



# Poids socio-économique des entreprises du cluster portuaire bruxellois

Mai 2016





Créé en 1995, l'Observatoire bruxellois de l'Emploi, un service d'Actiris, est cofinancé par le Fonds social européen. Actuellement, l'Observatoire s'inscrit comme mesure du programme opérationnel 2007-2013 Objectif « Compétitivité régionale et emploi » de la Région de Bruxelles-Capitale. Il a pour mission de suivre les évolutions de l'emploi et du chômage en Région de Bruxelles-Capitale. Il traite au travers d'analyses thématiques de questions relatives aux mutations et transformations que sont susceptibles de connaître les emplois, les métiers et les qualifications.

*Directrice – chef de service :*

Monica DE JONGE (nl) ☎ 02/505.77.42 ✉ mdejonge@actiris.be

*Responsable :*

Stéphane THYS (fr) ☎ 02/505.14.54 ✉ sthys@actiris.be

*Collaborateurs :*

Amandine BERTRAND (fr) ☎ 02/505.78.76 ✉ abertrand@actiris.be  
Mourad DE VILLERS (fr) ☎ 02/505.14.14 ✉ mdevillers@actiris.be  
Marie DOZIN (fr) ☎ 02/563.24.35 ✉ mdozin@actiris.be  
Jérôme FRANCOIS (fr) ☎ 02/505.77.21 ✉ jfrancois@actiris.be  
Sharon GECZYNSKI (fr) ☎ 02/800.42.66 ✉ sgeczynski@actiris.be  
Guillaume JACOMET (fr) ☎ 02/505.16.07 ✉ gjacomet@actiris.be  
Sophie LEMAHIEU (fr) ☎ 02/505.77.15 ✉ slemahieu@actiris.be  
The Man LAÏ (fr) ☎ 02/505.14.12 ✉ tlai@actiris.be  
Emmanuelle POTTIER (fr) ☎ 02/800.42.62 ✉ epottier@actiris.be  
Khadija SENHADJI (fr) ☎ 02/505.77.17 ✉ ksenhadji@actiris.be  
Bénédicte VAN EGEREN (fr) ☎ 02/505.15.35 ✉ bvanegeren@actiris.be  
Sandy VAN RECHEM (nl) ☎ 02/505.14.56 ✉ svanrechem@actiris.be

*Secrétariat :*

Xavier BERCKMANS (fr) ☎ 02/505.11.49 ✉ xberckmans@actiris.be  
Lisa VANDEN BERGE (nl) ☎ 02/505.14.72 ✉ lvandenberge@actiris.be

Rue Royale, 145 - 1000 Bruxelles

✉ etudes@actiris.be – site Observatoire [www.actiris.be](http://www.actiris.be)

Editeur responsable : Grégor CHAPELLE, Directeur général d'Actiris, Office régional bruxellois de l'Emploi

# TABLE DES MATIÈRES

---

<b>AVANT-PROPOS .....</b>	<b>6</b>
<b>VOLET 1 : IMPORTANCE SOCIO-ÉCONOMIQUE DU PORT DE BRUXELLES .....</b>	<b>7</b>
<b>Partie 1 : Méthodologie.....</b>	<b>8</b>
<b>Partie 2 : Entreprises portuaires et emploi .....</b>	<b>11</b>
1. Emploi direct.....	12
1.1 Emploi dans le port de Bruxelles .....	12
1.2 Emploi : comparaison avec les autres ports belges.....	13
2. Évolution de l'emploi direct.....	15
2.1 Évolution de l'emploi dans le port de Bruxelles.....	15
2.2 Évolution de l'emploi : comparaison avec les autres ports belges .....	16
3. Emploi indirect.....	17
<b>Partie 3 : Entreprises portuaires et valeur ajoutée .....</b>	<b>18</b>
1. Valeur ajoutée directe .....	19
1.1 Valeur ajoutée dans le port de Bruxelles.....	19
1.2 Valeur ajoutée : comparaison avec les autres ports belges .....	20
2. Évolution de la valeur ajoutée directe .....	21
2.1 Évolution de la valeur ajoutée dans le port de Bruxelles .....	21
2.2 Évolution de la valeur ajoutée : comparaison avec les autres ports belges .....	22
3. Valeur ajoutée indirecte .....	23
<b>Partie 4 : Analyse complémentaire - approche sectorielle.....</b>	<b>24</b>
1. Emploi salarié .....	25
2. Valeur ajoutée .....	27
<b>VOLET 2 : ENQUÊTE AUPRÈS DES ENTREPRISES DE LA ZONE PORTUAIRE .....</b>	<b>28</b>
<b>Partie 1 : Méthodologie, échantillonnage et enquête .....</b>	<b>29</b>
1. Méthode d'investigation .....	29
2. Définition de la population d'étude .....	31
3. Analyse descriptive des entreprises .....	34
3.1 Date de constitution.....	34
3.2 Forme juridique.....	34
3.3 Localisation du ou des sièges d'exploitation et ancrage bruxellois.....	35

3.4	Localisation des établissements dans le périmètre portuaire .....	36
3.5	Utilisation de la voie d'eau .....	36
<b>Partie 2 : Ressources humaines .....</b>		<b>38</b>
1.	Emploi .....	39
1.1	Profil de l'emploi salarié .....	39
1.2	Formes de travail flexibles .....	47
1.3	Évolution de l'emploi salarié .....	50
2.	Recrutement.....	54
2.1	Recrutement entre 2012 et 2014 .....	54
2.2	Recrutement dans un avenir proche .....	55
3.	Fonctions de transport et de logistique.....	56
<b>Partie 3 : Implantation en Région bruxelloise.....</b>		<b>60</b>
1.	Ancrage bruxellois .....	61
1.1	Implantation dans la zone portuaire .....	61
1.2	Intentions de déménagement .....	63
2.	Superficie occupée et besoins futurs.....	65
2.1	Superficie occupée.....	65
2.2	Projets en lien avec les installations actuelles .....	67
<b>Partie 4 : Partenaires commerciaux .....</b>		<b>69</b>
1.	Fournisseurs.....	70
2.	Sous-traitance .....	72
<b>CONCLUSION .....</b>		<b>75</b>
<b>ANNEXES.....</b>		<b>81</b>

## LISTE DES TABLEAUX

---

Tableau 1 :	Emplois directs dans le port de Bruxelles en 2013 .....	12
Tableau 2 :	Emplois directs dans les ports belges en 2013 (%) .....	13
Tableau 3 :	Évolution de l'emploi direct dans le port de Bruxelles de 2009 à 2013.....	15
Tableau 4 :	Évolution de l'emploi direct dans les ports belges de 2012 à 2013 (%).....	16
Tableau 5 :	Emplois directs et indirects dans le port de Bruxelles en 2013 .....	17
Tableau 6 :	Valeur ajoutée directe dans le port de Bruxelles en 2013.....	19
Tableau 7 :	Valeur ajoutée directe dans les ports belges en 2013 (%).....	20
Tableau 8 :	Évolution de la valeur ajoutée directe dans le port de Bruxelles de 2009 à 2013 .....	21
Tableau 9 :	Évolution de la valeur ajoutée directe dans les ports belges de 2012 à 2013 (%) .....	22
Tableau 10 :	Valeurs ajoutées directe et indirecte dans le port de Bruxelles en 2013 .....	23
Tableau 11 :	Poids de l'emploi salarié portuaire en Région bruxelloise en 2013 .....	26
Tableau 12 :	Poids de la valeur ajoutée portuaire en Région bruxelloise en 2013.....	27
Tableau 13 :	Entreprises portuaires et emploi salarié par secteur d'activité .....	32
Tableau 14 :	Entreprises portuaires et emploi salarié par classe de taille .....	33
Tableau 15 :	Entreprises portuaires et emploi salarié par statut .....	33
Tableau 16 :	Entreprises portuaires et emploi salarié par date de constitution de la société.....	34
Tableau 17 :	Entreprises portuaires et emploi salarié par forme juridique de la société.....	35
Tableau 18 :	Nombre de sièges d'exploitation/d'activité .....	35
Tableau 19 :	Localisation du siège social des entreprises .....	35
Tableau 20 :	Localisation des établissements dans le périmètre portuaire .....	36
Tableau 21 :	Dépendance par rapport à la voie d'eau .....	37
Tableau 22 :	Utilisation de la voie d'eau par secteur d'activité .....	37
Tableau 23 :	Emploi salarié par classe d'âge et selon le secteur d'activité (%) .....	42
Tableau 24 :	Distribution de l'emploi salarié selon la catégorie socioprofessionnelle et le lieu de domicile (%) .....	43
Tableau 25 :	Entreprises portuaires et emploi salarié par régime de travail .....	47
Tableau 26 :	Travail à temps partiel par secteur d'activité et par classe de taille.....	48
Tableau 27 :	Entreprises portuaires et emploi salarié par type de contrat.....	48
Tableau 28 :	Recours à de la main-d'œuvre intérimaire en 2014 (%).....	49
Tableau 29 :	Travail intérimaire par secteur d'activité .....	50
Tableau 30 :	Travail intérimaire par classe de taille .....	50
Tableau 31 :	Entreprises portuaires et évolution de l'emploi salarié en 2014 par rapport à 2010 (%) .....	51
Tableau 32 :	Entreprises portuaires et évolution du nombre d'emplois salariés en 2014 par rapport à 2010 (en nombre de personnes).....	52
Tableau 33 :	Entreprises portuaires et évolution anticipée de l'emploi salarié (%).....	53

Tableau 34 :	Entreprises portuaires et recrutement selon la nature de la fonction en 2013 et en 2014 (en nombre de personnes).....	<b>55</b>
Tableau 35 :	Entreprises portuaires et intentions d'engager du personnel salarié (en nombre de personnes).....	<b>55</b>
Tableau 36 :	Répartition de l'emploi selon les fonctions de transport et de logistique et le secteur d'activité en 2014 (%).....	<b>57</b>
Tableau 37 :	Répartition de l'emploi selon les fonctions de transport et de logistique et la classe de taille de l'entreprise (%).....	<b>58</b>
Tableau 38 :	Intentions de déménager.....	<b>64</b>
Tableau 39 :	Superficie occupée par les entreprises selon qu'elles soient ou non concessionnaires.....	<b>65</b>
Tableau 40 :	Superficie occupée par secteur d'activité.....	<b>66</b>
Tableau 41 :	Superficie occupée par classe de taille.....	<b>66</b>
Tableau A.1. :	Emplois et valeur ajoutée dans le port de Bruxelles en 2013.....	<b>81</b>
Tableau A.2. :	Emplois directs dans les ports belges en 2013 (en ETP).....	<b>82</b>
Tableau A.3. :	Emplois directs et indirects dans les ports belges en 2013 (%).....	<b>83</b>
Tableau A.4. :	Évolution de l'emploi dans le port de Bruxelles de 2009 à 2013.....	<b>84</b>
Tableau A.5. :	Valeurs ajoutées directe et indirecte dans les ports belges en 2013 (à prix courants, en millions d'euros).....	<b>85</b>
Tableau A.6. :	Valeurs ajoutées directe et indirecte dans les ports belges en 2013 (%).....	<b>86</b>
Tableau A.7. :	Évolution de la valeur ajoutée dans le port de Bruxelles de 2009 à 2013.....	<b>87</b>
Tableau A8 :	Entreprises portuaires et recrutement ces deux dernières années.....	<b>88</b>

## **LISTE DES GRAPHIQUES**

---

Graphique 1 : Emploi salarié par genre (%) .....	<b>39</b>
Graphique 2 : Emploi salarié par genre et secteur d'activité (%).....	<b>40</b>
Graphique 3 : Emploi salarié par catégorie socioprofessionnelle (%) .....	<b>41</b>
Graphique 4 : Emploi salarié par catégorie socioprofessionnelle et secteur d'activité (%).....	<b>41</b>
Graphique 5 : Emploi salarié par lieu de domicile et secteur d'activité (%).....	<b>44</b>
Graphique 6 : Emploi salarié par lieu de domicile et classe de taille (%).....	<b>45</b>
Graphique 7 : Emploi salarié par niveau de qualification (%) .....	<b>46</b>
Graphique 8 : Emploi salarié selon le niveau de qualification, le secteur d'activité et la classe de taille en 2014 (%) .....	<b>46</b>
Graphique 9 : Répartition des travailleurs indépendants selon la fonction en 2014.....	<b>58</b>
Graphique 10 : Répartition des travailleurs intérimaires selon la fonction en 2014.....	<b>59</b>
Graphique 11 : Lieu d'implantation des entreprises portuaires à leur création (%) .....	<b>62</b>
Graphique 12 : Période d'implantation des entreprises dans la zone portuaire selon qu'elles y soient implantées dès ou après leur création (%) .....	<b>63</b>
Graphique 13 : Entreprises portuaires et projets en lien avec leurs installations actuelles (%) .....	<b>67</b>
Graphique 14 : Entreprises portuaires et proportion de fournisseurs localisés en Région bruxelloise (%) .....	<b>70</b>
Graphique 15 : Entreprises portuaires et proportion de sous-traitants localisés en Région bruxelloise (%) .....	<b>73</b>
Graphique 16 : Activités sous-traitées en Région bruxelloise (%) .....	<b>74</b>

## AVANT-PROPOS

---

Commandée par le Port de Bruxelles, et réalisée avec le soutien du Fonds social européen, la présente étude de l'Observatoire bruxellois de l'Emploi est la cinquième d'une suite de publications visant à estimer l'impact économique et social des entreprises implantées dans la zone portuaire bruxelloise<sup>1</sup>.

Dans la continuité des éditions précédentes, notre propos dans ce document est double : d'une part, actualiser les données administratives sur les volumes d'emploi et les retombées économiques du port de Bruxelles sur son territoire et sur la Région ; d'autre part, exposer les résultats de l'enquête menée auprès d'entreprises présentes sur le site permettant d'approcher plus finement les aspects qualitatifs afférent à l'activité portuaire bruxelloise. Si ces deux sections sont présentées distinctement, leurs résultats sont toutefois à mettre en perspective dans le cadre d'une évaluation globale des enjeux et de l'impact socio-économique du port de Bruxelles.

Le premier volet de l'étude, mené en partenariat avec la Banque nationale de Belgique (BNB), concentre l'intérêt sur deux paramètres clés, à savoir l'emploi salarié et la valeur ajoutée. Les effets induits par ces variables sont évalués selon qu'ils soient générés directement ou indirectement en amont de l'activité portuaire, et comparés aux effets relevés pour les autres ports maritimes belges ainsi qu'aux données collectées pour l'ensemble de la Région bruxelloise.

Le second volet de l'étude condense, quant à lui, les données qui résultent de l'administration d'un questionnaire auprès d'un échantillon représentatif d'entreprises localisées dans la zone portuaire bruxelloise. Par ce biais, les données signalétiques relatives aux entreprises répondantes sont présentées et complétées par une analyse détaillée des ressources humaines dont elles disposent. Il est également question d'examiner les rapports qu'entretiennent les entreprises portuaires avec leurs territoires d'implantation et de prendre la mesure dans laquelle ces entreprises développent leur ancrage local.

---

<sup>1</sup> Publications antérieures parues en 1998, 2002, 2007 et 2010.



## VOLET 1 : IMPORTANCE SOCIO-ÉCONOMIQUE DU PORT DE BRUXELLES

---

Élaboré conjointement par l'Observatoire et la Banque nationale de Belgique (BNB), ce volet consiste en une mise à jour des données statistiques présentées et commentées lors de l'édition précédente<sup>2</sup> ; les dernières données disponibles remontant à 2008 (étude parue en novembre 2010). Cette version, qui couvre des données administratives sur une période allant de 2009 à 2013, est la troisième collaboration consécutive dont l'objectif est d'identifier l'impact socio-économique du port de Bruxelles sur son territoire et à l'échelle de la Région, au moyen de la méthodologie développée par la Banque nationale. Cette analyse permet d'approcher les liens entretenus entre les secteurs portuaires et l'économie régionale de même que de discerner les pôles de croissance spécifiques à l'activité des entreprises portuaires bruxelloises.

Au cours de l'énoncé, le focus est exclusivement mis sur deux variables, l'emploi et la valeur ajoutée, permettant d'estimer la contribution de l'activité portuaire au développement local. Suite à un aparté méthodologique, les effets directement liés à la production de biens et services sont présentés et complétés des effets indirects résultant du recours à des fournisseurs ou sous-traitants. Les résultats sont également confrontés à ceux obtenus pour les autres ports belges et diffusés par la Banque nationale<sup>3</sup>. Il est de plus prêté attention à l'évolution de l'effectif et de la richesse créée sur la période retenue. Finalement, l'analyse s'achève par une approche sectorielle mettant en regard les données récoltées pour la zone portuaire et celles collectées pour l'ensemble de la Région.

---

<sup>2</sup> Observatoire bruxellois de l'Emploi, Novembre 2010, *Poids socio-économique des entreprises implantées sur le site du port de Bruxelles*.

<sup>3</sup> Van Nieuwenhove F., June 2015, *Importance économique des ports belges : ports maritimes flamands, complexe portuaire liégeois et port de Bruxelles – Rapport 2013*, Working Paper Document, n°283.

## PARTIE 1 : MÉTHODOLOGIE

---

La méthodologie de l'étude d'impact socio-économique du port de Bruxelles repose pour une large part sur celle développée par la BNB pour l'évaluation de l'importance économique des ports belges<sup>4</sup>. Cette évaluation, dont les résultats sont actualisés annuellement par la Banque nationale, y est opérée en mobilisant trois variables distinctes, à savoir l'emploi, la valeur ajoutée, et les investissements réalisés. À la différence de ce qui est proposé par la Banque nationale, la présente étude se concentre uniquement sur l'indicateur économique (valeur ajoutée exprimée à prix courants, en millions d'€) et sur l'indicateur d'emploi (énoncé en équivalents temps plein [ETP] ou en personnes)<sup>5</sup>.

Dans la lignée de l'étude des ports belges et des deux précédentes éditions de la recherche menée par l'Observatoire bruxellois de l'Emploi sur le port de Bruxelles, les données sur l'emploi et relatives à la valeur ajoutée sont traitées selon que les effets soient générés directement ou indirectement par les entreprises concernées. Précisons que le calcul des effets directs s'effectue sur base des comptes annuels déposés par les entreprises à la Centrale des bilans<sup>6</sup>, tandis que les résultats des effets indirects<sup>7</sup> reposent sur des estimations faites au départ de données issues de l'Institut des Comptes Nationaux.

La population de référence telle que constituée pour l'étude des ports belges se compose exclusivement des entreprises appartenant aux branches d'activité qui entretiennent un lien économique avec le port. Ce lien répond à un double critère de sélection à la fois géographique (selon un périmètre délimité dans chaque port<sup>8</sup>) et fonctionnel (suivant le cluster d'activité auquel les entreprises appartiennent et déterminé sur base du code NACE-BEL qui leur est attribué d'après l'activité principale exercée<sup>9</sup>).

Concernant la dimension géographique, l'application du critère de sélection diffère selon le cluster d'activité dont relève l'entreprise. De la sorte, les entreprises ayant un lien économique direct avec

---

<sup>4</sup> À savoir les ports flamands (Anvers, Gand, Ostende et Zeebrugge), le port autonome de Liège et le port de Bruxelles. La première étude portuaire de la BNB a été réalisée en 1991 et portait uniquement sur le complexe portuaire anversois. À la suite des trois autres ports flamands et du port de Liège, le port de Bruxelles a été intégré à l'étude en 2008. La méthodologie développée par la BNB est plus largement commentée dans la partie introductive de l'étude parue en juin 2015. Nous renvoyons à : Van Nieuwenhove F., Juin 2015, *Importance économique des ports belges : ports maritimes flamands, complexe portuaire liégeois et port de Bruxelles – Rapport 2013*, Working Paper Document, n°283.

<sup>5</sup> Plusieurs explications peuvent sur ce point être avancées. Tout d'abord, les données dont nous disposons ne nous permettent pas de différencier les différents types d'investissement réalisés. Il nous faudrait pour ce faire être à même d'extraire de ces investissements les seuls investissements physiques, exclusivement réalisés au sein la zone portuaire bruxelloise. Ensuite, le cas de sociétés multi-établissements (dont certains pouvant être localisés hors zone portuaire) rend incertaine la distinction entre les investissements réalisés à l'intérieur ou en dehors de la zone portuaire.

<sup>6</sup> Ne sont pas tenues de déposer leurs comptes annuels à la Centrale des bilans : les associations sans but lucratif, les établissements d'utilité publique et les entreprises étrangères.

<sup>7</sup> Pour de plus amples informations, consulter les annexes 1 à 4 de Lagneaux F., Juin 2006, *Importance économique des ports belges : ports maritimes flamands et complexe portuaire liégeois – Rapport 2004*, BNB, Working Paper Document n°86.

<sup>8</sup> Périmètre délimité pour chaque port d'après une liste de codes postaux et de rues à sélectionner.

<sup>9</sup> La NACE est un système intégré de classifications statistiques autorisant la comparabilité au niveau européen. Elle divise l'ensemble des activités économiques permettant d'associer un code NACE aux unités locales en fonction de l'activité exercée. La NACE-BEL constitue le cadre de référence pour la nomenclature belge des activités économiques.

l'activité portuaire mais localisées hors de la zone circonscrite, sont intégrées à la population de référence. Il en est de même des entreprises qui exercent une activité dite non maritime, mais présente géographiquement dans le périmètre portuaire.

D'un autre côté, l'usage du critère de sélection fonctionnel requiert d'opérer la distinction entre le cluster maritime, qui regroupe les branches d'activité spécifiques et essentielles aux ports<sup>10</sup>, et le cluster non maritime parmi lequel on trouve les segments sans lien économique immédiat avec l'activité portuaire, mais engagés avec lui dans des relations de dépendance étroites et réciproques. Sont considérés comme segments d'activité non maritime : l'industrie<sup>11</sup>, le commerce<sup>12</sup>, le transport<sup>13</sup> et les autres services logistiques<sup>14</sup>.

Par rapport à l'édition précédente, l'introduction de modifications partielles dans la nomenclature d'activités économiques NACE-BEL 2003, rendues effectives en janvier 2008, implique des changements dans la répartition des entreprises sur base de leur activité principale dans tel ou tel secteur. Cela vaut notamment pour les entreprises de traitement des déchets qui passent du secteur des autres services à celui de l'industrie. De façon globale, la nomenclature NACE-BEL 2008 s'avère moins détaillée pour ce qui relève de l'industrie, mais plus détaillée en ce qui concerne le secteur de la construction et les activités de services. Par conséquent, les écarts observables dans la répartition sectorielle des résultats doivent être considérés avec précaution.

Conformément à la méthodologie appliquée par la BNB pour l'étude des ports belges, la détermination de la population de référence pour l'étude du port de Bruxelles se réfère au double critère de sélection présenté préalablement. Certaines adaptations ont toutefois été opérées. Premièrement, la délimitation du périmètre portuaire bruxellois, plus restreint que celui fixé par la Banque nationale, comprend les zones d'activité situées le long de la voie d'eau sur son tracé bruxellois ou dans le périmètre d'intérêt portuaire tel que défini par le Plan Régional de Développement. Périmètre complété de la rue Picard du fait de sa proximité physique et fonctionnelle avec le canal. Deuxièmement, certaines sociétés ont été ajoutées à la liste d'entreprises jusqu'alors retenues, bien que ne remplissant pas systématiquement les critères de sélection géographique ou fonctionnel, car utilisatrices de la voie d'eau, concessionnaires du Port de Bruxelles (terrain ou bâtiment) ou disposant d'un siège d'exploitation dans la zone, mais dont l'adresse communiquée pour la publication des comptes se trouve en dehors du périmètre défini.

Ce sont ainsi 386 entreprises qui ont été sélectionnées comme population de référence pour l'étude d'impact socio-économique de la zone portuaire bruxelloise. Pour 140 de ces sociétés, les résultats d'enquête portant sur l'emploi ont été intégrés à la base de données produite par la Banque nationale

---

<sup>10</sup> Gestion et maintenance, navigation, transbordement, affrètement, entreposage, dragage, pêche, services maritimes, etc.

<sup>11</sup> Y compris l'énergie et l'eau, la production de carburants, la chimie, l'industrie automobile, la fabrication d'équipements électroniques, la métallurgie, la construction, l'alimentation, ainsi que les autres types d'industrie (par exemple : fabrication de matériel de transport, travail du bois, industrie du papier et imprimerie, industrie textile).

<sup>12</sup> Regroupe le commerce de détail et de gros (intermédiaires de commerce, import-export,...).

<sup>13</sup> Comprend les transports terrestres de marchandises (mode routier et autres modes terrestres).

<sup>14</sup> Concentre les services de support aux entreprises portuaires (services de soutien liés aux bâtiments, services de location, d'entretien,...).

car ayant trait à des entreprises non tenues de déposer leurs comptes annuels<sup>15</sup>, ou lorsque les chiffres obtenus par voie d'enquête s'écartaient significativement de ceux collectés par la Centrale des bilans<sup>16</sup>. En somme, pour 2013, les données obtenues par voie d'enquête ont été exploitées pour près de 3.800 emplois en nombre de personnes (ou un peu plus de 3.600 ETP).

---

<sup>15</sup> Si le personnel est employé, mais qu'il n'y a pas de comptes annuels déposés auprès de la Centrale des bilans, la valeur ajoutée a été calculée sur la base de la valeur ajoutée moyenne par employé de la branche SUT à laquelle il appartient. Le code SUT est un regroupement d'un certain nombre de codes NACE-BEL similaires. Ce calcul personnalisé est fait seulement pour un nombre très limité d'entreprises.

<sup>16</sup> Dans le cas d'entreprises multi-sites.

## **PARTIE 2 : ENTREPRISES PORTUAIRES ET EMPLOI**

---

Il s'agit ici de saisir l'impact sur l'emploi régional de l'activité portuaire bruxelloise et, partant, ses retombées sur l'activité économique locale. À un premier niveau, nous approchons les emplois directement imputables à la présence d'entreprises dans la zone et procédons conjointement à la ventilation sectorielle des salariés comptabilisés dans le calcul des effectifs pour 2013. L'évolution de l'emploi au sein des secteurs et des branches d'activité est ensuite présentée pour la période allant de 2009 à 2013. En outre, les résultats propres au complexe portuaire bruxellois sont confrontés aux données recueillies pour les autres ports belges. Enfin, en complément à l'examen de l'emploi dont l'existence même se trouve être directement liée au port, il est question d'évaluer les effets indirects générés en amont de l'activité portuaire.

# 1. Emploi direct

## 1.1 *Emploi dans le port de Bruxelles*

En 2013, les entreprises portuaires bruxelloises ont généré près de 4.400 emplois salariés en ETP, soit près de 4.600 personnes<sup>17</sup>. La contribution de ces entreprises dans l'emploi salarié total s'élève ainsi à 0,7% en Région de Bruxelles-Capitale, tandis qu'elle représente 0,1% de l'emploi national<sup>18</sup>.

La proportion d'emploi est particulièrement importante dans le cluster non maritime attendu que 92,5% des effectifs de la zone d'activité portuaire y sont occupés<sup>19</sup>. Plus précisément, le segment de l'industrie domine avec 1.837 personnes y étant rattachées (1.754 ETP), dont près de la moitié relevant des secteurs repris sous le vocable « autres industries »<sup>20</sup> (surtout des entreprises de récupération et de traitement des déchets) et un tiers engagé dans le secteur de la construction. En second lieu, le potentiel créateur d'emploi réside dans le secteur du commerce (essentiellement le commerce de gros) où l'on compte 1.442 personnes (1.377 ETP). Au total, ces deux segments rassemblent plus de 70% de l'emploi portuaire.

**Tableau 1 :** Emplois directs dans le port de Bruxelles en 2013

Secteur	Nombre d'emplois		Part relative	Personnes / entreprise
	ETP	Personnes	%	
<b>Cluster maritime</b>	<b>327</b>	<b>345</b>	<b>7,5</b>	<b>15</b>
<b>Cluster non maritime</b>	<b>4.054</b>	<b>4.243</b>	<b>92,5</b>	<b>12</b>
Commerce	1.377	1.442	31,4	8
Industrie	1.754	1.837	40,0	24
Transport terrestre	247	266	5,8	8
Autres services logistiques	676	698	15,2	9
<b>Total zone portuaire</b>	<b>4.381</b>	<b>4.588</b>	<b>100,0</b>	<b>12</b>

Source : Banque nationale de Belgique, Observatoire

Considérant la moyenne de personnes salariées occupées par entreprise pour l'ensemble de la zone portuaire, sans distinction sectorielle, on dénombre 12 travailleurs par établissement<sup>21</sup>. Au demeurant, les résultats issus de l'approche par secteur d'activité indiquent que les entreprises du cluster maritime sont de taille plus importante (15 personnes par entreprise) que celles du cluster non maritime qui engagent une moyenne de 12 personnes salariées par établissement. Toutefois, notons

<sup>17</sup> Les données sur l'emploi salarié transmises par la Banque nationale, pour ce qui est de l'emploi directement généré par les entreprises portuaires bruxelloises, ont été communiquées en nombre de personnes et en équivalents temps plein (ETP). Les données d'enquête sont, lorsqu'elles ont été utilisées, exprimées en personnes et converties en ETP. À noter que l'emploi direct ne couvre que les salariés alors que l'emploi indirect comprend également les travailleurs indépendants.

<sup>18</sup> Office national de sécurité sociale, Statistiques décentralisées au 31 décembre 2013.

<sup>19</sup> Voir en annexe le tableau A.1. pour une répartition sectorielle plus détaillée de l'emploi dans le port de Bruxelles.

<sup>20</sup> Les activités reprises sous l'intitulé « autre industries » concernent, entre autres, la collecte et le traitement des eaux usées et déchets, le travail du bois, l'imprimerie et la fabrication de textiles.

<sup>21</sup> La taille moyenne des entreprises est calculée en incluant les entreprises qui n'occupent pas de personnel dans la zone portuaire (à savoir les entreprises individuelles [personnes physiques] et les entrepôts).

que le secteur de l'industrie emploie directement plus massivement par unité locale : 24 personnes par entreprise, contre 8 à 9 personnes par entreprise dans le commerce, le transport et les services.

## 1.2 *Emploi : comparaison avec les autres ports belges*<sup>22</sup>

Avec 116.000 travailleurs salariés, les six principaux ports belges concentrent 2,9% de l'emploi national pour l'emploi direct<sup>23</sup>. La part des entreprises portuaires bruxelloises représente, quant à elle, 0,1% de l'emploi enregistré à l'échelon national<sup>24</sup>.

Comme indiqué dans le tableau suivant, une analyse plus détaillée des données relatives aux ports belges rend compte d'un schéma d'activité principalement axé sur les activités dites non maritimes<sup>25</sup>. Ce penchant est particulièrement marqué dans les deux ports intérieurs, avec respectivement 96,7% et 92,5% d'emplois dans le cluster non maritime pour les installations portuaires de Liège et Bruxelles, ainsi que dans le port de Gand où la part d'emplois directs dans le cluster se monte à 89%. En revanche, le port de Zeebrugge condense une majorité d'emplois dans les branches d'activité propres et indispensables au port (62,5% des emplois salariés sont localisés dans le cluster maritime, principalement dans la manutention). Enfin, bien que les activités n'entretenant pas de liens économiques immédiats avec le port restent prédominantes, la part du cluster maritime dépasse 40% dans les ports d'Anvers et d'Ostende.

**Tableau 2 :** Emplois directs dans les ports belges en 2013 (%)

Secteur	Anvers	Gand	Ostende	Zeebrugge	Liège	Bruxelles
<b>Cluster maritime</b>	<b>45,4</b>	<b>11,0</b>	<b>40,3</b>	<b>62,5</b>	<b>3,3</b>	<b>7,5</b>
<b>Cluster non maritime</b>	<b>54,6</b>	<b>89,0</b>	<b>59,7</b>	<b>37,5</b>	<b>96,7</b>	<b>92,5</b>
Commerce	4,0	7,7	3,7	7,1	4,0	31,4
Industrie	37,1	74,3	45,7	19,4	88,5	40,0
Transport terrestre	7,1	3,1	7,6	9,1	1,4	5,8
Autres services logistiques	6,4	3,9	2,7	2,0	2,8	15,2
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Source : Banque nationale de Belgique, Observatoire

Si l'on s'attarde à présent sur les spécificités du cluster non maritime, l'industrie apparaît comme un gisement important d'emplois, étant le segment le plus représenté dans l'ensemble des ports belges à

<sup>22</sup> Les données calculées par la Banque nationale pour la Région bruxelloise et présentées dans ce premier volet de l'étude diffèrent quelque peu de celles exposées dans la publication de la BNB (Van Nieuwenhove F., Juin 2015, *Importance économique des ports belges : ports maritimes flamands, complexe portuaire liégeois et port de Bruxelles – Rapport 2013*, Working Paper Document, n°283). En cause, une définition différente du périmètre portuaire (plus restreint) et la sélection d'entreprises qui ne rencontrent pas le critère fonctionnel utilisé pour l'étude des autres ports belges. Sont prises en compte dans la présente étude : les entreprises utilisatrices de la voie d'eau ou concessionnaires du Port de Bruxelles, les entreprises qui ne publient pas de comptes annuels en Belgique, de même que celles ayant un siège d'exploitation dans la zone portuaire, mais dont l'adresse communiquée pour la publication des comptes est en dehors de la zone.

<sup>23</sup> Van Nieuwenhove F., Juin 2015, *Importance économique des ports belges : ports maritimes flamands, complexe portuaire liégeois et port de Bruxelles – Rapport 2013*, Working Paper Document, n°283, p.13.

<sup>24</sup> Office national de sécurité sociale, Statistiques décentralisées au 31 décembre 2013.

<sup>25</sup> Voir en annexe les tableaux A.2. et A.3. pour une répartition sectorielle plus détaillée de l'emploi dans les principaux ports belges.

l'exception du port de Zeebrugge. Ainsi, 4 salariés sur 10 dépendent de l'industrie portuaire bruxelloise ; proportion toutefois inférieure à la part d'emploi industriel localisé dans le port de Gand (74,3% essentiellement localisés dans l'industrie automobile), et dans le port autonome de Liège (88,5% dont plus de 40% dans la métallurgie). La distribution de l'emploi dans le complexe portuaire bruxellois, port d'approvisionnement de la Région, se caractérise en outre par une forte représentativité des activités relevant du secteur tertiaire relativement aux autres ports belges : 31,4% de l'emploi portuaire y est occupé dans le segment du commerce et 15,2% dans celui des autres services de logistique.



## 2. Évolution de l'emploi direct

### 2.1 Évolution de l'emploi dans le port de Bruxelles

Entre 2009 et 2013<sup>26</sup>, le nombre de travailleurs employés directement par les entreprises a décliné pour l'ensemble de la zone (-7% ou -328 ETP), tous secteurs confondus. Ces résultats se situent en-deçà de ceux de la Région qui indiquent une croissance de 2,0%<sup>27</sup>. Sur ces cinq années, l'évolution du volume de l'emploi portuaire reste négative avec une perte plus ou moins accentuée de l'effectif selon les années, à l'exception d'une stabilisation relevée en 2011 (+0,1%). La perte d'emplois plafonne en 2010 réduisant l'effectif annuel moyen de salariés de 228 équivalents temps plein (-4,8%).

**Tableau 3 :** Évolution de l'emploi direct dans le port de Bruxelles de 2009 à 2013

Secteur	2009	2010	2011	2012	2013	Évolution 2012 - 2013	Évolution 2009 - 2013
	Nombre d'emplois (ETP)					%	
<b>Cluster maritime</b>	<b>385</b>	<b>388</b>	<b>401</b>	<b>349</b>	<b>327</b>	<b>-6,3</b>	<b>-15,1</b>
<b>Cluster non maritime</b>	<b>4.321</b>	<b>4.091</b>	<b>4.084</b>	<b>4.100</b>	<b>4.054</b>	<b>-1,1</b>	<b>-6,2</b>
Commerce	1.535	1.468	1.433	1.431	1.377	-3,8	-10,3
Industrie	1.930	1.864	1.926	1.913	1.754	-8,3	-9,1
Transport terrestre	395	325	284	281	247	-12,1	-37,5
Autres services	461	434	441	475	676	42,3	46,6
<b>Total zone portuaire</b>	<b>4.708</b>	<b>4.480</b>	<b>4.485</b>	<b>4.450</b>	<b>4.380</b>	<b>-1,6</b>	<b>-7,0</b>

Source : Banque nationale de Belgique, Observatoire

Dans les secteurs d'activité portuaires et maritimes, l'emploi direct a diminué de 15% entre 2009 et 2013 (à l'exception d'une croissance enregistrée pour les activités d'aménagements portuaires et de dragage)<sup>28</sup>. Par ailleurs, le nombre d'emplois générés connaît une baisse de 6,2% parmi les activités dites non maritimes. Au sein de ce cluster, on constate une contraction plus importante de l'emploi dans les transports terrestres (-37,5% ou -148 ETP) : baisse amorcée dès 2010. À l'inverse des autres segments, les prestataires de services voient leur emploi croître en 2013 par rapport à 2009 (+46,6%, ou +215 ETP), tout comme le secteur de l'énergie (+33% ou +62 ETP) : seul en croissance depuis 2010 avec une hausse massive enregistrée en 2013 de 42,3% (+242 ETP).

<sup>26</sup> Les données transmises par la Banque nationale couvrent la période 2009 – 2013 (pour chaque année) tandis que les résultats d'enquête portent sur la période 2010 – 2014 (les réponses ont été obtenues pour ces deux années uniquement et non pour les années intermédiaires). Une période commune aux deux volets de cette publication ne peut dès lors être dégagée, ce qui influe sur les résultats et les tendances évolutives obtenues. Précisons également que les calculs portent sur des cohortes différentes ce qui rend la comparaison prudente. Ainsi, les données concernent 328 sociétés dans le premier volet (incluant des sociétés présentes en 2009 et arrêtées avant 2013, ainsi que des établissements non présents en 2010 mais créés ou implantés dans la zone portuaire après 2010). Le calcul de l'évolution de l'emploi sur base des résultats d'enquête a été réalisé sur une cohorte de 107 entreprises présentes au port de Bruxelles à la fois en 2010 et en 2014.

<sup>27</sup> Banque nationale de Belgique, Institut des Comptes nationaux, 2015, *Comptes régionaux 2003 – 2013*.

<sup>28</sup> Voir en annexe le tableau A.4. pour une évolution plus détaillée de l'emploi dans le port de Bruxelles.

## 2.2 Évolution de l'emploi : comparaison avec les autres ports belges

Sur la période allant de 2012 à 2013, l'emploi direct portuaire belge a régressé de 1,65%, représentant une perte totale de 473 ETP.

**Tableau 4 :** Évolution de l'emploi direct dans les ports belges de 2012 à 2013 (%)

Secteur	Anvers	Gand	Ostende	Zeebrugge	Liège	Bruxelles
<b>Cluster maritime</b>	<b>-1,0</b>	<b>-0,1</b>	<b>0,7</b>	<b>-0,2</b>	<b>-15,3</b>	<b>-6,3</b>
<b>Cluster non maritime</b>	<b>1,4</b>	<b>1,5</b>	<b>-1,6</b>	<b>-4,6</b>	<b>-7,0</b>	<b>-1,1</b>
Commerce	-0,3	-3,4	-2,8	-1,0	-3,9	-3,8
Industrie	1,8	2,0	0,0	-2,2	-7,8	-8,3
Transport terrestre	0,0	-3,9	-0,2	-13,4	-9,8	-12,1
Autres services	1,9	5,0	-23,9	54,4	23,3	42,3
<b>Variation totale (%)</b>	<b>0,3</b>	<b>1,3</b>	<b>-0,7</b>	<b>-1,9</b>	<b>-7,3</b>	<b>-1,6</b>
<b>Variation totale (ETP)</b>	<b>174</b>	<b>347</b>	<b>-35</b>	<b>-188</b>	<b>-701</b>	<b>-70</b>

Source : Banque nationale de Belgique, Observatoire

Il se dégage des résultats une relative stabilisation de l'emploi direct dans les ports d'Anvers, qui représente 60% de l'emploi des ports flamands, et de Gand (respectivement +0,3% et +1,3%, soit un gain commun de 521 ETP) : stabilisation imputable au développement du cluster non maritime, et surtout aux secteurs de l'industrie et des services. Pour sa part, la principale perte d'emploi survient dans le port de Zeebrugge avec une baisse de l'effectif égale à 188 ETP due pour l'essentiel au transport terrestre. Ce secteur décline également dans les ports de Bruxelles, Liège et Gand. Enfin, notons que le port d'Ostende est l'unique port où le cluster maritime connaît une évolution positive (+0,7% d'emplois directs).

En outre, l'évolution de l'emploi dans les ports intérieurs témoigne du déclin supporté par tous les secteurs d'activité non maritimes, hormis les services logistiques pour lesquels la part d'emploi direct augmente dans les ports de Liège et Bruxelles, chacun en ce qui le concerne de 23,3% et 42,3%. Plus épargné, le secteur des services logistiques est en hausse dans tous les ports belges, excepté à Ostende où l'on constate un recul du volume d'emploi direct de 23,9%. L'évolution de l'emploi direct n'est pas plus favorable aux activités dites maritimes qui enregistrent une baisse de 6,3% dans le port de Bruxelles et de -15,3% dans le port de Liège (dans ce cas, particulièrement chez les agents maritimes et expéditeurs ainsi que dans le secteur de la manutention).

### 3. Emploi indirect

De façon complémentaire au calcul de l'emploi direct, il nous faut estimer les implications plus larges qu'occasionne l'activité portuaire bruxelloise. De fait, les entreprises sont également créatrices d'emplois indirects<sup>29</sup>, induits par le recours à des fournisseurs ou sous-traitants de biens et services non exclusivement localisés dans la zone portuaire, ni même dans la région.

Sans opérer de distinction sectorielle, plus de 7.200 personnes (près de 6.400 ETP)<sup>30</sup> sont ainsi employées indirectement par les entreprises portuaires bruxelloises. Ce paramètre intégré, la part d'emploi indirect est significativement supérieure lorsqu'il s'agit d'activités non maritimes : 93,6%, contre 6,4% dans le cluster maritime. Près de la moitié des emplois indirects engendrés le sont par le biais du secteur de l'industrie (45,9%), auquel succèdent les secteurs du commerce et des services (22,3% et 22,1%). Pour le reste, il se dégage des résultats une plus faible représentativité du transport lorsqu'il s'agit de recourir à des prestataires de services externes à l'entreprise (3,3%).

**Tableau 5 :** Emplois directs et indirects dans le port de Bruxelles en 2013

Secteur	Emplois directs			Emplois indirects		
	ETP	Personnes	Part relative (%)	ETP	Personnes	Part relative (%)
<b>Cluster maritime</b>	<b>327</b>	<b>345</b>	<b>7,5</b>	<b>410</b>	<b>466</b>	<b>6,4</b>
<b>Cluster non maritime</b>	<b>4.054</b>	<b>4.243</b>	<b>92,5</b>	<b>5.959</b>	<b>6.766</b>	<b>93,6</b>
Commerce	1.377	1.442	31,4	1.422	1.615	22,3
Industrie	1.754	1.837	40,0	2.921	3.317	45,9
Transport terrestre	247	266	5,8	207	235	3,3
Autres services	676	698	15,2	1.409	1.600	22,1
<b>Total zone portuaire</b>	<b>4.381</b>	<b>4.588</b>	<b>100,0</b>	<b>6.369</b>	<b>7.232</b>	<b>100,0</b>

Source : Banque nationale de Belgique, Observatoire

Comparé à l'emploi direct, la répartition de l'emploi indirect selon le secteur d'activité dans les six ports belges varie peu<sup>31</sup>. L'emploi indirect est majoritairement localisé dans le cluster non maritime, surtout dans les ports intérieurs (96,9% à Liège et 93,6% à Bruxelles) et dans le port de Gand (89,7%), alors que l'emploi indirect généré dans le port de Zeebrugge relève, à l'instar de l'emploi direct, avant tout des secteurs d'activités maritimes et portuaires (62,2%).

<sup>29</sup> Les effets indirects calculés sont des estimations et doivent être interprétés avec la prudence nécessaire.

<sup>30</sup> Les données sur l'emploi salarié transmises par la Banque nationale, pour l'emploi indirect, ont été communiquées en équivalents temps plein (ETP). La conversion en personnes des effectifs comptabilisés en ETP s'obtient après pondération par un facteur d'équivalence. Ainsi, pour 2013, un emploi correspond à 88,07% d'un temps plein. Ce coefficient d'équivalence est calculé sur la base des bilans sociaux d'environ 85.000 comptes annuels. À l'inverse, les données d'enquête sont, lorsqu'elles ont été utilisées, exprimées en personnes et converties en ETP en appliquant ce même facteur d'équivalence. Précisons que l'emploi indirect n'est pas calculé pour les administrations publiques et les associations sans but lucratif.

<sup>31</sup> Voir en annexe les tableaux A.2. et A.3. pour une répartition plus détaillée de l'emploi indirect dans les principaux ports belges.

## **PARTIE 3 : ENTREPRISES PORTUAIRES ET VALEUR AJOUTÉE**

---

Pareillement aux ressources humaines, l'apport économique de l'entreprise constitue un indicateur de performance et permet de développer la connaissance de l'effet produit par l'activité des entreprises portuaires sur le tissu socio-économique de la Région. Dans ce cadre, la valeur ajoutée directement créée est estimée pour 2013 et répartie par groupe sectoriel. À côté de cela, les chiffres sur la valeur ajoutée réalisée par les entreprises du port de Bruxelles sont mis en parallèle avec les indicateurs de croissance calculés pour les ports flamands et le port autonome de Liège. L'évolution de la richesse produite entre 2009 et 2013 est ensuite prise en compte, et complétée par l'examen de la variation de la valeur ajoutée dans les principaux ports belges entre 2012 et 2013. Dernièrement, l'observation se concentre sur la valeur ajoutée indirecte générée en amont de l'activité portuaire.

# 1. Valeur ajoutée directe

## 1.1 Valeur ajoutée dans le port de Bruxelles

En 2013, la valeur ajoutée générée directement par l'activité des entreprises du port de Bruxelles se chiffre à 504,9 millions d'euros<sup>32</sup>, assumant ainsi 0,8% de la richesse créée par la Région et 0,1% au niveau national<sup>33</sup>.

**Tableau 6 :** Valeur ajoutée directe dans le port de Bruxelles en 2013

Secteur	Montant (millions d'€ - prix courants)	Part relative (%)
<b>Cluster maritime</b>	<b>20,8</b>	<b>4,1</b>
<b>Cluster non maritime</b>	<b>484,0</b>	<b>95,9</b>
Commerce	139,7	27,7
Industrie	237,9	47,1
Transport terrestre	15,3	3,0
Autres services de logistique	91,2	18,1
<b>Total zone portuaire</b>	<b>504,9</b>	<b>100,0</b>

Source : Banque nationale de Belgique, Observatoire

D'après la répartition sectorielle de l'activité<sup>34</sup>, les entreprises relevant du cluster non maritime réalisent 484 millions d'euros de valeur ajoutée, soit 95,9% de la richesse produite par les entreprises portuaires. Près de la moitié de la valeur directe créée est apportée par les unités de production industrielle, à savoir 47,1% assumés par les activités de collecte et de traitement des déchets, et de façon plus marginale par le secteur énergétique. Le commerce représente pour sa part 27,7% de la valeur ajoutée totale dans la zone, suivi des services avec 18,1% de valeur créée.

<sup>32</sup> Contrairement à l'estimation de l'emploi direct, pour laquelle certaines données d'enquête ont pu être adjointes aux données de la Banque nationale, le calcul de la valeur ajoutée directe s'effectue au départ des comptes annuels des entreprises publiés par la Centrale des bilans. Si le personnel est employé, mais qu'il n'y a pas de comptes annuels déposés auprès de la Centrale des bilans, la valeur ajoutée a été calculée sur la base de la valeur ajoutée moyenne par employé de la branche SUT à laquelle il appartient. Le code SUT est un regroupement d'un certain nombre de codes NACE-BEL similaires. Ce calcul personnalisé est fait seulement pour un nombre très limité d'entreprises.

<sup>33</sup> Banque nationale de Belgique, Institut des Comptes nationaux, 2015, *Comptes régionaux 2003 – 2013*.

<sup>34</sup> Voir en annexe le tableau A.1. pour une répartition sectorielle plus détaillée de la valeur ajoutée dans le port de Bruxelles.

## 1.2 Valeur ajoutée : comparaison avec les autres ports belges

Selon les données sur la valeur ajoutée par secteur<sup>35</sup>, les activités économiques importantes pour le développement des zones portuaires belges se concentrent une fois encore dans le cluster non maritime, abstraction faite du port de Zeebrugge. Cela vaut tout particulièrement pour les ports de Liège, Bruxelles et Gand, où ces activités amènent plus de 90% de la valeur ajoutée totale.

**Tableau 7 :** Valeur ajoutée directe dans les ports belges en 2013 (%)

Secteur	Anvers	Gand	Ostende	Zeebrugge	Liège	Bruxelles
<b>Cluster maritime</b>	<b>32,7</b>	<b>9,6</b>	<b>36,8</b>	<b>55,2</b>	<b>2,0</b>	<b>4,1</b>
<b>Cluster non maritime</b>	<b>67,3</b>	<b>90,4</b>	<b>63,2</b>	<b>44,8</b>	<b>98,0</b>	<b>95,9</b>
Commerce	8,8	23,0	3,1	7,9	5,3	27,7
Industrie	50,3	61,5	52,7	28,1	90,8	47,1
Transport terrestre	3,0	2,0	4,6	6,2	0,5	3,0
Autres services de logistiques	5,2	3,9	2,7	2,6	1,4	18,1
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Source : Banque nationale de Belgique, Observatoire

Parmi les segments couverts par le cluster non maritime, le commerce contribue à la production de valeur plus sensiblement dans les ports de Gand (23%) et de Bruxelles (27,7%). Le port de Bruxelles est en revanche caractérisé par les retombées des services logistiques qui concourent pour environ 20% à la valeur totale créée dans la zone.

Par ailleurs, on repère le poids important du secteur industriel, quoiqu'en proportion variable dans les six ports belges, étant donné que ce secteur représente entre 28 et 91% de la valeur ajoutée portuaire. Plus exactement, la valeur ajoutée par les activités industrielles est dominée par la métallurgie et l'énergie, respectivement dans les ports d'Ostende et de Zeebrugge, et par l'industrie chimique et la production de carburant dans le port d'Anvers. Concernant le port de Gand, les activités à plus grande valeur ajoutée dépendent du secteur automobile et, plus modérément, de l'industrie métallurgique. L'importance économique du port autonome de Liège, largement tributaire de son industrie, repose quant à elle fortement sur l'énergie, suivie de la métallurgie et, pour une plus faible part, sur la chimie et la construction.

<sup>35</sup> Voir en annexe le tableau A.5 et A.6. pour une répartition plus détaillée de la valeur ajoutée dans les ports belges.

## 2. Évolution de la valeur ajoutée directe

### 2.1 Évolution de la valeur ajoutée dans le port de Bruxelles

La valeur ajoutée dans le port de Bruxelles a connu une évolution en dents de scie entre 2009 et 2013 avec alternance de phases d'expansion et de contraction. Dans l'intervalle, la valeur ajoutée directe de la zone portuaire bruxelloise a baissé de 1,6%, enregistrant un résultat largement inférieur au taux de croissance régional (+10,7%)<sup>36</sup>.

**Tableau 8 :** Évolution de la valeur ajoutée directe dans le port de Bruxelles de 2009 à 2013

Secteur	2009	2010	2011	2012	2013	Évolution	
						2012 - 2013	2009-2013
	Montant (millions d'€)					%	
<b>Cluster maritime</b>	<b>23,4</b>	<b>31,8</b>	<b>31,6</b>	<b>21,2</b>	<b>20,8</b>	<b>-2,0</b>	<b>-10,9</b>
<b>Cluster non maritime</b>	<b>489,9</b>	<b>458,8</b>	<b>480,9</b>	<b>477,4</b>	<b>484,0</b>	<b>1,4</b>	<b>-1,2</b>
Commerce	167,7	147,3	148,3	145,0	139,7	-3,7	-16,7
Industrie	223,9	224,4	246,2	243,2	237,9	-2,2	6,2
Transport terrestre	23,3	18,6	17,4	16,5	15,3	-7,7	-34,4
Autres services	75,0	68,5	68,9	72,6	91,2	25,7	21,6
<b>Total zone portuaire</b>	<b>513,3</b>	<b>490,5</b>	<b>512,5</b>	<b>498,6</b>	<b>504,9</b>	<b>1,3</b>	<b>-1,6</b>

Source : Banque nationale de Belgique, Observatoire

Le recul de la valeur ajoutée, sur la période comprise entre 2009 et 2013, est notamment la conséquence de la contribution négative du cluster maritime (-10,9%) provoquée par une baisse chez les agents maritimes et expéditeurs ainsi que dans le secteur de la manutention<sup>37</sup>.

À l'intérieur du cluster non maritime, les secteurs du commerce, et plus fortement du transport terrestre, ont affecté négativement la croissance de la zone portuaire. À l'opposé, la croissance a principalement été soutenue par les performances favorables des autres services de logistique en 2012 et 2013, et de l'industrie particulièrement en 2011. Plus exactement, en dépit de la forte contraction subie par le secteur de la métallurgie en 2013, la croissance plus élevée dans l'industrie s'explique par la progression du secteur de l'énergie, des autres industries<sup>38</sup> et de la construction.

<sup>36</sup> Banque nationale de Belgique, Institut des Comptes nationaux, 2015, *Comptes régionaux 2003 – 2013*.

<sup>37</sup> Voir en annexe le tableau A.7. pour une évolution plus détaillée de la valeur ajoutée dans le port de Bruxelles.

<sup>38</sup> Pour rappel, le secteur des « autres industries » comprend, entre autres, la collecte et le traitement des eaux usées et déchets, le travail du bois, l'imprimerie et la fabrication de textiles.

## 2.2 Évolution de la valeur ajoutée : comparaison avec les autres ports belges

Entre 2012 et 2013, la valeur ajoutée dans les principaux ports belges a connu une évolution positive plus ou moins marquée, abstraction faite du port d'Anvers où elle affiche un repli de 2,1% engageant les deux types de cluster.

**Tableau 9 :** Évolution de la valeur ajoutée directe dans les ports belges de 2012 à 2013 (%)

Secteur	Anvers	Gand	Ostende	Zeebrugge	Liège	Bruxelles
<b>Cluster maritime</b>	<b>-3,4</b>	<b>-2,4</b>	<b>3,7</b>	<b>4,5</b>	<b>-19,4</b>	<b>-2,0</b>
<b>Cluster non maritime</b>	<b>-1,5</b>	<b>7,7</b>	<b>-0,5</b>	<b>3,0</b>	<b>0,9</b>	<b>1,4</b>
Commerce	-4,0	0,2	0,7	-24,3	-24,4	-3,7
Industrie	-1,7	11,1	0,4	17,1	2,9	-2,2
Transport terrestre	0,5	-1,5	1,5	-9,1	-11	-7,7
Autres services	4,3	11,7	-19,7	15,6	1,6	25,7
<b>Variation totale (%)</b>	<b>-2,1</b>	<b>6,7</b>	<b>1,0</b>	<b>3,8</b>	<b>0,4</b>	<b>1,3</b>
<b>Variation totale (en millions d'€)</b>	<b>-210,5</b>	<b>214,0</b>	<b>4,8</b>	<b>36,3</b>	<b>4,4</b>	<b>6,3</b>

Source : Banque nationale de Belgique, Observatoire

La progression de la valeur ajoutée s'est principalement manifestée dans le port de Gand (+6,7%) avec une contribution positive des activités dites non maritimes (hors transport terrestre) qui permet de compenser le recul des performances du cluster maritime (cluster représentant moins de 10% de la valeur ajoutée totale). Dans le port de Zeebrugge, la croissance des branches d'activités non maritimes a surtout été soutenue par l'industrie et les autres services de logistique alors qu'on perçoit l'influence négative exercée par le commerce et le transport (ce qui est également observé dans le port de Liège). On relève également la contribution négative des autres services de logistique à la croissance du cluster non maritime dans le port d'Ostende, alors que ce secteur connaît une hausse de 25,7% dans la zone portuaire bruxelloise. Le port de Bruxelles se démarque en outre par une évolution moins favorable des secteurs du transport terrestre, du commerce et de l'industrie.



### 3. Valeur ajoutée indirecte

La valeur ajoutée indirecte<sup>39</sup> du port de Bruxelles se chiffre à 585,9 millions d'euros, dont 96,3% localisés dans le cluster non maritime. Parmi les activités à haute valeur ajoutée indirecte, l'industrie domine avec plus de 44% de production de valeur, suivie du commerce, des services et du transport ; reproduisant aussi la répartition sectorielle obtenue par le biais des effets directs.

**Tableau 10 :** Valeurs ajoutées directe et indirecte dans le port de Bruxelles en 2013

Secteur	Valeur ajoutée directe		Valeur ajoutée indirecte	
	Montant (millions €)	Part relative (%)	Montant (millions €)	Part relative (%)
<b>Cluster maritime</b>	<b>20,8</b>	<b>4,1</b>	<b>21,5</b>	<b>3,7</b>
<b>Cluster non maritime</b>	<b>484,0</b>	<b>95,9</b>	<b>564,4</b>	<b>96,3</b>
Commerce	139,7	27,7	162,6	27,7
Industrie	237,9	47,1	259,7	44,3
Transport terrestre	15,3	3,0	16,5	2,8
Autres services de logistique	91,2	18,1	125,6	21,4
<b>Total zone portuaire</b>	<b>504,9</b>	<b>100,0</b>	<b>585,9</b>	<b>100,0</b>

Source : Banque nationale de Belgique, Observatoire

L'observation des résultats indique une production de valeur indirecte supérieure d'environ 80 millions d'euros à la richesse créée directement par les entreprises portuaires. L'écart entre ces montants est principalement supporté par les activités dites non maritimes, davantage par les autres services de logistique, devant le commerce et l'industrie.

S'agissant de la valeur générée par les six ports belges en 2013, la répartition sectorielle qui prévaut quant à la valeur ajoutée directe demeure d'application<sup>40</sup>. Non compris le port de Zeebrugge, l'essentiel de la valeur ajoutée produite provient du cluster non maritime (toujours essentiellement dans les ports de Liège, Bruxelles et Gand).

<sup>39</sup> Les effets indirects calculés sont des estimations et doivent être interprétés avec la prudence nécessaire.

<sup>40</sup> Voir en annexe le tableau A.5 et A.6. pour une répartition plus détaillée de la valeur ajoutée dans les ports belges.

## **PARTIE 4 : ANALYSE COMPLÉMENTAIRE - APPROCHE SECTORIELLE**

L'emploi et la valeur ajoutée des entreprises portuaires bruxelloises ont, jusqu'à présent, été traités de façon analogue à la procédure appliquée lors de l'évaluation des ports belges par la Banque nationale : d'une part, selon le lien économique plus ou moins immédiat qu'entretient l'activité exercée par l'entreprise avec l'activité portuaire proprement dite ; d'autre part, via un examen comparatif des effets produits avec les résultats obtenus dans les autres ports belges.

Dans cette section, l'impact socio-économique du port de Bruxelles est évalué au départ des secteurs d'activité tels que déterminés par la nomenclature NACE-BEL 2008<sup>41</sup>. Ce procédé permet non seulement de dissocier les secteurs d'activité portuaires de ceux plus faiblement représentés dans le périmètre retenu, mais également de confronter les données récoltées pour le port de Bruxelles aux données régionales et par conséquent de saisir le poids de l'emploi salarié et de la valeur ajoutée portuaire en Région bruxelloise.

---

<sup>41</sup> Les intitulés de certains codes NACE-BEL ne couvrent pas nécessairement la même réalité que celle décrite précédemment sur la base de la méthodologie de la Banque nationale. C'est notamment le cas du secteur du transport dont le code NACE-BEL relatif au transport par voie d'eau (code NACE-BEL 50) est affecté au cluster maritime et dont le code NACE-BEL relatif au transport routier et ferroviaire (code NACE-BEL 49) est affecté au cluster non maritime.

## 1. Emploi salarié

En 2013, on comptabilise près de 4.600 emplois (en nombre de personnes, ou près de 4.400 ETP)<sup>42</sup> générés par les entreprises du port de Bruxelles, soit 0,7% de l'effectif bruxellois et 0,1% de l'emploi national<sup>43</sup>.

La répartition sectorielle des emplois salariés localisés dans la zone portuaire bruxelloise (visible dans la deuxième colonne du tableau suivant), est marquée par la prédominance des activités du tertiaire lourd avec respectivement quelque 900 et 600 personnes occupées dans les secteurs du commerce de gros et du transport. On souligne également le poids relativement important des activités de collecte et de traitements des déchets (secteur industriel secondaire) avec un effectif salarié de 837 personnes dans la zone portuaire.

En nous référant à présent à la dernière colonne du tableau et considérant les seuls secteurs dits portuaires, la part d'emplois assignés aux entreprises du port est évaluée à 1,7% de l'ensemble de l'emploi régional. De manière globale, les secteurs industriels portuaires représentent 6,9% des emplois bruxellois, tandis que les secteurs de services portuaires concentrent 1,2% de l'effectif salarié.

Parmi les secteurs d'activité secondaires ou industriels portuaires, on distingue deux sous-secteurs davantage porteurs d'emplois : la collecte et le traitement des déchets<sup>44</sup> qui mobilise dans la zone portuaire 48,9% des emplois régionaux liés à cette activité, et la fabrication d'autres produits minéraux non métalliques qui englobe 30,6% de l'emploi régional.

La contribution des secteurs tertiaires portuaires est, pour sa part, principalement supportée par les activités d'entreposage et de services annexes des transports qui couvrent 14,9% de l'effectif bruxellois<sup>45</sup>. Au sein du secteur de commerce de gros, qui rassemble 3,6% de l'emploi total de la Région, on note l'apport plus conséquent du commerce de gros de produits alimentaires (12,8% de l'emploi régional). De façon moins marquée, le commerce de produits intermédiaires, déchets et débris représente 6,4% de l'emploi total recensé en Région, suivi par le commerce de gros d'équipements industriels avec 4,2%.

---

<sup>42</sup> Rappelons que les chiffres d'enquête ont été ajoutés aux données de la Banque nationale pour près de 3.800 emplois en nombre de personnes (ou un peu plus de 3.600 ETP).

<sup>43</sup> Office national de sécurité sociale, Statistiques décentralisées au 31 décembre 2013.

<sup>44</sup> Collecte et traitement des eaux usées et déchets, récupération, dépollution et autres services. Sont ici repris sous cette catégorie les codes NACE-BEL 2008 37 à 39. Le captage, traitement et distribution d'eau (code NACE-BEL 36) n'étant pas représenté dans le port de Bruxelles.

<sup>45</sup> À titre d'information, le secteur du transport couvrait 20,4% de l'emploi salarié régional lors de l'édition précédente.

**Tableau 11 : Poids de l'emploi salarié portuaire en Région bruxelloise en 2013**

Secteur d'activité	Port		Bruxelles		Port/ Bruxelles
	Nombre	%	Nombre	%	%
<b>Secteur primaire (agriculture, sylviculture et pêche)</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>103</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>Secteur secondaire</b>	<b>1.850</b>	<b>40,3</b>	<b>42.013</b>	<b>6,8</b>	<b>4,4</b>
<b>Sous-total secteurs industriels « portuaires »</b>	<b>1.791</b>	<b>39,0</b>	<b>26.080</b>	<b>4,2</b>	<b>6,9</b>
Autres produits minéraux non-métalliques	136	3,0	445	0,1	30,6
Electricité, gaz et eau	257	5,6	4.614	0,7	5,6
Industrie alimentaire	149	3,2	4.103	0,7	3,6
Collecte et traitements des eaux usées et déchets	837	18,2	1.710	0,3	48,9
Construction	412	9,0	15.208	2,4	2,7
<b>Sous-total autres secteurs industriels<sup>46</sup></b>	<b>59</b>	<b>1,3</b>	<b>15.933</b>	<b>2,6</b>	<b>0,4</b>
<b>Secteur tertiaire (services)</b>	<b>2.739</b>	<b>59,7</b>	<b>579.705</b>	<b>93,2</b>	<b>0,5</b>
<b>Sous-total secteur tertiaire « portuaires »<sup>47</sup></b>	<b>2.662</b>	<b>58,0</b>	<b>229.623</b>	<b>36,9</b>	<b>1,2</b>
Commerce automobile	325	7,1	4.975	0,8	6,5
Commerce de gros	909	19,8	25.079	4,0	3,6
<i>Intermédiaires du commerce</i>	10	0,2	538	0,1	1,9
<i>CG de produits alimentaires</i>	478	10,4	3.727	0,6	12,8
<i>CG de biens de consommation non alimentaires</i>	46	1,0	9.950	1,6	0,5
<i>CG de produits intermédiaires, déchets et débris</i>	225	4,9	3.497	0,6	6,4
<i>CG de d'équipements industriels</i>	150	3,3	3.614	0,6	4,2
<i>Autres commerces de gros<sup>48</sup></i>	0	0,0	3.753	0,6	0,0
Commerce de détail	205	4,5	30.883	5,0	0,7
Transport	599	13,1	26.501	4,3	2,3
<i>Transports terrestres et par eau</i>	267	5,8	19.333	3,1	1,4
<i>Entreposage et service auxiliaires des transports</i>	332	7,2	2.235	0,4	14,9
<i>Autres activités de transport</i>	0	0,0	4.933	0,8	0,0
Activités spécialisées, scientifiques et techniques	318	6,9	36.131	5,8	0,9
Activités de services administratifs et de soutien	181	3,9	61.500	9,9	0,3
Activités des organisations administratives	125	2,7	19.475	3,1	0,6
<b>Sous-total autres secteurs tertiaires<sup>49</sup></b>	<b>77</b>	<b>1,7</b>	<b>375.161</b>	<b>60,3</b>	<b>0,0</b>
<b>Total tous secteurs</b>	<b>4.589</b>	<b>100,0</b>	<b>621.821</b>	<b>100,0</b>	<b>0,7</b>
<b>Total secteurs « portuaires »</b>	<b>4.453</b>	<b>97,0</b>	<b>255.806</b>	<b>41,1</b>	<b>1,7</b>
<b>Total autres secteurs</b>	<b>136</b>	<b>3,0</b>	<b>391.094</b>	<b>62,9</b>	<b>0,0</b>

Source : Banque nationale de Belgique, Observatoire, Office national de sécurité sociale

<sup>46</sup> Y compris le travail du bois et la fabrication d'articles en bois et en liège, à l'exception des meubles (code NACE-BEL 16), de même que la fabrication de textiles (code NACE-BEL 13 à 15) : secteurs significativement moins représentés dans le port de Bruxelles.

<sup>47</sup> Au vu des changements introduits dans la nomenclature NACE-BEL, la répartition sectorielle présentée lors de l'édition précédente a été modifiée, ce qui rend délicate la comparaison des données.

<sup>48</sup> Comporte le commerce de gros de produits agricoles (code NACE-BEL 46.2), d'équipements de l'information et de la communication (code NACE-BEL 46.5), ainsi que le commerce de gros non spécialisé (code NACE-BEL 46.9).

<sup>49</sup> Inclus : activités des services financiers (codes NACE-BEL 64 et 66), hébergement et restauration (codes NACE-BEL 55 ET 56), production, programmation et diffusion de films cinématographiques, de vidéo et de programme de télévision (codes NACE-BEL 59 à 60), programmation, conseil et autres activités informatiques (codes NACE-BEL 62 et 63).

## 2. Valeur ajoutée

Rappelons qu'avec 504,9 millions d'euros de richesse nouvellement créée, les entreprises portuaires bruxelloises participent de façon directe à 0,8% de la valeur ajoutée régionale, de même qu'elles concourent à hauteur de 0,1% à la valeur ajoutée produite à l'échelle de la Belgique en 2013<sup>50</sup>.

La dimension sectorielle, mobilisée pour la même période de référence, permet d'apporter un éclairage complémentaire quant à la contribution de ces entreprises à l'économie régionale<sup>51</sup>. En ce sens, la part de valeur ajoutée réalisée par les entreprises portuaires est de 1,3% dans l'industrie, devant les services qui représente 0,5% de la valeur ajoutée bruxelloise.

En tenant compte exclusivement des secteurs d'activité portuaires, la participation de l'industrie apparaît là encore comme un facteur qui contribue à la création de richesse dans la Région. En 2013, les secteurs industriels portuaires ont ainsi générés plus de 230 millions d'euros à prix courants et ont contribué pour 5,4% à la création de la valeur ajoutée régionale, alors que le poids des activités tertiaires portuaires dans l'économie bruxelloise se chiffre à 1,5%.

**Tableau 12 :** Poids de la valeur ajoutée portuaire en Région bruxelloise en 2013

Secteur d'activité	Port/Bruxelles
	%
<b>Secteurs primaires (agriculture, sylviculture et pêche)</b>	<b>0,0</b>
<b>Secteurs secondaires</b>	<b>1,3</b>
Secteurs industriels "portuaires"	5,4
Autres secteurs industriels	0,0
<b>Secteurs tertiaires (services)</b>	<b>0,5</b>
Secteurs tertiaires "portuaires"	1,5
Autres secteurs tertiaires	0,0
<b>Total tous secteurs</b>	<b>0,8</b>
Total secteurs "portuaires"	2,3
Total autres secteurs	0,0

Source : Banque nationale de Belgique, Observatoire, Institut des comptes nationaux

<sup>50</sup> Banque nationale de Belgique, Institut des Comptes nationaux, 2015, *Comptes régionaux 2003 – 2015*.

<sup>51</sup> La contribution des secteurs d'activité « portuaires » à la valeur ajoutée générée par la Région bruxelloise est évaluée au départ des comptes régionaux 2013 sur la base de la nomenclature NACE-BEL 2008 limitée à 2 digits (Source : Banque nationale de Belgique, Institut des Comptes nationaux, 2015, *Comptes régionaux 2003 – 2015*).

Ce poids est donc sous-estimé puisqu'il englobe, au niveau des secteurs "portuaires" et en particulier des secteurs tertiaires « portuaires », l'ensemble des transports terrestres (en ce compris les transports ferroviaires et urbains de voyageurs, activité non représentée dans le port de Bruxelles), des activités de poste et de courrier, et des télécommunications (deux activités non représentées dans le port de Bruxelles).

## **VOLET 2 : ENQUÊTE AUPRÈS DES ENTREPRISES DE LA ZONE PORTUAIRE**

---

Si dans le volet 1, l'analyse des données issues de la Banque nationale a permis une approche quantitative de l'importance économique de la zone portuaire bruxelloise, cette étude poursuit également l'objectif de fournir une information plus qualitative sur l'emploi, mais également sur d'autres dimensions telles que le recrutement, l'implantation dans la zone portuaire ou les liens avec l'économie bruxelloise. Ce second volet présente donc ces données qualitatives, dont certaines n'existent pas par ailleurs, récoltées par voie d'enquête auprès d'un échantillon représentatif d'entreprises de la zone portuaire bruxelloise.

Dans ce volet 2 de l'étude, nous allons dans un premier temps exposer la méthodologie utilisée, définir la population étudiée et décrire les entreprises ayant participé à l'enquête. Ensuite, nous nous attarderons sur les aspects en lien avec les ressources humaines, et plus particulièrement, sur le profil de l'emploi salarié, sur le recours à des formes de travail flexibles, sur l'évolution de l'emploi salarié ces dernières années.

Nous aborderons dans une troisième partie l'ancrage bruxellois des entreprises situées dans la zone portuaire ainsi que la superficie occupée par celles-ci et leur projet en lien avec leurs installations actuelles. Enfin, nous terminerons ce volet par l'analyse des relations que ces entreprises entretiennent avec leurs partenaires commerciaux.

## **1. Méthode d'investigation**

L'analyse des données de la Banque nationale a permis d'évaluer l'importance pour la région du Port de Bruxelles en termes d'emploi et de valeur ajoutée. Néanmoins, la présente étude poursuit l'objectif d'analyser de manière plus détaillée le profil de l'emploi salarié des entreprises de la zone portuaire bruxelloise. Il s'agit non seulement de fournir un profil détaillé de l'emploi mais également de voir son évolution passée et future ainsi que la dimension recrutement qui y est liée.

A des fins de comparaison, le questionnaire de cette année s'est en grande partie inspiré de l'édition précédente de l'étude mais, étant donné les difficultés à récolter les données sur les volumes de transport des entreprises, il a été décidé d'abandonner les questions s'y rapportant. Cependant, si le transport doit faire l'objet d'une étude à part entière, cette édition de l'enquête introduit une nouveauté dans le volet sur l'emploi, à savoir la distinction des fonctions liées au transport et à la logistique par rapport aux autres fonctions que l'on retrouve dans les entreprises. Cette distinction fera l'objet d'un chapitre à part dans lequel l'importance des métiers liés au transport et à la logistique pour les entreprises portuaires sera présentée.

Egalement, même si les questions les concernant ont été posées, il a été décidé de ne pas analyser les données récoltées sur le chiffre d'affaires des sociétés ainsi que sur leurs investissements. En effet, la phase d'enquête nous a montré les difficultés qu'avaient les participants à répondre aux questions ayant trait aux variables économiques<sup>52</sup>. S'agissant de variables stratégiques, les entreprises participantes ne sont pas toujours disposées à évoquer le montant du chiffre d'affaires ou celui de leurs investissements. Par ailleurs, les difficultés à répondre sont encore plus importantes pour les sociétés multi sites où les participants à l'enquête se retrouvent dans l'impossibilité de décomposer ces variables afin de les attribuer au site d'exploitation concerné par l'enquête. Par ailleurs, l'interprétation qui pouvait en être faite occulte certainement la complexité et l'hétérogénéité du fonctionnement des sociétés. Pour ces raisons, il a été décidé de ne pas aborder ces données dans cette édition de l'étude.

---

<sup>52</sup> Seules 28 sociétés sur 128 ont été à même de répondre aux questions sur les chiffres d'affaires et 43 sociétés ont été en mesure de se prononcer sur leurs investissements sans toutefois en donner les détails.

Pour le reste du questionnaire, dans l'ensemble, les thématiques précédemment traitées sont les mêmes. Parmi les thématiques traitées dans cette édition, on retrouve ainsi :

- une analyse descriptive des entreprises de la zone portuaire bruxelloise avec, outre leurs caractéristiques générales (année de constitution, forme juridique, nombre de sièges d'exploitation...), la prise en compte de la nature de leurs activités, leur dépendance par rapport à la voie d'eau et leur statut ou non de concessionnaire ;
- différents aspects en lien avec les ressources humaines tels que le profil de l'emploi salarié, le recours aux formes flexibles de travail (régime de temps de travail, type de contrat et travail intérimaire, les évolutions passées et anticipées de l'emploi salarié,...)
- différents éléments relatifs à l'implantation des entreprises dans la zone portuaire bruxelloise dont la superficie occupée, les besoins hypothétiques d'espace supplémentaire, la mobilité des entreprises et leurs éventuels projets de déménagement ;
- différentes questions en lien avec les fournisseurs et la sous-traitance ;
- l'introduction de questions qui portent uniquement sur les travailleurs affectés aux tâches de transport et de logistique.

Pour cette enquête, le mode de passation du questionnaire a été légèrement adapté en fonction de la taille des entreprises. D'un côté, pour les entreprises dont l'effectif salarié était supérieur ou équivalent à 20 personnes, il a été opté pour l'entretien en face-à-face avec le ou les responsables d'entreprises. Au total, 43 entreprises ont ainsi reçu la visite d'un enquêteur. D'un autre côté, pour les entreprises dont l'effectif salarié était inférieur à 20 travailleurs, l'entretien téléphonique était privilégié. C'est pourquoi, notamment en raison du temps imparti pour un tel entretien, le questionnaire a été diminué des questions relatives au chiffre d'affaires, aux investissements et aux partenaires commerciaux. Au total, 85 entreprises ont participé à l'enquête téléphonique.

Enfin, la période durant laquelle l'enquête a été menée s'étend pour l'essentiel entre mi-mai 2015 à mi-août 2015.



## 2. Définition de la population d'étude

L'enquête concerne les entreprises privées et publiques situées sur le domaine portuaire, ou le long de la voie d'eau sur son tracé bruxellois, ou dans le périmètre d'intérêt portuaire tel que défini par le Plan régional de Développement et le Plan régional d'Affectation des Sols (PRAS), auquel il faut ajouter la rue Picard en raison de sa proximité physique avec le canal et du type d'entreprises présentes. En plus des conditions géographiques, un critère de nature fonctionnelle, à mettre en relation avec le secteur d'activité des entreprises présentes dans la zone, est également appliqué lors de la sélection des sociétés.

Ainsi, outre leur localisation, ces entreprises doivent être une entreprise dont l'activité relève des clusters maritime et non maritime tels que définis par la Banque nationale de Belgique ; être une entreprise industrielle ou prestataire logistique ou de transport ; être une entreprise dont la localisation est justifiée par la présence d'infrastructures de transport, d'industries ou de services liés au transport et à la distribution (par exemple, les services douaniers, le Centre européen de Fruits et Légumes ou le Marché Matinal de Bruxelles) ; être une entreprise concessionnaire du Port de Bruxelles (terrain ou bâtiment) ; ou encore une entreprise utilisatrice de la voie d'eau.

Afin de constituer la liste des entreprises à enquêter, 386 sociétés répondant aux critères géographiques et fonctionnels ont été répertoriées. Néanmoins, après les premières tentatives de contact, il est apparu qu'un certain nombre d'entre elles devaient être exclues pour cause de déménagement en dehors de la zone ou de cessation des activités<sup>53</sup>.

Par ailleurs, une nonantaine d'établissements ont dû également être exclus car ils occupent un local portuaire, soit sans travailleur (le plus souvent un entrepôt), soit ne constituant pas le lieu de travail principal du personnel salarié. La présence de ces établissements dans la zone indique que le port de Bruxelles remplit une fonction d'entreposage et de stockage pour des activités économiques qui sont exercées ailleurs dans la Région (par exemple, certains commerces du centre-ville). En effet, la plupart de ces entreprises, ne devant pas être enquêtées car n'affectant pas de personnel salarié dans la zone portuaire, recourent aux facilités portuaires (dont les services douaniers, les agences maritimes, les entrepôts sous douane pour marchandises de provenance hors Union européenne, les infrastructures logistiques telles que le centre TIR...).

Compte tenu de ce qui précède, quelque 297 entreprises ont été retenues comme faisant partie de la population cible à atteindre. Les enquêteurs ont contacté l'ensemble de ces sociétés dans la mesure où elles étaient joignables. Au final, 128 entreprises ont effectivement participé à l'enquête. Le taux de participation est donc relativement important, puisque près de la moitié des entreprises sollicitées ont

---

<sup>53</sup> Sur la centaine de sociétés exclues des entreprises à enquêter, une cinquantaine l'ont été pour raison de cessation d'activité ou car ayant déménagé de la zone portuaire. En outre, une cinquantaine d'entreprises ont été exclues car n'employant pas de travailleurs dans la zone portuaire (par exemple, les entrepôts).

pris part à l'enquête et que la couverture théorique de l'emploi est supérieure à 80%<sup>54</sup>. Cette couverture importante de l'emploi salarié permet ainsi de dresser une image relativement fidèle du profil de l'emploi salarié dans la zone.

Les tableaux qui suivent proposent une description du profil de l'échantillon, aussi bien en termes d'entreprise qu'en termes d'emploi que celles-ci occupent, selon le secteur d'activité, la classe de taille ainsi que selon le statut ou non de concessionnaire.

**Tableau 13 :** Entreprises portuaires et emploi salarié par secteur d'activité

Secteur d'activité	Entreprises		Emplois		Emplois/entreprise
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre
<b>Commerce de gros</b>	<b>51</b>	<b>39,8</b>	<b>821</b>	<b>21,7</b>	<b>16</b>
Produits alimentaires	26	20,3	451	11,9	17
Produits manufacturés	10	7,8	92	2,4	9
Matériaux de construction	9	7,0	195	5,2	22
Autres produits	6	4,7	83	2,2	14
<b>Transport et logistique</b>	<b>24</b>	<b>18,8</b>	<b>505</b>	<b>13,3</b>	<b>21</b>
Transport	11	8,6	282	7,4	26
Entreposage et manutention	7	5,5	191	5,0	27
Distribution urbaine/groupage	4	3,1	24	0,6	6
Autres services auxiliaires de transport	2	1,6	8	0,2	8
<b>Production et transformation</b>	<b>9</b>	<b>7,0</b>	<b>262</b>	<b>6,9</b>	<b>29</b>
Matériaux de construction	7	5,5	141	3,7	20
Autres produits	2	1,6	121	3,2	61
<b>Récupération de matériaux</b>	<b>4</b>	<b>3,1</b>	<b>236</b>	<b>6,2</b>	<b>59</b>
<b>Services</b>	<b>18</b>	<b>14,1</b>	<b>318</b>	<b>8,4</b>	<b>18</b>
<b>Divers</b>	<b>22</b>	<b>17,2</b>	<b>1.644</b>	<b>43,4</b>	<b>75</b>
Admin. et entreprises publiques	3	2,3	181	4,8	60
Commerce de détail	6	4,7	153	4,0	26
Construction	5	3,9	88	2,3	18
Autres activités	8	6,3	1.222	32,3	153
<b>Total</b>	<b>128</b>	<b>100,0</b>	<b>3.786</b>	<b>100,0</b>	<b>30</b>

En premier lieu, la répartition sectorielle des entreprises de l'échantillon ne présente pas de grandes différences avec l'édition précédente. Les grossistes y constituent toujours le groupe le plus important et représentent 39,8% des sociétés enquêtées. Viennent ensuite les sociétés actives dans les secteurs du transport et logistique (18,8%), des divers<sup>55</sup> (17,2%) et des services (14,1%)<sup>56</sup>. Cependant, même si la distribution sectorielle des sociétés de notre échantillon ne présente que peu de différences avec l'enquête précédente, on notera la baisse de la représentation des entreprises de récupération de matériaux. Ces dernières ne constituent plus que 3,1% de la population des entreprises enquêtées, alors qu'en 2009 leur part s'élevait à 6,8%.

<sup>54</sup> Pour rappel, le premier volet de l'étude mentionne 4.588 travailleurs en ce qui concerne l'emploi directement généré par les entreprises portuaires.

<sup>55</sup> Parmi les secteurs regroupés sous la rubrique « divers », on trouve la construction, le commerce de détail, le secteur public ainsi que les autres secteurs non répertoriés ailleurs.

<sup>56</sup> Pour rappel, en 2009, les sociétés enquêtées se répartissaient à hauteur de 18,2% dans le secteur du transport et logistique, 12,1% dans le secteur divers et 18,9% dans les services.

En termes d'emploi, nous observons un glissement important de l'emploi couvert au profit du secteur divers, pour lequel 1.644 travailleurs ont été comptabilisés, soit 43,4% de l'emploi total couvert par l'enquête (en 2009, cette part s'élevait à 29,6%). Cette importante hausse est la conséquence d'une forte croissance de l'emploi constatée dans deux très grandes sociétés du secteur divers. Ensemble, ces deux sociétés représentent 23,5% du total de l'emploi couvert.

La répartition des entreprises selon leur taille indique, quant à elle, une représentation plus importante des établissements composés de 5 à 49 travailleurs, qui représentent 60,2% de l'échantillon en 2014, soit un niveau quasi identique à 2009 (59,8%). Les entreprises de moins de 5 travailleurs représentent une société sur quatre de l'échantillon mais leurs effectifs salariés ne pèsent que pour 2,2% de l'emploi couvert par l'enquête. À l'inverse, bien que les entreprises de plus grande envergure (50 travailleurs et plus) ne représentent que 14,8% des sociétés enquêtées, elles prennent à leur compte plus de trois cinquièmes (63,3%) de l'emploi occupé dans la zone portuaire.

**Tableau 14 :** Entreprises portuaires et emploi salarié par classe de taille

Classe de taille	Entreprises		Emplois		Emplois/entreprise
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre
Moins de 5 travailleurs	32	25,0	85	2,2	3
5 à 49 travailleurs	77	60,2	1.305	34,5	51
5 à 9 travailleurs	26	20,3	164	4,3	6
10 à 19 travailleurs	25	19,5	345	9,1	14
20 à 49 travailleurs	26	20,3	796	21,0	31
50 et plus travailleurs	19	14,8	2.396	63,3	126
<b>Total</b>	<b>128</b>	<b>100,0</b>	<b>3.786</b>	<b>100,0</b>	<b>30</b>

Parmi les entreprises qui ont participé à l'enquête, un peu plus des deux cinquièmes sont concessionnaires d'un terrain ou d'un bâtiment du Port de Bruxelles (soit 41,4%). En termes d'emploi, les concessionnaires occupent une part de l'emploi portuaire total quasi similaire, soit 40,7% de l'emploi salarié. Par ailleurs, on notera qu'une grande partie des concessionnaires qui occupent du personnel salarié (les trois quarts) ont été rencontrés dans le cadre de cette enquête. Par contre, seulement un peu plus d'un tiers des entreprises non concessionnaires avec du personnel salarié a été interrogé.

**Tableau 15 :** Entreprises portuaires et emploi salarié par statut

Contrat de concession	Entreprises		Emplois		Emplois/entreprise
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre
Oui	53	41,4	1.541	40,7	29
Non	75	58,6	2.245	59,3	30
<b>Total</b>	<b>128</b>	<b>100,0</b>	<b>3.786</b>	<b>100,0</b>	<b>30</b>

### 3. Analyse descriptive des entreprises

L'analyse descriptive des entreprises portuaires vise à dresser leur profil selon différentes caractéristiques, en particulier leur année de constitution, leur forme juridique, le nombre de sièges d'exploitation qu'elles possèdent, l'ancrage bruxellois de leur siège social, la localisation des sièges d'activité dans la zone portuaire, et la mesure selon laquelle elles utilisent la voie d'eau pour réaliser leurs activités.

#### 3.1 *Date de constitution*

Près des trois cinquièmes des entreprises de l'échantillon ont plus de 25 ans d'activité, confirmant ainsi ce qui était observé lors des études précédentes. Une part importante des sociétés de la zone portuaire bruxelloise exerce en effet leurs activités depuis longtemps déjà. Parallèlement à ces entreprises constituées depuis un certain temps, on observe une très faible proportion de sociétés constituées entre 2010 et 2014.

**Tableau 16 :** Entreprises portuaires et emploi salarié par date de constitution de la société

Année de constitution	Entreprises		Emplois	
	Nombre	%	Nombre	%
Avant 1980	47	36,7	1.393	36,8
Entre 1980 et 1989	26	20,3	492	13,0
Entre 1990 et 1999	24	18,8	1.086	28,7
Entre 2000 et 2009	24	18,8	695	18,4
Entre 2010 et 2014	7	5,5	120	3,2
<b>Total</b>	<b>128</b>	<b>100,0</b>	<b>3.786</b>	<b>100,0</b>

#### 3.2 *Forme juridique*

La répartition des entreprises portuaires enquêtées selon la forme juridique se situe dans la continuité des études précédentes. Les sociétés anonymes (59,4%) et les sociétés privées à responsabilité limitée (30,5%) représentent ainsi toujours neuf entreprises sur dix (89,9%).

En termes d'emploi, les sociétés anonymes et les entreprises publiques restent les principaux pourvoyeurs d'emploi avec respectivement 70,7% et 14,9% de l'emploi salarié. En moyenne, une société anonyme occupe dans la zone portuaire 35 travailleurs, tandis que les deux sociétés publiques enquêtées occupent sur leurs différents sites de la zone portuaire 282 salariés.

**Tableau 17 :** Entreprises portuaires et emploi salarié par forme juridique de la société

Forme juridique	Entreprises		Emplois		Emplois/entreprise
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre
SA	76	59,4	2.678	70,7	35
SPRL	39	30,5	262	6,9	7
ASBL	5	3,9	47	1,2	9
Société coopérative	4	3,1	213	5,6	53
Organisation publique	2	1,6	563	14,9	282
Autre	2	1,6	23	0,6	12
<b>Total</b>	<b>128</b>	<b>100,0</b>	<b>3.786</b>	<b>100,0</b>	<b>30</b>

### 3.3 Localisation du ou des sièges d'exploitation et ancrage bruxellois

Un peu plus de la moitié des entreprises de la zone portuaire disposent d'un seul et unique site d'exploitation (57,8%). En moyenne, ces entreprises occupent 18 travailleurs contre 45 pour celles disposant de plusieurs sièges d'activité. En corollaire, un peu plus de deux entreprises interrogées sur cinq font partie d'un groupe et totalisent plusieurs sièges d'exploitation dont au moins l'un d'entre eux est localisé dans la zone portuaire.

**Tableau 18 :** Nombre de sièges d'exploitation/d'activité

Nombre de sièges d'exploitation/d'activité	Entreprises		Emplois		Emplois/entreprise
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre
Un seul siège	74	57,8	1.340	35,4	18
Plusieurs sièges	54	42,2	2.446	64,6	45
<b>Total</b>	<b>128</b>	<b>100,0</b>	<b>3.786</b>	<b>100,0</b>	<b>30</b>

Au vu du nombre important de sociétés ayant leur siège social situé au sein des 19 communes bruxelloises (82,8%), l'ancrage bruxellois des sociétés portuaires est toujours aussi important. Par ailleurs, la grande majorité d'entre elles (soit 95%) sont installées dans la Région bruxelloise depuis leur création, 63,7% étant même implantées dans la zone portuaire depuis leur création<sup>57</sup>.

**Tableau 19 :** Localisation du siège social des entreprises

Localisation du siège social	Entreprises		Emplois		Emplois/entreprise
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre
Dans la zone portuaire bruxelloise	96	75,0	2.267	59,9	24
En Région bruxelloise, mais en dehors de la zone portuaire	10	7,8	995	26,3	100
En Région wallonne	7	5,5	177	4,7	25
En Région flamande	15	11,7	347	9,2	23
<b>Total</b>	<b>128</b>	<b>100,0</b>	<b>3.786</b>	<b>100,0</b>	<b>30</b>

<sup>57</sup> Voir volet II – Partie 3 – Point 1. Ancrage bruxellois.

### 3.4 Localisation des établissements dans le périmètre portuaire

Les établissements portuaires sont principalement concentrés dans trois zones, à savoir par ordre décroissant l'avant-port (41,4%), la zone du port (30,5%) et le marché matinal (17,2%). De plus, 95,5% de l'emploi salarié couvert par l'enquête est situé sur ces trois zones.

**Tableau 20 :** Localisation des établissements dans le périmètre portuaire

Zone	Entreprises		Emplois	
	Nombre	%	Nombre	%
Avant-Port	53	41,4	2.414	63,8
Marché matinal	22	17,2	288	7,6
Port	39	30,5	913	24,1
Centre TIR	9	7,0	71	1,9
Port sud	5	3,9	100	2,6
<b>Total</b>	<b>128</b>	<b>100,0</b>	<b>3.786</b>	<b>100,0</b>

Par ailleurs, la totalité des entreprises qui déclarent utiliser la voie d'eau pour leurs activités est concentrée dans les zones de l'Avant-Port et du Port, et ce, en raison de la présence de facilités offertes pour l'utilisation de la voie d'eau. Remarquons également que les concessions sont principalement situées sur ces deux zones où sont localisées 83% des sociétés enquêtées.

Au niveau de la répartition sectorielle selon la zone, comme observé lors des éditions précédentes de l'enquête, certains secteurs ont une prédilection pour une zone déterminée. Ainsi, la totalité des entreprises de récupération de matériaux enquêtées sont situées à l'Avant-Port, tandis que le Centre TIR concentre en toute logique principalement les sociétés du commerce de gros et du transport et logistique.

### 3.5 Utilisation de la voie d'eau

La dépendance vis-à-vis de la voie d'eau a légèrement baissé par rapport à la dernière enquête. En 2014, ce sont 18% des sociétés enquêtées qui déclarent utiliser complètement, ou partiellement, la voie d'eau. Pour rappel, cette proportion s'élevait à 22% en 2009. Parmi les utilisateurs de la voie d'eau, un peu plus de la moitié déclare être complètement dépendante de celle-ci.

Néanmoins, si la part des sociétés utilisatrices de la voie d'eau a légèrement baissé, la part des emplois liés partiellement ou complètement à la voie d'eau a quant à elle augmenté passant de 17,5% en 2009 à 20,8% en 2014. Actuellement, quelque 800<sup>58</sup> salariés ont un travail dans une entreprise dont l'activité dépend de la voie d'eau, soit 39 de plus qu'en 2009.

<sup>58</sup> Pour précision, 789 salariés en 2014, soit 39 de plus qu'en 2009.

**Tableau 21** : Dépendance par rapport à la voie d'eau

Dépendance à la voie d'eau	Entreprises		Emplois		Emplois/entreprise
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre
Oui, complètement	12	9,4	297	7,8	25
Oui, partiellement	11	8,6	492	13,0	45
Non, pas du tout	105	82,0	2.997	79,2	29
<b>Total</b>	<b>128</b>	<b>100,0</b>	<b>3.786</b>	<b>100,0</b>	<b>30</b>

L'utilisation de la voie d'eau selon le secteur d'activité montre, par rapport à la dernière étude, quelques différences. En effet, on observe une baisse de la part des entreprises utilisatrices de la voie d'eau dans tous les secteurs, à l'exception de la production et transformation (66,7% en 2014 comme en 2009) et de la récupération des matériaux (100% en 2014, contre 44,4% en 2009). Toutefois, il faut relativiser ces baisses dans la mesure où les effectifs sectoriels de notre échantillon restent faibles, surtout en ce qui concerne les sociétés utilisatrices de la voie d'eau.

Concernant l'emploi, les travailleurs dont l'activité de l'entreprise dépend de la voie d'eau se retrouvent principalement dans les secteurs de la production et transformation et de la récupération de matériaux. Ensemble, ces deux secteurs concentrent 58,3% de l'ensemble des emplois liés à la voie d'eau de la zone portuaire bruxelloise.

**Tableau 22** : Utilisation de la voie d'eau par secteur d'activité

Secteur d'activité	Entreprises	% entreprises du secteur	Emplois	% emplois du secteur
	Nombre	%	Nombre	%
Commerce de gros	5	9,8	90	11,0
Transport et logistique	4	16,7	54	10,7
Production et transformation	6	66,7	224	85,5
Récupération de matériaux	4	100,0	236	100,0
Services	3	16,7	41	12,9
Divers	1	4,5	144	8,8
<b>Total général</b>	<b>23</b>	<b>18,0</b>	<b>789</b>	<b>20,8</b>

## **PARTIE 2 : RESSOURCES HUMAINES**

---

Avec les ressources humaines, nous analyserons dans un premier temps les données d'emploi récoltées par voie d'enquête et procéderons ainsi à la description du profil de l'emploi salarié occupé en 2014 au sein des entreprises portuaires. Les chiffres sont, lorsque cela est possible, comparés avec les résultats de l'étude précédente ainsi qu'avec le profil de l'emploi salarié bruxellois. Dans un second temps, les informations concernant les recrutements passés et les intentions d'embauche ou de réduction de personnel seront abordées et permettront de jauger l'impact de la conjoncture économique ou de l'optimisme éventuel des sociétés.

Outre la description de l'emploi portuaire, l'étude aborde également le sujet des formes flexibles de travail auxquelles les entreprises portuaires recourent. Il s'agit ici principalement d'analyser le régime de travail à temps partiel et le contrat à durée déterminée, mais également le travail intérimaire.

Enfin, la description du profil de l'emploi salarié sera complétée par une analyse de l'importance des fonctions liées aux tâches de transport et de logistique au sein des sociétés portuaires.



# 1. Emploi

Dans ce chapitre, le profil de l'emploi<sup>59</sup> salarié occupé en 2014 au sein des entreprises portuaires sera décliné selon différentes caractéristiques telles que le genre, la catégorie socioprofessionnelle, la classe d'âge, le lieu de domicile, le niveau de qualification ou encore son attribution ou non à une tâche de transport ou de logistique. Par ailleurs, l'évolution de l'emploi salarié et le recours aux formes de travail flexibles seront présentés.

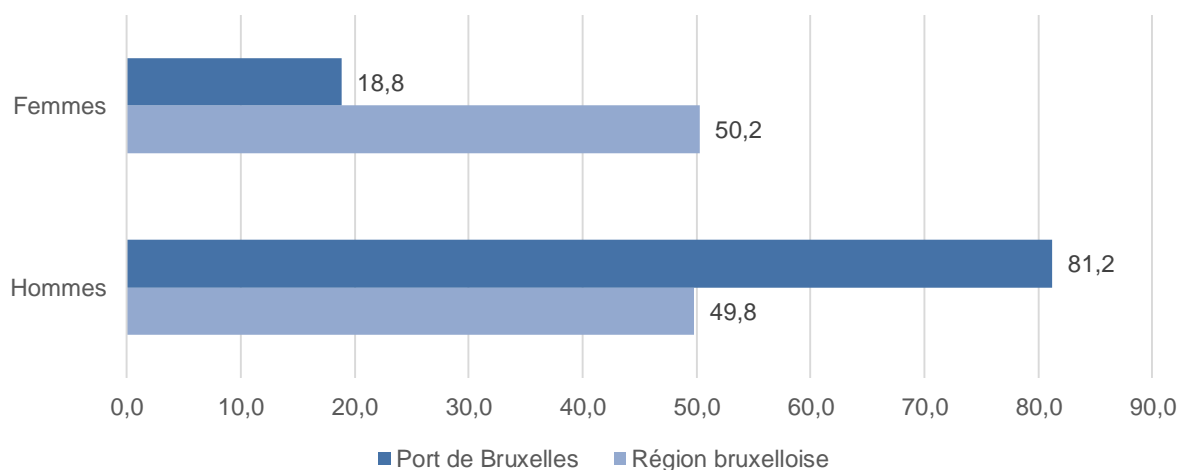
## 1.1 Profil de l'emploi salarié

Il est procédé ici à la présentation du profil de l'emploi salarié occupé en 2014 dans les entreprises portuaires, et ce, sur la base des données d'enquête. Ces dernières seront comparées avec les données de l'enquête précédente, mais également avec le profil de l'emploi salarié qui caractérise l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale.

### 1.1.1 Genre

La part de l'emploi féminin salarié occupé dans les entreprises de la zone portuaire (18,8%) est significativement plus faible comparé à celle de l'ensemble des sociétés de la Région bruxelloise (50,2%<sup>60</sup>). Ce résultat est observé depuis la première édition de l'étude<sup>61</sup>.

**Graphique 1 :** Emploi salarié par genre (%)



<sup>59</sup> L'emploi salarié couvert comprend également 35 dockers.

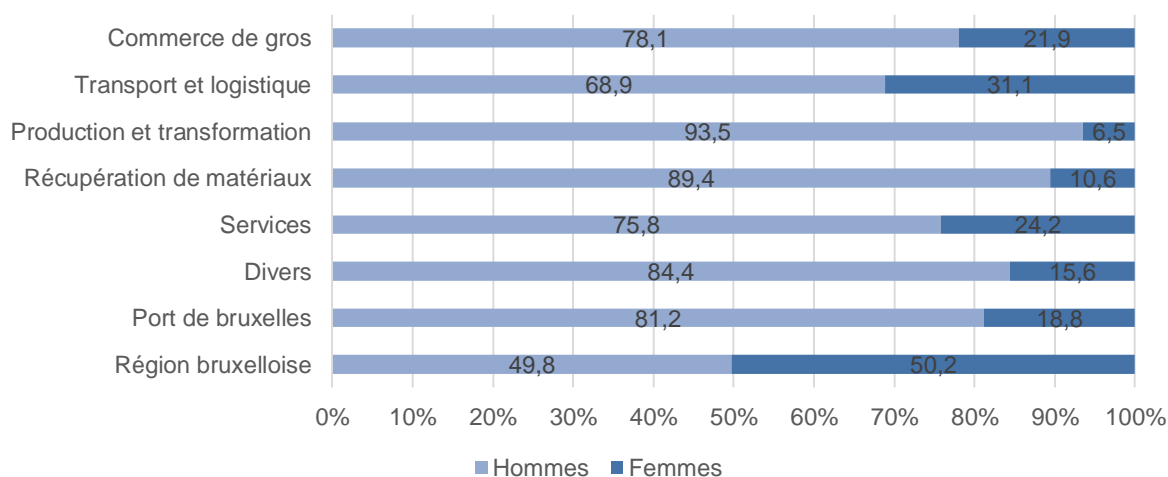
<sup>60</sup> Office national de Sécurité sociale, Statistiques décentralisées au 31 décembre 2013.

<sup>61</sup> Pour rappel, la proportion de femmes parmi les travailleurs salariés des sociétés portuaires s'élevait à 19% en 1997, lors de la première édition de l'étude.

Cette faible représentation de l'emploi féminin salarié s'explique en partie par le profil sectoriel des entreprises de la zone portuaire. Dans chacun des secteurs représentés dans la zone, on observe une plus grande proportion d'hommes parmi les salariés. En effet, la part du salariat féminin ne dépasse que difficilement les 30% alors que dans l'ensemble de l'économie bruxelloise, on observe que la part des femmes équivaut à celle des hommes (elles représentent 50,2% du salariat bruxellois).

Plus particulièrement, la comparaison sectorielle des données de la zone portuaire avec celles de la Région bruxelloise indique que la part de femmes salariées est particulièrement faible dans les entreprises du secteur de la production et transformation (6,5%, contre 26% au niveau régional<sup>62</sup>) ainsi que dans celui de la récupération de matériaux (10,6%, contre 14,7% au niveau régional). C'est dans le secteur du transport et logistique que la plus grande proportion de salariées est observée : elle s'élève à presque un travailleur sur trois (31,1%).

**Graphique 2 :** Emploi salarié par genre et secteur d'activité<sup>63</sup> (%)



### 1.1.2 Catégorie socioprofessionnelle

Par rapport à l'édition précédente de l'enquête, étant donné les difficultés pour certains responsables des ressources humaines à identifier spécifiquement les cadres parmi leurs salariés, et vu l'absence d'une définition officielle du statut de cadre, il a été décidé d'abandonner de faire la distinction des cadres afin de minimiser le nombre de non-réponses.

En Région de Bruxelles-Capitale, à peine un travailleur sur cinq est ouvrier (20,2%<sup>64</sup>) alors que les ouvriers représentent près de la moitié de l'emploi salarié de la zone portuaire (46,4%) en 2014. Cette

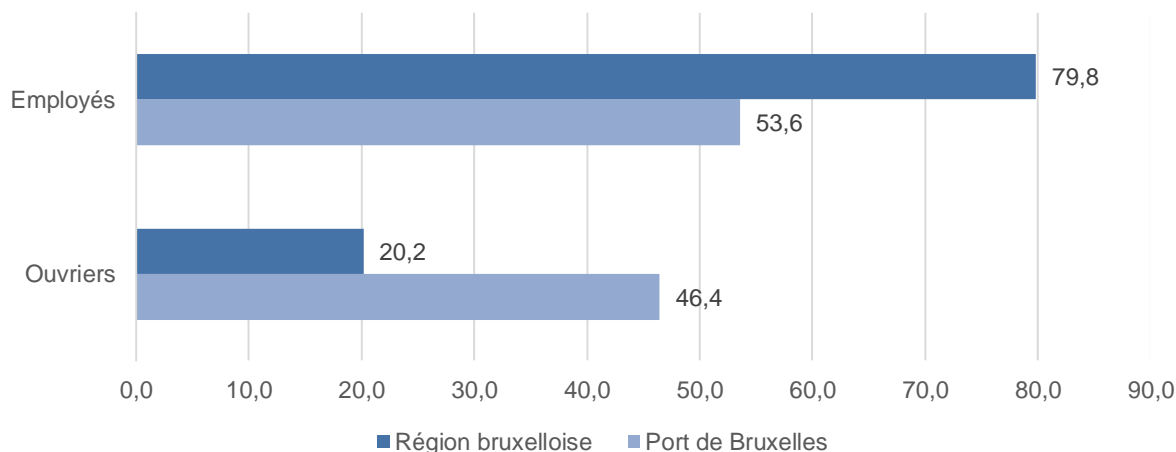
<sup>62</sup> Office national de Sécurité sociale, Statistiques décentralisées au 31 décembre 2013.

<sup>63</sup> Pour rappel, parmi les secteurs regroupés sous la rubrique "divers", on trouve la construction, le commerce de détail, le secteur public ainsi que les autres secteurs non répertoriés ailleurs.

<sup>64</sup> Office national de Sécurité sociale, Statistiques décentralisées au 31 décembre 2013.

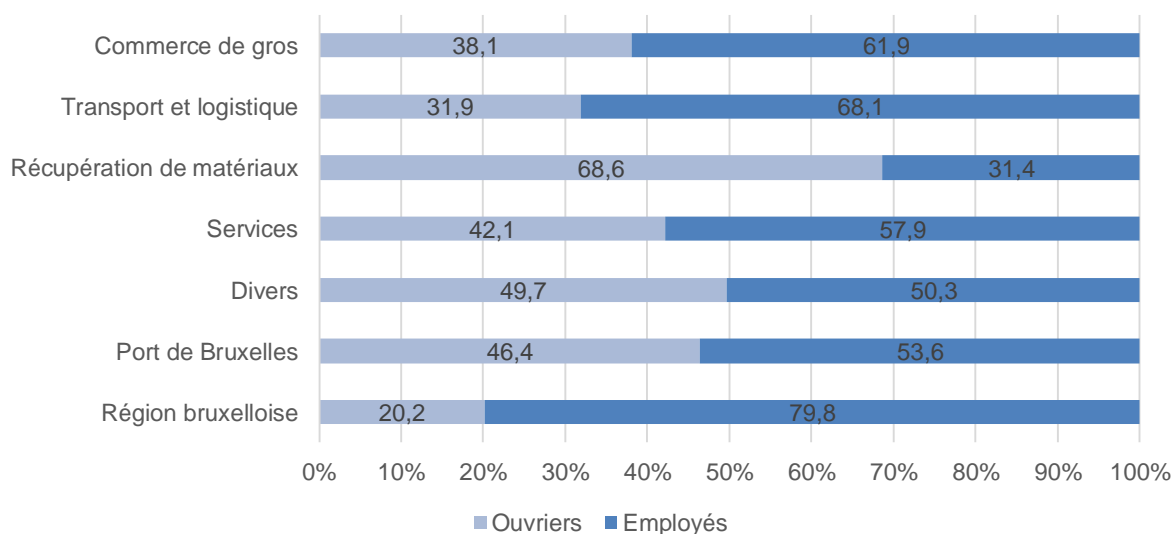
édition de l'enquête confirme ce qui avait été observé antérieurement<sup>65</sup>. La zone portuaire représente donc toujours un débouché potentiel important pour la main-d'œuvre ouvrière.

**Graphique 3 :** Emploi salarié par catégorie socioprofessionnelle (%)



Pour ce qui est des secteurs représentés dans la zone portuaire, les employeurs qui offrent le plus de perspectives d'emploi aux ouvriers sont actifs dans la récupération de matériaux (68,6% d'ouvriers) et dans la production et transformation (65,3%). Il faut remarquer que le secteur divers (49,7% d'ouvriers) comprend la construction ; secteur dans lequel 59,5% des salariés sont ouvriers. Ce sont les secteurs du transport et logistique (31,9%), des services (42,1%) et celui du commerce de gros (38,1%) qui emploient proportionnellement moins d'ouvriers par rapport à la moyenne de la zone portuaire (46,4%).

**Graphique 4 :** Emploi salarié par catégorie socioprofessionnelle et secteur d'activité (%)



<sup>65</sup> En 2009, lors de la précédente enquête, les ouvriers représentaient 51,5% de l'emploi salarié.

### 1.1.3 Classe d'âge

Environ un tiers des salariés des entreprises de la zone portuaire bruxelloise ont 45 ans ou plus (34,5%<sup>66</sup>), tandis que près de trois cinquièmes d'entre eux ont entre 25 et 44 ans (57,8%).

Lors des éditions précédentes de l'étude, il a été observé que les écarts entre la structure d'âge du personnel des entreprises portuaires et celle qui s'applique à l'échelle régionale étaient davantage prononcés. En effet, selon les données de la précédente enquête, la part des travailleurs les plus âgés a augmenté relativement plus au détriment principalement des travailleurs d'âge intermédiaire (entre 25 et 44 ans). Cette tendance ne se confirme plus. Ainsi, par rapport à la dernière étude, la part des plus de 45 ans a diminué (34,5% en 2014 contre 37,6% en 2009) au bénéfice des 25 à 44 ans (57,8% en 2014 contre 54,5% en 2009).

Concernant les salariés de moins de 25 ans, leur part dans les entreprises portuaires reste relativement stable (7,6% en 2014 contre 7,9% en 2009). Il est par ailleurs toujours observé que les jeunes sont un peu plus représentés dans les entreprises de la zone portuaire que dans l'ensemble du salariat bruxellois, soit respectivement, 7,6%, contre 5,2% des salariés.

**Tableau 23 :** Emploi salarié par classe d'âge et selon le secteur d'activité (%)

	< 25 ans	de 25 à 44 ans	45 ans et +	Total
Commerce de gros	6,8	58,3	34,9	100,0
Transport et logistique	8,1	52,1	39,8	100,0
Production et transformation	4,2	58,0	37,8	100,0
Récupération de matériaux	7,2	47,5	45,3	100,0
Services	10,1	66,4	23,6	100,0
Divers	8,1	59,6	32,4	100,0
<b>Port de Bruxelles</b>	<b>7,6</b>	<b>57,8</b>	<b>34,5</b>	<b>100,0</b>
<b>Région bruxelloise</b>	<b>5,2</b>	<b>59,6</b>	<b>35,3</b>	<b>100,0</b>

En ce qui concerne les secteurs représentés dans la zone portuaire, les travailleurs âgés de 25 à 44 ans sont les plus représentés dans la construction, soit 72,7% de salariés âgés de 25 à 44 ans, ce qui est significativement supérieur à la moyenne bruxelloise (59,6%). Par ailleurs, c'est également dans la construction que les salariés d'au moins 45 ans sont les moins représentés (21,5%, contre 35,3% en moyenne pour l'ensemble de la Région bruxelloise). Enfin, c'est dans le secteur de la récupération de matériaux qu'on observe la plus grande part de salariés âgés d'au moins 45 ans (45,3%).

Lors de la dernière édition de l'étude, une part conséquente de travailleurs d'au moins 45 ans a été recensée en 2009 dans le secteur du transport et de la logistique (49,5%). Cette observation corroborait le discours des employeurs de ce secteur sur l'importance de l'expérience professionnelle et du sens des responsabilités dans le chef des chauffeurs en raison notamment du coût élevé des véhicules et des marchandises transportées. En 2014, cette part de plus âgés ne s'élèverait plus qu'à 39,8% attestant d'un rajeunissement dans le secteur du transport et logistique dans la zone portuaire bruxelloise.

<sup>66</sup> SPF Economie, Direction générale Statistique et Information économique, Enquêtes sur les Forces de Travail, 2013.

### 1.1.4 Lieu de domicile

Depuis quelques années, une légère tendance à la baisse du nombre de navetteurs entrants est observée en Région de Bruxelles-Capitale. En effet, les chiffres indiquent une part de Bruxellois dans l'emploi intérieur passant de 48,6% en 2009 à 49,5% en 2014<sup>67</sup>.

En 2014, cette tendance est confirmée dans les sociétés de la zone portuaire bruxelloise et semble même plus forte que celle observée sur l'ensemble de la Région. Ainsi, la part des travailleurs salariés bruxellois dans les entreprises portuaires est passée de 44,2% en 2009 à 54,9% en 2014. Par ailleurs, 31,6% des travailleurs de la zone portuaire viennent du nord du pays, alors que 13,5% viennent du sud. Toutefois, ces données doivent être prises avec précaution dans la mesure où l'échantillon d'enquête peut rendre compte de la hausse observée. En effet, l'emploi couvert par l'enquête comprend les salariés de trois sites d'exploitation de la société gestionnaire des déchets de la ville. Or, cette entreprise emploie principalement des Bruxellois et a vu son effectif augmenté significativement entre 2010 et 2014. Cela explique en partie cette hausse importante de l'emploi des travailleurs bruxellois.

Lorsqu'on regarde la catégorie socioprofessionnelle des navetteurs, les employés flamands composent le groupe le plus important représentant presque un travailleur sur cinq dans la zone (19,2%). Ce groupe est plus important que l'ensemble des navetteurs wallons qui se subdivisent de manière relativement égale entre ouvriers et employés, représentant respectivement 7,4% et 6,1% de l'emploi salarié portuaire.

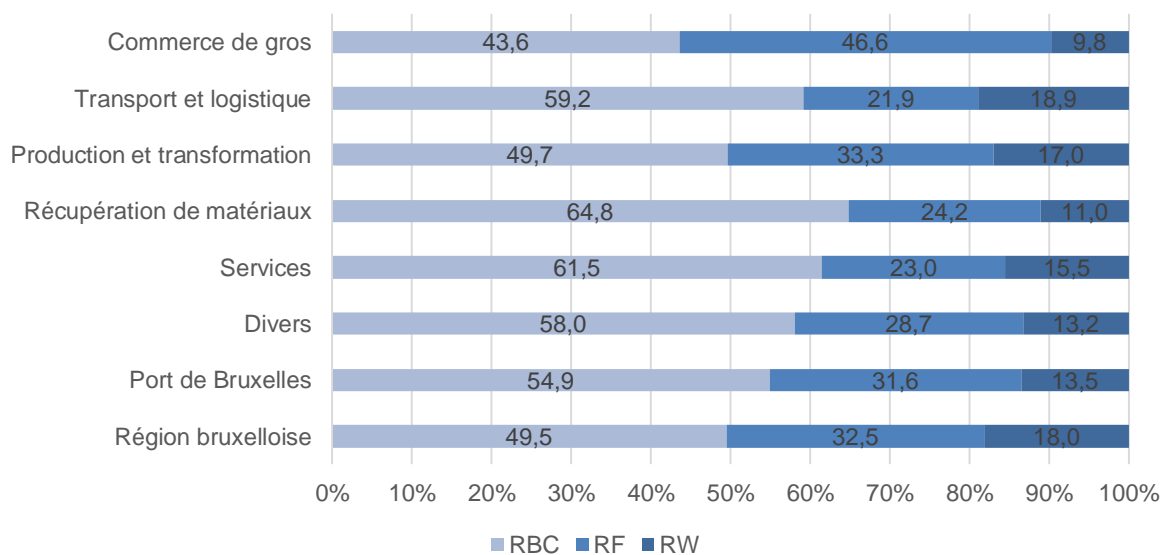
**Tableau 24 :** Distribution de l'emploi salarié selon la catégorie socioprofessionnelle et le lieu de domicile (%)

	<b>RBC</b>	<b>RF</b>	<b>RW</b>	<b>Total</b>
Employés	23,0	19,2	6,1	48,3
Ouvriers	32,0	12,4	7,4	51,7
<b>Port de Bruxelles</b>	<b>54,9</b>	<b>31,6</b>	<b>13,5</b>	<b>100,0</b>
<b>Région bruxelloise</b>	<b>49,5</b>	<b>32,5</b>	<b>18,0</b>	<b>100,0</b>

Au niveau sectoriel, une observation marquante vient de la hausse généralisée de l'emploi des Bruxellois dans tous les secteurs par rapport à l'édition précédente de l'étude. Cette tendance à la baisse du nombre de navetteurs entrants confirme, encore une fois, ce qui est observé sur l'ensemble de la Région depuis des années.

<sup>67</sup> SPF Economie, Direction générale Statistique et Information économique, Enquêtes sur les Forces de Travail, 2013.

**Graphique 5 :** Emploi salarié par lieu de domicile et secteur d'activité (%)

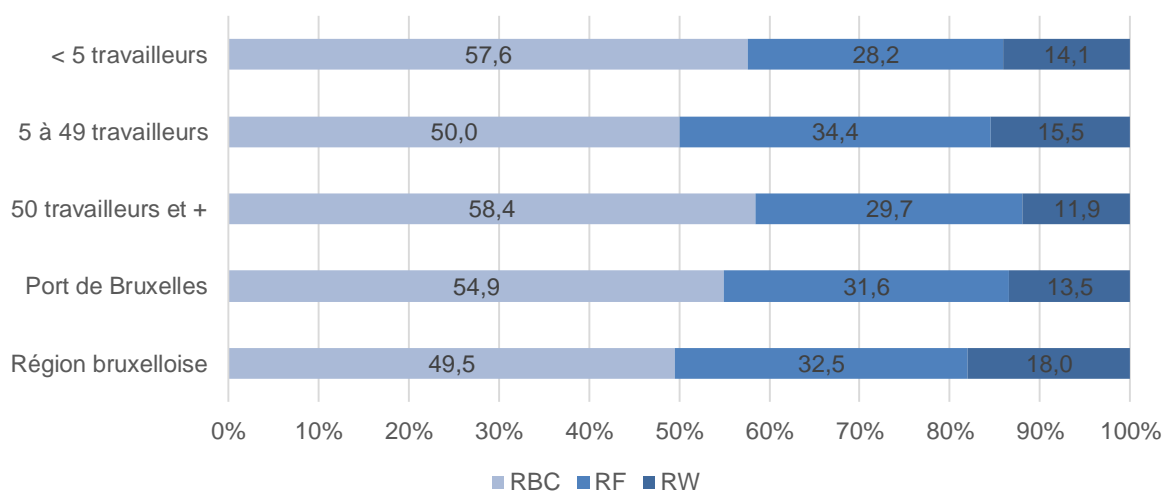


Le secteur employant proportionnellement le moins de Bruxellois est le commerce de gros (43,6% de Bruxellois). Toutefois, il faut savoir que de nombreux grossistes ayant participé à l'enquête ont leur siège social localisé dans la périphérie bruxelloise (principalement du côté de Vilvorde) mais sont actifs au Centre Européen de fruits et légumes (CEFL) ou au Marché Matinal de Bruxelles (MABRU). Ceci peut expliquer la part relativement plus faible de Bruxellois parmi leurs effectifs vu que la plupart du temps, ces grossistes travaillent en dehors de la Région bruxelloise.

Les secteurs des services et de récupération des matériaux sont ceux ayant les plus grandes proportions de Bruxellois (respectivement 61,5% et 64,8% de leur effectif). Particulièrement, les entreprises actives dans la récupération de matériaux offrent davantage de débouchés pour la main-d'œuvre ouvrière et la Région bruxelloise constitue un réservoir important pour ces entreprises.

Par le passé, les résultats des enquêtes indiquaient que la proportion de travailleurs bruxellois occupés diminuait avec la taille des entreprises. En 2014, cette conclusion n'est plus aussi évidente dans la mesure où, depuis les précédents résultats, une baisse est constatée dans les établissements de moins de 5 travailleurs (57,6% en 2014 contre 62,3% en 2009) alors qu'une hausse est observée au niveau des sociétés de plus de 50 travailleurs (58,4% en 2014 contre 40,9% en 2009).

**Graphique 6 :** Emploi salarié par lieu de domicile et classe de taille (%)



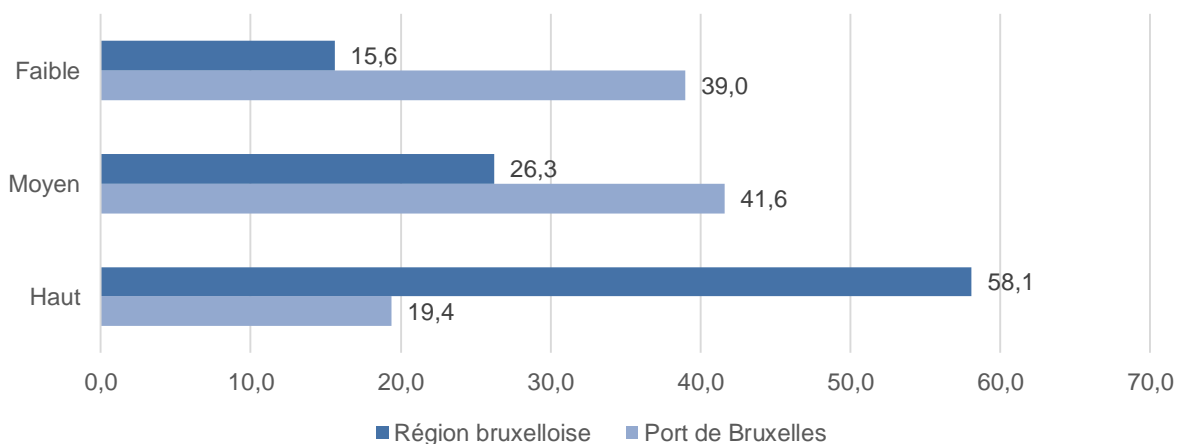
### 1.1.5 Niveau de qualification

Les études passées ont montré l'importance des entreprises de la zone portuaire bruxelloise en termes de débouchés pour la main-d'œuvre bruxelloise la moins qualifiée<sup>68</sup>. Cette observation est à nouveau confirmée. La répartition des salariés selon le niveau de qualification reste quasi identique à ce qui était observé en 2009. Les travailleurs hautement qualifiés représentent deux emplois sur dix (19,4%) et le reste est réparti à parts relativement égales entre les travailleurs faiblement qualifiés (39%) et les salariés moyennement qualifiés (41,6%). Le contraste avec la Région bruxelloise dans son ensemble est encore plus appuyé que ce qui avait été observé en 2009. Alors que la part des travailleurs hautement qualifiés a augmenté pour la Région (50,5% en 2009 contre 58,1% en 2014<sup>69</sup>), celle observée dans la zone portuaire est restée stable passant de 19,8% en 2009 à 19,4% en 2014.

<sup>68</sup> Le niveau de qualification est appréhendé ici à la lumière du seul niveau d'études détenu par les personnes occupées. Une personne est ainsi dite faiblement qualifiée lorsqu'elle est au maximum titulaire d'un certificat de l'enseignement secondaire inférieur. Elle est considérée comme étant moyennement qualifiée lorsqu'elle détient un diplôme de l'enseignement secondaire supérieur, tandis qu'elle est dite hautement qualifiée quand elle possède un diplôme d'études supérieures universitaires ou non.

<sup>69</sup> SPF Economie, Direction générale Statistique et Information économique, Enquêtes sur les Forces de Travail, 2013.

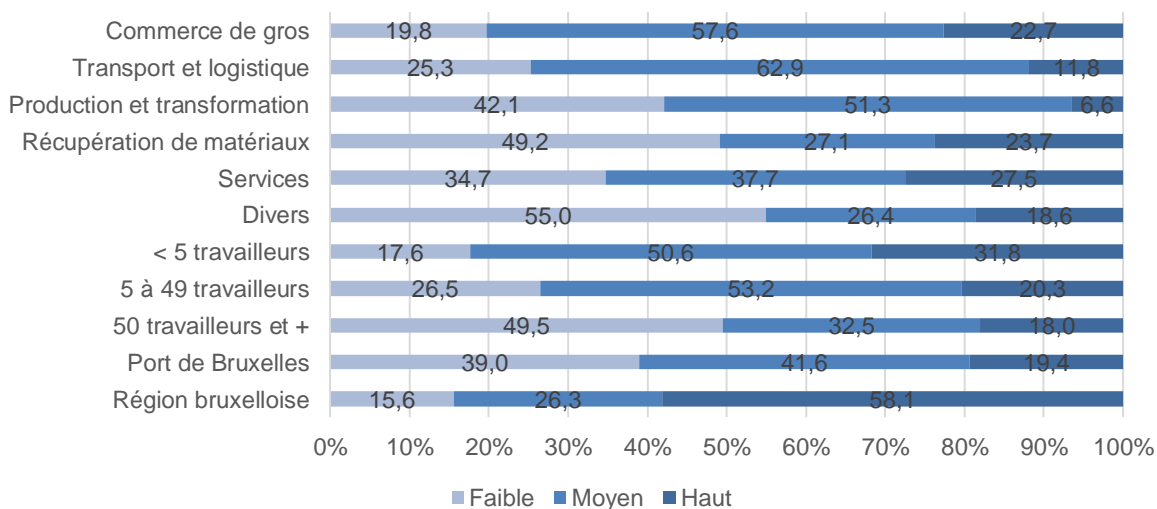
**Graphique 7 :** Emploi salarié par niveau de qualification (%)



La structure des qualifications présente certaines différences selon les secteurs présents dans la zone portuaire. La proportion de personnes faiblement qualifiées est ainsi plus élevée auprès des entreprises du secteur de la récupération (49,2%) ainsi qu'auprès des entreprises du secteur divers (55%) où la part des faiblement qualifiés peut être expliquée par la présence de Bruxelles-Propreté qui dispose de plusieurs sites d'exploitation dans la zone. À l'opposé, la proportion de travailleurs peu qualifiés est particulièrement faible dans le commerce de gros (19,8%).

Enfin, au vu de la répartition des salariés selon leur qualification et la classe de taille des sociétés, les travailleurs les moins qualifiés se retrouvent plus souvent dans les grandes sociétés de plus de 50 personnes où ils représentent la moitié des effectifs (49,5%). À l'inverse, les travailleurs les plus qualifiés sont mieux représentés dans les très petites sociétés de moins de 5 personnes dans lesquelles leur part s'élève à 31,8%, contre 19,4% en moyenne dans la zone portuaire bruxelloise.

**Graphique 8 :** Emploi salarié selon le niveau de qualification, le secteur d'activité et la classe de taille en 2014 (%)





### 1.1.6 Formes de travail flexibles

Dans cette partie, sont analysés plus spécifiquement le régime de travail à temps partiel, le type de contrat de travail et le travail intérimaire.

#### 1.1.7 Travail à temps partiel

Si plus de la moitié des entreprises de la zone portuaire, tous secteurs confondus, déclarent occuper du personnel à temps partiel (55,5%), les salariés à temps partiel ne représentent pourtant que 8% de l'emploi de ces entreprises.

Comparativement à l'ensemble de la Région, la part du temps partiel dans l'emploi total est faible dans les entreprises portuaires (8%, contre 22,2%<sup>70</sup> de l'emploi salarié en Région bruxelloise). Dans ce cadre, il faut rappeler que 81,2% des salariés de la zone sont des hommes, ce qui expliquerait la faible part du travail à temps partiel, vu que celui-ci est généralement plus répandu chez les femmes.

**Tableau 25 :** Entreprises portuaires et emploi salarié par régime de travail

Régime de temps de travail	Entreprises		Emplois	
	Nombre	%	Nombre	%
Temps plein	57	44,5	3.484	92,0
Temps partiel <sup>71</sup>	71	55,5	302	8,0
<b>Total</b>	<b>128</b>	<b>100,0</b>	<b>3.786</b>	<b>100,0</b>

Au niveau sectoriel, la part des salariés à temps partiel est la plus grande dans le commerce de gros (15,3% de l'emploi total). Pour rappel, lors de la précédente édition, ce secteur comptait 10,6% de travailleurs à temps partiel, alors qu'aujourd'hui, cette part s'élève à 15,3%. Dans tous les autres secteurs, la part de l'emploi à temps partiel ne dépasse pas 10% de l'emploi total.

Par ailleurs, la probabilité d'occuper des salariés à temps partiel augmente avec la taille de l'entreprise. Alors que 34,4% des entreprises de moins de 5 travailleurs disent occuper du personnel à temps partiel, cette proportion s'élève à 94,7% pour les sociétés de plus de 50 travailleurs. Toutefois, la part d'emplois à temps partiel est relativement plus importante dans les sociétés occupant moins de 5 travailleurs (17,6%) que dans les plus grandes entreprises (7,1%).

<sup>70</sup> SPF Economie, Direction générale Statistique et Information économique, Enquêtes sur les Forces de Travail, 2013.

<sup>71</sup> Sociétés déclarant occuper au moins un travailleur à temps partiel.

**Tableau 26** : Travail à temps partiel par secteur d'activité et par classe de taille

Secteur d'activité	Entreprises avec temps partiels		Part de l'emploi salarié à temps partiel
	Oui	% <i>Oui</i>	%
Commerce de gros	27	52,9	15,3
Transport et logistique	14	58,3	6,9
Production et transformation	5	55,6	5,3
Récupération de matériaux	2	50,0	4,7
Services	8	44,4	4,7
Divers	15	68,2	6,1
<b>Classe de taille</b>			
Moins de 5 travailleurs	11	34,4	17,6
5 à 49 travailleurs	42	54,5	9,0
50 travailleurs et plus	18	94,7	7,1
<b>Total général</b>	<b>71</b>	<b>55,5</b>	<b>8,0</b>

### 1.1.8 Type de contrat

Lors de l'édition précédente de l'enquête, en 2009, un peu plus d'une entreprise sur dix (11,4%) a déclaré occuper des travailleurs sous contrat à durée déterminée (hors travailleurs intérimaires). Actuellement, cette part s'élève à une société sur quatre (25,8%). La conjoncture économique ayant sans doute contribué à créer un climat d'incertitude économique depuis 2008, on peut penser que les sociétés ont tenu compte de celle-ci dans leur gestion du coût salarial.

En termes d'emploi, sur l'ensemble des salariés des entreprises de la zone portuaire, 7% ont un contrat à durée déterminée en 2014, alors qu'en 2009 ils ne représentaient que 2,4% de l'emploi dans les entreprises de la zone portuaire bruxelloise<sup>72</sup>. La part des travailleurs sous contrat à durée déterminée dans la zone portuaire a donc significativement augmenté et se rapproche désormais de la moyenne régionale, soit 8,5%. La tendance observée est donc contraire à la tendance régionale. En effet, sur l'ensemble de la Région bruxelloise, la part des contrats à durée indéterminée a baissé passant de 10,4% en 2009 à 8,5% en 2014.

**Tableau 27** : Entreprises portuaires et emploi salarié par type de contrat

Type de contrat	Entreprises		Emploi	
	Nombre	%	Nombre	%
CDI	95	74,2	3.522	93,0
CDD	33	25,8	264	7,0
<b>Total</b>	<b>128</b>	<b>100,0</b>	<b>3.786</b>	<b>100,0</b>

<sup>72</sup> SPF Economie, Direction générale Statistique et Information économique, Enquêtes sur les Forces de Travail, 2013.

### 1.1.9 Travail intérimaire

Afin de pourvoir au remplacement temporaire d'un travailleur permanent, de répondre à un surcroît temporaire de travail ou afin d'assurer l'exécution d'un travail exceptionnel<sup>73</sup>, les entreprises peuvent faire appel au travail intérimaire.

Les résultats de l'enquête sont quasi-similaires à ce qui avait été observé en 2009. En effet, un peu plus d'un tiers des entreprises ont fait appel à de la main-d'œuvre intérimaire en 2014 (35,2%). Parmi celles-ci, 40% ont occupé régulièrement des intérimaires, 26,7% afin de faire face aux pointes d'activité récurrentes et 28,9% de manière exceptionnelle.

**Tableau 28 :** Recours à de la main-d'œuvre intérimaire en 2014 (%)

Main-d'œuvre intérimaire	Entreprises	en %
Non	83	64,8
Oui	45	35,2
Régulièrement	18	40,0
Pour faire face aux pointes d'activité récurrentes	12	26,7
Exceptionnellement	13	28,9
Ne sait pas	2	4,4

Par ailleurs, il a été demandé aux sociétés faisant appel à la main-d'œuvre intérimaire de préciser le nombre de travailleurs intérimaires et le nombre de jours de travail que ceux-ci ont presté au cours de l'année 2014. Ainsi, sur 45 sociétés qui font appel aux intérimaires, 33 ont été à même de répondre et elles occupent ensemble 280 travailleurs intérimaires. Ces derniers ont presté un peu moins de 16.200 jours, soit une moyenne d'environ 58 jours par travailleur intérimaire.

Par rapport à 2009, même si la part de sociétés qui font appel à l'intérim reste stable (environ un tiers, soit 35,2%), les intérimaires sont désormais plus nombreux dans les entreprises de la zone portuaire mais ils presteraient en moyenne moins de jours (81 jours en moyenne en 2009).

En termes de secteur d'activité, alors qu'un peu plus d'un tiers des entreprises, tous secteurs confondus, occupe de la main-d'œuvre intérimaire (35,2% en moyenne), la totalité des entreprises actives dans la récupération de matériaux y fait appel. Le secteur de la production et transformation (44,4%) et celui du transport et logistique (41,7%) ont également, en moyenne, plus souvent recours à de la main-d'œuvre intérimaire. Enfin, les entreprises font, en moyenne, moins appel à l'intérim dans le commerce de gros (29,4%), les services (30%) et le secteur divers (30%).

<sup>73</sup> Voir entre autres la loi du 26 juin 2013 sur le travail temporaire, le travail intérimaire et la mise de travailleurs à la disposition d'utilisateurs.

**Tableau 29 :** Travail intérimaire par secteur d'activité

Secteur d'activité	Oui	Nombre d'entreprises	% Oui
Commerce de gros	15	51	29,4
Transport et logistique	10	24	41,7
Production et transformation	4	9	44,4
Récupération de matériaux	4	4	100
Services	6	20	30
Divers	6	20	30
<b>Total général</b>	<b>45</b>	<b>128</b>	<b>35,2</b>

Tout comme pour le travail à temps partiel, le recours au travail intérimaire augmente avec la taille des sociétés. Ainsi, près de 90% des sociétés ayant plus de 50 travailleurs font appel à l'intérim. Cette proportion ne s'élève qu'à 9,4% dans les entreprises de moins de 5 salariés. En comparaison avec la dernière enquête, il est important de constater que la proportion des utilisateurs d'intérim a significativement augmenté passant de 73,3% en 2009 à 89,5% en 2014.

**Tableau 30 :** Travail intérimaire par classe de taille

Classe de taille	Ouida	Nombre d'entreprises	% Oui
Moins de 5 travailleurs	3	32	9,4
5 à 49 travailleurs	25	77	32,5
50 travailleurs et plus	17	19	89,5
<b>Total général</b>	<b>45</b>	<b>128</b>	<b>35,2</b>

## 1.2 *Évolution de l'emploi salarié*

### 1.2.1 *Évolution passée de l'emploi*

Afin d'appréhender l'évolution de l'emploi salarié au cours de ces dernières années, deux indicateurs seront présentés. Le premier reflète la manière dont les responsables d'entreprise ont apprécié globalement l'évolution de l'emploi au sein de leur entreprise en 2014 par rapport à 2010. Le second rend compte, quant à lui, de l'évolution effective de l'emploi dans la zone pour les entreprises qui ont communiqué leur volume d'emplois en 2010 et en 2014.

Au vu des résultats, le niveau d'appréciation est globalement favorable. En effet, le premier indicateur nous renseigne que, depuis 2010, plus du tiers des responsables d'entreprises de la zone portuaire ont vu leur effectif salarié augmenter (36,7%) et un autre tiers également parle d'une stabilisation (35,9%). Seule une société sur cinq a vu son nombre de salariés diminuer depuis 2010 (20,3%). Notons également que 7% des sociétés ne savent pas se prononcer sur l'évolution de leur emploi sur la période concernée.

En ce qui concerne les secteurs, seul celui de la récupération de matériaux n'a pas vu son effectif diminuer. C'est dans la production et transformation qu'on observe la proportion la plus élevée d'entreprises ayant vu leur nombre de salariés diminuer (33%). Dans une moindre mesure, les

transporteurs sont un sur quatre à déclarer une baisse du nombre de leurs salariés entre 2010 et 2014.

Sous l'angle de la taille des entreprises, plus de la moitié de celles ayant au moins 50 travailleurs ont vu leur effectif augmenter (52,6%). Près de deux cinquième des entreprises de 5 à 49 travailleurs ont également constaté une augmentation du nombre de leurs travailleurs (39%). L'emploi a par contre été stable dans les sociétés de moins de 5 salariés. Plus de la moitié d'entre elles ont déclaré une stabilisation de leur nombre (56,3%).

**Tableau 31** : Entreprises portuaires et évolution de l'emploi salarié en 2014 par rapport à 2010 (%)

Secteur d'activité	Diminution	Stabilisation	Augmentation	Ne sait pas
Commerce de gros	21,6	43,1	25,5	9,8
Transport et logistique	25,0	29,2	37,5	8,3
Production et transformation	33,3	22,2	44,4	0,0
Récupération de matériaux	0,0	75,0	25,0	0,0
Services	16,7	22,2	50,0	11,1
Divers	13,6	36,4	50,0	0,0
<b>Classe de taille</b>				
Moins de 5 travailleurs	12,5	56,3	21,9	9,4
5 à 49 travailleurs	23,4	29,9	39,0	7,8
50 travailleurs et plus	21,1	26,3	52,6	0,0
<b>Total général</b>	<b>20,3</b>	<b>35,9</b>	<b>36,7</b>	<b>7,0</b>

Le deuxième indicateur rend compte, quant à lui, de l'évolution effective de l'emploi dans la zone portuaire pour les entreprises qui ont communiqué leur volume d'emplois en 2010 et en 2014. Cet indicateur est restrictif, dans la mesure où il considère uniquement l'emploi des entreprises ayant accepté de participer à l'enquête. En outre, il ne tient pas compte de l'emploi des entreprises qui sont venues s'implanter entre-temps ou qui se sont créées après 2010, tout comme ne tient pas compte des entreprises qui ont fait faillite, qui ont arrêté leurs activités ou qui ont quitté la zone pendant cette période.

Toutefois aussi restrictif qu'il soit, il illustre également une tendance légèrement positive de 9,2%, soit un apport de quelque 241 emplois. Cette hausse est surtout observée dans les entreprises d'au moins 50 travailleurs (+12,4%) et confirme les tendances obtenues avec le premier indicateur. Les plus petites sociétés (moins de 5 travailleurs) ayant en effet baissé le nombre de leurs salariés de 1,3%.

Au niveau sectoriel, la hausse est à attribuer principalement aux secteurs des services (+26,5%) et divers (+18,2%). L'emploi est relativement stable dans la récupération de matériaux (+1,7%) et la hausse est plus prononcée dans le commerce de gros (+4,9%). Par contre, une baisse est à constater dans le transport et logistique (-1,7%) et, est plus forte encore, dans la production et transformation (-7,6%).

**Tableau 32 :** Entreprises portuaires et évolution du nombre d'emplois salariés en 2014 par rapport à 2010<sup>74</sup> (en nombre de personnes)

	<b>Entreprises</b>	<b>Emplois 2010</b>	<b>Emplois 2014</b>	<b>Var. 10 - 14</b>
<b>Secteur d'activité</b>	<b>Nombre</b>	<b>Nombre</b>	<b>Nombre</b>	<b>%</b>
Commerce de gros	45	628	659	4,9
Transport et logistique	17	350	344	-1,7
Production et transformation	8	238	220	-7,6
Récupération de matériaux	4	232	236	1,7
Services	16	215	272	26,5
Divers	17	951	1.124	18,2
<b>Classe de taille</b>				
Moins de 5 travailleurs	28	78	77	-1,3
5 à 49 travailleurs	65	1.041	1.097	5,4
50 travailleurs et plus	14	1.495	1.681	12,4
<b>Total général</b>	<b>107</b>	<b>2.614</b>	<b>2.855</b>	<b>9,2</b>

Par rapport à la précédente enquête, les résultats sont plus favorables et sont à mettre en parallèle avec l'évolution du contexte économique depuis 2010. Compte tenu de ce contexte, il a été demandé aux responsables d'entreprise s'ils avaient eu recours au chômage pour des raisons économiques depuis 2010. Ainsi, en 2010, seulement une entreprise enquêtée sur cinq a eu recours au chômage pour raisons économiques (23,4%). Sur la période concernée, le recours au chômage économique a lentement baissé pour s'établir, en 2014, à une part de 7,8% des sociétés qui y font appel. Cette observation est positive dans la mesure où, lors de la dernière enquête en 2009, c'était 44,4% des sociétés qui avaient eu recours au chômage pour des raisons économiques.

### 1.2.2 Évolution anticipée de l'emploi

Outre l'évolution passée de l'emploi salarié, il a également été demandé aux responsables d'entreprise la manière dont ils anticipaient l'évolution du nombre d'emplois salariés dans leur société ces deux prochaines années (2015 et 2016). Les résultats témoignent d'un certain optimisme quant à la situation conjoncturelle à venir. En effet, seul 3,9% des entreprises de la zone portuaire prévoient une baisse de leur effectif sur les deux prochaines années, alors que 28,1% d'entre elles parlent d'une hausse.

Il faut remarquer que, lors des entretiens avec les responsables d'entreprise, ceux qui déclarent être incertains quant à l'évolution future du nombre de leurs salariés, seraient souvent également susceptibles d'engager du personnel si la situation de l'entreprise venait à s'améliorer. Par ailleurs, le contexte socio-économique explique pourquoi un tiers des responsables de société dans le secteur du transport et logistique déclarent être incertains pour l'avenir et ne savent dès lors pas prévoir l'évolution du nombre de leurs travailleurs (33,3%). Ce secteur est en effet actuellement soumis à d'importants changements législatifs<sup>75</sup>, mais également à l'introduction prochaine de la taxe kilométrique (introduction à partir du 1er janvier 2016) qui pourrait venir peser sur les coûts du secteur. Toutefois, malgré une éventuelle hausse des coûts futurs, seulement un quart des sociétés du secteur

<sup>74</sup> 107 sociétés participantes à l'enquête ont été en mesure de nous fournir les chiffres précis sur le nombre de salariés occupés en 2010 et en 2014.

<sup>75</sup> Aux dires des responsables des sociétés ayant participé à l'enquête.

prévoit la stabilité de leurs effectifs alors que plus du tiers (37,5%) table sur augmentation de l'emploi salarié.

Au niveau des autres secteurs, celui de la récupération de matériaux est le plus optimiste avec aucune société du secteur qui ne prévoit une baisse alors que 75% d'entre elles prévoient une hausse. Le secteur du commerce de gros semble également se projeter positivement dans l'avenir étant donné que plus d'un tiers de ses représentants (35,3%) parlent d'une hausse et seulement 2% d'une baisse.

Enfin, dans les secteurs de la production et transformation (88,9%), des services (55,6%) et divers (54,5%), plus de la moitié des sociétés déclarent une stabilité de l'emploi pour les deux prochaines années.

**Tableau 33** : Entreprises portuaires et évolution anticipée de l'emploi salarié (%)

	<b>Diminution</b>	<b>Stabilisation</b>	<b>Augmentation</b>	<b>Ne sait pas</b>
<b>Secteur d'activité</b>				
Commerce de gros	2,0	39,2	35,3	23,5
Transport et logistique	4,2	25,0	37,5	33,3
Production et transformation	0,0	88,9	11,1	0,0
Récupération de matériaux	0,0	25,0	75,0	0,0
Services	5,6	55,6	5,6	33,3
Divers	9,1	54,5	18,2	18,2
<b>Classe de taille</b>				
Moins de 5 travailleurs	3,1	50,0	15,6	31,3
5 à 49 travailleurs	5,2	40,3	31,2	23,4
50 travailleurs et plus	0,0	52,6	36,8	10,5
<b>Total général</b>	<b>3,9</b>	<b>44,5</b>	<b>28,1</b>	<b>23,4</b>

## 2. Recrutement

Dans cette partie, les questions suivantes seront abordées : les entreprises portuaires ont-elles recruté du personnel salarié ces deux dernières années et, si oui, combien de personnes ont-elles recruté ? Quelles sont leurs intentions d'embauche ou de réduction de personnel dans un avenir proche, c'est-à-dire durant le premier semestre 2016 ?

### 2.1 Recrutement entre 2012 et 2014

Sur les deux dernières années, 67,5%<sup>76</sup> des entreprises enquêtées ont recruté du personnel. Ensemble, elles ont recruté 405 salariés en 2013 et en 2014<sup>77</sup>. Par ailleurs, sur ces 405 embauches, les répondants à l'enquête ont pu fournir des informations sur l'importance des tâches de transport et de logistique pour 341 travailleurs, soit 84% des embauches<sup>78</sup>. Le tableau suivant présente la répartition de ces 341 travailleurs effectivement engagés selon la nature de leur fonction.

Ainsi, sur l'ensemble ceux-ci, nous comptabilisons 69 recrutements pour des métiers logistiques (soit 20,2% du total des recrutements dont on connaît la nature de la fonction) et 26 pour des fonctions liées au transport (soit 7,6% des embauches)<sup>79</sup>. Toutefois, ces données ne permettent pas de calculer un solde net étant donné que l'on ne dispose pas de données relatives au départ des travailleurs.

La plupart des embauches ont été pratiquées dans les sociétés d'au moins 50 travailleurs qui représentent 52,2% des travailleurs recrutés en 2013 et 2014. A l'inverse, les toutes petites sociétés de moins de 5 travailleurs n'ont recruté que 14 personnes, dont 10 pour des fonctions non affectées au transport ou à la logistique.

Au niveau sectoriel, ce sont les secteurs divers et du commerce de gros qui ont été les principaux recruteurs de la zone portuaire sur les deux dernières années. Ces deux secteurs ont, en effet, absorbé 64,5% des salariés recrutés déclarés par les entreprises de la zone portuaire entre 2013 et 2014 (soit 220 travailleurs sur un total de 341).

---

<sup>76</sup> Voir tableau A8 en annexe : Entreprises portuaires et recrutement ces deux dernières années

<sup>77</sup> Il est important de mentionner qu'un certain nombre de sociétés, principalement des grandes, ont effectivement recruté en 2013 et en 2014, mais n'ont pas su nous fournir le nombre exact des embauches.

<sup>78</sup> Plus de huit répondants sur dix ont communiqué le nombre de personnes engagées et la nature de leur fonction.

<sup>79</sup> Par ailleurs, 14 travailleurs polyvalents en transport et en logistique ont également été mentionnés, soit 4,1% des recrutements en 2013 et 2014.



**Tableau 34 :** Entreprises portuaires et recrutement selon la nature de la fonction en 2013 et en 2014 (en nombre de personnes)

	Recrutement logistique	Recrutement transport	Recrutement polyvalents T&L	Recrutement autres	Total recrutement
<b>Secteur d'activité</b>					
Commerce de gros	32	4	7	60	103
Transport et logistique	31	4		7	42
Production et transformation	2	16		10	28
Récupération de matériaux	1		7	5	13
Services	1	1		36	38
Divers	2	1		114	117
<b>Classe de taille</b>					
Moins de 5	4	0	0	10	14
5 à 49 travailleurs	42	25	7	75	149
Plus de 50 travailleurs	23	1	7	147	178
<b>Total général</b>	<b>69</b>	<b>26</b>	<b>14</b>	<b>232</b>	<b>341</b>
<b>En %</b>	<b>20,2</b>	<b>7,6</b>	<b>4,1</b>	<b>68,0</b>	<b>100,0</b>

## 2.2 Recrutement dans un avenir proche

Un peu moins de la moitié des entreprises enquêtées (44,5%) a l'intention d'engager dans un avenir proche. Comme observé par ailleurs, c'est dans les secteurs de la récupération de matériaux (75%), de la production et transformation (55,6%) et le commerce de gros (54,9%) que les entreprises sont relativement les plus nombreuses à avoir des projets concrets de recrutement. Notons également qu'un quart des responsables d'entreprise ne savent pas répondre à cette question et restent dans l'expectative.

En termes de classe de taille, les grandes entreprises d'au moins 50 travailleurs sont relativement plus nombreuses à déclarer avoir l'intention d'embaucher dans le semestre suivant la période d'enquête (premier semestre 2016). A l'inverse, seulement 18,8% des petites sociétés de moins de 5 salariés déclarent vouloir effectivement embaucher sur la même période.

**Tableau 35 :** Entreprises portuaires et intentions d'engager du personnel salarié (en nombre de personnes)

	Oui	Non	Ne sait pas	Total	% Oui
<b>Secteur d'activité</b>					
Commerce de gros	28	15	8	51	54,9
Transport et logistique	9	5	10	24	37,5
Production et transformation	5	3	1	9	55,6
Récupération de matériaux	3		1	4	75,0
Services	7	7	6	20	35,0
Divers	5	9	6	20	25,0
<b>Classe de taille</b>					
Moins de 5	6	15	11	32	18,8
5 à 49 travailleurs	38	22	17	77	49,4
Plus de 50 travailleurs	13	2	4	19	68,4
<b>Total</b>	<b>57</b>	<b>39</b>	<b>32</b>	<b>128</b>	<b>44,5</b>
<b>En %</b>	<b>4,0</b>	<b>2,7</b>	<b>2,2</b>	<b>8,9</b>	<b>100,0</b>

### 3. Fonctions de transport et de logistique

L'importance du port de Bruxelles en tant que centre de distribution urbain n'est plus à démontrer. Par conséquent, les fonctions liées aux métiers de transport et logistique devraient, théoriquement, être davantage représentées dans la zone portuaire. Pour cette raison, pour cette édition de l'étude, la distinction des fonctions liées à une activité de transport et de logistique a été introduite dans les questions liées aux nombres de salariés occupés, mais également aux questions sur l'emploi des indépendants et sur le recours aux intérimaires. Remarquons qu'il est toutefois impossible de faire la comparaison avec l'ensemble de la Région bruxelloise étant donné que nous ne disposons pas de données similaires pour celle-ci.

Par ailleurs, lors de l'enquête, il s'est avéré que la distinction entre les fonctions T&L<sup>80</sup> et les autres n'était pas toujours pertinente dans la mesure où de nombreux travailleurs doivent s'acquitter non seulement des tâches de transport ou de logistique, mais également d'autres telles que des tâches plus administratives ou commerciales. Pour cette raison, il a été décidé de créer une troisième catégorie qui est celle des travailleurs polyvalents en transport et logistique.

Ainsi donc, au niveau des résultats globaux, il apparaît que 40,4% des emplois couverts par les entreprises enquêtées sont liés, plus ou moins intensément, aux métiers du transport et de la logistique. Ce premier résultat confirme ainsi la vocation d'approvisionneur urbain de la zone portuaire bruxelloise.

Au regard des secteurs d'activité, les services et la catégorie divers sont ceux qui, en leur sein, emploient le moins de travailleurs s'acquittant des tâches de transport ou de logistique (soit respectivement 22,3% et 34,2% de l'ensemble des travailleurs des deux secteurs). Dans tous les autres secteurs, la répartition entre les fonctions de transport et de logistique et les autres fonctions se divise en parts plus ou moins équivalentes (la part de ces travailleurs varie de 46,5% à 52,8%). Plus loin, la distinction entre les tâches de transport des tâches de logistique reste pertinente et permet de nuancer le propos. Ainsi, le secteur divers est celui dans lequel on retrouve la plus grande proportion de transporteurs (32,5%) tandis que la part des fonctions logistiques ne s'élève qu'à 1,8%. Néanmoins, la situation de ce secteur peut-être expliquée par notre échantillon d'enquête. En effet, la présence de Bruxelles-Propreté, qui relève du secteur divers, explique en grande partie la présence importante de transporteurs dans ce secteur.

Dans la récupération des matériaux, un quart des travailleurs sont polyvalents au niveau des tâches de transport et de logistique (25,4%) tandis qu'un autre quart est employé uniquement pour des tâches logistiques (23,7%). La production et transformation emploie relativement plus de travailleurs pour ses tâches de transport (31,3%), mais compte également environ 15% des effectifs occupés pour les tâches de logistique.

---

<sup>80</sup> Dans ce chapitre, nous utiliserons désormais l'abréviation T&L pour désigner les fonctions en lien avec les tâches de transport et de logistique.

Le commerce de gros est le second secteur en termes de représentativité des travailleurs logistiques avec près d'un tiers de ses effectifs occupés dans les tâches logistiques (30,3%). Si on ajoute les fonctions polyvalentes T&L, c'est près de quatre travailleurs sur dix qui sont liés aux métiers de la logistique. Dans ce cas-ci, il s'agit principalement de personnes qui travaillent dans la manutention des établissements de commerce de gros, notamment au Centre européen de Fruits et Légumes ou au marché matinal (Mabru).

Enfin, concernant le secteur du transport et logistique en lui-même, il est remarquable de constater que les parts relatives des fonctions liées aux tâches de transport et de logistique ne s'élèvent, respectivement, qu'à 19% et 33% de l'emploi du secteur. Néanmoins, la composition de l'échantillon d'enquête peut expliquer cette faible proportion de travailleurs occupés à ces tâches par la présence de deux sociétés de grande taille dont les sièges sociaux sont localisés dans la zone portuaire bruxelloise. Ces sièges sociaux concentrant principalement des emplois administratifs, leur présence dans notre échantillon impose une interprétation prudente des résultats. Ainsi, lorsque nous recalculons la distinction entre l'emploi T&L et les autres fonctions, sans tenir compte de ces sociétés, la part de l'emploi T&L dans le secteur s'élèverait alors à 74,2%, ce qui semble plus vraisemblable pour un secteur dont l'activité est justement le transport et la logistique.

**Tableau 36** : Répartition de l'emploi selon les fonctions de transport et de logistique et le secteur d'activité en 2014 (%)

Secteur	Fonctions liées au T&L				Autres salariés 2014
	Total T&L	Logistique	Transport	T&L polyvalents	
Commerce de gros	46,5	30,3	7,0	9,2	53,5
Transport et logistique	52,8	33,0	19,0	0,8	47,2
Production et transformation	48,1	14,9	31,3	1,9	51,9
Récupération de matériaux	51,7	23,7	2,5	25,4	48,3
Services	22,3	4,5	4,5	13,2	77,7
Divers	34,2	1,8	32,5	0,0	65,8
<b>Total général</b>	<b>40,4</b>	<b>14,1</b>	<b>21,7</b>	<b>4,6</b>	<b>59,6</b>

Au vu de la distribution des fonctions des travailleurs par classe de taille, ce sont les sociétés qui occupent entre 5 et 49 travailleurs qui emploient une part relativement plus élevée de travailleurs occupés aux tâches de transport et de logistique (47,8% contre 38,8% pour les sociétés de moins de 5 travailleurs et 36,6% pour celles ayant au moins 50 travailleurs). Lorsqu'on regarde la part des travailleurs pour les tâches de transport en comparaison à ceux qui s'occupent de la logistique, l'activité de transport est significativement plus importante dans les grandes sociétés de plus de 50 travailleurs. Les entreprises de moins de 50 travailleurs, quant à elles, occupent relativement plus de travailleurs pour les fonctions de logistique. La présence importante de grossistes et la manutention de leurs magasins expliquent sans doute cette distribution.

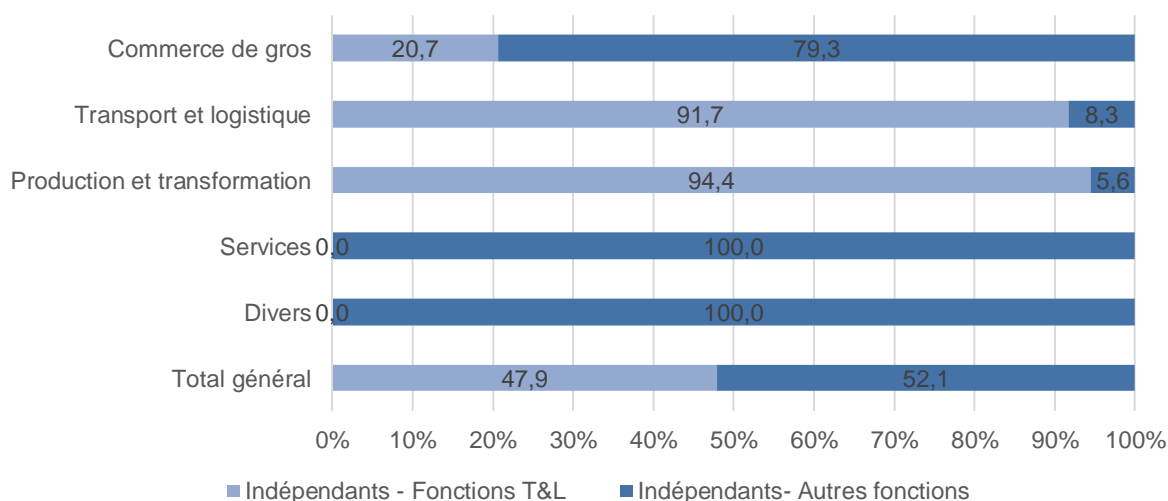
**Tableau 37 :** Répartition de l'emploi selon les fonctions de transport et de logistique et la classe de taille de l'entreprise (%)

Classe de taille	Fonctions liées au T&L				Autres salariés 2014
	Total T&L	Logistique	Transport	T&L polyvalents	
Moins de 5	38,8	18,8	10,6	9,4	61,2
5 à 49 travailleurs	47,8	24,7	15,0	8,1	52,2
Plus de 50 travailleurs	36,6	8,3	25,6	2,6	63,4
<b>Total général</b>	<b>40,4</b>	<b>14,1</b>	<b>21,7</b>	<b>4,6</b>	<b>59,6</b>

En plus des salariés, un certain nombre de travailleurs indépendants sont également occupés à des fonctions T&L au sein des entreprises portuaires. Ainsi, l'enquête a recensé 267 travailleurs indépendants, parmi lesquels 118, soit 44,2% d'entre eux, sont affectés aux tâches de transport et 10, soit 3,7%, aux tâches logistiques. La proportion est donc légèrement plus grande que chez les salariés.

Il convient toutefois de nuancer le recours aux indépendants T&L à la vision sectorielle. Ainsi, alors que les entreprises des services et du secteur divers ne font pas appel aux indépendants pour les tâches de transport ou de logistique, celles du secteur de la production et transformation (94,4%) ainsi que celui du transport et logistique (91,7%) ont recours aux travailleurs indépendants principalement pour ces tâches<sup>81</sup>. Précisons également que, dans une moindre mesure, les indépendants actifs dans le commerce de gros sont principalement affectés aux tâches T&L (79,3%).

**Graphique 9 :** Répartition des travailleurs indépendants selon la fonction en 2014

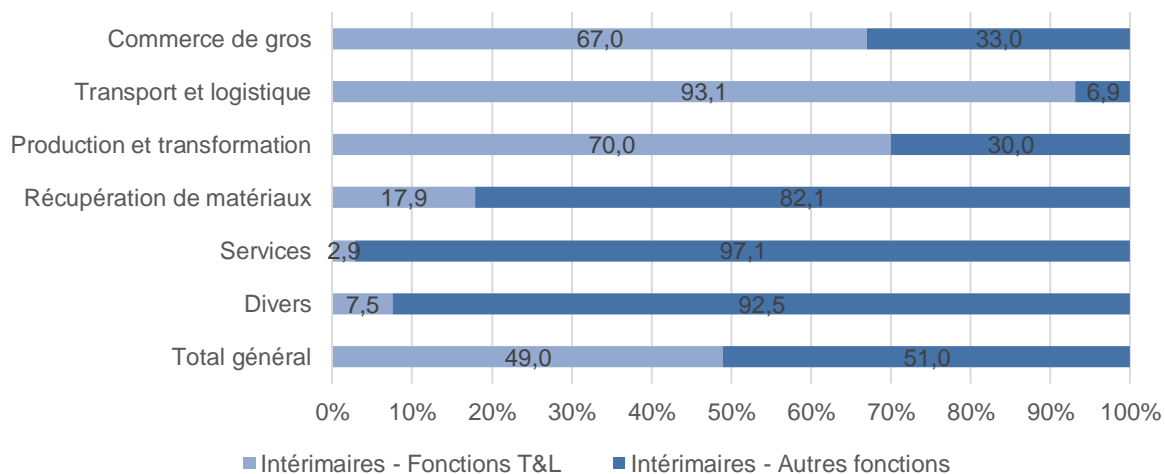


Enfin, les intérimaires constituent le dernier groupe de travailleurs susceptibles d'être affectés aux tâches de transport et de logistique. En 2014, sur 290 travailleurs intérimaires recensés, la moitié

<sup>81</sup> Dont respectivement 94,4% et 91,7% des indépendants sont affectés aux tâches de transport et de logistique.

l'était (49% et 40,3% uniquement pour une tâche logistique). A l'inverse des indépendants, la grande majorité des intérimaires sont uniquement occupés aux tâches logistiques. Ces derniers sont par ailleurs principalement employés dans les secteurs du commerce de gros (67%), de la production et transformation (70%) et du transport et logistique (93,1%).

**Graphique 10** : Répartition des travailleurs intérimaires selon la fonction en 2014



## **PARTIE 3 : IMPLANTATION EN RÉGION BRUXELLOISE**

---

Au vu de la plus-value des entreprises portuaires pour la Région bruxelloise, il importe de maintenir, voire d'accroître, le niveau de l'activité économique de la zone. Cela suppose notamment d'y attirer et d'y fixer de nouvelles activités et de retenir les entreprises qui y sont d'ores et déjà installées. La décision d'implantation des entreprises soulève par conséquent la question de l'attractivité exercée par le territoire, en ce sens qu'elle rend compte, du moins partiellement, du fait que les entreprises s'y installent ou le quittent.

Afin de déterminer l'attrait que présente le port de Bruxelles et d'estimer le maintien, ou l'ancrage, des entreprises dans la zone portuaire, et plus largement au sein de la Région bruxelloise, 128 responsables<sup>82</sup> ont été interrogés quant à l'implantation de leur entreprise dans la zone et quant à d'éventuels projets de déménagement. Il s'agit également de définir ce qui a motivé l'installation et, par ailleurs, d'identifier ce qui constitue un obstacle au maintien pérenne de l'entreprise dans la zone portuaire bruxelloise, et légitimise le départ.

Il convient en outre d'assurer aux entreprises de disposer de l'espace nécessaire à leur implantation et leur croissance. Ce point fait l'objet d'une section à part entière visant à établir un relevé de la superficie actuellement occupée par les entreprises portuaires et à repérer si les besoins requièrent une modification des installations actuelles.

---

<sup>82</sup> Les questions relatives à l'implantation des entreprises en Région bruxelloise ont été posées à l'ensemble des responsables. Pour rappel, lors de l'édition précédente, seules les entreprises ayant complété la version longue du questionnaire (101 entreprises sur un total de 132) avaient répondu aux questions contenues dans ce volet de l'enquête.

## 1. Ancrage bruxellois

Nous proposons d'approcher l'ancrage régional des entreprises portuaires de deux façons : d'une part en confrontant leur date de création et d'implantation, et d'autre part en sondant les intentions de déménagement formulées par les responsables d'entreprise. De façon transversale, une attention particulière est accordée aux secteurs les plus représentatifs, de même qu'aux explications avancées pour motiver la décision (emménagement ou déménagement).

Si la mobilité des entreprises est susceptible d'impacter l'emploi dans la zone portuaire, voire plus largement en Région bruxelloise, il convient néanmoins d'en nuancer les effets. De fait, l'arrivée, la création ou l'installation ultérieure, d'entreprises dans la zone portuaire ne suppose pas inévitablement une augmentation de l'emploi total, puisque nous ne tenons pas compte de la perte de postes de travail attribuable aux variations induites dans la population des entreprises par les faillites, les dissolutions ou les liquidations<sup>83</sup>. De même, nous ignorons dans quelle mesure la baisse d'emploi occasionnée par le déménagement d'entreprises en dehors du périmètre portuaire sera compensée, ou non, par le nombre d'emplois générés via l'emménagement d'entreprises dans la zone.

### 1.1 *Implantation dans la zone portuaire*

L'examen de la localisation initiale des entreprises actuellement implantées dans la zone portuaire indique un ancrage bruxellois marqué, vu que 95% de celles-ci ont opté pour la Région bruxelloise dès leur création<sup>84</sup>, là où 5% se sont initialement installées hors de la Région<sup>85</sup>. À noter que la même tendance était observée lors de la précédente édition de l'étude, dont les données révélaient qu'une grande majorité des entreprises (92,9%) situées dans la zone portuaire l'étaient également depuis leur création.

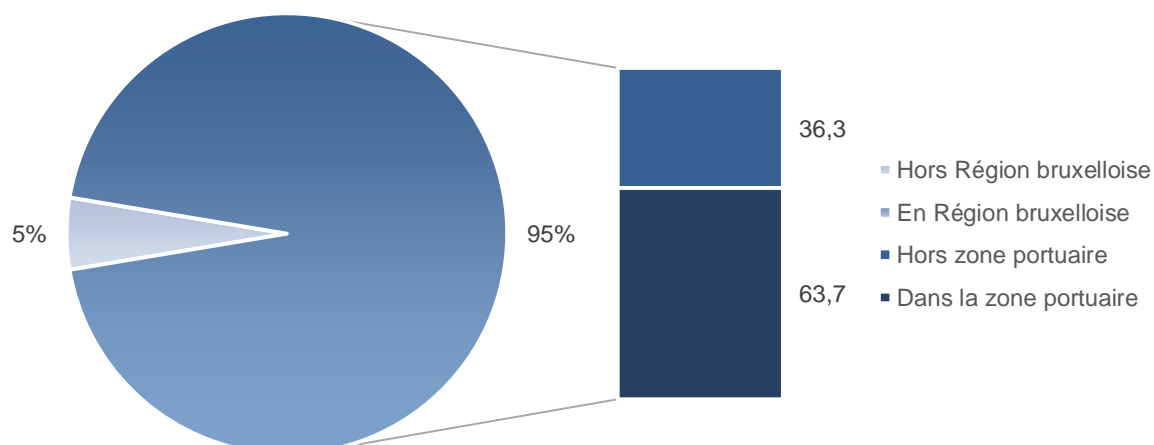
---

<sup>83</sup> L'objet de cette étude n'est pas de procéder à une analyse de l'évolution démographique des entreprises portuaires (variations amenées dans la population des entreprises par les créations, les faillites, les dissolutions et les liquidations). L'analyse se limite aux entreprises présentes dans le périmètre portuaire en 2014 et auxquelles un questionnaire a été soumis.

<sup>84</sup> Sur les 128 entreprises sondées quant au lieu d'implantation des entreprises à leur création, 5 n'ont pas répondu.

<sup>85</sup> 7,9% de ces entreprises sont issues de la Région flamande et 2,6 % de la Région wallonne.

**Graphique 11** : Lieu d'implantation des entreprises portuaires à leur création (%)



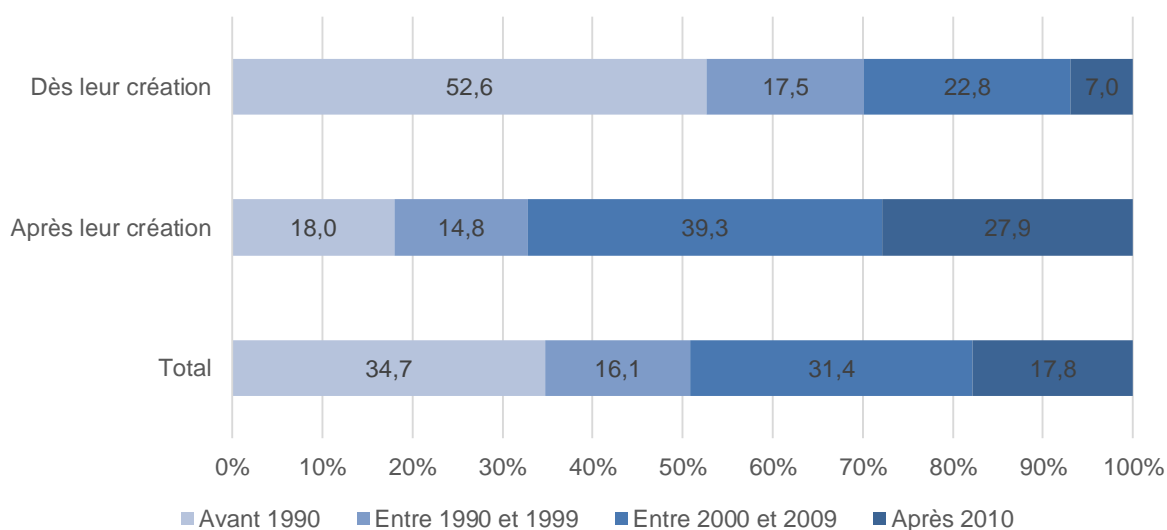
Si l'ancrage bruxellois reste fort, les résultats s'écartent quelque peu selon que les établissements se situent en dehors de ou dans la zone portuaire. Alors que la part d'entreprises implantées en dehors de la zone portuaire connaît une hausse de 5 points par rapport à 2009, celle des entreprises initialement installées dans la zone accuse une baisse de même valeur passant de 68,5% à 63,7% entre 2009 et 2014.

On observe de surcroît une proportion relativement équivalente d'entreprises à s'être implantées dans la zone portuaire avant et après 2000 ; résultats néanmoins à contraster si l'on met en parallèle les dates de création et d'implantation de ces entreprises. De fait, alors que près de sept établissements sur dix établis dans la zone avant 2000 le sont depuis leur création, il s'agit d'un changement de localisation pour 70% des entreprises précédemment actives ailleurs et ayant emménagé dans la zone portuaire après 2000.

Relevons enfin que, parmi les entreprises installées dans la zone après leur création, plus d'un quart ont migré dans la zone portuaire récemment (27,9% après 2010, contre 7,0% pour les établissements implantés dans la zone depuis leur création).



**Graphique 12** : Période d'implantation des entreprises dans la zone portuaire selon qu'elles y soient implantées dès ou après leur création (%)



Selon le domaine d'activité, les secteurs de la construction et du commerce de gros présentent le taux le plus élevé d'entreprises à avoir déplacé leurs activités dans la zone portuaire (68,4%). À l'inverse, les entreprises du secteur du transport et de la logistique semblent moins favorables à modifier la localisation de leurs établissements (58,3% étant présentes au port depuis leur création).

Parmi les raisons invoquées pour justifier leur décision de s'installer dans la zone portuaire, la facilité d'accès des marchandises est avancée comme argument principal par un tiers des répondants (32,8%), suivie par la disponibilité de terrains et bâtiments (25,8%), la proximité de l'environnement urbain et/ou d'autres entreprises (24,2%) et la proximité des clients de l'entreprise (21,1%). L'historicité du lieu semble également influencer positivement sur la décision d'emménagement. À contrario, ni la qualification, ni la disponibilité de la main-d'œuvre, ne semble constituer un facteur d'attractivité, pas plus que les politiques régionales ayant cours, ou la présence de matières premières, d'énergie et d'eau industrielle ; ensemble d'arguments ayant rencontré les faveurs de moins d'un répondant sur dix.

## 1.2 Intentions de déménagement

En interrogeant les responsables sur leurs intentions de transférer leur entreprise vers un autre site, 16 d'entre eux affirment avoir un projet de déménagement (13,6%), qu'il soit concret ou à l'état de réflexion<sup>86</sup>. Parmi les 16 entreprises se répartissant équitablement dans ces deux catégories<sup>87</sup>, on

<sup>86</sup> Parmi les 128 répondants, 11 n'ont pas été en mesure d'indiquer si leur entreprise était concernée par un projet de déménagement.

<sup>87</sup> Sur les 16 entreprises ayant l'intention de déménager, seule une aurait le projet de déménager une partie seulement de son activité. Cette entreprise compte 80 emplois.

dénombrer quelque 390 emplois (10,5%)<sup>88</sup>, dont une majorité occupée par des entreprises ayant déjà concrètement planifié leur départ.

**Tableau 38** : Intentions de déménager

Intentions de déménager	Entreprises		Emplois	
	Nombre	%	Nombre	%
Oui, on a un projet précis	8	6,8	297	8,0
Oui, on y réfléchit	8	6,8	94	2,5
Non	101	86,3	3.310	89,4
<b>Total</b>	<b>117</b>	<b>100,0</b>	<b>3.701</b>	<b>100,0</b>

Les secteurs de la construction et du commerce de détail présentent la plus forte propension au départ. S'en suivent les secteurs du transport et de la logistique, des services et du commerce de gros. Aucune intention de déménagement n'a par ailleurs été évoquée par les entreprises relevant des secteurs de la production et de la récupération de matériaux.

Sur les 8 entreprises ayant un plan précis en matière de déménagement, trois entreprises projettent de déplacer leur activité au sein même de la zone du port, deux entreprises pensent rester dans la Région bruxelloise, tandis qu'une entreprise hésite entre ces deux destinations. Enfin, concernant les deux entreprises restantes, si l'une songe à s'établir en Région wallonne, l'autre envisage l'étranger comme destination ultérieure.

Les données issues de l'enquête indiquent par conséquent que les entreprises portuaires tendent à maintenir leurs activités, si ce n'est dans la zone du port, en tout cas au sein de la Région bruxelloise. Si l'on considère les 297 emplois salariés concernés par ces déménagements, plus de trois quarts de ces emplois (229) resteraient occupés dans la zone portuaire ou ailleurs à Bruxelles, 44 en Région wallonne et 24 à l'étranger.

Enfin, lorsque l'intention de déménager est signalée par les répondants, elle est essentiellement motivée par l'impossibilité d'agrandir l'espace existant, l'incapacité à supporter des coûts trop importants (qu'il s'agisse des charges fiscales, du coût des terrains ou des coûts logistiques) et l'arrivée à échéance du contrat de location avec le Port. Outre les raisons précitées, il a largement été fait mention des difficultés d'accès et de mobilité dans le périmètre portuaire ; problématiques qui contribuent à la perception négative de la sécurité dans la zone.

<sup>88</sup> Nombre de personnes occupées en 2014.

## 2. Superficie occupée et besoins futurs

Il convient d'estimer la superficie actuellement occupée<sup>89</sup> par les entreprises et de déterminer si les nouveaux besoins réclament une adaptation des installations actuelles. La densité d'emploi<sup>90</sup> de la zone portuaire constitue également un point d'attention. Précisons que l'une et l'autre, superficie et densité d'emploi, sont évaluées selon qu'un contrat de concession ait été conclu avec les autorités portuaires, l'activité principale et la taille de l'entreprise.

### 2.1 Superficie occupée

Il ressort de l'enquête que, selon la définition du périmètre portuaire retenue, la superficie couverte par les entreprises portuaires situées dans la zone s'élève à près de 140 hectares<sup>91</sup> (terrains, locaux administratifs et entrepôts), à savoir une moyenne de 11.789 mètres carrés par entreprise (8.720 mètres carrés sans tenir compte des valeurs extrêmes).

Une distinction se doit toutefois d'être opérée selon que les entreprises soient ou non concessionnaires du Port. Sous cet angle, une différence significative est observable à l'avantage des non-concessionnaires, puisqu'ils s'étendent sur plus de deux tiers de la superficie totale recensée. L'impact sur les résultats de valeurs atypiques, dans ce cas principalement la présence d'une entreprise non concessionnaire dont la superficie est importante, rend partiellement compte de l'écart observé. De fait, exclure ces valeurs du calcul permet d'approcher une moyenne plus représentative de la réalité ; les sociétés non concessionnaires restant toutefois majoritairement utilisatrices d'espace.

La densité de l'emploi salarié atteint toutefois un niveau légèrement plus élevé dans les entreprises concessionnaires : 36 emplois par hectare contre 34 emplois par hectare pour les entreprises n'étant pas liées contractuellement à la société du Port de Bruxelles.

**Tableau 39** : Superficie occupée par les entreprises selon qu'elles soient ou non concessionnaires

Contrat de concession	Entreprises	Superficie (m <sup>2</sup> )			Emplois/hectare
		Total	Moyenne	Moyenne réduite	
Oui	51	414.321	8.124	7.434	36
Non	68	988.581	14.538	9.674	34
<b>Total</b>	<b>115</b>	<b>1.402.902</b>	<b>11.789</b>	<b>8.720</b>	<b>34</b>

<sup>89</sup> Superficie au sol, excepté pour les sites d'activités administratives pour lesquelles il était demandé la « surface de plancher ».

<sup>90</sup> Nombre d'emplois par hectare.

<sup>91</sup> Données récoltées pour 119 entreprises ; 9 des 128 personnes interrogées n'ayant pas été en mesure de préciser la superficie occupée par l'entreprise.

Compte tenu du domaine d'activité, les entreprises actives dans les secteurs de la récupération de matériaux et celles reprises sous la rubrique « divers »<sup>92</sup> apparaissent comme les plus consommatrices d'espace (respectivement 30.000 et 22.489 mètres carrés), suivies des entreprises de commerce de gros (11.001 mètres carrés). Toutefois, dès lors les valeurs extrêmes écartées, la superficie moyenne occupée baisse considérablement dans le secteur du commerce de gros (passant de 11.001 à 3.710 mètres carrés), et dans celui des divers (5.283 mètres carrés de moins).

En termes de concentration d'emploi, le secteur des services occupe significativement plus de salariés (94 emplois par hectare) comparativement aux autres secteurs d'activité. À l'inverse, les entreprises actives dans le secteur de la production et de la transformation sont celles où la densité d'emplois est la plus faible (22 emplois par hectare).

**Tableau 40** : Superficie occupée par secteur d'activité

Secteur d'activité	Entreprises	Superficie (m <sup>2</sup> )			Emplois/hectare
		Total	Moyenne	Moyenne réduite	
Commerce de gros	47	517.044	11.001	3.710	46
Transport et logistique	23	178.931	7.780	7.326	32
Production et transformation	9	87.416	9.713	8.717	22
Récupération de matériaux	3	90.000	30.000	n.s. <sup>93</sup>	n.s.
Services	17	79.734	4.690	1.313	94
Divers	20	449.777	22.489	17.206	51
<b>Total</b>	<b>119</b>	<b>1.402.902</b>	<b>11.789</b>	<b>8.999</b>	<b>34</b>

Du reste, la lecture des résultats obtenus et relatifs à la superficie occupée par taille des entreprises, indique que la superficie moyenne occupée croît avec la taille des entreprises. À la réserve des établissements dont l'effectif est compris entre 5 et 9 salariés, un constat identique peut être posé pour le nombre d'emplois occupés par hectare : plus l'entreprise est de taille importante et plus le nombre de travailleurs y étant occupés est élevé.

**Tableau 41** : Superficie occupée par classe de taille

Classe de taille	Entreprises	Superficie (m <sup>2</sup> )			Emplois/hectare
		Total	Moyenne	Moyenne réduite	
Moins de 5 travailleurs	29	50.087	1.727	1.112	23
5 à 49 travailleurs	71	958.763	13.504	5.131	32
5 à 9 travailleurs	24	233.582	9.733	4.476	14
10 à 19 travailleurs	24	251.568	10.482	5.067	27
20 à 49 travailleurs	23	473.613	20.592	5.885	50
50 et plus travailleurs	19	394.052	20.740	19.627	68
<b>Total</b>	<b>119</b>	<b>1.402.902</b>	<b>11.789</b>	<b>6.396</b>	<b>34</b>

<sup>92</sup> Y compris les secteurs de la construction et du commerce de détail, le secteur public ainsi que les autres secteurs non listés ailleurs.

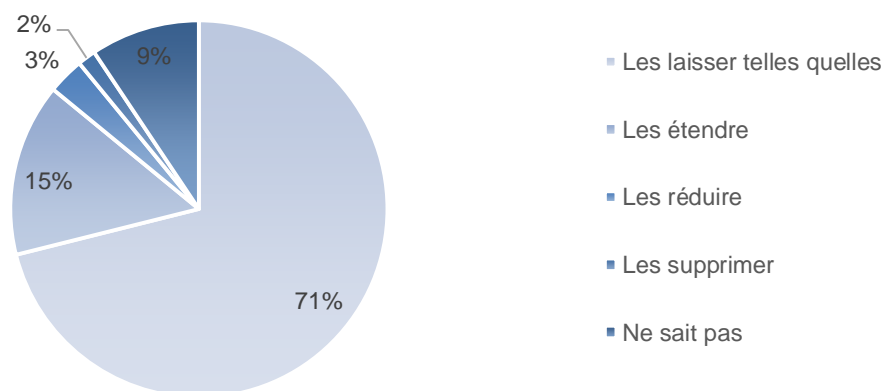
<sup>93</sup> Non significatif.

Précisons que la question de la superficie a été soumise à l'ensemble des responsables d'entreprise, alors qu'elle était destinée, lors de l'édition précédente, aux entreprises occupant plus de 5 travailleurs. Cette différence méthodologique rend toute comparaison prudente.<sup>94</sup>

## 2.2 Projets en lien avec les installations actuelles

Quant aux projets élaborés par les responsables d'entreprise, plus de 7 responsables d'entreprise sur 10 envisagent de conserver leurs installations dans l'état actuel, soit une proportion un peu plus élevée qu'en 2009 (65%). Par ailleurs, tandis qu'un pourcentage similaire d'entreprises conçoivent de réduire leur espace (2% en 2009 et 3% en 2015), le nombre d'entreprises qui manifestent le besoin d'espace additionnel connaît une baisse de 12 points par rapport à l'édition précédente (27% en 2009 et 15% en 2015).

**Graphique 13 :** Entreprises portuaires et projets en lien avec leurs installations actuelles (%)



En tenant compte de l'activité principale de ces entreprises, le secteur de la récupération des matériaux se distingue avec 3 entreprises sur 4 envisageant d'étendre leurs installations. En outre, près de 90% des entreprises actives dans le domaine de la production et de la transformation n'expriment aucune intention de changement, tout comme plus de trois quarts des entreprises de services et de commerce de gros. Remarquons toutefois que les entreprises du secteur de commerce de gros sont également plus nombreuses à avoir l'intention de restreindre leurs installations.

De plus, compte tenu de l'estimation qui en est faite par les responsables d'entreprise, l'ampleur de la réduction envisagée s'élèverait à quelque 2,3 hectares<sup>95</sup>. D'un autre côté, le besoin d'espace impliquerait que les entreprises puissent acquérir, ou disposer, d'une superficie de 2,6 hectares

<sup>94</sup> À titre informatif, l'édition précédente faisait état d'une superficie moyenne de 10.634 mètres carrés et, en excluant les valeurs extrêmes, d'une superficie moyenne de 7.627 mètres carrés.

<sup>95</sup> Sur les 4 entreprises qui ont émis l'intention de réduire leurs installations, 1 n'a pas précisé l'ampleur de la réduction envisagée.

supplémentaires<sup>96</sup>. Il est à préciser que plus de 50 % des entreprises désireuses de développer leurs installations ont indiqué être dans l'impossibilité de le faire, par manque d'espace ou de terrains à disposition.

---

<sup>96</sup> Parmi les 19 entreprises qui comptent étendre leurs installations, 7 ont été en mesure de quantifier l'espace supplémentaire dont elles auraient besoin.

## **PARTIE 4 : PARTENAIRES COMMERCIAUX**

---

Si l'on peut apprécier l'impact du port de Bruxelles en termes d'effets directs, les activités portuaires engendrent également un certain nombre d'emplois indirects auprès de leurs fournisseurs et sous-traitants de biens et services, et susceptibles de produire des retombées positives pour la Région. Afin d'estimer l'ancrage territorial des entreprises portuaires bruxelloises, en ce sens qu'elles sollicitent prioritairement des parties prenantes locales, nous orientons la réflexion sur la part de prestataires régionaux engagés dans la collaboration.

Initialement, seules les entreprises de plus de 20 travailleurs devaient être sondées quant à leur recours à des fournisseurs et sous-traitants. Toutefois, un établissement de moins de 5 travailleurs et deux entreprises comptant entre 10 et 19 travailleurs ont également été enquêtées. Somme toute, 43 entreprises ont été interrogées quant à leurs partenaires commerciaux. Ceci constitue un choix méthodologique divergent de celui opéré lors de la précédente édition, puisque l'investigation portait alors sur l'ensemble des 112 sociétés répondantes<sup>97</sup>. De ce fait, la mise en correspondance des données est à envisager avec réserve.

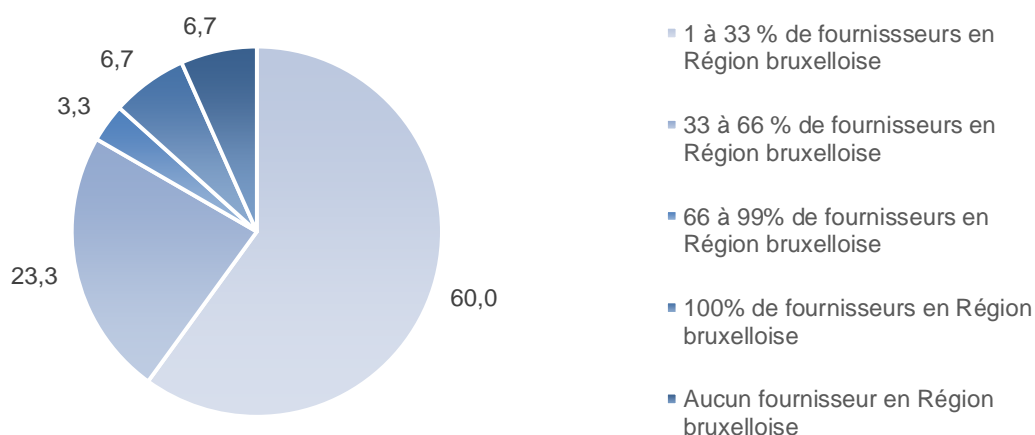
---

<sup>97</sup> Lors de l'édition précédente, sur le total de 132 entreprises, 19 sociétés n'avaient pas répondu et une valeur exceptionnelle avait été écartée pour le biais qu'elle pouvait engendrer.

## 1. Fournisseurs

En 2014, 88% des répondants assurent avoir fait appel à des fournisseurs, qu'ils proviennent de la Région bruxelloise ou d'ailleurs. On recense ainsi quelque 3.800 fournisseurs engagés dans une relation commerciale avec les entreprises portuaires<sup>98</sup>, à savoir une moyenne de 125 par établissement ; le nombre indiqué par les responsables variant de 1 à 500 fournisseurs<sup>99</sup>.

**Graphique 14 :** Entreprises portuaires et proportion de fournisseurs localisés en Région bruxelloise (%)



Sur les 38 responsables d'entreprise qui déclarent recourir à des fournisseurs, plus de 90% s'adressent à au moins un fournisseur bruxellois. Qui plus est, jusqu'à un tiers des fournisseurs sont issus de la Région bruxelloise pour six entreprises sur dix, alors que le pourcentage de fournisseurs régionaux oscille entre 33% et 66% pour près d'une entreprise sur 4. Seuls deux responsables d'entreprise affirment ne pas s'approvisionner dans la Région.

Selon le secteur d'activité, l'ancrage territorial le plus prononcé est observé pour les producteurs, à l'égal des transporteurs et logisticiens, attendu que deux des dix établissements concernés recourent exclusivement à des fournisseurs bruxellois. Inversement, aux alentours de 15% des sociétés de commerce de gros ou incluses sous le vocable « divers »<sup>100</sup> ne comptent aucun fournisseur dans la Région. Les résultats sont plus homogènes pour les secteurs des services et de récupération de

<sup>98</sup> Sur les 43 entreprises sondées, nous ignorons pour 5 d'entre elles si elles font appel à des fournisseurs. De plus, 8 des responsables interrogés ont signalé faire appel à des fournisseurs, mais n'étaient pas à même d'en préciser le nombre. Aucun répondant n'a indiqué ne pas avoir de fournisseur.

<sup>99</sup> La valeur médiane s'élève à 100. Les valeurs les plus fréquemment rapportées sont de 100 et 200 fournisseurs.

<sup>100</sup> Pour rappel, la rubrique « divers » rassemble les secteurs de la construction et du commerce de détail, le secteur public ainsi que les autres secteurs non listés ailleurs.



matériaux, puisque la totalité des sociétés sollicitent entre un et deux tiers de fournisseurs bruxellois<sup>101</sup>.

À côté de cela, on constate que les entreprises de 10 à 19 travailleurs s'adressent exclusivement à des fournisseurs issus de la Région. Par ailleurs, plus la taille des sociétés augmente et plus il semblerait que le recours aux fournisseurs de proximité s'amenuise. Ainsi, plus de 50 et 80% des sociétés comptant respectivement 20 à 49 et plus de 50 travailleurs comptent au maximum un tiers de leurs fournisseurs localisé dans la Région, attestant dès lors d'un ancrage bruxellois plus faible.

---

<sup>101</sup> L'essentiel des entreprises portuaires travaillant à l'import, à l'exception notable des sociétés issues du secteur de la récupération, rend compte de la part importante (en volumes) de fournisseurs localisés en dehors de la Région bruxelloise.

## 2. Sous-traitance

En matière de sous-traitance, on dénombre 70%<sup>102</sup> d'entreprises portuaires, dont les responsables délèguent tout ou partie de leur activité à une société extérieure, qu'elle soit ou non localisée dans la Région. Au total, près de 300 prestataires de services sont concernés, soit en moyenne une dizaine de sous-traitants par établissement<sup>103</sup>.

Les résultats permettent d'identifier les sociétés de transport et de logistique, de récupération de matériaux, ainsi que les sociétés de production et de transformation comme recourant davantage à la sous-traitance (plus de 75%). En revanche, la pratique s'avère moins répandue parmi les entreprises de commerce de gros (50%).

Par ailleurs, compte tenu de la ventilation par classe de taille, le recours à la sous-traitance augmente avec le nombre de travailleurs occupés par l'entreprise : 46,2% des entreprises de 20 à 49 travailleurs sous-traitent, contre 78,9% des établissements d'au moins 50 travailleurs<sup>104</sup>.

Parmi les entreprises portuaires qui déclarent recourir à la sous-traitance, 84,7% le font en Région bruxelloise, bien qu'en proportion variable. Les résultats globaux, présentés dans le graphique suivant, confirment de ce fait l'ancrage local des liens qu'entretiennent les sociétés portuaires avec leurs sous-traitants, et par conséquent, le bénéfice que peuvent en tirer les entreprises localisées dans la Région. Ainsi, jusqu'à un sous-traitant sur trois est issu de la Région bruxelloise pour un tiers des entreprises qui sous-traitent effectivement. La proportion de sous-traitants bruxellois se situe entre 33 et 66% pour près d'une entreprise sur quatre. Enfin, alors qu'un quart des entreprises qui sous-traitent le font majoritairement dans la Région, seul moins d'un responsable sur dix déclare faire exclusivement appel à des sous-traitants bruxellois.

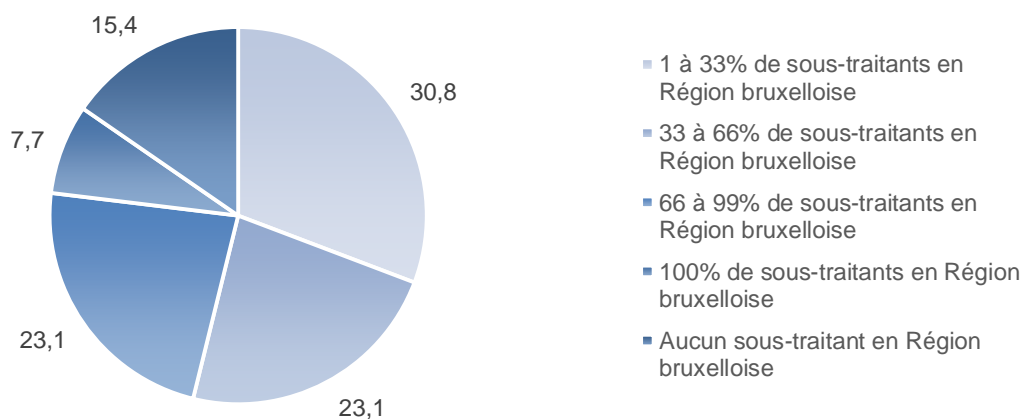
---

<sup>102</sup>Sur les 43 responsables d'entreprise interrogés, 3 n'ont pas été en mesure d'indiquer si l'entreprise sous-traitait une part de ses activités et 12 ont affirmé ne pas avoir eu recours à la sous-traitance. Pour information, l'édition précédente (2010) indiquait que 74,4% des entreprises sous-traitaient au moins une de leurs activités.

<sup>103</sup>Avec une médiane et un mode (valeur la plus fréquente) de 100 sous-traitants.

<sup>104</sup>Rappelons que seules les entreprises de plus de 20 travailleurs ont été sondées quant à leur recours à des fournisseurs et sous-traitants.

**Graphique 15 :** Entreprises portuaires et proportion de sous-traitants localisés en Région bruxelloise (%)



La sous-traitance régionale est plus commune dans les secteurs des services, du transport et de la logistique, et de la récupération de matériaux : la totalité des sociétés qui sous-traitent le font, au moins en partie, localement<sup>105</sup>. Les secteurs de la production et du commerce de gros, quant à eux, sont moins enclins à sous-traiter dans la Région, dès lors que deux tiers des producteurs et des commerçants font appel à des sous-traitants bruxellois.

De surcroît, les entreprises de taille importante ont tendance à recourir plus massivement à des sous-traitants localisés dans la Région. La sous-traitance concerne 40,9% des entreprises de 20 à 49 travailleurs et 54,5% de celles qui comptent au moins 50 personnes dans leurs effectifs.

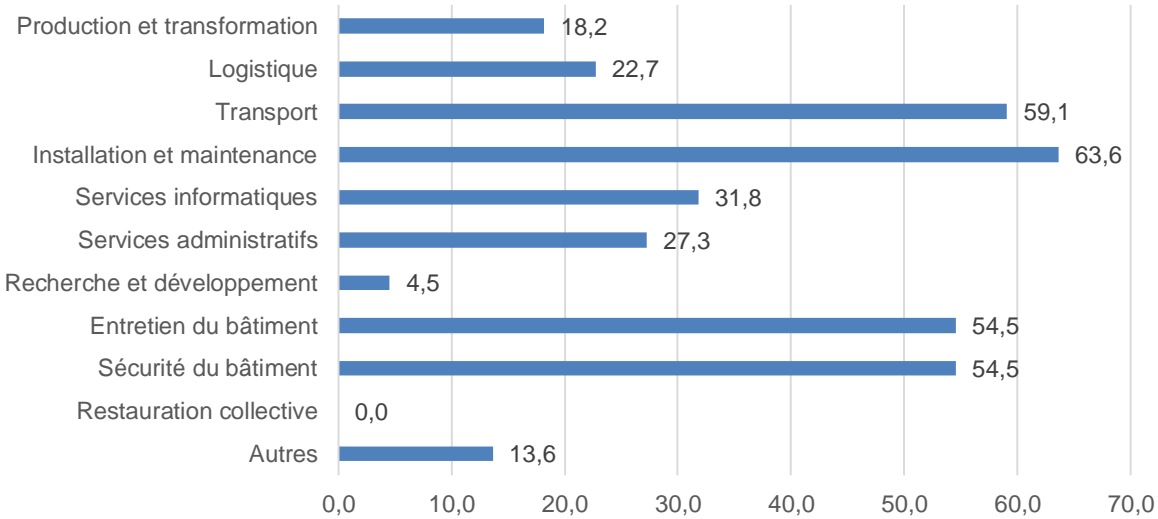
Lorsque les activités externalisées par les entreprises le sont en Région bruxelloise, elles concernent essentiellement l'installation et la maintenance de matériels, machines et équipements<sup>106</sup> dans la Région (63,6%) ; constat valant surtout pour les sociétés de services et du commerce de gros. Dans une moindre mesure, la sous-traitance est exercée pour des activités liées au transport (59,1%) ainsi qu'à l'entretien et la sécurité du bâtiment (54,5%). Tel que mentionné lors des précédentes éditions<sup>107</sup>, la propension des entreprises portuaires à sous-traiter l'activité de transport serait déterminée par la proximité des services auxiliaires ou d'intermédiaires de transport dans la zone. À l'inverse, les activités de recherche et de restauration collective s'avèrent très peu représentées.

<sup>105</sup>Seuls deux responsables d'entreprise soutiennent que la totalité de leurs sous-traitants sont bruxellois. Ces entreprises sont actives dans les secteurs du transport et de la logistique, et dans celui de la récupération de matériaux.

<sup>106</sup>Autres qu'informatiques.

<sup>107</sup>1997, 2001, 2010.

**Graphique 16 : Activités sous-traitées en Région bruxelloise (%)**



## CONCLUSION

---

Comme pour l'édition parue en novembre 2010, la présente étude de l'Observatoire bruxellois de l'Emploi comporte deux volets complémentaires qui visent à évaluer le poids socio-économique des entreprises implantées sur le site du port de Bruxelles. Le premier volet, réalisé en collaboration avec la Banque nationale, traite pour l'essentiel de données administratives publiées par la Centrale des Bilans, en particulier de l'emploi et de la valeur ajoutée. Le deuxième volet traite, quant à lui, de données quantitatives et qualitatives récoltées par voie d'enquête auprès d'un échantillon représentatif d'entreprises implantées dans la zone portuaire.

\* \* \*

Le premier volet met en évidence l'importance du port de Bruxelles pour l'économie bruxelloise selon une méthodologie proche de celle appliquée par la BNB pour l'étude des autres ports belges et qui tient compte des spécificités structurelles du port de Bruxelles. Si, par rapport à l'édition précédente, la logique méthodologique a été respectée, les résultats présentés dans le premier volet de la présente étude ne sont pas directement comparables. Cela dans la mesure où certaines sociétés sont désormais exclues de l'analyse, où les données utilisées par la Banque nationale pour calculer l'emploi et la valeur ajoutée générés par les entreprises de la zone portuaire ont connu certaines modifications, et fonction des changements partiels introduits dans la nomenclature NACE-BEL 2003.

Sur la base des données traitées dans le premier volet, près de 390 entreprises sont actuellement recensées dans la zone portuaire, dont 45,1% dans le commerce et 21,0% dans les services.

En 2013, ces entreprises emploient quelque 4.400 équivalents temps plein (soit un peu plus de 4.500 personnes), ce qui représente près de 0,7% de l'ensemble de l'emploi salarié occupé en Région bruxelloise et 0,1% de l'emploi national. Entre 2009 et 2013, l'emploi a décliné de 7,0% (-328 ETP) dans la zone portuaire, situant ses résultats en deçà de ceux de la Région qui indiquent une croissance de 2,0%. Sur la période, l'évolution du volume d'emploi portuaire reste négative avec une perte plus ou moins prononcée selon les années, à l'exception d'une stabilisation observée en 2011 (+0,1%). La plus importante contraction de l'emploi est relevée dans le cluster non maritime, et plus précisément dans les transports terrestres (-37,5% ou -148 ETP). A l'inverse, les prestataires de services logistiques sont les seuls qui enregistrent une hausse massive de 46,6% d'emplois directs.

Considérant à présent l'emploi généré indirectement en amont de l'activité portuaire, sont recensés plus de 7.200 personnes (près de 6.400 ETP), principalement localisées dans l'industrie (45,9%).

Ainsi, ce sont au total près de 12.000 travailleurs qui sont liés directement ou indirectement à l'activité économique de la zone portuaire bruxelloise, soit 1,6% de l'emploi régional et 0,2% de l'emploi intérieur belge.

L'analyse réalisée au départ de l'indicateur économique confirme également le rayonnement régional du port de Bruxelles. De fait, la valeur ajoutée directement générée par les entreprises portuaires se chiffre à 504,9 millions d'euros, assumant ainsi 0,8% de la richesse créée par la Région et 0,1% au niveau national. De plus, elles sont aussi indirectement responsables d'une valeur ajoutée de 585,9 millions d'euros produite en amont de l'activité portuaire, dont 44% dans l'industrie. A noter que la répartition sectorielle obtenue pour les effets directs suit la même tendance que pour les effets indirects : l'industrie est majoritairement représentée devant le commerce, les services et les transports.

Dans l'ensemble, près de 1,1 milliard d'euros est donc généré directement ou indirectement par le biais de l'activité économique des entreprises portuaires bruxelloises, contribuant à hauteur de 1,7% à la valeur ajoutée régionale, alors qu'elle représente 0,3% de la valeur ajoutée du pays.

Enfin, comparés aux données relatives aux autres ports maritimes belges, l'emploi et la valeur ajoutée générés directement par l'activité des entreprises implantées dans le périmètre portuaire bruxellois confirment son rôle majeur dans l'approvisionnement urbain, avec prédominance du tertiaire lourd, surtout du commerce et des services logistiques.

\* \* \*

Le second volet de l'étude, réalisé par l'Observatoire bruxellois de l'Emploi, complète le précédent en fournissant une image plus précise de la réalité portuaire via la collecte et le traitement de données quantitatives et qualitatives issues d'une enquête menée auprès d'un échantillon représentatif de sociétés dites portuaires. Ces informations, non disponibles par voie administrative, permettent de mieux cerner le profil des entreprises et leur attachement ou leur ancrage à la Région bruxelloise, de dresser le profil de l'emploi salarié occupé par ces entreprises, mais également de recueillir leur ressenti quant aux difficultés qu'elles rencontrent ou encore leur sentiment vis-à-vis de l'avenir.

L'application d'une méthodologie analogue à celle appliquée lors des enquêtes précédentes autorise certaines comparaisons avec les résultats antérieurs, à l'exception de caractéristiques économiques écartées de l'analyse, telles que le transport, le chiffre d'affaires ou les investissements.

Par ailleurs, la sélection de la population d'entreprises à enquêter s'effectue par l'application du double critère géographique et fonctionnel auquel sont ajoutées les sociétés concessionnaires du Port de Bruxelles. A ce stade, un ensemble de 390 sociétés ont été retenues. Parmi celles-ci, un certain nombre ont été éliminées car étant des entrepôts sans salariés à temps plein ou rattachées à l'exercice d'une activité indépendante. Au final, 128 sociétés occupant près de 3.800 travailleurs ont

été enquêtées, maintenant l'emploi couvert dans les entreprises portuaires bruxelloises à hauteur de 82%.

Par rapport aux éditions précédentes, le profil des entreprises approchées par l'enquête est relativement stable. On trouve de nouveau une majorité d'entreprises indépendantes (57,8%), de petites et moyennes entreprises (85,2%), tandis qu'un peu moins d'une société sur cinq (18%) est utilisatrice de la voie d'eau. Les établissements portuaires sont, par ailleurs, concentrés dans trois zones, à savoir, par ordre décroissant, la zone du port et du centre TIR (37,5%), l'avant-port (41,4%) et le marché matinal (17,2%). Le profil sectoriel confirme, quant à lui, la fonction de lieu d'échange physique de marchandises de la zone portuaire avec 39,8% des sociétés relevant du secteur du commerce de gros et 18,8% actives dans le transport et la logistique. Ajoutons que, compte tenu des 140 hectares actuellement occupés et de l'effectif salarié recensé, la densité moyenne dans les entreprises portuaires est de 34 emplois par hectare ; la concentration d'emploi étant par ailleurs significativement plus élevée dans le secteur des services (94 emplois par hectare).

Alors que l'ancrage des sociétés dans la zone portuaire bruxelloise a toujours été important, le port de Bruxelles attire également de nombreuses sociétés désireuses de s'implanter et de développer leur activité dans la Région. Ainsi, 82,8% des sociétés interrogées ont leur siège social en Région de Bruxelles-Capitale, trois quarts ayant même leur siège social dans la zone portuaire. En outre, plus de neuf entreprises sur dix se sont implantées en Région bruxelloise dès leur création (95%) et y sont restées, près des deux tiers (63,7%) s'étant même installées dans la zone portuaire depuis leur création. Cet attachement à la zone se justifie notamment par l'importance accordée aux facilités logistiques, à la proximité de l'environnement urbain et/ou d'autres entreprises, ainsi qu'à la proximité de la clientèle de l'entreprise.

Concernant la mobilité future des sociétés implantées dans la zone portuaire, huit d'entre elles déclarent avoir l'intention de déménager prochainement tandis que huit entreprises envisagent cette possibilité. Notons que les secteurs de la construction et du commerce de détail présentent la plus forte propension au départ. De plus, lorsque l'intention de déménager est signalée par les répondants, elle est essentiellement motivée par l'impossibilité d'agrandir l'espace existant, l'incapacité à supporter des coûts trop importants et l'arrivée à échéance du contrat de location avec le Port. Outre les raisons précitées, il a largement été fait mention des difficultés d'accès et de mobilité dans le périmètre portuaire. Toutefois, ces projets de déménagement ne remettent pas nécessairement en question l'attachement à la Région bruxelloise étant donné que sur les 8 entreprises à avoir un plan précis en matière de déménagement, 6 projettent de déplacer leur activité, si ce n'est dans la zone portuaire, alors en Région bruxelloise.

Au-delà de l'analyse de leur implantation, l'ancrage bruxellois des entreprises portuaires est perceptible via la part de prestataires régionaux, fournisseurs et sous-traitants, avec lesquels s'établit la coopération.

Ainsi, les relations commerciales entretenues par les sociétés du port avec leurs fournisseurs rendent compte d'un ancrage local important puisque 76,6% des sociétés ont effectivement des fournisseurs en Région de Bruxelles-Capitale. Sur les 38 responsables d'entreprise qui déclarent recourir à des fournisseurs, plus de 90% s'adressent à au moins un fournisseur bruxellois. Qui plus est, jusqu'à un tiers des fournisseurs sont issus de la Région bruxelloise pour six entreprises sur dix, alors que le pourcentage de fournisseurs régionaux oscille entre 33% et 66% pour près d'une entreprise sur 4. Seuls deux responsables d'entreprise affirment ne pas s'approvisionner dans la Région.

Enfin, parmi les entreprises portuaires qui déclarent recourir à la sous-traitance, 84,7% le font en Région bruxelloise, bien que dans des mesures variables. La proportion de sous-traitants bruxellois se situe entre 33% et 66% pour près d'une entreprise sur quatre. Alors qu'un quart des entreprises qui sous-traitent le font majoritairement dans la Région, seul un responsable sur dix déclare faire exclusivement appel à des sous-traitants bruxellois. Lorsque les activités externalisées par les entreprises le sont en Région bruxelloise, elles concernent essentiellement l'installation et la maintenance de matériels, machines et équipements (63,6%). Dans une moindre mesure, la sous-traitance est exercée pour des activités liées au transport (59,1%) ainsi qu'à l'entretien et la sécurité du bâtiment (54,5%). En outre, la propension des entreprises portuaires à sous-traiter l'activité de transport serait déterminée par la proximité des services auxiliaires ou d'intermédiaires de transport dans la zone.

A côté de l'examen du profil des entreprises portuaires bruxelloises et de leur ancrage territorial, l'examen est porté sur les ressources humaines qui y sont affectées, et plus particulièrement le profil, le recrutement et l'évolution de l'emploi salarié.

Les résultats de l'enquête indiquent que le profil de l'emploi salarié reste celui d'une main-d'œuvre principalement masculine et ouvrière, mais légèrement plus jeune par rapport aux résultats de l'édition précédente.

Comparé au profil de l'emploi salarié à Bruxelles, la zone portuaire continue à occuper relativement plus d'hommes (81,2% contre 49,8% pour l'ensemble de la Région), plus d'ouvriers (46,4% contre 20,2%), moins de travailleurs hautement qualifiés (19,4% contre 58,1%), moins de travailleurs âgés de 45 ans et plus (34,5% contre 35,3%) et plus de jeunes travailleurs de moins de 25 ans (7,6% contre 5,2%).

Par ailleurs, alors que nous constatons dans la précédente étude une précarité moins importante parmi les travailleurs des entreprises portuaires, nous observons que celle-ci a augmenté depuis lors, même si celle-ci reste moins importante que pour l'ensemble des salariés bruxellois. En effet, si la part des temps pleins est restée stable (92,0% contre 92,2% en 2009), la part des salariés occupés sous contrat à durée indéterminée a sensiblement baissé (93,0% contre 97,6%), sans doute sous l'effet de la mauvaise conjoncture économique.



De l'analyse des ressources humaines des entreprises implantées dans la zone portuaire, il ressort également que la part des navetteurs diminue. Cette observation, positive pour l'emploi bruxellois, est en contradiction avec les constats des deux dernières éditions de l'étude. De fait, alors que le taux de navette entrante a plutôt tendance à diminuer sur l'ensemble de la région bruxelloise, les enquêtes menées en 2006 et en 2009 ont montré que la part des travailleurs non bruxellois avait augmenté parmi les salariés des entreprises de la zone portuaire. Nous constatons donc pour la première fois une baisse de la navette entrante qui passe de 55,8% en 2009 à 50,5% des travailleurs des sociétés dites portuaires en 2014, soit au même niveau qu'à l'échelle régionale.

En complément des questions précédemment traitées quant au profil des travailleurs, cette édition de l'étude introduit une réflexion sur l'importance des fonctions liées plus spécifiquement aux tâches de transport et de logistique. Il en découle que près de quatre salariés sur dix (40,4%) sont occupés, exclusivement ou non, aux tâches de transport et/ou de logistique. Par ailleurs, en plus des salariés occupés à ces fonctions, nous constatons que la moitié des intérimaires (49%), mais également la moitié des indépendants (47,9%) occupés dans les entreprises de la zone le sont pour des tâches de transport ou de logistique. Les chiffres détaillés précisent que les intérimaires sont principalement employés pour des tâches logistiques, alors que les indépendants le sont pour des tâches liées au transport. Ces observations confortent la position occupée par le port en tant que centre d'approvisionnement et de redistribution pour la Région.

En ce qui concerne leur politique passée de recrutement, près de sept entreprises sur dix (67,5%) ont recruté au cours de ces deux dernières années. Par rapport à ce résultat globalement positif, qui est toutefois plus modéré dans les entreprises de transport et de logistique (57,9%) de même que dans les microentreprises (44,8%), l'enquête ne permet pas de déterminer si les recrutements ont été opérés pour remplacer des départs ou dans le but d'augmenter l'effectif salarié en place.

Outre le recrutement de personnel "fixe", il est à noter qu'un tiers des entreprises (35,2%) ont fait appel à des travailleurs intérimaires durant l'année 2014, et ce, de manière plus ou moins régulière.

Quant à l'évolution future de l'emploi salarié à l'horizon 2015-2016, les déclarations des responsables d'entreprises autorisent un certain optimisme. Alors que seulement 3,9% des entreprises prévoient une probable diminution de l'emploi, 28,1% envisagent une hausse prochaine du nombre de leurs salariés, tandis que 23,4% restent dans l'expectative quant à l'évolution de la conjoncture économique. Toutefois, si l'économie connaît une évolution favorable, ce serait plus de la moitié des entreprises portuaires qui verraient leur emploi croître.

\* \* \*

Si en 2010 les données prospectives laissaient apparaître un certain dynamisme et une réelle volonté des entreprises de s'installer durablement dans la zone portuaire bruxelloise, laissant à penser que cela se traduirait par une hausse de l'emploi et de la valeur ajoutée générés, force est d'admettre que les résultats actuels conduisent à nuancer ces prévisions. Toutefois, et ce en dépit des effets

éventuels de la crise, les entreprises portuaires ont réussi à maintenir un certain niveau d'activité économique et, par là même, à constituer une réelle plus-value pour la Région.

Alors que les données administratives pour l'année 2014 nous montrent une évolution négative de l'emploi direct, les informations qualitatives issues de l'enquête auprès des sociétés portuaires sont globalement positives pour l'ensemble de l'emploi des bruxellois. En effet, si le profil du salariat reste fondamentalement similaire aux résultats des autres années, nous constatons toutefois que les travailleurs salariés des entreprises portuaires rajeunissent mais surtout que la part des navetteurs baisse significativement. Ces observations attestent du poids grandissant des entreprises de la zone portuaire en termes de débouchés pour la main-d'œuvre ouvrière bruxelloise. De plus, malgré une baisse constatée de l'emploi généré par les entreprises portuaires, ces dernières restent optimistes quant à l'évolution future de leur nombre de salariés. Néanmoins, une partie importante des responsables d'entreprise, disposés à augmenter leur emploi, conditionnent cette hausse non seulement à l'évolution conjoncturelle, mais également aux évolutions et au soutien des politiques publiques mobilisées. Postulons que l'un et l'autre pourront agir conjointement pour maintenir et développer la dynamique de cette zone clé pour la Région bruxelloise.

## ANNEXES

**Tableau A.1.** : Emplois et valeur ajoutée dans le port de Bruxelles en 2013

	Emplois salariés			Valeur ajoutée	
	ETP	Personnes	%	Millions €	%
<b>Effets directs</b>	<b>4.380</b>	<b>4.589</b>	<b>100,0</b>	<b>504,9</b>	<b>100,0</b>
<u>Cluster maritime</u>	<u>327</u>	<u>345</u>	<u>7,5</u>	<u>20,8</u>	<u>4,1</u>
Agents maritimes et expéditeurs	116	119	2,7	8,7	1,7
Manutention	76	83	1,7	6,6	1,3
Armateurs	1	1	0,0	0,0	0,0
Aménagements portuaires et dragage	11	12	0,2	2,3	0,5
Entreprise portuaire	123	130	2,8	3,1	0,6
<u>Cluster non maritime</u>	<u>4.054</u>	<u>4.244</u>	<u>92,5</u>	<u>484,0</u>	<u>95,9</u>
Commerce	1.377	1.442	31,4	139,7	27,7
Industrie	1.754	1.837	40,0	237,9	47,1
Énergie	252	257	5,8	81,2	16,1
Équipements électroniques	0	0	0,0	0,3	0,1
Métallurgie	0	0	0,0	0,8	0,2
Construction	533	535	12,2	36,0	7,1
Alimentation	150	149	3,4	13,8	2,7
Autres industries	819	896	18,7	105,7	20,9
Transports terrestres	247	266	5,8	15,3	3,0
Autres services logistiques	676	698	15,2	91,2	18,1
<b>Effets indirects<sup>108</sup></b>	<b>6.369</b>	<b>7.232</b>	<b>100,0</b>	<b>585,9</b>	<b>100,0</b>
<u>Cluster maritime</u>	<u>410</u>	<u>466</u>	<u>6,4</u>	<u>21,5</u>	<u>3,7</u>
<u>Cluster non maritime</u>	<u>5.959</u>	<u>6.766</u>	<u>93,6</u>	<u>564,4</u>	<u>96,3</u>
<b>Total zone portuaire</b>	<b>10.750</b>	<b>11.821</b>	<b>–</b>	<b>1.090,8</b>	<b>–</b>

Source : Banque nationale de Belgique, calculs Observatoire bruxellois de l'Emploi

<sup>108</sup> Les effets indirects calculés sont des estimations et doivent être interprétés avec la prudence nécessaire.

**Tableau A.2. : Emplois directs dans les ports belges en 2013 (ETP)**

	<b>Anvers</b>	<b>Gand</b>	<b>Ostende</b>	<b>Zeebrugge</b>	<b>Liège</b>	<b>Bruxelles</b>
<b>Emplois directs</b>	<b>61.496</b>	<b>27.368</b>	<b>5.156</b>	<b>9.720</b>	<b>8.905</b>	<b>4.381</b>
<u>Cluster maritime</u>	<u>27.898</u>	<u>3.015</u>	<u>2.079</u>	<u>6.077</u>	<u>296</u>	<u>327</u>
Agents maritimes et expéditeurs	7.251	563	18	593	62	116
Manutention	14.312	1.896	70	2.691	138	76
Armateurs	937	67	0	174	51	1
Construction et réparation navale	428	53	216	123	9	0
Aménagements portuaires et dragage	1.298	0	534	172	0	11
Pêche	16	0	454	573	0	0
Commerce portuaire	151	36	8	12	0	0
Entreprise portuaire	1.703	156	42	134	36	123
Secteur public	1.803	243	736	1.604	0	0
<u>Cluster non maritime</u>	<u>33.597</u>	<u>24.353</u>	<u>3.078</u>	<u>3.642</u>	<u>8.610</u>	<u>4.054</u>
Commerce	2.462	2.104	190	689	355	1.377
Industrie	22.832	20.326	2.357	1.881	7.880	1.754
<i>Énergie</i>	995	170	68	125	1.306	252
<i>Production de carburants</i>	2.858	100	0	0	122	0
<i>Chimie</i>	10.981	1.971	314	262	1.004	0
<i>Automobile</i>	1.072	9.000	0	10	0	0
<i>Équipements électroniques</i>	301	249	11	309	123	0
<i>Métallurgie</i>	3.251	5.878	1.367	119	3.746	0
<i>Construction</i>	1.867	1.306	433	354	853	533
<i>Alimentation</i>	391	597	95	293	99	150
<i>Autres industries</i>	1.115	1.056	69	408	626	819
Transports terrestres	4.389	843	390	880	127	247
<i>Transport routier</i>	1.823	674	390	773	112	247
<i>Autres transports terrestres</i>	2.567	169	0	108	15	0
Autres services logistiques	3.914	1.080	140	192	248	676
<b>Emplois indirects<sup>109</sup></b>	<b>88.218</b>	<b>33.353</b>	<b>5.375</b>	<b>10.495</b>	<b>13.214</b>	<b>6.369</b>
<u>Cluster maritime</u>	<u>34.968</u>	<u>3.447</u>	<u>1.952</u>	<u>6.523</u>	<u>405</u>	<u>410</u>
<u>Cluster non maritime</u>	<u>53.250</u>	<u>29.905</u>	<u>3.423</u>	<u>3.972</u>	<u>12.809</u>	<u>5.959</u>
<b>Total zone portuaire</b>	<b>149.714</b>	<b>60.720</b>	<b>10.532</b>	<b>20.215</b>	<b>22.119</b>	<b>10.750</b>

Source : Banque nationale de Belgique, calculs Observatoire bruxellois de l'Emploi

<sup>109</sup> Les effets indirects calculés sont des estimations et doivent être interprétés avec la prudence nécessaire.

**Tableau A.3. : Emplois directs et indirects dans les ports belges en 2013 (%)**

	<b>Anvers</b>	<b>Gand</b>	<b>Ostende</b>	<b>Zeebrugge</b>	<b>Liège</b>	<b>Bruxelles</b>
<b>Emplois directs</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<u>Cluster maritime</u>	<u>45,4</u>	<u>11,0</u>	<u>40,3</u>	<u>62,5</u>	<u>3,3</u>	<u>7,5</u>
Agents maritimes et expéditeurs	11,8	2,1	0,4	6,1	0,7	2,7
Manutention	23,3	6,9	1,4	27,7	1,5	1,7
Armateurs	1,5	0,2	0,0	1,8	0,6	0,0
Construction et réparation navale	0,7	0,2	4,2	1,3	0,1	0,0
Aménagements portuaires et dragage	2,1	0,0	10,4	1,8	0,0	0,2
Pêche	0,0	0,0	8,8	5,9	0,0	0,0
Commerce portuaire	0,2	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0
Entreprise portuaire	2,8	0,6	0,8	1,4	0,4	2,8
Secteur public	2,9	0,9	14,3	16,5	0,0	0,0
<u>Cluster non maritime</u>	<u>54,6</u>	<u>89,0</u>	<u>59,7</u>	<u>37,5</u>	<u>96,7</u>	<u>92,5</u>
Commerce	4,0	7,7	3,7	7,1	4,0	31,4
Industrie	37,1	74,3	15,7	19,4	88,5	40,0
<i>Énergie</i>	1,6	0,6	1,3	1,3	14,7	5,8
<i>Production de carburants</i>	4,6	0,4	0,0	0,0	1,4	0,0
<i>Chimie</i>	17,9	7,2	6,1	2,7	11,3	0,0
<i>Automobile</i>	1,7	32,9	0,0	0,1	0,0	0,0
<i>Équipements électroniques</i>	0,5	0,9	0,2	3,2	1,4	0,0
<i>Métallurgie</i>	5,3	21,5	26,5	1,2	42,1	0,0
<i>Construction</i>	3,0	4,8	8,4	3,6	9,6	12,2
<i>Alimentation</i>	0,6	2,2	1,8	3,0	1,1	3,4
<i>Autres industries</i>	1,8	3,9	1,3	4,2	7,0	18,7
Transports terrestres	7,1	3,1	7,6	9,1	1,4	5,6
<i>Transport routier</i>	3,0	2,5	7,6	7,9	1,3	5,6
<i>Autres transports terrestres</i>	4,2	0,6	0,0	1,1	0,2	0,0
Autres services logistiques	6,4	3,9	2,7	2,0	2,8	15,4
<b>Emplois indirects<sup>110</sup></b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<u>Cluster maritime</u>	<u>39,6</u>	<u>10,3</u>	<u>36,3</u>	<u>62,2</u>	<u>3,1</u>	<u>6,4</u>
<u>Cluster non maritime</u>	<u>60,4</u>	<u>89,7</u>	<u>63,7</u>	<u>37,8</u>	<u>96,9</u>	<u>93,6</u>

Source : Banque nationale de Belgique, calculs Observatoire bruxellois de l'Emploi

<sup>110</sup> Les effets indirects calculés sont des estimations et doivent être interprétés avec la prudence nécessaire.

**Tableau A.4. : Évolution de l'emploi dans le port de Bruxelles de 2009 à 2013**

	2009	2010	2011	2012	2013	2012 - 2013	2009 - 2013
	Nombre d'emplois (ETP)					%	
<b>Cluster maritime</b>	<b>385</b>	<b>388</b>	<b>401</b>	<b>349</b>	<b>327</b>	<b>-6,4</b>	<b>-15,2</b>
Agents maritimes et expéditeurs	142	151	158	122	116	-5,1	-17,9
Manutention	104	98	101	91	76	-16,5	-26,4
Armateurs	1	1	0	1	1	0,0	-58,3
Aménagements portuaires et dragage	6	7	8	8	11	31,7	74,2
Pêche	3	3	3	0	0	0,0	-100,0
Entreprise portuaire	130	130	132	127	123	-3,0	-5,5
<b>Cluster non maritime</b>	<b>4.323</b>	<b>4.091</b>	<b>4.084</b>	<b>4.100</b>	<b>4.053</b>	<b>-1,2</b>	<b>-6,2</b>
Commerce	1.535	1.468	1.433	1.431	1.377	-3,8	-10,3
Industrie	1.930	1.864	1.926	1.913	1.754	-8,3	-9,2
Énergie	190	187	223	221	252	14,3	33,0
Chimie	0	0	0	0	0	0,0	0,0
Équipements électroniques	0	0	0	0	0	0,0	0,0
Métallurgie	316	285	285	294	0	-100,0	-100,0
Construction	495	515	545	508	533	4,9	7,6
Alimentation	168	153	148	148	150	1,4	-10,7
Autres industries	761	725	726	742	819	10,2	7,5
Transports terrestres	395	325	284	281	247	-12,2	-37,6
Transport routier	395	325	280	277	247	-10,9	-37,6
Autres transports terrestres	0	0	4	4	0	-100,0	0,0
Autres services logistiques	461	434	441	475	676	42,2	46,5
<b>Total zone portuaire</b>	<b>4.708</b>	<b>4.480</b>	<b>4.485</b>	<b>4.450</b>	<b>4.380</b>	<b>-1,6</b>	<b>-7,0</b>

Source : Banque nationale de Belgique, calculs Observatoire bruxellois de l'Emploi

**Tableau A.5. :** Valeurs ajoutées directe et indirecte dans les ports belges en 2013 (à prix courants, en millions d'euros)

	<b>Anvers</b>	<b>Gand</b>	<b>Ostende</b>	<b>Zeebrugge</b>	<b>Liège</b>	<b>Bruxelles</b>
<b>Valeur ajoutée directe</b>	<b>9.844,5</b>	<b>3.417,9</b>	<b>492,1</b>	<b>988,1</b>	<b>1.221,8</b>	<b>504,9</b>
<u>Cluster maritime</u>	<u>3.222,6</u>	<u>326,5</u>	<u>181,2</u>	<u>545,0</u>	<u>24,6</u>	<u>20,8</u>
Agents maritimes et expéditeurs	684,7	45,3	5,2	60,3	5,3	8,7
Manutention	1.482,8	211,4	3,3	209,9	13,0	6,6
Armateurs	364,0	15,5	0,3	49,0	3,0	0,0
Construction et réparation navale	31,7	3,3	14,9	9,3	0,6	0,0
Aménagements portuaires et dragage	246,7	1,0	65,7	25,7	0,0	2,3
Pêche	1,2	0,0	38,5	45,8	0,0	0,0
Commerce portuaire	18,8	3,9	0,5	1,1	0,0	0,0
Entreprise portuaire	243,5	23,4	2,3	32,5	2,7	3,1
Secteur public	149,1	22,7	50,5	111,5	0,0	0,0
<u>Cluster non maritime</u>	<u>6.621,9</u>	<u>3.091,4</u>	<u>310,9</u>	<u>443,1</u>	<u>1.197,2</u>	<u>484,0</u>
Commerce	864,7	785,0	15,4	78,0	64,4	139,7
Industrie	4.950,3	2.102,4	259,3	277,7	1.109,5	237,9
<i>Énergie</i>	412,2	54,0	15,0	92,5	403,5	81,2
<i>Production de carburants</i>	890,8	63,9	0,0	0,0	59,7	0,0
<i>Chimie</i>	2.942,0	294,8	38,7	32,2	116,9	0,0
<i>Automobile</i>	97,1	734,0	0,0	0,9	0,0	0,0
<i>Équipements électroniques</i>	21,5	29,8	1,3	54,7	8,9	0,3
<i>Métallurgie</i>	217,3	552,3	159,2	6,4	335,2	0,8
<i>Construction</i>	179,8	108,9	31,9	23,1	104,1	36,0
<i>Alimentation</i>	61,8	91,7	7,2	32,4	29,4	13,8
<i>Autres industries</i>	127,9	173,1	6,0	35,6	51,8	105,7
Transports terrestres	299,4	69,9	22,8	61,5	6,4	15,3
<i>Transport routier</i>	128,7	58,7	22,8	54,3	5,4	15,3
<i>Autres transports terrestres</i>	170,7	11,3	0,0	7,2	1,0	0,0
Autres services logistiques	507,4	134,0	13,4	25,9	16,9	91,2
<b>Valeur ajoutée indirecte<sup>111</sup></b>	<b>9.129,8</b>	<b>3.285,9</b>	<b>470,7</b>	<b>871,7</b>	<b>1.312,6</b>	<b>585,9</b>
<u>Cluster maritime</u>	<u>3.312,6</u>	<u>270,8</u>	<u>194,7</u>	<u>520,5</u>	<u>22,2</u>	<u>21,5</u>
<u>Cluster non maritime</u>	<u>5.817,1</u>	<u>3.015,1</u>	<u>276,0</u>	<u>351,2</u>	<u>1.290,4</u>	<u>564,4</u>
<b>Total zone portuaire</b>	<b>18.974,2</b>	<b>6.703,7</b>	<b>962,8</b>	<b>1.859,9</b>	<b>2.534,4</b>	<b>1.090,8</b>

Source : Banque nationale de Belgique, calculs Observatoire bruxellois de l'Emploi

<sup>111</sup> Les effets indirects calculés sont des estimations et doivent être interprétés avec la prudence nécessaire.

**Tableau A.6. :** Valeurs ajoutées directe et indirecte dans les ports belges en 2013 (%)

	<b>Anvers</b>	<b>Gand</b>	<b>Ostende</b>	<b>Zeebrugge</b>	<b>Liège</b>	<b>Bruxelles</b>
<b>Valeur ajoutée directe</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<u>Cluster maritime</u>	<u>32,7</u>	<u>9,6</u>	<u>36,8</u>	<u>55,2</u>	<u>2,0</u>	<u>4,1</u>
Agents maritimes et expéditeurs	7,0	1,3	1,1	6,1	0,4	1,7
Manutention	15,1	6,2	0,7	21,2	1,1	1,3
Armateurs	3,7	0,5	0,1	5,0	0,2	0,0
Construction et réparation navale	0,3	0,1	3,0	0,9	0,0	0,0
Aménagements portuaires et dragage	2,5	0,0	13,4	2,6	0,0	0,5
Pêche	0,0	0,0	7,8	4,6	0,0	0,0
Commerce portuaire	0,2	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0
Entreprise portuaire	2,5	0,7	0,5	3,3	0,2	0,6
Secteur public	1,5	0,7	10,3	11,3	0,0	0,0
<u>Cluster non maritime</u>	<u>67,3</u>	<u>90,4</u>	<u>63,2</u>	<u>44,8</u>	<u>98,0</u>	<u>95,9</u>
Commerce	8,8	23,0	3,1	7,9	5,3	27,7
Industrie	50,3	61,5	52,7	28,1	90,8	47,1
<i>Énergie</i>	4,2	1,6	3,0	9,4	33,0	16,1
<i>Production de carburants</i>	9,0	1,9	0,0	0,0	4,9	0,0
<i>Chimie</i>	29,9	8,6	7,9	3,3	9,6	0,0
<i>Automobile</i>	1,0	21,5	0,0	0,1	0,0	0,0
<i>Équipements électroniques</i>	0,2	0,9	0,3	5,5	0,7	0,1
<i>Métallurgie</i>	2,2	16,2	32,4	0,6	27,4	0,2
<i>Construction</i>	1,8	3,2	6,5	2,3	8,5	7,1
<i>Alimentation</i>	0,6	2,7	1,5	3,3	2,4	2,7
<i>Autres industries</i>	1,3	5,1	1,2	3,6	4,2	20,9
Transports terrestres	3,0	2,0	4,6	6,2	0,5	3,0
<i>Transport routier</i>	1,3	1,7	4,6	5,5	0,4	3,0
<i>Autres transports terrestres</i>	1,7	0,3	0,0	0,7	0,1	0,0
Autres services logistiques	5,2	3,9	2,7	2,6	1,4	18,1
<b>Valeur ajoutée indirecte<sup>112</sup></b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<u>Cluster maritime</u>	<u>36,3</u>	<u>8,2</u>	<u>41,4</u>	<u>59,7</u>	<u>1,7</u>	<u>3,7</u>
<u>Cluster non maritime</u>	<u>63,7</u>	<u>91,8</u>	<u>58,6</u>	<u>40,3</u>	<u>98,3</u>	<u>96,3</u>

Source : Banque nationale de Belgique, calculs Observatoire bruxellois de l'Emploi

<sup>112</sup> Les effets indirects calculés sont des estimations et doivent être interprétés avec la prudence nécessaire.



**Tableau A.7. : Évolution de la valeur ajoutée dans le port de Bruxelles de 2009 à 2013**

	2009	2010	2011	2012	2013	2012 - 2013	2009 - 2013
	Millions d'€					%	
<b>Cluster maritime</b>	<u>23,4</u>	<u>31,8</u>	<u>31,6</u>	<u>21,2</u>	<u>20,8</u>	<u>-2,0</u>	<u>-10,9</u>
Agents maritimes et expéditeurs	10,4	11,6	14,6	11,1	8,7	-21,6	-15,9
Manutention	9,4	14,2	8,4	6,8	6,6	-3,1	-29,7
Armateurs	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-6,5	64,8
Aménagements portuaires et dragage	1,7	4,5	6,6	4,2	2,3	-43,9	36,1
Pêche	0,1	0,1	0,1	–	–	–	–
Entreprise portuaire	1,8	1,4	1,9	-0,9	3,1	461,3	78,4
<b>Cluster non maritime</b>	<u>489,9</u>	<u>458,8</u>	<u>480,9</u>	<u>477,4</u>	<u>484,0</u>	<u>1,4</u>	<u>-1,2</u>
Commerce	167,7	147,3	148,3	145,0	139,7	-3,7	-16,7
Industrie	223,9	224,4	246,2	243,2	237,9	-2,2	6,2
Énergie	60,8	58,1	72,0	72,1	81,2	12,6	33,6
Chimie	0,0	0,0	0,0	0,0	–	–	–
Équipements électroniques	–	–	–	0,0	0,3	100,0	–
Métallurgie	17,5	16,7	18,5	20,0	0,8	-95,8	-95,2
Construction	33,8	34,8	37,7	31,7	36,0	13,6	6,5
Alimentation	19,3	15,2	16,8	14,7	13,8	-6,0	-28,1
Autres industries	92,6	99,6	101,2	104,7	105,7	1,0	14,2
Transports terrestres	23,3	18,6	17,4	16,5	15,3	-7,7	-34,4
Transport routier	23,3	18,5	16,9	15,8	15,3	-3,3	-34,4
Autres transports terrestres	0,0	0,0	0,5	0,7	0,0	-100,0	-100,0
Autres services logistiques	75,0	68,5	68,9	72,6	91,2	25,7	21,6
<b>Total zone portuaire</b>	<b>513,3</b>	<b>490,5</b>	<b>512,5</b>	<b>498,6</b>	<b>504,9</b>	<b>1,3</b>	<b>-1,6</b>

Source : Banque nationale de Belgique, calculs Observatoire bruxellois de l'Emploi

**Tableau A8** : Entreprises portuaires et recrutement ces deux dernières années

<b>Secteur d'activité</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Total</b>	<b>% Oui</b>
Commerce de gros	34	14	48	70,8
Transport et logistique	11	8	19	57,9
Production et transformation	6	2	8	75
Récupération de matériaux	4	0	4	100
Services	12	6	18	66,7
Divers	12	8	20	60
<b>Classe de taille</b>				
Moins de 5	13	16	29	44,8
5 à 49 travailleurs	51	21	72	70,8
Plus de 50 travailleurs	15	1	16	93,8
<b>Total</b>	<b>79</b>	<b>38</b>	<b>117</b>	<b>67,5</b>



Rue Royale 145  
1000 Bruxelles  
[www.actiris.be](http://www.actiris.be)