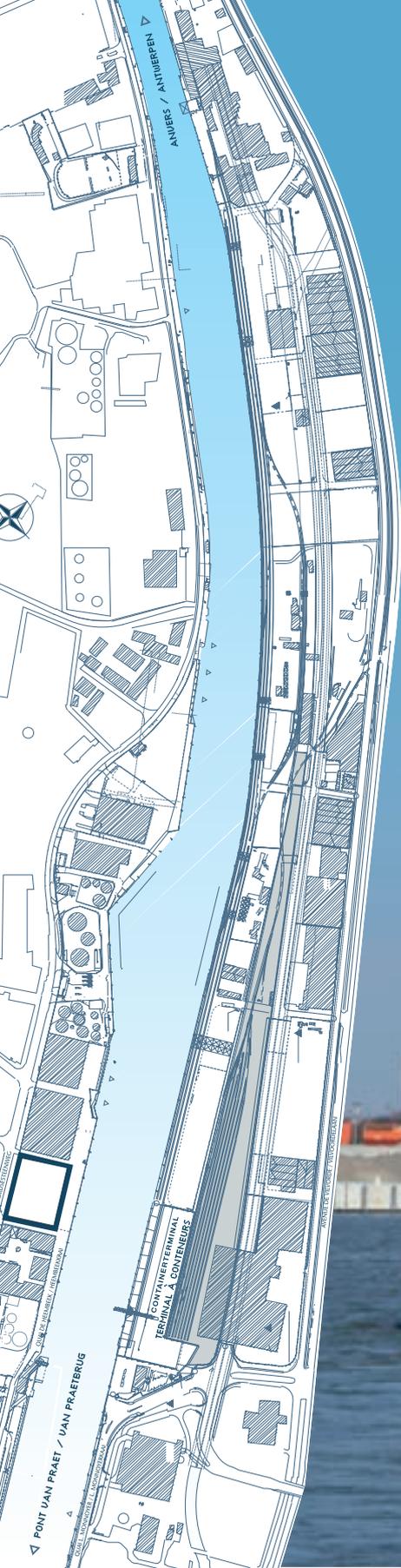


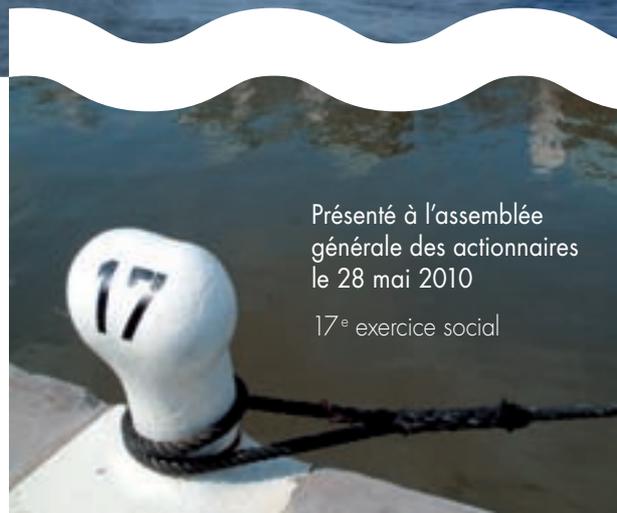
RAPPORT ANNUEL 2009



Port de Bruxelles
Haven van Brussel

Présenté à l'assemblée
générale des actionnaires
le 28 mai 2010

17^e exercice social



RAPPORT ANNUEL 2009



SOMMAIRE

Des mesures face à la crise	4
Objet social du Port de Bruxelles	6
Conseil d'administration	7
Direction et services	8
Le personnel du Port en 2009	9
La crise économique mondiale plombe les trafics portuaires bruxellois pour 2009	10
Pour faire face à la crise, le Port de Bruxelles travaille main dans la main avec ses entreprises	12
Nomination d'observateurs auprès du conseil d'administration du Port de Bruxelles	13
Un programme d'intégration urbaine ambitieux pour les prochaines années	14
Le Port de Bruxelles développe une offre culturelle et de loisirs sur son domaine	15
Carcoke	15
Inauguration des travaux de rénovation des écluses	15
BILC	16
Le Port renforce la sécurité sur l'ensemble de son domaine	16
Une action en faveur du transfert modal	17
Coup d'œil sur l'axe ABC	18
Une équipe à l'écoute des clients du centre TIR	18
Évènements	19
Emploi	19
Mobilité alternative	20
Nouveau site internet pour le Port de Bruxelles	20
Rapport de gestion 2009	22
Rapport du collège des commissaires à l'assemblée générale	28
Proposition de l'assemblée générale	30

BILAN

Bilan au 31 décembre 2009	32
Compte de résultats au 31 décembre 2009	34
Annexe au bilan et compte de résultats	38
Bilan social	42
Règles d'évaluation	44
Composition du capital au 31 décembre 2009	45

DES MESURES FACE À LA CRISE

Il est indéniable que le Port de Bruxelles avait plutôt bien résisté aux débuts de la crise économique mondiale, qui avait commencé dans le courant de l'année 2008, puisque l'année 2008 avait été une année record en termes de trafics par la voie d'eau depuis la création de la société régionale du Port de Bruxelles. Les effets de cette crise, sans précédent au cours des dernières années, se sont par contre fait ressentir pour l'année 2009 puisque les trafics par la voie d'eau accusent une baisse de 23%. Il faut souligner que le trafic de transit - les marchandises qui ne sont pas traitées à Bruxelles et notamment durement tributaire de l'activité sidérurgique - marque une baisse nettement plus significative que le trafic propre.

Notons cependant que les chiffres du trafic propre, certes en nette baisse par rapport à l'année record qu'avait été 2008, restent supérieurs de 16% par rapport à l'année 2000, ce qui démontre qu'il ne s'agit là qu'un effet conjoncturel.

Il était illusoire de penser que, à l'image de sa résistance en 2008, le port de Bruxelles resterait insensible aux effets de cette crise économique. C'est pourquoi l'autorité portuaire, dès le début de la récession mondiale, avait envisagé plusieurs scénarii pour permettre que l'effet de la crise sur son activité soit atténué autant que possible.

Notons que le Port de Bruxelles lui-même a ressenti fortement les conséquences de la crise, puisqu'une série de dotations, accordées par la Région de Bruxelles-Capitale au Port pour certaines missions spécifiques, ont été diminuées.

Il nous est cependant apparu primordial de soutenir les entreprises actives sur le domaine portuaire dans cette période économique difficile. C'est pourquoi nous avons immédiatement engagé un dialogue avec nos partenaires économiques afin d'identifier une série de mesures à prendre pour permettre à nos clients de poursuivre leur activité économique malgré le climat morose.



C'est ainsi que nous avons notamment pris la décision de ne pas faire appliquer le paiement d'indemnités pour la non-réalisation des trafics garantis par les entreprises dans leur contrat de concession.

Il est certain que cette mesure seule ne peut pas annihiler les effets de la crise, mais nous pensons qu'elle permettra à nos clients d'être mieux positionnés pour bénéficier de la relance, qui suit inévitablement toute crise.

Cette mesure s'inscrit par ailleurs dans la volonté permanente du Port de Bruxelles de soutenir l'activité économique sur son domaine. C'est notamment pour cette raison qu'a été conclu un nouveau contrat de concession-type, qui permet aux entreprises clientes du Port d'avoir une vision plus claire sur leur avenir à long terme au port de Bruxelles. Cette initiative est le fruit d'une concertation entre le Port et ses entreprises et nous ne pouvons que nous féliciter de l'entrée en vigueur d'une mesure qui pérennise l'activité économique portuaire à Bruxelles.

Dans ce contexte économique particulièrement défavorable, nous tenons à souligner qu'aucune des sociétés présentes sur le domaine portuaire n'a fait faillite en 2009.

Car il va sans dire que l'activité portuaire à Bruxelles reste un maillon essentiel de la vie économique et sociale bruxelloise et que notre action au quotidien consiste également à favoriser le mode de transport le plus respectueux de l'environnement qu'est le transport par la voie d'eau.

Un mode de transport qui, nous le pensons, reste central à une meilleure mobilité en Europe. A cet égard, l'année 2009 a vu la création d'une nouvelle ligne régulière pour le transport de conteneurs entre Bruxelles et Zeebruges, qui vient s'ajouter à la liaison quasi quotidienne entre le port d'Anvers et le terminal à conteneurs du port de Bruxelles.

L'année 2009 a été importante également du point de vue de l'intégration urbaine puisque nous avons présenté un plan ambitieux à l'horizon 2012, comprenant entre autre un plan d'éclairage du domaine portuaire, l'installation de panneaux à caractère historique, ou encore la construction d'un terminal pour les bateaux de croisière à l'avant-port. Nous avons également entamé les travaux de rénovation de nos deux écluses, et décidé l'installation de panneaux historiques sur le domaine portuaire. Rappelons que nous développons cette stratégie depuis la création de la société régionale du Port de Bruxelles pour permettre un développement harmonieux de l'activité portuaire dans le tissu urbain dense où elle est située.

Cette politique d'intégration urbaine nous permet de poursuivre le développement portuaire à Bruxelles, tout en offrant aux Bruxellois un environnement plus agréable. Dans ce contexte, nous avons également renforcé la sécurisation du domaine portuaire en installant, à partir de juin 2009, un dispatching et un centre de crise opérationnels 24h sur 24, ainsi qu'une patrouille mobile la nuit.

En cela, le Port de Bruxelles remplit un rôle de port citoyen dont nous sommes particulièrement fiers.

Charles Jonet,
Président du conseil d'administration

Piet Coenen,
Vice-président du conseil d'administration

Alfons Moens,
Directeur général f.f.

Philippe Matthis,
Directeur général adjoint f.f.



OBJET SOCIAL DU PORT DE BRUXELLES

Le **Port de Bruxelles** est chargé de la gestion, de l'exploitation et du développement du canal, du port, de l'avant-port, des installations portuaires et de leurs dépendances dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Organisme d'intérêt public doté de la personnalité juridique, le Port de Bruxelles compte quatre groupes d'actionnaires dont les parts sont réparties comme suit :

- La Région de Bruxelles-Capitale, qui détient 58,05% du capital;
- La Ville de Bruxelles, qui détient 33,40 % du capital;
- Les 8 communes bruxelloises actionnaires de l'ancienne Société du Canal (Molenbeek-Saint-Jean, Schaerbeek, Saint-Gilles, Anderlecht, Saint-Josse-ten-Noode, Ixelles, Koekelberg, Etterbeek) qui détiennent ensemble 4,88% du capital;
- La s.a. Bruxelles-Infrastructures-Finances, filiale de la Société Régionale d'Investissement de Bruxelles, qui détient 3,67 % du capital.

ADRESSES UTILES.

Siège administratif du Port :

Place des Armateurs, 6
1000 Bruxelles
Tél. +32 2/420.67.00
Fax +32 2/420.69.74
portdebruxelles@port.irisnet.be
www.portdebruxelles.be

Capitainerie du Port :

Rue de l'Avant-Port, 2 bte 1
1000 Bruxelles
Tél. +32 2/215.69.25
+32 2/247.91.20
Fax +32 2/215.32.66
capitainerie@port.irisnet.be



CONSEIL D'ADMINISTRATION



Présidence

Laurence BOVY⁷
Charles JONET⁸

F
F

Vice-présidence

Piet COENEN

N

Administrateurs

Fatima ABID
Mustafa AMRANI
Olivier AUVRAY⁸
Efstratia BOUCLIS⁸
Abdallah BOUSTANI⁹
Laurence BOVY⁷
Frédéric CRICKX
Ariane DE CROO⁸
Khadija EL HAJJAJI⁷
Nathalie ESPEEL⁸
Benoît GOSSELIN²
Jan GYPERS
Eric JASSIN¹⁰
Michel LEMAIRE¹
Jean-Louis MAZY
Didier NOLTINCX
Arnaud PINXTEREN⁷
Kim STRAUVEN⁷
Gert VAN der EEKEN⁵
Johan VAN LOOY
Jean-Paul VAN STEENBERGHE⁷
Serge VILAIN
Didier WAUTERS

F
F
N
F
F
F
F
N
F
N
F
N
F
F
F
F
F
F
F
F
F
F
F

Fonctionnaires dirigeants

Charles HUYGENS³
Alfons MOENS
Philippe MATTHIS⁴

F
N
F

Commissaires du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale

Benjamin CADRANEL⁶
Raf DEVOS⁵
Julie LUMEN⁵
Gert VAN der EEKEN⁶

F
N
F
N

¹ jusqu'au 29 mai 2009

² à partir du 30 mai 2009

³ jusqu'au 31 août 2009

⁴ à partir du 1^{er} septembre 2009

⁵ jusqu'au 30 septembre 2009

⁶ à partir du 1^{er} octobre 2009

⁷ jusqu'au 3 février 2010

⁸ à partir du 4 février 2010

⁹ jusqu'au 15 février 2010

¹⁰ à partir du 16 février 2010

DIRECTION ET SERVICES

DIRECTION GÉNÉRALE

ir Alfons MOENS, *directeur général f.f.*
Philippe MATTHIS, *directeur général adjoint f.f.*

DIRECTION ADMINISTRATIVE

Albert Borremans, *coordinateur*

Personnel
Service social
Accueil

DIRECTION COMMERCIALE

Rainier Reekmans, *directeur*

Concessions et locations de terrains, bureaux, entrepôts
Remembrements et extension du domaine portuaire
Autorisation

DIRECTION FINANCIÈRE

Adam Bénédicte, *responsable*

Gestion financière
Comptabilité analytique et budgétaire

DIRECTION JURIDIQUE & INFORMATIQUE

Bertrand de Hemptinne, *coordinateur*

Contentieux & Avis juridique
Gestion des contrats
Marchés publics
Assurances Gestion informatique et nouvelles technologies de l'information

DIRECTION MARKETING & DÉVELOPPEMENT

CELLULE DÉVELOPPEMENT

Valérie Tanghe, *coordinatrice*

Développement
Etudes économiques et statistiques
Urbanisme

CELLULE COMMUNICATION

Sylvain Godfroid, *coordinateur*

Relations presse
Communication
Marketing

DIRECTION TECHNIQUE

Ann t'Kindt, *coordinatrice administrative et financière*

Ir. Marc Helman, *coordinateur Technique*

Etudes et travaux voie d'eau
Réalisation et maintenance bâtiments
Travaux et maintenance canal
Electromécanique
Environnement

CAPITAINERIE

Luc Delprat, *capitaine de Port*

Navigation
Sécurité sur la voie d'eau
Ouvrages d'art
Perception



ADRESSES EMAIL

amoens@port.irisnet.be
pmatthis@port.irisnet.be
sgodfroid@port.irisnet.be
vtanghe@port.irisnet.be
mhelman@port.irisnet.be
rreekmans@port.irisnet.be
bdehemptinne@port.irisnet.be
atkindt@port.irisnet.be
ldelprat@port.irisnet.be
badam@port.irisnet.be
aborremans@port.irisnet.be



Khadija ABENAÏSSATI
 Bénédicte ADAM
 Zakaria AKEL
 Songül AKIN
 Brahim AMRAOUI
 Nadia ARIDJ
 Jean ASSELMAN
 Éric BAEYENS
 Lucienne BAEYENS
 Claudio BASIGLINI
 Jacques BASTIDE
 Naïma BENAÏSSA
 Luc BERCKMANS
 Jean-Louis BLOMMAERT
 Isabelle BODART
 Albert BORREMANS
 Mohamed BOUSAKLAOUI
 Fabienne BRACKE
 Chantal BRUTIN
 Anthony CALLENS
 Johan CASSIMAN
 Nathalie CHARON
 Aïcha CHERIGUENE
 Olivier CLIQUET
 Erik COOREVITS
 Marie-Anne DAUNE
 Nicole DE CONINCK
 Christiaan DE CUBBER
 Anneleen DE DONCKER
 Isabelle DE GHELDERE
 Bertrand de HEMPTINNE
 Luc DE METSENAERE
 Dirk DE MEYER
 Martine DE NORRE
 Dirk DE PRINS

Alfons DE ROY
 Danielle DE SMEDT
 André DE SMET
 Suzanne DEDECKER
 Line DELCOIGNE
 Michel DELRIVIERE
 Eric DELVALLEE
 Louis DELVALLEE
 Roland DELVALLEE
 Claude DEMELENNE
 Pierre DEMEUTER
 Philemon DENEFF
 Frédéric DEWEZ
 Emile DIET
 Hafida DRAOUI
 Anja DURANT
 Leyla DURMAZ
 Khalid ELMOHMOUHI
 Luis Filipe FERREIRA DA FRAGA
 Marthe FLORQUIN
 Thierry FRAIGNEUX
 Denis FRANQUIN
 Roger FRONCZJK
 Jeannette GIESKES
 Marine GODEAU
 Sylvain GODFROID
 Thierry GOOSSENS
 Gaëtan GOUDMAEKER
 Caroline GRILLET
 Philippe GROULT
 Marc HELMAN
 Eric HEYLIGHEN
 Camille HOFF
 Charles HUYGENS
 Ferya ILERI

Laurent JACQUET
 Paul JENARD
 Youssef KHATTABI
 Bernard LACROIX
 Mounir LAHANI
 Olivier LAMBRECHT
 Johan LEPEZ
 Monique L'HOIST
 John LIEKENS
 Philippe LIENARD
 Denis LOUSBERG
 Vanessa LURQUIN
 Patrick MAGUIN
 Bettina MARCOUX
 Carine MARCOUX
 Paul MATTENS
 Philippe MATTHIS
 Mohamed MAZROUH
 Denis MERTENS
 Mohamed MESSOUD
 Michel MINY
 Alfons MOENS
 Anne MOMMENS
 André MOONS
 Maria MOTTARD
 Selim OHRI
 Johan OPSOMER
 Thierry ORBAN
 Geneviève ORIGER
 Domenico PASCUIZZI
 Rudi PIZARRO
 Nico RAEMDONCK
 Fatime RAMA
 Rainier REEKMANS
 Stéphane RONGE

Catherine ROORYCK
 Mary E. RUBINOS CASTILLO
 Joe RUIZ-MARTIL
 Faramarz SABZALIZADEH
 Kamel SAÏM
 Pascal SCULIER
 Sébastien STERCKX
 Dany STROEIJBANS
 Valérie TANGHE
 Yves TASSIGNON
 Marcel TILMANNE
 Ann T'KINDT
 Mohamed Wafid TOUNSI
 Denis TOUSSAINT
 Fabien VAN DEN BOSSCHE
 Jeff VAN DER AUWERA
 Bernard VAN KOMEN
 Eddy VAN MEENEN
 Geoffrey VANDECASTEELE
 Guy VANDECASTEELE
 Eddy VANDENHEUVEL
 Alain VANDERMAELEN
 Sabrina VANGENECHTEN
 Nathalie VANSIPPE
 Stefan VERBEECK
 Marc VERBIST
 Geert VERHEYEN
 Patrick VINDELINCKX
 Henry-Paul VUNGBO BONGO
 Pierre WARNON
 Luc F.L.J. WEYERS
 Pierre WIELKI
 Ariane WOUTERS

LES 138 MEMBRES DU PERSONNEL DU PORT EN 2009

TRAFICS

LA CRISE FINANCIÈRE ET ÉCONOMIQUE MONDIALE PLOMBE LES TRAFICS PORTUAIRES BRUXELLOIS POUR L'ANNÉE 2009

Le Port de Bruxelles, après avoir bien résisté au début de la crise financière et économique mondiale en 2008, a été marqué par la crise au cours de l'année 2009. Avec un peu plus de 6 millions de tonnes transportées, l'année 2009 s'est achevée sur une baisse par rapport à l'année record qu'avait été 2008. Les chiffres de 2009 restent cependant supérieurs à ceux de 2000 (de 16% pour le trafic propre).

Un autre élément positif mérite d'être souligné : alors que les taux de faillite, à Bruxelles et ailleurs, atteignent des sommets historiques, il n'y a eu en 2009, parmi les clients du Port, ni faillite ni cessation d'activités.

Le Port de Bruxelles a en effet mis en place une série de mesures destinées à aider ses entreprises à faire face à cette crise (suspension de l'indemnité pour manquement de trafic, suppressions de redevances, etc.)

Le trafic de transit est quant à lui encore plus durement touché, il baisse de 31%, pour un trafic global en recul de 23%. Le terminal à conteneurs, encore plus sensible à la conjoncture mondiale que les trafics traditionnels, est également touché, avec une baisse de 24%. Il faut noter que l'ensemble du secteur des transports et de la logistique, et plus particulièrement les ports, connaît une baisse importante des volumes transportés.

Touchées par la crise économique mondiale, les entreprises portuaires bruxelloises, tout comme leurs partenaires commerciaux, ont ralenti leur rythme de production et donc leurs volumes transportés.

Le très lourd tribut payé par la navigation de transit s'explique en grande partie par la part importante qu'occupaient précédemment les trafics liés à la sidérurgie dans ces volumes.

Les matériaux de construction et produits de carrière continuent de dominer la structure des manutentions portuaires, avec plus de 2,2 millions de tonnes transportées en 2009. Ils perdent cependant plus d'un demi-million de tonnes par rapport à 2008, les intempéries de janvier 2009 s'étant ajoutées au ralentissement économique.

L'hiver froid de 2009 a par contre profité aux importations de mazout de chauffage. Le secteur pétrolier est ainsi parvenu à limiter son recul à 6% (66.000 t).

La montée en puissance du terminal à conteneurs de Bruxelles a été freinée fin 2008 et surtout en 2009, par les conséquences de la crise économique : disparition ou fort ralentissement des échanges avec la Chine et les Etats-Unis, réduction plus ou moins généralisée des volumes traités.

Le dynamisme de l'opérateur du terminal et des entreprises portuaires bruxelloises a cependant permis d'éviter le pire: la création d'une navette fluviale hebdomadaire entre Bruxelles et Zeebrugge (opérationnelle depuis septembre), l'élargissement du portefeuille de clients (notamment dans la grande distribution), tandis que certains clients existants ont augmenté les volumes confiés. Le nombre de conteneurs transportés a même progressé de 1% par rapport à 2008.



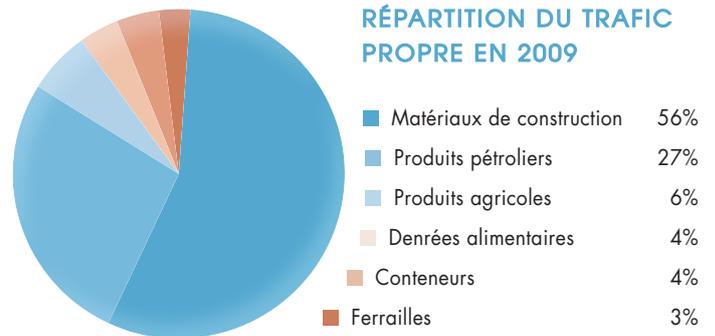


TRAFIC GLOBAL (en milliers de tonnes)			
	2009	2008	2000
TRAFIC PROPRE BRUXELLES	4 011	4 889	3 455 +16%
TRANSIT	2 043	2 970	2 445 -16%
TOTAL	6 054	7 859	5 900 +3%

TRAFICS CONTENEURISÉS			
	2009	2008	Évolution
EN EVP <i>EVP = équivalent vingt pieds (= mesure standard des conteneurs)</i>	13 548	17 908	-24%
EN UTI <i>UTI = Unité de transport intermodal (= nombre de boîtes transportées)</i>	11 877	11 786	+1%

Les perspectives sont donc moins sombres qu'il ne paraît y paraître, d'autant que la diversification des services au terminal se poursuit (projet de création d'un dépôt).

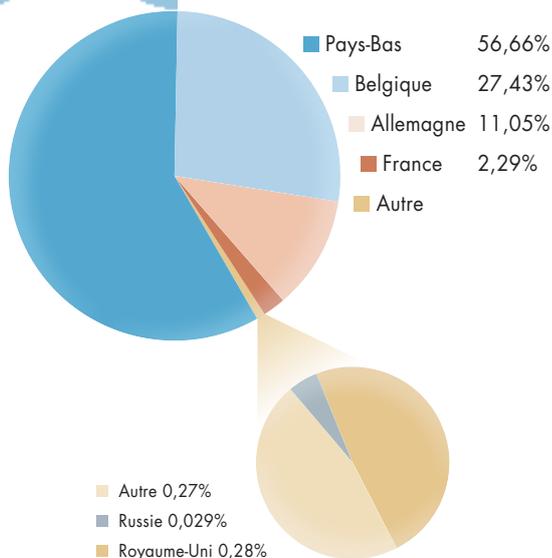
En 2009, les Pays-Bas ont encore accru leur prédominance dans les échanges commerciaux bruxellois, principalement au détriment de l'Allemagne. Les échanges avec la France ont légèrement progressé, tandis que les destinations maritimes telles que le Royaume-Uni et la Russie atteignent désormais un niveau quasi symbolique.



ÉVOLUTION PAR CATÉGORIES DE PRODUITS (en milliers de tonnes)			
	2009	2008	2000
Matériaux de construction	2 214	2.800 -21%	1 773 +25%
Produits pétroliers	1.093	1.159 -6%	918 +19%
Produits agricoles	258	330 -22%	373 -31%
Denrées alimentaires	170	219 -23%	247 -31%
Divers (conteneurs)	169	192 -12%	0 -
Minerais & ferrailles	103	123 -16%	74 +40%
Produits métallurgiques	3	64 +95%	66 -95%
Autres	1	2 -	4 -
Total	4 011	4.889 -18%	3 455 +16%



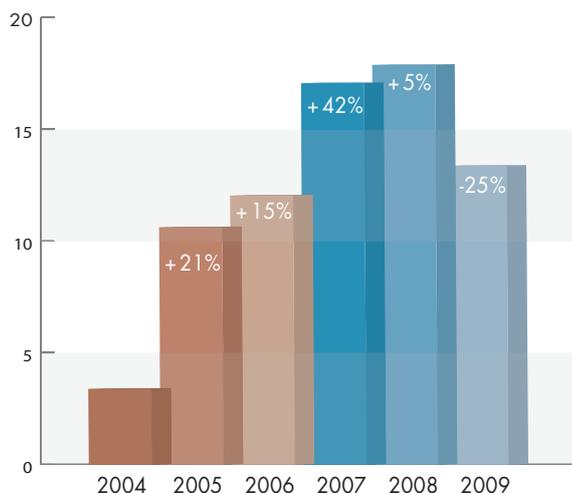
PAYS D'ORIGINE ET DE DESTINATION DES MARCHANDISES



LE PORT DE BRUXELLES EN CHIFFRES POUR L'ANNÉE 2009

- Un domaine portuaire de 64 ha utile
- 14 km de voie d'eau
- Six millions de tonnes transportées par la voie d'eau
- Plus de 560 000 camions en moins dans la ville
- Plus de 80 000 tonnes de CO₂ évitées dans l'atmosphère
- 22 millions € économisés pour tous en coûts externes
- 350 entreprises
- 6 000 emplois directs
- 7 000 emplois indirects

EVOLUTION DE L'ACTIVITÉ DU TERMINAL À CONTENEURS



POUR FAIRE FACE À LA CRISE, LE PORT DE BRUXELLES TRAVAILLE MAIN DANS LA MAIN AVEC SES ENTREPRISES

La crise économique, qui a débuté en 2008, n'a pas eu d'effets immédiats sur l'activité portuaire, puisque les trafics enregistrés pour l'année 2008 ont représenté un nouveau record pour le port de Bruxelles. Il était cependant inévitable que cette crise économique mondiale - l'une des plus importantes depuis de nombreuses années - pèse

LIGNE DU TEMPS, L'ANNÉE 2009 AU PORT DE BRUXELLES

JANVIER

29/1/09
clôture du projet Interreg Dipcity entre les Ports de Bruxelles, Liège, Lille et Paris.

FÉVRIER



13/2/09
mise en ligne du nouveau site internet du Port de Bruxelles

FÉVRIER

20/2/09
nouveau contrat de concession type entre le Port et ses entreprises

MARS



3/3/09
inauguration du centre de référence pour les métiers de la logistique : Iris TL

MARS

17/3/09
présentation des projets d'intégration urbaine

MARS

27/3/09
annonce de la venue future d'un bateau-hôtel au Bassin Béco



sur l'activité portuaire bruxelloise, comme le démontre les chiffres du trafic pour 2009. C'est pourquoi l'autorité portuaire et les entreprises actives sur le domaine portuaire bruxellois ont voulu mettre leurs forces en commun pour atténuer tant que possible les effets de la crise.

Ainsi, en 2009, le Port de Bruxelles et la Communauté portuaire Bruxelloise (CPB) ont conclu un nouveau **contrat de concession type**.

Ce nouveau contrat-type est le fruit d'une concertation de plusieurs mois entre l'autorité portuaire et les entreprises actives sur le domaine du port de Bruxelles. Elle a pour but de pérenniser de manière durable la localisation des entreprises au port de Bruxelles, tout en favorisant le rôle important joué par l'activité portuaire à Bruxelles tant d'un point de vue socio-économique que pour le développement durable.

Les modalités de ce contrat-type confirment en effet les objectifs fixés par le Port de Bruxelles en termes de promotion de l'usage de la voie d'eau et de l'emploi, puisque des critères d'utilisation de la voie d'eau font partie intégrante de ce contrat sous forme de trafic garanti pour les terrains à quai. En outre, la durée des concessions sera fixée sur base de différents critères, dont les investissements consentis, le nombre d'emplois créés, la valeur ajoutée ou encore l'impact environnemental. Ce contrat-type permet également aux entreprises une vue à long terme sur leur avenir au port de Bruxelles, puisqu'il fixe précisément les conditions d'augmentation des redevances et le cadre de prolongation des concessions.

Cette initiative a également un objectif de simplification administrative, puisque dorénavant, un seul contrat-type régira tous les types de concessions octroyées par le Port de Bruxelles (terrains, entrepôts, loges, etc.). Mais le Port de Bruxelles a également pris une série de **mesures immédiates pour permettre aux entreprises portuaires de faire face aux effets de la crise**, dont la suppression des indemnités imposées aux entreprises pour la non-réalisation de leurs trafics garantis, ou encore la suppression de certaines redevances. Ces mesures ont été prises pour l'année 2009 comme réaction immédiate à la crise, et elles seront réévaluées pour l'année 2010 en fonction de l'évolution de la conjoncture.

NOMINATION D'OBSERVATEURS AUPRÈS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU PORT DE BRUXELLES

Le Port de Bruxelles a pris la décision d'associer l'ensemble des partenaires sociaux à certains débats de son conseil d'administration: des **membres du conseil économique et social ont été nommés comme observateurs auprès du conseil d'administration**. A partir du 20 février 2009, quatre membres représentant le patronat (BECI), les classes moyennes (UCM) et les syndicats (FGTB & CGSLB) assistent à certains débats du conseil d'administration du Port. Cette décision souligne une nouvelle fois la volonté des autorités du Port de Bruxelles de collaborer étroitement avec l'ensemble des acteurs économiques et sociaux bruxellois.

AVRIL

MAI

MAI

SEPTEMBRE

OCTOBRE

NOVEMBER



28/4/09

séminaire sur l'importance de l'axe Anvers-Bruxelles-Charleroi pour le transport durable en Belgique

10/5/09
participation du Port de Bruxelles à la fête de l'Iris, pour les 20 ans de la Région de Bruxelles-Capitale



19/5/09

inauguration des travaux de rénovation des deux écluses du Port de Bruxelles

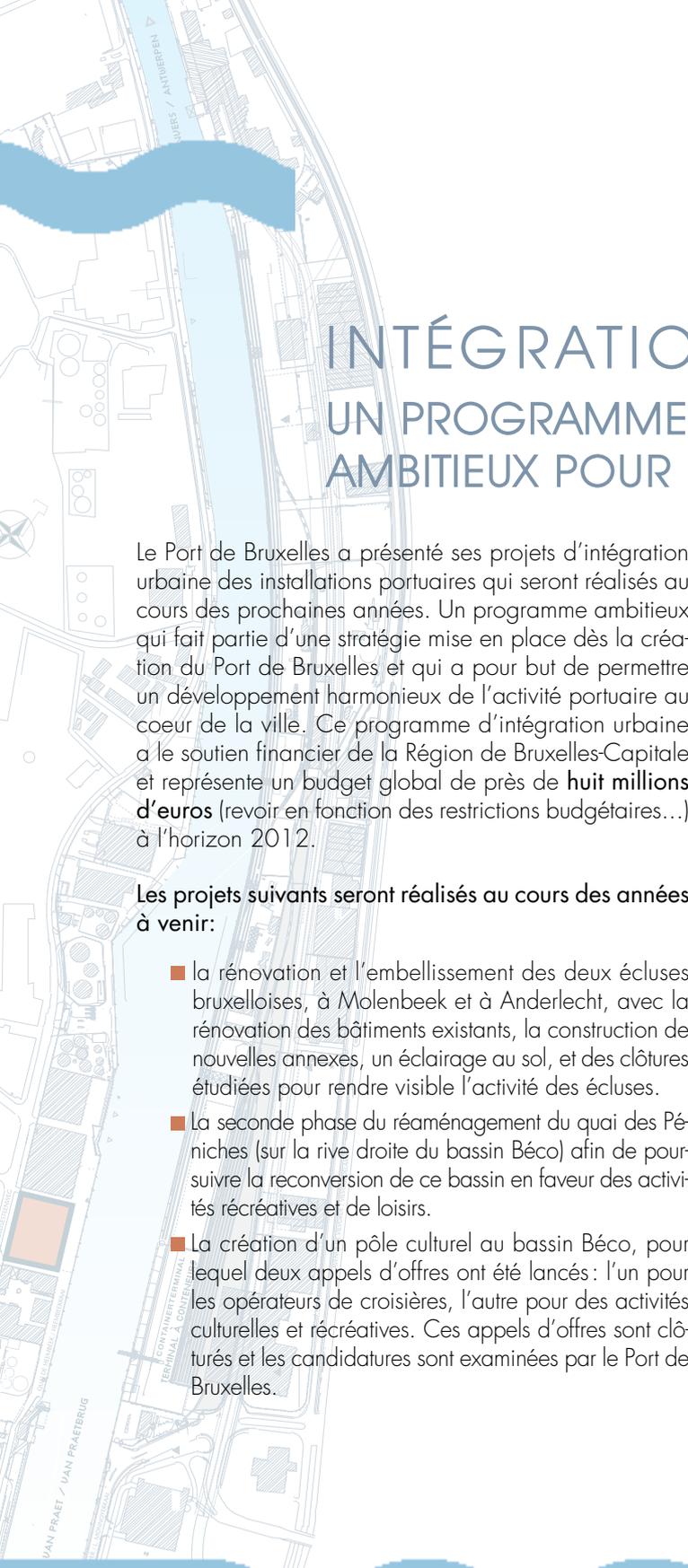
11/9/09
nouvelle ligne régulière entre Bruxelles et Zeebrugge pour le transport de conteneurs

20-22/10/09
participation du Port au salon «transport et logistique»



18/11/09

arrivée de Saint-Nicolas, en bateau, au bassin Béco devant plus de 2000 enfants



INTÉGRATION URBAINE

UN PROGRAMME D'INTÉGRATION URBAINE AMBITIEUX POUR LES PROCHAINES ANNÉES

Le Port de Bruxelles a présenté ses projets d'intégration urbaine des installations portuaires qui seront réalisés au cours des prochaines années. Un programme ambitieux qui fait partie d'une stratégie mise en place dès la création du Port de Bruxelles et qui a pour but de permettre un développement harmonieux de l'activité portuaire au cœur de la ville. Ce programme d'intégration urbaine a le soutien financier de la Région de Bruxelles-Capitale et représente un budget global de près de **huit millions d'euros** (revoir en fonction des restrictions budgétaires...) à l'horizon 2012.

Les projets suivants seront réalisés au cours des années à venir:

- la rénovation et l'embellissement des deux écluses bruxelloises, à Molenbeek et à Anderlecht, avec la rénovation des bâtiments existants, la construction de nouvelles annexes, un éclairage au sol, et des clôtures étudiées pour rendre visible l'activité des écluses.
- La seconde phase du réaménagement du quai des Pénières (sur la rive droite du bassin Béco) afin de poursuivre la reconversion de ce bassin en faveur des activités récréatives et de loisirs.
- La création d'un pôle culturel au bassin Béco, pour lequel deux appels d'offres ont été lancés: l'un pour les opérateurs de croisières, l'autre pour des activités culturelles et récréatives. Ces appels d'offres sont clôturés et les candidatures sont examinées par le Port de Bruxelles.

- L'amélioration des abords du siège social (place des Armateurs), avec notamment la mise en lumière du bâtiment abritant le siège social du Port de Bruxelles.
- La maison du Port, qui sera érigée à la limite entre la ville et le cœur industriel du port, au croisement de l'allée Verte et de la place des Armateurs. Ce bâtiment, qui se voudra architecturalement ambitieux, constituera une vitrine pour l'activité portuaire, dans un quartier en pleine mutation. Ce projet a reçu le soutien du FEDER et la recherche d'un partenaire privé est en cours.
- L'embellissement des trois ponts gérés par le Port de Bruxelles (pont de Buda, pont des Armateurs, pont des Hospices), avec la remise en peinture de ces ponts et l'illumination de ces ponts en cohérence avec le plan lumière élaboré par la Région de Bruxelles-Capitale.
- L'aménagement d'un terminal à croisières dans l'avant-port, un projet ambitieux qui a pour but d'offrir un accueil de qualité aux nombreux opérateurs de croisières qui desservent la capitale de l'Europe. Ce terminal devrait se situer à hauteur des anciens pavillons Meudon, et créer un lien avec le cœur historique de Neder-Over-Heembeek.
- Des aménagements en faveur des activités de loisir dans le port Sud (Anderlecht), avec notamment le placement de garde-corps, l'aménagement d'une halte pour les bateaux à passagers et la création d'une rampe de mise à l'eau pour les bateaux pneumatiques. L'installation de panneaux à caractère historique sur le domaine portuaire, destinés à fournir aux Bruxellois et aux touristes des informations sur le patrimoine portuaire bruxellois. Pour la mise en œuvre de ce projet, un comité scientifique a été mis en place, présidé par le professeur Jean Puissant et composé de membres de la Ville de Bruxelles, des communes d'Anderlecht et de Molenbeek-Saint-Jean, de représentants des services d'urbanisme et du patrimoine de la Région de Bruxelles-Capitale et du Port de Bruxelles. Afin de réaliser ce programme de la manière la plus harmonieuse possible, le Port de Bruxelles a sélectionné un architecte portuaire après un appel à candidatures. C'est Johan Van Dessel qui a été sélectionné.



LE PORT DE BRUXELLES DÉVELOPPE UNE OFFRE CULTURELLE ET DE LOISIRS SUR SON DOMAINE

Parmi les grands projets d'intégration urbaine en cours, on notera la création d'un terminal à passagers à l'avant-port, pour les bateaux dont le gabarit ne permet pas de franchir les limites de l'avant-port maritime.

Pour le bassin Béco, la partie du port la plus centrale, le Port entend développer une offre culturelle et de loisirs afin d'accueillir de plus en plus de Bruxellois, dans cette partie de la ville qui connaît un engouement certain depuis que les quais ont été réaménagés. Ce bassin connaîtra donc bientôt la deuxième phase de son réaménagement, et devrait accueillir un bateau-cinéma, premier du genre en Europe, et un bateau-hôtel, conçu pour avoir une empreinte écologique neutre.

Carcoke

Les travaux de dépollution du site de Carcoke, le site le plus pollué de la région de Bruxelles-Capitale, se sont poursuivis au cours de l'année 2009. L'assainissement du sol s'est achevé fin 2009. Les terres polluées ont été excavées et évacuées par voie d'eau vers un centre de traitement thermique. Le traitement des eaux souterraines est en phase pilote et se poursuivra pendant plusieurs années parallèlement à la construction et à l'exploitation du site. Ces travaux sont effectués par l'association momentanée Katoen Natie - Jan De Nul - Envisan, sélectionnée par le Port dans le cadre d'un partenariat public-privé pour la construction sur ce site d'un centre logistique multimodal.



Par ailleurs, les travaux de construction de la route de contournement du site et de déplacement des impétrants se sont poursuivis. Cette nouvelle voirie était nécessaire pour permettre un accès direct du site à la voie d'eau. Pour rappel, l'investissement du concessionnaire s'élève à 25 054 521 euros; il paiera en outre une redevance de concession annuelle de 492 500 euros (indexée) une fois le site en pleine exploitation. En outre, le concessionnaire a pris en charge le risque d'un surcoût éventuel des travaux d'assainissement. Le Port de Bruxelles, quant à lui, prend en charge les coûts de construction d'un mur de quai (1 million d'euros) à l'aide de sa dotation générale.

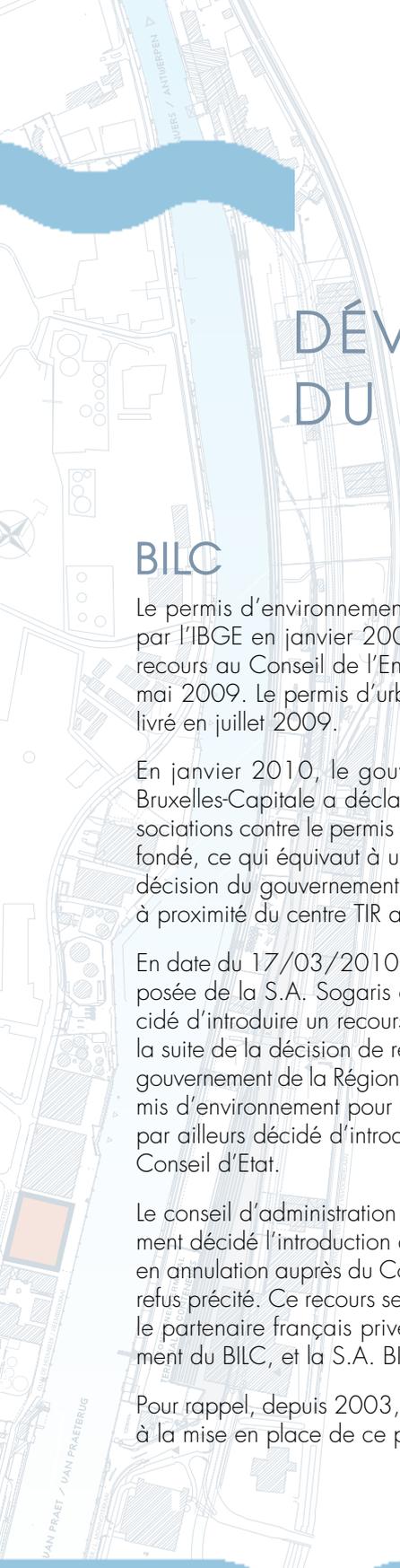
Enfin, la Région de Bruxelles-Capitale prend en charge le déficit de l'opération par l'octroi d'une dotation spécifique au Port de Bruxelles, d'un montant de 830 000 euros (indexé) durant une période de vingt-cinq ans, afin de couvrir le coût d'assainissement de ce terrain grevé d'une pollution historique. La dotation régionale sera revue dès que l'investissement aura été réalisé et que le coût exact de l'opération sera fixé. Cette opération sera donc financièrement neutre pour le Port de Bruxelles.

INAUGURATION DES TRAVAUX DE RÉNOVATION DES ÉCLUSES

Les deux écluses gérées par le Port de Bruxelles, situées à Anderlecht et à Molenbeek, font l'objet de travaux de rénovation importants. Le but de ces travaux est de renforcer la présence des sites des écluses dans la ville, et donc offrir un signal fort de la présence portuaire au cœur de la ville. Les travaux ont débuté le 19 mai 2009, pour une durée d'environ un an. Pour la rénovation de ces écluses, une étude paysagère a été effec-

tuée dans le cadre du programme INTERREG DIPCITY. Les travaux sont financés par la dotation «intégration urbaine» de la Région de Bruxelles-Capitale. Le coût total des travaux pour les deux écluses s'élève à 2,6 millions d'euros. Le choix a été fait d'une architecture répondant à la fois à des besoins de sécurisation mais également d'intégration des infrastructures portuaires dans une vision urbaine. Les deux

écluses seront délimitées par une clôture en tissu métallique. Ces clôtures ont été spécialement étudiées pour être transparentes le jour et porteuses de lumière la nuit, afin de permettre une visibilité de l'activité de ces écluses. La conception architecturale des nouvelles écluses mettra également particulièrement en valeur la présence de l'eau comme signal fort de l'activité portuaire à Bruxelles.



DÉVELOPPEMENT DU DOMAINE PORTUAIRE

BILC

Le permis d'environnement pour le BILC a été octroyé par l'IBGE en janvier 2009 et modifié à la suite d'un recours au Conseil de l'Environnement, qui a statué en mai 2009. Le permis d'urbanisme a quant à lui été délivré en juillet 2009.

En janvier 2010, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déclaré le recours de plusieurs associations contre le permis d'environnement recevable et fondé, ce qui équivaut à un refus de ce permis et à une décision du gouvernement de ne pas construire le BILC à proximité du centre TIR actuel.

En date du 17/03/2010, le CA de la S.A. BILC, composée de la S.A. Sogaris et du Port de Bruxelles, a décidé d'introduire un recours auprès du Conseil d'Etat, à la suite de la décision de refus du 14/01/2010 par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, du permis d'environnement pour le projet BILC, Sogaris ayant par ailleurs décidé d'introduire elle-même un recours au Conseil d'Etat.

Le conseil d'administration du Port de Bruxelles a également décidé l'introduction d'un recours en suspension et en annulation auprès du Conseil d'Etat dans le cadre du refus précité. Ce recours se fait en accord avec Sogaris, le partenaire français privé du Port pour le développement du BILC, et la S.A. BILC.

Pour rappel, depuis 2003, les deux partenaires œuvrent à la mise en place de ce projet d'envergure.

LE PORT RENFORCE LA SÉCURITÉ SUR L'ENSEMBLE DE SON DOMAINE

Depuis le mois de juin 2009, un centre de dispatching est opérationnel au Port de Bruxelles, et ce 24h sur 24 et 365 jours par an. Ce dispatching est situé à la capitainerie et permet une surveillance du domaine portuaire grâce aux caméras de surveillance qui y sont disposées. C'est également le premier point de contact en cas d'incident sur le domaine portuaire, notamment en dehors des heures d'ouverture des bureaux.

Des caméras de surveillance supplémentaires seront installées au cours des prochaines années afin de renforcer ce dispositif.

Par ailleurs, un système de patrouilles de surveillance est également opérationnel toutes les nuits pour l'ensemble du domaine portuaire, tout le long des 14 kilomètres de voie d'eau.

Ces mesures font partie des efforts du Port de Bruxelles pour renforcer la sûreté et la sécurité de ses installations, et ainsi permettre un essor harmonieux des activités économiques portuaires.



UNE ACTION EN FAVEUR DU TRANSFERT MODAL

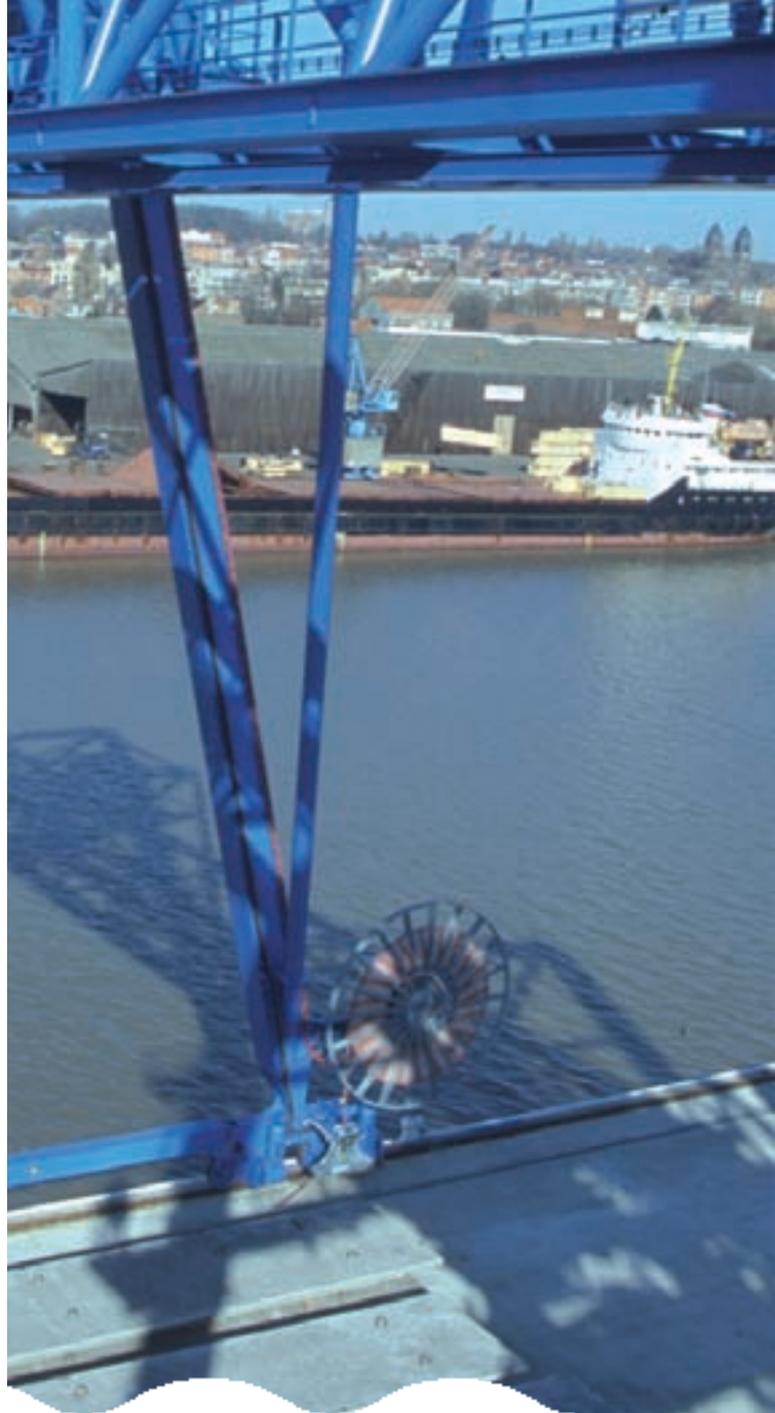
Une nouvelle ligne régulière entre Bruxelles et Zeebruges

En date du 11 septembre 2009, le Port de Bruxelles a mis en place une nouvelle ligne régulière entre le terminal à conteneurs de l'avant-port et le port côtier de Zeebruges.

Cette ligne est affrétée par la Compagnie Française de Navigation Rhénane, opérateur du terminal à conteneurs du port de Bruxelles et a débuté par une fréquence hebdomadaire. Ce nouveau service vient enrichir l'offre logistique du port de Bruxelles puisqu'une ligne régulière existe déjà entre le terminal à conteneurs de l'avant-port de Bruxelles et le port d'Anvers. La liaison Bruxelles-Zeebruges bénéficie également du subside accordé par la Région de Bruxelles-Capitale encourageant le transfert modal vers la voie d'eau, subside en application depuis 2007, de douze euros par EVP pour toutes les lignes régulières desservant Bruxelles.

Les bateaux utilisés pour cette liaison ont une capacité comprise entre 36 et 48 EVP (Equivalent Vingt Pieds – unité de mesure standard du transport conteneurisé). Le trajet entre Bruxelles et Zeebruges prend environ 18 heures.

La mise en place de cette liaison offre aux opérateurs logistiques actifs à Bruxelles une opportunité supplémentaire de recourir au transport par voie d'eau, le mode de transport le plus respectueux de l'environnement. La liaison Bruxelles-Zeebruges était demandée par plusieurs opérateurs actifs dans l'import-export et permet au Port de Bruxelles de poursuivre ses efforts en faveur du transfert modal de la route à la voie d'eau.





COUP D'ŒIL SUR L'AXE ABC

(Anvers-Bruxelles-Charleroi), véritable autoroute fluviale reliant les trois régions du pays

Le Port de Bruxelles a organisé, en 2009, un séminaire sur le thème «**Investir dans l'axe Anvers-Bruxelles-Charleroi (ABC), un atout pour la mobilité durable**».

Ce séminaire a rassemblé plusieurs intervenants, dont des représentants d'organismes actifs sur cet axe de navigation central en Belgique :

Leo Clinckers, administrateur délégué de la NV Waterwegen en Zeekanaal, gestionnaire de l'axe ABC pour sa partie flamande, a insisté sur la nécessité d'investir massivement pour augmenter la part du transport fluvial sur les destinations desservies par cet axe. Il a précisé que d'ici 2014, WenZ investira 158 millions d'euros sur l'axe ABC.

Pascale Pasmans, représentant le Port d'Anvers, a présenté l'importance pour le plus grand port belge de développer des synergies avec les hubs de l'arrière-pays. Elle a présenté les ports intérieurs de l'axe ABC comme des partenaires importants à cet effet.

Alain Lefebvre, directeur du PACO (Port autonome du Centre et de l'Ouest) a présenté les investissements importants effectués au cours des dernières années sur plusieurs sites situés le long de l'axe ABC (Seneffe, Feluy, Manage), qui ont permis une intensification du trafic par la voie d'eau.

Gabriel Mialocq, responsable développement durable pour la mission Seine-Nord de Voies navigables de

France, a présenté le projet ambitieux de construction d'un canal à grand gabarit entre le bassin parisien et les bassins de l'Escaut et du Rhin. Cette nouvelle liaison permettra de garantir durablement la croissance du trafic fluvial, et représente également des perspectives de développement intéressantes pour l'axe ABC puisqu'elle lui ouvre une liaison directe vers Paris.

Jacques Charlier, professeur au CIEM (Centre Interuniversitaire d'Etude de la Mobilité) a ensuite présenté la technique de l'utilisation des «barettes», un mode de transport qui n'a jamais vraiment décollé depuis son invention, mais qui pourrait être utilisé sur des axes de navigation secondaires. Mais il a précisé qu'il était, selon lui, absolument nécessaire de relever les ponts partout où c'était possible, notamment sur l'axe ABC.

Charles Huygens, directeur général du Port de Bruxelles, a conclu les travaux en rappelant que les créateurs de l'axe ABC moderne, tel que nous le connaissons, avaient fait preuve d'une grande ambition, et qu'il était nécessaire de voir notre avenir avec cette même ambition. Il a rappelé que le transport par voie d'eau peut jouer un rôle dans les objectifs de réduction des gaz à effet de serre, et que pour qu'il puisse remplir ce rôle, il fallait adapter les infrastructures à une intensification de l'utilisation du transport par voie d'eau.

Ce séminaire était organisé avec le soutien de la Région de Bruxelles-Capitale.

UNE ÉQUIPE À L'ÉCOUTE DES CLIENTS DU CENTRE TIR

Le Port de Bruxelles a mis en place, au cours de l'année 2009, une cellule s'occupant spécifiquement du Centre TIR, vaste ensemble d'entrepôts situé à proximité de Tour & Taxis. Cette cellule, composée de cinq personnes, membres du service technique et du service commercial, est installée dans le centre TIR même. Son rôle est d'offrir à l'ensemble des clients du centre TIR un contact quotidien et un accès direct à l'autorité portuaire afin de permettre une résolution plus rapide des éventuels problèmes.

ÉVÈNEMENTS

Le Port de Bruxelles a organisé, pendant toute la durée de Bruxelles-Les-Bains, une exposition sur le thème «**Voiliers et bulles en mer**». Cette exposition était le fruit d'une collaboration entre le Port, le Bureau des Grands Evénements (organisateur de Bruxelles BD 2009 et département du BITC) et les éditions Glénat. Montée sur le bateau Biouel, amarré au quai Béco, cette exposition a reçu quelque 6000 visiteurs durant les mois de juillet et d'août.



EMPLOI



La troisième **bourse de l'emploi** pour les métiers portuaires et de la logistique a été organisée dans les locaux d'Iris TL, le centre de référence de la Région de Bruxelles-Capitale pour les métiers de la logistique. Cette bourse permet aux demandeur d'emploi d'entrer en contact direct avec des employeurs ayant des postes à pourvoir. Le Port de Bruxelles a quant à lui poursuivi l'engagement de jeunes dans le cadre des **conventions premier emploi**. Ce type de contrat permet à des jeunes de bénéficier d'un emploi pour la première fois, tout en mettant un premier pied dans le monde professionnel. Les jeunes engagés dans le cadre de cette convention bénéficient en outre d'une formation pendant les heures de travail, spécifique à leur domaine d'activité. Le Port de Bruxelles participe ainsi aux efforts de l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale de réduction du chômage par un encadrement professionnel de qualité offert à ces jeunes dans le cadre de leur premier emploi.



MOBILITÉ ALTERNATIVE

Le Port de Bruxelles remplit déjà un rôle de premier ordre pour la mobilité à Bruxelles, puisque son activité de transport par voie d'eau permet une réduction substantielle du nombre de camions à Bruxelles.

Fier de ce rôle, le Port de Bruxelles souhaite contribuer à une meilleure mobilité en encourageant le recours aux modes de transport alternatifs pour son personnel également. C'est ainsi qu'un plan de mobilité alternative a été mis en place depuis plusieurs années. Au cours de l'année 2009, plusieurs mesures ont été prises pour renforcer les effets de ce plan. Citons par exemple la mise à disposition de vélos de société, un remboursement amélioré des frais de déplacement effectués en transport en commun, la prise en charge des frais de stationnement pour les membres du personnel garant leur voiture à proximité d'une gare pour se rendre au travail, ou encore une indemnité forfaitaire améliorée pour les déplacements à vélo.

Ce plan de mobilité a contribué, depuis sa mise en place, à une augmentation du nombre d'employés du Port de Bruxelles qui se rendent au travail par les moyens de transport alternatifs à la voiture.



Le Port de Bruxelles a mis en ligne en 2009 son nouveau site internet. Ce site peut être consulté à l'adresse habituelle du Port de Bruxelles: www.portdebruxelles.be. La réalisation de ce nouvel outil a été pensée en tenant compte des différents rôles du port de Bruxelles. Ainsi, la partie accueil donne les informations générales sur le port de Bruxelles. Pour compléter cette information, deux espaces spécifiques ont été créés : l'espace entreprises et professionnels, qui s'adresse plus particulièrement aux clients du Port et aux professionnels de la navigation· l'espace nautisme et loisirs, qui s'adresse aux acteurs de la plaisance et des sports nautiques, mais qui traitera également l'offre culturelle disponible au port de Bruxelles

www.portdebruxelles.be





RAPPORT DE GESTION 2009



1. INTRODUCTION

Le rapport de gestion est rédigé conformément aux articles 94 à 96 du code des sociétés.

La conjoncture économique accuse depuis fin 2008 une croissance négative visible à l'œil nu. La presse accumule des communiqués boursiers négatifs, allonge sans cesse la liste des entreprises en déconfiture, celle des travailleurs licenciés, etc...

Il est donc logique que le port de Bruxelles, zone de concentration d'entreprises, se trouve en première ligne pour subir les conséquences de la croissance chancelante des entreprises et du recul du trafic par la voie d'eau.

Cependant, le Port de Bruxelles a réussi à stabiliser son chiffre d'affaires. Il est vrai qu'il y a eu une forte diminution du trafic par voie d'eau mais aucune société située sur le domaine portuaire n'a été déclarée en faillite. Ce qui veut dire que, s'il y a une reprise de l'économie, nos clients seront toujours présents pour relancer leur trafic par voie d'eau.

En 2009, le projet BILC a connu une évolution significative quant à l'octroi des permis nécessaires à son développement. Ci-dessous vous trouverez les différentes étapes juridiques relatives à l'obtention de ces permis en 2009 :

- Le permis d'environnement a été octroyé par l'IBGE- Bruxelles Environnement en date du 20/01/2009. Il s'agit d'un permis incluant des conditions d'exploitation difficilement applicables;
- C'est pourquoi, il a été décidé d'introduire un recours auprès du Collège d'environnement à l'encontre de ce permis le 18/02/2009;
- Le Collège d'environnement a statué le 04/05/2009 en confirmant la décision de l'octroi du permis d'environnement moyennant modification d'une partie des clauses restrictives;
- Le 04/06/2009, différentes associations ont introduit un recours auprès du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale contre la décision du Collège d'environnement;
- Le 10/07/2009, l'AATL a délivré le permis d'urbanisme au Port de Bruxelles pour le BILC;
- Le 14/10/2009, les mêmes associations qui sont allées en recours contre le permis d'environnement ont introduit un recours contre le permis d'urbanisme précité;
- Le 14/01/2010, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déclaré le recours des associations recevable et fondé. De ce fait, le permis d'environnement a été refusé.



A ce jour, le Port a décidé d'introduire un recours en suspension et en annulation devant le Conseil d'Etat, comme convenu avec, et à la demande, de son partenaire français Sogaris. De plus, la SA BILC et Sogaris vont également introduire une requête en intervention au Conseil d'Etat. Le Port est en attente de la décision du Conseil d'Etat.

Dans la même lignée, le dossier Carcoke (assainissement, viabilisation et exploitation d'un terrain de 12 ha à l'avant-port) a bien progressé en 2009. La société momentanée Envisan-Katoen Natie-De Nul a reçu son permis d'exploitation le 03 mars 2010. Le site Carcoke est assaini. Viendront ensuite l'aménagement et l'exploitation du centre logistique maritime situé à l'entrée nord du port de Bruxelles. Le Port prendra en charge la construction du mur de quai via la dotation régionale générale. Le Port a tiré en 2009 une partie de l'emprunt (10.000.000 €) de la BEI (Banque européenne d'investissement) pour ce projet, afin de récupérer le préfinancement que le Port a effectué en 2008 et en 2009. Le solde de l'emprunt, soit 12.500.000 €, sera tiré dans le courant du 1er trimestre 2010.

La création d'un terminal à passagers a été mis à l'étude en 2008 avec l'analyse de deux sites (Meudon et Buda). Après analyse, c'est le site Meudon qui a été retenu. Des moyens de financement et de subsides sont activement recherchés. Un groupe de travail a été créé (le Port de Bruxelles, la Ville de Bruxelles et la Région de Bruxelles-Capitale) pour suivre ce dossier.

Une discussion concernant la TVA pour les ports belges a eu lieu en 2009. En effet, l'assujettissement des concessions domaniales portuaires, considérées comme location immobilière, devrait dès lors être exempté de TVA selon les derniers arrêts COGEP et TEMCO de la Cour de justice des Communautés européenne. L'article 2, de la loi du 31 juillet 2009 visant à modifier le Code de la taxe sur la valeur ajoutée, publiée au Moniteur belge le 6 août 2009, précise à l'article 2 que l'article 44, § 3, 2, a, est complété par une disposition rédigée comme suit :

« la mise à disposition de biens immeubles par nature dans le cadre de l'exploitation des ports, des voies navigables et des aéroports ».

Ceci est donc une bonne nouvelle pour le Port de Bruxelles. En effet, ses concessions domaniales restent assujetties à la TVA et le Port de Bruxelles conserve par conséquent son droit à la déduction de la TVA payée en amont. Au niveau de la gestion des risques, les provisions pour litiges 2008 sont maintenues.

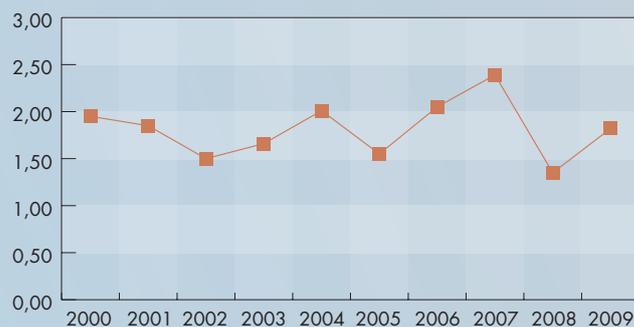
Une provision pour charges est également prise pour faire face aux enrôlements décalés du précompte immobilier 2008/2009 à charge du Port et pour couvrir des indemnités pour résiliation anticipée de concessions. L'ensemble des provisions pour risques et charges s'élève désormais à 12.770.000 €.

Dans les provisions pour grosses réparations et entretiens, le Port a utilisé en 2009 une partie de la provision dragage à savoir 1.886.925,02 € pour les travaux. Par conséquent, il reste une provision dragage totale de 7.821.904,37 € qui sera épuisée dans les années à venir. Le Port a également annulé une provision faite en 2001 de 1.300.000,00 € pour futurs travaux de dépollution de terrains. Et ce, parce que le Port a réalisé pas mal de travaux d'assainissement sur plusieurs terrains ces dernières années.

Il est à noter que le Port de Bruxelles n'a pas d'activités de recherche et de développement.

Ci-dessous quelques ratios pertinents calculés depuis l'an 2000 :

LE RATIO DE LIQUIDITÉ ABSOLUE Placements + valeurs disponibles Dettes à 1 an au plus



Le Port a des liquidités suffisantes pour faire face aux travaux et projets ambitieux prévus. En 2006 et 2007, le Port a reçu les dotations de dragage, mais l'exécution des travaux est retardée et n'a commencé que fin 2007, d'où une augmentation significative de notre trésorerie (et du ratio). Pour ce qui est de 2009, nous constatons une légère hausse de ce ratio. Ce qui s'explique par le tirage de la première partie de l'emprunt Carcoke auprès de la BEI soit 10.000.000 €. En 2010, le Port tirera le solde de l'emprunt BEI soit 12.500.000 € afin de récupérer le reste de son préfinancement pour ce projet.

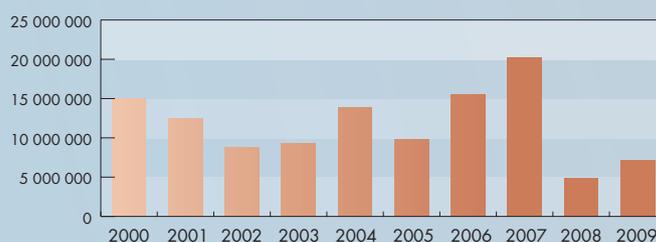
RATIO DE SOLVABILITÉ GÉNÉRALE (RATIO D'AUTONOMIE FINANCIÈRE) Capitaux propres - Total du passif



Le ratio de solvabilité a légèrement baissé en 2009 suite à une baisse des capitaux propres. Cette diminution s'explique par la baisse des subsides en capital. En effet, suite à la demande de nos commissaires aux comptes, les charges liées à un subside et qui n'ont pas encore été réalisées doivent se retrouver dans le compte de régularisation et non plus dans les subsides en capital. Pour l'instant, les missions du Port de Bruxelles sont suffisamment financées par les moyens propres et des subsides et ne nécessitent pas de recours significatifs à des financements extérieurs.

Les fonds propres sont constitués par la partie inaliénable des capitaux élargie aux «réserves» et «provisions».

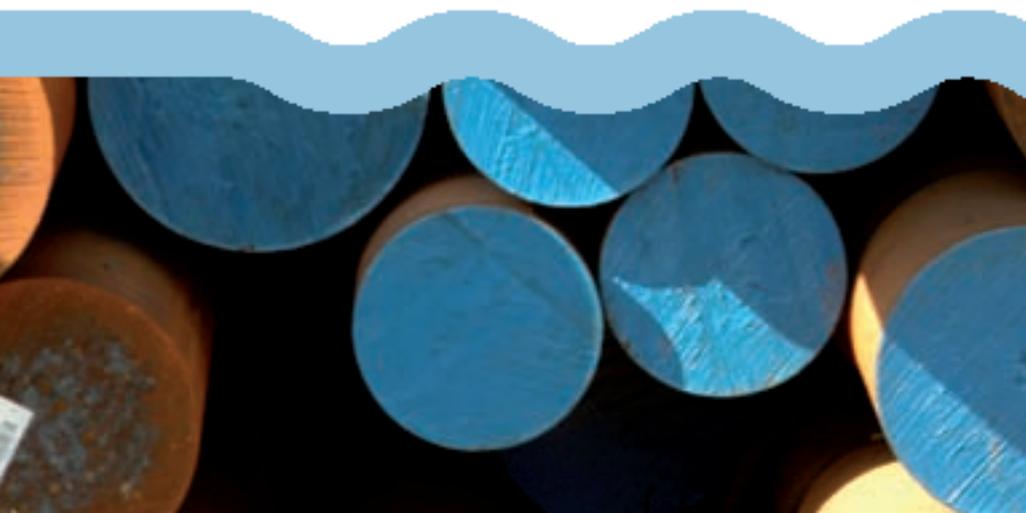
LE FONDS DE ROULEMENT = (Capitaux permanents - Actifs fixes)



Le fonds de roulement est positif, ce qui définit une structure financière solide. Les actifs fixes du Port, en 2009, ont fortement augmenté suite aux travaux d'assainissement du site Carcoke qui se retrouvent en « immobilisations en cours et acomptes versés ». Les capitaux permanents ont augmenté, de manière plus forte que les actifs fixes, suite au tirage de 10.000.000€ de l'emprunt BEI. De plus, en 2009, nous n'avons pas dû puiser dans les provisions de dragage. D'où une légère hausse du fonds de roulement en 2009 par rapport à 2008.

LE RATIO D'ENDETTEMENT

L'endettement bancaire est à 10% par rapport au passif. Le Port n'a proportionnellement pas beaucoup d'emprunts en cours et a donc une possibilité de lancer des nouveaux projets financés par des emprunts, ce qui sera chose faite avec le projet Carcoke.



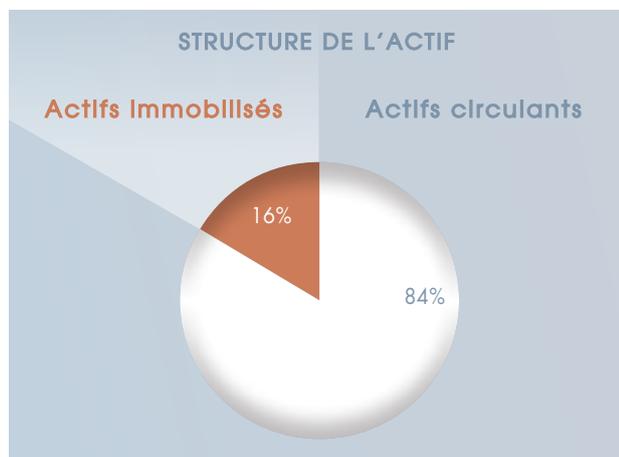
2. BILAN

2.1. L'Actif

La part des actifs immobilisés qui atteint un niveau de 87.595.122,41€ est en augmentation par rapport à l'exercice antérieur et reste largement prédominante sur celle des « actifs circulants » qui représente 16% du total du bilan comme l'illustre le graphique 1 « Structure de l'Actif ». Cette augmentation est due à la variation des immobilisations en cours. Ce poste reprend la comptabilisation des travaux d'assainissement sur le site Carcoke à concurrence de 19.334.004,00 €.

L'ensemble des travaux à charge du Port sur le site Carcoke sera d'abord activé au fur et à mesure de l'avancement du chantier et comptabilisé en « immobilisations en cours » puis repris en « terrains et constructions » à la fin des travaux. Dans un deuxième temps, ces travaux seront amortis sur la durée restante de la mise à disposition du site par la Région.

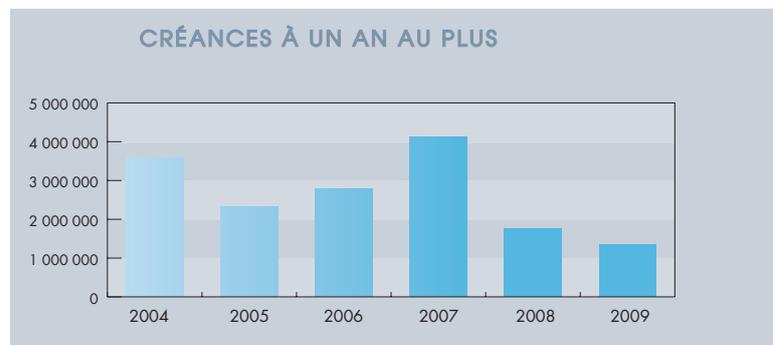
La charge d'amortissement sera alors compensée annuellement par la prise en résultat du subside alloué par la Région et les recettes propres du site.



Les créances commerciales sont constantes par rapport à 2008.

Le poste « autres créances » comprend une dotation régionale non encore reçue en 2009, à savoir 3% de la dotation générale et du modal shift (295.440,00 €) qui ont été retirés lors du paiement de la dernière tranche. Cependant, le Port et le cabinet de la ministre Grouwels sont en discussion avec le cabinet du ministre Van Raes pour tenter de solutionner ce problème.

Le graphique ci-après montre l'évolution des « créances à un an au plus » sur les 6 dernières années.



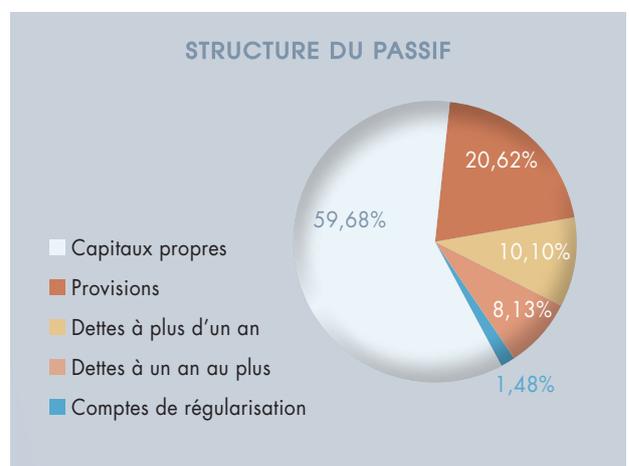
La diminution des liquidités est due aux paiements des différentes factures de travaux d'assainissement du site Carcoke.

Ces paiements ont été préfinancés par le Port sur fonds propres puis ont été compensés par une partie du tirage de l'emprunt auprès de la BEI, à savoir 10.000.000€.

Le montant du compte de régularisation s'explique principalement par un produit acquis non encore reçu, qui est la rémunération pour la bonne gestion financière du Port au sein du Centre de Coordination financière de Bruxelles (CCFB), pour un montant de 264.157,27€.

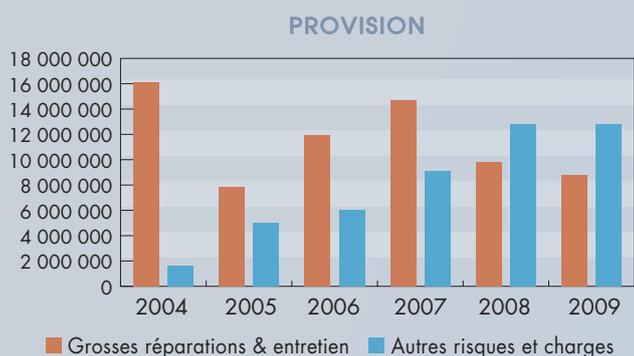
2.2. Le passif

Les capitaux propres atteignent un niveau de 59,68 % du total du bilan.



La diminution du poste « provisions » provient de l'affectation d'une provision pour dragage de 2.220.870,00 € et d'une reprise de provision de 3.186.925,02 €.

Afin de prévoir au mieux les risques que la société serait amenée à supporter, nous avons constitué des provisions à concurrence de 50% de chacun des litiges connus.



Les dettes sont influencées essentiellement par :

LES DETTES À PLUS D'UN AN.

Ce poste est en forte augmentation par rapport à 2008 et passe de 674.467,86 € en 2008 à 10.573.623,96 €. Cette augmentation est due à la réception de la première tranche de l'emprunt BEI pour Carcoke de 10.000.000,00 €. Le solde représente l'emprunt de la grue portique (du terminal à conteneurs).

LES DETTES À UN AN AU PLUS.

Ce poste reprend l'annuité de l'emprunt de la grue portique venant à échéance courant 2010.

Les dettes commerciales ont fortement diminué, cela est dû aux factures de Katoen Natie (site Carcoke) payées en 2009.

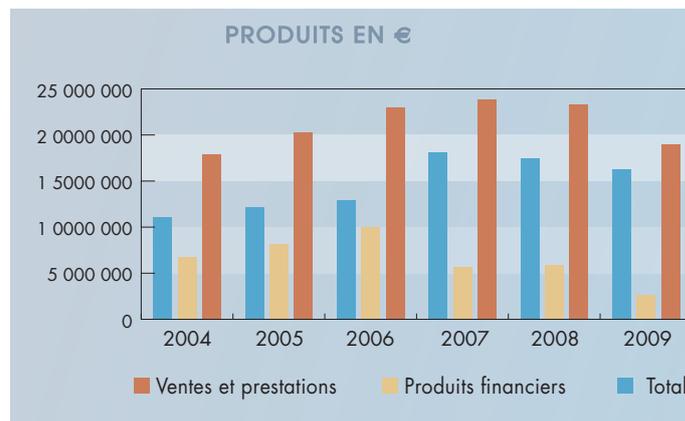
L'augmentation des dettes fiscales trouve son origine dans la réception d'avertissements-extraits de rôle concernant le précompte immobilier.

Les dettes salariales et sociales évoluent en fonction des charges salariales reprises dans le compte de résultats. La diminution du poste « autres dettes » est due au paiement des différents partenaires dans le cadre du projet INTERREG (dipcity).

- Réductions de valeur sur créances commerciales
- Autres charges d'exploitation
- Amortissements, réduction de valeur
- Services et biens divers
- Provisions pour risques et charges
- Rémunérations, charges sociales et pensions

3. COMPTE DE RÉSULTATS

3.1. Le compte de produits



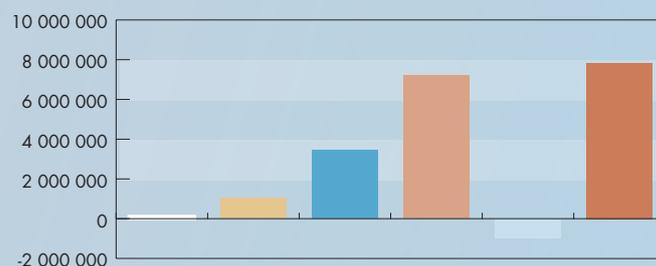
3.1.1. Le total des ventes et prestations s'élève à 16.327.910,51 € soit en diminution par rapport à l'exercice précédent. La baisse du chiffre s'explique par le fait que nous n'avons pas récupéré autant de charges spéciales (Carcoke) qu'en 2008. En effet, ce ne sont plus des charges mais bien des investissements qui sont réalisés sur ce terrain. Au niveau du chiffre d'affaires, il reste stable malgré la diminution de la facturation des prises d'eau.

3.1.2. Les produits financiers sont en nette diminution suite à la chute de la rentabilité des fonds auprès de la centralisation financière de la Région.

3.2. Le compte de charges

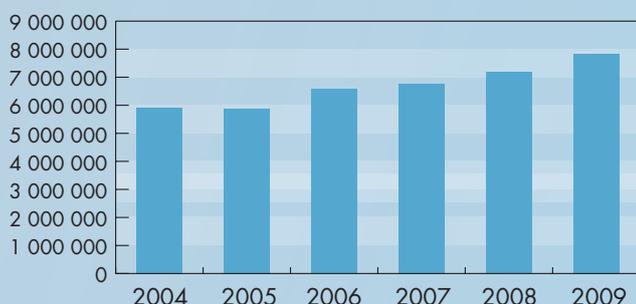
Le poste « Services et biens divers » est en diminution par rapport à l'exercice précédent, suite à une réalisation moins importante des travaux de dragage soit 1.884.586,03 € au lieu de 5.530.214,78 € en 2008.

STRUCTURE DES CHARGES D'EXPLOITATION 2009



3.2.1. La masse salariale, qui atteint 7.830.835,83 € en ce compris les pensions, a augmenté de 649.357,20 €. Cela s'explique par l'engagement de 4 commis (3 aux services opérationnels et 1 au service technique), un contrôleur et un administratif pour le service technique. De plus, fin 2008, le Port a recruté 2 contrôleurs et 2 ingénieurs. Rappelons que ces engagements de personnel sont prévus et budgétairement couverts par le contrat de gestion.

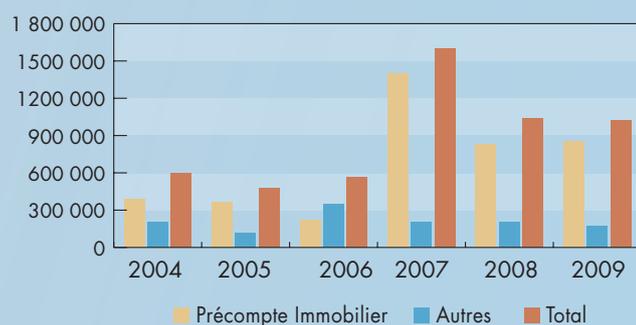
MASSE SALARIALE



3.2.2. Les provisions pour risques et charges sont expliquées au point 2.2. et dans l'introduction.

3.2.3. Les autres charges d'exploitation sont stables.

AUTRES CHARGES D'EXPLOITATION



3.3. Résultat de l'exercice

EVOLUTION DU RÉSULTAT COURANT



On lira ci-dessus l'évolution du compte de résultat courant: il convient de rappeler que le contrat de gestion liant le Port et la Région de Bruxelles-Capitale prévoit que le compte de résultat courant doit demeurer positif. L'exercice se clôture avec un résultat positif de 52.535,92 €.

En conséquence, il est proposé de prélever sur le bénéfice de l'exercice un montant de 2.626,80 € (5% du bénéfice à affecter) qui est affecté à la réserve spéciale destinée aux travaux d'amélioration, d'extension et de renouvellement. Le solde soit 49.909,12 € est affecté au bénéfice à reporter qui s'élève à 2.296.065,62 €.

Approuvé en séance du Conseil d'administration du 30 avril 2010

Le président, Ch. JONET

Le vice-président, P. COENEN

Le directeur général ff, ir. A. MOENS

Le directeur général adjoint ff, Ph. MATTHIS

RAPPORT DU COLLÈGE DES COMMISSAIRES À L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

Conformément aux dispositions légales et statutaires, nous vous faisons rapport dans le cadre du mandat de commissaire. Le rapport inclut notre opinion sur les comptes annuels ainsi que les mentions complémentaires requises.

Attestation sans réserve des comptes annuels avec paragraphe explicatif

Nous avons procédé au contrôle des comptes annuels pour l'exercice clos le 31 décembre 2009, établis sur la base du référentiel comptable applicable en Belgique, dont le total du bilan s'élève à 104.734.090,57 EUR et dont le compte de résultats se solde par un bénéfice de l'exercice de 52.535,92 EUR.

L'établissement des comptes annuels relève de la responsabilité du conseil d'administration. Cette responsabilité comprend : la conception, la mise en place et le suivi d'un contrôle interne relatif à l'établissement et la présentation sincère des comptes annuels ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs ; le choix et l'application de règles d'évaluation appropriées ainsi que la détermination d'estimations comptables raisonnables au regard des circonstances.

Notre responsabilité est d'exprimer une opinion sur ces comptes sur la base de notre contrôle. Nous avons effectué notre contrôle conformément aux dispositions légales et selon les normes de révision applicables en Belgique, telles qu'édictées par l'Institut des Réviseurs d'Entreprises. Ces normes de révision requièrent que notre contrôle soit organisé et exécuté de manière à obtenir une assurance raisonnable que les comptes annuels ne comportent pas d'anomalies significatives.

Conformément aux normes de révision précitées, nous avons mis en œuvre des procédures de contrôle en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les comptes annuels. Le choix de ces procédures relève de notre jugement, de même que l'évaluation du risque que les comptes annuels contiennent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Dans le cadre de cette évaluation de risque, nous avons tenu compte du contrôle interne en vigueur dans la société lié à l'établissement et la présentation sincère des comptes annuels afin de définir les procédures de contrôle appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de la société. Nous avons également évalué le bien-fondé des règles d'évaluation, le caractère raisonnable des estimations comptables significatives faites par la société, ainsi que la présentation des comptes annuels dans leur ensemble. Enfin, nous avons obtenu de l'organe de gestion et des préposés les explications et informations requises pour notre contrôle. Nous estimons que les éléments probants recueillis fournissent une base raisonnable à l'expression de notre opinion.

A notre avis, les comptes annuels clos le 31 décembre 2009 donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et des résultats de la société, conformément au référentiel comptable applicable en Belgique.



Sans remettre en cause l'opinion sans réserve exprimée ci-dessus, nous attirons l'attention sur le montant des provisions pour autres risques et charges, estimées dans les comptes annuels à 12.770.000,00 EUR. Ces provisions ont été constituées en vue de couvrir plusieurs litiges en cours qui sont plus amplement décrits dans le rapport de gestion, mais dont l'issue est aujourd'hui incertaine.

Mentions complémentaires

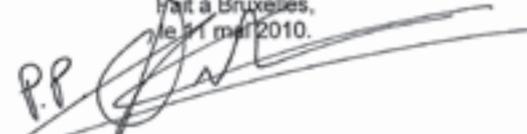
L'établissement et le contenu du rapport de gestion, ainsi que le respect par la société du Code des sociétés et des statuts, relèvent de la responsabilité de l'organe de gestion.

Notre responsabilité est d'inclure dans notre rapport les mentions complémentaires suivantes qui ne sont pas de nature à modifier la portée de l'attestation des comptes annuels:

- Le rapport de gestion traite des informations requises par la loi et concorde avec les comptes annuels. Toutefois, nous ne sommes pas en mesure de nous prononcer sur la description des principaux risques et incertitudes auxquels la société est confrontée, ainsi que de sa situation, de son évolution prévisible ou de l'influence notable de certains faits sur son développement futur. Nous pouvons néanmoins confirmer que les renseignements fournis ne présentent pas d'incohérences manifestes avec les informations dont nous avons connaissance dans le cadre de notre mandat.

- Sans préjudice d'aspects formels d'importance mineure, la comptabilité est tenue conformément aux dispositions légales et réglementaires applicables en Belgique.
- Pour le reste, nous n'avons pas à vous signaler d'autre opération conclue ou de décision prise en violation des statuts ou du Code des sociétés. L'affectation des résultats proposée à l'assemblée générale est conforme aux dispositions légales et statutaires.

Fait à Bruxelles,
le 31 mai 2010.

P.P. 

B.S.T. REVISEURS D'ENTREPRISES,
Société civile privée à responsabilité limitée
de Réviseurs d'Entreprises,
représentée par
Dirk SMETS.



PROPOSITION DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE STATUER SUR LES POINTS DE L'ORDRE DU JOUR

Le conseil d'administration a l'honneur de proposer à l'assemblée générale de statuer sur les objets suivants :

1. Rapport du conseil d'administration, du collège des commissaires aux comptes à l'assemblée générale ;
2. Approbation du bilan et du compte de résultats du dix-septième exercice social (année 2009) ;
3. Affectation des résultats du dix-septième exercice social (année 2009) ;
4. Décharge à donner aux administrateurs et aux commissaires ;
5. Nomination des commissaires aux comptes ;
6. Fixation du montant des émoluments dus au président et au vice-président, aux administrateurs et aux commissaires.
7. Ratification de la cooptation de Mme Ariane De Croo du 18 décembre 2009 au 3 février 2010

Arrêté en séance du 28 mai 2010

Monsieur Charles Jonet, président	F
Monsieur Piet Coenen, vice-président	N
Madame Fatima Abid	F
Monsieur Mustafa Amrani	F
Monsieur Olivier Auvray	N
Madame Efstratia Bouchlis	F
Madame Laurence Bovy	F
Monsieur Frédéric Crickx	F
Madame Ariane De Croo	N
Madame Nathalie Espeel	N
Monsieur Benoît Gosselin	F
Monsieur Jan Gypers	N
Monsieur Eric Jassin	F
Monsieur Johan Van Looy	N
Monsieur Jean-Louis Mazy	F
Monsieur Didier Noltincx	F
Monsieur Didier Wauters	F
Monsieur Serge Vilain	F



BILAN AU
31 DÉCEMBRE 2009



BILAN AU 31 DÉCEMBRE 2009

	2008	2009
ACTIFS IMMOBILISÉS (en EUR)	77 713 957,67	87 595 122,41
II. Immobilisations incorporelles	57 261,52	138 630,70
III. Immobilisations corporelles		
A. Terrains et constructions	55 585 220,91	57 691 648,53
B. Installations, machines & outillage	993 720,10	1 021 677,33
C. Mobilier et matériel roulant	401 015,73	399 571,31
E. Autres immobilisations corporelles	775 721,33	711 077,89
F. Immobilisations en cours & acomptes versés	19 753 727,99	27 485 226,56
	77 509 406,06	87 309 201,62
IV. Immobilisations financières		
A. Entreprises liées		
1. Participations	146 025,83	146 025,83
C. Autres immobilisations financières		
2. Créances et cautionnements en numéraire	1 264,26	1 264,26
	147 290,09	147 290,09
ACTIFS CIRCULANTS (en EUR)	19 575 678,15	17 138 968,16
V. Créances à plus d'un an		
A. Créances commerciales		
B. Autres créances	0,00	0,00
	0,00	0,00
VII. Créances à un an au plus		
A. Créances commerciales	996 287,36	974 587,93
B. Autres créances	758 957,10	371 962,61
	1 755 244,46	1 346 550,54
VIII. Placements de trésorerie		
B. Autres placements	500 000,00	900 000,00
IX. Valeurs disponibles	16 367 341,72	14 608 337,95
X. Comptes de régularisation	953 091,97	284 079,67
TOTAL DE L'ACTIF	97 289 635,82	104 734 090,57



2008

2009

CAPITAUX PROPRES (en EUR)		
	60 277 187,42	62 506 530,91
I. Capital		
A. Capital souscrit	2 276 612,12	2 276 612,12
B. Capital non appelé (-)	-3 377,67	-3 377,67
	2 273 234,45	2 273 234,45
II. Primes d'émission	893 188,00	893 188,00
III. Plus-values de réévaluation	10 417 803,57	10 417 803,57
IV. Réserves		
A. Réserve légale	227 661,21	227 661,21
B. Réserves indisponibles	2 595 625,68	2 595 625,68
D. Réserves disponibles (*)	462 015,68	464 642,48
	3 285 302,57	3 287 929,37
V. Bénéfice (+), Perte reportée (-)	2 246 186,50	2 296 095,62
VI. Subsidés en capital	41 161 472,33	43 338 279,90
PROVISIONS (en EUR)		
	22 567 959,39	21 591 904,37
VII. Provisions pour risques et charges		
C. Grosses réparations & gros entretien	9 787 959,39	8 821 904,37
D. Autres risques et charges	12 780 000,00	12 770 000,00
	22 567 959,39	21 591 904,37
DETTES (en EUR)		
	14 444 489,01	20 635 655,29
VIII. Dettes à plus d'un an		
A. Dettes financières		
A.4. Etablissements de crédit	674 467,86	10 573 623,96
D. Autres dettes	0,00	0,00
	674 467,86	10 573 623,96
IX. Dettes à un an au plus		
A. Dettes à plus d'un an échéant dans l'année	96 658,58	100 843,90
C. Dettes commerciales	9 298 886,07	6 008 013,95
D. Acomptes reçus sur commandes	58 202,33	60 801,24
E. Dettes fiscales, salariales & sociales		
E.1. Impôts	1 183 484,60	1 313 121,03
E.2. Rémunérations & charges sociales	737 446,86	923 758,58
F. Autres dettes	1 079 453,34	104 545,17
	12 454 131,78	8 511 083,87
X. Comptes de régularisation	1 315 889,37	1 550 947,46
TOTAL DU PASSIF		
	97 289 635,82	104 734 090,57

* Les réserves disponibles incluent une réserve spéciale destinée aux travaux d'amélioration, d'extension et de renouvellement à concurrence de 188.470,50 EUR et un fonds de réserve de 276.171,98 EUR.

COMPTES DE RÉSULTATS AU 31 DÉCEMBRE 2009

CHARGES (en EUR) 2008 2009

RÉSULTATS D'EXPLOITATION		
II. Coût des ventes et des prestations		
B. Services et biens divers	11 457 193,89	7 209 843,88
C. Rémunérations, charges sociales et pensions	7 181 478,63	7 830 835,83
D. Amortissements et réduct.valeur sur immob.corporelles	4 582 723,60	3 430 337,45
E. Réduction de valeur sur créances commerciales (dot.+ ,rep.-)	261 155,68	142 886,89
F. Provisions pour risques et charges (dot.+ , reprises -)	-1 248 743,38	-976 055,02
G. Autres charges d'exploitation	1 036 227,19	1 021 412,03
	23 270 035,61	18 659 261,06
RÉSULTATS FINANCIERS		
V. Charges Financières		
A. Charges des dettes	49 497,66	301 265,85
C. Autres charges financières	0,17	17 088,07
	49 497,83	318 353,92
RÉSULTATS EXCEPTIONNELS		
VIII. Charges exceptionnelles		
A. Amort et réduct valeur excep sur immob incorp et corp	2 847,34	3 460,03
B. Réductions valeur sur immob financières		
	2 847,34	3 460,03
IMPOTS SUR LE RÉSULTAT		
X. A. Impôts		
RÉSULTAT DE L'EXERCICE A AFFECTER		
XIII. Bénéfice de l'exercice à affecter	27 890,22	52 535,92
TOTAL DES CHARGES	23 350 271,00	19 033 610,93

PRODUITS (en EUR) 2008 2009

RÉSULTATS D'EXPLOITATION		
I. Ventes et prestations		
A. Chiffre d'affaires	6 639 392,25	6 857 235,87
D. Autres produits d'exploitation	8 008 880,61	7 249 804,64
I. Subvention dragages	2 800 000,00	2 220 870,00
	17 448 272,86	16 327 910,51
RÉSULTATS FINANCIERS		
IV. Produits Financiers		
B. Produits des actifs circulants	1 042 437,99	278 761,93
C. Autres produits financiers		
1. Subsidés en capital	3 684 237,74	2 424 710,24
3. Dotation : emprunt (capital + intérêts)	1 166 484,53	0,00
4. Autres	150,15	322,68
	4 850 872,42	2 425 032,92
	5 893 310,41	2 703 794,85
RÉSULTATS EXCEPTIONNELS		
VII. Produits exceptionnels	8 687,73	1 905,57
IMPOTS SUR LE RÉSULTAT		
X. B. Régularisations d'impôts et reprises provisions fiscales		
RÉSULTAT DE L'EXERCICE A AFFECTER		
XIII Perte de l'exercice à affecter		
TOTAL DES CHARGES	23 350 271,00	19 033 610,93

ANNEXES AU BILAN ET COMPTES DE RÉSULTATS

AFFECTATION et PRÉLÈVEMENTS (en milliers d'euro)

	EXERCICE	EXERCICE PRÉCÉDENT
A. Bénéfice à affecter	2 299	2 248
Perte à affecter (-)		
1. Bénéfice de l'exercice à affecter	53	28
Perte de l'exercice à affecter (-)		
2. Bénéfice reporté de l'exercice précédent	2 246	2 220
Perte reportée de l'exercice précédent (-)		
C. Affectation aux moyens propres		
2. À la réserve légale		
3. Aux autres réserves	-3	-2
D. Résultat à reporter		
1. Bénéfice à reporter (-)	-2 296	-2 246
2. Perte à reporter		

III. ÉTAT DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES (en milliers d'euro)

	Terrains et constructions	Installations mach.outillage	Mobilier et mat. roulant	Autres immob. corporelles	Immob. en cours & acptes
A) Valeur d'acquisition					
au terme de l'exercice précédent :	116 570	3 064	2 266	1 293	19 754
mutations de l'exercice :					
- acquisitions, y compris la production immobilisée	642	45	273		12 243
- cessions et désaffectations		-1	-52		
- transferts d'une rubrique à une autre	4 392	119			-4 512
Au terme de l'exercice	121 604	3 227	2 487	1 293	27 485
b) Plus-values					
au terme de l'exercice précédent :					
mutations de l'exercice :					
- actées	10 415		3		
- acquises de tiers					
- annulées					
- transferts d'une rubrique à une autre					
Au terme de l'exercice	10 415		3		
c) Amortissements et réductions de valeurs					
au terme de l'exercice précédent :	71 400	2 071	1 867	517	
mutations de l'exercice :					
- actés	2 928	136	257	65	
- repris			-2		
- acquis. de tiers					
- annulés		-1	-32		
- transferts d'une rubrique à une autre					
Au terme de l'exercice	74 328	2 206	2 090	582	
D) Valeur comptable nette au terme de l'exercice					
(a) + (b) - (c)	57 691	1 021	400	711	27 485
dont mobilier et matériel roulant					

ANNEXES AU BILAN ET COMPTES DE RÉSULTATS

IV. ETAT DES IMMOBILISATIONS FINANCIERES (en milliers d'euro)

	Entreprises liées	Entreprises avec lien de participation	Autres Entreprises
1. Participations, actions et parts			
a) Valeur d'acquisition	691		
b) Réductions de valeur	-545		
2. Créances			
a) Valeur comptable nette au terme de l'exercice précédent			1
Mutations de l'exercice :			
additions			
remboursements			
réductions de valeur actées			
réductions de valeur reprises			
différences de change			
autres			
b) Valeur comptable nette au terme de l'exercice	146		1

VI. PLACEMENTS DE TRESORERIE, AUTRES PLACEMENTS (en milliers d'euro)

	Exercice	Exercice précédent
Actions et parts		
- valeur comptable augmentée du montant non appelé		
Titres à revenus fixes		
Comptes à terme détenus auprès des établissements de crédit avec une durée résiduelle ou de préavis		
- d'un mois au plus	900	500
- de plus d'un mois à un an au plus		
Autres placements de trésorerie:	0	0

VII. COMPTES DE REGULARISATION (ACTIF) (en milliers d'euro)

	Exercice
(ventilation des montants significatifs)	
Intérêts centralisation financière	264
Autres charges	

VIII. ETAT DU CAPITAL

	Montants en millier EUR	Nombre d'actions
A. CAPITAL SOCIAL		
1. Capital souscrit (rubrique 100 du passif)		
- au terme de l'exercice précédent	2 277	
- modifications au cours de l'exercice		
- augmentation		
- au terme de l'exercice	2 277	
2. Représentation du capital		
2.1. Catégories d'actions		
- nominatives	2 277	1 833
2.2. Actions nominatives ou au porteur		
- nominatives		1 833
- au porteur		
	Montant non appelé	Montant appelé non versé
B. CAPITAL NON LIBERE (rubrique 101 du passif)		
Actionnaires redevables de libération		
- Région de Bruxelles-Capitale	3	
TOTAL	3	

IX. PROVISIONS POUR AUTRES RISQUES ET CHARGES (en milliers d'euro)

	Exercice
Ventilation de la rubrique 163/5 du passif si celle-ci représente un montant important	
- provisions pour gros entretien & grosses réparations	8 822
- autres	12 770

X. ETAT DES DETTES - DETTES (OU PARTIE DES DETTES) (en milliers d'euro)

	Echéant dans l'année	ayant + d'1 an 5 ans au +	ayant + de 5 ans à courir
A. VENTILATION DES DETTES A L'ORIGINE A PLUS D'UN AN, EN FONCTION DE LEUR DUREE RESIDUELLE			
Dettes financières			
4. Etablissements de crédit	101	449	10 125
Dettes commerciales			
Acomptes reçus sur commandes			
Autres dettes			
TOTAL	101	449	10 125

	Les pouvoirs publics belges	Suretés réelles sur actifs
--	--------------------------------	-------------------------------

B. DETTES GARANTIES Dettes (ou partie des dettes) garanties par

Dettes financières		
4. Etablissements de crédit	10 674	
Dettes commerciales		
Acomptes reçus sur commandes		
Dettes fiscales, salariales et sociales		
Autres dettes		
TOTAL	10 674	

	Exercice
--	----------

C. DETTES FISCALES, SALARIALES ET SOCIALES

1. Impôts	
a) dettes fiscales échues	297
b) dettes fiscales non échues	1 016
c) dettes fiscales estimées	
2. Rémunérations et charges sociales	
a) dettes échues envers l'O.N.S.S.	52
b) Autres dettes salariales et sociales	872

XI. COMPTES DE REGULARISATION (PASSIF) (en milliers d'euro)

	Exercice
- intérêts sur l'emprunt	283
- subsides charges	1 238

ANNEXES AU BILAN ET COMPTES DE RÉSULTATS

XII. RESULTATS D'EXPLOITATION (en milliers d'euro sauf C1)

	Exercice	Exercice précédent
B. AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION		
dont :		
subsidés d'exploitation et montants compensatoires obtenus des pouvoirs publics	7 355	8 311
C1. TRAVAILLEURS INSCRITS AU REGISTRE		
a) Nombre total à la date de clôture	136	141
b) Effectif moyen du personnel calculé en temps plein	130,2	122,4
c) Nombre effectif d'heures prestées	192 151	178 710
C2. FRAIS DE PERSONNEL		
a) rémunérations et avantages sociaux directs	5 841	5 350
b) cotisations patronales d'assurances sociales	1 761	1 624
c) primes patronales pour assurances extra-légales		
d) autres frais de personnel	229	207
e) pensions		
C3. PROVISIONS POUR PENSIONS		
Dotation (+), utilisations et reprises (-)		
D. REDUCTIONS DE VALEUR		
1) sur stocks et commandes en cours		
2) sur créances commerciales		
actées	191	335
reprises	-48	-74
E. PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES		
constitution	2 221	7 885
utilisations et reprises	-3 197	-9 133
F. AUTRES CHARGES D'EXPLOITATION		
impôts et taxes relatifs à l'exploitation	1 021	1 034
autres	1	3
G. PERSONNEL INTERIMAIRE ET PERSONNES MISES A LA DISPOSITION DE L'ENTREPRISE		
1. Nombre total à la date de clôture	3	5
2. Nombre moyen calculé en équivalent temps plein	3	5
Nombre effectif d'heures prestées	4 199	7 144
Frais pour l'entreprise	155	428

XIII. RESULTATS FINANCIERS (en milliers d'euro)

	Exercice	Exercice précédent
A. AUTRES PRODUITS FINANCIERS		
- produits des actifs circulants		
- subsidés accordés par les pouvoirs publics et imputés au compte de résultats :		
subsidés en capital	2 425	4 851
subsidés en intérêts		
B. INTERETS ET CHARGES FINANCIERES PORTEES A L'ACTIF		
C. REDUCTIONS DE VALEUR SUR ACTIFS CIRCULANTS		
E. AUTRES CHARGES FINANCIERES		
- rente ville de Bruxelles		
- divers		

XIV. RESULTATS EXCEPTIONNELS (en milliers d'euro)

	Exercice	
A. Ventilation des AUTRES PRODUITS EXCEPTIONNELS		
s'ils sont importants		
- reprises de provisions		
- revenus d'exploitation d'exercices antérieurs		
B. Ventilation des AUTRES CHARGES EXCEPTIONNELLES		
si elles sont importantes		
- réductions de valeur sur immob corporelle		
- réductions de valeur sur immobilisation financière		

XV. IMPOTS SUR LE RESULTAT (en milliers d'euro)

	Exercice	
Organisme d'intérêt public soumis l'impôt des personnes morales	0	

XVI. AUTRES TAXES ET IMPOTS A CHARGE DE TIERS (en milliers d'euro)

	Exercice	Exercice précédent
A. Taxe sur la valeur ajoutée, taxes d'égalisation et taxes spéciales portées en compte		
1. à l'entreprise (déductibles)	8 249	664
2. par l'entreprise	2 182	1 486
B. Montants retenus à charge de tiers, au titre de :		
1. précompte professionnel	1 534	1 318
2. précompte mobilier		

XVII. DROITS ET ENGAGEMENTS HORS BILAN (en milliers d'euro)

	Exercice	
Biens et valeurs détenus par des tiers en leur nom mais aux risques et profits de l'entreprise, s'ils ne sont pas portés au bilan :		
Caisse des dépôts et consignations	18	
Caisse des dépôts et consignations CSC	1 449	
Garanties bancaires	1 382	
Engagement d'acquisition et de cession d'immobilisations		
Débiteurs pour engagements de cession	1 189	
Engagement de cession	1 189	

XIX. RELATIONS FINANCIERES AVEC LES ADMINISTRATEURS ET GERANTS

	Exercice	
D. Rémunérations directes et indirectes et pensions attribuées, à charge du compte de résultats, pour autant que cette mention ne porte pas à titre exclusif ou principal sur la situation d'une seule personne identifiable :		
aux administrateurs et gérants	69	
émoluments commissaires	7	
missions extérieures à la mission révisoriale	1	

BILAN SOCIAL

Numéro sous lequel l'entreprise est inscrite à l'Office National de Sécurité Social : 930149-48

A. TRAVAILLEURS INSCRITS AU REGISTRE DU PERSONNEL

1, Au cours de l'exercice et de l'exercice précédent

	Codes	1. Temps plein (exercice)	2. Temps partiel (exercice)	3. Total (T) ou total en équivalent temps plein (ETP) (exercice)	4. Total (T) ou total en équivalent temps plein (ETP) (exercice précédent)
Nombre moyen de travailleurs	100	120	17	130,2 (ETP)	122,4 (ETP)
Nombre effectif d'heures prestées	101	173 364	18 787	192 151,00 (T)	178 710 (T)
Frais de personnel (en euro)	102	7 089 144	741 691	7 830 836 (T)	7 181 479 (T)

2. A la date de clôture de l'exercice

	Codes	1. Temps plein	2. Temps partiel	3. Total en équivalent temps plein
a. Nombre de travailleurs inscrits au registre du personnel	105	121	15	130,9
b. Par type de contrat de travail				
Contrat à durée indéterminée	110	108	15	117,9
Contrat à durée déterminée	111	6		6
Contrat de remplacement	113	7		7
c. Par sexe				
Homme	120	86	9	92
Femme	121	35	6	38,9
d. Par catégorie professionnelle				
personnel de direction	130	8		8
Employés	131	66	10	72,8
Ouvriers	132	47	5	50,1

B. INTERIMAIRES ET PERSONNES MISES A LA DISPOSITION DE L'ENTREPRISE

Au cours de l'exercice

	Codes	Intérimaires	Pers mise à disposition
Nombre moyen	150	1	2
Nombre effectif d'heures prestées	151	167	4 032
Frais pour l'entreprise (en euros)	152	3 767,96	151 555,51

II TABLEAU DES MOUVEMENTS DU PERSONNEL AU COURS DE L'EXERCICE

A. ENTREES

	Codes	1. Temps plein	2. Temps partiel	3. Total en équivalent temps plein
1. Nombre de travailleurs inscrits au registre du personnel au cours de l'exercice	205	11		11
2. Par type de contrat de travail				
Contrat à durée indéterminée	210	5		5
Contrat à durée déterminée	211	6		6
Contrat de remplacement	213			

B. SORTIES

	Codes	1. Temps plein	2. Temps partiel	3. Total en équivalent temps plein
1. Nombre de travailleurs dont la date de fin de contrat a été inscrite au registre du personnel au cours de l'exercice	305	3	2	4,3
2. Par type de contrat de travail				
Contrat à durée indéterminée	310		1	0,5
Contrat à durée déterminée	311	3		3
Contrat de remplacement	313		1	0,8
4. Par motif de fin de contrat				
Pension	340		1	0,5
Prépension	341			
Licenciement	342			
Autre motif	343	3	1	3,8

III MESURES EN FAVEUR DE L'EMPLOI

	Codes	Nombre de travailleurs	Equivalent temps plein	Avantage financier (en euro)
1. Mesures comportant un avantage financier				
1.8 Prépension conventionnelle à mi-temps	411	4	2	
1.9 Interruption complète de carrière	412	1	0,5	
1.10 Réd.des prest.de travail(pause-car mi-t)	413	2	1,2	
2. Autres mesures				
2.1 Contrat de première expérience prof.	500	10	10	
TOTAL DE L'EXERCICE				
TOTAL DE L'EXERCICE PRECEDENT				

IV FORMATIONS POUR LES TRAVAILLEURS

	Codes	Nombre de travailleurs	Nombre d'heures	Coût (en euro)
Hommes	580	77	4 200	75 352
Femmes	581	30	1 250	23 544

RÈGLE D'ÉVALUATION

1. PRINCIPES GÉNÉRAUX

Les règles d'évaluation sont établies conformément aux articles 28 à 81 de l'Arrêté Royal du 30 janvier 2001 relatif aux comptes annuels des entreprises.

2. RÈGLES PARTICULIÈRES

Immobilisations corporelles

Aucune des immobilisations corporelles n'a fait l'objet de réévaluation durant l'exercice 2009; Elles sont comptabilisées à leur prix d'acquisition ou de revient.

Amortissements

Les amortissements sont calculés suivant les normes en la matière (A.R. du 30/01/01). Ils consistent en un amortissement linéaire sans maintien d'une valeur résiduelle (c.à.d. avec maintien d'une valeur résiduelle de 0 %). Les amortissements pratiqués pendant l'exercice 2009 (Décision du Conseil d'Administration du 25/04/2003) le sont selon les taux suivants :

• Ouvrages d'art	2%
• Bâtiments administratifs	3%
• Bâtiments et installations industriels	5%
• Gros outillage	10%
• Matériel d'exploitation (groupes électrogènes, pont)	10%
• Mobilier de bureau	10%
• Petit matériel (aspirateurs, petits compresseurs, ..)	20%
• Véhicules	20%
• Matériel publicitaire et informatique	33%
• Matériel de haute technologie (gsm, fax, postes de tel.)	33%
• Immobilisations incorporelles	33%





Immobilisations financières

Les participations enregistrées à leur valeur nominale sont maintenues pour cette valeur aussi longtemps qu'une variation de valeur durable n'est pas constatée.

Créances à un an au plus

Les créances commerciales sont enregistrées à leur valeur nominale. Une réduction de valeur est appliquée lorsque la valeur de réalisation à la date du bilan est inférieure à la valeur comptable.

La règle adoptée pour les créances douteuses est la suivante :

« Créances en retard de six mois à un an :	réduction de 25 %
« Créances en retard d'un an à un an et demi :	réduction de 50 %
« Créances en retard de plus d'un an et demi :	réduction de 100 %

Provisions

Pour les grands travaux périodiques de dragages, une provision est annuellement prélevée tenant compte de l'importance de la charge qui devra être supportée au cours des prochaines années.

Pour les litiges dont l'issue est incertaine, des ajustements de provisions ont été opérées afin de couvrir ces risques à concurrence de 50% de l'estimation du préjudice.

Comptes de régularisation

Afin que le compte de résultats reflète aussi fidèlement que possible le résultat de l'exercice, les charges encourues et non échues, de même que les produits acquis et non reçus à la date de clôture du bilan, sont comptabilisés en comptes de régularisation.

Garantie de la Région de Bruxelles-Capitale

La Région de Bruxelles-Capitale a accordé sa garantie pour le remboursement du principal, des intérêts et frais afférents à l'emprunt contracté pour les travaux d'assainissement de Carcoke auprès de la Banque Européenne d'Investissements (BEI). Elle nous les rembourse via la dotation annuelle.

COMPOSITION DU CAPITAL AU 31 DÉCEMBRE 2009

En EUR
Exercice 2009

CAPITAL SOUSCRIT

Région de Bruxelles-Capitale	1.321.614,22
Ville de Bruxelles	760.487,75
Brinfin S.A.	83.453,85
Molenbeek-Saint-Jean	30.565,27
Schaerbeek	20.748,69
Saint-Gilles	16.509,71
Anderlecht	14.873,61
Saint-Josse-Ten-Noode	12.493,83
Ixelles	11.279,16
Koekelberg	3.346,56
Etterbeek	1.239,47
	2.276.612,12

CAPITAL NON APPELÉ

3ème complément souscrit par la Région de Bruxelles-Capitale (275.161,81 – 3.377,67 = 271.784,14)	-3.377,67
--	-----------

CAPITAL

2.273.234,45

