 2003. L'augmentation de l'investissement au port d'Anvers à prix courants est de 1,50 p.c. Compte tenu de cet indice, l'augmentation de l'investissement anversoïse à prix constants (prix de 2002) est de 0,10 p.c.

⁷¹ L'un des principaux transporteurs, actif depuis la Belgique dans le *short sea shipping* et le transport terrestre de fret. Cobelfret (Compagnie Belge d'Affrètements) est impliquée, via la Cobam, dans le transport mondial d'environ 50 millions de tonnes par an de houille, de minerais de fer, de bauxite et d'autres produits en vrac solide. Cette compagnie gère une flotte de transporteurs de fret propres et affrétés dont la capacité varie entre 50.000 et 200.000 dwt.

⁷² Cette entreprise est classée, à la Centrale des bilans et dans les comptes nationaux, au segment commerce (branche NACE 51.550). Cependant, elle est active dans la chimie. C'est pourquoi elle figure dans cette industrie, pour la présente analyse.

3.1.5.2.4 Transports

- L'investissement dans le transport routier a quadruplé. Katoen-Natie a investi dans Trucking, sa division de transport par camion, en renouvelant une partie importante de sa flotte.
- Une contraction de 24,3 p.c. a été notée dans les autres transports terrestres, en raison notamment des baisses relevées à la SNCB et chez De Roeck.

3.1.5.2.5 Autres services logistiques

- Les investissements des autres services ont augmenté de 18,5 p.c. La Maatschappij voor het Grond- en Industrialisatiebeleid van het Linkerscheldeoevergebied (MGIL) a investi des sommes importantes en terrains et constructions, ainsi qu'en installations, machines et outillage. Cette organisation s'est vu confier, fin des années nonante, la restructuration de la rive gauche de l'Escaut, par le biais du rachat des terres agricoles pour l'extension de la partie occidentale du port.
- L'investissement dans l'administration publique a cédé 1,1 p.c.

3.1.5.3 "Top 10" de l'investissement au port d'Anvers en 2003

TABLEAU 14 "TOP 10" DE L'INVESTISSEMENT EN 2003
(millions d'euros)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteurs	Investissement
1	B.A.S.F. ANTWERPEN	Industrie de la chimie	187,7
2	OPEL BELGIUM	Industrie de l'automobile	156,0
3	HAVENBEDRIJF ANTWERPEN	Manutention	76,4
4	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public	69,1
5	FINA ANTWERP OLEFINS	Industrie de la chimie	66,6
6	EVAL EUROPE	Industrie de la chimie	62,4
7	TOTAL RAFFINADERIJ ANTWERPEN	Industrie du pétrole	57,3
8	DEGUSSA ANTWERPEN	Industrie de la chimie	35,5
9	M.G.I.L.	Autres services	34,2
10	DREDGING, ENVIRONMENTAL & MARINE ENGINEERING (D.E.M.E.)	Aménagements portuaires et dragage	33,5
Total du top 10			778,6

Source: BNB.

BASF Antwerpen demeure le premier investisseur privé au port d'Anvers, suivi cette année par Opel Belgium (tableau 14). EVAL Europe, Total Raffinaderij Antwerpen - anciennement Fina Raffinaderij Antwerpen -, MGIL et DEME ont fait leur apparition dans ce classement, qui totalise 51,8 p.c. de l'investissement au port d'Anvers en 2003.

3.1.6 Ratios financiers

TABLEAU 15 RATIOS FINANCIERS AU PORT D'ANVERS DE 2001 À 2003

Secteurs	Rentabilité nette des capitaux propres après impôts (en p.c)			Liquidité au sens large			Solvabilité (en p.c)		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
CLUSTER MARITIME.....	1,6	5,6	6,0	0,91	0,88	0,89	38,6	41,2	41,2
Agents maritimes et expéditeurs	11,3	21,1	13,9	0,95	0,98	0,96	23,9	24,0	26,1
Manutention.....	1,4	1,6	2,7	0,97	0,73	0,74	48,6	48,3	49,4
Armateurs	-3,2	4,2	6,3	0,79	0,96	0,98	38,8	50,4	45,4
Construction et réparation navales	18,3	-11,4	11,5	1,27	1,13	1,20	28,0	20,2	22,1
Aménagements portuaires et dragage....	5,1	10,5	16,2	1,06	0,82	0,97	29,9	28,4	30,3
Pêche	6,5	7,7	4,5	0,83	0,89	0,90	21,1	26,6	31,0
Commerce portuaire	10,4	10,5	12,3	1,37	1,46	1,39	23,8	27,7	29,0
Secteur public.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME.....	4,2	7,5	15,9	1,55	0,86	1,49	56,4	49,8	35,7
COMMERCE	4,8	-5,0	7,2	1,12	1,07	1,18	31,7	26,2	33,2
INDUSTRIE	4,8	14,6	19,3	0,65	0,33	1,30	33,0	32,1	30,0
Industrie de l'énergie.....	17,4	21,6	31,5	0,95	1,54	1,23	39,1	38,5	36,1
Industrie du pétrole.....	29,1	22,9	20,2	0,63	0,10	1,09	13,4	29,3	24,9
Industrie de la chimie....	1,1	5,4	16,4	0,56	0,57	1,44	38,4	36,2	37,7
Industrie de l'automobile.....	12,2	-0,4	35,7	1,15	1,11	0,88	16,4	14,8	20,0
Industrie des équipements électroniques	11,3	18,7	9,3	1,07	0,97	1,01	12,7	16,5	23,3
Industrie de la métallurgie.....	19,5	-5,6	8,7	1,18	1,14	1,09	22,8	24,8	27,4
Industrie de la construction	4,8	-0,2	6,0	1,11	1,01	1,08	31,6	25,1	26,6
Industrie de l'alimentation.....	-15,3	13,0	-0,1	0,85	0,89	0,77	28,5	33,0	31,9
Autres industries.....	15,0	10,6	9,0	1,23	0,59	0,81	44,9	46,0	46,7
TRANSPORTS.....	-1,0	-16,6	-5,2	1,04	0,90	0,85	32,5	27,5	25,0
Transport routier	8,4	6,6	9,1	1,12	1,11	1,09	26,3	26,9	27,0
Autres transports terrestres	-2,8	-21,3	-8,4	1,00	0,82	0,76	34,0	27,7	24,6
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	4,0	3,4	9,7	5,78	6,72	3,27	84,8	86,9	71,0
Autres services	4,0	3,4	9,7	5,78	6,72	3,27	84,8	86,9	71,0
Secteur public.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
MOYENNE PONDÉRÉE	3,9	7,3	14,2	1,41	0,87	1,34	53,3	48,7	36,5

Source: BNB.

La rentabilité nette des capitaux propres après impôts s'est considérablement améliorée en 2003 au port d'Anvers, dans les clusters maritime et surtout non maritime (tableau 15). Malgré la baisse relevée chez les agents maritimes et expéditeurs et dans l'industrie pétrolière, ce ratio a enregistré des hausses sensibles dans les aménagements portuaires et le dragage, chez les armateurs et dans la manutention portuaire, ainsi que dans le commerce, les industries de la chimie et de l'automobile, les transports terrestres et les autres services. Bayer Antwerpen a renoué avec les bénéficiaires, de même qu'Opel Belgium. Ceux de Dredging International ont plus que doublé.

Le fonds de roulement net moyen est redevenu positif au port d'Anvers en 2003. La liquidité au sens large s'est maintenue dans le cluster maritime, mais elle s'est redressée dans le cluster non maritime, notamment pour les industries de la chimie et du pétrole, et ce malgré un recul dans les autres services logistiques. À noter l'augmentation sensible de la trésorerie des entreprises Bayer Antwerpen, Solvay et BASF Antwerpen. Le ratio de liquidité de l'entreprise pétrolière Exxonmobil Petroleum & Chemical est repassé au-dessus de l'unité.

Le niveau de solvabilité des entreprises maritimes n'a, en moyenne, pas été modifié. Il a cependant reculé dans l'industrie pétrolière, les autres transports terrestres et les autres services logistiques. Cette baisse a été partiellement compensée par les hausses enregistrées dans le commerce et les industries de la chimie et de l'automobile. La capacité d'Exxonmobil Petroleum & Chemical à honorer ses dettes à court et à long termes s'est réduite, de même que celle de la SNCB, Ziegler et BASF Coordination Center. Les capitaux de cette dernière entreprise ont baissé à la suite du rééchelonnement des moyens financiers entrepris en 2003 à l'échelle du groupe.

3.1.7 Trafic maritime de marchandises au port d'Anvers en 2003: synthèse⁷³

TABLEAU 16 ANVERS
(milliers de tonnes)

	Déchargements	Chargements	Total 2003	Évolution 2002 - 2003 (en p.c.)	Part 2003 (en p.c.)
Conteneurs	25.042	36.308	61.350	+15,7	42,9
Roll-on/roll-off	2.918	3.128	6.046	+3,6	4,2
Marchandises diverses conventionnelles	5.936	8.504	14.440	-0,3	10,1
Vracs liquides	24.739	10.388	35.127	+9,8	24,6
Vracs solides	18.961	6.951	25.912	-1,5	18,1
TOTAL	77.596	65.278	142.875	+8,5	100,0

Source: Havenbedrijf Antwerpen.

L'année 2003 a été marquée par une croissance remarquable des trafics au port d'Anvers (tableau 16). Après un tassement en 2001 et une hausse de 1,2 p.c. en 2002, le total du transbordement a pour la première fois franchi le cap des 140 millions de tonnes en 2003 (+8,5 p.c.). Les marchandises diverses, conteneurisées à hauteur de 75 p.c., expliquent particulièrement cette évolution.

La plus forte augmentation (+15,7 p.c. en 2003) provient du trafic conteneurisé, principal moteur de la croissance au port d'Anvers. Il s'agit d'une tendance initiée dès 1980 à Anvers, qui reste, à ce jour, le dixième port à conteneurs au monde. À signaler à cet égard la montée du transbordement des produits chimiques, du fer, de l'acier et des métaux non-ferreux, ainsi que des engrais. Le succès du transport par conteneurs, dont le nombre d'unités traitées a franchi la barre des 5 millions en 2003 (5,4 TEU précisément), ne va pas sans poser le problème de la disponibilité d'espaces d'entreposage. De nombreux projets sont en cours de réalisation en ce domaine, dont le Deurganckdok, et des pistes de partenariat avec des ports intérieurs tels que le Port Autonome de Liège sont à l'étude, en vue du désengorgement du port d'Anvers⁷⁴.

Le léger recul des vracs solides est imputable à la forte baisse du transbordement de sable et de gravier, de céréales et de houille, tempérée par la progression des trafics d'engrais et de minerais. L'augmentation importante du transbordement des vracs liquides (+9,8 p.c.) provient des dérivés du pétrole, du pétrole brut et des produits chimiques. Les marchandises diverses conventionnelles ont à nouveau reculé en 2003, redescendant ainsi à leur plus bas niveau depuis 1980. À l'inverse, le trafic *ro-ro* a, pour la première fois depuis 1980, passé le cap des 6 millions de tonnes.

⁷³ Sources: Havenbedrijf Antwerpen et *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2003* de la Vlaamse Havencommissie. Voir aussi le tableau 60 (annexe 8) pour plus de détails concernant le transbordement au port d'Anvers en 2003, par catégorie de marchandises.

⁷⁴ Voir Lagneaux F. (2004), *Importance économique du Port Autonome de Liège: rapport 2002*, BNB, Working Paper n°64 (Document series).

Environ un tiers du total du trafic maritime anversois s'effectue avec l'intérieur de l'Europe. Le *short sea shipping* continue à jouer un rôle de premier plan au port anversois.

3.2 Port de Gand

3.2.1 Carte d'identité du port de Gand⁷⁵

Statut de l'entreprise portuaire:	Entreprise portuaire municipale autonome (Havenbedrijf Gent GAB).
Surface totale:	4.701 ha.
Surface terrestre:	4.132 ha.
Surface des bassins:	569 ha.
Liaisons maritimes:	Liaison vers la mer du Nord via l'Escaut occidental, ainsi que le canal maritime artificiel Gand - Terneuzen (Pays-Bas) et son complexe d'écluses. Accès aux navires de 13,5 m de tirant d'eau.
Liaisons intérieures:	<p>Le port est situé à l'intersection de deux axes routiers importants: la E-17 (Stockholm - Lisbonne) et la E-40 (Londres - Istanbul). Tous les quais sont équipés d'une ou plusieurs voie(s) ferrée(s), lesquelles sont reliées aux réseaux belge et international.</p> <p>Grâce au canal maritime, à l'Escaut occidental et au canal Hansweert, les embarcations fluviales peuvent gagner la liaison rhénane et les marchandises peuvent être convoyées vers ou à partir des Pays-Bas, l'Allemagne, l'Alsace - Lorraine (France) et la Suisse. Vers le sud, le canal périphérique (<i>Ringvaart</i>) permet la liaison avec l'Escaut et la Lys.</p>
Infrastructures:	<p>Le tirant d'eau est de 13,5 m sur la totalité des quais, de sorte que tous les bassins sont accessibles aux navires de 80.000 tonnes dwt⁷⁶.</p> <p>Le complexes Grootdok, Mercatordok et Kluizendok forment l'essentiel des installations de front d'eau. Le Kluizendok, situé sur la rive gauche du canal Gand - Terneuzen, ouvre une zone de 200 ha de terrains pour de nouvelles activités portuaires. Sa première phase est opérationnelle depuis le début de 2005.</p>
Particularités:	Port d'importation bien équipé en silos, réservoirs et entrepôts spécialisés. Premier port maritime sidérurgique de Belgique, les deux tiers de son trafic, tous modes confondus, portent sur le charbon, les minerais et les produits métallurgiques.

3.2.2 Faits marquants en 2003⁷⁷

3.2.2.1 Contexte

L'année 2003 n'a pas été aussi favorable qu'espéré au port gantois, en ce qui concerne les volumes de marchandises traités, à cause notamment du ralentissement d'activité en fin d'année. Par contre, il s'agit d'une année record en ce qui concerne la VA et d'une bonne année pour l'emploi.

⁷⁵ Données de février 2005 (source: Havenbedrijf Gent GAB).

⁷⁶ Dead-weight tonnage. Voir définition à l'annexe 9.

⁷⁷ Sources: Havenbedrijf Gent GAB et *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2003* de la Vlaamse Havencommissie.

Les nouveaux projets au Kluizendok devraient générer à l'horizon 2006 - 2007 un trafic supplémentaire de 1,6 million de tonnes transbordées, dans ce port dont plus de 80 p.c. du transbordement proviennent de l'activité de déchargement. Les autorités espèrent que ces nouvelles infrastructures stimuleront l'emploi. Par ailleurs, la centrale patronale CEPG⁷⁸ a annoncé la première extension du contingent d'ouvriers portuaires depuis les années nonante, en même temps que son rajeunissement et son assainissement. En 2003, la moyenne d'âge y était toujours de 45 ans.

3.2.2.2 Activité industrielle

Début 2003, Electrabel a construit deux éoliennes d'une capacité de 2 MW chacune à la centrale de Rodenhuize (port de Gand). Il s'agit des éoliennes les plus puissantes installées à ce jour en Belgique.

Le 19 mai, la production a débuté dans la nouvelle usine de Volvo Cars Engine Center Gent.

Le 31 mai, le producteur finlandais de papier StoraEnso a mis en service la plus grosse machine à papier journal au monde, à Langerbrugge. L'industrie du papier est, depuis deux siècles, très importante pour Gand. Cette nouvelle machine est capable, au maximum de sa capacité, de produire annuellement 400.000 tonnes de papier journal de 45 g/m², à partir de 700.000 tonnes de papier usagé.

À la mi-novembre, Volvo Logistics Europe⁷⁹ a officiellement ouvert un nouveau parking de distribution sur l'arrière-quai du Mercatordok.

Début décembre, Katoen Natie a mis en service un nouvel entrepôt frigorifique sur son Mega-Logistiek Park.

En 2003, quatre entreprises ont demandé un permis d'exploitation au nouveau Kluizendok. Il s'agit du métallurgiste Aelterman, du transporteur Van Eeckhout, de Ghent Transport & Storage (GTS) et de Zoutman nv.

3.2.2.3 Infrastructure

Le 7 avril 2003, un accord de partenariat a été signé entre Zeeland Seaports et l'entreprise portuaire de Gand, portant, entre autres, sur la promotion conjointe de la zone du canal reliant Gand à Terneuzen (Pays-Bas). L'aménagement d'une nouvelle écluse maritime à Terneuzen s'avère par ailleurs de plus en plus nécessaire à la croissance du port gantois.

La deuxième phase de la construction des murs de quai du Kluizendok a été achevée en 2003. Les deux tronçons restants seront construits dès que la ligne ferroviaire 55 aura été déviée. L'achèvement des travaux au mur de quai septentrional a rendu possible l'octroi des premiers permis d'exploitation mentionnés ci-dessus. Le 8 mai, la première phase des travaux d'aménagement du réseau routier desservant le Kluizendok a été clôturée. Leur deuxième phase a entre-temps été mise en adjudication et s'est vu accorder une enveloppe de 4,6 millions d'euros. Les sols du Kluizendok qui contenaient encore de l'amiante ont été complètement déblayés en 2003.

Le 10 juillet 2003, les travaux de construction d'une deuxième route de désenclavement se sont achevés dans le parc industriel Skaldenpark. Le 14 août, la pose des premières traverses en béton a débuté à Rieme, dans le cadre de la déviation de la ligne ferroviaire 55 Wondelgem - Zelzate.

Il a été décidé de construire une nouvelle aile dans les bâtiments administratifs de l'entreprise portuaire et de réorganiser l'ensemble de ses divisions. Les travaux ont commencé le 3 novembre 2003 et se termineront au milieu de l'année 2005.

⁷⁸ Centrale des Employeurs au Port de Gand. En néerlandais: *Centrale der Werkgevers aan de Haven van Gent*.

⁷⁹ La division camions de Volvo en Belgique se structure comme suit: l'industrie est concentrée à Gand (entités Volvo Europa Truck et Volvo Parts Gent), la vente est établie à Bruxelles (Volvo Trucks Belgium) et les services sont installés à Gand (Volvo IT Belgium et Volvo Logistics Europe).

3.2.3 Valeur ajoutée

TABLEAU 17 VALEUR AJOUTÉE AU PORT DE GAND DE 1997 À 2003

(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Importance relative en 2003 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 1997 à 2003 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	2.581,2	2.882,7	2.637,8	2.879,8	2.721,2	2.878,5	2.952,3	100,0	2,3
CLUSTER MARITIME	156,3	179,7	191,1	177,7	177,7	185,3	191,5	6,5	3,4
Agents maritimes et expéditeurs	33,5	39,8	37,1	42,7	50,2	57,5	47,6	1,6	6,0
Manutention	112,2	125,2	128,6	119,7	109,2	108,9	120,8	4,1	1,2
Armateurs	7,5	9,5	20,9	9,0	10,2	10,4	11,4	0,4	7,3
Construction et réparation navales	2,3	4,2	3,4	3,5	4,4	4,4	3,7	0,1	8,2
Aménagements portuaires et dragage	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	0,9	0,9	0,0	n.
Pêche	0,3	0,4	0,5	1,1	0,6	1,1	1,3	0,0	28,8
Commerce portuaire	0,5	0,6	0,6	1,8	1,2	2,2	5,8	0,2	50,8
Secteur public	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.
Répartition (p.m.) ⁸⁰	3,2	3,9	4,6	2,5	4,5	4,4	5,0	-	7,5
CLUSTER NON MARITIME	2.424,9	2.703,0	2.446,7	2.702,1	2.543,5	2.693,2	2.760,8	93,5	2,2
COMMERCE	456,0	632,5	538,2	544,3	608,5	579,4	652,7	22,1	6,2
INDUSTRIE	1.794,3	1.887,9	1.785,6	1.979,5	1.770,0	1.936,9	1.927,5	65,3	1,2
Industrie de l'énergie	205,9	113,2	115,4	145,0	169,4	165,2	97,7	3,3	-11,7
Industrie du pétrole	0,0	0,0	0,0	3,8	5,9	6,8	8,1	0,3	n.
Industrie de la chimie	177,1	187,7	182,4	226,1	225,2	217,3	215,3	7,3	3,3
Industrie de l'automobile ...	463,6	531,3	510,7	493,7	492,2	510,1	507,5	17,2	1,5
Industrie des équipements électroniques	96,6	95,0	91,0	99,4	57,2	56,5	66,4	2,2	-6,0
Industrie de la métallurgie ..	626,4	719,6	644,8	754,3	516,5	694,5	775,0	26,3	3,6
Industrie de la construction	84,5	86,9	90,9	109,0	131,9	114,7	106,7	3,6	4,0
Industrie de l'alimentation ..	56,0	54,7	53,5	56,1	58,7	70,9	67,8	2,3	3,2
Autres industries	84,1	99,6	96,8	91,9	112,9	100,8	82,9	2,8	-0,2
TRANSPORTS	43,9	49,5	49,6	63,3	60,5	63,6	64,1	2,2	6,5
Transport routier	25,2	28,1	29,5	42,8	37,9	37,1	38,8	1,3	7,5
Autres transports terrestres	18,7	21,4	20,2	20,5	22,7	26,5	25,3	0,9	5,2
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	130,7	133,1	73,2	115,1	104,4	113,3	116,5	3,9	-1,9
Autres services	119,4	122,0	62,1	106,2	95,3	103,0	106,5	3,6	-1,9
Secteur public	11,4	11,1	11,2	8,9	9,1	10,3	10,0	0,3	-2,2
2. EFFETS INDIRECTS	2.448,2	2.556,8	2.683,6	2.759,5	2.858,5	3.026,1	3.068,0	-	3,8
CLUSTER MARITIME	225,9	235,2	251,5	217,3	199,5	216,3	206,7	-	-1,5
CLUSTER NON MARITIME ..	2.222,3	2.321,6	2.432,1	2.542,1	2.659,0	2.809,8	2.861,4	-	4,3
TOTAL DE LA VALEUR AJOUTÉE	5.029,4	5.439,5	5.321,4	5.639,3	5.579,7	5.904,6	6.020,3	-	3,0

Source: BNB.

⁸⁰ Les résultats des entreprises maritimes situées en dehors de la zone portuaire sont repris sous la rubrique "Répartition (p.m.)". Ces résultats sont déjà enregistrés dans les chiffres des effets directs et sont mentionnés ici pour mémoire.

3.2.3.1 Évolution générale

De 1997 à 2003, la VA directe au port de Gand a crû de 2,3 p.c. en moyenne par an (tableau 17). Hormis dans les industries de l'énergie et de l'électronique, les autres industries, les autres services logistiques et le service public, la tendance est à la croissance, tous secteurs confondus. Les principales industries - métallurgie, automobile, chimie - ont ainsi enregistré des hausses significatives, tout comme les segments du commerce et des transports terrestres.

Malgré la baisse du trafic total de marchandises transbordées en 2003 par rapport à l'année précédente, la VA des entreprises installées au port gantois a gagné, au total, 2,6 p.c.

De 1997 à 2003, la VA indirecte créée en amont par l'activité du port de Gand a progressé de 3,8 p.c. en moyenne par an. En 2003, cette croissance est estimée à 1,4 p.c. Les autres services logistiques ont joué un rôle particulier dans l'évolution positive relevée dans le non maritime, étant donné que ce secteur est fort dépendant de la sous-traitance. L'évolution favorable de la métallurgie, industrie moins dépendante de la sous-traitance, a néanmoins eu des répercussions importantes sur la VA indirecte.

3.2.3.2 Évolution des effets directs par secteur en 2003

La VA directe au port de Gand a gagné 2,6 p.c. à prix courants⁸¹ en 2003. L'exposé qui suit envisage les causes de cette augmentation et analyse, par secteur, quelques mouvements significatifs.

3.2.3.2.1 Cluster maritime

- La VA de la manutention portuaire a progressé de 11 p.c. par rapport à 2002. Après trois années difficiles, elle s'est à nouveau établie au-dessus de la barre des 120 millions d'euros. Cette hausse s'explique par les bons résultats de Belgotank et Euro-Silo. La VA de CEPG est restée stable.
- L'activité des agents maritimes et expéditeurs a par contre reculé de 17,3 p.c. Une baisse spectaculaire a été enregistrée chez Furness Logistics Ghent (-47,8 p.c., dont le chiffre d'affaires a aussi reculé de 28,1 p.c.), et chez Flanders Logistics (-8,8 p.c.).
- La VA des armateurs a gagné 9,4 p.c., grâce aux bonnes prestations de Galaxie, Sea & Inland Transport, DFDS Tor Line et Rederij Intermas.

3.2.3.2.2 Commerce

La production de richesses dans le commerce, secteur classé respectivement deuxième et troisième en termes d'emploi et de VA au port gantois, a gagné 12,7 p.c. en 2003. Les hausses les plus importantes ont été enregistrées par Total Belgium, Belgian Shell et Honda Europe. Ces entreprises ont en effet renoué avec les bénéfices durant cet exercice. Total Belgium a ainsi vu son résultat d'exploitation, avant prise en compte des éléments financiers et exceptionnels, plus que tripler (passant de 10,9 à 35,5 millions d'euros), grâce notamment aux bonnes performances générales de l'entreprise - les ventes liées à la marine sont restées à un niveau élevé - et à la baisse de son endettement financier.

3.2.3.2.3 Industrie

- L'industrie métallurgique, première en termes de VA et deuxième employeur au port gantois, a vu sa VA progresser de 11,6 p.c. Celle de Sidmar, première entreprise du port, a gagné 13,6 p.c., mouvement que n'a pu contrebalancer le recul de 13,5 p.c. relevé chez Galtec. Chez Sidmar, entreprise du groupe Arcelor, le plan de rigueur s'est poursuivi en vue de la rationalisation des activités (automatisation et externalisation), de l'optimisation du travail en équipes et de la diminution des frais généraux. Il s'est soldé par une réduction drastique des pertes en 2003, année où s'est achevé le programme d'investissements sur le site de Gand, lequel permettra d'augmenter rapidement la VA par unité produite. À Gand, la productivité et l'excellent agencement des installations du sidérurgiste sont un

⁸¹ Pour rappel, tous les montants présentés ici sont à prix courants. L'indice des prix à la production domestique belge a augmenté de 0,7 p.c. en 2003. L'augmentation de VA au port de Gand à prix courants est de 2,56 p.c. Compte tenu de cet indice, l'augmentation de la VA gantoise à prix constants (prix de 2002) est de 1,85 p.c.

gage de la pérennité et de la croissance de ses activités, en dépit d'une localisation moins avantageuse que celle des trois autres implantations maritimes du groupe en Europe⁸².

- La VA de l'industrie automobile, première pourvoyeuse d'emplois à Gand, a reculé de 0,5 p.c. La légère hausse de VA chez Volvo Cars n'a pas suffi à compenser les effets de la baisse chez Volvo Europa Truck. Le numéro un sur le marché des camions en Belgique a connu une bonne année du point de vue de son résultat, mais les montants des amortissements ont fortement baissé par rapport à l'exercice précédent. Ce recul relatif de la VA en 2003 s'explique par la mise en ligne, un an auparavant, de la nouvelle gamme des camions FH/FM.
- L'activité s'est repliée de 0,9 p.c. dans la chimie. Cette évolution s'explique par les contre-performances d'Oleon et de Rhodia Chimie, dues aux mauvaises conditions du marché de la pétrochimie, à une concurrence accrue et à la baisse du dollar, particulièrement ressentie dans ce secteur. UCB maintient son rang de leader en termes de VA pour ce secteur. Elle est suivie par Kronos Europe.
- La VA de la construction a reculé de 7 p.c., en raison des baisses enregistrées par Denys et par les Cimenteries CBR. Bien que cette industrie se soit assez bien portée en 2003, les Cimenteries, qui appartiennent au groupe HeidelbergCement, ont été affectées par les difficultés du groupe en Allemagne.
- La VA de l'industrie de l'énergie a fortement diminué (-40,9 p.c.) pour les raisons déjà évoquées au point 3.1.3.2.3, relatives à Electrabel. Aux restructurations de ce groupe s'ajoute la baisse de VA enregistrée par la SPE⁸³, imputable au transfert d'une part importante du bénéfice vers les réserves immunisées.
- La VA a perdu 17,8 p.c. dans les autres industries, chute qui s'explique par l'augmentation des coûts des ventes et prestations ainsi que des pertes chez Stora Enso Langerbrugge (VA en recul de 26,7 p.c.).
- La VA de l'industrie de l'alimentation a reculé de 4,3 p.c. Cette baisse trouve entre autres son origine dans celles de Cargill et des Etablissementen P. Bruggeman, et n'a pu être contrebalancée par la hausse de Algist Bruggeman.
- La VA de l'industrie des équipements électroniques a augmenté de 17,5 p.c. Celle de GE Power Controls Belgium a quant à elle progressé de 37,6 p.c.

3.2.3.2.4 Transports

- La VA a gagné 4,6 p.c. dans le transport routier. À signaler à cet égard les bonnes performances de Hallens et Schenk Tanktransport Belgium.
- Les autres transports terrestres n'ont pas connu un sort aussi enviable, puisque leur VA a reculé de 4,7 p.c. Celle de la SNCB s'est également inscrite en recul.

3.2.3.2.5 Autres services logistiques

- Les autres services ont vu leur VA progresser de 3,5 p.c. Group 4 Total Security, Sita West et Volvo Continental sont à l'origine de cette hausse.
- La VA de l'administration publique⁸⁴ a reculé de 3,4 p.c.

⁸² Dunkerque et Marseille-Fos en France et Gijón-Aviles en Espagne.

⁸³ Société de production d'électricité.

⁸⁴ Voir liste complète à l'annexe 4.

3.2.3.3 "Top 10" de la VA au port de Gand en 2003

TABLEAU 18 "TOP 10" DE LA VALEUR AJOUTÉE DIRECTE EN 2003
(millions d'euros)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteurs	Valeur ajoutée
1	SIDMAR	Industrie de la métallurgie	698,1
2	VOLVO CARS	Industrie de l'automobile	313,0
3	TOTAL BELGIUM	Commerce	274,7
4	VOLVO EUROPA TRUCK	Industrie de l'automobile	159,5
5	BELGIAN SHELL	Commerce	104,9
6	ELECTRABEL	Industrie de l'énergie	77,1
7	HONDA EUROPE	Commerce	67,8
8	U.C.B.	Industrie de la chimie	59,4
9	GE POWER CONTROLS BELGIUM	Industrie des équipements électroniques	42,2
10	BP BELGIUM	Commerce	38,7
Total du top 10			1.835,5

Source: BNB.

À quelques inversions près, ce classement (tableau 18) n'a pas changé depuis 2002: Sidmar reste en tête. Stora Enso Langerbrugge a cédé sa place à GE Power Controls Belgium. En 2003, ces dix entreprises représentaient 62,2 p.c. de la VA directe du port de Gand.

3.2.4 *Emploi*

TABLEAU 19 EMPLOI AU PORT DE GAND DE 1997 À 2003
(ETP)

Secteurs	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Importance relative en 2003 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 1997 à 2003 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	27.849	27.848	28.170	28.917	29.129	28.325	28.330	100,0	0,3
CLUSTER MARITIME	1.863	2.028	2.174	1.975	2.045	1.932	1.994	7,0	1,1
Agents maritimes et expéditeurs	526	558	570	580	659	716	734	2,6	5,7
Manutention	1.177	1.260	1.235	1.211	1.160	983	1.027	3,6	-2,2
Armateurs	84	109	274	92	88	102	99	0,3	2,8
Construction et réparation navales	58	82	73	71	85	83	68	0,2	2,5
Aménagements portuaires et dragage	0	0	0	0	29	11	11	0,0	n.
Pêche	6	8	11	8	8	8	8	0,0	5,9
Commerce portuaire	12	12	11	13	15	30	48	0,2	26,2
Secteur public	0	0	0	0	0	0	0	0,0	n.
Répartition (p.m.)	62	78	82	57	72	72	83	-	5,0
CLUSTER NON MARITIME	25.987	25.820	25.996	26.942	27.083	26.392	26.336	93,0	0,2
COMMERCE	2.577	2.562	2.479	2.570	2.732	2.768	2.849	10,1	1,7
INDUSTRIE	21.462	21.289	21.528	21.828	21.871	21.136	20.996	74,1	-0,4
Industrie de l'énergie	1.350	817	848	871	890	935	895	3,2	-6,6
Industrie du pétrole	0	0	0	70	63	56	58	0,2	n.
Industrie de la chimie	1.810	1.863	1.830	2.071	2.111	2.015	1.901	6,7	0,8
Industrie de l'automobile ...	6.222	6.668	6.791	6.532	6.851	6.769	7.151	25,2	2,3
Industrie des équipements électroniques	1.490	1.428	1.395	1.493	1.185	1.099	990	3,5	-6,6
Industrie de la métallurgie.	7.223	7.331	7.413	7.340	7.280	6.831	6.625	23,4	-1,4
Industrie de la construction	1.616	1.652	1.754	1.855	1.802	1.718	1.694	6,0	0,8
Industrie de l'alimentation .	429	436	504	509	523	508	494	1,7	2,3
Autres industries	1.323	1.095	993	1.087	1.166	1.206	1.188	4,2	-1,8
TRANSPORTS	816	867	826	992	1.006	980	990	3,5	3,3
Transport routier	424	443	420	566	528	506	522	1,8	3,5
Autres transports terrestres	392	424	406	427	478	474	469	1,7	3,0
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	1.132	1.101	1.164	1.552	1.474	1.509	1.501	5,3	4,8
Autres services	845	807	869	1.314	1.230	1.239	1.241	4,4	6,6
Secteur public	287	294	295	238	244	270	260	0,9	-1,6
2. EFFETS INDIRECTS	32.086	32.911	35.459	36.114	37.129	36.734	37.328 *	-	2,6
CLUSTER MARITIME	2.617	2.844	3.032	2.688	2.311	2.208	2.133	-	-3,3
CLUSTER NON MARITIME.	29.470	30.066	32.427	33.426	34.818	34.525	35.194	-	3,0
TOTAL DE L'EMPLOI	59.936	60.758	63.630	65.031	66.258	65.058	65.658	-	1,5

Source: BNB.

* dont 29.423 ETP salariés.

3.2.4.1 Évolution générale

Durant la période sous revue, l'emploi direct au port de Gand a progressé en moyenne de 0,3 p.c. par an (tableau 19). Les secteurs à l'origine de cette légère hausse sont l'industrie automobile, le commerce, la chimie, la construction et les agents maritimes et expéditeurs. Les effectifs ont par contre baissé régulièrement dans la métallurgie, l'électronique et l'énergie.

Malgré les bons chiffres enregistrés au niveau de la VA, l'emploi direct est resté stable en 2003.

L'emploi indirect s'est mieux porté que l'emploi direct au port de Gand, de 1997 à 2003, puisqu'il a progressé de 2,6 p.c. en moyenne par an. La croissance estimée de l'emploi indirect en 2003 est de 1,6 p.c. Alors que la baisse relevée chez les armateurs a pesé sur l'emploi indirect maritime, l'augmentation des effectifs dans les industries du pétrole et de l'automobile a permis à l'emploi indirect non maritime de repartir à la hausse, pour ne parler que des secteurs les plus dépendants de la sous-traitance.

3.2.4.2 Évolution des effets directs par secteur en 2003

L'emploi direct au port de Gand s'est maintenu à son niveau de 2002. L'exposé qui suit envisage les causes de cette stabilité et analyse, par secteur, quelques mouvements significatifs.

3.2.4.2.1 Cluster maritime

- L'emploi dans la manutention portuaire a progressé de 4,5 p.c. par rapport à 2002, entre autres en raison de l'apparition de Frans Maas Automotive Belgium - 45 ETP - dans la branche NACE 63.122.
- Les effectifs des agents maritimes et expéditeurs ont progressé de 2,5 p.c. Logisport a engagé du personnel.

3.2.4.2.2 Commerce

L'emploi dans le commerce a progressé de 2,9 p.c., hausse attribuable notamment à BP Belgium et Mercedes-Benz Gent, malgré le recul noté chez Honda Europe.

3.2.4.2.3 Industrie

- L'industrie automobile reste le premier secteur en termes d'emploi au port de Gand. Dans cette industrie, l'emploi a progressé de 5,7 p.c., grâce, entre autres, à Volvo Cars Gent qui a produit un nombre record de voitures à Gand et a procédé à l'augmentation de sa capacité de production ainsi qu'à l'engagement de 263 ETP. Le nombre d'ETP a progressé de 120 unités chez Benteler Automotive Belgium.
- La baisse de l'emploi s'est chiffrée à 3 p.c. dans la métallurgie. Dans le cadre du plan de rigueur du groupe Arcelor (cf. point 3.2.3.2.3), Sidmar, premier employeur à Gand, a mis 258 ETP à la préretraite et a mis fin à une centaine de contrats temporaires.
- Les effectifs ont reculé de 5,7 p.c. dans la chimie, en raison des diminutions de coûts dans des entreprises telles que Trelleborg Wheel Systems Belgium et Rhodia Chemie (principalement non renouvellement des contrats à durée déterminée).
- L'industrie de la construction a enregistré un léger repli de son volume d'emplois (-1,4 p.c.), tendance observée chez Flanders Construction Company et tempérée par les engagements chez Denys.
- Les effectifs des autres industries ont reculé de 1,4 p.c., malgré une légère augmentation de l'emploi chez Stora Enso Langerbrugge.
- L'emploi a reculé de 10 p.c. dans les équipements électroniques, en raison, entre autres, des diminutions relevées chez GE Power Controls Belgium, Rogers et Rog-Metal.
- L'industrie de l'énergie a subi les conséquences des restructurations chez Electrabel, comme évoqué ci-dessus. L'emploi y a en effet reculé de 4,2 p.c.

3.2.4.2.4 Transports

- L'emploi a progressé de 3 p.c. au sein du transport routier, hausse attribuable notamment à Hallens, Schenk Tanktransport Belgium et De Seranno Transport.
- L'évolution est inverse dans les autres transports terrestres (-1 p.c.). À noter le recul des effectifs à la SNCB.

3.2.4.2.5 Autres services logistiques

- Les autres services ont maintenu leur niveau d'emploi à 1.241 ETP. L'augmentation relevée chez Group 4 Total Security est contrebalancée par le recul chez Bayer Bioservice.
- L'emploi dans l'administration publique a reculé de 3,7 p.c.

3.2.4.3 "Top 10" de l'emploi au port de Gand en 2003

TABLEAU 20 "TOP 10" DE L'EMPLOI DIRECT EN 2003
(ETP)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteurs	Emploi
1	SIDMAR	Industrie de la métallurgie	5.569
2	VOLVO CARS	Industrie de l'automobile	4.099
3	VOLVO EUROPA TRUCK	Industrie de l'automobile	2.480
4	ELECTRABEL	Industrie de l'énergie	784
5	GE POWER CONTROLS BELGIUM	Industrie des équipements électroniques	621
6	HONDA EUROPE	Commerce	614
7	STORA ENSO LANGERBRUGGE	Autres industries	485
8	SNCB	Autres transports terrestres	383
9	DENYS	Industrie de la construction	364
10	U.C.B.	Industrie de la chimie	311
Total du top 10			15.710

Source: BNB.

Hormis l'inversion de Denys et UCB, ce classement (tableau 20) est identique à celui du rapport 2002. En 2003, ces dix entreprises représentaient 55,5 p.c. de l'emploi direct au port de Gand.

3.2.5 Investissement

TABLEAU 21 INVESTISSEMENT AU PORT DE GAND DE 1997 À 2003

(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Importance relative en 2003 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 1997 à 2003 (en p.c.)
CLUSTER MARITIME.....	42,9	47,8	59,3	40,0	36,3	51,4	46,1	6,1	1,2
Agents maritimes et expéditeurs.....	12,4	6,2	4,6	3,7	5,3	5,5	9,0	1,2	-5,2
Manutention.....	26,5	34,6	49,2	31,8	25,8	32,5	28,5	3,8	1,2
Armateurs.....	3,5	6,4	5,1	3,8	3,9	12,0	7,4	1,0	13,1
Construction et réparation navales.....	0,3	0,4	0,4	0,5	0,6	0,7	0,6	0,1	10,8
Aménagements portuaires et dragage.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,1	0,2	0,0	n.
Pêche.....	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,6	0,2	0,0	17,7
Commerce portuaire.....	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,2	0,0	13,8
Secteur public.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.
Répartition (p.m.).....	3,4	2,6	4,0	2,2	3,0	3,6	3,7	-	1,2
CLUSTER NON MARITIME	333,2	372,6	590,2	552,7	574,3	733,3	708,1	93,9	13,4
COMMERCE.....	41,3	36,1	39,5	49,7	63,8	62,9	51,0	6,8	3,6
INDUSTRIE.....	256,8	293,5	510,3	440,1	462,3	632,4	617,3	81,9	15,7
Industrie de l'énergie.....	14,8	13,7	15,6	15,3	18,7	5,5	7,6	1,0	-10,4
Industrie du pétrole.....	0,0	0,0	0,0	1,6	0,3	0,1	5,0	0,7	n.
Industrie de la chimie.....	26,5	32,0	34,7	33,0	46,8	38,3	31,4	4,2	2,9
Industrie de l'automobile.....	62,2	116,3	220,2	90,0	77,3	133,3	172,8	22,9	18,6
Industrie des équipements électroniques.....	5,1	12,5	8,4	12,3	13,8	9,6	4,6	0,6	-1,6
Industrie de la métallurgie.....	109,8	80,9	152,1	231,5	223,1	121,3	157,8	20,9	6,2
Industrie de la construction.....	17,2	13,4	34,2	21,7	26,3	12,3	10,7	1,4	-7,6
Industrie de l'alimentation.....	10,6	15,2	26,6	14,0	12,9	16,9	10,2	1,3	-0,7
Autres industries.....	10,7	9,4	18,4	20,7	43,0	295,1	217,1	28,8	65,1
TRANSPORTS.....	4,6	14,1	18,1	10,2	9,8	9,9	14,2	1,9	20,7
Transport routier.....	4,5	9,3	16,9	7,4	8,0	7,7	11,4	1,5	16,8
Autres transports terrestres.....	0,1	4,8	1,2	2,8	1,8	2,2	2,8	0,4	72,1
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES.....	30,5	28,9	22,3	52,6	38,3	28,1	25,5	3,4	-2,9
Autres services.....	8,0	10,0	13,4	38,6	27,8	15,6	14,5	1,9	10,3
Secteur public.....	22,4	19,0	8,9	14,1	10,5	12,5	11,1	1,5	-11,1
INVESTISSEMENT DIRECT.....	376,1	420,5	649,5	592,7	610,6	784,7	754,2	-	12,3

Source: BNB.

3.2.5.1 Évolution générale

Les sommes investies au port de Gand ont doublé entre 1997 et 2003 (+12,3 p.c. en moyenne par an - tableau 21). Les industries de l'automobile et de la métallurgie, ainsi que les autres industries et le commerce, sont les principaux moteurs de cette remarquable croissance.

L'année 2003 a été contrastée pour le port de Gand: malgré une progression de l'activité (cf. point 3.2.3), l'investissement a cédé 3,9 p.c. à prix courants⁸⁵.

⁸⁵ Pour rappel, tous les montants présentés ici sont à prix courants. L'indice des prix des produits destinés à l'investissement domestique belge a augmenté de 1,4 p.c. en 2003. Le recul de l'investissement au port de Gand à prix

3.2.5.2 Évolution par secteur en 2003

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

3.2.5.2.1 Cluster maritime

- L'investissement dans la manutention portuaire a reculé de 12,3 p.c. par rapport à 2002. Des baisses significatives ont été enregistrées par la Havenbedrijf Gent GAB (entreprise portuaire gantoise) et Euro-Silo.
- Une progression importante de l'investissement (+63,8 p.c.) a été notée chez les agents maritimes et expéditeurs, notamment Transuniverse Cargo, Intercargo et Astra Logistics, qui ont investi en terrains et constructions.
- L'investissement des armateurs s'est contracté de 38,6 p.c. Des baisses importantes ont été notées chez Rederij Interamas et Galaxie.

3.2.5.2.2 Commerce

L'investissement des entreprises commerciales installées au port gantois a enregistré un recul de 19 p.c. Les baisses les plus significatives ont affecté Total Belgium, BP Belgium et Belgian Shell, tandis qu'une hausse a été notée chez Van Der Sluijs Groep.

3.2.5.2.3 Industrie

- Les autres industries représentent, depuis 2002, la part la plus importante de l'investissement au port gantois. En 2003, il a reculé de 26,4 p.c. dans ce secteur, notamment en raison du recul de 29 p.c. chez Stora Enso Langerbrugge. La société d'emballages SCA Packaging Belgium s'est par contre bien développée.
- L'industrie automobile a connu une hausse de 29,7 p.c. de son investissement, attribuable aux entreprises Volvo Cars Gent, Plastal et Benteler Automotive Belgium. Le plan d'investissement de Volvo Cars, portant sur un montant total de 340 millions d'euros étalés sur quatre ans, avait pour objectif l'augmentation de la capacité de production, en vue de la mise sur le marché de deux nouveaux modèles. Les actifs fixes en installations, machines et outillage ont ainsi triplé en un an et Volvo Cars Gent a dépensé plus de 150 millions d'euros dans le cadre de ce plan, rien qu'en 2003. L'investissement chez Volvo Europa Truck a par contre sensiblement reculé.
- L'investissement dans l'industrie de la métallurgie a fait un bond de 30,1 p.c. Sidmar est tout particulièrement responsable de cette progression, de même que, dans une moindre mesure, Anglo Belgian Corporation. Le grand programme d'investissement sur le site gantois de Sidmar s'est achevé en 2003. Celui-ci avait été initié en 1998 et représentait environ 1 milliard d'euros. Parmi les travaux importants, il convient de citer la construction de lignes de revêtement en aval, l'extension de la capacité de production des laminoirs à chaud et à froid et la modernisation des hauts-fourneaux.
- L'investissement s'est réduit de 17,9 p.c. dans la chimie, en raison des reculs importants relevés chez Rhodia Chemie, Kronos Europe et Vyncolit.
- Dans l'industrie de la construction, la baisse de l'investissement (-12,8 p.c.) est imputable, entre autres, aux Cimenteries CBR, à De Meyer et Inter-Béton. CBR a perdu des parts de marché en 2003, à cause du repli de la consommation de ciment en Belgique, et a dû suivre une politique de réduction de coûts, qui a également guidé ses choix en termes d'investissement.
- L'investissement dans l'industrie de l'alimentation a reculé de 39,7 p.c., phénomène qui s'explique par les replis observés chez Algist Bruggeman et Cargill.
- Dans l'industrie de l'énergie, l'investissement a progressé de 38,9 p.c., croissance attribuée à Electrabel et à la SPE. Electrabel continue d'investir durablement dans de nouveaux équipements et autres immobilisations corporelles, afin de consolider son leadership en Belgique, alors que le marché flamand de l'électricité et du gaz naturel s'est totalement ouvert à la concurrence le 1er juillet 2003. Début 2003, Electrabel a construit deux éoliennes d'une capacité de 2 MW chacune, à la centrale de Rodenhuize.

courants est de 3,89 p.c. Compte tenu de cet indice, la baisse de l'investissement gantois à prix constants (prix de 2002) est de 5,22 p.c.

- L'investissement dans l'industrie du pétrole a connu une hausse spectaculaire, attribuable à Adpo Ghent, dont le résultat a presque triplé en 2003.

3.2.5.2.4 Transports

- L'investissement dans les autres transports terrestres a progressé (+29,3 p.c.), notamment chez Selectacars René De Swaef en Zonen et à la SNCB.
- Les investissements ont augmenté de 47,6 p.c. dans le transport routier. Cette hausse est attribuable à Hallens et Frans Maas.

3.2.5.2.5 Autres services logistiques

- Pour les autres services, l'investissement a reculé de 6,8 p.c., en raison de la baisse chez Immobiliare Vennootschap der Vlaanderen et Ghent Warehousing Systems, et malgré la hausse notée chez Bayer Bioservice.
- L'investissement a reculé de 11,7 p.c. dans l'administration publique.

3.2.5.3 "Top 10" de l'investissement au port de Gand en 2003

TABLEAU 22 "TOP 10" DE L'INVESTISSEMENT EN 2003
(millions d'euros)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteurs	Investissement
1	STORA ENSO LANGERBRUGGE	Autres industries	203,7
2	VOLVO CARS	Industrie de l'automobile	155,5
3	SIDMAR	Industrie de la métallurgie	147,4
4	HET HAVENBEDRIJF GENT GAB	Manutention	12,9
5	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public	11,1
6	S C A PACKAGING BELGIUM	Autres industries	8,0
7	OLEON	Industrie de la chimie	7,9
8	VAN DER SLUIJS GROEP	Commerce	7,7
9	VOLVO EUROPA TRUCK	Industrie de l'automobile	7,0
10	BAYER BIOSERVICE	Autres services	6,5
Total du top 10			567,6

Source: BNB.

Les entreprises SCA Packaging, Van Der Sluijs Groep et Bayer Bioservice apparaissent pour la première fois dans ce classement (tableau 22). En 2003, les dix entreprises qui y figurent représentaient plus des trois quarts de l'investissement au port de Gand.

3.2.6 Ratios financiers

TABLEAU 23 RATIOS FINANCIERS AU PORT DE GAND DE 2001 À 2003

Secteurs	Rentabilité nette des capitaux propres après impôts (en p.c)			Liquidité au sens large			Solvabilité (en p.c)		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
CLUSTER MARITIME.....	2,0	3,3	3,8	1,14	1,04	1,06	53,3	56,6	59,0
Agents maritimes et expéditeurs	13,8	8,4	8,1	1,21	1,11	0,98	25,3	22,2	22,4
Manutention	0,8	2,3	1,7	1,08	0,98	1,11	60,6	66,1	69,0
Armateurs	0,5	4,6	17,2	1,17	0,88	0,97	47,9	47,1	49,4
Construction et réparation navales	11,9	34,1	22,2	1,74	1,55	1,26	50,8	55,0	45,5
Aménagements portuaires et dragage	14,9	20,2	10,3	0,96	0,99	0,84	9,0	28,2	33,0
Pêche	25,5	n.	35,2	1,73	n.	3,74	37,8	n.	69,6
Commerce portuaire	15,1	14,1	12,4	1,35	1,37	1,27	27,0	27,9	21,2
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME	2,9	-8,2	6,6	0,95	1,00	1,02	48,2	44,3	39,7
COMMERCE	2,0	-6,9	3,6	0,76	0,72	0,75	36,9	35,9	36,4
INDUSTRIE	1,7	-6,5	9,8	0,89	0,96	1,02	37,1	32,9	30,3
Industrie de l'énergie.....	13,3	17,4	28,2	0,95	1,58	1,32	43,8	43,3	40,3
Industrie du pétrole	-20,0	5,7	7,7	0,59	1,11	1,30	41,0	48,2	46,0
Industrie de la chimie	15,4	9,8	10,5	1,37	1,26	1,44	47,2	47,5	45,2
Industrie de l'automobile	3,3	3,9	40,3	0,60	0,63	0,74	29,0	27,2	23,1
Industrie des équipements électroniques	4,9	15,6	9,3	1,01	1,16	1,41	26,9	39,3	59,0
Industrie de la métallurgie	-8,5	-32,9	-15,7	0,90	1,02	1,06	35,8	30,2	27,0
Industrie de la construction	0,9	8,3	11,5	1,15	1,16	1,09	34,5	30,4	37,7
Industrie de l'alimentation	1,6	19,1	11,3	0,97	1,06	0,97	31,1	33,1	34,0
Autres industries	20,5	-18,3	-95,4	1,65	1,02	1,47	55,9	23,7	8,5
TRANSPORTS	1,9	-10,0	-8,8	1,12	1,00	0,92	31,4	28,8	26,2
Transport routier	14,4	10,6	-4,8	1,29	1,32	1,18	27,3	31,7	29,7
Autres transports terrestres	-3,9	-22,5	-11,3	0,98	0,79	0,73	33,7	27,3	24,4
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	4,5	-10,5	3,7	2,58	2,85	2,48	87,7	86,4	83,6
Autres services	4,5	-10,5	3,7	2,58	2,85	2,48	87,7	86,4	83,6
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
MOYENNE PONDÉRÉE ..	2,8	-7,5	6,4	0,96	1,00	1,02	48,4	44,9	40,6

Source: BNB.

En moyenne, la rentabilité nette des capitaux après impôts est redevenue positive au port de Gand en 2003 (tableau 23). Cette amélioration spectaculaire est attribuable aux clusters maritime et non maritime, et en particulier aux armateurs, au commerce, aux industries de l'énergie, de l'automobile, de la métallurgie, des autres transports terrestres et des autres services logistiques. Les reculs enregistrés dans la manutention et les autres industries n'ont pas suffi à renverser cette

tendance. À signaler les bons résultats après impôts⁸⁶ d'Electrabel, dont les bénéfices ont presque doublé, de Volvo Europa Truck et de Sidmar, filiale du groupe Arcelor qui est parvenue à réduire ses pertes en 2003.

La liquidité au sens large s'est très légèrement renforcée, notamment dans la manutention portuaire (comme chez Manuport), la chimie et le commerce.

Au port de Gand, la solvabilité des entreprises maritimes et commerciales s'est renforcée en 2003, mais cela n'a pas suffi à compenser le recul enregistré dans les transports, les autres services et la plupart des industries, dont les dettes ont augmenté. À l'exception de la construction et de quelques industries marginales à Gand, l'ensemble du segment est en effet en recul. Alors que l'entreprise portuaire Havenbedrijf Gent GAB, Shurgard Self Storage, Total Belgium, Rederij Lalemant et De Meyer ont vu progresser leur capacité à honorer leurs dettes à court et à long termes, celle-ci a reculé chez Electrabel (dont le total du passif a augmenté dans des proportions plus importantes que les capitaux propres), Oleon, Volvo Europa Truck et Sidmar.

3.2.7 Trafic maritime de marchandises au port de Gand en 2003: synthèse⁸⁷

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

	Déchargements	Chargements	Total 2003	Évolution 2002- 2003 (en p.c.)	Part 2003 (en p.c.)
Conteneurs	78	165	243	+25,9	1,0
Roll-on/roll-off	745	681	1.425	+11,5	6,1
Marchandises diverses conventionnelles	817	1.101	1.918	+19,5	8,1
Vracs liquides	2.491	597	3.088	+0,9	13,1
Vracs solides	14.801	2.070	16.871	-5,5	71,7
TOTAL	18.932	4.613	23.545	-1,8	100,0

Source: Havenbedrijf Gent GAB.

Plus de 80 p.c. des 23,5 millions de tonnes transbordées en 2003 au port de Gand correspondent à des arrivées de navires (déchargements). Il s'agit d'une des particularités essentielles de ce port (tableau 24).

Au total, la légère baisse enregistrée en 2003 (-1,8 p.c.) est entièrement imputable au recul des vracs solides (-5,5 p.c.) et s'explique pour l'essentiel par les baisses relevées dans l'arrivage de céréales, ainsi qu'au niveau du transbordement des aliments pour bétail et des semences oléagineuses. Les trafics du minerais de fer, de la houille et du coke ont également connu de fortes baisses, en raison de l'arrêt des deux hauts-fourneaux de Sidmar entre avril et juin 2003, pour cause d'entretien. La ferraille et les engrais ont échappé à cette tendance de baisse des vracs solides.

Pour ce qui est des vracs liquides, ils se sont maintenus autour des 3 millions de tonnes. Le *ro-ro* a renoué avec une croissance forte, suspendue durant les années 2000 - 2002, atteignant ainsi son plus haut niveau depuis 1980. Il s'agit des chargements et déchargements de voitures (Honda et Volvo) et du transport via l'*Eurobridge*. La croissance est également revenue en 2003 pour les marchandises diverses conventionnelles; elle est principalement attribuable à l'essor du transbordement de produits en acier. La progression a également été remarquable pour le transbordement de conteneurs: leur tonnage a crû de 25,9 p.c.

⁸⁶ Le résultat net après impôts a augmenté dans des proportions supérieures aux capitaux propres.

⁸⁷ Sources: Havenbedrijf Gent GAB et *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2003* de la Vlaamse Havencommissie. Voir aussi le tableau 61 (annexe 8) pour plus de détails concernant le transbordement au port de Gand en 2003, par catégorie de marchandises.

3.3 Port d'Ostende

3.3.1 Carte d'identité du port d'Ostende⁸⁸

Statut de l'entreprise portuaire:	Entreprise portuaire municipale autonome (AG Haven Oostende ou AGHO).
Surface totale:	652 ha ⁸⁹ .
Surface terrestre:	453,5 ha.
Surface des bassins:	198,5 ha.
Liaisons maritimes:	Port maritime situé en bord de mer du Nord, dont le chenal d'accès est profond de 8 m.
Liaisons intérieures:	<p>Proximité de l'autoroute E-40 et du réseau routier européen. Nombreuses liaisons ferroviaires à partir de la gare SNCB située au port. Des investissements sont attendus pour l'amélioration des liaisons avec l'avant-port. La zone industrielle Plassendale I disposera prochainement d'une plate-forme ferroviaire multi-fonctionnelle reliée au réseau existant par un pont enjambant le canal Ostende - Bruges - Gand.</p> <p>Le port communique avec le réseau fluvial par le canal Ostende - Bruges - Gand, sur la rive gauche duquel sont installées plusieurs zones industrielles, où la chimie est très présente.</p>
Infrastructures:	Nombreux postes d'amarrage aux terminaux car-ferry, au port <i>ro-ro</i> , aux quais à conteneurs et aux quais de vrac à l'avant-port. Bonne capacité d'entreposage des quais. Zones industrielles en développement à l'arrière-port (Plassendale I à IV). Port de plaisance et de pêche; importantes installations pour bateaux de croisière.
Particularités:	Port spécialisé dans le "transroulage" (<i>ro-ro</i>) et situé à proximité de l'aéroport d'Ostende spécialisé dans le fret; premier port de passagers en Belgique et important centre de pêche. La place que le port occupait dans la Force navale depuis l'après-guerre a progressivement été reprise par Zeebrugge.

3.3.2 Faits marquants en 2003⁹⁰

3.3.2.1 Contexte

En décembre 2003, la Communauté portuaire d'Ostende a fêté son quinzième anniversaire. Ce fut l'occasion de faire le bilan des développements qui ont jalonné les activités du port ces dernières années: la période de recul des activités *ro-ro* et de transport des passagers à la fin des années quatre-vingt, la mise en service du *jumboferry* "Prins Filip", l'élargissement et l'approfondissement du chenal d'accès au port, ainsi que l'année charnière 1997. Cette année a été celle de la faillite de la RTM⁹¹, dont avaient résulté un désastre pour l'emploi et un profond bouleversement de la physionomie de l'avant-port.

⁸⁸ Données de février 2005 (source: AG Haven Oostende).

⁸⁹ La surface totale occupée par le port d'Ostende atteint 658,2 ha, dont ont été extraits 6,2 ha d'habitations. Source: AG Haven Oostende.

⁹⁰ Sources: AG Haven Oostende et *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2003* de la Vlaamse Havencommissie.

⁹¹ Régie des Transports Maritimes.

Quoique douloureux, ce tournant allait pourtant initier une nouvelle ère pour le port. L'année 1997 vit ainsi la création du "Autonom Gemeentelijk Havenbedrijf Oostende" (AGHO), entreprise portuaire communale autonome d'Ostende qui allait gérer l'avant-port et les docks du port de commerce situés derrière l'écluse Demey, en procédant à leur réaménagement.

Au tournant du siècle, l'activité portuaire ostendaise a repris de la vigueur, avec l'ouverture de nouvelles lignes vers l'Angleterre. L'armateur Ferryways⁹² dessert depuis peu Ipswich et Killingholme à partir du Zeewezendok rénové, où sont concentrées les activités de *ro-ro*. Ferryways, TSL (Transeurope Shipping Lines) et d'autres armements continuent à couvrir ensemble un nombre croissant de destinations.

De nouveaux records ont été enregistrés en 2003 pour le trafic total (+15,7 p.c.), et en particulier pour les conteneurs (+75,6 p.c.) et le *ro-ro* (+23,8 p.c.). Le port d'Ostende a donc, au terme de ces quinze années, retrouvé sa place dans le secteur du *short sea shipping*. Il se profile résolument comme un port de transit, à l'accès maritime certes limité, mais à l'activité *ro-ro* dynamique et en croissance rapide, tandis que le transport des passagers vers l'Angleterre poursuit son déclin. Le transport en provenance et à destination des terminaux à conteneurs et *ro-ro* se fait toujours essentiellement par voie terrestre.

3.3.2.2 Activité industrielle

En février 2003, l'entreprise belge Fitco a décidé de construire une nouvelle halle de production et un entrepôt sur le site de Plassendale III. Cet investissement s'élève à 10 millions d'euros.

Le 21 mars 2003, le siège ostendais de Telindus s'est ouvert à Plassendale III, le long de l'autoroute A10.

Electrawinds, premier opérateur privé sur le marché de l'énergie éolienne prévoit l'ouverture prochaine d'une centrale à biomasse dans la zone industrielle de Plassendale II, dans le cadre de la stratégie de diversification de l'entreprise. Ce projet entraînera la création de quinze à vingt nouveaux emplois et un investissement de 15 millions d'euros.

3.3.2.3 Infrastructure

Dans le domaine de la sécurité des ports et en vue de faire obstacle à l'immigration clandestine du Continent vers le Royaume-Uni, un détecteur de battements cardiaques a été mis en place le 20 juin 2003 au port d'Ostende. Cet équipement est une première en Belgique. Il a été financé par le service d'immigration britannique dans le cadre d'un accord de coopération entre la Belgique et le Royaume-Uni, destiné à lutter plus efficacement contre l'immigration clandestine.

En concertation avec l'Institut d'expertise vétérinaire, l'entreprise portuaire s'est engagée à s'équiper d'un poste de contrôle pour produits alimentaires emballés, qui satisfait aux exigences les plus récentes. Le port a par ailleurs obtenu l'approbation officielle de l'UE en tant que poste de contrôle frontalier pour ce type de produits d'origine animale, destinés à la consommation humaine.

Afin d'accueillir un trafic portuaire en pleine croissance, le port d'Ostende poursuit ses investissements dans l'aménagement de nouvelles infrastructures et l'extension d'infrastructures existantes. Les exemples suivants s'inscrivent dans ce cadre: la rénovation du Wandelaarkai entreprise en octobre 2003, le quai de garde pour l'écluse Demey et l'infrastructure multimodale Plassendale I. En vue de désenclaver cette dernière zone, située dans l'arrière-port d'Ostende, divers travaux ont été effectués en 2004, l'objectif étant de faciliter le transbordement entre les modes ferroviaire, routier, fluvial et maritime. Ce désenclavement multimodal doit permettre à la distribution du *ro-ro* et du transport conteneurisé de mieux répondre aux besoins des entreprises situées dans l'arrière-pays.

⁹² Société belge appartenant à l'armateur suisse Mediterranean Shipping Company (MSC).

3.3.3 Valeur ajoutée

TABLEAU 25 VALEUR AJOUTÉE AU PORT D'OSTENDE DE 1997 À 2003

(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Importance relative en 2003 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 1997 à 2003 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	223,7	247,3	282,8	266,4	323,6	333,0	341,1	100,0	7,3
CLUSTER MARITIME	74,1	83,4	84,4	67,7	69,0	66,8	69,8	20,5	-1,0
Agents maritimes et expéditeurs	4,8	4,1	4,5	5,8	2,6	4,2	3,3	1,0	-5,9
Manutention	5,5	4,6	3,9	4,1	4,7	5,2	5,9	1,7	1,1
Armateurs	-10,2	4,6	3,2	0,0	-1,4	-3,9	1,0	0,3	n.
Construction et réparation navales	2,7	3,3	5,3	5,0	5,1	4,8	6,6	1,9	16,0
Aménagements portuaires et dragage	32,3	26,0	33,1	19,5	21,4	28,8	26,2	7,7	-3,4
Pêche	27,6	31,8	24,2	24,4	28,7	16,2	15,8	4,6	-8,9
Commerce portuaire	0,0	0,0	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3	0,1	n.
Secteur public	11,4	9,0	10,1	8,7	7,8	11,2	10,7	3,1	-1,0
Répartition (p.m.) ⁹³	7,4	11,4	9,6	8,4	10,4	8,9	8,7	-	2,9
CLUSTER NON MARITIME	149,6	163,9	198,5	198,7	254,6	266,2	271,3	79,5	10,4
COMMERCE	18,7	21,5	24,5	26,3	24,1	21,4	22,4	6,6	3,1
INDUSTRIE	93,9	97,0	127,0	120,6	166,7	169,9	168,2	49,3	10,2
Industrie de l'énergie	0,1	1,3	0,9	1,0	0,8	0,6	0,4	0,1	30,2
Industrie du pétrole	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.
Industrie de la chimie	32,5	27,3	29,5	22,6	23,6	36,6	35,1	10,3	1,3
Industrie de l'automobile ...	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.
Industrie des équipements électroniques	0,0	0,0	0,0	0,7	0,8	0,8	0,7	0,2	n.
Industrie de la métallurgie ..	46,6	54,1	83,4	85,3	125,7	115,3	110,9	32,5	15,5
Industrie de la construction	9,6	9,5	6,4	5,9	6,5	5,8	6,3	1,9	-6,8
Industrie de l'alimentation ..	0,5	0,6	2,9	0,6	3,9	6,0	6,4	1,9	54,8
Autres industries	4,6	4,3	3,9	4,5	5,4	4,7	8,3	2,4	10,6
TRANSPORTS	11,9	13,6	12,4	13,4	20,2	20,9	22,6	6,6	11,3
Transport routier	10,5	11,8	11,5	12,2	16,8	17,3	18,3	5,4	9,7
Autres transports terrestres	1,4	1,8	0,8	1,2	3,4	3,6	4,4	1,3	20,5
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	25,1	31,8	34,5	38,4	43,6	54,1	58,1	17,0	15,0
Autres services	5,7	12,4	13,8	15,0	18,7	28,4	35,6	10,4	35,5
Secteur public	19,4	19,4	20,7	23,4	24,9	25,7	22,5	6,6	2,5
2. EFFETS INDIRECTS	124,2	257,2	365,0	304,7	266,0	211,5	261,4	-	13,2
CLUSTER MARITIME	5,8	125,0	123,5	56,1	52,3	-12,8 ⁹⁴	60,5	-	48,0
CLUSTER NON MARITIME	118,5	132,2	241,5	248,6	213,7	224,2	200,9	-	9,2
TOTAL DE LA VALEUR AJOUTÉE	347,9	504,4	647,9	571,1	589,6	544,5	602,5	-	9,6

Source: BNB.

⁹³ Les résultats des entreprises maritimes situées en dehors de la zone portuaire sont repris sous la rubrique "Répartition (p.m.)". Ces résultats sont déjà enregistrés dans les chiffres des effets directs et sont mentionnés ici pour mémoire.

⁹⁴ Cette forte diminution est imputable au recul de la VA des armateurs, secteur très dépendant de la sous-traitance.

3.3.3.1 Évolution générale

De 1997 à 2003, la VA directe au port d'Ostende a augmenté de 7,3 p.c. en moyenne par an (tableau 25). C'est l'industrie qui est responsable de cette hausse quasi constante. Les augmentations les plus remarquables ont été enregistrées dans la métallurgie et l'industrie de l'alimentation. Même s'ils représentent une part moins importante dans le total, les autres services logistiques, les transports terrestres et le commerce ont connu des croissances significatives. Par contre, le cluster maritime a subi les conséquences des profondes mutations ayant affecté le port dans les années nonante.

Le trafic de marchandises a franchi un record en 2003, dépassant la barre symbolique des 7 millions de tonnes. La croissance du trafic *ro-ro* et la poursuite de la progression du transport conteneurisé expliquent ce phénomène. La VA des entreprises installées au port d'Ostende a quant à elle gagné, au total, 2,4 p.c.

La VA indirecte générée en amont par l'activité des entreprises établies au port d'Ostende a plus que doublé de 1997 à 2003, progressant de 13,2 p.c. en moyenne par an. La croissance estimée en 2003 est de 23,6 p.c. Le secteur des armateurs, dont la VA redevient positive, joue un rôle particulier dans cette hausse, étant donné sa forte dépendance vis-à-vis de la sous-traitance.

3.3.3.2 Évolution des effets directs par secteur en 2003

La VA directe au port d'Ostende a gagné 2,4 p.c. à prix courants⁹⁵ en 2003. L'exposé qui suit envisage les causes de cette augmentation et analyse, par secteur, quelques mouvements significatifs.

3.3.3.2.1 Cluster maritime

- La VA des aménagements portuaires et du dragage a perdu 9 p.c. par rapport à 2002. Celle de Baggerwerken Decloedt en Zoon (groupe DEME) a reculé de 10,6 p.c.
- La VA de la pêche a reculé de 2,6 p.c., en raison de l'absence de certains comptes de très petites entreprises⁹⁶ telles que Beheer Shamrock, et ce malgré l'amélioration du résultat de Stolt Sea Farm.
- La VA de la Force navale (secteur public) a reculé de 3,9 p.c., du fait de la restructuration des effectifs (cf. infra).
- La VA a nettement progressé dans la manutention portuaire (+12,4 p.c.), évolution qui peut être attribuée en grande partie à Searoad Stevedores.
- La hausse de la VA a été très nette pour les construction et réparation navales (+35,6 p.c.). Cette progression est due, entre autres, à Damen Shipyards Oostende et S.K.B. Yard.
- La situation des armateurs a connu une amélioration substantielle, leur VA redevenant positive, en raison de la diminution importante des pertes de Ferryways et du retour des bénéficiaires chez Coast Constructions.

3.3.3.2.2 Commerce

La production de richesses dans le segment du commerce a progressé de 4,7 p.c. Les VA d'Oswald De Bruycker et de Total Belgium ont enregistré des hausses de respectivement 6,9 et 11,3 p.c., grâce à des bénéfices en croissance.

3.3.3.2.3 Industrie

- L'industrie de la métallurgie est le premier secteur en termes de VA et d'emploi au port d'Ostende. Sa VA a reculé de 3,9 p.c., principalement en raison du repli de la VA du premier employeur du port, l'installateur de systèmes de conditionnement d'air Daikin Europe nv (-4,4 p.c.), imputable notamment à une augmentation importante de ses coûts des ventes et prestations, qui a grevé son bénéfice.

⁹⁵ Pour rappel, tous les montants présentés ici sont à prix courants. L'indice des prix à la production domestique belge a augmenté de 0,7 p.c. en 2003. L'augmentation de VA au port d'Ostende à prix courants est de 2,43 p.c. Compte tenu de cet indice, l'augmentation de la VA ostendaise à prix constants (prix de 2002) est de 1,72 p.c.

⁹⁶ Les entreprises de cinq employés ou moins n'ont pas fait l'objet de corrections manuelles en cas d'absence de comptes (dépôt inexistant ou tardif).

- La VA de la chimie a perdu 4 p.c., baisse qui s'explique par les reculs relevés chez Proviron Fine Chemicals et Provironftal⁹⁷. Le bénéfice de Proviron Fine Chemicals a régressé de 23 p.c., en raison de la hausse des coûts des ventes et prestations et malgré une activité soutenue (à l'échelle du groupe Proviron, le chiffre d'affaires a en effet triplé en 2003).
- Dans le secteur de la construction, la VA a progressé de 8,7 p.c., grâce aux bonnes performances de De Viertorre, première entreprise du secteur, dont la VA a presque triplé pour approcher 1,3 million d'euros à la suite de bénéfices exceptionnels, et de Reynders (+10,9 p.c.).
- Les autres industries ont connu une hausse fulgurante de leur VA (+78,5 p.c.), imputable au retour de la VA de Rail Services International Belgium (RSI Belgium) à des valeurs positives. La décision des chemins de fer belges de mettre fin au transport nocturne des passagers a eu pour conséquence le redéploiement de RSI Belgium dans d'autres activités, comme l'entretien et la transformation des rames de tramway. Les activités de RSI ont par ailleurs été reprises par RSI Belgium.
- L'industrie de l'alimentation a pour sa part enregistré une augmentation de sa VA de 7,7 p.c., que l'on peut attribuer à l'augmentation des ventes de la Chocolaterie Jacali (VA en progrès de 9,9 p.c.).

3.3.3.2.4 Transports

- La VA dans le transport routier a connu une hausse de 5,7 p.c., qui s'explique, entre autres, par les bons résultats de European Freight Services, Maenhout Logistics et Bretrans.
- Celle des autres transports terrestres a quant à elle connu une progression de 22,5 p.c.

3.3.3.2.5 Autres services logistiques

- Les autres services logistiques ont connu une hausse remarquable de leur VA (+25,2 p.c.), qui est notamment liée à celle de la VA de Morubel (+60,9 p.c.), le spécialiste des fruits de mer⁹⁸, dont le bénéfice dépasse les 10 millions d'euros.
- Par contre, la VA a reculé de 12,5 p.c. dans l'administration publique⁹⁹.

⁹⁷ Proviron Engineering nv (développement de nouveaux processus chimiques pour l'amélioration de l'environnement) a été créée en 1977. L'année 1996 reste celle d'un tournant stratégique majeur pour l'entreprise, avec l'acquisition de l'usine UCB Fine Chemicals, de laquelle naîtra Proviron Fine Chemicals nv. Cinq ans plus tard, l'entreprise rachète Euroftal, qui prendra le nom de Provironftal nv.

⁹⁸ Cette entreprise appartient à la branche NACE 74.700, classée dans les autres services logistiques.

⁹⁹ Voir liste complète à l'annexe 4.

3.3.3.3 "Top 10" de la VA au port d'Ostende en 2003

TABLEAU 26 "TOP 10" DE LA VALEUR AJOUTÉE DIRECTE EN 2003
(millions d'euros)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteurs	Valeur ajoutée
1	DAIKIN EUROPE NV	Industrie de la métallurgie	108,6
2	BAGGERWERKEN DECLOEDT EN ZOON	Aménagements portuaires et dragage	22,9
3	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public	22,5
4	MORUBEL	Autres services	15,7
5	PROVIRON FINE CHEMICALS	Industrie de la chimie	15,6
6	PROVIRONFTAL	Industrie de la chimie	12,6
7	FORCE NAVALE	Secteur public	10,7
8	TRANSPORT MAENHOUT	Transport routier	6,1
9	CHOCOLATERIE JACALI	Industrie de l'alimentation	5,9
10	OSWALD DE BRUYCKER	Commerce	5,7
Total du top 10			226,4

Source: BNB.

À quelques inversions près, ce classement (tableau 26) correspond à celui présenté au rapport 2002. Daikin Europe¹⁰⁰ reste en tête. L'Intercommunale voor Vuilverwijdering en -verwerking voor Oostende en Ommeland a cédé sa place à Oswald De Bruycker. En 2003, ces dix entreprises représentaient 66,4 p.c. de la VA directe au port d'Ostende.

¹⁰⁰ Fabricant de climatiseurs répertorié par les comptes nationaux dans l'industrie de la métallurgie (NACE 29.230).

3.3.4 *Emploi*

TABLEAU 27 EMPLOI AU PORT D'OSTENDE DE 1997 À 2003
(ETP)

Secteurs	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Importance relative en 2003 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 1997 à 2003 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	4.853	4.496	4.499	3.954	4.187	4.331	4.426	100,0	-1,5
CLUSTER MARITIME	2.150	1.677	1.590	1.006	1.007	1.031	1.104	24,9	-10,5
Agents maritimes et expéditeurs	76	77	79	78	27	55	54	1,2	-5,5
Manutention	39	42	53	75	66	77	103	2,3	17,7
Armateurs	772	499	391	0	12	15	15	0,3	-48,3
Construction et réparation navales	59	61	103	100	105	99	116	2,6	11,9
Aménagements portuaires et dragage	402	324	270	166	201	257	277	6,3	-6,0
Pêche	448	442	435	350	382	244	269	6,1	-8,1
Commerce portuaire	0	0	0	1	1	2	3	0,1	n.
Secteur public	355	232	259	237	212	282	268	6,1	-4,6
Répartition (p.m.)	111	156	142	131	131	124	129	-	2,6
CLUSTER NON MARITIME	2.703	2.819	2.909	2.948	3.180	3.300	3.322	75,1	3,5
COMMERCE	389	365	373	423	414	364	336	7,6	-2,4
INDUSTRIE	1.479	1.558	1.649	1.579	1.731	1.821	1.819	41,1	3,5
Industrie de l'énergie	0	8	5	5	4	3	3	0,1	n.
Industrie du pétrole	0	0	0	0	0	0	0	0,0	n.
Industrie de la chimie	437	442	464	369	307	408	405	9,2	-1,2
Industrie de l'automobile ...	0	0	0	0	0	0	0	0,0	n.
Industrie des équipements électroniques	0	0	0	11	11	12	12	0,3	n.
Industrie de la métallurgie.	653	743	887	950	1.114	1.147	1.054	23,8	8,3
Industrie de la construction	275	258	149	141	153	130	117	2,7	-13,2
Industrie de l'alimentation .	10	12	48	11	56	62	63	1,4	35,7
Autres industries	104	95	96	91	86	59	166	3,7	8,0
TRANSPORTS	173	206	172	180	297	290	311	7,0	10,3
Transport routier	142	169	160	163	231	226	233	5,3	8,7
Autres transports terrestres	31	37	12	17	66	65	77	1,7	16,4
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	662	690	715	766	737	825	855	19,3	4,4
Autres services	105	164	188	197	204	285	304	6,9	19,4
Secteur public	557	526	527	569	533	540	551	12,5	-0,2
2. EFFETS INDIRECTS	9.526	8.331	7.778	4.147	4.175	4.450	4.439 *	-	-12,0
CLUSTER MARITIME	7.345	5.959	4.615	851	908	900	975	-	-28,6
CLUSTER NON MARITIME.	2.180	2.372	3.162	3.297	3.267	3.550	3.464	-	8,0
TOTAL DE L'EMPLOI	14.379	12.826	12.277	8.102	8.362	8.781	8.864	-	-7,7

Source: BNB.

* dont 3.408 ETP salariés.

3.3.4.1 Évolution générale

De 1997 à 2003, l'emploi direct au port d'Ostende a reculé en moyenne de 1,5 p.c. par an (tableau 27). Les baisses les plus marquées se sont manifestées dans les industries de la construction et de la chimie, et l'impact de la faillite de la RTM a été ressenti sur l'ensemble de la période dans le cluster maritime. Alors que les effectifs du commerce se sont inscrits à la baisse, ceux des transports terrestres et des autres services logistiques se sont renforcés.

La hausse d'activité au port d'Ostende en 2003 - augmentation du trafic et de la VA - s'est traduite par un accroissement de l'emploi, le nombre d'ETP ayant augmenté de 2,2 p.c.

Contrairement à la VA indirecte, l'emploi indirect au port d'Ostende a diminué de plus de la moitié sur la période 1997 - 2003 (-12 p.c. en moyenne par an), en raison du recul brutal de l'activité des armateurs¹⁰¹, secteur particulièrement dépendant de la sous-traitance. L'emploi indirect s'est légèrement replié en 2003, à cause du recul des effectifs dans la chimie, lequel explique la baisse de l'emploi indirect non maritime. D'autre part, la hausse de l'activité dans la manutention portuaire a permis à l'emploi indirect maritime de reprendre de la vigueur.

3.3.4.2 Évolution des effets directs par secteur en 2003

L'emploi direct au port d'Ostende a progressé de 2,2 p.c. en 2003. L'exposé qui suit envisage les causes de cette augmentation et analyse, par secteur, quelques mouvements significatifs.

3.3.4.2.1 Cluster maritime

- L'emploi dans la pêche a progressé de 10,1 p.c. par rapport à 2002. La sprl Exploitatie Vismijn Oostende, qui employait alors 39 ETP, est en effet reprise dans les comptes depuis 2003. Les effectifs de Stolt Sea Farm sont restés stables.
- Les effectifs des aménagements portuaires et du dragage ont progressé de 7,7 p.c., notamment en raison de la prolongation des travaux de dragage d'entretien effectués par Baggerwerken Decloedt en Zoon pour le compte de la "division accès maritime"¹⁰² du ministère de la Région flamande. L'entreprise s'est ainsi adjoint 20 ETP supplémentaires à Ostende.
- La Force navale a vu ses effectifs se replier de 5 p.c., en raison de la restructuration de la Marine.
- L'emploi a progressé de 17,1 p.c. dans les construction et réparation navales, hausse attribuable aux recrutements chez S.K.B. Yard et Damen Shipyards Oostende.
- L'emploi dans la manutention portuaire a fait un bond de 34,5 p.c. L'AGHO et Searoad Stevedores ont recruté en nombre. L'entreprise portuaire s'est engagée en 2003 à s'équiper d'un poste de contrôle pour produits alimentaires emballés (cf. supra).
- L'emploi des agents maritimes et expéditeurs est resté stable.

3.3.4.2.2 Commerce

La masse d'emplois s'est contractée de 7,7 p.c. dans le commerce, en raison des reculs enregistrés entre autres chez Ostend Pharma, dont les activités ont été reprises par Pharma Belgium, à Bruxelles. L'emploi chez Oswald De Bruycker est par contre passé de 63 à 67 ETP.

3.3.4.2.3 Industrie

- L'emploi dans le premier secteur au port d'Ostende, la métallurgie, s'est réduit de 8,1 p.c. La première entreprise responsable de ce repli est Daikin Europe nv (-8,8 p.c.) qui a, entre autres, mis fin à des contrats à durée déterminée.
- L'industrie de la chimie a maintenu constant son niveau d'emploi. L'emploi des entreprises du secteur à Ostende est resté stable. Tel a également été le cas chez Proviron Fine Chemicals et Provironftal.
- Les effectifs des autres industries ont presque triplé, à la suite du redémarrage de l'activité chez RSI Belgium et de la reprise des activités de RSI.

¹⁰¹ De 772 ETP en 1997, les effectifs dans ce secteur sont passés à 15 ETP au port d'Ostende, en 2003. La situation de l'emploi est donc assez différente de celle de la VA. Entre 1997 et 2003, cette dernière est redevenue positive et affiche dès lors, à l'inverse de l'emploi, un différentiel positif sur la période.

¹⁰² "Afdeling Maritieme Toegang".

- L'industrie de la construction a subi un recul de l'emploi de 9,9 p.c., en raison de la cessation d'activités de certaines petites entreprises du secteur.
- L'emploi dans l'industrie de l'alimentation est resté stable.

3.3.4.2.4 Transports

- Les effectifs du transport routier ont progressé de 3,5 p.c. European Freight Services et Maenhout Logistics ont engagé du personnel.
- Les autres transports terrestres ont enregistré une hausse de 19,4 p.c. de l'emploi.

3.3.4.2.5 Autres services logistiques

- L'administration publique a vu ses effectifs progresser de 2 p.c.
- L'emploi des autres services logistiques a gagné 6,8 p.c. Delight Information Systems a engagé du personnel, alors que les effectifs de Morubel se sont légèrement contractés.

3.3.4.3 "Top 10" de l'emploi au port d'Ostende en 2003

TABLEAU 28 "TOP 10" DE L'EMPLOI DIRECT EN 2003
(ETP)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteurs	Emploi
1	DAIKIN EUROPE NV	Industrie de la métallurgie	1.014
2	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public	551
3	FORCE NAVALE	Secteur public	268
4	BAGGERWERKEN DECLOEDT EN ZOON	Aménagements portuaires et dragage	220
5	PROVIRONFTAL	Industrie de la chimie	177
6	PROVIRON FINE CHEMICALS	Industrie de la chimie	125
7	MORUBEL	Autres services	99
8	STOLT SEA FARM	Pêche	67
9	OSWALD DE BRUYCKER	Commerce	67
10	RAIL SERVICES INTERNATIONAL (RSI) BELGIUM	Autres industries	65
Total du top 10			2.654

Source: BNB.

Daikin Europe reste de loin le premier employeur au port d'Ostende (tableau 28). Ce classement est pratiquement identique à celui du rapport 2002, bien que RSI Belgium ait pris la place d'Orac. En 2003, ces dix entreprises représentaient 60 p.c. de l'emploi direct au port d'Ostende.

3.3.5 Investissement

TABLEAU 29 INVESTISSEMENT AU PORT D'OSTENDE DE 1997 À 2003

(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Importance relative en 2003 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 1997 à 2003 (en p.c.)
CLUSTER MARITIME.....	39,3	35,2	71,2	35,9	15,6	10,0	11,9	16,5	-18,0
Agents maritimes et expéditeurs.....	0,1	0,3	0,5	0,5	0,3	0,3	0,4	0,6	21,8
Manutention.....	0,9	2,6	8,4	8,9	5,3	4,5	5,4	7,4	34,9
Armateurs.....	0,2	0,3	0,0	0,0	0,0	0,8	0,1	0,1	-20,6
Construction et réparation navales.....	0,4	0,7	2,9	2,4	0,8	0,4	0,6	0,8	6,3
Aménagements portuaires et dragage.....	30,4	18,7	42,6	6,2	0,6	0,8	1,0	1,4	-43,0
Pêche.....	5,7	10,7	16,5	17,7	6,8	3,1	4,5	6,2	-4,0
Commerce portuaire.....	0,0	0,0	0,2	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	n.
Secteur public.....	1,5	1,9	0,0	0,0	1,7	0,0	0,0	0,0	-100,0
Répartition (p.m.).....	3,0	4,5	9,2	6,3	3,5	2,1	1,2	-	-13,9
CLUSTER NON MARITIME	55,6	70,8	55,5	70,0	51,5	51,1	60,3	83,5	1,4
COMMERCE.....	7,0	10,4	7,0	7,5	4,3	6,0	5,9	8,2	-2,7
INDUSTRIE.....	19,3	31,1	26,6	38,4	30,4	17,8	22,7	31,4	2,7
Industrie de l'énergie.....	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,0	0,0	0,0	-18,3
Industrie du pétrole.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.
Industrie de la chimie.....	8,9	18,5	12,5	20,6	7,6	7,3	7,5	10,4	-2,8
Industrie de l'automobile.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.
Industrie des équipements électroniques.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	n.
Industrie de la métallurgie.....	7,2	11,3	11,8	14,1	17,3	7,7	10,5	14,5	6,3
Industrie de la construction.....	1,3	0,8	0,6	0,5	0,7	0,6	0,7	1,0	-9,4
Industrie de l'alimentation.....	0,0	0,0	1,3	0,3	4,0	1,0	0,9	1,2	67,6
Autres industries.....	1,7	0,3	0,4	2,8	0,8	1,0	3,0	4,1	9,7
TRANSPORTS.....	3,3	4,1	2,6	3,7	4,8	5,3	1,8	2,6	-9,4
Transport routier.....	2,7	3,4	2,6	3,7	4,5	3,4	1,3	1,9	-10,8
Autres transports terrestres.....	0,7	0,6	0,0	0,0	0,3	1,9	0,5	0,7	-4,5
AUTRES SERVICES									
LOGISTIQUES.....	25,9	25,2	19,2	20,4	12,0	22,0	29,9	41,3	2,4
Autres services.....	2,2	5,6	3,0	3,0	5,8	10,0	21,2	29,4	46,3
Secteur public.....	23,7	19,6	16,1	17,4	6,2	12,0	8,6	11,9	-15,5
INVESTISSEMENT DIRECT.....	94,9	106,0	126,6	105,8	67,0	61,1	72,3	-	-4,4

Source: BNB.

3.3.5.1 Évolution générale

L'investissement au port d'Ostende a reculé de 4,4 p.c. en moyenne par an sur la période envisagée (tableau 29). Le cluster maritime a été lourdement affecté par le départ de la RTM, dont la faillite a entraîné des restructurations en cascade à l'avant-port. Quelques industries ont par contre tiré leur épingle du jeu, en attirant à elles la plupart des capitaux privés. Il s'agit de la métallurgie, de l'industrie de l'alimentation et des autres industries.

2003 a été une année de reprise de l'investissement au port d'Ostende, puisqu'il a gagné au total 18,3 p.c. à prix courants¹⁰³.

3.3.5.2 Évolution par secteur en 2003

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

3.3.5.2.1 Cluster maritime

- L'investissement dans la manutention portuaire a augmenté de 19,2 p.c., grâce au développement de l'AGHO (cf. supra).
- Dans la pêche, l'investissement a progressé de 42,6 p.c., après le recul enregistré en 2002. Des hausses significatives ont été notées chez Stolt Sea Farm, Wilmar et Exploitatie Vismijn Oostende, ces entreprises ayant investi en terrains et constructions, ainsi qu'en installations, machines et outillage.
- L'investissement a progressé de 25,2 p.c. dans les aménagements portuaires et le dragage. La société Baggerwerken Decloedt en Zoon est, entre autres, à l'origine de cette progression. La mise en place d'une grue sur ponton a permis d'effectuer des opérations jusque-là délicates à l'avant-port d'Ostende.
- L'investissement chez les armateurs avait vivement augmenté en 2002, notamment avec le début d'activité de l'armateur Ferryways. Il est ensuite redescendu à des valeurs comparables à celles des années 1999 - 2001.

3.3.5.2.2 Commerce

L'investissement des entreprises commerciales ostendaises est resté stable, les hausses enregistrées dans des entreprises comme Oswald De Bruycker et Gesco étant compensées par les reculs dans d'autres comme Rana et Boot Center.

3.3.5.2.3 Industrie

- Dans la métallurgie, l'investissement a crû de 35,8 p.c., principalement grâce à Daikin Europe nv, dont les investissements en immobilisations corporelles ont gagné 33,4 p.c. au cours de l'exercice 2003, année record pour la vente de climatiseurs.
- L'investissement dans la chimie a gagné 2,3 p.c. Une hausse importante a notamment été relevée chez Provionftal, qui poursuit son expansion à Ostende. Le même phénomène a été observé chez Provion Fine Chemicals, contrebalançant ainsi le recul relevé chez J M Huber Belgium.
- L'investissement des autres industries a connu un boom, progressant de 183,9 p.c. Les actifs fixes de Tolsa Benelux, entreprise spécialisée dans l'alimentation pour animaux et dans les matériaux de construction, ont presque quintuplé, en raison de nouveaux contrats en location-financement.
- Les sommes investies dans l'industrie de l'alimentation ont reculé de 12,6 p.c., baisse imputable à la Chocolaterie Jacali.
- L'industrie de la construction a enregistré une hausse de 21,5 p.c., attribuable à des entreprises comme Reynders et Hanson Aggregates Belgium, qui ont respectivement inscrit des sommes importantes en location-financement et en immobilisations en cours.

3.3.5.2.4 Transports

- Les autres transports terrestres ont vu leur investissement perdre 73,5 p.c.
- L'investissement a reculé de 60,6 p.c. dans le transport routier, recul dont Transport Maenhout et Vervoer Depoorter sont en partie responsables.

3.3.5.2.5 Autres services logistiques

- L'investissement dans les autres services a plus que doublé. Stadsvernieuwing Oostende est la première entreprise du secteur en termes d'investissement. Les projets de constructions urbaines ne manquent pas et des montants importants ont été portés à l'actif

¹⁰³ Pour rappel, tous les montants présentés ici sont à prix courants. L'indice des prix des produits destinés à l'investissement domestique belge a augmenté de 1,4 p.c. en 2003. L'augmentation de l'investissement au port d'Ostende à prix courants est de 18,31 p.c. Compte tenu de cet indice, l'augmentation de l'investissement ostendais à prix constants (prix de 2002) est de 16,67 p.c.

au titre d'immobilisations en cours. Chez Morubel aussi, l'investissement a connu une forte hausse (installations, machines et outillage).

- L'investissement de l'administration publique a cédé 27,8 p.c.

3.3.5.3 "Top 10" de l'investissement au port d'Ostende en 2003

TABLEAU 30 "TOP 10" DE L'INVESTISSEMENT EN 2003
(millions d'euros)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteurs	Investissement
1	STADSVERNIEUWING OOSTENDE	Autres services	10,6
2	DAIKIN EUROPE NV	Industrie de la métallurgie	10,1
3	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public	8,6
4	AUTONOOM GEMEENTEBEDRIJF HAVEN OOSTENDE	Manutention	5,0
5	MORUBEL	Autres services	4,4
6	PROVIRONFTAL	Industrie de la chimie	3,1
7	PROVIRON FINE CHEMICALS	Industrie de la chimie	2,8
8	STOLT SEA FARM	Pêche	2,5
9	TOLSA BENELUX	Autres industries	2,4
10	OSWALD DE BRUYCKER	Commerce	2,4
Total du top 10			51,9

Source: BNB.

Les entreprises Morubel, Provironftal, Proviron Fine Chemicals, Stolt Sea Farm et Tolsa Benelux ont fait leur apparition dans ce classement (tableau 30). En 2003, ces dix entreprises représentaient 71,8 p.c. de l'investissement au port d'Ostende.

3.3.6 Ratios financiers

TABLEAU 31 RATIOS FINANCIERS AU PORT D'OSTENDE DE 2001 À 2003

Secteurs	Rentabilité nette des capitaux propres après impôts (en p.c)			Liquidité au sens large			Solvabilité (en p.c)		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
CLUSTER MARITIME.....	1,6	2,3	3,5	1,17	1,25	1,12	38,7	38,2	36,3
Agents maritimes et expéditeurs.....	28,5	35,6	1,8	1,28	1,08	1,12	27,8	21,3	26,4
Manutention.....	3,2	2,5	0,5	1,79	1,59	1,28	85,9	84,3	82,9
Armateurs.....	0,2	21,0	26,0	0,82	0,67	1,02	68,6	22,8	65,3
Construction et réparation navales.....	7,9	4,1	12,8	1,88	1,17	0,88	46,5	19,1	14,9
Aménagements portuaires et dragage.....	1,8	3,3	9,3	1,18	1,62	1,44	27,1	31,1	30,0
Pêche.....	-9,9	-6,6	-9,0	0,74	0,76	0,79	25,5	26,8	25,1
Commerce portuaire.....	21,5	25,4	26,1	1,36	1,26	1,59	19,4	22,5	31,7
Secteur public.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME.....	8,9	8,3	7,4	1,18	1,32	1,30	35,8	40,5	43,4
COMMERCE.....	5,8	1,8	5,2	1,40	1,46	1,54	34,9	37,8	39,5
INDUSTRIE.....	19,0	12,1	8,2	0,66	0,73	0,79	18,8	28,1	33,7
Industrie de l'énergie.....	6,8	7,9	15,1	0,92	1,44	1,24	59,8	61,6	53,0
Industrie du pétrole.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie de la chimie.....	4,0	-18,1	-0,1	0,66	1,23	1,89	12,9	42,3	51,2
Industrie de l'automobile.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie des équipements électroniques.....	8,5	1,5	13,7	1,18	1,11	1,31	14,8	13,4	23,3
Industrie de la métallurgie.....	21,7	19,1	11,2	0,62	0,62	0,60	18,4	25,4	28,9
Industrie de la construction.....	2,3	5,9	15,1	1,24	1,24	1,15	26,7	25,5	24,5
Industrie de l'alimentation.....	19,4	42,2	28,9	1,28	1,58	1,84	20,8	25,3	33,7
Autres industries.....	22,5	32,0	9,3	1,20	1,40	1,23	20,9	28,3	27,1
TRANSPORTS.....	7,4	6,3	5,5	1,00	1,24	1,60	35,4	42,5	44,1
Transport routier.....	15,1	13,8	18,4	1,45	1,59	1,78	43,2	45,8	50,1
Autres transports terrestres.....	-20,4	-11,0	-39,8	0,33	0,44	1,09	21,4	36,5	31,0
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES.....	5,7	7,2	7,2	2,38	2,31	2,23	54,0	52,2	54,9
Autres services.....	5,7	7,2	7,2	2,38	2,31	2,23	54,0	52,2	54,9
Secteur public.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
MOYENNE PONDÉRÉE	7,7	7,3	6,9	1,18	1,32	1,28	36,3	40,1	42,3

Source: BNB.

Tandis que la rentabilité nette des capitaux propres après impôts s'améliorait dans les entreprises maritimes et commerciales en 2003, elle a reculé dans l'industrie et les transports (tableau 31). Les hausses relevées dans les construction et réparation navales et les aménagements portuaires et le dragage ont largement compensé les reculs enregistrés dans la manutention portuaire et la pêche. La hausse de rentabilité dans la chimie n'a pas été suffisante pour contrebalancer la baisse relevée dans l'industrie de la métallurgie et les autres industries. Telindus GSM, Ferryways et Rederij De

Viertorre ont enregistré des pertes en 2003, alors que Damen Shipyards Oostende a vu son bénéfice se redresser. Le résultat après impôts de Daikin Europe s'est détérioré mais ses capitaux propres ont été renforcés.

La liquidité des entreprises établies au port d'Ostende a très légèrement régressé en 2003, notamment dans les aménagements portuaires et le dragage ainsi que dans les autres industries. Les autres reculs et hausses n'ont pas été très significatifs.

La solvabilité a en moyenne progressé, malgré les faibles reculs enregistrés dans la manutention portuaire, les construction et réparation navales, la pêche et les aménagements portuaires et le dragage. Les hausses les plus significatives ont été relevées dans le commerce, les industries chimique et métallurgique, le transport routier et les autres services logistiques. Les exemples de hausses les plus représentatifs sont: Total Belgium, Ostend Pharma, J M Huber Belgium, Proviron Fine Chemicals, Daikin Europe, Transport Maenhout et Daikin Europe Coordination Center.

3.3.7 Trafic maritime de marchandises au port d'Ostende en 2003: synthèse¹⁰⁴

TABLEAU 32 **OSTENDE**
(milliers de tonnes)

	Déchargements	Chargements	Total 2003	Évolution 2002- 2003 (en p.c.)	Part 2003 (en p.c.)
Conteneurs	46	26	72	+75,6	1,0
Roll-on/roll-off	2.117	3.490	5.607	+23,8	77,7
Marchandises diverses conventionnelles	13	3	16	-51,5	0,2
Vracs liquides	43	0	43	+104,8	0,6
Vracs solides	1.480	0	1.480	-5,4	20,5
TOTAL	3.700	3.519	7.219	+15,7	100,0

Source: AG Haven Oostende et Vlaamse Havencommissie.

La croissance du transbordement au port d'Ostende depuis 2000 a une fois de plus été confortée en 2003, puisque le cap des 7 millions de tonnes a été pour la première fois franchi (tableau 32).

Le *ro-ro*, qui compte pour plus des trois quarts du tonnage total transbordé au port, a augmenté significativement (+23,8 p.c.), mouvement attribuable à une fréquence accrue des départs pour le Royaume-Uni. L'arrivage de sable et de gravier est en recul, ce qui explique la diminution du trafic relevé pour le vracs solides. La forte croissance enregistrée dans le transbordement des conteneurs est attribuable en premier lieu à l'ouverture en février 2003, par l'armateur lituanien Kursiu Linija, d'une nouvelle ligne reliant Ostende à différents ports de la Baltique.

Le transport de passagers poursuit sa chute, avec l'arrêt en 2003 de la liaison ferry Ostende - Douvre assurée jusque-là par Hoverspeed. Il en va de même du transport de voitures.

¹⁰⁴ Sources: AG Haven Oostende et *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2003* de la Vlaamse Havencommissie. Voir aussi le tableau 62 (annexe 8) pour plus de détails concernant le transbordement au port d'Ostende en 2003, par catégorie de marchandises.

3.4 Port de Zeebrugge

3.4.1 Carte d'identité du port de Zeebrugge¹⁰⁵

Statut de l'entreprise portuaire:	Société anonyme (Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen ou MBZ).
Surface totale:	2.847 ha.
Surface terrestre:	1.838 ha.
Surface des bassins:	1.009 ha.
Liaisons maritimes:	Port maritime situé au bord de la mer du Nord et accessible aux navires de 15,5 m de tirant d'eau (55 pieds).
Liaisons intérieures:	<p>Le port est situé à proximité (via la E-403/N-31) de deux axes routiers importants: la E-17 (Stockholm - Lisbonne) et la E-40 (Londres - Istanbul). À Zeebrugge, le transport ferroviaire est un partenaire incontournable pour l'approvisionnement et le transport de marchandises maritimes. Par le Réseau nord-européen (<i>North European Network</i> ou NEN), Zeebrugge est reliée à d'importants terminaux intérieurs comme Anvers, Ath, Duisburg, Muizen, Bressoux, Mouscron et Genk. Étant donné la croissance du trafic ferroviaire, la MBZ plaide pour la construction d'une troisième voie entre Bruges et Zeebrugge, ainsi que pour l'extension de la portion située entre Bruges et Gand.</p> <p>Des péniches rhénanes d'une capacité allant jusqu'à 90 TEU desservent les Pays-Bas, l'Allemagne, la France et la Suisse au départ de Zeebrugge, via Bruges et Gand. C'est la cellule logistique du port de Zeebrugge, <i>PortConnect</i>, qui assure la coordination de ces services. Elle gère également certaines liaisons maritimes.</p>
Infrastructures:	La zone portuaire est découpée selon les concessions liant les opérateurs de terminaux au port, et ceci pour des périodes allant jusqu'à 25 ans. Il s'agit d'entreprises privées responsables de la manutention spécialisée et de l'entreposage des marchandises: par exemple, le terminal Fluxys pour le vrac, Sea-Ro pour le <i>ro-ro</i> , Ocean Container Terminal Hesseantie Zeebrugge pour le conteneurisé, etc. Le port de Bruges - Zeebrugge se divise en trois zones: l'avant-port, l'arrière-port et l'arrière-port de Bruges.
Particularités:	Centre européen pour le "transroulage" (<i>ro-ro</i> non accompagné), la conteneurisation et les produits énergétiques - notamment le transport du gaz naturel -, activités qui lui assurent l'une des plus fortes croissances parmi les ports du <i>range</i> . Il s'agit du premier port européen pour le transbordement rapide d'automobiles. La Force navale y occupe, en 2003, près de 1.500 personnes.

¹⁰⁵ Données de février 2005 (source: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen).

3.4.2 Faits marquants en 2003¹⁰⁶

3.4.2.1 Contexte

L'année 2003 a été plutôt maussade pour le trafic *ro-ro* au port de Zeebrugge (-18,6 p.c.). Pour la première fois dans son histoire, le trafic de conteneurs (+3,4 p.c.) a dépassé le *ro-ro*. Malgré ce bilan mitigé, le port a consolidé sa position de premier port pour le transbordement rapide d'automobiles en Europe, avec 1,6 million d'unités traitées.

Cette année aura été particulièrement marquée par les suites du naufrage du transporteur d'automobiles norvégien Tricolor, qui a sombré au large de Dunkerque le 14 décembre 2002. Le Tricolor avait quitté le port de Zeebrugge à destination des États-Unis, chargé entre autres de 2.862 voitures neuves. Les travaux de renflouage n'ont débuté que le 22 juillet 2003 et ont été ralentis par les intempéries en octobre 2003.

Zeebrugge est l'une des principales plaques tournantes de la distribution du gaz en Europe: 15 p.c. du gaz naturel consommé en Europe occidentale y transitent. En plus du terminal de gaz naturel liquide (LNG), Zeebrugge est également approvisionnée par deux gazoducs sous-marins, le *Zeepipe* à l'est du nouvel avant-port (gaz en provenance de Norvège) et l'*Interconnector* à l'ouest de l'avant-port (gaz en provenance des champs de gaz naturel britanniques en mer du Nord).

3.4.2.2 Activité industrielle

Début 2003, l'entreprise de distribution de gaz naturel Fluxys annonçait la mise à l'étude d'une extension du terminal LNG à l'avant-port de Zeebrugge, d'un montant estimé à 165 millions d'euros. L'extension implique la construction d'un quatrième réservoir de stockage et une installation de gazéification complémentaire. Par ce terminal LNG, Fluxys importe du gaz naturel liquide en provenance d'Algérie, approvisionnant ainsi l'équivalent d'un cinquième du marché belge.

Début 2003, Environmental Contractors, qui fait partie du groupe DEME¹⁰⁷, a sollicité l'octroi d'une licence environnementale pour la construction d'un centre d'entreposage et de traitement des boues et alluvions sans danger dans l'arrière-port. Cette installation aura une capacité de stockage de 280.000 tonnes.

Au début de l'année, le groupe de transport néerlandais Van der Vlist a construit un nouveau centre d'entreposage et de montage sur la Transport zone (partie occidentale du port), destiné à sa filiale ETS (European Transport Systems) et à sa succursale belge Transport Cheron.

Fin avril 2003, la nouvelle unité de production et d'entreposage du producteur de jus de fruits américain Tropicana¹⁰⁸ a été inaugurée. Cette usine s'occupe de l'emballage des jus en provenance du Brésil, de l'Espagne et des États-Unis, pour leur distribution sur le marché européen. Depuis juillet, les jus de fruits sont directement livrés à l'usine par bateau, au Noordelijk Insteekdok (arrière-port de Zeebrugge).

Début mai, le nouveau centre pdi (*pre delivery inspection*) de Combined Terminal Operators a été officiellement inauguré. Il a reçu le nom de APZ (*Accessory Plant Zeebrugge*) et a été reconnu par les pouvoirs publics en tant qu'entreprise d'insertion pour les chômeurs de longue durée.

À la mi-juillet, l'extension du centre de distribution européen de Bridgestone est entrée en service dans l'arrière-port.

Toujours en juillet, le plus important manutentionnaire zeebruggeois, Sea-Ro Terminal, a mis en service un nouveau ponton *ro-ro* au Wielingendok dans l'avant-port occidental.

¹⁰⁶ Sources: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen et *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2003* de la Vlaamse Havencommissie.

¹⁰⁷ Dredging, Environmental and Marine Engineering Holding.

¹⁰⁸ Tropicana est propriétaire de la marque belge de jus de fruits Looza. Depuis 1998, Tropicana fait partie du géant agro-alimentaire américain PepsiCo. Cette société échappe à la présente étude, étant donné qu'elle ne dépose pas de comptes à la Centrale des bilans.

ECS European Containers a décidé d'acheter 1.100 nouveaux conteneurs de 45 pieds et d'étendre son magasin.

3.4.2.3 Infrastructure

La Région flamande avait décidé, le 22 novembre 2002, de procéder à l'approfondissement du chenal d'accès maritime à Zeebrugge, dans le cadre du programme "55 pieds". Les travaux de dragage ont été confiés à la Tijdelijke Vereniging Noordzee & Kust pour un montant de 11,2 millions d'euros. Cette association temporaire réunit trois grandes entreprises flamandes de dragage: Baggerwerken Decloedt en zoon, Dredging International et Ondernemingen Jan De Nul.

À l'avant-port, les travaux à la digue Léopold II se sont poursuivis en 2003, dans le cadre de la sixième phase de la rénovation du mur de quai.

À la mi-mai, un règlement à l'amiable a été conclu entre la MBZ (entreprise portuaire de Zeebrugge), Katoen Natie et l'armateur belge Cobelfret à propos des Flanders Container Terminals (FCT). Pour l'avant-port, le permis d'exploitation est à nouveau revenu à MBZ, en vue d'attirer un nouvel exploitant¹⁰⁹ sur cette surface de 57 ha équipée d'un quai de 900 m. Cobelfret a quant à elle obtenu à travers Portinvest une part de l'entreprise de manutention zeebruggeoise SeaRo, laquelle traite le trafic automobile de Cobelfret sur différents terminaux.

Dans la lutte contre l'immigration clandestine, un détecteur d'un type nouveau a été mis en service en juin 2003 au terminal de P&O Ferries, à l'avant-port de Zeebrugge. Il s'agit d'un détecteur à ondes millimétriques passives (PMMW), scanner *hi-tech* capable de repérer les passagers clandestins à bord des camions et remorques.

Au Noordelijk Insteekdok, l'extrémité du bassin a été achevée.

Le 4 décembre 2003, les travaux de construction d'un ponton à l'extrémité occidentale du dock Albert II (avant-port) ont été mis en adjudication.

¹⁰⁹ Fin 2004, APM Terminals, du groupe AP Möller-Mærsk, s'y est installé (dock Albert II).

3.4.3 Valeur ajoutée

TABLEAU 33 VALEUR AJOUTÉE AU PORT DE ZEEBRUGGE DE 1997 À 2003

(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Importance relative en 2003 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 1997 à 2003 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	515,7	590,6	657,6	725,1	736,6	708,6	713,6	100,0	5,6
CLUSTER MARITIME.....	155,3	187,4	234,7	266,4	263,5	257,1	266,1	37,3	9,4
Agents maritimes et expéditeurs.....	20,2	23,9	26,4	30,0	27,2	28,5	32,6	4,6	8,3
Manutention.....	38,5	41,7	67,1	88,1	91,2	93,5	90,6	12,7	15,3
Armateurs.....	7,1	4,8	13,0	2,5	4,3	9,0	18,0	2,5	16,9
Construction et réparation navales.....	5,9	6,7	6,8	9,1	9,6	8,4	7,6	1,1	4,4
Aménagements portuaires et dragage.....	8,7	13,0	19,4	33,2	26,2	24,4	20,7	2,9	15,5
Pêche.....	27,2	23,2	26,0	30,3	34,8	32,1	30,3	4,2	1,8
Commerce portuaire.....	0,3	0,5	0,2	0,4	0,1	0,2	0,3	0,0	0,4
Secteur public.....	47,5	73,6	76,0	72,9	70,0	60,9	66,0	9,3	5,7
Répartition (p.m.) ¹¹⁰	13,6	12,1	14,5	17,5	20,3	18,5	18,2	-	5,0
CLUSTER NON MARITIME	360,4	403,2	422,9	458,7	473,1	451,5	447,5	62,7	3,7
COMMERCE.....	71,2	83,0	85,3	76,0	81,2	65,4	75,3	10,6	0,9
INDUSTRIE.....	207,3	229,9	237,7	283,8	285,4	270,0	252,5	35,4	3,3
Industrie de l'énergie.....	36,4	62,4	65,1	80,5	78,1	79,0	52,7	7,4	6,4
Industrie du pétrole.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.
Industrie de la chimie.....	24,6	25,7	26,9	28,5	29,0	29,4	26,5	3,7	1,3
Industrie de l'automobile.....	4,0	4,9	5,1	5,2	13,7	6,8	9,1	1,3	14,6
Industrie des équipements électroniques.....	69,7	55,5	56,5	72,0	65,5	66,9	80,5	11,3	2,4
Industrie de la métallurgie.....	14,6	17,3	15,1	15,8	17,6	17,2	17,5	2,5	3,1
Industrie de la construction.....	34,9	38,2	43,1	55,9	57,4	45,2	41,7	5,8	3,0
Industrie de l'alimentation.....	14,4	15,9	14,3	13,0	11,5	11,1	11,5	1,6	-3,7
Autres industries.....	8,7	10,0	11,5	13,0	12,6	14,4	13,0	1,8	6,8
TRANSPORTS.....	43,9	49,5	54,9	53,7	56,3	63,1	65,5	9,2	6,9
Transport routier.....	33,0	37,3	42,7	40,3	42,4	46,4	48,9	6,8	6,8
Autres transports terrestres.....	10,9	12,2	12,2	13,4	13,9	16,7	16,7	2,3	7,3
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES.....	38,0	40,8	45,0	45,2	50,1	53,1	54,2	7,6	6,1
Autres services.....	22,8	25,4	29,4	31,3	32,7	35,7	36,8	5,2	8,3
Secteur public.....	15,2	15,4	15,6	13,9	17,4	17,4	17,4	2,4	2,3
2. EFFETS INDIRECTS	409,5	418,1	575,9	543,3	544,2	592,3	547,2	-	5,0
CLUSTER MARITIME.....	164,1	148,8	283,2	207,4	200,9	276,4	225,7	-	5,5
CLUSTER NON MARITIME	245,4	269,2	292,7	335,9	343,3	315,9	321,5	-	4,6
TOTAL DE LA VALEUR AJOUTÉE	925,2	1.008,6	1.233,5	1.268,4	1.280,8	1.300,8	1.260,8	-	5,3

Source: BNB.

¹¹⁰ Les résultats des entreprises maritimes situées en dehors de la zone portuaire sont repris sous la rubrique "Répartition (p.m.)". Ces résultats sont déjà enregistrés dans les chiffres des effets directs et sont mentionnés ici pour mémoire.

3.4.3.1 Évolution générale

De 1997 à 2003, la VA directe au port de Zeebrugge a augmenté de 5,6 p.c. en moyenne par an (tableau 33). L'ensemble des secteurs ont suivi cette tendance à la hausse, hormis l'industrie de l'alimentation. La manutention portuaire et l'industrie des équipements électroniques, secteurs les plus importants en termes de VA, ont enregistré des croissances significatives.

Malgré cette tendance à la hausse, l'année 2003 a été plutôt morose au port de Zeebrugge. Le trafic de marchandises a reculé de 7,2 p.c. et la VA des entreprises installées au port n'a guère progressé (+0,7 p.c.).

De 1997 à 2003, la VA indirecte générée en amont par l'activité des entreprises établies au port de Zeebrugge a progressé en moyenne de 5 p.c. par an. Cependant, elle est en baisse en 2003 (-7,6 p.c.). Le recul enregistré dans le secteur de la manutention portuaire explique la baisse de la VA indirecte maritime, alors que l'augmentation d'activité des industries de l'automobile et des équipements électroniques est responsable de la hausse de la VA indirecte non maritime. Ces secteurs jouent un rôle particulier dans ces évolutions, étant donné qu'ils sont fort dépendants de la sous-traitance.

3.4.3.2 Évolution des effets directs par secteur en 2003

La VA directe au port de Zeebrugge n'a guère progressé à prix courants¹¹¹ en 2003. L'exposé qui suit envisage les causes de cette stabilité et analyse, par secteur, quelques mouvements significatifs.

3.4.3.2.1 Cluster maritime

- Par rapport à 2002, la VA s'est légèrement repliée en 2003 dans la manutention portuaire (-3,2 p.c.). Les effectifs de la MBZ ont été quelque peu revus à la baisse. Le même phénomène a été observé chez Sea-Ro Terminal.
- La VA de la Force navale (secteur public) a progressé de 8,3 p.c., malgré une stagnation de l'emploi. Ceci traduit une augmentation du coût de la main-d'œuvre¹¹².
- La VA des agents maritimes et expéditeurs a gagné 14,4 p.c., progression attribuable, entre autres, à E.C.S. European Containers et Zeebrugge Shipping and Bunkering Company, sociétés dont les bénéficiaires sont en hausse.
- La VA des aménagements portuaires et du dragage a perdu 15 p.c., en raison de baisses substantielles chez Baggerwerken Decloedt en Zoon et Depret, dont les bénéficiaires sont en chute.
- La VA a doublé chez les armateurs, notamment grâce à la bonne performance de Cobelfret Ferries, qui a renoué avec les bénéficiaires et a engagé du personnel.
- La VA de la pêche a cédé 5,8 p.c. Ce recul s'explique entre autres par l'absorption par Fjord Seafood Pieters¹¹³, groupe classé dans le commerce, de Pieters nv.

3.4.3.2.2 Commerce

La VA a progressé de 15,2 p.c. dans le commerce, secteur qui représente un peu plus de 10 p.c. de la production de richesses au port de Zeebrugge. Les hausses de Fjord Seafood Pieters (+13,3 p.c.) et de CDMZ - terminaux Cobelfret - (+55,3 p.c.) sont parmi les plus remarquables.

3.4.3.2.3 Industrie

- Les équipements électroniques ont enregistré une hausse importante (+20,3 p.c.). Le 30 juin 2003, Philips Industrial Activities nv a été absorbée par Philips Innovative

¹¹¹ Pour rappel, tous les montants présentés ici sont à prix courants. L'indice des prix à la production domestique belge a augmenté de 0,7 p.c. en 2003. La VA au port de Zeebrugge à prix courants a progressé de 0,71 p.c. Compte tenu de cet indice, la VA zeebruggeoise à prix constants (prix de 2002) est restée stable (+0,02 p.c.).

¹¹² Il s'agit de données d'enquête.

¹¹³ Fjord Seafood a vu le jour en 1996 à Brønnøysund en Norvège. Ce groupe s'est ensuite étendu sur les plans national et international. En 2000, Fjord Seafood a fait l'acquisition de 50 p.c. de Pieters NV, groupe belge spécialisé dans les fruits de mer établi à Zeebrugge depuis 1953. Les 50 p.c. restants ont été incorporés au groupe norvégien en 2002. C'est alors que Pieters Viesbedrijf a pris le nom de Fjord Seafood Pieters.

Applications. En janvier de la même année, la branche Philips Contract Manufacturing services a été intégrée à Jabil Circuit Belgium nv. La somme des VA de Philips Innovative Applications et de Jabil Circuit dépasse de 20,8 p.c. celle réalisée par Philips Industrial Activities en 2002.

- La VA dans l'industrie de la construction s'est repliée de 7,6 p.c., évolution imputable aux reculs enregistrés par Glaverbel, Seapane et Fundex, dont les marges se sont réduites.
- La VA de l'industrie de l'énergie a fortement diminué, pour les raisons déjà évoquées aux points 3.1.3.2.3 et 3.2.3.2.3.
- La VA a reculé de 9,6 p.c. dans la chimie, évolution qui résulte de la baisse notée chez Pemco Brugge et Corn Van Loocke, ainsi que des pertes chez Punch Plastics, qui a réduit son personnel de façon drastique dans le cadre de la délocalisation de ses activités de moulage.
- La VA a progressé de 1,8 p.c. dans la métallurgie, notamment grâce à Motogroup qui connaît à nouveau une situation bénéficiaire et au démarrage de la nouvelle entreprise Noël Becue.
- Les autres industries ont enregistré un recul de 9,9 p.c. de leur VA, entre autres en raison de la faible marge relevée chez l'entreprise textile Uco Yarns.
- L'industrie de l'alimentation a vu son activité progresser de 2,9 p.c., grâce aux bons résultats de Voeders Huys.
- La VA de l'industrie automobile a augmenté de 34,3 p.c., grâce à la société Combined Terminal Operators¹¹⁴.

3.4.3.2.4 Transports

- Les entreprises actives dans le transport routier ont vu leur contribution au PIB croître de 5,4 p.c. Sont à l'origine de cette hausse Tracto (Brugge) et Norbert Dentressangle Silo Belgium, entre autres.
- La VA des autres transports terrestres zeebruggeois s'est maintenue.

3.4.3.2.5 Autres services logistiques

- La VA a progressé de 3,3 p.c. dans les autres services, qui comptent pour plus de 5 p.c. de la VA et de l'emploi au port de Zeebrugge. À noter à ce propos les rôles joués par les trois leaders du secteur, à savoir Intercommunale Vereniging voor Vuilverwijdering en -verwerking voor Brugge en Ommeland, SITA West et Group 4 Total Security.
- La VA de l'administration publique¹¹⁵ s'est légèrement contractée.

¹¹⁴ D'après les comptes nationaux, Combined Terminal Operators appartient à la branche NACE 34.201 et se classe donc dans l'industrie de l'automobile.

¹¹⁵ Voir la liste complète à l'annexe 4.

3.4.3.3 "Top 10" de la VA au port de Zeebrugge en 2003

TABLEAU 34 "TOP 10" DE LA VALEUR AJOUTÉE DIRECTE EN 2003
(millions d'euros)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteurs	Valeur ajoutée
1	FORCE NAVALE	Secteur public	66,0
2	PHILIPS INNOVATIVE APPLICATIONS	Industrie des équipements électroniques	58,0
3	SEA-RO TERMINAL	Manutention	40,8
4	FLUXYS	Industrie de l'énergie	26,6
5	ELECTRABEL	Industrie de l'énergie	26,0
6	FJORD SEAFOOD PIETERS	Commerce	25,5
7	PEMCO BRUGGE	Industrie de la chimie	18,5
8	JABIL CIRCUIT BELGIUM	Industrie des équipements électroniques	17,8
9	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public	17,4
10	D.D. TRANS	Transport routier	17,3
Total du top 10			314,0

Source: BNB.

Ce classement (tableau 34) n'est pas très éloigné de celui du rapport 2002, malgré quelques changements de dénomination tels que Philips Innovative Applications et Fjord Seafood Pieters. Ont été écartés de ce "top 10" la MBZ, Glaverbel et Baggerwerken Decloedt en Zoon, qui ont cédé leurs places à Jabil Circuit Belgium, l'administration publique et D.D. Trans. En dépit du recul de la VA additionnée de ces dix entreprises, celle-ci représentait encore 44 p.c. de la VA directe au port de Zeebrugge en 2003.

3.4.4 *Emploi*

TABLEAU 35 EMPLOI AU PORT DE ZEEBRUGGE DE 1997 À 2003
(ETP)

Secteurs	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Importance relative en 2003 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 1997 à 2003 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	9.458	9.615	10.172	10.562	10.740	10.260	10.386	100,0	1,6
CLUSTER MARITIME.....	3.698	3.985	4.378	4.723	4.566	4.151	4.101	39,5	1,7
Agents maritimes et expéditeurs.....	248	358	343	303	320	347	351	3,4	6,0
Manutention.....	910	964	1.168	1.306	1.278	1.296	1.291	12,4	6,0
Armateurs.....	79	78	109	115	83	91	93	0,9	2,7
Construction et réparation navales.....	135	159	173	194	193	167	152	1,5	2,0
Aménagements portuaires et dragage.....	141	182	228	317	291	287	282	2,7	12,2
Pêche.....	429	348	398	497	488	479	441	4,2	0,5
Commerce portuaire.....	6	7	2	9	6	5	7	0,1	4,8
Secteur public.....	1.750	1.888	1.956	1.982	1.907	1.480	1.484	14,3	-2,7
Répartition (p.m.).....	214	192	230	291	277	278	277	-	4,4
CLUSTER NON MARITIME	5.760	5.630	5.794	5.839	6.174	6.109	6.285	60,5	1,5
COMMERCE.....	1.049	1.192	1.176	981	1.036	1.096	1.178	11,3	2,0
INDUSTRIE.....	2.699	2.842	2.874	3.056	3.295	3.029	3.109	29,9	2,4
Industrie de l'énergie.....	131	335	348	378	355	384	367	3,5	18,7
Industrie du pétrole.....	0	0	0	0	0	0	0	0,0	n.
Industrie de la chimie.....	342	344	347	321	357	346	320	3,1	-1,1
Industrie de l'automobile.....	34	24	30	42	210	51	52	0,5	7,3
Industrie des équipements électroniques.....	877	695	729	786	802	789	941	9,1	1,2
Industrie de la métallurgie.....	251	304	266	272	299	284	293	2,8	2,6
Industrie de la construction.....	548	574	566	706	743	607	606	5,8	1,7
Industrie de l'alimentation.....	266	293	298	271	267	267	249	2,4	-1,1
Autres industries.....	250	273	292	280	263	300	282	2,7	2,0
TRANSPORTS.....	1.267	833	947	924	984	1.070	1.094	10,5	-2,4
Transport routier.....	574	605	707	670	720	762	774	7,5	5,1
Autres transports terrestres.....	693	228	241	254	264	309	320	3,1	-12,1
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES.....	746	763	797	878	858	913	904	8,7	3,3
Autres services.....	337	355	394	530	520	577	590	5,7	9,8
Secteur public.....	409	408	403	348	338	336	314	3,0	-4,3
2. EFFETS INDIRECTS	7.901	8.045	8.843	10.012	9.061	8.836	8.877 *	-	2,0
CLUSTER MARITIME.....	2.783	3.046	3.611	4.411	3.346	3.370	3.304	-	2,9
CLUSTER NON MARITIME	5.118	4.999	5.232	5.601	5.715	5.466	5.573	-	1,4
TOTAL DE L'EMPLOI.....	17.359	17.660	19.015	20.574	19.801	19.096	19.264	-	1,8

Source: BNB.

* dont 6.837 ETP salariés.

3.4.4.1 Évolution générale

Sur la période envisagée, l'emploi direct au port de Zeebrugge a progressé en moyenne de 1,6 p.c. par an (tableau 35). Cette hausse constante est attribuable aux engagements observés dans la manutention portuaire, les autres services, le transport routier et le commerce. Elle est cependant tempérée par les reculs enregistrés par la Force navale, les industries de la chimie et de l'alimentation, les autres transports terrestres et l'administration publique.

Malgré la baisse de régime qui a caractérisé l'activité au port de Zeebrugge en 2003 - reculs de la VA et des trafics -, l'emploi a gagné 1,2 p.c.

L'emploi indirect a progressé de 2 p.c. en moyenne par an, entre 1997 et 2003. Il a gagné quelques ETP en 2003. Les effets de la hausse relevée chez les armateurs ont été neutralisés par la baisse de l'emploi dans la manutention portuaire, qui a quelque peu pesé sur l'emploi indirect maritime. Il s'agit de deux secteurs très dépendants de la sous-traitance. La forte hausse enregistrée par l'industrie des équipements électroniques a permis de compenser le recul dans l'industrie de l'alimentation, rendant possible le développement de l'emploi indirect non maritime.

3.4.4.2 Évolution des effets directs par secteur en 2003

L'emploi direct au port de Zeebrugge a progressé de 1,2 p.c. en 2003. L'exposé qui suit envisage les causes de cette augmentation et analyse, par secteur, quelques mouvements significatifs.

3.4.4.2.1 Cluster maritime

- Les effectifs de la Force navale se sont légèrement renforcés (+4 ETP)¹¹⁶.
- L'emploi dans la manutention portuaire est resté quasiment inchangé (-0,4 p.c.). Le recul enregistré par Sea-Ro Terminal a été compensé par les progressions chez Sea Park et Accessory Plant Zeebrugge.
- La pêche a perdu 7,9 p.c. de ses effectifs, en raison notamment de l'absorption de Pieters nv (cf. supra).
- L'emploi dans le secteur des agents maritimes et expéditeurs a légèrement progressé (+1,4 p.c.), grâce entre autres à la Zeebrugge Shipping & Bunkering Company.
- L'emploi dans les aménagements portuaires et le dragage s'est quelque peu tassé (-1,7 p.c.).
- Celui des constructions et réparations navales s'est replié de 9,1 p.c., recul imputable en partie à Sea Technology Zeebrugge et à Longueville Zeebrugge.

3.4.4.2.2 Commerce

L'emploi du commerce s'est renforcé (+7,5 p.c.), grâce entre autres à Fjord Seafood Pieters (voir point 3.4.3.2.2).

3.4.4.2.3 Industrie

- L'emploi a progressé de 19,3 p.c. dans l'industrie des équipements électroniques. Les effectifs cumulés de Philips Innovative Applications et de Jabil Circuit Belgium dépassent en effet ceux de Philips Industrial Activities en 2002.
- Les effectifs de l'industrie de la construction sont restés stables.
- L'industrie de l'énergie a enregistré un repli de l'emploi (-4,5 p.c.), en raison des restructurations en cours chez Electrabel (cf. supra).
- Dans la chimie, l'emploi a reculé de 7,8 p.c. Punch Plastics a été restructurée (cf. supra) et son personnel a été considérablement réduit: de 68 ETP en 2002 à 31 en 2003.
- L'emploi a progressé dans la métallurgie (+3,1 p.c.). Il a notamment augmenté chez Noël Becue et Vlamytal.
- L'emploi s'est réduit de 6,1 p.c. dans les autres industries. À noter la baisse chez Uco Yarns.
- Un recul à peu près semblable a été observé dans l'industrie de l'alimentation (-6,9 p.c.). Kathy Chocolaterie et Confiserie Kathy ont perdu des emplois.

¹¹⁶ Dans le rapport 2002, le chiffre de 1.907 ETP relatif à la Force navale figurait en tête du classement de l'emploi au port de Zeebrugge. Il s'agissait en fait d'une donnée relative à 2001, mais pour laquelle aucune mise à jour n'était encore disponible. En 2002, sur la base de la dernière enquête réalisée en février 2005, la Force navale n'employait plus, au port de Zeebrugge, que 1.480 ETP. En 2003, l'emploi atteignait 1.484 ETP.

3.4.4.2.4 Transports

- L'emploi dans le transport routier a gagné 1,6 p.c.
- Celui des autres transports terrestres s'est accru de 3,9 p.c. La SNCB est la principale responsable de cette hausse.

3.4.4.2.5 Autres services logistiques

- Les autres services ont connu une hausse de 2,2 p.c. de leurs effectifs. Les évolutions de Group 4 Total Security et Sita West sont allées dans ce sens.
- L'emploi a reculé de 6,5 p.c. dans l'administration publique.

3.4.4.3 "Top 10" de l'emploi au port de Zeebrugge en 2003

TABLEAU 36 "TOP 10" DE L'EMPLOI DIRECT EN 2003
(ETP)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteurs	Emploi
1	FORCE NAVALE	Secteur public	1.484
2	PHILIPS INNOVATIVE APPLICATIONS	Industrie des équipements électroniques	593
3	SEA-RO TERMINAL	Manutention	468
4	FJORD SEAFOOD PIETERS	Commerce	398
5	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public	314
6	ELECTRABEL	Industrie de l'énergie	265
7	JABIL CIRCUIT BELGIUM	Industrie des équipements électroniques	262
8	SNCB	Autres transports terrestres	229
9	D.D. TRANS	Transport routier	207
10	GLAVERBEL	Industrie de la construction	192
Total du top 10			4.412

Source: BNB.

Par rapport à l'année précédente, les entreprises Belgian New Fruit Wharf et Jan De Nul ont cédé leurs places à Jabil Circuit Belgium et Glaverbel (tableau 36). La Force navale reste de loin le premier employeur au port de Zeebrugge. En 2003, les dix entreprises mentionnées ci-dessus représentaient 42,5 p.c. des effectifs de ce port.

3.4.5 Investissement

TABLEAU 37 INVESTISSEMENT AU PORT DE ZEEBRUGGE DE 1997 À 2003
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Importance relative en 2003 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 1997 à 2003 (en p.c.)
CLUSTER MARITIME	47,2	57,8	113,8	89,6	53,0	50,6	53,5	39,6	2,1
Agents maritimes et expéditeurs	10,5	7,0	13,1	5,4	10,5	6,5	7,4	5,5	-5,6
Manutention.....	19,8	28,0	64,4	45,1	27,2	24,6	34,5	25,5	9,7
Armateurs.....	3,0	4,2	1,6	3,3	2,1	8,5	4,4	3,2	6,4
Construction et réparation navales	0,8	1,1	0,8	1,7	0,5	0,4	0,4	0,3	-10,0
Aménagements portuaires et dragage	1,3	4,5	11,0	8,8	1,7	1,4	1,7	1,3	4,4
Pêche	11,7	9,8	22,1	21,1	10,1	9,3	5,0	3,7	-13,1
Commerce portuaire	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	15,4
Secteur public.....	0,1	3,2	0,7	4,2	0,8	0,0	0,0	0,0	-100,0
Répartition (p.m.).....	6,6	5,2	15,2	16,0	8,7	7,2	5,1	-	-4,0
CLUSTER NON MARITIME	89,1	133,3	99,6	97,0	87,7	68,7	81,5	60,4	-1,5
COMMERCE	10,0	11,9	13,7	10,2	13,7	10,9	13,3	9,8	4,8
INDUSTRIE	34,9	79,7	35,1	39,8	43,2	29,3	42,2	31,3	3,2
Industrie de l'énergie.....	11,9	51,2	7,2	7,4	7,7	4,5	6,1	4,6	-10,4
Industrie du pétrole	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.
Industrie de la chimie	2,7	3,6	3,0	3,5	3,3	2,7	2,2	1,6	-3,7
Industrie de l'automobile ...	0,9	0,8	1,0	2,6	4,7	1,0	5,5	4,1	35,6
Industrie des équipements électroniques	6,7	11,8	8,7	9,1	13,7	7,6	15,0	11,1	14,4
Industrie de la métallurgie.	2,1	2,7	1,9	1,5	2,9	2,1	1,9	1,4	-2,2
Industrie de la construction	6,0	4,7	5,0	10,8	7,9	5,2	6,7	4,9	1,7
Industrie de l'alimentation .	4,2	2,7	2,7	1,5	1,2	1,1	1,5	1,1	-15,7
Autres industries.....	0,4	2,1	5,6	3,5	1,8	5,2	3,4	2,5	41,6
TRANSPORTS	14,7	15,3	16,0	14,9	9,7	17,7	14,6	10,8	-0,1
Transport routier	10,5	14,2	11,4	9,4	7,8	13,1	12,9	9,6	3,5
Autres transports terrestres	4,2	1,0	4,7	5,5	2,0	4,5	1,6	1,2	-14,4
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	29,4	26,3	34,7	32,1	21,1	10,9	11,4	8,4	-14,6
Autres services	15,3	11,2	10,6	11,1	9,7	6,4	6,1	4,5	-14,3
Secteur public.....	14,1	15,2	24,2	21,0	11,4	4,4	5,3	3,9	-15,0
INVESTISSEMENT DIRECT	136,3	191,0	213,5	186,7	140,7	119,3	135,0	-	-0,2

Source: BNB.

3.4.5.1 Évolution générale

L'investissement au port de Zeebrugge a reculé de 0,2 p.c. en moyenne par an sur la période envisagée (tableau 37). Cette légère baisse correspond à un équilibre entre les hausses relevées dans les industries de l'automobile et des équipements électroniques, la manutention portuaire et le transport routier, et les baisses chez les agents maritimes et expéditeurs, dans la pêche, l'industrie de l'alimentation et les autres services logistiques.

L'année 2003 a été marquée par la reprise de l'investissement au port de Zeebrugge (+13,1 p.c. à prix courants¹¹⁷).

3.4.5.2 Évolution par secteur en 2003

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

3.4.5.2.1 Cluster maritime

- L'investissement dans la manutention portuaire a progressé de 39,9 p.c. par rapport à 2002, hausse attribuable à MBZ, cette entreprise ayant, au terme de l'accord sur l'exploitation de l'avant-port, réinvesti cet espace en 2003.
- L'investissement des agents maritimes et expéditeurs a gagné 14,8 p.c., en raison de la hausse enregistrée chez E.C.S. European Containers, société qui s'est engagée dans d'importants investissements couvrant la période 2003 - 2005. Il s'agit notamment de l'acquisition d'un millier de nouveaux conteneurs et de plus de cent nouveaux conteneurs réfrigérés.
- L'investissement a reculé de 45,6 p.c. dans la pêche, phénomène imputable à l'absorption de Pieters nv (cf. supra), mais également à la diminution d'actifs entreprise par Rederij Lorvan et Rederij Atlas.
- Après une année 2002 marquée par un boom de l'investissement, un recul de 48,2 p.c. a été noté chez les armateurs, notamment en raison de la baisse d'actifs immobilisés chez Cobelfret Ferries, menée au profit du rachat de parts de l'entreprise Sea-Ro. Or, ces parts ne sont pas prises en compte dans le calcul de l'investissement.
- Les sommes investies dans les aménagements portuaires et le dragage ont gagné 27,3 p.c. Cette hausse est attribuable à Diving Engineering & Consultancy Office.

3.4.5.2.2 Commerce

L'investissement dans les entreprises commerciales a crû de 22,1 p.c. Une hausse remarquable a été notée chez Auto Terminus Brugge, concessionnaire de voitures d'occasion, qui a procédé à une série d'investissements en immobilisations corporelles.

3.4.5.2.3 Industrie

- L'investissement dans l'industrie des équipements électroniques a presque doublé. Philips Industrial Activities nv a été absorbée par Philips Innovative Applications. Jabil Circuit Belgium nv s'est également ajoutée à la population.
- L'investissement a augmenté de 27,7 p.c. dans la construction, hausse attribuable, entre autres, à Traen Gebroeders et Hanson Aggregates Belgium.
- L'industrie de l'énergie a vu son investissement augmenter de 38,1 p.c. Fluxys est à l'origine de cette hausse.
- Les capitaux investis dans l'automobile ont plus que quintuplé, phénomène principalement attribuable à Combined Terminal Operators.
- Les autres industries ont vu leur investissement reculer de 34,9 p.c. Uco Yarns et Walleyne Graphics ont en effet procédé à une diminution de leurs actifs immobilisés.
- La chimie a enregistré une baisse de 19 p.c., phénomène dont Arlam et Punch Plastics (cf. supra) sont notamment responsables.
- La métallurgie a accusé un recul de 10,5 p.c. À noter les replis chez Pattyn et Delta Inox.
- Une hausse de 40,5 p.c. a été notée dans l'industrie de l'alimentation, où la plupart des entreprises ont dégagé les marges nécessaires à leur expansion.

3.4.5.2.4 Transports

- L'investissement dans le transport routier s'est contracté de 1,6 p.c. Des hausses ont été notées chez D.D. Trans et W.H. Bowker International, mais un recul chez Norbert Dentressangle Silo Belgium.
- L'investissement des autres transports terrestres s'est replié de 63,7 p.c.

¹¹⁷ Pour rappel, tous les montants présentés ici sont à prix courants. L'indice des prix des produits destinés à l'investissement domestique belge a augmenté de 1,4 p.c. en 2003. L'augmentation de l'investissement au port de Zeebrugge à prix courants est de 13,13 p.c. Compte tenu de cet indice, l'augmentation de l'investissement zeebruggeois à prix constants (prix de 2002) est de 11,57 p.c.

3.4.5.2.5 Autres services logistiques

- L'investissement des autres services a reculé de 5,7 p.c.
- Dans l'administration publique, par contre, une progression de 20,1 p.c. a été enregistrée.

3.4.5.3 "Top 10" de l'investissement au port de Zeebrugge en 2003

TABLEAU 38 "TOP 10" DE L'INVESTISSEMENT EN 2003
(millions d'euros)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteurs	Investissement
1	MAATSCHAPPIJ VAN DE BRUGSE ZEEVAARTINRICHTINGEN	Manutention	25,9
2	PHILIPS INNOVATIVE APPLICATIONS	Industrie des équipements électroniques	13,9
3	D.D. TRANS	Transport routier	7,0
4	COMBINED TERMINAL OPERATORS	Industrie de l'automobile	5,5
5	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public	5,3
6	E.C.S. EUROPEAN CONTAINERS	Agents maritimes et expéditeurs	4,0
7	FLUXYS	Industrie de l'énergie	4,0
8	AUTO TERMINUS BRUGGE	Commerce	3,8
9	FJORD SEAFOOD PIETERS	Commerce	2,7
10	COBELFRET FERRIES	Armateurs	2,7
Total du top 10			74,8

Source: BNB.

Ce "top 10" se démarque du classement présenté au rapport 2002. De nouvelles entreprises y sont en effet apparues: Combined Terminal Operators, ECS European Containers, Fluxys et Auto Terminus Brugge (tableau 38). Avec près de 75 millions d'euros, les dix entreprises mentionnées représentaient 55,4 p.c. de l'investissement au port de Zeebrugge en 2003.

3.4.6 Ratios financiers

TABLEAU 39 RATIOS FINANCIERS AU PORT DE ZEEBRUGGE DE 2001 À 2003

Secteurs	Rentabilité nette des capitaux propres après impôts (en p.c)			Liquidité au sens large			Solvabilité (en p.c)		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
CLUSTER MARITIME.....	1,0	6,3	9,4	1,30	1,31	1,33	50,0	52,2	53,8
Agents maritimes et expéditeurs.....	-12,4	19,7	22,6	0,95	1,06	1,03	25,2	21,4	21,8
Manutention.....	3,6	7,7	7,8	0,84	0,76	0,83	66,0	64,5	66,1
Armateurs.....	-1,2	3,0	13,3	6,03	4,52	4,36	84,0	81,2	80,5
Construction et réparation navales.....	12,9	11,3	3,3	1,56	1,74	1,82	39,7	44,9	42,3
Aménagements portuaires et dragage.....	9,5	11,2	13,2	1,24	1,64	1,24	26,5	29,1	25,5
Pêche.....	-6,0	-6,4	-6,2	0,86	0,81	0,90	24,6	26,2	28,0
Commerce portuaire.....	1,8	-7,4	-2,9	4,18	5,49	7,34	58,5	63,5	67,7
Secteur public.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME.....	10,0	6,1	11,4	1,40	1,60	1,16	43,5	46,6	39,0
COMMERCE.....	28,9	8,1	12,1	1,02	0,99	0,83	27,1	28,8	24,8
INDUSTRIE.....	11,1	9,4	13,0	1,25	1,36	1,15	41,7	43,2	40,1
Industrie de l'énergie.....	9,3	11,9	20,0	1,39	1,65	1,30	48,6	51,1	45,9
Industrie du pétrole.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie de la chimie.....	18,8	14,1	-38,4	1,49	1,08	0,72	50,6	38,8	24,4
Industrie de l'automobile.....	11,0	11,0	16,4	1,97	2,38	1,88	62,7	66,3	60,4
Industrie des équipements électroniques.....	9,7	-3,4	8,6	1,43	1,36	1,39	25,5	26,5	28,9
Industrie de la métallurgie.....	12,2	9,8	6,6	1,44	1,44	1,55	39,1	40,0	43,0
Industrie de la construction.....	16,0	3,4	-3,2	1,05	1,18	0,88	30,5	30,7	27,6
Industrie de l'alimentation.....	-7,3	-27,4	-17,1	1,19	1,02	0,99	26,9	20,3	18,2
Autres industries.....	-1,1	1,5	4,6	1,04	1,08	1,49	31,8	41,8	47,9
TRANSPORTS.....	2,4	-4,5	1,3	1,03	0,99	0,95	36,5	34,3	32,0
Transport routier.....	9,2	11,6	9,5	1,05	1,15	1,17	41,9	46,0	44,6
Autres transports terrestres.....	-3,3	-21,3	-8,2	1,01	0,85	0,78	33,0	27,1	24,2
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES.....	3,7	2,9	9,0	2,73	2,92	1,95	64,6	66,1	53,2
Autres services.....	3,7	2,9	9,0	2,73	2,92	1,95	64,6	66,1	53,2
Secteur public.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
MOYENNE PONDÉRÉE.....	6,6	6,2	10,6	1,37	1,52	1,20	45,7	48,3	43,5

Source: BNB.

À quelques rares exceptions, comme les industries de la chimie et de la construction, la rentabilité nette des capitaux propres après impôts s'est améliorée en 2003 dans l'ensemble des secteurs d'activité au port de Zeebrugge (tableau 39). Les résultats après impôts des entreprises suivantes

ont connu des progressions significatives¹¹⁸: ECS European Containers, Fjord Seafood Pieters, Electrabel et la SNCB, dont les pertes ont été en partie endiguées.

Si la liquidité au sens large s'est maintenue dans les entreprises maritimes zeebruggeoises, notamment grâce à la pêche, ce ratio a par contre enregistré un recul significatif dans l'ensemble des secteurs non maritimes, comme le commerce, les industries de l'énergie, de la chimie et de la construction, ainsi que les autres services logistiques. Des baisses importantes ont ainsi été relevées chez Fjord Seafood Pieters, Electrabel, Pemco Brugge, Glaverbel et Philips Coordination Center.

La solvabilité des entreprises maritimes a quelque peu progressé en 2003, notamment chez les agents maritimes et expéditeurs, dans la manutention portuaire et la pêche, tandis qu'elle régressait dans l'ensemble des secteurs non maritimes importants, comme le commerce, les industries de l'énergie, de la chimie et de la construction, ainsi que dans les transports et les autres services logistiques. Les progressions les plus remarquables sont observées chez ECS European Containers, Shurgard Self Storage et Belgian New Fruit Wharf. Des reculs significatifs ont été par contre relevés chez Fjord Seafood Pieters, Pemco Brugge, Glaverbel, les entreprises Jan De Nul, Frans Maas et Philips Coordination Center.

3.4.7 Trafic maritime de marchandises au port de Zeebrugge en 2003: synthèse¹¹⁹

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

	Déchargements	Chargements	Total 2003	Évolution 2002- 2003 (en p.c.)	Part 2003 (en p.c.)
Conteneurs	5.257	7.014	12.271	+3,4	40,1
Roll-on/roll-off.....	4.598	6.509	11.107	-18,6	36,3
Marchandises diverses conventionnelles	544	117	661	-15,9	2,2
Vracs liquides.....	3.962	907	4.869	-1,1	15,9
Vracs solides.....	1.615	46	1.661	-2,9	5,4
TOTAL.....	15.978	14.592	30.569	-7,2	100,0

Source: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen.

Après une année 2002 caractérisée par une légère amélioration de l'activité de transbordement au port de Zeebrugge, 2003 est une année de recul pour l'ensemble des trafics de marchandises, à l'exception des conteneurs (tableau 40).

La cause principale de cette baisse est le recul du *ro-ro* engendré, avec un certain délai, par l'arrêt en 2002 des liaisons de fret avec les ports de Douvre et Felixstowe au Royaume-Uni. Le recul enregistré dans les vracs solides trouve entre autres son origine dans la diminution des arrivages de sable et de gravier. La baisse des vracs liquides reste limitée, étant donné que la diminution des déchargements de gaz naturel liquide en provenance d'Algérie (le LNG), intervenue au profit du terminal LNG de Fluxys, a été compensée par l'arrivage croissant de combustibles liquides. Le recul du *ro-ro* provient essentiellement de la diminution du trafic sur la liaison avec le Royaume-Uni, assurée par P&O.

Avec une progression de 3,4 p.c., le transbordement de conteneurs n'a pas crû autant qu'en 2002 (+12,1 p.c.) mais il renforce sa position au port de Zeebrugge, où il dépasse la barre des 40 p.c. du total du trafic de marchandises et devance pour la première fois le trafic *ro-ro*. En vue d'une plus grande intégration dans la chaîne logistique depuis et vers l'arrière-pays, la direction du port de Zeebrugge a mis sur pied, en 2002, une structure visant à organiser le transport de conteneurs de et vers l'*hinterland* par le chemin de fer, la navigation côtière et les eaux intérieures. Cette nouvelle construction, dénommée *PortConnect*, a permis le transport de 86.500 TEU en 2003. D'autres initiatives ont également vu le jour, comme la mise en place de liaisons côtières assurant des services *feeder*.

¹¹⁸ Ces progressions sont significatives en proportion de l'évolution des capitaux propres.

¹¹⁹ Sources: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen et *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2003* de la Vlaamse Havencommissie. Voir aussi le tableau 63 (annexe 8) pour plus de détails concernant le transbordement au port de Zeebrugge en 2003, par catégorie de marchandises.

4 SYNTHÈSE

L'avenir des ports maritimes flamands dépend de leur capacité à accompagner les mutations profondes à l'œuvre dans le secteur: prise de leadership des ports asiatiques, qui accompagne l'expansion du commerce mondial et l'ouverture de nouveaux marchés; croissance du trafic conteneurisé, qui découle de l'uniformisation des modes de distribution et de consommation; enfin concentration générale des sociétés logistiques, de même que des armements et des entreprises de manutention. Tout cela dans un contexte de concurrence accrue entre les ports du *range* Hambourg - Le Havre.

Le commerce extérieur est essentiel pour la Belgique (l'équivalent des deux tiers de son PIB). L'UE dépend en outre à 90 p.c. (en tonnage) de la mer pour son commerce extérieur. Il s'avère par ailleurs que la VA totale des entreprises des quatre ports et de la chaîne de leurs fournisseurs suit l'évolution du commerce extérieur. Par rapport aux valeurs atteintes les deux années précédentes, les échanges commerciaux de la Belgique ont repris de la vigueur en 2003, surtout au niveau des importations. Cette évolution est perceptible dans la croissance du fret transbordé aux ports d'Anvers et d'Ostende. Le trafic maritime total pour les quatre ports a ainsi enregistré une hausse de 4,8 p.c., qui s'est d'ailleurs poursuivie l'année suivante, entraînée par la croissance structurelle du transport par conteneurs. Le *short sea shipping*, qui représente 50 p.c. du trafic maritime des ports maritimes flamands, poursuit sa progression. Il s'agit d'un mode de transport clé pour l'avenir, en Belgique comme au niveau européen. Près de la moitié des échanges intérieurs de l'UE se font en effet par la mer. Outre le trafic maritime, les ports maritimes sont amenés à gérer un trafic intérieur, empruntant le mode fluvial, également en croissance. En 2004, ce dernier a franchi, dans les quatre ports sous revue, le cap des 100 millions de tonnes grâce, là aussi, à la hausse du fret conteneurisé.

Le développement des ports maritimes flamands est au cœur des préoccupations de la Région flamande, compétente dans ce domaine. Ce développement doit tenir compte de la structure du commerce international, des progrès technologiques mais également du contexte socio-politique européen, et notamment de la libéralisation des services portuaires. Ces facteurs exercent une influence considérable sur les transports et les activités portuaires. Les ports sont peu à peu devenus de véritables centres logistiques, proposant des prestations qui dépassent largement les activités de chargement et de déchargement de navires. Les nouveaux impératifs qu'impliquent les évolutions du commerce international incitent les autorités portuaires à proposer toujours plus de services susceptibles d'attirer les opérateurs et les investissements privés nécessaires à la poursuite de leur expansion. L'approche logistique qui est adoptée vise à rendre les installations portuaires toujours plus compétitives en limitant le coût de revient et les temps d'attente dans les terminaux, tout en proposant une vaste gamme de services à haute valeur ajoutée.

En 2003, la VA directe des ports maritimes flamands a augmenté de 3,6 p.c. par rapport à l'année précédente, à prix courants (soit +2,9 p.c. à prix constants), un niveau supérieur à la croissance observée dans l'ensemble de l'économie nationale. La manutention portuaire, les armateurs, le commerce, les industries pétrolière, métallurgique et des équipements électroniques, ainsi que les transports terrestres ont enregistré des hausses sensibles, à la différence des industries de l'énergie, de la chimie et de l'automobile. Le port d'Anvers, qui représente 64,6 p.c. de la production de richesses des quatre ports sous revue, est celui qui a été caractérisé par la croissance la plus soutenue de sa contribution au PIB en 2003. Les ports de Gand et d'Ostende ont été en croissance, mais à un degré moindre, tandis que la VA a stagné à Zeebrugge. La VA indirecte a, la même année, reculé de 0,9 p.c. à prix courants (soit -1,6 p.c. à prix constants), si l'on considère l'ensemble de la chaîne située en amont des entreprises installées dans les ports flamands. La VA totale, somme des VA directe et indirecte, s'est élevée à près de 22 milliards d'euros en 2003, soit 8,4 p.c. du PIB belge, et 4,3 p.c. lorsque est considérée seulement la VA des entreprises de la population sous revue (11,5 milliards d'euros).

En 2003, l'emploi direct dans les ports maritimes flamands a reculé de 0,6 p.c., alors que l'emploi intérieur belge gagnait 0,1 p.c. La quasi-totalité des industries actives dans les ports a été touchée par le phénomène, à l'exception des équipements électroniques et des autres industries. La pêche, les autres services logistiques et le secteur public ont diminué leur volume d'emploi, alors que l'ensemble des autres secteurs maritimes et les transports terrestres ont recruté du personnel. Ce

recul est imputable à la progression des fins de contrat. L'intérim et le recours à du personnel extérieur ont en revanche gagné du terrain en 2003. Cette année, la part du temps de travail consacrée à la formation a progressé. Des quatre ports sous revue, Ostende et Zeebrugge ont connu des hausses d'effectifs en 2003, alors que l'emploi a légèrement reculé à Anvers et stagné à Gand. Anvers totalisait, la même année, 58,2 p.c. de l'emploi du secteur. S'agissant de l'impact global de l'activité portuaire sur l'ensemble de l'économie, l'emploi chez les fournisseurs des entreprises de la population, c'est-à-dire l'emploi indirect, a représenté 133.457 ETP en 2003, en recul de 1,1 p.c. par rapport à l'année précédente. Ce chiffre inclut les travailleurs indépendants. Pour ce qui est de l'emploi indirect salarié, il est estimé à 103.494 ETP. L'emploi total, somme des emplois direct et indirect, est légèrement redescendu en dessous de la barre des 240.000 ETP en 2003. Ce chiffre représente néanmoins 6,4 p.c. de l'emploi intérieur belge. Si l'on s'en tient au seul emploi direct, à savoir 105.419 ETP, la proportion se ramène à 2,8 p.c.

Les projets d'aménagement d'infrastructures tels que le Deurganckdok à Anvers, le Kluisendok à Gand, le Wandelaarkaai à l'avant-port d'Ostende et divers travaux à l'avant et l'arrière-port zeebruggeois répondent au besoin d'extension des espaces de traitement et d'entreposage du fret. L'approfondissement de l'Escaut occidental vers le port d'Anvers, du canal Gand - Terneuzen et du chenal d'accès au port de Zeebrugge a pour objectif de faciliter l'accès aux installations portuaires pour des navires de gabarits supérieurs. Le désenclavement et l'ouverture vers l'arrière-pays sont également prioritaires dans la politique d'expansion des ports, avec en point de mire des avancées dans le transfert modal (*modal shift*), notamment au bénéfice des modes fluvial et ferroviaire, lesquels disposent encore de capacités sous-exploitées. Tous ces projets, en cours de réalisation ou à venir, révèlent également la course dans laquelle sont engagés les ports maritimes flamands pour attirer à eux le flux de fret, en pleine croissance, ainsi que les prestataires de services logistiques à haute valeur ajoutée, tout en veillant au respect des normes environnementales strictes définies au niveau européen.

En 2003, l'investissement dans les ports maritimes flamands a progressé de 0,8 p.c. à prix courants, par rapport à l'année précédente. Mais cela revient à un recul de 0,6 p.c. à prix constants. Les hausses enregistrées par la manutention portuaire, les industries de l'automobile et de la métallurgie et le transport routier ont été contrebalancées par les reculs relevés dans la plupart des autres secteurs maritimes et non maritimes. Des quatre ports sous revue, Ostende et Zeebrugge sont ceux qui ont enregistré les hausses les plus importantes de l'investissement en 2003, alors que celui-ci a stagné à Anvers et s'est même replié à Gand. Le port d'Anvers a attiré, la même année, 59,7 p.c. du total des fonds investis dans le secteur, lesquels se sont élevés à près de 2,5 milliards d'euros.

La rentabilité nette des capitaux propres après impôts a considérablement augmenté en 2003, dans l'ensemble des ports à l'exception d'Ostende, atteignant un niveau supérieur à la moyenne nationale. Le fonds de roulement net des entreprises installées aux ports flamands est en moyenne redevenu positif, grâce au progrès sensible observé à Anvers et en dépit des reculs constatés à Ostende et Zeebrugge. La solvabilité a par contre accusé un recul significatif, sauf à Ostende. Le pourcentage d'entreprises en difficulté dans les ports maritimes flamands a diminué en 2003, d'après le modèle de prévision de défaillance développé par la Banque. Cette diminution a été observée tant auprès des grandes entreprises que des PME.

Dans le contexte actuel d'élargissement de l'UE et de compétition accrue, les ports européens sont amenés à coopérer davantage en échangeant leurs savoir-faire, en vue de contribuer à la réalisation des objectifs de compétitivité inscrits à l'Agenda de Lisbonne, tout en résistant à la concurrence des ports asiatiques. D'autres projets comme les "autoroutes de la mer" sont revenus à l'ordre du jour, dans le cadre notamment des réseaux trans-européens. L'avenir des ports maritimes flamands est plus que jamais déterminé par l'accroissement de leur capacité et de leur efficacité intermodale. La commission européenne plaide pour l'ouverture du marché des services portuaires, qu'elle considère nécessaire à moyen terme, bien qu'elle soit controversée au plan social. Les ports étudiés s'appuient en tout cas massivement sur la croissance de leur activité pour faire face aux défis présents et à venir.

Liste des abréviations

asbl	Association sans but lucratif
BNB	Banque nationale de Belgique
dwt	dead-weight tonnage
ETP	Équivalent(s) temps plein
ha	hectare
ICN	Institut des comptes nationaux
INS	Institut national de la statistique
IOT	<i>Input-Output Table</i> ou, en français, TES (tableau entrées-sorties)
km	kilomètre
n.	non disponible
NACE	Nomenclature générale des Activités économiques dans les Communautés Européennes
nv	Naamloze vennootschap (société anonyme en néerlandais)
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
p.c.	pour cent
p.m.	pour mémoire
PIB	Produit intérieur brut
PME	Petite ou moyenne entreprise
R&D	Recherche et développement
RTM	Régie des Transports maritimes
sa	Société anonyme
SEC 95	Système européen des comptes harmonisé
SNCB	Société nationale des Chemins de fer belges
spri	Société privée à responsabilité limitée
SSS	<i>Short Sea Shipping</i>
SUT	<i>Supply and Use Table</i> ou, en français, tableau des ressources et emplois.
TEU	Twenty-foot equivalent unit
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
UE	Union européenne
VA	Valeur ajoutée

ANNEXE 1: RAPPEL MÉTHODOLOGIQUE ET MISE À JOUR

La version complète de la note méthodologique est présentée à l'annexe 1 du rapport 2002¹²¹.

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

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

1 RAPPEL MÉTHODOLOGIQUE

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

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

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

Deux *clusters*¹²² sont envisagés: le cluster maritime et le cluster non maritime. Ce dernier regroupe les segments industrie, commerce, transports et autres services logistiques.

1.1 Sélection et échantillonnage

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

Deux clusters sont envisagés dans le cadre de cette étude:

- Le cluster maritime rassemble les branches d'activité propres aux ports et dont l'existence est essentielle à ces derniers (gestion et maintenance, navigation, transbordement, entreposage, écluses, dragage, pêche, services maritimes, etc.);
- Le cluster non maritime rassemble quatre segments n'ayant pas un lien économique immédiat avec l'activité portuaire, mais présentant des relations de dépendance étroites et réciproques avec celui-ci (utilisation des infrastructures), en raison de la proximité géographique. Il s'agit notamment:
 - du segment *industrie* regroupant les secteurs de l'énergie, du pétrole, de la chimie, de l'automobile, de la construction, des équipements électroniques, de la métallurgie, de l'alimentation, etc.;
 - du segment *commerce* qui rassemble la chaîne des intermédiaires du commerce de gros et de détail présentant un lien avec les ports (fournisseurs, commerces liés aux industries citées ci-dessus, import-export, etc.);
 - du segment *transports* qui comprend les différents modes de transport de marchandises par voie terrestre (route, chemins de fer, pipelines, etc.);
 - du segment *autres services logistiques* qui regroupe les entreprises assurant un service non spécifiquement maritime de support auprès des ports (services informatiques, centres de coordination, bureaux de gestion, activités immobilières, location de véhicules, consultance, certaines services publics, services d'entretien, etc.).

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

¹²¹ Lagneaux F. (2004), *Importance économique des ports maritimes flamands: rapport 2002*, BNB, Working Paper n°56 (Document series). Ce rapport est consultable en ligne: voir www.nbb.be.

¹²² L'OCDE donne une définition générale des clusters: *Networks of production of strongly interdependent firms (including specialised suppliers) linked to each other in a value-adding production chain*. (voir OECD (1999), *Boosting Innovation: The Cluster Approach*, Paris). Depuis l'ouvrage de Porter (1990) *The competitive advantage of nations*, New York, le concept de cluster est devenu un élément central de la politique industrielle.

Pour les entreprises non maritimes, l'appartenance géographique à la zone portuaire¹²³ est déterminante. S'agissant des entreprises du cluster maritime, celles-ci présentent un lien fonctionnel immédiat avec l'activité du port, lequel n'implique pas forcément qu'elles soient établies dans la zone portuaire. Selon la définition de l'activité, une approche géographique stricte ou large est retenue pour la sélection des entreprises de ce cluster. Certaines entreprises maritimes ne sont donc pas établies dans la zone portuaire. Leurs résultats sont néanmoins pris en compte au chapitre 2 et, répartis par port, au chapitre 3.

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

1.2 Calcul des effets directs

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

- La valeur ajoutée (ou VA) à prix courants: elle correspond à la valeur que l'entreprise ajoute à ses *inputs*, par le biais du processus de production, c'est-à-dire à la somme des frais de personnel, des amortissements, de certaines charges d'exploitation et du résultat d'entreprise. La somme de toutes les VA brutes des entreprises privées et publiques, des asbl, des dépenses de consommation des ménages, etc. équivaut à la production de richesses intérieure, soit au produit intérieur brut (PIB)¹²⁴;
- L'emploi salarié: il s'agit du personnel salarié actif dans les entreprises de la population sous revue. Son évolution est exprimée en équivalents temps plein (ETP);
- L'investissement à prix courants réalisé en actifs fixes: il correspond aux immobilisations corporelles acquises au cours de l'exercice, en ce compris la production immobilisée.

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

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

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

L'étude présente ensuite, pour les années 2001 à 2003, quelques-unes des dernières évolutions sociales, pour l'ensemble des ports, et financières, pour chaque port séparément. L'analyse des ratios financiers de rentabilité nette des capitaux propres après impôts, de liquidité au sens large et de solvabilité est complétée par un brève analyse de la santé financière des entreprises des clusters maritime et non maritime, en appliquant un modèle de prévision de défaillance d'entreprises. Ce dernier a fait l'objet d'un article dans la Revue économique¹²⁵.

1.3 Estimation des effets indirects

Le raisonnement qui sous-tend cette partie de l'étude a été largement commenté dans le rapport 2002. Les données de l'ICN permettent d'estimer les effets indirects de l'ensemble de l'activité portuaire sur l'économie belge. Les branches d'activité du port génèrent en effet de la VA et de l'emploi indirects, par le biais des achats que les entreprises effectuent auprès de sous-traitants. Une fois ces estimations connues par branche pour l'ensemble de la population sous revue, elles sont réparties par port.

¹²³ Les quatre zones portuaires dont il est question figurent à l'annexe 2.

¹²⁴ Il s'agit, en résumé, de l'approche par les dépenses. Le PIB peut également se définir selon l'approche par les revenus. Voir le Bulletin statistique BNB 2004/3.

¹²⁵ Vivet D. (2004).

L'impact économique global de l'activité portuaire peut être estimé à partir de la sommation des effets directs et des effets indirects. Ces effets cumulés au niveau d'une branche donnée fournissent une estimation des conséquences économiques d'une éventuelle délocalisation de celle-ci.

La présente étude s'intéresse à l'évolution annuelle de l'activité portuaire. Cependant, étant donné que les chiffres permettant le calcul des effets indirects ne sont pas disponibles pour chaque année, il a été convenu de n'en présenter que le résultat total dans le corps du rapport. Une présentation plus détaillée par secteur est proposée à l'annexe 5, pour les seules années où ces chiffres sont connus.

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

Le total des estimations de la VA et de l'emploi indirects est donné à titre indicatif aux chapitres 2 et 3, pour les années 1997 à 2003.

1.4 Présentation des résultats

Le chapitre 2 concerne les résultats de l'ensemble des ports, en termes de VA, d'emploi, d'investissement et de situation financière, sous forme de comparaison entre les chiffres réalisés par les entreprises de chaque port et par celles établies à leur périphérie. Le bilan social du secteur portuaire flamand est également analysé.

Au chapitre 3, où les mêmes résultats sont présentés pour chaque port séparément, la VA, l'emploi et l'investissement des entreprises maritimes situées hors des ports sont répartis au moyen de la clé de répartition "poids de chaque port en VA par branche SUT."¹²⁶ Les chiffres de la répartition, bien que déjà ventilés par secteur dans le cluster maritime de chaque port, sont présentés pour mémoire (cf. la mention "Répartition (p.m.)").

2 DÉNOMINATION SECTORIELLE ET ÉCHANTILLON: RÉVISION

2.1 Cadre général

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

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

Quelques-unes des branches retenues dans cette étude sont présentées au tableau 41 d'après leur classement NACE-Bel¹²⁷, selon l'approche du SEC95 (cf. "Système européen des comptes SEC95", Eurostat). Lorsqu'une distinction entre branches s'impose, il est possible d'aller jusqu'à un niveau de précision 5. La définition des codes SUT, permettant de simplifier cette classification, revêt une importance particulière dans le calcul des effets indirects.

¹²⁶ Supply & Use Table ou Tableau des ressources et emplois. Cette dénomination permet également de désigner de manière abrégée les branches reprises dans ces tables et qui correspondent aux codes NACE-Bel de niveau de précision 2. Pour les entreprises du cluster maritime sélectionnées hors des zones portuaires strictes, on attribue la VA, l'emploi et l'investissement directs aux différents ports suivant la clé de répartition relative au poids en VA directe que représente chacun d'eux par branche NACE, parmi le total des ports. Cette clé de répartition pour le port π , la branche β et l'année α se calcule comme le rapport de la VA directe réalisée dans le port π pour la branche β durant l'année α sur la somme des VA directes réalisées par l'ensemble des ports dans la branche β durant l'année α . Cette clé est strictement positive.

¹²⁷ La liste complète des branches NACE-Bel de l'étude figure à l'annexe 3.

Le schéma suivi pour la présentation sectorielle des résultats correspond au découpage des branches selon la comptabilité nationale et, à des fins de comparaison avec les résultats des ports intérieurs tels que le Port Autonome de Liège, il a été convenu d'isoler l'industrie de la construction (branches SUT 26 et 45), auparavant reprise dans le secteur Autres industries. Celle-ci se décline en Aménagements portuaires et dragage (branches NACE 45.241 et 45.242) dans le cluster maritime et en Industrie de la construction dans le cluster non maritime (branches NACE 26 et 45 - à l'exclusion des 45.241 et 45.242).

En vue d'une clarification des résultats de la présente étude, certaines activités reprises précédemment sous la dénomination Autres services portent désormais des appellations plus spécifiques, telles que Commerce portuaire (branche NACE 51.7) dans le cluster maritime et Autres transports terrestres (certaines branches NACE 60, 62 - à l'exclusion de 60.242- et 64) dans le segment non maritime des transports.

Le tableau 41 présente, par cluster, quelques branches éligibles importantes pour l'étude des ports maritimes flamands, regroupées en secteurs (voir quatrième colonne). Les branches marquées d'un astérisque sont celles qui, bien qu'a priori classées dans un des quatre segments du cluster non maritime, se retrouvent partiellement, selon ce découpage, dans le cluster maritime.

Un effort de clarification a été entrepris dans ce tableau de référence avec, notamment, la création de secteurs distincts pour:

- l'industrie de la construction;
- le commerce;
- les autres transports terrestres.

TABLEAU 41 CLUSTERS ET SECTEURS

Clusters	Codes NACE	Description des branches d'activité éligibles ¹²⁸	Secteurs
Maritime	05.01	Pêche	Pêche
	15.20.1	Transformation et conservation de poisson et fabrication de produits frais à base de poisson	Pêche
	15.20.2	Production de poisson surgelé et de produits à base de poisson	Pêche
	35.11	Construction et réparation de navires	Construction et réparation navales
	35.12	Construction et réparation de bateaux de plaisance et de sport	Construction et réparation navales
	45.24.1	Travaux de dragage	Aménagements portuaires et dragage
	45.24.2	Autres travaux maritimes et fluviaux	Aménagements portuaires et dragage
	51.7	Autres commerces de gros	Commerce portuaire
	61.1	Transports maritimes et côtiers	Armateurs
	61.2	Transports fluviaux	Armateurs
	63.11.1	Manutention portuaire	Manutention
	63.11.2	Autre manutention	Manutention
	63.12.1	Entreposage frigorifique	Manutention
	63.12.2	Autre entreposage	Manutention
	63.22.0	Services annexes des transports par eau	Manutention
	63.40.1	Agences d'expédition	Agents maritimes et expéditeurs
	63.40.2	Affrètement	Agents maritimes et expéditeurs
	63.40.3	Agences maritimes	Agents maritimes et expéditeurs
	63.40.4	Agences en douane	Agents maritimes et expéditeurs
	63.40.5	Intermédiaires du transport	Agents maritimes et expéditeurs
63.40.6	Autres activités annexes de l'organisation du transport de fret	Agents maritimes et expéditeurs	
71.22	Location de navires	Armateurs	
75.22	Défense	Secteur public	
Commerce	50	Commerce et réparation de véhicules automobiles et de motocycles; commerce de détail de carburants	Commerce
	51*	Commerce de gros et intermédiaires du commerce, à l'exclusion du commerce en véhicules automobiles et motocycles	Commerce
	52	Commerce de détail, à l'exclusion du commerce de véhicules automobiles et motocycles	Commerce
Industrie	14	Autres industries extractives	Autres industries

¹²⁸ Voir la classification NACE-Bel de l'Institut des comptes nationaux. Il s'agit ici des branches éligibles pour l'étude. Quant aux branches effectivement représentées par les entreprises de la population, leur liste complète figure à l'annexe 3.

	15*	Industries alimentaires	Industrie de l'alimentation
	17	Industrie textile	Autres industries
	20	Travail du bois et fabrication d'articles en bois, liège, vannerie ou sparterie	Autres industries
	21	Industrie du papier et du carton	Autres industries
	22	Édition, imprimerie, reproduction	Autres industries
	23	Cokéfaction, raffinage et industries nucléaires	Industrie pétrolière
	24	Industrie chimique	Industrie de la chimie
	25	Industrie du caoutchouc et des plastiques	Industrie de la chimie
	26	Fabrication d'autres produits minéraux non métalliques	Industrie de la construction
	27	Métallurgie	Industrie de la métallurgie
	28	Travail des métaux	Industrie de la métallurgie
	29	Fabrication de machines et équipements	Industrie de la métallurgie
	31 à 33	Fabrication d'équipements électriques et électroniques	Industrie des équipements électroniques
	34	Construction et assemblage de véhicules automobiles, de remorques et semi-remorques	Industrie de l'automobile
	35*	Fabrication d'autres matériels de transport	Autres industries
	37	Récupération de matières recyclables	Autres industries
	40	Production et distribution d'électricité, de gaz, de vapeur et d'eau chaude	Industrie de l'énergie
	45*	Construction	Industrie de la construction
Transports	60.1	Transports ferroviaires	Autres transports terrestres
	60.242	Transports routiers de marchandises	Transport routier
	60.3	Transports par conduites	Autres transports terrestres
Autres services logistiques	63.21	Services annexes des transports terrestres	Autres services
	66	Assurance	Autres services
	67	Auxiliaires financiers	Autres services
	70	Activités immobilières	Autres services
	71*	Location sans opérateur	Autres services
	74	Autres services fournis aux entreprises	Autres services
	75*	Administration publique, services collectifs généraux et sécurité sociale obligatoire	Secteur public
	90	Assainissement, voirie et gestion des déchets	Autres services

Source: BNB.

Remarques:

- Le niveau d'agrégation choisi pour les branches présentées ci-dessus dépend de la précision que requiert leur définition. Par exemple, la branche 45 (construction) fait appel à un niveau de précision 5, soit à 5 positions, puisque deux branches NACE-Bel de la construction à 5 positions (45.241 et 45.242) font partie du cluster maritime, alors que le reste de la branche 45 appartient au segment industrie non maritime. Ce n'est pas le cas de la branche 24 (industrie de la chimie) qui, bien qu'agrégée au niveau 2, se trouve intégralement dans le segment industrie.
- Pour rappel, la SNCB et les autorités portuaires ont été respectivement attribuées aux secteurs Autres transports terrestres¹²⁹ et Manutention, et non plus au secteur public.
- Les entreprises du secteur public (NACE-Bel 75) figurant aux classements établis pour la valeur ajoutée, l'emploi et l'investissement ("Top 10") se partagent entre l'Administration publique - l'ensemble de la branche 75, à l'exclusion de la branche 75.22 - et la Force navale - branche 75.22 -. Cette distinction est importante pour l'étude des ports d'Ostende et de Zeebrugge.

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

En ce qui concerne les entreprises du cluster non maritime, soit la majeure partie de la population, l'appartenance géographique à la zone portuaire est déterminante. Toutes les entreprises situées dans la zone portuaire stricte sont reprises dans la population, pourvu qu'elles appartiennent à une branche présentant un intérêt pour l'étude¹³⁰. La définition de la zone portuaire stricte est conforme à l'arrêté royal du 2 février 1993. La définition des quatre zones portuaires considérées figure à l'annexe 2.

¹²⁹ Dans le rapport 2002, elle était reprise dans les Autres services. Voir supra.

¹³⁰ Parmi les branches éligibles pour l'étude, 238 branches NACE-Bel à 5 positions sont effectivement représentées dans la population (voir l'annexe 3). Par rapport au rapport 2002, l'étude s'est donc étendue à quatre branches, en raison du

Les entreprises du cluster maritime présentent un lien fonctionnel immédiat avec l'activité du port, mais ne sont pas nécessairement établies dans la zone portuaire. Selon la définition de l'activité, l'approche géographique envisagée pour la sélection des entreprises de ce cluster est stricte ou large (voir annexe 1 du rapport 2002). Quelque 314 entreprises maritimes ont ainsi été sélectionnées en dehors des zones strictes des ports, dont 301 PME. Cela représente 9,2 p.c. de la population totale, qui compte 3.426 entreprises en 2003.

Pour les entreprises "multi-arrondissements", dont au moins un des sièges d'exploitation et/ou le siège social n'est ou ne sont pas situé(s) dans la zone portuaire, les données de l'ICN permettent de retrouver les sièges d'exploitation établis dans la zone portuaire au sens large. Cette dernière correspond à la codification de l'Institut national de la statistique (INS). Dans la mesure des informations disponibles, toute indication plus précise, telle que l'adresse ou le code postal, relative à l'établissement dans la zone portuaire stricte, est prise en compte.

Le recours à l'enquête reste incontournable pour la collecte des informations économiques de 2003, relatives aux entreprises du secteur public (cf. annexe 4). Étant donné qu'elle ne présente pas un taux de réponse de 100 p.c., malgré les nécessaires rappels, il est convenu, pour les entreprises ou administrations toujours en activités mais n'ayant pas donné suite à l'enquête, de considérer les chiffres de 2002.

2.2 Dernières adaptations de l'échantillon

Conformément au mode de sélection retenu pour la définition de la population, certaines entreprises maritimes ont été enregistrées alors qu'elles sont établies en périphérie des ports étudiés (approche large, cf. supra). En ont désormais été écartées celles dont l'implantation dans d'autres ports, faisant l'objet d'une même étude, est avérée: exemples des Magasins Généraux de Liège et de la Somef au Port Autonome de Liège, ainsi que du Port de Bruxelles. Cette correction a pour effet une diminution importante des chiffres de la VA et de l'emploi attribués à la catégorie "Hors des ports".

En vue d'une parfaite cohérence avec l'étude du Port Autonome de Liège, quatre branches qui ont été retenues pour cette dernière s'ajoutent désormais à la liste des branches relevant de la présente étude. Il s'agit des branches non maritimes suivantes: Autre imprimerie, Composition et photogravure, Fabrication de générateurs de vapeur et Fabrication d'appareils électroménagers (détails à l'annexe 3).

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

rôle qu'elles jouent dans certains ports maritimes, en l'occurrence le Port Autonome de Liège. Elles sont signalées à l'annexe 3. Voir également le Working Paper BNB n°64.

3 PRÉSENTATION DES EFFETS DIRECTS: RÉVISION

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

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

Ces deux derniers points ne concernent pas les administrations publiques, faute de données. Ils ont par ailleurs fait l'objet de quelques révisions, à des fins de clarification et d'enrichissement de l'analyse, laquelle porte sur un échantillon constant¹³¹ regroupant toutes les sociétés ayant déposé leurs comptes en 2001, 2002 et 2003 et remplissant certaines conditions de qualité pour les rubriques concernées.

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

TABLEAU 42 RUBRIQUES DU BILAN SOCIAL: AJOUTS

- Travailleurs inscrits au registre du personnel - nombre¹³² à la date de clôture de l'exercice:
 - 1201 Temps plein - hommes
 - 1202 Temps partiel - hommes
 - 1211 Temps plein - femmes
 - 1212 Temps partiel - femmes

Source: BNB.

Seul un exposé général couvrant les quatre ports est prévu pour l'étude du bilan social (voir chapitre 2). Une présentation complète des chiffres pour les années 2001 à 2003 est fournie à l'annexe 7.

- Les résultats pour les trois ratios financiers sont présentés de manière synthétique au chapitre 2, désormais accompagnés d'une présentation de la santé financière des entreprises d'après le modèle de prévision de défaillance. Au chapitre 3, les trois ratios sont calculés, pour chaque port, par cluster et par secteur, et présentés en un seul tableau, selon un schéma identique à celui des tableaux de la VA, de l'emploi et de l'investissement. Cette présentation a l'avantage de permettre de faire des liens entre les évolutions observées pour ces différentes variables. L'approche par la moyenne des données globalisées est toujours privilégiée, la situation financière des secteurs envisagés - à un niveau de détail important - étant dominée par quelques entreprises. Cette approche est également retenue en vue de la comparaison de ces résultats avec ceux des ratios de l'ensemble des sociétés non financières auxquels il est fait référence à titre d'information¹³³. L'analyse porte sur l'étude d'un échantillon constant regroupant toutes les sociétés ayant déposé leurs comptes en 2001, 2002 et 2003 et dont les résultats répondent aux conditions requises pour le calcul des ratios¹³⁴.

¹³¹ L'échantillon constant du bilan social comporte 1.734 entreprises, soit 50,6 p.c. de la population totale étudiée en 2003, qui en compte 3.426. Celui de l'étude des ratios financiers en compte 2.463, soit 71,9 p.c. de la population totale.

¹³² Il s'agit bien, pour ces rubriques, du nombre de travailleurs et non du nombre d'ETP.

¹³³ Dans Vivet D. (2004), les deux méthodes du ratio médian et de la globalisation ont été utilisées, appliquées à un échantillon constant. Ici, seule la méthode de la globalisation est retenue, étant donné qu'il s'agit d'un échantillon de taille limitée, comprenant des secteurs dominés par quelques entreprises. La prudence dans l'analyse de ces résultats est de rigueur, étant donné la volatilité des chiffres.

¹³⁴ Pour le calcul de la rentabilité, les capitaux propres doivent être strictement positifs et l'ensemble des données correspondre à 12 mois d'exercice. Précisions à l'annexe 1 du rapport 2002.

Les trois ratios suivants sont analysés:

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

Le modèle de prévision de défaillance s'applique aux entreprises de l'échantillon constant employant plus de cinq travailleurs (il s'agit de 1.095 entreprises en 2003, soit 44,5 p.c. de la population de l'échantillon constant, qui en compte 2.463). Ce modèle développé par la Banque utilise les informations disponibles dans les comptes annuels déposés à la Centrale des bilans et analyse les différences de profil financier entre deux types d'entreprises: les entreprises non défaillantes et les entreprises défaillantes au cours des trois années suivantes. Un critère juridique permet de définir la défaillance: est considérée comme défaillante toute entreprise tombant en situation de faillite ou de concordat judiciaire, les autres entreprises étant considérées comme non défaillantes.

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

Quatre classes de risques ont été définies:

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

Cette classification doit être considérée *ipso facto* comme une indication de la santé financière plutôt que comme une prédiction de faillite au sens propre: les entreprises se trouvant dans les classes 3 et 4 ne sont pas nécessairement destinées à faire faillite mais sont par contre en proie à de sérieux problèmes financiers¹³⁵.

¹³⁵ Pour de plus amples informations, se reporter à Vivet D. (2004).

4 ESTIMATION DES EFFETS INDIRECTS: RÉVISION

Le raisonnement qui sous-tend cette partie de l'étude a été largement commenté dans le rapport 2002. Les données de l'ICN¹³⁶ permettent d'estimer les effets indirects de l'activité portuaire sur l'économie belge. Les branches d'activité du port génèrent en effet de la VA et de l'emploi indirects, par le biais des achats que les entreprises étudiées effectuent auprès de leurs fournisseurs ou sous-traitants.

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

La mise à jour 2003 s'intéresse à l'évolution annuelle de l'activité portuaire. Cependant, étant donné que les chiffres permettant le calcul des effets indirects ne sont pas disponibles pour chaque année, il a été convenu de n'en présenter que le résultat global dans le corps du rapport, avec une distinction par cluster. Une présentation plus détaillée par secteur est proposée à l'annexe 5 pour les seules années où les données de base sont disponibles, à savoir 1997, 1999, 2000 et 2001.

La méthodologie de ces calculs est détaillée dans le Working Paper n°67¹³⁷. Cette recherche fait apparaître que la méthode des coefficients techniques et celle des degrés de dépendance produisent, sous certaines conditions, des résultats comparables. Il n'est par ailleurs pas évident que le recours aux derniers tableaux des ressources et emplois (SUT) donne des résultats meilleurs que les tableaux input-output (IOT), moins fréquemment mis à jour mais plus précis. Par mesure de prudence, une approche mixte semble plus appropriée: l'estimation des effets indirects se base donc sur la moyenne entre les résultats obtenus par le SUT et par l'IOT. La marge d'erreur est limitée, autant que faire se peut. Il s'agit en effet d'estimations, ce qui implique la plus grande prudence dans leur interprétation. Les valeurs fournies par cette approche mixte sont en moyenne plus élevées que celles obtenues par l'application de l'IOT de 2000. Afin d'attirer l'attention du lecteur tout au long du rapport sur les précautions à prendre dans leur interprétation, les estimations sont mentionnées en italique pour chaque année, hormis pour l'année 2000 pour laquelle toutes les informations sont disponibles.

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

- il a été convenu de considérer la moyenne des résultats obtenus selon les approches SUT et IOT, dont les résultats diffèrent également selon qu'il s'agit de l'angle "taux de dépendance" ou "coefficients techniques". L'IOT donnant en moyenne des résultats inférieurs à ceux des SUT, le total des effets indirects est généralement inférieur lorsqu'on opte pour cette moyenne;
- afin d'évaluer l'impact global de l'emploi salarié direct des entreprises étudiées sur l'ensemble de l'économie, l'emploi des indépendants a été intégré à l'estimation des effets indirects: les chiffres de l'emploi indirect sont donc près de 30 p.c. supérieurs à ceux présentés dans le rapport 2002. Le calcul de la VA indirecte tient compte de cette base révisée. L'emploi salarié indirect est renseigné dans le texte à titre de comparaison pour l'année 2003;
- les derniers SUT appliqués (versions 2000 et 2001) présentent de profonds changements par rapport aux SUT antérieurs, auxquels on avait jusqu'alors recouru dans le cadre de cette étude. Pour les versions précédentes (1995, 1997 et 1999), en vue de l'initialisation des emplois intermédiaires, on recourait aux clés de répartition calculées d'après l'enquête structurelle de 1995. Ces clés de

¹³⁶ Les tableaux des ressources et emplois, publiés par l'ICN, sont le plus souvent désignés par l'acronyme anglais SUT (Supply and Use Tables). Cette dénomination permet également de désigner de manière abrégée les branches reprises dans ces tables et qui correspondent aux codes NACE-Bel de niveau de précision 2 (à deux positions). Pour l'estimation des effets indirects, ce sont les derniers chiffres publiés par l'ICN (SUT de 1997, 1999, 2000 et 2001) et le Bureau fédéral du Plan (IOT de 1995 et 2000) qui sont utilisés pour chaque année. À l'annexe 5, le détail de ces résultats est présenté par secteur pour les années 1997, 1999, 2000 et 2001.

¹³⁷ Coppens F. (2005), *Indirect effects: a formal definition and degrees of dependency as an alternative to technical coefficients*, BNB, Working Paper n°67 (Research series).

répartition définissent de quelle manière la consommation intermédiaire des branches d'activité se répartit entre produits (les *inputs*). À partir de la version 2000 du SUT, le même raisonnement est tenu, mais en partant de l'enquête structurelle de 2000. Ces changements structurels ont été incorporés aux SUT de 2000 et 2001¹³⁸. Leur effet est néanmoins atténué en raison de la prise en compte des valeurs fournies par les IOT du Bureau fédéral du Plan¹³⁹;

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

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

Le total des estimations de la VA et de l'emploi indirects est donné à titre indicatif aux chapitres 2 et 3, pour les années 1997 à 2003, moyennant certaines hypothèses développées dans l'annexe 1 du rapport 2002.

Le résultat des estimations de l'emploi indirect est formulé en nombre de personnes occupées. Or, l'emploi direct est exprimé en équivalents temps pleins (ETP). Par souci de cohérence et afin d'établir certaines comparaisons, la conversion du résultat de l'emploi indirect en ETP est réalisée en appliquant une conversion qui correspond au rapport du nombre d'heures ouvrées annuellement en moyenne par employé sur le nombre d'heures ouvrées annuellement par ETP. En 2003, le facteur d'équivalence calculé fin mars 2005 pour le Bilan social de 2003¹⁴⁰ est de 0,9009. Un employé belge travaille donc en moyenne, compte tenu des différents régimes à temps partiel existants, l'équivalent de 90,09 p.c. d'un temps plein.

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

¹³⁸ Parmi ces changements: le holding pétrochimique Petrofina a été déplacé de la branche NACE 51 (commerce de gros et intermédiaires de commerce) vers la branche 23 (cokéfaction, raffinage de pétrole et industrie nucléaire), ce qui se manifeste clairement au niveau du glissement qui s'est opéré entre ces deux branches dans l'approvisionnement en pétrole brut et en autres produits chimiques de base; la branche 24 (industrie chimique) consomme 46 p.c. d'*inputs* en plus, ce qui a eu un effet considérable sur l'utilisation des *inputs* les plus importants pour cette industrie, à savoir les autres produits chimiques de base et les matières plastiques et caoutchoucs non raffinés.

¹³⁹ L'analyse empirique présentée dans le Working Paper n°67 montre en effet que les IOT fournis par le Bureau fédéral du Plan produisent en moyenne des résultats inférieurs à ceux des SUT.

¹⁴⁰ Heuze et Delhez (2004).

ANNEXE 2: ZONES PORTUAIRES

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

1 Définition de la zone portuaire d'Anvers

"De begrenzing van de haven van Antwerpen wordt in dit Koninklijk Besluit omschreven als volgt :

Rechteroever

- ten noorden, begrensd door de rijksgrens met Nederland vanaf de grens met de gemeente Beveren (het midden van de stroom) tot, oostwaarts, de snijding met de gemeentegrens Antwerpen-Stabroek
- ten oosten, de grens Antwerpen-Stabroek tot de rijksgrens A12, verder zuidwaarts tot rijksgrens N144a (Ekersesteenweg) via rijksweg N180 (Noorderlaan) tot de noordelijke oever van het Albertkanaal. Oostwaarts tot rijksweg N129 (Minister Delbekelaan) tot aan de Schijnpoort, de Slachthuislaan, Bredastraat, Viaduct Express, Ellermanstraat tot rijksweg N1 (Italiëlei) zuidelijk tot de Tunnelplaats, Ankerrui, Brouwersvliet tot de Tavernierskaai (waterkerende muur inbegrepen)
- ten zuiden, langsheen de waterkerende muur (inbegrepen) van de Scheldekaaien tot Schelde nr. 8. Vervolgens de Generaal Armstronglaan tot aan de spoorlijn Antwerpen-Zuid-Boom, verder tot de Krugerbrug, Naftaweg, de Grenspacht, de grenzen van lot B en J van de Petroleuminstellingen Zuid en de vroegere stadsgrens Antwerpen-Hoboken tot de grens Antwerpen-Zwijndrecht in de stroom
- ten westen, de grens Antwerpen-Zwijndrecht in de Scheldebbedding. Vervolgens de linkerscheldeoever op Antwerps grondgebied tot aan de grens Zwijndrecht-Antwerpen ter hoogte van Pijp Tabak aan de Schelde. Vanaf hier noordwaarts in het midden van de stroom, de gemeentegrens met Zwijndrecht en Beveren tot aan de rijksgrens met Nederland.

Linkeroever

- ten oosten, de grens van de Stad Antwerpen vanaf de rijksgrens met Nederland tot de snijding met rijksweg nr. 617
- ten zuiden, de rijksweg nr. 617, vanaf voormeld snijpunt met de provincieweg nr. 356
- ten westen, de westelijke grens van de groenzone
- ten noorden, de rijksgrens met Nederland

Sinds het opmaken van deze beschrijvende lijst kan het huidige havengebied op bepaalde plaatsen afwijken als gevolg van nieuwe politieke, ruimtelijke of ecologische afspraken en evoluties."

2 Définition de la zone portuaire de Gand

"Onder het begrip havenzone wordt verstaan, het gebied afgebakend door de Koning Boudewijnlaan ten westen van het kanaal Gent-Terneuzen, de Belgisch-Nederlandse grens ten noorden, de Kennedylaan ten oosten en de Dampoort ten zuiden. De bedrijven-zones ten noorden van de R4 en ten oosten van de Kennedylaan, gelegen op Gents grondgebied, worden ook tot de havenzone gerekend. Het totale havenareaal beslaat een oppervlakte van 2.668 hectaren, waarvan 511 hectaren wateroppervlakte."

3 Définition de la zone portuaire d'Ostende

"De havenzone van Oostende werd in dit KB omschreven als de zone begrensd door:

- ten noorden: de Noordzee;
- ten oosten: de grens tussen Oostende en Bredene (van de zeedijk tot de Noord-Ede); vervolgens de Noord-Ede tussen de Spuikom en de Blauwe Sluis; en tot slot de Rijksweg N320 (Plassendaalsesteenweg) tussen de Blauwe Sluis en de Plassendalebrug;
- ten zuiden: het kanaal Plassendale-Nieuwpoort, tot aan de spoorlijn;
- ten westen: de spoorlijn Oostende-Brugge tussen het kanaal Plassendale-Nieuwpoort en het Zwaardok; vervolgens de Konterdamstraat (langs de spoorlijn) tot de snijding met de N34 (Koninklijke Baan); de N34 tot

de snijding met de N334; en tot slot de N334 tot aan de snijding met de zeedijk (d.w.z. de Vindictivelaan en de Visserskaai, zodat zowel de Mercator jachthaven als het Montgomerydok in de zone begrepen zijn). Deze zone wordt verder aanschouwelijk voorgesteld op de bijgevoegde kaart. Er dient op gewezen dat hierin het zuidelijk deel van de industriezone (d.i. gelegen ten zuiden van de spoorlijn Oostende - Brugge en langs de E40-autosnelweg) niet inbegrepen is."

4 Définition de la zone portuaire de Bruges-Zeebrugge

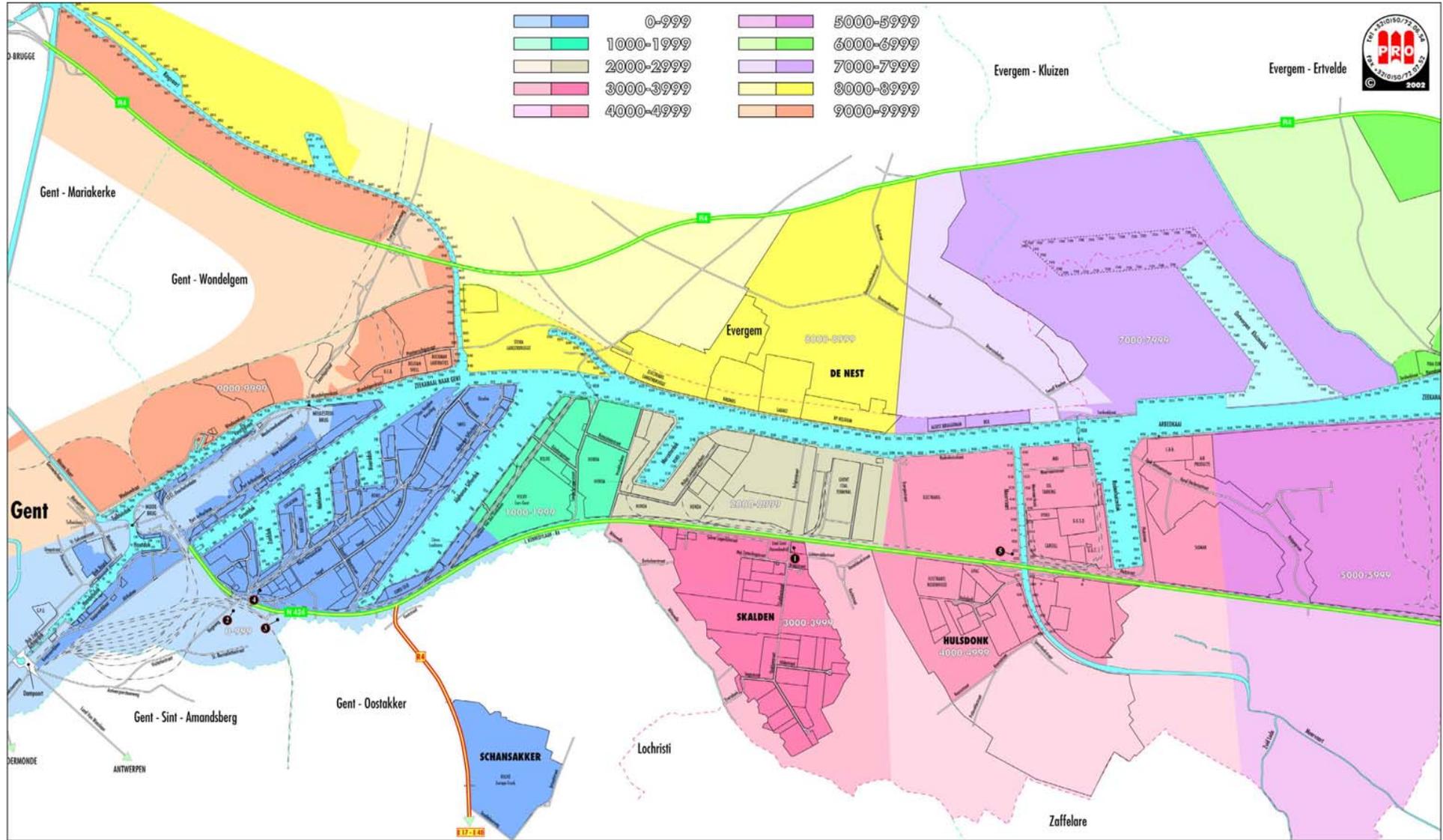
"De havenzone wordt daar omschreven als het gebied begrensd door:

- ten noorden :
de Noordzee, met als grens de westelijke en oostelijke dam van de Buitenhaven en de verbindingslijn tussen de damkoppen;*
- ten oosten :
de De Maestraat tussen de Zeedijk en de Kustlaan N34;
de rijksweg N300 tot snijding met N376;
de rijksweg N376 tot snijding met R30;*
- ten zuiden :
de rijksweg R30 tussen de snijding met N 376 en de Krakelebrug;*
- ten westen :
de spoorweg tussen de Krakelebrug en de snijding met het verlengde van de geplande N31 a;
de N31 a tussen voormelde snijding en de Kustlaan N34;
de Baron de Maerelaan tussen de Kustlaan N34 en de Zeedijk."*

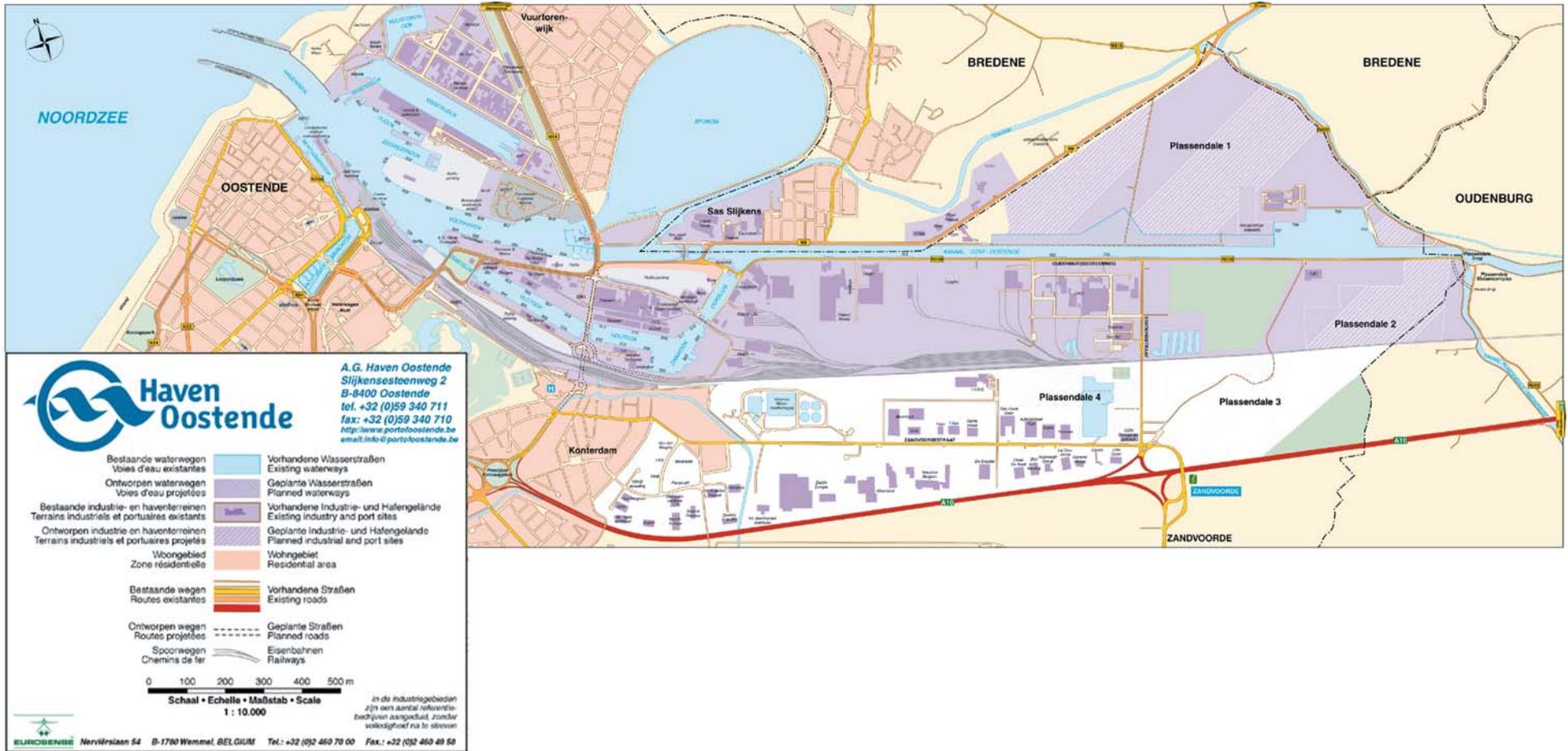
5 Plan des ports

Port d'Anvers
Port de Gand
Port d'Ostende
Port de Zeebrugge

Bron - Source: Havenbedrijf Gent GAB.



Haven van Gent - Port de Gand - Port of Ghent



Source - Bron: AG Haven Oostende.

Haven van Zeebrugge - Port de Zeebrugge - Port of Zeebrugge

PLAN VAN DE HAVEN

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

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

ROLL-ON/ROLL-OFF BEHANDELING

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

CONTAINERBEHANDELING

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

STUKGOEDBEHANDELING

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

BULKBEHANDELING

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

DISTRIBUTIE (gas)

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

DISTRIBUTIE (andere)

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

Geplande havenzone

Bestaande waterwegen of dokken

Waterwegen en dokken in uitvoering of gepland

Woonzones

Wegenis

Spoorwegen

Aardgaspijpleiding

Wind turbines

Radartoren

Gebouwen

Steigers

Afbakening havengebied - -



Bron - Source: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen.

ANNEXE 3: LISTE DES BRANCHES NACE-BEL¹⁴¹

TABLEAU 43 LISTE DES BRANCHES

SUT	NACE-Bel	Cluster	Secteur	Définition
05A1	05010	MA	VI	Pêche
14A1	14211	IN	AI	Extraction de sables
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	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	24160	IN	CH	Fabrication de matières plastiques de base
24A1	24170	IN	CH	Fabrication de caoutchouc synthétique
24B1	24200	IN	CH	Fabrication de produits agrochimiques
24C1	24300	IN	CH	Fabrication de peintures, vernis et encres d'imprimerie
24D1	24410	IN	CH	Fabrication de produits pharmaceutiques de base
24D1	24421	IN	CH	Fabrication de médicaments
24E1	24512	IN	CH	Fabrication de produits d'entretien et de nettoyage
24E1	24520	IN	CH	Fabrication de parfums et cosmétiques
24F1	24620	IN	CH	Fabrication de colles et gélatines
24F1	24640	IN	CH	Fabrication de produits chimiques pour la photographie
24F1	24660	IN	CH	Fabrication de produits chimiques divers

¹⁴¹ Il s'agit des branches NACE-Bel à 5 positions figurant dans les comptes nationaux: version Rev. 1., d'application depuis 1995.

TABLEAU 43 (SUITE) LISTE DES BRANCHES

SUT	NACE-Bel	Cluster	Secteur	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
26C1	26510	IN	CS	Fabrication de ciment
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	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	27350	IN	ME	Autres activités de première transformation; fabrication de ferro-alliages non CECA
27B1	27422	IN	ME	Première transformation d'aluminium
27B1	27510	IN	ME	Fonderie de fonte
28A1	28110	IN	ME	Fabrication de constructions métalliques
28A1	28120	IN	ME	Fabrication de charpentes et menuiseries métalliques
28A1	28210	IN	ME	Fabrication de réservoirs, citernes et conteneurs métalliques
28A1	28220	IN	ME	Fabrication de radiateurs et de chaudières pour le chauffage central
28A1	28300 *	IN	ME	Fabrication de générateurs de vapeur
28A1	28401	IN	ME	Forge
28B1	28510	IN	ME	Traitement et revêtement des métaux
28B1	28520	IN	ME	Mécanique générale
28C1	28741	IN	ME	Fabrication de boulons, de vis et d'écrous
28C1	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. Fabrication de moteurs et turbines, à l'exclusion des moteurs pour avions et véhicules à moteur
29A1	29110	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	29403	IN	ME	Fabrication de machines-outils pour le travail du bois
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
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
35A1	35110	MA	SB	Construction et réparation de navires
35A1	35120	MA	SB	Construction et réparation de bateaux de plaisance et de sport

TABLEAU 43 (SUITE) LISTE DES BRANCHES

SUT	NACE-Bel	Cluster	Secteur	Définition
35A1	35200	IN	AI	Construction de matériel ferroviaire roulant
36C1	36630	IN	AI	Autres activités manufacturières n.d.a.
37A1	37100	IN	AI	Récupération de matières métalliques recyclables
37A1	37200	IN	AI	Récupération de matières non métalliques recyclables
40A1	40100	IN	EN	Production et distribution d'électricité
40A1	40200	IN	EN	Production et distribution de gaz
45A1	45111	IN	CS	Démolition d'immeubles
45A1	45112	IN	CS	Terrassements
45B1	45211	IN	CS	Construction de maisons individuelles
45B1	45213	IN	CS	Construction de bâtiments d'usage industriel, commercial ou agricole
45B1	45214	IN	CS	Construction de tunnels, ponts, viaducs et similaires
45B1	45215	IN	CS	Réalisation de canalisations à longue distance, construction de réseaux de télécommunication, construction de lignes de transport d'énergie
45B1	45220	IN	CS	Réalisation de charpentes et de couvertures
45C1	45230	IN	CS	Construction de voies ferrées, chaussées, pistes d'aviation et installations sportives
45C1	45241	MA	CS	Travaux de dragage
45C1	45242	MA	CS	Autres travaux maritimes et fluviaux
45C1	45250	IN	CS	Autres travaux de construction
45D1	45310	IN	CS	Travaux d'installation électrique
45D1	45320	IN	CS	Travaux d'isolation
45D1	45331	IN	CS	Installation de systèmes de chauffage, de climatisation et de ventilation
45D1	45332	IN	CS	Autres travaux de plomberie
45D1	45340	IN	CS	Autres travaux d'installation
45E1	45421	IN	CS	Menuiserie en bois ou en matières plastiques
45E1	45422	IN	CS	Menuiserie métallique
45E1	45441	IN	CS	Peinture
45E1	45500	IN	CS	Location avec opérateur de matériel de construction
50A1	50101	CO	CO	Commerce de gros de véhicules automobiles
50A1	50102	CO	CO	Intermédiaires du commerce en véhicules automobiles
50A1	50103	CO	CO	Commerce de détail de véhicules automobiles
50A1	50200	CO	CO	Entretien et réparation de véhicules automobiles
50A1	50301	CO	CO	Commerce de gros de pièces détachées et accessoires pour véhicules automobiles
50B1	50500	CO	CO	Commerce de détail de carburants
51A1	51110	CO	CO	Intermédiaires du commerce en matières premières agricoles, animaux vivants, matières premières textiles et demi-produits associés
51A1	51120	CO	CO	Intermédiaires du commerce en combustibles, minéraux, métaux et produits chimiques
51A1	51140	CO	CO	Intermédiaires du commerce en machines, équipements industriels et commerciaux, navires et avions
51A1	51170	CO	CO	Intermédiaires du commerce en denrées alimentaires et en tabac
51A1	51180	CO	CO	Autres intermédiaires spécialisés du commerce n.d.a.
51A1	51190	CO	CO	Intermédiaires non spécialisés du commerce
51A1	51210	CO	CO	Commerce de gros de céréales, semences et aliments pour animaux
51A1	51310	CO	CO	Commerce de gros de fruits et légumes
51A1	51332	CO	CO	Commerce de gros d'huiles et de graisses comestibles
51A1	51340	CO	CO	Commerce de gros de boissons
51A1	51381	CO	CO	Commerce de gros de poissons, crustacés et coquillages
51A1	51384	CO	CO	Autres commerces de gros alimentaires spécialisés
51A1	51391	CO	CO	Commerce de gros de produits surgelés
51A1	51392	CO	CO	Autres commerces de gros non spécialisés de produits alimentaires
51A1	51410	CO	CO	Commerce de gros de textiles
51A1	51421	CO	CO	Commerce de gros d'habillement, d'accessoires d'habillement et d'articles en fourrure
51A1	51430	CO	CO	Commerce de gros d'appareils électroménagers, de radio et de télévision
51A1	51442	CO	CO	Commerce de gros de papiers peints et de produits d'entretien

TABLEAU 43 (SUITE) LISTE DES BRANCHES

SUT	NACE-Bel	Cluster	Secteur	Définition
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	51610	CO	CO	Commerce de gros de machines-outils
51A1	51620	CO	CO	Commerce de gros d'équipements pour la construction
51A1	51640	CO	CO	Commerce de gros de machines et matériel de bureau
51A1	51651	CO	CO	Commerce de gros de matériel électrique et électronique, y compris le matériel d'installation
51A1	51652	CO	CO	Commerce de gros de fournitures et d'équipements divers pour l'industrie n.d.a.
51A1	51700	MA	CO	Autres commerces de gros
52A1	52230	CO	CO	Commerce de détail de poissons
52A1	52461	CO	CO	Commerce de détail de quincaillerie, peintures et matériaux de construction (y compris les bricocenters) avec une surface de vente de moins de 400 m2
52A1	52481	CO	CO	Commerce de détail de combustibles solides et liquides
52A1	52482	CO	CO	Commerce de détail d'articles de sport et de matériel de camping
52A1	52487	CO	CO	Commerce de détail d'équipements de bureau et d'ordinateurs
52A1	52498	CO	CO	Autres commerces de détail en magasins spécialisés n.d.a.
52A1	52502	CO	CO	Commerce de détail de biens d'occasion
52A1	52621	CO	CO	Commerce de détail alimentaire sur marchés et éventaires
52A1	52740	CO	CO	Autres réparations n.d.a.
55B1	55301	CO	CO	Restauration de type traditionnel
55B1	55302	CO	CO	Restauration de type rapide
55B1	55522	CO	CO	Traiteurs et organisation de réceptions
60A1	60100	TR	TP	Transports ferroviaires
60B1	60230	TR	TP	Autres transports terrestres de voyageurs
60C1	60241	TR	TP	Déménagement
60C1	60242	TR	WE	Transports routiers de marchandises
60C1	60300	TR	TP	Transports par conduites
61A1	61100	MA	RE	Transports maritimes et côtiers
61B1	61200	MA	RE	Transports fluviaux
62A1	62200	TR	TP	Transports aériens non réguliers
63B1	63111	MA	GO	Manutention portuaire
63B1	63112	MA	GO	Autre manutention
63B1	63121	MA	GO	Entreposage frigorifique
63B1	63122	MA	GO	Autre entreposage
63B1	63210	LO	AD	Services annexes des transports terrestres
63B1	63220	MA	GO	Services annexes des transports par eau
63A1	63301	LO	AD	Agences de voyage
63B1	63401	MA	SE	Agences d'expédition
63B1	63402	MA	SE	Affrètement
63B1	63403	MA	SE	Agences maritimes
63B1	63404	MA	SE	Agences en douane
63B1	63405	MA	SE	Intermédiaires du transport
63B1	63406	MA	SE	Autres activités annexes de l'organisation du transport de fret
64A1	64120	TR	TP	Services de courrier
64B1	64200	TR	TP	Télécommunications

TABLEAU 43 (SUITE) LISTE DES BRANCHES

SUT	NACE-Bel	Cluster	Secteur	Définition
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	72200	LO	AD	Réalisation de programmes et 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
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	74835	LO	AD	Autres activités d'administration n.d.a.
74F1	74849	LO	AD	Autres services aux entreprises n.d.a.
75B3	75220	MA	PU	Défense
90A1	90001	LO	AD	Collecte des eaux usées et épuration
90A1	90002	LO	AD	Ramassage, déversement et traitement des déchets ménagers
90A1	90003	LO	AD	Ramassage, déversement et traitement des déchets agricoles et industriels et des débris de construction ou de démolition
91A1	91110	LO	AD	Activités d'organisations économiques et patronales
92D1	92613	LO	AD	Exploitation d'autres installations sportives
92D1	92723	LO	AD	Exploitation d'infrastructures de plage, de bicyclettes, pédalos, poneys et similaires

Source: BNB.

Les branches marquées d'un astérisque correspondent à celles qui ont été ajoutées à la suite de l'étude du Port Autonome de Liège, par souci de cohérence dans l'étude des ports maritimes belges.

Légende

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
		PU	Secteur public
CO	Commerce	CO	Commerce
IN	Industrie	EN	Industrie de l'énergie
		PE	Industrie du pétrole
		CH	Industrie de la chimie
		AU	Industrie de l'automobile
		MP	Industrie des équipements électroniques
		ME	Industrie de la métallurgie
		CS	Industrie de la construction
		VO	Industrie de l'alimentation
AI	Autres industries		
TP	Transports	WE	Transport routier
		TP	Autres transports terrestres
LO	Autres services logistiques	AD	Autres services
		PU	Secteur public

ANNEXE 4: LISTE DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES

TABLEAU 44 ADMINISTRATIONS PUBLIQUES

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

Source: BNB.

Légende :

Code	Port
AN	ANVERS
GN	GAND
OO	OSTENDE
ZB	ZEEBRUGGE

ANNEXE 5: VENTILATION DES EFFETS INDIRECTS PAR SECTEUR

Le détail de cette ventilation est présenté pour les années où les données des tableaux des ressources et emplois ont été mises à jour dans les comptes nationaux: 1997, 1999, 2000 et 2001.

1. PORT D'ANVERS

1.1. VA

TABLEAU 45 VALEUR AJOUTÉE INDIRECTE AU PORT D'ANVERS

(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	1997	1999	2000	2001
1. EFFETS INDIRECTS	6.109,2	6.071,7	6.861,2	6.620,3
CLUSTER MARITIME.....	2.740,6	2.365,8	2.546,9	2.309,4
Agents maritimes et expéditeurs ..	694,2	585,7	594,7	516,1
Manutention	1.219,6	1.151,3	1.179,2	1.125,8
Armateurs	736,0	532,4	647,4	535,3
Construction et réparation navales	17,6	23,5	18,2	20,4
Aménagements portuaires et dragage.....	70,5	68,1	98,8	105,6
Pêche.....	0,5	0,8	0,5	0,5
Commerce portuaire	2,2	4,0	8,2	5,7
Secteur public	n.	n.	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME.....	3.368,6	3.705,9	4.314,4	4.311,0
COMMERCE.....	241,3	349,0	618,7	483,7
INDUSTRIE.....	2.799,7	2.940,1	3.237,1	3.341,2
Industrie de l'énergie	55,1	45,8	53,0	70,7
Industrie du pétrole	664,7	671,0	731,8	688,9
Industrie de la chimie	935,8	1.023,5	1.480,4	1.418,5
Industrie de l'automobile	867,6	921,6	627,3	754,1
Industrie des équipements électroniques.....	4,2	5,4	8,8	12,3
Industrie de la métallurgie	59,6	62,6	70,5	87,7
Industrie de la construction	117,6	136,1	138,3	168,7
Industrie de l'alimentation.....	75,9	54,4	104,2	118,0
Autres industries	19,1	19,7	22,9	22,3
TRANSPORTS.....	81,9	83,7	67,8	60,5
Transport routier.....	64,5	66,6	51,6	42,9
Autres transports terrestres.....	17,4	17,1	16,2	17,6
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES..	245,7	333,1	390,8	425,5
Autres services.....	245,7	333,1	390,8	425,5
Secteur public	n.	n.	n.	n.
TOTAL	6.109,2	6.071,7	6.861,2	6.620,3

Source: BNB.

1.2. EMPLOI

TABLEAU 46 EMPLOI INDIRECT AU PORT D'ANVERS
(ETP)

Secteurs	1997	1999	2000	2001
1. EFFETS INDIRECTS	82.394	82.252	91.789	88.250
CLUSTER MARITIME.....	35.969	34.029	35.807	29.372
Agents maritimes et expéditeurs ..	9.217	8.219	8.471	6.640
Manutention	20.117	17.892	17.813	14.839
Armateurs	5.595	6.764	8.272	6.493
Construction et réparation navales	435	499	461	519
Aménagements portuaires et dragage.....	553	553	606	744
Pêche.....	6	11	9	7
Commerce portuaire	47	90	176	128
Secteur public	n.	n.	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME.....	46.424	48.223	55.982	58.879
COMMERCE	1.862	2.214	3.076	2.598
INDUSTRIE.....	39.079	39.898	46.164	48.988
Industrie de l'énergie	1.347	1.143	997	1.380
Industrie du pétrole	7.622	7.891	10.167	10.527
Industrie de la chimie	9.465	10.778	16.934	16.167
Industrie de l'automobile.....	15.783	15.401	12.034	13.779
Industrie des équipements électroniques.....	68	92	151	163
Industrie de la métallurgie	1.128	1.154	1.350	1.617
Industrie de la construction	1.699	1.899	1.814	2.147
Industrie de l'alimentation.....	1.706	1.252	2.417	2.908
Autres industries	261	289	299	303
TRANSPORTS.....	1.478	1.448	1.199	1.053
Transport routier.....	1.233	1.191	815	618
Autres transports terrestres.....	245	258	384	436
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES..	4.005	4.663	5.544	6.239
Autres services.....	4.005	4.663	5.544	6.239
Secteur public	n.	n.	n.	n.
TOTAL	82.394	82.252	91.789	88.250

Source: BNB.

2. PORT DE GAND

2.1. VA

TABLEAU 47 VALEUR AJOUTÉE INDIRECTE AU PORT DE GAND
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	1997	1999	2000	2001
1. EFFETS INDIRECTS	2.448,2	2.683,6	2.759,5	2.858,5
CLUSTER MARITIME.....	225,9	251,5	217,3	199,5
Agents maritimes et expéditeurs ..	49,0	47,1	53,1	56,2
Manutention	163,8	163,0	148,8	122,4
Armateurs	10,8	36,9	10,0	13,5
Construction et réparation navales	1,5	3,0	2,7	3,4
Aménagements portuaires et dragage.....	0,0	0,0	0,0	2,4
Pêche.....	0,6	1,2	1,2	0,7
Commerce portuaire	0,2	0,3	1,5	0,8
Secteur public	n.	n.	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME.....	2.222,3	2.432,1	2.542,1	2.659,0
COMMERCE.....	257,8	355,8	472,6	423,5
INDUSTRIE.....	1.791,0	1.979,5	1.890,4	2.089,9
Industrie de l'énergie	62,2	37,7	47,0	60,2
Industrie du pétrole	0,0	0,0	2,8	4,7
Industrie de la chimie	85,6	104,6	131,2	129,6
Industrie de l'automobile	828,1	908,2	682,6	877,6
Industrie des équipements électroniques.....	50,9	48,6	66,1	42,3
Industrie de la métallurgie	461,6	579,0	637,5	576,6
Industrie de la construction	140,3	144,2	157,8	194,4
Industrie de l'alimentation.....	104,0	91,5	103,5	125,5
Autres industries	58,2	65,6	62,0	78,9
TRANSPORTS.....	25,8	29,3	31,0	26,6
Transport routier.....	21,9	25,0	27,4	22,2
Autres transports terrestres.....	3,8	4,3	3,6	4,3
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES..	147,7	67,5	148,1	119,1
Autres services.....	147,7	67,5	148,1	119,1
Secteur public	n.	n.	n.	n.
TOTAL	2.448,2	2.683,6	2.759,5	2.858,5

Source: BNB.

2.2. EMPLOI

TABLEAU 48 EMPLOI INDIRECT AU PORT DE GAND
(ETP)

Secteurs	1997	1999	2000	2001
1. EFFETS INDIRECTS	32.086	35.459	36.114	37.129
CLUSTER MARITIME.....	2.617	3.032	2.688	2.311
Agents maritimes et expéditeurs ..	745	751	774	701
Manutention	1.665	1.629	1.616	1.234
Armateurs	146	555	206	236
Construction et réparation navales	41	65	60	83
Aménagements portuaires et dragage.....	0	0	0	30
Pêche.....	13	23	14	10
Commerce portuaire	7	9	17	16
Secteur public	n.	n.	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME.....	29.470	32.427	33.426	34.818
COMMERCE	2.346	2.655	2.940	2.653
INDUSTRIE.....	25.221	28.091	27.960	30.101
Industrie de l'énergie	1.519	942	884	1.028
Industrie du pétrole	0	0	256	239
Industrie de la chimie	1.371	1.624	2.253	2.245
Industrie de l'automobile.....	11.497	14.005	10.439	13.130
Industrie des équipements électroniques.....	728	670	1.282	985
Industrie de la métallurgie	5.623	6.200	8.095	7.456
Industrie de la construction	2.081	2.231	2.065	1.984
Industrie de l'alimentation.....	1.408	1.613	1.837	2.097
Autres industries	993	806	850	937
TRANSPORTS.....	435	405	376	329
Transport routier.....	377	341	315	259
Autres transports terrestres.....	58	63	60	69
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES..	1.468	1.276	2.151	1.735
Autres services.....	1.468	1.276	2.151	1.735
Secteur public	n.	n.	n.	n.
TOTAL	32.086	35.459	36.114	37.129

Source: BNB.

3. PORT D'OSTENDE

3.1. VA

TABLEAU 49 VALEUR AJOUTÉE INDIRECTE AU PORT D'OSTENDE
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	1997	1999	2000	2001
1. EFFETS INDIRECTS	124,2	365,0	304,7	266,0
CLUSTER MARITIME.....	5,8	123,5	56,1	52,3
Agents maritimes et expéditeurs ...	7,0	5,8	7,3	2,9
Manutention	8,0	5,0	5,1	5,3
Armateurs	-90,1	32,6	0,0	-8,0
Construction et réparation navales	1,7	4,7	3,9	3,9
Aménagements portuaires et dragage.....	40,8	42,7	19,3	26,0
Pêche.....	38,3	32,7	20,4	22,1
Commerce portuaire	0,0	0,0	0,1	0,1
Secteur public	n.	n.	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME.....	118,5	241,5	248,6	213,7
COMMERCE.....	14,9	20,6	25,0	19,3
INDUSTRIE.....	80,6	103,2	91,9	120,7
Industrie de l'énergie	0,0	0,3	0,3	0,3
Industrie du pétrole	0,0	0,0	0,0	0,0
Industrie de la chimie	15,9	15,8	15,8	15,1
Industrie de l'automobile	0,0	0,0	0,0	0,0
Industrie des équipements électroniques.....	0,0	0,0	0,5	0,6
Industrie de la métallurgie	37,9	67,2	60,7	84,2
Industrie de la construction	20,7	12,3	9,2	10,2
Industrie de l'alimentation.....	1,6	3,9	1,8	5,9
Autres industries	4,5	3,7	3,4	4,3
TRANSPORTS.....	9,7	9,9	8,0	10,1
Transport routier.....	9,1	9,8	7,8	9,9
Autres transports terrestres.....	0,6	0,2	0,1	0,3
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES...	13,3	107,8	123,8	63,6
Autres services.....	13,3	107,8	123,8	63,6
Secteur public	n.	n.	n.	n.
TOTAL	124,2	365,0	304,7	266,0

Source: BNB.

3.2. EMPLOI

TABLEAU 50 EMPLOI INDIRECT AU PORT D'OSTENDE
(ETP)

Secteurs	1997	1999	2000	2001
1. EFFETS INDIRECTS	9.526	7.778	4.147	4.175
CLUSTER MARITIME.....	7.345	4.615	851	908
Agents maritimes et expéditeurs ...	107	104	104	29
Manutention	55	70	99	70
Armateurs	6.049	3.379	0	152
Construction et réparation navales	42	91	85	103
Aménagements portuaires et dragage.....	409	292	167	207
Pêche.....	684	679	395	346
Commerce portuaire	0	0	1	2
Secteur public	n.	n.	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME.....	2.180	3.162	3.297	3.267
COMMERCE	340	368	503	405
INDUSTRIE.....	1.354	1.409	1.485	1.531
Industrie de l'énergie	0	6	5	5
Industrie du pétrole	0	0	0	0
Industrie de la chimie	331	382	456	344
Industrie de l'automobile.....	0	0	0	0
Industrie des équipements électroniques.....	0	0	9	8
Industrie de la métallurgie	434	618	730	812
Industrie de la construction	448	219	170	182
Industrie de l'alimentation.....	46	97	43	113
Autres industries	95	88	72	68
TRANSPORTS.....	138	132	97	146
Transport routier.....	126	130	91	113
Autres transports terrestres.....	12	2	7	33
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES...	348	1.253	1.210	1.185
Autres services.....	348	1.253	1.210	1.185
Secteur public	n.	n.	n.	n.
TOTAL	9.526	7.778	4.147	4.175

Source: BNB.

4. PORT DE ZEEBRUGGE

4.1. VA

TABLEAU 51 VALEUR AJOUTÉE INDIRECTE AU PORT DE ZEEBRUGGE
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	1997	1999	2000	2001
1. EFFETS INDIRECTS	409,5	575,9	543,3	544,2
CLUSTER MARITIME.....	164,1	283,2	207,4	200,9
Agents maritimes et expéditeurs ...	29,5	33,4	37,3	30,5
Manutention	56,2	85,0	109,5	102,3
Armateurs	39,8	106,8	1,6	9,5
Construction et réparation navales	3,7	6,0	7,0	7,4
Aménagements portuaires et dragage.....	11,0	25,0	32,9	31,9
Pêche.....	23,7	26,9	18,8	19,2
Commerce portuaire	0,1	0,1	0,3	0,1
Secteur public	n.	n.	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME.....	245,4	292,7	335,9	343,3
COMMERCE.....	41,5	57,3	68,0	59,4
INDUSTRIE.....	145,1	164,5	199,0	212,8
Industrie de l'énergie	11,0	21,3	26,1	27,8
Industrie du pétrole	0,0	0,0	0,0	0,0
Industrie de la chimie	16,5	19,4	16,5	15,0
Industrie de l'automobile	2,2	2,8	3,4	9,6
Industrie des équipements électroniques.....	26,2	26,9	46,4	47,8
Industrie de la métallurgie	12,6	12,7	13,3	13,7
Industrie de la construction	39,2	47,1	66,7	69,8
Industrie de l'alimentation.....	30,4	24,9	16,7	18,4
Autres industries	7,0	9,4	9,9	10,6
TRANSPORTS.....	32,7	41,2	33,3	37,4
Transport routier.....	28,7	36,2	25,8	24,9
Autres transports terrestres.....	4,0	5,0	7,5	12,5
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES...	26,1	29,7	35,5	33,8
Autres services.....	26,1	29,7	35,5	33,8
Secteur public	n.	n.	n.	n.
TOTAL	409,5	575,9	543,3	544,2

Source: BNB.

4.2. EMPLOI

TABLEAU 52 EMPLOI INDIRECT AU PORT DE ZEEBRUGGE
(ETP)

Secteurs	1997	1999	2000	2001
1. EFFETS INDIRECTS	7.901	8.843	10.012	9.061
CLUSTER MARITIME.....	2.783	3.611	4.411	3.346
Agents maritimes et expéditeurs ...	351	453	404	341
Manutention	1.287	1.541	1.743	1.359
Armateurs	475	768	1.353	805
Construction et réparation navales	95	153	164	189
Aménagements portuaires et dragage.....	144	247	319	300
Pêche.....	429	447	415	345
Commerce portuaire	3	2	12	6
Secteur public	n.	n.	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME.....	5.118	5.232	5.601	5.715
COMMERCE	863	1.092	1.217	1.049
INDUSTRIE.....	2.575	2.886	3.048	3.337
Industrie de l'énergie	148	386	384	411
Industrie du pétrole	0	0	0	0
Industrie de la chimie	286	302	251	240
Industrie de l'automobile.....	19	16	32	154
Industrie des équipements électroniques.....	556	533	755	793
Industrie de la métallurgie	202	213	242	240
Industrie de la construction	553	588	704	773
Industrie de l'alimentation.....	646	643	497	554
Autres industries	165	205	184	172
TRANSPORTS.....	1.094	665	480	619
Transport routier.....	510	575	374	353
Autres transports terrestres.....	584	91	107	265
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES...	586	589	856	710
Autres services.....	586	589	856	710
Secteur public	n.	n.	n.	n.
TOTAL	7.901	8.843	10.012	9.061

Source: BNB.

ANNEXE 6: VENTILATION DES RÉSULTATS SELON LA TAILLE DES ENTREPRISES EN 2003

TABLEAU 53 RÉSULTATS VENTILÉS POUR LE PORT D'ANVERS EN 2003

Secteurs	Nombre d'entreprises		Valeur ajoutée (en millions d'euros)		Emploi (en ETP)		Investissements (en millions d'euros)	
	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME
CLUSTER MARITIME.....	159	618	1.660,1	228,9	19.030	3.230	346,6	34,3
Agents maritimes et expéditeurs.....	90	336	323,8	138,7	4.367	2.130	31,7	10,0
Manutention.....	44	107	1.033,8	51,4	13.160	631	205,1	13,7
Armateurs.....	16	111	173,9	19,7	383	152	53,5	6,9
Construction et réparation navales.....	3	24	12,8	7,6	292	133	0,4	0,8
Aménagements portuaires et dragage.....	5	1	114,3	1,1	824	21	55,7	0,2
Pêche.....	0	3	0,0	0,5	0	8	0,0	0,0
Commerce portuaire.....	1	36	1,5	9,9	4	156	0,1	2,7
Secteur public.....	0	0	0,0	0,0	0	0	0,0	0,0
CLUSTER NON MARITIME...	199	713	5.284,1	225,0	35.771	3.320	1.013,4	76,6
COMMERCE.....	54	235	737,8	58,5	1.890	914	110,1	15,8
INDUSTRIE.....	77,0	104,0	3.976,9	51,7	26.161	957	739,7	5,6
Industrie de l'énergie.....	1	0	107,9	0,0	1.098	0	8,9	0,0
Industrie du pétrole.....	5	3	1.062,6	0,6	3.107	0	111,9	0,0
Industrie de la chimie.....	31	5	2.099,4	2,7	11.165	9	430,0	0,0
Industrie de l'automobile.....	5	9	446,7	8,0	6.508	188	164,2	0,8
Industrie des équipements électroniques.....	3	4	14,5	1,3	152	27	0,2	0,0
Industrie de la métallurgie....	10	20	88,0	11,8	1.777	225	3,5	1,0
Industrie de la construction..	15	45	88,1	21,8	1.366	371	7,9	3,0
Industrie de l'alimentation....	3	0	42,5	0,0	744	0	10,3	0,0
Autres industries.....	4	18	27,1	5,6	244	138	2,7	0,7
TRANSPORTS.....	20	57	165,7	42,2	2.757	636	56,6	8,7
Transport routier.....	17	48	52,2	36,4	757	554	32,8	7,9
Autres transports terrestres..	3	9	113,5	5,8	2.000	82	23,8	0,9
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES.....	48	317	403,6	72,6	4.963	812	107,0	46,5
Autres services.....	47	317	309,2	72,6	2.911	812	37,9	46,5
Secteur public.....	1	0	94,5	0,0	2.052	0	69,1	0,0
TOTAL.....	358	1.331	6.944,2	453,9	54.801	6.550	1.360,0	111,0

Source: BNB.

TABLEAU 54 RÉSULTATS VENTILÉS POUR LE PORT DE GAND EN 2003

Secteurs	Nombre d'entreprises		Valeur ajoutée (en millions d'euros)		Emploi (en ETP)		Investissements (en millions d'euros)	
	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME
CLUSTER MARITIME.....	28	104	137,6	48,9	1.175	736	29,3	13,1
Agents maritimes et expéditeurs.....	12	28	37,0	10,0	557	168	4,1	4,8
Manutention.....	12	29	93,6	26,4	560	432	23,2	4,0
Armateurs.....	1	34	2,2	6,5	25	56	1,7	3,3
Construction et réparation navales.....	0	6	0,0	2,9	0	47	0,0	0,5
Aménagements portuaires et dragage.....	2	0	0,9	0,0	11	0	0,2	0,0
Pêche.....	0	1	0,0	1,3	0	8	0,0	0,2
Commerce portuaire.....	1	6	3,9	1,7	22	25	0,1	0,2
Secteur public.....	0	0	0,0	0,0	0	0	0,0	0,0
CLUSTER NON MARITIME.	137	429	2.624,9	135,9	24.319	2.017	682,9	25,1
COMMERCE.....	36	144	605,4	47,3	2.184	665	43,2	7,8
INDUSTRIE.....	75	108	1.882,9	44,6	20.160	836	609,7	7,6
Industrie de l'énergie.....	2	1	97,7	0,0	895	0	7,5	0,2
Industrie du pétrole.....	1	0	8,1	0,0	58	0	5,0	0,0
Industrie de la chimie.....	18	7	210,0	5,3	1.856	45	31,2	0,3
Industrie de l'automobile....	7	1	506,7	0,8	7.132	19	172,8	0,0
Industrie des équipements électroniques.....	4	1	66,4	0,0	990	0	4,6	0,0
Industrie de la métallurgie..	12	23	764,2	10,8	6.417	208	156,2	1,6
Industrie de la construction	16	51	84,7	22,0	1.260	434	7,8	3,0
Industrie de l'alimentation..	7	7	67,0	0,8	483	11	10,1	0,1
Autres industries.....	8	17	78,0	4,8	1.070	119	214,6	2,5
TRANSPORTS.....	9	26	48,9	15,2	753	238	9,6	4,7
Transport routier.....	7	24	25,9	12,9	332	190	7,5	3,9
Autres transports terrestres.....	2	2	23,0	2,3	421	48	2,1	0,7
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES.....	17	151	87,7	28,8	1.223	279	20,4	5,1
Autres services.....	16	151	77,7	28,8	963	279	9,4	5,1
Secteur public.....	1	0	10,0	0,0	260	0	11,1	0,0
TOTAL.....	165	533	2.762,5	184,8	25.494	2.753	712,3	38,2

Source: BNB.

TABLEAU 55

RÉSULTATS VENTILÉS POUR LE PORT D'OSTENDE EN 2003

Secteurs	Nombre d'entreprises		Valeur ajoutée (en millions d'euros)		Emploi (en ETP)		Investissements (en millions d'euros)	
	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME
CLUSTER MARITIME.....	9	57	44,6	16,5	666	308	8,6	2,1
Agents maritimes et expéditeurs.....	1	9	0,1	3,1	2	50	0,0	0,4
Manutention.....	1	10	3,1	2,8	35	64	5,0	0,2
Armateurs.....	1	2	1,0	0,0	14	1	0,0	0,0
Construction et réparation navales.....	1	11	1,2	3,9	7	73	0,1	0,2
Aménagements portuaires et dragage.....	3	0	26,0	0,0	274	0	0,9	0,0
Pêche.....	1	23	2,5	6,5	67	117	2,5	1,3
Commerce portuaire.....	0	2	0,0	0,3	0	3	0,0	0,0
Secteur public.....	1	0	10,7	0,0	268	0	0,0	0,0
CLUSTER NON MARITIME	25	192	223,2	48,1	2.538	784	37,8	22,5
COMMERCE.....	4	69	10,6	11,8	136	200	2,6	3,4
INDUSTRIE.....	10	34	153,3	14,9	1.547	272	20,9	1,8
Industrie de l'énergie.....	1	1	0,3	0,1	3	0	0,0	0,0
Industrie du pétrole.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie de la chimie.....	4	1	35,0	0,1	403	3	7,5	0,0
Industrie de l'automobile..	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie des équipements électroniques.....	0	1	0,0	0,7	0	12	0,0	0,1
Industrie de la métallurgie	1	7	108,6	2,2	1.014	40	10,1	0,4
Industrie de la construction.....	1	15	0,5	5,9	5	112	0,1	0,6
Industrie de l'alimentation	1	1	5,9	0,6	51	12	0,7	0,2
Autres industries.....	2	8	3,1	5,3	72	94	2,4	0,5
TRANSPORTS.....	4	10	11,8	10,9	123	188	1,1	0,7
Transport routier.....	2	9	8,3	10,0	64	169	0,7	0,7
Autres transports terrestres.....	2	1	3,5	0,9	59	18	0,5	0,0
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES.....	7	79	47,6	10,5	732	124	13,2	16,6
Autres services.....	6	79	25,1	10,5	181	124	4,6	16,6
Secteur public.....	1	0	22,5	0,0	551	0	8,6	0,0
TOTAL.....	34	249	267,8	64,6	3.205	1.092	46,4	24,6

Source: BNB.

TABLEAU 56

RÉSULTATS VENTILÉS POUR LE PORT DE ZEEBRUGGE EN 2003

Secteurs	Nombre d'entreprises		Valeur ajoutée (en millions d'euros)		Emploi (en ETP)		Investissements (en millions d'euros)	
	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME
CLUSTER MARITIME.....	24	98	209,7	38,3	3.355	469	40,6	7,8
Agents maritimes et expéditeurs.....	9	29	20,8	11,8	215	136	6,2	1,2
Manutention.....	8	24	83,5	7,0	1.174	78	30,4	2,0
Armateurs.....	1	10	12,7	4,2	39	45	2,7	0,4
Construction et réparation navales.....	1	6	3,4	2,5	63	47	0,0	0,2
Aménagements portuaires et dragage.....	2	1	19,6	0,9	268	11	1,1	0,6
Pêche.....	2	25	3,8	11,6	112	145	0,2	3,4
Commerce portuaire.....	0	3	0,0	0,3	0	7	0,0	0,0
Secteur public.....	1	0	66,0	0,0	1.484	0	0,0	0,0
CLUSTER NON MARITIME.....	59	261	366,5	81,0	4.852	1.434	63,8	17,7
COMMERCE.....	18	103	51,3	24,0	746	433	10,0	3,3
INDUSTRIE.....	22	65	220,3	32,2	2.535	573	35,9	6,3
Industrie de l'énergie.....	2	0	52,7	0,0	367	0	6,1	0,0
Industrie du pétrole.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie de la chimie.....	3	4	24,3	2,3	265	55	1,5	0,6
Industrie de l'automobile.....	1	0	9,1	0,0	52	0	5,5	0,0
Industrie des équipements électroniques.....	3	5	76,8	3,6	866	75	14,8	0,2
Industrie de la métallurgie.....	3	16	8,8	8,7	125	167	1,2	0,7
Industrie de la construction.....	6	24	32,0	9,7	474	132	4,6	2,1
Industrie de l'alimentation.....	2	8	6,0	5,5	142	107	0,6	0,9
Autres industries.....	2	8	10,7	2,3	244	38	1,5	1,8
TRANSPORTS.....	11	23	47,6	17,9	769	326	10,4	4,1
Transport routier.....	9	20	32,7	16,2	492	282	9,1	3,9
Autres transports terrestres.....	2	3	15,0	1,7	277	44	1,4	0,3
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES.....	8	70	47,2	6,9	802	102	7,5	3,9
Autres services.....	7	70	29,9	6,9	488	102	2,2	3,9
Secteur public.....	1	0	17,4	0,0	314	0	5,3	0,0
TOTAL.....	83	359	576,1	119,3	8.207	1.902	104,4	25,4

Source: BNB.

ANNEXE 7: BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ: 2001 - 2003

TABLEAU 57 BILAN SOCIAL EN 2001

Secteurs	NOMBRE MOYEN DE SALARIÉS										Frais de personnel (2)			Intérimaires			Mis à disposition		
	Nombre			Heures prestées (1)			Frais de personnel (2)				Intérimaires			Mis à disposition					
	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	total (en ETP)	nombre	heures prestées (1)	coût (2)	coût (2)	nombre	heures prestées (1)	coût (2)		
CLUSTER MARITIME	24.287	1.122	24.999	37,2	1,2	38,4	1.180,1	34,9	1.215,0	934	1,71	35,4	396,4	6.595	11,15	396,4			
Agents maritimes et expéditeurs	6.547	592	6.928	11,0	0,6	11,7	311,8	18,2	330,0	320	0,61	11,4	44,9	777	1,30	44,9			
Manutention	14.367	293	14.560	20,4	0,3	20,7	697,4	9,9	707,2	508	0,92	20,0	346,0	5.722	9,69	346,0			
Armateurs	677	85	718	1,2	0,1	1,3	41,1	2,2	43,2	22	0,03	0,5	5,5	96	0,16	5,5			
Construction et réparation navales	759	34	777	1,1	0,0	1,2	28,1	0,6	28,7	63	0,12	2,4	0,0	0	0,00	0,0			
Aménagements portuaires et dragage	1.212	29	1.231	2,3	0,0	2,3	69,2	0,8	69,9	11	0,02	0,4	0,0	0	0,00	0,0			
Pêche	594	70	646	0,9	0,1	1,0	27,0	3,0	30,0	10	0,02	0,7	0,0	0	0,00	0,0			
Commerce portuaire	131	19	140	0,2	0,0	0,2	5,5	0,3	5,8	1	0,00	0,0	0,0	0	0,00	0,0			
CLUSTER NON MARITIME	67.354	4.541	70.214	103,3	4,5	107,8	3.788,4	152,6	3.941,0	1.835	3,39	77,9	36,9	617	1,04	36,9			
COMMERCE	5.649	765	6.083	9,0	0,7	9,7	267,0	17,7	284,7	250	0,47	10,3	5,7	70	0,12	5,7			
INDUSTRIE	52.125	2.580	53.876	78,7	2,7	81,4	3.093,0	106,2	3.199,2	1.289	2,37	56,3	15,6	260	0,43	15,6			
Industrie de l'énergie	2.350	120	2.444	3,2	0,1	3,3	191,4	6,1	197,5	20	0,04	0,8	0,0	0	0,00	0,0			
Industrie du pétrole	2.696	205	2.843	4,8	0,3	5,1	242,4	14,6	257,1	50	0,09	2,1	0,1	1	0,00	0,1			
Industrie de la chimie	14.197	802	14.735	22,2	0,9	23,1	1.028,1	38,8	1.066,9	264	0,48	13,2	0,3	3	0,01	0,3			
Industrie de l'automobile	14.034	730	14.510	20,1	0,7	20,7	671,8	23,0	694,8	421	0,77	18,8	6,9	131	0,19	6,9			
Industrie des équipements électroniques	1.322	114	1.423	2,0	0,2	2,2	67,8	5,7	73,5	75	0,14	3,2	0,0	0	0,00	0,0			
Industrie de la métallurgie	10.280	266	10.454	15,4	0,3	15,7	572,4	9,2	581,6	188	0,34	7,6	6,4	101	0,19	6,4			
Industrie de la construction	4.116	104	4.179	6,2	0,1	6,4	180,8	2,8	183,6	67	0,12	2,9	0,2	4	0,01	0,2			
Industrie de l'alimentation	1.393	161	1.498	2,1	0,2	2,2	59,7	3,7	63,5	146	0,29	5,4	0,7	11	0,02	0,7			
Autres industries	1.739	78	1.791	2,7	0,1	2,8	78,6	2,2	80,8	57	0,10	2,2	0,9	10	0,02	0,9			
TRANSPORTS	5.116	301	5.331	8,3	0,4	8,7	207,6	9,8	217,4	122	0,22	4,3	8,2	160	0,28	8,2			
Transport routier	2.594	88	2.649	4,7	0,1	4,7	107,0	2,1	109,1	105	0,19	3,8	8,2	159	0,28	8,2			
Autres transports terrestres	2.523	213	2.682	3,7	0,3	3,9	100,5	7,7	108,2	17	0,03	0,5	0,0	1	0,00	0,0			
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	4.464	896	4.925	7,2	0,8	8,0	220,8	19,0	239,8	175	0,33	6,9	7,4	127	0,22	7,4			
Autres services	4.464	896	4.925	7,2	0,8	8,0	220,8	19,0	239,8	175	0,33	6,9	7,4	127	0,22	7,4			
TOTAL	91.641	5.664	95.213	140,5	5,7	146,2	4.968,5	187,5	5.156,0	2.769	5,11	113,3	433,3	7.212	12,19	433,3			

Source: BNB.

TABLEAU 57 (SUITE) BILAN SOCIAL EN 2001

Secteurs	NOMBRE DE SALARIES A LA DATE DE CLOTURE										FORMATIONS			
	Nombre			Hommes			Femmes			Nombre			Hommes	
	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	employés	ouvriers	nombre	heures (1)	coût (2)
CLUSTER MARITIME	1051	1052	1053	1201	1202	1203	1211	1212	1213	1343	1323	5801	5802	5803
	24.454	1.160	25.197	20.213	328	20.406	4.241	832	4.791	10.111	14.458	3.745	0,11	3,6
Agents maritimes et expéditeurs	6.498	609	6.891	3.867	104	3.921	2.631	505	2.970	6.043	665	755	0,02	0,7
Manutention	14.599	293	14.792	13.363	94	13.421	1.236	199	1.370	2.916	11.467	2.101	0,06	2,2
Armateurs	674	81	714	535	23	542	139	58	172	500	196	151	0,00	0,2
Construction et réparation navales	766	34	783	733	15	740	33	19	43	125	653	88	0,00	0,1
Aménagements portuaires et dragage	1.231	31	1.252	1.158	12	1.166	73	19	86	397	844	646	0,02	0,5
Pêche	556	95	627	462	73	517	94	22	109	45	581	1	0,00	0,0
Commerce portuaire	130	17	139	95	7	98	35	10	41	85	52	3	0,00	0,0
CLUSTER NON MARITIME	66.996	4.465	69.807	56.975	1.684	60.046	8.021	2.781	9.761	25.498	41.102	37.302	1,64	77,3
COMMERCE	5.781	787	6.216	4.502	218	4.606	1.279	569	1.610	3.346	2.673	1.564	0,06	2,0
INDUSTRIE	51.632	2.448	53.311	46.532	1.053	47.258	5.100	1.395	6.053	17.375	33.165	32.104	1,40	68,9
Industrie de l'énergie	2.260	109	2.343	1.968	21	1.985	292	88	358	1.889	63	1.300	0,04	2,5
Industrie du pétrole	2.688	210	2.839	2.356	128	2.446	332	82	393	2.213	500	2.017	0,14	9,7
Industrie de la chimie	14.303	803	14.847	13.027	364	13.270	1.276	438	1.577	6.924	7.043	10.270	0,40	25,1
Industrie de l'automobile	13.890	604	14.302	12.574	364	12.838	1.316	240	1.464	1.539	11.801	11.574	0,42	14,9
Industrie des équipements électroniques	1.198	119	1.303	986	16	999	212	103	304	443	850	460	0,02	0,8
Industrie de la métallurgie	10.067	271	10.242	9.253	79	9.303	814	191	939	2.622	7.350	4.344	0,30	13,7
Industrie de la construction	4.134	102	4.196	3.910	37	3.931	224	65	266	904	3.219	793	0,03	0,9
Industrie de l'alimentation	1.353	156	1.451	1.031	26	1.048	322	130	403	374	1.045	519	0,01	0,4
Autres industries	1.739	74	1.787	1.427	18	1.438	312	56	348	468	1.294	827	0,04	0,9
TRANSPORTS	5.111	311	5.333	4.619	180	4.748	492	132	585	1.693	3.583	2.206	0,14	4,6
Transport routier	2.571	90	2.627	2.289	28	2.305	281	63	323	609	1.998	503	0,01	0,2
Autres transports terrestres	2.540	221	2.706	2.329	152	2.443	211	69	262	1.084	1.585	1.703	0,12	4,4
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	4.472	919	4.947	3.322	233	3.434	1.150	686	1.513	3.083	1.680	1.428	0,04	1,8
Autres services	4.472	919	4.947	3.322	233	3.434	1.150	686	1.513	3.083	1.680	1.428	0,04	1,8
TOTAL	91.450	5.626	95.003	79.188	2.012	80.451	12.262	3.614	14.552	35.609	55.559	41.047	1,74	80,9

Source: BNB.

TABLEAU 57 (SUITE) BILAN SOCIAL EN 2001

Secteurs	FORMATIONS				ENTREES								SORTIES			
	Femmes		Nombre (en ETP)	Durée indéterminée	Hommes				Femmes				Nombre (en ETP)	Durée indéterminée		
	nombre	heures (1)			coût (2)	primaire	secondaire	supérieur	universitaire	primaire	secondaire	supérieur			universitaire	
	5811	5812	5813	2053	2103	2203	2213	2223	2233	2303	2313	2323	2333	3053	3103	
CLUSTER MARITIME	1.148	0,03	1,0	7.596	4.821	1.473	1.853	571	168	141	838	384	48	6.721	4.051	
Agents maritimes et expéditeurs	520	0,02	0,5	2.405	1.775	56	761	285	48	26	519	303	27	2.015	1.439	
Manutention	517	0,01	0,4	2.789	2.340	1.282	711	137	50	106	265	66	17	2.522	2.044	
Armateurs	49	0,00	0,0	362	145	9	77	29	18	6	42	10	1	301	79	
Construction et réparation navales	5	0,00	0,0	168	26	0	28	1	1	1	3	0	0	132	18	
Aménagements portuaires et dragage	54	0,00	0,0	504	439	43	265	116	49	0	7	3	4	445	388	
Pêche	0	0,00	0,0	1.290	84	82	7	0	1	2	3	0	0	1.237	78	
Commerce portuaire	4	0,00	0,0	78	12	0	4	4	2	0	0	2	0	69	5	
CLUSTER NON MARITIME	5.340	0,21	9,6	13.518	7.785	1.154	5.440	1.273	620	258	1.383	656	279	12.468	7.121	
COMMERCE	545	0,02	0,6	2.337	1.110	107	688	197	73	39	304	96	53	1.891	788	
INDUSTRIE	4.153	0,17	8,0	7.899	4.510	813	3.668	763	386	160	740	383	164	8.026	4.780	
Industrie de l'énergie	241	0,01	0,3	187	36	0	60	18	22	0	49	28	10	405	230	
Industrie du pétrole	239	0,02	1,1	292	199	0	76	85	47	0	14	51	19	297	231	
Industrie de la chimie	1.180	0,04	2,8	2.371	1.502	70	1.214	355	204	10	254	162	89	1.921	1.150	
Industrie de l'automobile	1.481	0,05	2,0	1.464	754	187	756	130	25	69	131	53	17	1.688	745	
Industrie des équipements électroniques	107	0,01	0,2	208	144	28	91	22	7	8	15	4	2	425	391	
Industrie de la métallurgie	575	0,04	1,2	1.256	655	107	667	61	49	36	99	31	19	1.239	820	
Industrie de la construction	63	0,00	0,2	1.422	950	306	583	63	17	3	31	28	3	1.370	914	
Industrie de l'alimentation	86	0,00	0,1	403	142	66	132	19	6	19	119	9	4	386	162	
Autres industries	183	0,01	0,2	296	129	49	89	11	11	15	28	17	2	294	137	
TRANSPORTS	233	0,01	0,5	1.428	865	185	497	48	8	51	91	48	2	1.289	746	
Transport routier	86	0,00	0,0	1.056	616	146	352	33	2	7	42	38	0	1.017	592	
Autres transports terrestres	146	0,01	0,5	372	249	39	145	15	6	44	49	10	2	271	154	
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	410	0,01	0,5	1.854	1.300	50	588	264	153	8	248	129	60	1.263	807	
Autres services	410	0,01	0,5	1.854	1.300	50	588	264	153	8	248	129	60	1.263	807	
TOTAL	6.488	0,25	10,6	21.114	12.606	2.627	7.294	1.843	788	399	2.221	1.040	328	19.190	11.171	

Source: BNB.

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

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

TABLEAU 58

BILAN SOCIAL EN 2002

Secteurs	Nombre				Heures prestées (1)				Frais de personnel (2)				Intérimaires				Mise à disposition			
	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	total (en ETP)	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	total (en ETP)	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	total (en ETP)	nombre	heures prestées (1)	coût (2)	nombre	heures prestées (1)	coût (2)		
*	1001	1002	1003	1013	1011	1012	1013	1023	1021	1022	1023	1501	1511	1521	1502	1512	1522			
CLUSTER MARITIME	24.700	1.504	25.696	37,5	1,7	39,2	1.229,9	136,8	1.366,7	1,95	45,1	6.513	11,35	395,4						
Agents maritimes et expéditeurs	6.606	742	7.093	11,1	0,9	12,0	319,4	26,3	345,6	0,74	16,5	647	1,08	35,1						
Manutention	14.590	530	14.971	20,4	0,6	21,1	723,8	104,0	827,8	1,00	24,2	5.760	10,09	353,4						
Amateurs	694	91	737	1,2	0,1	1,3	43,1	2,4	45,5	0,05	0,8	106	0,18	6,9						
Construction et réparation navales	760	41	783	1,1	0,0	1,2	28,5	0,9	29,4	0,10	2,4	0	0,00	0,0						
Aménagements portuaires et dragage	1.283	41	1.311	2,4	0,0	2,4	79,4	1,9	81,3	0,02	0,4	0	0,00	0,0						
Pêche	624	34	643	0,9	0,0	1,0	29,3	0,8	30,0	0,04	0,7	0	0,00	0,0						
Commerce portuaire	143	24	158	0,2	0,0	0,3	6,4	0,6	7,0	0,00	0,0	0	0,00	0,0						
CLUSTER NON MARITIME	66.827	4.847	69.984	101,3	5,1	106,4	4.012,7	191,0	4.203,6	3,30	79,6	591	0,97	35,9						
COMMERCE	5.901	716	6.303	9,4	0,7	10,0	295,1	16,8	311,8	0,52	12,1	70	0,12	4,9						
INDUSTRIE	51.036	2.954	53.071	75,9	3,2	79,1	3.236,5	138,1	3.374,6	2,13	54,1	267	0,42	16,3						
Industrie de l'énergie	2.387	129	2.489	3,2	0,1	3,3	210,2	8,7	219,0	0,03	0,8	0	0,00	0,0						
Industrie du pétrole	3.034	219	3.193	5,3	0,3	5,6	366,2	18,3	384,5	0,07	2,4	2	0,00	0,3						
Industrie de la chimie	13.708	884	14.313	20,6	1,0	21,7	993,6	49,4	1.043,0	0,44	12,6	3	0,01	0,3						
Industrie de l'automobile	13.717	848	14.291	19,6	0,8	20,4	688,8	30,2	719,1	0,65	16,0	143	0,21	8,1						
Industrie des équipements électroniques	1.216	128	1.315	1,8	0,1	1,9	69,8	5,5	75,3	0,08	1,9	0	0,00	0,0						
Industrie de la métallurgie	9.853	321	10.070	14,9	0,3	15,3	586,3	13,5	599,9	0,26	6,4	94	0,17	6,1						
Industrie de la construction	3.938	137	4.026	5,8	0,2	5,9	175,9	4,7	180,6	0,16	4,2	0	0,00	0,0						
Industrie de l'alimentation	1.442	194	1.569	2,2	0,2	2,4	64,6	5,0	69,7	0,25	5,1	18	0,02	1,0						
Autres industries	1.741	93	1.804	2,6	0,1	2,7	81,1	2,6	83,7	0,18	4,7	5	0,01	0,4						
TRANSPORTS	5.201	340	5.448	8,4	0,4	8,8	223,6	12,2	235,8	0,23	4,5	138	0,23	7,9						
Transport routier	2.547	102	2.613	4,6	0,1	4,7	109,8	2,8	112,6	0,20	4,0	137	0,23	7,9						
Autres transports terrestres	2.654	239	2.836	3,8	0,3	4,2	113,7	9,4	123,1	0,02	0,5	1	0,00	0,0						
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	4.689	837	5.162	7,6	0,8	8,4	257,5	23,9	281,4	0,42	9,0	117	0,20	6,8						
Autres services	4.689	837	5.162	7,6	0,8	8,4	257,5	23,9	281,4	0,42	9,0	117	0,20	6,8						
TOTAL	91.528	6.351	95.680	138,8	6,8	145,6	5.242,6	327,8	5.570,4	5,25	124,7	7.103	12,32	431,4						

Source: BNB.

TABLEAU 58 (SUITE) BILAN SOCIAL EN 2002

Secteurs	NOMBRE DE SALARIES A LA DATE DE CLOTURE												FORMATIONS				
	Nombre				Hommes				Femmes				Nombre		Hommes		
	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	total	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	total	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	total	employés	ouvriers	nombre	heures (1)	coût (2)
	1051	1052	1053	1201	1202	1203	1211	1212	1213	1323	5801	5802	5803				
CLUSTER MARITIME	24.519	1.513	25.540	20.414	484	20.734	4.105	1.029	4.805	10.235	14.654	4.533	4.9				
Agents maritimes et expéditeurs	6.473	776	6.992	3.941	135	4.017	2.532	642	2.975	6.047	740	784	1,4				
Manutention	14.636	527	15.011	13.422	282	13.628	1.214	245	1.382	3.016	11.599	2.806	2,3				
Armateurs	671	64	709	536	12	542	135	52	168	487	206	176	0,2				
Construction et réparation navales	752	40	773	723	21	735	29	19	38	130	635	56	0,1				
Aménagements portuaires et dragage	1.354	45	1.385	1.281	14	1.291	74	31	95	447	929	707	1,0				
Pêche	482	36	504	401	13	407	81	23	97	30	471	0	0,0				
Commerce portuaire	151	25	166	111	7	114	40	18	51	78	74	4	0,0				
CLUSTER NON MARITIME	65.505	4.872	68.727	57.545	2.107	58.954	7.960	2.764	9.773	26.003	39.620	35.917	82,1				
COMMERCE	5.932	741	6.352	4.543	233	4.660	1.388	508	1.692	3.505	2.678	1.912	2,2				
INDUSTRIE	49.751	2.973	51.808	44.790	1.464	45.823	4.961	1.509	5.985	17.502	31.606	30.529	72,1				
Industrie de l'énergie	2.417	93	2.484	2.075	12	2.083	343	81	401	2.036	65	1.448	4,9				
Industrie du pétrole	3.040	226	3.205	2.622	138	2.724	417	88	481	2.620	510	2.390	10,3				
Industrie de la chimie	13.396	915	14.010	12.185	466	12.493	1.211	449	1.517	6.467	6.597	9.375	20,0				
Industrie de l'automobile	12.954	803	13.519	11.791	516	12.177	1.163	287	1.343	1.541	11.067	10.117	16,9				
Industrie des équipements électroniques	1.182	118	1.273	970	23	987	211	95	287	436	831	830	0,7				
Industrie de la métallurgie	9.712	369	9.969	8.921	167	9.042	792	201	927	2.642	7.116	4.030	15,1				
Industrie de la construction	3.889	150	3.986	3.675	69	3.721	213	81	265	879	3.032	921	1,3				
Industrie de l'alimentation	1.402	198	1.533	1.076	47	1.107	326	151	425	386	1.099	626	0,4				
Autres industries	1.758	101	1.827	1.473	26	1.489	285	75	339	496	1.289	792	2,6				
TRANSPORTS	5.170	343	5.422	4.703	198	4.849	467	145	573	1.673	3.707	2.080	6,1				
Transport routier	2.518	98	2.582	2.283	28	2.297	235	70	285	572	1.997	243	0,1				
Autres transports terrestres	2.652	245	2.840	2.420	170	2.552	232	75	288	1.101	1.711	1.837	6,0				
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	4.653	815	5.144	3.509	212	3.622	1.144	602	1.523	3.323	1.629	1.396	1,7				
Autres services	4.653	815	5.144	3.509	212	3.622	1.144	602	1.523	3.323	1.629	1.396	1,7				
TOTAL	90.024	6.384	94.266	77.959	2.591	79.688	12.065	3.794	14.578	36.238	54.274	40.450	87,1				

Source: BNB.

TABLEAU 58 (SUITE) BILAN SOCIAL EN 2002

Secteurs	FORMATIONS				ENTREES								SORTIES			
	Femmes		Durée indéterminée	coût (2)	Hommes				Femmes				Nombre (en ETP) indéterminée	Durée		
	nombre	heures (1)			primaire	secondaire	supérieur	universitaire	primaire	secondaire	supérieur	universitaire				
	5811	5812	5813	2053	2103	2203	2213	2223	2233	2303	2313	2323	2333	3053	3103	
CLUSTER MARITIME	1.162	0,03	0,8	5.990	3.873	333	2.387	543	208	58	630	254	56	6.062	4.033	
Agents maritimes et expéditeurs	570	0,01	0,4	1.865	1.300	122	473	256	49	33	378	190	31	1.837	1.315	
Manutention	476	0,01	0,3	2.310	1.904	105	1.609	111	71	22	219	52	19	2.497	2.131	
Armateurs	58	0,00	0,1	310	97	12	61	19	12	1	16	9	5	316	90	
Construction et réparation navales	3	0,00	0,0	142	33	1	34	3	5	1	1	0	0	147	44	
Aménagements portuaires et dragage	52	0,00	0,1	507	487	58	199	152	70	2	12	3	1	364	353	
Pêche	0	0,00	0,0	769	45	35	4	0	2	0	4	0	0	843	97	
Commerce portuaire	3	0,00	0,0	86	7	0	7	1	0	0	0	0	0	59	4	
CLUSTER NON MARITIME	5.522	0,18	9,3	10.702	5.481	1.207	3.907	878	583	305	1.150	527	197	12.258	7.138	
COMMERCE	766	0,01	0,8	2.111	939	105	630	151	72	47	302	85	27	1.845	761	
INDUSTRIE	4.125	0,14	7,6	5.889	2.715	747	2.463	473	402	134	618	312	113	7.760	4.602	
Industrie de l'énergie	308	0,01	0,8	308	86	0	97	43	18	0	66	77	7	366	127	
Industrie du pétrole	331	0,02	1,2	393	289	2	51	76	166	0	9	58	30	349	294	
Industrie de la chimie	1.028	0,03	2,1	1.269	522	99	586	142	96	11	177	104	41	1.864	1.210	
Industrie de l'automobile	1.242	0,04	2,1	1.286	444	334	560	48	40	90	83	18	8	2.123	1.131	
Industrie des équipements électroniques	223	0,00	0,1	126	88	0	66	17	9	0	15	4	4	224	187	
Industrie de la métallurgie	658	0,03	1,0	875	440	73	425	66	33	6	112	17	10	1.132	716	
Industrie de la construction	82	0,00	0,1	981	642	195	420	49	11	4	14	22	3	1.063	682	
Industrie de l'alimentation	115	0,00	0,1	317	90	18	127	6	5	19	107	4	1	334	114	
Autres industries	138	0,01	0,2	334	114	25	132	27	25	5	36	7	8	306	140	
TRANSPORTS	192	0,01	0,5	1.230	760	245	420	40	7	53	75	19	6	1.222	778	
Transport routier	42	0,00	0,0	954	581	211	325	28	3	7	38	10	1	970	622	
Autres transports terrestres	150	0,01	0,4	276	179	34	95	12	4	46	37	8	5	252	156	
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	438	0,01	0,5	1.472	1.067	109	394	215	102	71	156	112	52	1.431	997	
Autres services	438	0,01	0,5	1.472	1.067	109	394	215	102	71	156	112	52	1.431	997	
TOTAL	6.684	0,21	10,2	16.692	9.354	1.540	6.294	1.421	792	363	1.780	781	253	18.320	11.171	

Source: BNB.

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

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

TABLEAU 59

BILAN SOCIAL EN 2003

Secteurs	NOMBRE MOYEN DE SALARIÉS																			
	Nombre				Heures prestées (1)				Frais de personnel (2)				Intérimaires				Mis à disposition			
	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	total (en ETP)	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	total (en ETP)	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	total (en ETP)	nombre	heures prestées (1)	coût (2)	nombre	heures prestées (1)	coût (2)		
	1001	1002	1003	1011	1012	1013	1021	1022	1023	1501	1511	1521	1502	1512	1522					
CLUSTER MARITIME	24.978	1.737	26.157	37,8	2,0	39,8	1.348,9	66,6	1.415,4	893	1,68	37,1	6.893	11,65	432,1					
Agents maritimes et expéditeurs	6.778	893	7.377	11,2	1,0	12,2	336,1	28,5	364,6	310	0,60	12,9	737	1,25	41,6					
Manutention	14.600	602	15.031	20,5	0,8	21,3	819,5	30,9	850,4	473	0,87	19,3	5.948	10,06	378,1					
Armateurs	691	74	735	1,2	0,1	1,3	44,2	2,8	47,0	12	0,02	0,6	208	0,35	12,4					
Construction et réparation navales	725	56	756	1,1	0,0	1,1	28,8	1,2	30,0	61	0,11	2,7	0	0,00	0,0					
Aménagements portuaires et dragage	1.386	48	1.420	2,7	0,1	2,7	83,4	1,8	85,2	10	0,02	0,5	0	0,00	0,0					
Pêche	635	36	659	0,9	0,0	1,0	29,9	0,7	30,6	25	0,05	1,0	0	0,00	0,0					
Commerce portuaire	162	29	180	0,2	0,0	0,3	6,9	0,7	7,6	2	0,00	0,1	0	0,00	0,0					
CLUSTER NON MARITIME	64.746	5.821	68.660	100,0	6,0	106,1	4.021,0	223,2	4.244,3	2.098	3,94	97,7	680	1,11	41,5					
COMMERCE	5.878	879	6.427	9,4	0,9	10,2	303,8	24,5	328,2	324	0,60	13,7	115	0,18	6,6					
INDUSTRIE	48.846	3.523	51.325	74,5	3,8	78,3	3.214,1	158,5	3.372,5	1.492	2,80	72,3	320	0,52	20,2					
Industrie de l'énergie	2.274	110	2.364	3,0	0,1	3,1	196,0	6,8	202,8	25	0,04	0,9	0	0,00	0,0					
Industrie du pétrole	2.982	254	3.165	5,0	0,3	5,3	368,7	19,7	388,4	44	0,08	2,1	2	0,00	0,3					
Industrie de la chimie	13.022	1.026	13.729	19,8	1,1	20,9	996,1	54,3	1.050,4	212	0,40	12,0	3	0,01	0,4					
Industrie de l'automobile	13.048	1.009	13.762	20,5	1,1	21,6	672,4	36,6	709,0	613	1,16	30,5	194	0,31	11,8					
Industrie des équipements électroniques	1.124	131	1.224	1,7	0,1	1,8	61,6	5,2	66,8	65	0,13	3,2	0	0,00	0,0					
Industrie de la métallurgie	9.441	487	9.785	14,2	0,5	14,7	591,6	20,5	612,1	188	0,36	8,7	101	0,18	6,6					
Industrie de la construction	3.857	165	3.970	5,7	0,2	5,9	178,9	5,5	184,4	82	0,15	4,0	0	0,00	0,0					
Industrie de l'alimentation	1.394	226	1.542	2,2	0,2	2,4	64,6	6,3	70,9	166	0,29	6,2	15	0,02	0,8					
Autres industries	1.705	116	1.786	2,5	0,1	2,7	84,2	3,6	87,8	99	0,18	4,6	4	0,01	0,3					
TRANSPORTS	5.208	375	5.482	8,2	0,4	8,6	228,5	12,6	241,1	109	0,21	4,3	134	0,22	8,0					
Transport routier	2.547	100	2.612	4,4	0,1	4,5	111,2	2,7	113,9	86	0,17	3,5	133	0,22	8,0					
Autres transports terrestres	2.660	274	2.870	3,8	0,3	4,2	117,3	9,9	127,2	23	0,04	0,8	1	0,00	0,1					
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	4.815	1.043	5.425	8,0	1,0	8,9	274,7	27,6	302,4	173	0,33	7,4	111	0,19	6,7					
Autres services	4.815	1.043	5.425	8,0	1,0	8,9	274,7	27,6	302,4	173	0,33	7,4	111	0,19	6,7					
TOTAL	89.725	7.558	94.817	137,9	8,1	145,9	5.369,9	289,8	5.659,7	2.990	5,61	134,7	7.573	12,77	473,6					

Source: BNB.

TABLEAU 59 (SUITE) BILAN SOCIAL EN 2003

Secteurs	NOMBRE DE SALARIES A LA DATE DE CLOTURE										FORMATIONS			
	Nombre			Hommes			Femmes			Nombre			Hommes	
	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	employés	ouvriers	nombre	heures (1)	coût (2)
	1051	1052	1053	1201	1202	1203	1211	1212	1213	1343	1323	5801	5802	5803
CLUSTER MARITIME	25.064	1.746	26.262	20.818	583	21.208	4.246	1.163	5.054	10.514	15.056	4.067	0,14	5,0
Agents maritimes et expéditeurs	6.695	912	7.315	4.087	166	4.185	2.609	746	3.130	6.257	857	978	0,01	0,5
Manutention	14.907	608	15.346	13.652	332	13.895	1.255	275	1.451	3.024	11.887	2.077	0,09	3,1
Armateurs	653	60	693	508	12	515	145	48	178	483	193	160	0,00	0,2
Construction et réparation navales	712	59	745	682	40	705	30	19	40	138	598	68	0,00	0,2
Aménagements portuaires et dragage	1.393	48	1.426	1.320	18	1.332	72	30	94	464	951	774	0,03	1,0
Pêche	539	28	553	449	6	452	90	22	102	38	497	2	0,00	0,0
Commerce portuaire	165	30	184	120	8	125	45	22	59	110	73	8	0,00	0,0
CLUSTER NON MARITIME	63.817	5.733	67.729	56.136	2.667	57.981	7.681	3.066	9.748	25.805	38.877	35.523	1,86	100,1
COMMERCE	5.801	909	6.371	4.516	293	4.686	1.285	616	1.685	3.569	2.652	1.603	0,04	1,8
INDUSTRIE	48.113	3.496	50.572	43.347	1.895	44.701	4.765	1.601	5.872	16.905	31.018	30.201	1,66	91,5
Industrie de l'énergie	2.254	113	2.348	1.898	27	1.922	356	87	426	1.860	79	1.342	0,06	5,4
Industrie du pétrole	2.957	250	3.138	2.563	158	2.677	394	92	462	2.568	502	2.271	0,12	8,2
Industrie de la chimie	12.616	988	13.289	11.528	535	11.886	1.088	453	1.403	6.222	6.115	9.848	0,30	19,8
Industrie de l'automobile	13.017	1.052	13.764	11.780	721	12.310	1.237	331	1.454	1.509	11.415	9.685	0,70	38,9
Industrie des équipements électroniques	1.104	130	1.203	912	30	935	192	100	268	419	776	483	0,01	0,4
Industrie de la métallurgie	9.343	446	9.660	8.612	237	8.788	731	209	871	2.584	6.872	4.428	0,38	15,6
Industrie de la construction	3.818	169	3.935	3.618	83	3.676	200	86	259	893	2.975	819	0,02	0,8
Industrie de l'alimentation	1.352	229	1.501	1.047	63	1.089	305	166	412	390	1.058	515	0,01	0,4
Autres industries	1.652	119	1.735	1.389	41	1.417	263	78	318	460	1.226	812	0,06	2,1
TRANSPORTS	5.109	397	5.403	4.619	245	4.802	490	153	601	1.775	3.566	2.249	0,12	5,0
Transport routier	2.510	104	2.577	2.261	37	2.281	249	68	296	596	1.952	375	0,00	0,1
Autres transports terrestres	2.599	293	2.826	2.358	208	2.521	241	85	304	1.179	1.614	1.874	0,11	4,9
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	4.794	930	5.383	3.654	234	3.792	1.140	696	1.591	3.556	1.641	1.470	0,04	1,7
Autres services	4.794	930	5.383	3.654	234	3.792	1.140	696	1.591	3.556	1.641	1.470	0,04	1,7
TOTAL	88.880	7.478	93.991	76.953	3.249	79.189	11.927	4.229	14.802	36.319	53.933	39.590	2,00	105,1

Source: BNB.

TABLEAU 59 (SUITE) BILAN SOCIAL EN 2003

Secteurs	FORMATIONS				ENTREES						SORTIES				
	Femmes		Nombre (en ETP)	Durée	Hommes			Femmes			Nombre (en ETP)	Durée			
	heures (1)	coût (2)			primaire	secondaire	supérieur	universitaire	primaire	secondaire			supérieur	universitaire	
	nombre	5812	5813	2053	2103	2203	2213	2223	2233	2303	2313	2323	2333	3053	3103
CLUSTER MARITIME	1.362	0,03	1,1	7.686	4.725	860	3.080	589	188	120	800	269	73	6.891	3.996
Agents maritimes et expéditeurs	756	0,01	0,4	2.182	1.565	191	561	250	59	61	482	188	53	1.782	1.217
Manutention	495	0,02	0,5	3.555	2.533	589	2.232	174	63	33	278	57	14	3.172	2.185
Armateurs	54	0,00	0,1	375	126	14	73	10	19	3	19	16	2	399	137
Construction et réparation navales	2	0,00	0,0	134	32	0	36	3	2	2	3	2	0	153	41
Aménagements portuaires et dragage	48	0,00	0,1	450	426	66	164	151	45	0	9	4	4	407	384
Pêche	0	0,00	0,0	913	40	0	14	0	0	21	9	0	0	900	28
Commerce portuaire	7	0,00	0,0	76	4	0	0	2	1	0	0	2	0	78	4
CLUSTER NON MARITIME	5.410	0,24	14,0	12.061	6.183	1.837	3.456	951	531	421	921	474	213	13.472	7.743
COMMERCE	691	0,01	0,6	2.812	775	127	436	139	64	50	192	68	27	2.741	730
INDUSTRIE	4.132	0,21	12,6	6.336	3.739	1.425	2.246	500	344	227	556	275	127	8.088	5.559
Industrie de l'énergie	356	0,01	1,0	260	77	0	38	40	63	0	33	55	31	1.133	930
Industrie du pétrole	261	0,04	3,0	301	205	4	53	76	104	0	7	38	21	356	300
Industrie de la chimie	1.086	0,03	2,2	1.257	506	92	554	185	94	20	155	92	40	1.899	1.175
Industrie de l'automobile	1.323	0,08	5,0	2.119	1.763	904	687	66	29	182	101	37	18	1.806	1.465
Industrie des équipements électroniques	126	0,00	0,1	82	66	3	44	11	3	1	7	3	2	144	118
Industrie de la métallurgie	620	0,03	0,7	772	353	98	341	56	29	2	96	20	7	1.051	667
Industrie de la construction	91	0,00	0,1	967	577	280	304	42	6	3	14	12	3	1.022	644
Industrie de l'alimentation	103	0,00	0,1	311	99	9	115	7	9	10	117	7	1	329	81
Autres industries	167	0,01	0,4	266	93	34	109	17	7	9	26	12	4	348	178
TRANSPORTS	191	0,01	0,3	1.061	647	186	426	34	7	13	66	14	5	1.088	708
Transport routier	68	0,00	0,0	889	535	167	383	20	4	7	28	11	0	876	546
Autres transports terrestres	123	0,01	0,3	172	112	19	43	13	3	5	38	2	5	212	163
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	395	0,01	0,4	1.852	1.022	99	347	278	116	131	107	117	54	1.556	746
Autres services	395	0,01	0,4	1.852	1.022	99	347	278	116	131	107	117	54	1.556	746
TOTAL	6.772	0,28	15,0	19.747	10.908	2.696	6.536	1.541	720	541	1.720	742	286	20.363	11.739

Source: BNB.

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

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

ANNEXE 8: TRAFIC MARITIME DANS LES PORTS EN 2003: DÉTAIL

TABLEAU 60 TRANSBORDEMENT AU PORT D'ANVERS

Catégories de marchandises	Déchargements	Chargements	Total	Part dans le
				transbordement
	(en milliers de tonnes)			(en p.c.)
Marchandises diverses	33.896	47.940	81.835	57,3
Fer et acier	2.496	6.870	9.366	6,6
Métaux non-ferreux	411	66	478	0,3
Engrais, produits chimiques	64	210	273	0,2
Bois	433	110	542	0,4
Cellulose, pâte à papier	2.574	314	2.888	2,0
Fruits	1.499	7	1.506	1,1
Céréales	4	14	18	0,0
Matériel roulant	678	1.493	2.171	1,5
Farine	0	375	375	0,3
Sucre	1	534	536	0,4
Conteneurs	25.042	36.308	61.350	42,9
Autres	694	1.639	2.333	1,6
Marchandises en vrac	43.701	17.339	61.039	42,7
Pétrole brut	6.874	0	6.874	4,8
Dérivés du pétrole	13.140	8.062	21.202	14,8
Produits chimiques	4.292	2.286	6.578	4,6
Minerais	6.261	616	6.877	4,8
Charbon	7.290	396	7.685	5,4
Céréales	710	550	1.261	0,9
Engrais	1.761	3.343	5.105	3,6
Sable et gravier	903	442	1.344	0,9
Autres	2.469	1.644	4.113	2,9
TOTAL	77.596	65.278	142.875	100,0

Source: Havenbedrijf Antwerpen.

TABLEAU 61 TRANSBORDEMENT AU PORT DE GAND

Catégories de marchandises	Déchargements	Chargements (en milliers de tonnes)	Total	Importance relative (en p.c.)
Produits agricoles	987	205	1.192	5,1
Produits alimentaires et aliments pour le bétail.....	3.817	567	4.384	18,6
Combustibles minéraux solides	3.447	165	3.611	15,3
Pétrole et dérivés.....	2.032	455	2.486	10,6
Minerais et résidus métalliques	4.714	683	5.397	22,9
Produits métallurgiques	583	992	1.575	6,7
Minéraux bruts et matériaux de construction	906	227	1.133	4,8
Engrais.....	909	263	1.172	5,0
Produits chimiques	556	150	706	3,0
Autres marchandises	982	907	1.890	8,0
TOTAL	18.932	4.613	23.546	100,0

Source: Havenbedrijf Gent GAB.

TABLEAU 62 TRANSBORDEMENT AU PORT D'OSTENDE

Catégories de marchandises	Déchargements	Chargements (en milliers de tonnes)	Total	Importance relative (en p.c.)
Marchandises diverses conventionnelles et vrac...	1.537	3	1.540	21,3
Chrome ferreux.....	38	0	38	0,5
Gasoil.....	39	0	39	0,5
Gravier et sable	1.303	0	1.303	18,0
Bois.....	11	0	11	0,2
Matériaux de terrassement..	5	0	5	0,1
Oxyde de magnésium.....	7	0	7	0,1
Microsilice	4	0	4	0,1
Fumier.....	2	2	4	0,1
Orthoxylène	4	0	4	0,1
Sépiolite	82	0	82	1,1
Machines à silo Jetfoil.....	0	1	1	0,0
Charbon	25	0	25	0,3
Aliments pour le bétail	1	0	1	0,0
Verre	16	0	16	0,2
Conteneurs	46	26	72	1,0
Roll-on / Roll-off	2.117	3.490	5.607	77,7
TOTAL	3.700	3.519	7.219	100,0

Source: AG Haven Oostende et la Vlaamse Havencommissie.

TABLEAU 63 TRANSBORDEMENT AU PORT DE ZEEBRUGGE

Catégories de marchandises	Déchargements	Chargements (en milliers de tonnes)	Total	Importance relative (en p.c.)
Produits agricoles	292	11	303	1,0
Produits alimentaires et aliments pour le bétail.....	200	60	261	0,9
Combustibles minéraux solides	69	0	69	0,2
Pétrole et dérivés.....	2.900	17	2.917	9,5
Minerais et pyrites de fer	7	0	7	0,0
Fer, acier et métaux non-ferreux	0	12	13	0,0
Minéraux bruts et matériaux de construction	1.482	10	1.492	4,9
Produits chimiques	243	3	246	0,8
Autres marchandises	10.784	14.479	25.264	82,6
TOTAL	15.978	14.592	30.570	100,0

Source: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen.

ANNEXE 9: GLOSSAIRE¹⁴²

Banane européenne: Zone idéale couvrant les grands centres de distribution en Europe. Cette "banane" s'étend du sud-est de l'Angleterre au nord-est de l'Espagne. Elle recouvre la quasi-totalité du Benelux, l'est de la France, l'ouest de l'Allemagne et le nord de l'Italie.

Capacité du terminal à conteneurs: Nombre de conteneurs pouvant être traités au terminal en un an. Les unités retenues sont les TEU - la plus fréquente -, les tonnes ou le nombre de conteneurs. La capacité dépend de facteurs techniques tels que la longueur du mur du quai, la profondeur du terrain et la durée de séjour des conteneurs au terminal.

Cargo: Navire destiné au transport de marchandises. En anglais, ce terme désigne les marchandises elles-mêmes, comme dans *general cargo*, synonyme de marchandises diverses.

Catégories de marchandises: Diverses ou en vrac. Les premières se partagent entre les marchandises conteneurisées, le *ro-ro* et les conventionnelles. Les secondes se répartissent entre les vracs liquides et solides.

Centre logistique¹⁴³: Centre qui prend en charge l'organisation des flux de biens et de services, de même que de l'information qui s'y rapporte. On distingue plusieurs niveaux d'intégration de la logistique, représentés par les lettres PL ("party logistics"), allant du moins intégré (1PL, "In-house logistics") au plus intégré (4PL, "Logistic service provider").

Conteneur: Contenant normalisé pour le transport des marchandises, renforcé, empilable et pouvant être transbordé horizontalement ou verticalement. Les dimensions des conteneurs sont standard: 20 ou 40 pieds de long sont les plus fréquentes. Selon l'Organisation Internationale de Normalisation (ISO), un conteneur de fret est un outil de transport dont la fonction première est de faciliter le transport de marchandises selon un ou plusieurs mode(s), sans (dé)chargements intermédiaires.

Darse: Bassin à l'abri des marées, dans un port.

Dead-weight tonnage ou tonnes dead-weight (dwt): Cargaison maximale autorisée d'un navire, exprimée en tonnes, marchandises, passagers et carburant inclus.

Gabarits: Les dimensions des navires ne cessent d'évoluer au gré des progrès techniques, et singulièrement depuis la fin des années cinquante dans le transport des produits pétroliers (fermeture du Canal de Suez). On est ainsi passé, pour les pétroliers, de *supertankers* de 100.000 dwt aux VLCC (*very large crude carrier*) de 300.000 dwt¹⁴⁴, lesquels correspondent à la limite européenne. À tirant d'eau égal, on est passé de 120.000 dwt en 1970 à une moyenne de 170.000 dwt en 2000 pour les unités *capsize*, et de 70.000 à 105.000 dwt pour les unités *Panamax*. Ces limites sont sans cesse repoussées et les principaux investissements publics dans les ports maritimes se concentrent sur des projets d'amélioration de leur accessibilité.

IOT (Input-Output Table) ou tableau des entrées et sorties: À partir des tableaux des ressources et emplois (cf. infra), il est possible de mettre les branches d'activité ou les produits en relation, en construisant le tableau des entrées et sorties. À la différence du SUT, l'IOT n'associe non pas des groupes de produits à des branches d'activité, mais soit des groupes de produits à des groupes de produits, soit des branches d'activité à des branches d'activité.

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

Plate-forme intermodale: Plate-forme intégrée logistiquement utilisant deux ou plusieurs modes de transport. Ceux-ci ont des caractéristiques communes au niveau de la manutention, permettant ainsi au fret (ou aux passagers)

¹⁴² Définitions du Petit Robert, de Martin Stopford (1997) *Maritime Economics*, du glossaire Eurostat des statistiques de transport et des Services fédéraux des affaires Scientifiques, Techniques et Culturelles (SSTC - ULG).

¹⁴³ Voir e-Chain Logistics, "Logistics and Supply Chain Management", octobre 2002, Bruxelles.

¹⁴⁴ Les VLCC correspondent à des pétroliers de 200 à 300.000 dwt. Il existe également les ULCC (*Ultra large crude carrier*), qui dépassent les 300.000 dwt. Les ports flamands ne se situent pas dans cette catégorie. De tels navires peuvent être reçus dans des ports tels que Rotterdam (tirant d'eau maximum: 24 m.), Singapour, etc.

d'être transféré(s) entre ces modes, grâce à cette plate-forme, durant le trajet entre le point d'origine et le point de destination. À noter que le transport intermodal ne peut pas être appliqué dans tous les cas, en raison notamment de facteurs spatiaux, temporels, de modèle de réseau, de nombre de nœuds et de liaisons, ainsi que des types et caractéristiques des convois et terminaux.

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

Port maritime: Abri naturel ou artificiel aménagé en bordure ou à proximité de la mer pour recevoir et protéger les navires, et installé de manière qu'ils puissent opérer leur chargement et leur déchargement. Par extension, port accessible aux navires de mer, au tonnage supérieur. La Commission européenne retient des critères objectifs pour la désignation des quelque 300 ports maritimes figurant dans les schémas du réseau trans-européen, comme leur ouverture aux sociétés commerciales, le volume de trafic et l'importance stratégique du port.

Range Hambourg - Le Havre: Ensemble de neuf ports maritimes nord-européens de taille importante qui desservent le même *hinterland*. Ce *range* (rangée en français) regroupe les neuf ports suivants, du nord au sud: Hambourg et Brême en Allemagne, Amsterdam et Rotterdam aux Pays-Bas, Anvers, Gand et Zeebrugge en Belgique et Dunkerque et Le Havre en France.

Ro-ro ou "Roll-on/roll-off": Transroulage en français. Manutention horizontale de marchandises à l'aide de matériel roulant en dedans et en dehors du navire. À comparer à *lo-lo (Lift-on/lift-off)*, manutention verticale. Une partie du transbordement en mode *ro-ro* est conteneurisée. Elle est reprise, dans le présent rapport, sous la catégorie *ro-ro*.

SUT (Supply and Use Table) ou tableau des ressources et emplois: Le tableau des ressources ventile les ressources de biens et services par produit et par origine (par branche, production intérieure et importations), tandis que le tableau des emplois détaille les emplois de biens et services par produit et par type (consommation intermédiaire, consommation finale, formation brute de capital et exportations). La dénomination "SUT" permet également de désigner de manière abrégée les branches reprises dans ces tableaux et qui correspondent aux codes NACE-Bel à 2 positions

Terminal: Partie du port comprenant un ou plusieurs poste(s) à quai destiné(s) à la manutention d'un type particulier de chargement. Exemples: terminal à conteneurs, terminal *ro-ro*, terminal fruitier, etc.

TEU ou "Twenty-foot Equivalent Unit": Unité mesurant la capacité d'un cargo ou d'un terminal à conteneurs, et utilisée pour les statistiques relatives au transbordement des conteneurs dans un port donné. Les conteneurs courts ont une longueur de 20 pieds. 1 TEU correspond donc au chargement d'un conteneur long de 20 pieds. On estime à 11 tonnes de cargaison environ la charge que représente en moyenne un TEU.

Tirant d'eau: Distance verticale, sur un navire, entre la ligne de flottaison et l'extrémité inférieure de la quille. On distingue en général deux niveaux de profondeur dans les ports maritimes: le type Panamax à 13,5 m et le type capesize à 18 m.

Trafic côtier (*short sea shipping* ou *SSS* en anglais): Navigation effectuée en-deçà des limites assignées aux voyages de long cours, à distance limitée des côtes. Pour les ports européens, il s'agit notamment du transport de marchandises par la mer entre deux ports situés en Europe ou des ports de pays ayant des frontières communes avec l'Europe.

Trafic maritime: Somme de tous les chargements et déchargements de marchandises qui ont eu lieu dans un port maritime pendant une période donnée. On classe généralement les ports maritimes à partir de ce critère.

Vrac liquide: marchandises liquides, principalement pétrole et produits dérivés.

Vrac solide: marchandises solides transportées pêle-mêle, comme les minerais, le charbon, les céréales, etc.

Bibliographie

Antwerp Port Authority (2004), *Annual Report 2003*, Anvers

Banque nationale de Belgique - BNB - (2005), *Rapport 2004 - Tome 1: Évolution économique et financière*, Bruxelles

BNB (2004), *Rapport 2003 - Tome 1: Évolution économique et financière*, Bruxelles

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

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

BNB, Service Centrale des bilans, Comptes annuels déposés à la Centrale des bilans, 1997 à 2003, Bruxelles

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

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

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

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

Buck Consultants International, ProgTrans, VDB & Via Donau (2004), "Prospects of Inland navigation within the enlarged Europe"

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

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

Conférence européenne des ministres des transports - CEMT (2001), *Évaluer les avantages des transports*, OCDE Paris

Conférence européenne des ministres des transports - CEMT (2003), *Cinquante ans de politique des transports: 1953 - 2003*, OCDE Paris

Conférence des Nations unies sur le Commerce et le Développement (2004), *Review of Maritime Transport 2004*, CNUCED / UNCTAD - Nations unies New York et Genève

Conseil National des Transports (2004), *Dossier n°6: Le transport maritime, un avenir pour l'Europe*, CNT Paris

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

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

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

Dienst voor de Scheepvaart (2004), "Trafiek 2003", Hasselt

Economic Commission for Europe (2001), "Terminologie en transports combinés", UN/ECE New York et Genève

European Sea Ports Organisation (2005), *Annual Report 2004*, Bruxelles

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

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

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

Huygelen P. et M. Horckmans (2003), "Dossier Waaslandhaven", Anvers

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

Lagneaux F. (2004), *Importance économique des ports maritimes flamands: rapport 2002*, BNB, Working Paper n°56 (Document series), Bruxelles

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

De Lloyd n.v. (2003 et 2004), "Annuaire 2003 - 2004 et 2004 - 2005 des ports d'Anvers, Gand, Ostende et Zeebrugge", Anvers

Le Lloyd, articles sélectionnés entre 2002 et 2004, Anvers

Lloyd Special Report (2000), *Flanders Distribution Center*, Anvers

Maatschappij voor het grond- en industrialisatiebeleid van het Linkerscheldeoevergebied (2004), *Jaarverslag 2003*, Anvers

Merckx J-P. et D. Neyts, Vlaamse Havencommissie (2004), *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2003*, SERV Bruxelles

Merckx J-P. et D. Neyts, Vlaamse Havencommissie (2004), *Jaarverslag 2003: Sociaal-Economisch Raad van Vlaanderen STV-Innovatie & Arbeid*, SERV Bruxelles

Ministère des communications et de l'infrastructure (2001), "Statistique des transports en Belgique", Bruxelles

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

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

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

Port Authority Zeebrugge (numéros de 2004), "Port of Zeebrugge News", Zeebrugge

Port Authority Zeebrugge (2004), *Annual Report 2003*, Zeebrugge

Port of Antwerp (numéros de 2004), "Antwerp PortNews", Anvers

Port d'Ostende (2005), *Jaarverslag 2004*, Ostende

Stopford M. (1997), *Maritime Economics*, Routledge London

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

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

NATIONAL BANK OF BELGIUM - WORKING PAPERS SERIES

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

28. "Structural modelling of investment and financial constraints: where do we stand?" by J.-B. Chatelain, Research series, May 2002.
29. "Financing and investment interdependencies in unquoted Belgian companies: the role of venture capital" by S. Manigart, K. Baeyens, I. Verschueren, Research series, May 2002.
30. "Development path and capital structure of Belgian biotechnology firms" by V. Bastin, A. Corhay, G. Hübner, P.-A. Michel, Research series, May 2002.
31. "Governance as a source of managerial discipline" by J. Franks, Research series, May 2002.
32. "Financing constraints, fixed capital and R&D investment decisions of Belgian firms" by M. Cincera, Research series, May 2002.
33. "Investment, R&D and liquidity constraints: a corporate governance approach to the Belgian evidence" by P. Van Cayseele, Research series, May 2002.
34. "On the Origins of the Franco-German EMU Controversies" by I. Maes, Research series, July 2002.
35. "An estimated dynamic stochastic general equilibrium model of the Euro Area", by F. Smets and R. Wouters, Research series, October 2002.
36. "The labour market and fiscal impact of labour tax reductions: The case of reduction of employers' social security contributions under a wage norm regime with automatic price indexing of wages", by K. Burggraeve and Ph. Du Caju, Research series, March 2003.
37. "Scope of asymmetries in the Euro Area", by S. Ide and Ph. Moës, Document series, March 2003.
38. "De autonijverheid in België: Het belang van het toeleveringsnetwerk rond de assemblage van personenauto's", by F. Coppens and G. van Gastel, Document series, June 2003.
39. "La consommation privée en Belgique", by B. Eugène, Ph. Jeanfils and B. Robert, Document series, June 2003.
40. "The process of European monetary integration: a comparison of the Belgian and Italian approaches", by I. Maes and L. Quaglia, Research series, August 2003.
41. "Stock market valuation in the United States", by P. Bisciari, A. Durré and A. Nyssens, Document series, November 2003.
42. "Modeling the Term Structure of Interest Rates: Where Do We Stand?", by K. Maes, Research series, February 2004.
43. "Interbank Exposures: An Empirical Examination of Systemic Risk in the Belgian Banking System", by H. Degryse and G. Nguyen, Research series, March 2004.
44. "How Frequently do Prices change? Evidence Based on the Micro Data Underlying the Belgian CPI", by L. Aucremanne and E. Dhyne, Research series, April 2004.
45. "Firm's investment decisions in reponse to demand and price uncertainty", by C. Fuss and Ph. Vermeulen, Research series, April 2004.
46. "SMEs and Bank Lending Relationships: the Impact of Mergers", by H. Degryse, N. Masschelein and J. Mitchell, Research series, May 2004.
47. "The Determinants of Pass-Through of Market Conditions to Bank Retail Interest Rates in Belgium", by F. De Graeve, O. De Jonghe and R. Vander Vennet, Research series, May 2004.
48. "Sectoral vs. country diversification benefits and downside risk", by M. Emiris, Research series, May 2004.
49. "How does liquidity react to stress periods in a limit order market?", by H. Beltran, A. Durré and P. Giot, Research series, May 2004.
50. "Financial consolidation and liquidity: prudential regulation and/or competition policy?", by P. Van Cayseele, Research series, May 2004.
51. "Basel II and Operational Risk: Implications for risk measurement and management in the financial sector", by A. Chapelle, Y. Crama, G. Hübner and J.-P. Peters, Research series, May 2004.
52. "The Efficiency and Stability of Banks and Markets", by F. Allen, Research series, May 2004.

53. "Does Financial Liberalization Spur Growth?" by G. Bekaert, C. R. Harvey and C. Lundblad, Research series, May 2004.
54. "Regulating Financial Conglomerates", by X. Freixas, G. Lóránth, A.D. Morrison and H.S. Shin, Research series, May 2004.
55. "Liquidity and Financial Market Stability", by Maureen O'Hara, Research series, May 2004.
56. "Importance économique des ports maritimes flamands: rapport 2002", by F. Lagneaux, Document series, June 2004.
57. "Determinants of Euro Term Structure of Credit Spreads", by A. Van Landschoot, Research series, July 2004.
58. "Macroeconomic and Monetary Policy-Making at the European Commission, from the Rome Treaties to the Hague Summit", by I. Maes, Research series, July 2004.
59. "Liberalisation of Network Industries: Is Electricity an Exception to the Rule?", by F. Coppens and D. Vivet, Document series, September 2004.
60. "Forecasting with a Bayesian DSGE Model: an application to the euro area", by F. Smets and R. Wouters, Research series, September 2004.
61. "Comparing shocks and frictions in US and Euro Area business cycles: a Bayesian dsge approach", by F. Smets and R. Wouters, Research series, October 2004.
62. "Voting on pensions: a survey", by G. de Walque, Research series, October 2004.
63. "Asymmetric growth and inflation developments in the acceding countries: a new assessment", by S. Ide and Ph. Moës, Research series, November 2004.
64. "Importance économique du Port Autonome de Liège: rapport 2002", by F. Lagneaux, Document series, November 2004.
65. "Price-setting behaviour: what can be learned from an ad hoc survey ?", by L. Aucremanne and M. Druant, Research series, March 2005.
66. "Time-dependent versus State-dependent Pricing: A Panel Data Approach to the Determinants of Belgian Consumer Price Changes", by L. Aucremanne and E. Dhyne, Research Series, March 2005.
67. "Indirect effects: a formal definition and degrees of dependency as an alternative to technical coefficients", by F. Coppens, Research series, May 2005.
68. "Noname – A new quarterly model for Belgium", by Ph. Jeanfils and K. Burggraeve, Research series, May 2005.
69. "Importance économique des ports maritimes flamands: rapport 2003", by F. Lagneaux, Document series, May 2005.