



Port de Bruxelles
Haven van Brussel

RAPPORT ANNUEL



Présenté à l'assemblée générale
des actionnaires le 30 mai 2012
19^e exercice social



SOMMAIRE

INTRODUCTION	4
Objet social du Port de Bruxelles	6
Conseil d'administration	7
Directions et services	8
Les 148 membres du personnel du Port en 2011	9
Traffics: nette augmentation du trafic 2011 - le trafic propre retrouve son niveau d'avant la crise	10
ligne du temps, l'année 2011 au Port de Bruxelles	12
Les priorités du Port de Bruxelles publiées dans un Mémoire	13
Un terminal pour les bateaux de croisière dans l'avant-port	14
CCP21: un partenariat INTERREG initié par le Port de Bruxelles	15
Transport palettisé : établissement d'une ligne régulière après le succès de la phase de test	16
Signature de la charte "Connecting with Waterways : a capital choice"	16
Développement du domaine portuaire	17
Début de la rénovation du centre TIR	17
Evénements et visites : des visites ont été organisées à l'attention du secteur portuaire et de la navigation	18
Communication : amélioration de la communication interne (intranet)	19
Gestion : une approche environnementale de la gestion quotidienne	19
RAPPORT DE GESTION 2011	21
Introduction	22
Bilan	24
Compte de résultats	26
Rapport du collège des commissaires	28
Proposition de l'assemblée générale de statuer sur les points de l'ordre du jour	30
BILAN AU 31 DECEMBRE 2011	31
Comptes de résultats au 31 décembre 2011	34
Annexes au bilan et comptes de résultats	35
Bilan social	40
Règles d'évaluation	42
Composition du capital au 31 décembre 2011	44

INTRODUCTION

Le port de Bruxelles, pôle stratégique pour l'approvisionnement de la région

L'année 2011 a incontestablement été une très bonne année pour l'activité portuaire bruxelloise. Nous enregistrons en effet une augmentation importante des trafics par la voie d'eau, à la fois pour le trafic propre et le trafic de transit. Avec 7,2 millions de tonnes transportées en 2011, l'activité portuaire connaît une augmentation globale de 13% par rapport à l'année précédente. Si on ne tient compte que du trafic propre, les marchandises qui ont le port de Bruxelles pour origine ou destination, on retrouve à peu de choses près les niveaux d'avant la crise économique globale et l'année record de 2008.

Si l'on observe ce trafic propre dans le détail, on se rend compte du rôle majeur joué par le port de Bruxelles pour l'approvisionnement de notre région. En effet, plus de trois-quarts des marchandises transportées sont des matériaux de construction et des produits pétroliers. La place portuaire bruxelloise représente donc un centre logistique stratégique pour la région, puisqu'il permet son approvisionnement en marchandises indispensables à son bon fonctionnement par la voie d'eau, le mode de transport le plus respectueux de l'environnement.

Et nous sommes évidemment fiers de ce rôle joué par le port, car sans la voie d'eau, ce sont des centaines de milliers de camions supplémentaires qui devraient parcourir Bruxelles chaque année pour l'alimenter. Une telle augmentation de la pression du trafic serait véritablement insoutenable tant pour l'économie que pour la vie quotidienne des Bruxellois.

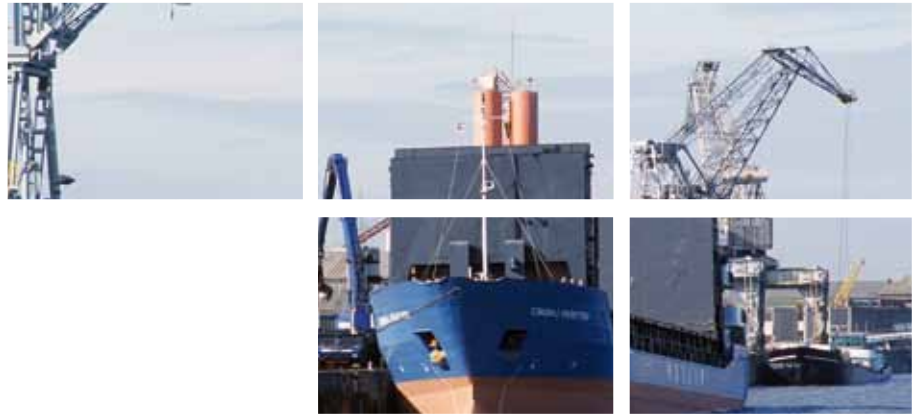
Mais cette hégémonie de deux types de trafics sur l'activité portuaire nous conduit également à une réflexion sur la nécessité d'œuvrer en faveur d'une diversification de ces activités. Cette réflexion n'est bien sûr pas nouvelle puisque nous avons, par exemple, construit avec succès le terminal à conteneurs au début des années 2000, et avons développé plus récemment le transport palettisé. Dans le même temps, et compte-tenu des réalités institutionnelles de notre pays, nous sommes confrontés à une difficulté d'étendre notre domaine portuaire, extension pourtant indispensable



à la diversification des activités. Avec 85 hectares à l'heure actuelle, la superficie du port de Bruxelles n'est rien à côté de la plupart des ports intérieurs européens. Mais, si l'on prend en compte les tonnes manipulées à l'hectare, nous avons pu organiser ce domaine portuaire pour en faire le plus productif des ports intérieurs européens.

Notre réflexion sur la nécessité d'étendre le domaine portuaire doit aussi tenir compte des impératifs de la Région de Bruxelles-Capitale, qui connaît depuis plusieurs années un boom démographique, et pour laquelle on prédit une accélération de cette tendance au cours des prochaines années. C'est notamment pour cette raison que la Région a décidé d'élaborer le Plan régional de Développement durable (PRDD) et de réviser partiellement le Plan régional d'Aménagement des Sols (PRAS).

Dans ce cadre, le Port de Bruxelles a présenté, au cours de l'année 2011, un mémorandum reprenant onze propositions à promouvoir dans le cadre de ces deux plans, afin de



permettre au port de continuer à jouer son rôle au service de la Région, un rôle tant économique qu'environnemental et social. Il s'agit là d'un document important puisqu'il propose notamment l'extension du domaine portuaire par l'acquisition des derniers terrains disponibles sur la rive droite de l'avant-port pour une superficie de six hectares et demi.

Nous proposons également le développement du centre TIR, la promotion de l'emploi portuaire, la poursuite des projets d'intégration urbaine des installations portuaires, ou encore, et c'est sans doute la base de tout, la nécessité d'assurer la sécurité juridique des sites portuaires dans les différents plans de développement en cours de réalisation.

Dans la même dynamique, nous avons aussi décidé l'actualisation de notre masterplan pour le faire mieux coller à la réalité socio-économique bruxelloise actuelle.

Nous devons en effet préparer l'avenir de la place portuaire bruxelloise, en tenant compte des nombreux défis auxquels la région est confrontée. Dans cette optique, il nous semble évident que le développement portuaire doit s'étudier au travers de trois prismes : qu'il se fasse au bénéfice de la région et de son fonctionnement, qu'il fournisse de l'emploi aux Bruxellois, et que les terrains situés le long de la voie d'eau aient recours au transport par voie d'eau de manière intensive.

Nous devons bien évidemment travailler à notre avenir avec le concours de la Région de Bruxelles-Capitale, notre actionnaire majoritaire. C'est ce que nous ferons au cours de cette année 2012 puisque notre nouveau contrat de gestion avec la Région sera négocié.

Nous espérons que la lecture de ce rapport annuel vous permettra d'apprécier les bons résultats obtenus au cours de l'année 2011. Nous sommes en tous les cas déterminés à continuer à œuvrer en faveur du développement portuaire à Bruxelles, au bénéfice de la région et de ses habitants.

Benoit Hellings, président du conseil d'administration

Piet Coenen, vice-président du conseil d'administration

ir. 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 (0)2 420 67 00
Fax +32 (0)2 420 69 74
portdebruxelles@port.irisnet.be
www.portdebruxelles.be

CAPITAINEURIE DU PORT :

Rue de l'Avantport, 2 bte 1
1000 Bruxelles
Tél. +32 (0)2 247 91 21
Fax +32 (0)2 215 32 66
capitainerie@port.irisnet.be



PRÉSIDENTE

- Charles JONET ¹ F
- Benoît HELLINGS ² F

VICE-PRÉSIDENTE

- Piet COENEN N

ADMINISTRATEURS

- Fatima ABID F
- Mustafa AMRANI F
- Olivier AUVRAY N
- Efstratia BOUCHLIS F
- Laurence BOVY F
- Mireille CORTEVILLE N
- Frédéric CRICKX F
- Nathalie ESPEEL ³ N
- Benoît GOSSELIN F
- Jan GYPERS N
- Eric JASSIN ⁴ F
- Jean-Louis MAZY F
- Etienne NOEL ⁵ F
- Didier NOLTINCX F
- Katrien STYNEN ⁶ N
- Johan VAN LOOY N
- Serge VILAIN F
- Didier WAUTERS F

CONSEIL D'ADMINISTRATION

FONCTIONNAIRES DIRIGEANTS

- ir. Alfons MOENS N
- Philippe MATTHIS F

COMMISSAIRES DU GOUVERNEMENT
DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

- Benjamin CADRANEL F
- Gert VAN der EEKEN N

¹ jusqu'au 6 octobre 2011
² à partir du 6 octobre 2011
³ jusqu'au 1er juin 2011
⁴ jusqu'au 16 février 2012
⁵ à partir du 16 février 2012
⁶ à partir du 1er juin 2011

DIRECTIONS ET SERVICES

DIRECTION GÉNÉRALE :

ir Alfons Moens, directeur général f.f.

Philippe Matthis, directeur général adjoint f.f.

DIRECTION ADMINISTRATIVE & INFORMATIQUE

Albert Borremans, coordinateur

Bertrand de Hemptinne, coordinateur

- *Personnel*
- *Service social*
- *Accueil*
- *Assurances*
- *Gestion informatique et nouvelles technologies de l'information*

DIRECTIONS COMMERCIALE & JURIDIQUE

Rainier Reekmans, directeur

- *Concessions et locations de terrains, bureaux, entrepôts*
- *Remembrements et extension du domaine portuaire*
- *Autorisations*
- *Contentieux & Avis juridique*
- *Gestion des contrats*

DIRECTION FINANCIÈRE

Bénédicte Adam, responsable

- *Gestion financière*
- *Comptabilité analytique et budgétaire*

DIRECTION MARKETING & DÉVELOPPEMENT

Cellule communication

Sylvain Godfroid, coordinateur

- *Relations presse*
- *Communication*
- *Marketing*

Cellule développement

Valérie Tanghe, coordinatrice

- *Développement*
- *Etudes économiques et statistiques*
- *Urbanisme*



DIRECTION TECHNIQUE

Ann 't Kindt, coordinatrice

- *Etudes et travaux voie d'eau*
- *Réalisation et maintenance bâtiments*
- *Travaux et maintenance canal*
- *Electromécanique*
- *Environnement*
- *Marchés publics*

CAPITAINE

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
rreekmans@port.irisnet.be
bdehemptinne@port.irisnet.be
atkindt@port.irisnet.be
ldelprat@port.irisnet.be
badam@port.irisnet.be
aborremans@port.irisnet.be

LES 148 MEMBRES DU PERSONNEL DU PORT EN 2011



Atika ABAJIOUE
Khadija ABENAISSATI
Bénédicte ADAM
Zakaria AKEL
Songül AKIN
Brahim AMRAOUI
Nadia ARIDJ
Jean ASSEIMAN
Eric BAEYENS
Lucienne BAEYENS
Ibrahim BAS
Claudio BASIGLINI
Jacques BASTIDE
Marie-Christine BELLES
Luc BERCKMANS
Isabelle BODART
Albert BORREMANS
Fabienne BRACKE
Chantal BRUTIN
Julie CABANA-PETRIN
Anthony CALLENS
Michèle CEURVORST
Nathalie CHARON
Aïcha CHERIGUENE
Jennifer CICCHINI
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
Vincent de PERMENTIER
Martine DE NORRE
Dirk DE PRINS

Alfons DE ROY
Danielle DE SMEDT
André DE SMET
Suzanne DEDECKER
Line DELCOIGNE
Luc DELPRAT
Michel DELRIEVE
Eric DELVALLEE
Louis DELVALLEE
Roland DELVALLEE
Claude DEMELENNE
Pierre DEMEUTER
Esther DENEFF
Philemon DENEFF
Sylvain DEVILLE
Frédéric DEVVEZ
Thierno DIALLO
Emile DIET
Hafida DRAOUI
Anja DURANT
Khalid ELMOHMOUHI
Luis Filipe FERREIRA DA FRAGA
Marthe FLORQUIN
Thierry FRAIGNEUX
Denis FRANQUIN
Roger FRONCZIK
Pierre GEERINCKX
Jeannette GIESKES
Marine GODEAU
Sylvain GODFROID
Thierry GOOSSENS
Maria Adelaide GRANADO
ROBALINHO
Philippe GROULT
Marc HELMAN
Julie HELSON
Eric HEYLIGHEN
Camille HOFF

Ferya ILERI
Metin ILERI
Laurent JACQUET
Paul JENARD
Pierre JOURDAIN
Abdellatif KASTIT
Youssef KHATTABI
Bernard LACROIX
Mounir LAHANI
Olivier LAMBRECHTS
Johan LEPEZ
Monique L'HOIST
John LIEKENS
Denis LOUSBERG
Vanessa LURQUIN
Patrick MAGUIN
Bettina MARCOUX
Karin MARCOUX
Yannick MARTINS
Paul MATTENS
Philippe MATTHIS
Denis MERTENS
Michel MINY
Alfons MOENS
Anne MOMMENS
André MOONS
Maria MOTTARD
Sébastien NEUHARD
Selim OHRI
Johan OPSOMER
Thierry ORBAN
Domenico PASCUZZI
Rudi PIZARRO
Rose-Marie PYPE
Nico RAEMDONCK
Rainier REEKMANS
Julien RICHE
Stéphane RONGE

Mary Elizabeth RUBINOS
CASTILLO
Joe RUIZ-MARTIL
Faramarz SABZALIZADEH
Kamel SAÏM
Abdelouahid SBAI
Pascal SCULIER
Fayçal SEDDIKI
Dany STROEJJBANS
Valérie TANGHE
Yves TASSIGNON
Xavier THIRIONET
Marcel TILMANNE
Ann T'KINDT
Mohamed Wafid TOUNSI
Denis TOUSSAINT
Fabien VAN DEN BOSSCHE
Barry VAN DER AUWERA
Jeff VAN DER AUWERA
Bernard VAN KOMEN
Eddy VAN MEENEN
Geoffrey VANDECASTEELE
Guy VANDECASTEELE
Eddy VANDENHEUVEL
Alain VANDERMAELEN
Sabrina VANGENECHTEN
Stefan VERBEECK
Marc VERBIST
Geert VERHEYEN
Patrick VINDELINCKX
Pierre WARNON
Luc F.L.J. WEYERS
Pierre WIELKI
Ariane WOUTERS
Sabir ZAHAF

TRAFICS 2011

Nette augmentation du trafic 2011 : le trafic propre retrouve son niveau d'avant la crise

Les transbordements par voie d'eau au port de Bruxelles ont confirmé, pour l'ensemble de l'année 2011, les bons résultats engrangés au premier semestre, avec une augmentation du trafic global de 13%. Le trafic propre (les marchandises chargées et déchargées à Bruxelles) augmente de 11% pour s'établir à 4 855 000 tonnes et retrouver ainsi pratiquement les volumes enregistrés en 2008, année record depuis la création du Port de Bruxelles en 1993. Le trafic de transit quant à lui, soit les marchandises ne faisant que transiter par la voie d'eau bruxelloise, marque également une nette reprise avec une progression de 18%. Le trafic global - trafic propre et de transit cumulés - s'établit pour 2011 à 7 200 000 tonnes, soit une progression de 13%.

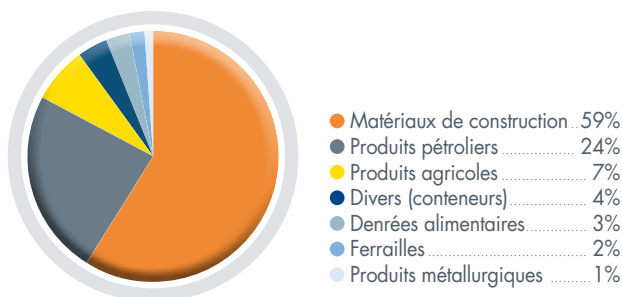
En 2011, le volume de marchandises transporté par la voie d'eau - le mode de transport le plus respectueux de l'environnement - a ainsi permis d'éviter la présence de plus de 670 000 camions dans et autour de Bruxelles, une économie de plus de 100 000 tonnes de CO₂, et un gain d'environ 26 millions d'euros en coûts externes pour la collectivité. L'augmentation de tonnage observée entre 2010 et 2011 représente 70 000 camions, 10 000 tonnes de CO₂ et 3 millions d'euros en coûts externes.

LES MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION RENFORCENT LEUR PRÉDOMINANCE

Le port de Bruxelles s'affirme encore un peu plus comme la porte d'entrée des matériaux de construction à Bruxelles. Il faut noter que cette augmentation est marquée non seulement pour les vracs traditionnels que sont le sable et le gravier, mais également pour les transports de pointe comme le ciment ou les matériaux de construction sur palettes. Par ailleurs, l'évacuation des terres de chantier a représenté en 2011 près de 220.000 tonnes.

Les produits pétroliers restent stables, tant par rapport à l'année 2010 et ses conditions hivernales extrêmes, que par rapport à 2008.

RÉPARTITION DU TRAFIC PROPRE EN 2011



TRAFIC GLOBAL

(en milliers de tonnes)	2011	2010	2008
Trafic propre Bruxelles	4 855	4 385 (+11%)	4 889 (-1%)
Transit	2 345	1 994 (+18%)	2 970 (-21%)
TOTAL	7 200	6 379 (+13%)	7 859 (-8%)

EVOLUTION PAR CATÉGORIES DE PRODUITS

(en milliers de tonnes)	2011	2010	2008
Matériaux de construction	2 836	2 284 (+24%)	2 800 (+1%)
Produits pétroliers	1 170	1 162 (+0,6%)	1 159 (+1%)
Produits agricoles	316	386 (-18%)	330 (+4%)
Divers (conteneurs)	205	214 (-4%)	192 (+7%)
Denrées alimentaires	154	193 (-20%)	220 (-30%)
Minerais & ferrailles	118	117 (+1%)	122 (-3%)
Produits métallurgiques	53	29 (+82%)	64 (-17%)
Autres	3	0	2
TOTAL	4 855	4 385 (+11%)	4 889 (-1%)



RECU DE L'ACTIVITÉ DU TERMINAL À CONTENEURS

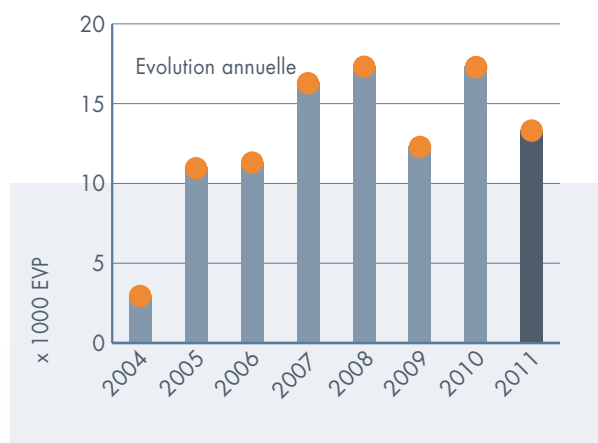
Alors que 2010 avait enregistré une croissance record de +34%, pour dépasser le précédent record de 2008 et effacer en une seule année les effets de la crise économique, 2011 s'inscrit en retrait : 14 053 EVP (équivalent vingt pieds) ont été manutentionnés au terminal de l'avant-port, contre 17 979 en 2010, soit un recul de 22%, surtout marqué à l'exportation. On peut toutefois noter une poursuite de la diversification de l'activité du terminal, tant pour ses utilisateurs que pour le type de marchandises transportées.

LES PAYS-BAS, TOUJOURS PREMIER PARTENAIRE

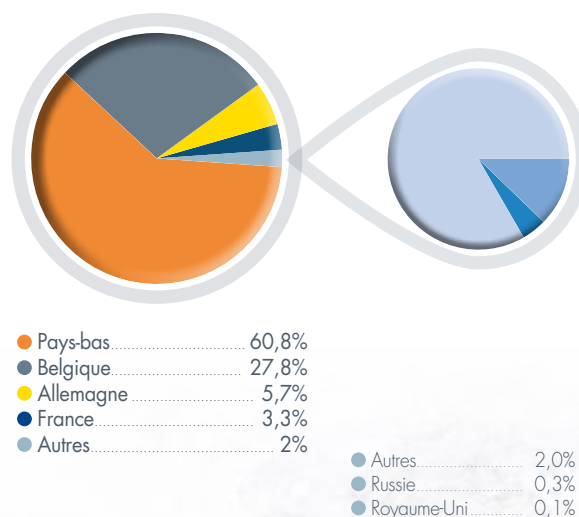
Les Pays-Bas renforcent leur place de partenaire commercial privilégié avec près de 61% des échanges (matériaux de construction, produits pétroliers).

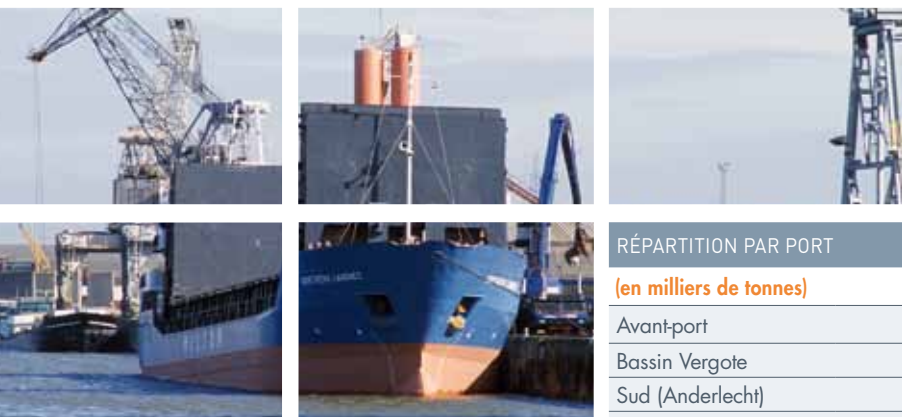
Sur les 28% de trafics internes à la Belgique, Anvers (matériaux de construction, produits pétroliers) s'arroge 41%. L'Allemagne (importations de matériaux de construction et de céréales) et la France (importation de céréales, exportation de ferrailles) perdent respectivement 35% et 11%.

EVOLUTION DE L'ACTIVITÉ DU TERMINAL À CONTENEURS



RÉPARTITION DES ÉCHANGES COMMERCIAUX EN 2011





RÉPARTITION PAR PORT

(en milliers de tonnes)	2011	2010	Parts de marché
Avant-port	3 403	3 204 (+6%)	70%
Bassin Vergote	1 093	898 (+22%)	23%
Sud (Anderlecht)	346	278 (+24%)	7%
Local	13	5 (+160%)	-
Trafic propre	4 855	4 385 (+11%)	100%

UNE OFFRE DE TRANSPORT DURABLE POUR L'ENSEMBLE DE LA RÉGION

Chacun des 3 sites portuaires bruxellois confirme l'importance de sa localisation dans la desserte de Bruxelles. Le bassin Vergote repasse le seuil du million de tonnes, l'avant-port dépasse les 3,4 millions de tonnes transbordées et Anderlecht s'approche des 350 000 tonnes.

PORT DE BRUXELLES EN CHIFFRES

- Un domaine portuaire de 85 ha utiles
- 14 km de voie d'eau
- 5,5 km de quais utiles
- 7,2 millions de tonnes transportées par la voie d'eau
- 670 000 camions en moins dans la ville
- Plus de 100 000 tonnes de CO₂ évitées dans l'atmosphère
- 26 millions € économisés pour tous en coûts externes
- 360 entreprises
- 12 000 emplois directs et indirects

LIGNE DU TEMPS, L'ANNÉE 2011

23 FÉVRIER

Jean-Luc Vanraes, ministre du budget de la région de Bruxelles-Capitale, visite le Port de Bruxelles ▼



18 MARS ▲

Inauguration d'une locomotive placée sur le pont-rail de la place des Armateurs

DU 8 AU 10 JUIN

Assemblée générale de l'AIVP à Anvers et Bruxelles

LES PRIORITÉS DU PORT DE BRUXELLES PUBLIÉES DANS UN

MÉMORANDUM

Dans le cadre de l'élaboration par la Région de Bruxelles-Capitale du plan régional de développement durable (PRDD) et de la modification du plan régional d'affectation des sols (PRAS), le Port de Bruxelles a édité un mémorandum reprenant les priorités à mettre en œuvre pour permettre au domaine portuaire de poursuivre son action au service de la région.

Face aux défis majeurs posés par l'essor démographique, les problématiques de l'emploi et de la qualification, ainsi que celles liées à l'environnement et à l'internationalisation, l'élaboration du PRDD doit permettre au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de cibler les principales priorités de la législature de manière opérationnelle.

Les mêmes enjeux démographiques sont au centre de la modification partielle du PRAS, qui doit permettre à la Région de faire face aux enjeux démographiques auxquelles elle sera confrontée dans les années à venir.

Le mémorandum, approuvé par le conseil d'administration du Port le 24 juin 2011, reprend onze actions destinées à développer le port à court et moyen terme. Il inscrit le domaine portuaire dans une vision de développement

durable de la région, au service de son économie, de son approvisionnement et du développement de l'emploi.

En tant qu'acteur public régional, le Port de Bruxelles vise à intégrer l'ensemble des problématiques soulevées par le défi de la croissance démographique connue par Bruxelles et la nécessité de l'optimisation des ressources disponibles pour un développement harmonieux et intégré des différentes fonctions urbaines.

La présence de la voie d'eau et des activités portuaires à Bruxelles offre en effet une opportunité unique en matière de développement durable : approvisionnement de la ville par le moyen de transport le plus respectueux de l'environnement, développement de l'emploi portuaire et maintien d'une diversité d'emplois à Bruxelles, etc.

Les actions proposées dans ce mémorandum doivent permettre un renforcement de ces rôles et participer ainsi à un développement durable de la région toute entière.



AU PORT DE BRUXELLES



6 OCTOBRE ▲

Benoit Hellings devient président du Port de Bruxelles

6 OCTOBRE

Visite au Port de Bruxelles des commissions parlementaires de l'infrastructure et de l'économie

23 NOVEMBRE ▶

Saint-Nicolas fait son entrée à Bruxelles par bateau

13 DÉCEMBRE

Signature de la convention pour la création d'un terminal pour bateaux à passagers



UN TERMINAL

POUR LES BATEAUX DE CROISIÈRE DANS L'AVANT-PORT

Le Port de Bruxelles, en collaboration avec la Région de Bruxelles-Capitale et la Ville de Bruxelles, a décidé la construction d'un terminal à passagers dans l'avant-port. Une décision qui vise à répondre à une demande croissante du secteur des croisières. Le terminal devrait être opérationnel en 2015.

Le mardi 13 décembre, Benoit Hellings, président du Port de Bruxelles, Brigitte Grouwels, ministre à la Région de Bruxelles-Capitale en charge du Port, Christian Ceux, échevin de la Ville de Bruxelles en charge de l'urbanisme et Philippe Close, échevin de la ville de Bruxelles en charge du tourisme, ont signé la convention visant à la création d'un terminal à passagers dans l'avant-port de Bruxelles. Cette convention règle les modalités de réalisation du projet et instaure un comité d'accompagnement réunissant les parties prenantes.

Le futur terminal à passagers sera situé à Neder-over-Heembeek, sur la rive gauche de l'avant-port, à hauteur des pavillons Meudon. Il consistera en la construction d'un ponton de 240 mètres de long, l'aménagement de la voirie, la rénovation des pavillons Meudon, et la construction d'un parking.

Le budget global de l'opération représente un investissement de 4 512 538 euros. Le Port de Bruxelles financera la construction de l'embarcadère à hauteur de 2 650 000 euros et la construction de voiries pour 367 050 euros. Ce budget sera prélevé de la dotation intégration urbaine, accordée au Port par la Région.

La Ville de Bruxelles financera quant à elle la rénovation des voiries, ainsi que la rénovation et l'extension des pavillons Meudon pour un montant global de 986 729 euros.

La Région, outre sa contribution par l'intermédiaire de la dotation intégration urbaine accordée au Port de Bruxelles, financera les travaux de voirie à hauteur de 219 901 euros.

La décision de créer un terminal à passagers a été prise par le Port de Bruxelles pour faire face au nombre de plus en plus important de bateaux de croisière faisant escale à Bruxelles. Une demande illustrée par l'augmentation spectaculaire du nombre de passagers visitant Bruxelles dans le cadre de croisières : 1 200 personnes en 2006, 10 000 en 2010.



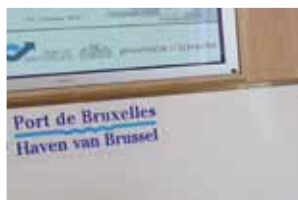
Une étude socio-économique réalisée en 2011 a conclu à la faisabilité du projet. A l'horizon 2030, le terminal pourrait accueillir 35 000 personnes par an, rapporter à Bruxelles la somme de 5,2 millions d'euros et fournir une centaine d'emplois directs.

Le terminal devrait être opérationnel en 2015 et offrir à Bruxelles un terminal à passagers en mesure de répondre aux demandes des opérateurs de croisière et constituer une réelle valeur ajoutée touristique pour Bruxelles.



Par ailleurs, dans le cadre de sa politique visant à favoriser le transport par la voie d'eau, le Port de Bruxelles va étudier la possibilité de faire de ce terminal un terminal mixte, qui pourra également charger et décharger du fret. Il s'agirait d'une extension de 120 mètres du terminal à passagers. Cette étude, et la réalisation du terminal si l'étude se révèle positive, seront financées par un subside INTERREG, dans le cadre du programme Connecting Citizen Ports 21, dont le Port de Bruxelles assure le leadership. Au total, la partie "fret" du projet représente un montant de 1 837 000 euros, dont 918 000 euros proviendront d'INTERREG.





CCP21:

UN PARTENARIAT INTERREG INITIÉ PAR LE PORT DE BRUXELLES

Après DIPCITY (2005-2009), le Port de Bruxelles est à nouveau "lead partner" d'un projet de partenariat européen : CCP21, conclu dans le cadre du programme INTERREG IVB

Le 11 octobre 2011, les autorités des Ports de Bruxelles, Liège, Lille, Paris, Port de Suisse, Rheinport Basel-Mulhouse-Weil et la Province d'Utrecht ont signé la convention officialisant le projet "Connecting Citizen Ports 21 (CCP21)", conclu dans le cadre du programme INTERREG IVB de l'Union européenne.

A travers ce partenariat, les Ports entendent collaborer pour partager leurs expériences respectives dans une série de dossiers:

- l'amélioration de l'image des ports intérieurs
- la promotion de la cohabitation par des projets innovants permettant la mixité des usages
- l'optimisation de la chaîne logistique
- la promotion d'une distribution urbaine durable.

Pour chaque thème, les partenaires envisageront des actions communes pour lesquelles chaque partenaire prendra également en charge certains investissements.

Les ports intérieurs européens occupent une place cruciale pour la logistique et la distribution urbaine. Le transport par la voie d'eau est en effet le moyen le plus respectueux de l'environnement, le plus fiable et le plus sûr pour le transport de fret. L'emplacement des ports intérieurs, dans la ville même, présente des opportunités pour de nouveaux concepts logistiques et spatiaux, comme la distribution urbaine, le transport régional de conteneurs et l'utilisation multimodale de l'espace. Si l'on veut les connecter au réseau européen et les faire jouer sur l'échiquier de la logistique mondiale, il est nécessaire que les ports intérieurs continuent à se développer.



Le projet porté par les sept partenaires, sous l'égide du Port de Bruxelles, a obtenu l'approbation des autorités européennes, et sera financé par le programme INTERREG IVB (Europe du Nord-Ouest) à hauteur de 3,9 millions d'euros jusque fin juin 2014, pour un financement global de 8,2 millions d'euros.

INTERREG est l'initiative communautaire du Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) en faveur de la coopération entre régions de l'Union européenne pour la période 2007-2013.

L'objectif de la nouvelle phase d'INTERREG est de renforcer la cohésion économique et sociale dans l'Union européenne en promouvant la coopération transfrontalière, transnationale et interrégionale ainsi que le développement équilibré du territoire.

TRANSPORT PALETTISÉ : ÉTABLISSEMENT D'UNE LIGNE RÉGULIÈRE APRÈS LE SUCCÈS DE LA PHASE DE TEST



L'objectif, à terme, est d'arriver à un modèle d'auto-suffisance.

Le transport de matériaux de construction par la voie d'eau a fait l'objet d'une phase test, entamée en septembre 2008. Le succès du test a permis l'installation d'un approvisionnement régulier de marchandises sur palettes par la voie d'eau. Pour pallier au fait que ce type de transport par voie d'eau est encore, à l'heure actuelle, plus cher que le transport par la route, la Région de Bruxelles-Capitale a décidé d'accorder un subside de 1,32 euros par tonne de marchandise palettisée transportée par la voie d'eau. L'objectif est d'arriver, grâce à la généralisation de ce mode de transport, à un modèle économique auto-suffisant.

Le Port de Bruxelles, en collaboration avec la Région, ses partenaires privés et son expert en transport, favorise ainsi un transfert modal de la route vers la voie d'eau. Cette

innovation souligne également une nouvelle fois l'importance du bassin Vergote pour l'alimentation de Bruxelles en matériaux de construction. Pour l'année 2011, ce sont plus d'un million de tonnes qui ont été transportées par la voie d'eau rien que pour ce bassin.

La société MPro, concessionnaire du Port de Bruxelles au bassin Vergote, a ainsi notamment permis le transport de matériaux de construction sur palettes par voie d'eau à destination du chantier UPSite, qui se déroule à environ 400 mètres, au quai des Péniches. Pour la durée du chantier, c'est un total de 10 000 tonnes de matériaux de construction qui seront ainsi acheminés par voie d'eau.

Le transport palettisé représente une évolution comparable au transport par conteneurs : un mode de transport en développement rapide, mais, contrairement aux conteneurs, ces marchandises



palettisées sont encore trop rarement transportées par la voie d'eau. La volonté du Port de Bruxelles et de la Région de Bruxelles-Capitale est de développer ce type de transport à Bruxelles - un système qui permettra de transporter par bateau des marchandises dont la nature ne permet pas le transport en vrac, et qui sont à l'heure actuelle transportées exclusivement par camion.

Les perspectives du transport palettisé par la voie d'eau sont également très positives pour le centre TIR, à proximité du bassin Vergote. Il permettra en effet de relier le TIR presque directement à la voie d'eau afin d'en faire un centre logistique bimodal.



SIGNATURE DE LA CHARTE

"CONNECTING WITH WATERWAYS : A CAPITAL CHOICE"

Cinq capitales européennes Bruxelles, Berlin, Budapest, Paris et Vienne signent une charte visant à l'organisation durable du transport grâce à la voie d'eau

À l'initiative de Brigitte Grouwels, ministre de la Région de Bruxelles-Capitale en charge du Port de

Bruxelles et de la Fédération européenne des Ports intérieurs (FEPI), les autorités portuaires et politiques de cinq capitales européennes ont signé, le 16 septembre 2011, une charte visant à développer davantage leurs liens avec la voie d'eau.

Par cette charte, Bruxelles, Berlin, Budapest, Paris et Vienne ont décidé de développer davantage leurs liens avec la voie d'eau qui traverse leur ville.

La voie d'eau intérieure des villes peut en effet offrir une solution durable et efficace au transport de marchandises, en évitant ainsi la barrière de congestion présente autour de ces grandes

agglomérations. En outre, une utilisation plus active de la voie d'eau peut permettre à ces villes de contribuer à la mise en place d'une logistique qui diminue les émissions de CO₂, l'un des objectifs de la politique européenne des transports dans les années à venir.

Afin d'accroître le rôle du transport par la voie d'eau, les autorités politiques de ces capitales européennes intensifieront le dialogue avec les autorités des ports intérieurs et prendront les mesures nécessaires en vue de surmonter les défis croissants en matière de livraison et de distribution de marchandises en ville.

La Charte "Connecting with the Waterways : a Capital Choice" a été officiellement présentée à Siim Kallas, le vice-président de la Commission européenne chargé des transports.

DÉVELOPPEMENT

DU DOMAINE PORTUAIRE

Le Port de Bruxelles et la SDRB s'allient pour le développement du terrain adjacent au centre TIR

Ce terrain de 8,6 ha, idéalement situé entre le centre TIR actuel et le complexe de Tour & Taxis, est situé en zone d'activités portuaires et de transport au PRAS. Le Port de Bruxelles et la Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (SDRB) ont conclu un partenariat pour le développement du site. L'objectif est d'y créer une zone économique portuaire durable intégrée dans le tissu urbain environnant.

Concrètement, un tiers du terrain sera développé par le Port seul, les deux tiers restant seront un projet conjoint Port/SDRB.

A terme, l'activité créée sur le site devrait permettre la création de 300 emplois. L'objectif du Port de Bruxelles est de travailler en concertation étroite avec l'ensemble des porteurs de projets voisins, mais aussi avec les riverains, pour assurer un développement harmonieux des différentes fonctions et dégager des synergies entre eux.

CARCOKE

A la fin de l'année 2011, le Port de Bruxelles a appris que le concessionnaire du site Carcoke, l'association momentanée Katoen Natie-Jan De Nul-Envisan, avait répondu à un appel d'offres de bpost visant à la construction, sur ce site situé à l'avant-port de Bruxelles, d'un nouveau centre de tri bruxellois.

Dès cette décision connue, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a chargé le Port de Bruxelles de négociations avec les différentes parties en vue d'assurer que le site de Carcoke, assaini depuis 2010, puisse développer une activité liée à la voie d'eau, combinée à l'implantation de ce centre de tri.



Avant-projet d'affectation du terrain adjacent au centre TIR

DÉBUT DE LA RÉNOVATION DU CENTRE TIR

Le centre TIR accueille à l'heure actuelle une centaine d'entreprises, dont plus de 90% sont bruxelloises. Plus de 300 personnes sont employées sur le site. Le Port de Bruxelles a lancé un vaste programme de rénovation de cet imposant complexe, dont la conception remonte à la fin des années 50.

L'objectif est, d'une part, d'assurer un service optimal aux entreprises qui développent leur activité au centre TIR, et,

d'autre part, d'améliorer l'intégration du centre dans son environnement urbain. Un budget de plus de 8 millions d'euros (sur fonds propres et dotations régionales) sera consacré à ces travaux d'ici 2014.

Par ailleurs, le conseil d'administration du Port de Bruxelles a attribué une concession pour l'installation de panneaux photovoltaïques sur les toitures du centre TIR. Une fois les travaux terminés (mi-2012), le Port de Bruxelles disposera de la plus

grande concentration de panneaux photovoltaïques de la région de Bruxelles-Capitale.

Le siège social de la place des Armateurs a également fait l'objet de travaux de rénovation, notamment le remplacement d'une série de châssis par des vitrages à haut rendement.

EVÉNEMENTS ET VISITES



DES VISITES ONT ÉTÉ ORGANISÉES À L'ATTENTION DU SECTEUR PORTUAIRE ET DE LA NAVIGATION :

- la section belge de l'AIPCN, dont le directeur général du Port de Bruxelles, Alfons Moens, a été nommé président.
- l'Association internationale Villes et Ports (AIVP), qui tenait sa 24^{ème} assemblée générale annuelle à Anvers et Bruxelles.



LES AUTORITÉS POLITIQUES ONT ÉGALEMENT ÉTÉ CONVIÉES :

- le ministre des finances de la Région de Bruxelles-Capitale, Jean-Luc Vanraes a visité le Port en février 2011
- en octobre 2011, le Port de Bruxelles a invité les membres des commissions de l'infrastructure et des affaires économiques du parlement bruxellois à visiter le domaine portuaire. Les autorités portuaires ont ainsi pu présenter aux parlementaires les projets de développement du domaine portuaire ainsi que son rôle pour la région.

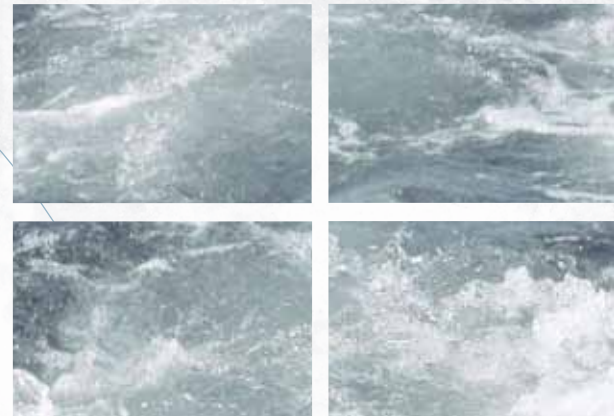
Le grand public n'a pas été oublié puisque le Port de Bruxelles a participé activement à plusieurs événements, dont l'arrivée de Saint-Nicolas par bateau au port, à l'initiative de la ministre de tutelle Brigitte Grouwels, ou encore l'organisation sur le domaine portuaire de "Bruxelles Les Bains" par la Ville de Bruxelles.



COMMUNICATION

AMÉLIORATION DE LA COMMUNICATION INTERNE (INTRANET)

Le personnel du Port de Bruxelles dispose depuis 2011 d'un tout nouvel outil de communication puisqu'un site intranet a été lancé. Ce site participe des efforts déployés par la direction du Port pour améliorer la communication interne, et renforcer ainsi l'esprit d'équipe entre l'ensemble des directions.



GESTION

UNE APPROCHE ENVIRONNEMENTALE DE LA GESTION QUOTIDIENNE

L'année 2011 a vu se poursuivre les efforts faits au sein du Port de Bruxelles pour une gestion respectueuse de l'environnement. Ainsi, de nombreux documents ne sont plus systématiquement imprimés mais sont distribués sous forme électronique, permettant une économie de papiers. Quand une impression est nécessaire, le recours au recto-verso est systématique.

Le Port de Bruxelles a continué à faire appel à une société de coursiers à vélo pour la distribution de certains documents urgents. Auparavant, ces envois étaient livrés par un chauffeur en voiture. Au total, ce sont près de 100 trajets en voiture, de plusieurs dizaines de kilomètres chacun, qui ont été évités grâce à ce nouveau système de livraison.



FOR



RAPPORT DE GESTION

1. INTRODUCTION



Au niveau de la gestion des risques, les provisions pour litiges 2011 sont maintenues. L'ensemble des provisions pour risques et charges s'élève désormais à 12.513.500 €. En effet, le Port a été assigné par la NV Waterwegen en Zeekanaal concernant les prises d'eau depuis 1998. Un jugement a été rendu le 02 avril 2010 en faveur du Port de Bruxelles. La NV Waterwegen en Zeekanaal a fait appel. Un autre gros risque est le litige avec Multogas pour lequel un jugement a été prononcé le 08 décembre 2009, favorable au Port. Multogas a fait appel de ce jugement.

Pendant l'année 2011, le Port a puisé une partie de la provision "dragage" dans les provisions pour "grosses réparations et entretiens" afin d'affecter une somme de 818.632,65 € pour des travaux. La totalité de la dotation dragage a en effet été réalisée cette année et le Port a dû puiser sur la provision réalisée les années précédentes, ainsi 42.187 m³ de boues ont pu être draguées. Par conséquent, il reste une provision dragage totale de 7.230.360,67 € qui sera épuisée dans les années à venir.

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

Après une année 2010 déficitaire, le Port affiche de nouveau un bénéfice à reporter, de par son activité mais également suite à la clôture du dossier BILC.

Le port de Bruxelles, zone de concentration d'entreprises, a réussi à augmenter, cette année, son chiffre d'affaires de 9% passant de 7.045.455,31 € à 7.688.714,70 €.

En effet, le Port a pu émettre, en décembre 2011, la première d'une série de factures au locataire de l'ancien site Carcoke suite à l'assainissement définitif du sol. Les travaux préparatoires à l'assainissement des eaux souterraines de ce site ont par ailleurs été clôturés en 2011 et l'assainissement des eaux souterraines a pu débuter.

Par ailleurs, en 2011, le Port a reçu un avis favorable du contrôle TVA de Bruxelles lui permettant la déduction de la TVA dans le cadre du dossier BILC. Par conséquent, l'assemblée générale clôturant la liquidation de la société BILC a eu lieu le 23 mars 2012. Le Port a également reçu une dotation régionale de 3.224.000 € comme compensation financière à l'abandon du projet BILC suite à l'avance de fonds en la matière par le Port de Bruxelles.

Le Port a reçu, en 2011, 16.905.000 € de dotation de la Région.

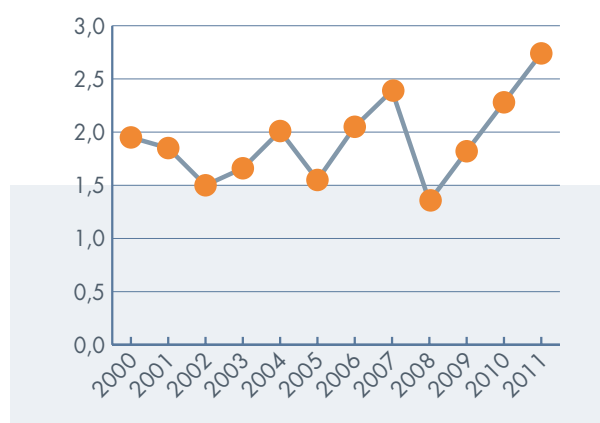
La diminution du poste "valeur disponible" à l'actif du bilan en 2011 s'explique par le transfert du montant du compte de transit, mouvementé par les dotations régionales, qui est considéré, depuis 2011 comme une créance du Port envers la Région. Ce changement fait suite à une remarque de la Cour des Comptes. Pour rappel, le Port est rentré dans le CCFB (Centre de Coordination Financière de Bruxelles) le 1^{er} avril 2005. Depuis lors, le Port dispose d'un compte de transit qui est mouvementé par ses dotations. Ce compte approvisionne son compte à vue à raison du solde du compte de transit. Jusque fin 2010, le compte de transit se trouvait dans les disponibilités du Port.

Il est à noter que le Port de Bruxelles n'a pas d'activité de recherche et de développement et aucun évènement important n'est survenu après la clôture de l'exercice.

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

LE RATIO DE LIQUIDITÉ ABSOLUE

Placements + valeurs disponibles* Dettes à 1 an au plus

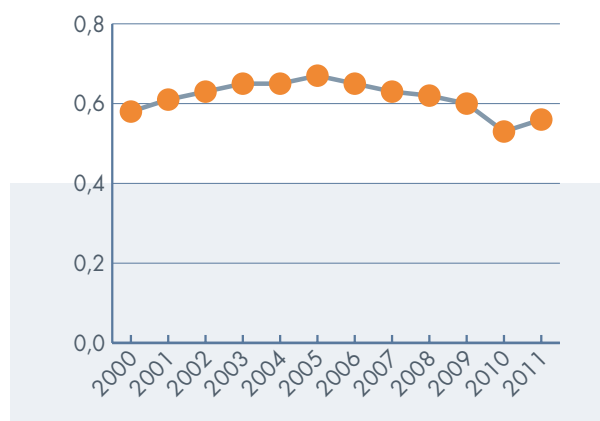


* Pour 2011, le compte de transit ayant été mis en autres créances, nous avons également repris ce montant dans le calcul pour être cohérent avec les autres années.

Le Port a des liquidités suffisantes pour faire face aux travaux et projets ambitieux prévus. Nous constatons depuis 2009 une 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 2009 et le solde de l'emprunt BEI soit 12.500.000 € en 2010 et ce, afin de récupérer le préfinancement de ce projet.

RATIO DE SOLVABILITÉ GÉNÉRALE (ratio d'autonomie financière)

Capitaux propres Total du passif

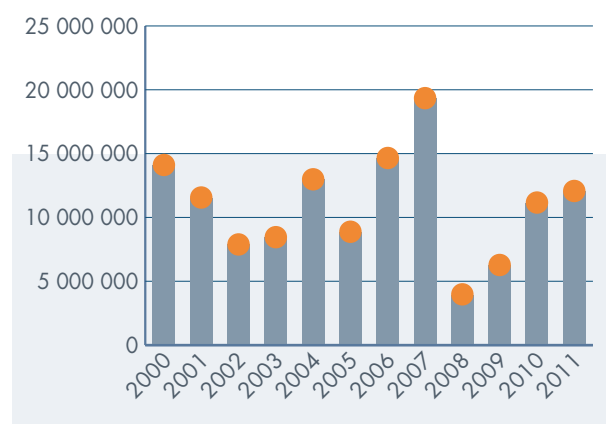


Le ratio de solvabilité est en légère hausse par rapport à 2010 en raison d'une hausse des capitaux propres. Cette augmentation s'explique par le bénéfice à reporter que le Port a enregistré à la suite de l'abandon du projet BILC et de la compensation régionale.

Pour l'instant, les missions du Port de Bruxelles sont suffisamment financées par ses moyens propres et les subsides et ne nécessitent pas de recours significatifs à des financements extérieurs.

LE FONDS DE ROULEMENT

= (Capitaux permanents - Actifs fixes)



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

Le fonds de roulement est positif, ce qui définit une structure financière solide. En 2011, les actifs fixes du Port ont augmenté grâce à la réalisation de grand travaux sur le domaine portuaire. Les capitaux permanents ont augmenté, légèrement plus fort que les actifs fixes, en raison de la perte comptable engendrée l'année passée. D'où une légère hausse du fonds de roulement en 2011 par rapport à 2010.

LE RATIO D'ENDETTEMENT

L'endettement bancaire représente 18,9% du passif soit 1,1% de moins qu'en 2010. Le Port n'a proportionnellement pas beaucoup d'emprunts en cours et dispose donc de la possibilité de lancer de nouveaux projets, financés par des emprunts. C'est ce qui se fera pour le développement du terrain adjacent au centre TIR.

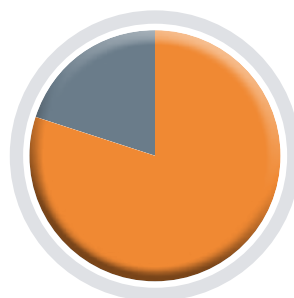
2. BILAN

2.1. L'ACTIF

La part des actifs immobilisés, qui atteint un niveau de 94.391.600,19 € est en augmentation par rapport à l'exercice antérieur et reste largement prédominante sur celle des "actifs circulants" qui représente 20% du total du bilan, comme l'illustre le graphique 1 "Structure de l'Actif". Cette augmentation est due au poste "immobilisations en cours", malgré que celui-ci s'est vu réduit du reclassement du montant de 23.495.704,13 € correspondant aux travaux du site Carcoke, étant donné que nous devons amortir ceux-ci sur la durée de la concession accordée à l'exploitant.

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

STRUCTURE DE L'ACTIF

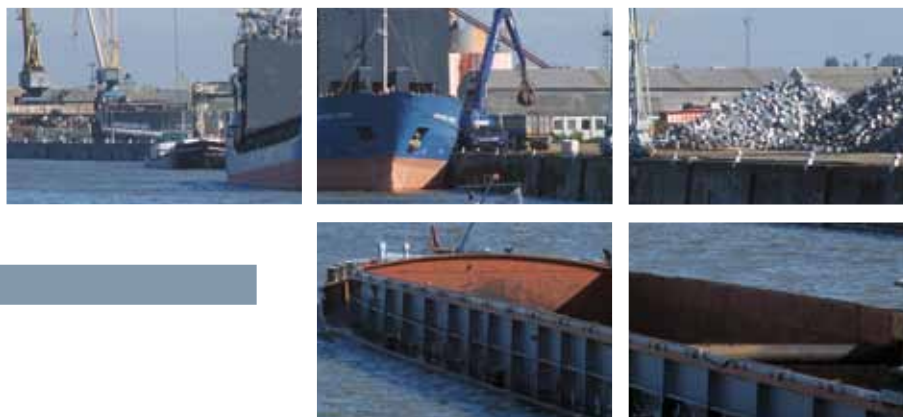


● Actifs immobilisés	80%
● Actifs circulants	20%

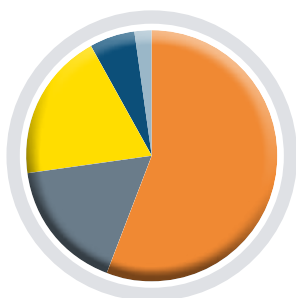
Le poste "créances à un an au plus - Autres créances" s'est vu augmenté du montant du compte de transit détenu par la Région auprès de la CCFB. Auparavant, cette somme était comptabilisée en "valeurs disponibles" mais ces mêmes fonds étaient comptabilisés en valeurs disponibles auprès de la Région d'où ce reclassement.

Le montant du compte de régularisation s'explique principalement par un produit acquis non reçu en 2011 (mais depuis lors perçu), qui est la rémunération pour la bonne gestion financière du Port au sein du Centre de Coordination Financière de Bruxelles (CCFB), d'un montant de 399.828,65 €.





STRUCTURE DU PASSIF



- Capitaux propres.....56%
- Provisions 17%
- Dettes à plus d'un an 19%
- Dettes à un an au plus..... 6%
- Comptes de régularisation... 2%

2.2. LE PASSIF

Les capitaux propres atteignent un niveau de 55.93 % du total du bilan.

La diminution du poste "provisions" résulte de l'affectation d'une provision pour dragage de 2.358.500,00€ et d'une reprise de provision de 3.176.862,65 €.

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 diminution par rapport à 2010 résultant du reclassement des tranches d'emprunts (BEI et emprunt grue portique du terminal à conteneurs) de plus d'un an à moins d'un an.

LES DETTES À UN AN AU PLUS.

Ce poste reprend l'annuité de l'emprunt de la grue portique et des 12.500.000 € de la BEI pour Carcoke venant à échéance courant 2012. Pour rappel, la première tranche de l'emprunt BEI dispose d'une période de grâce de 6 ans.

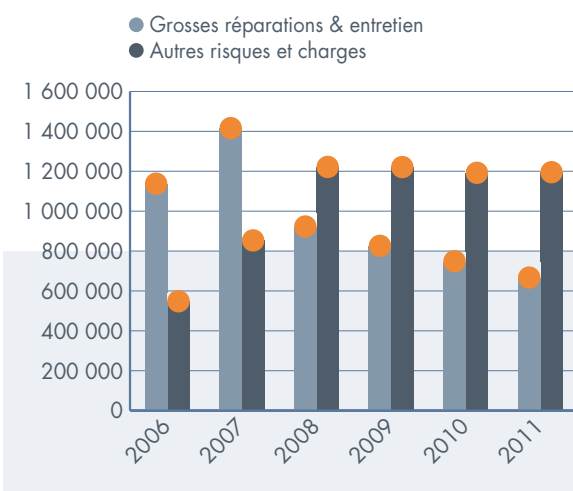
Les dettes commerciales sont en diminution, cela est dû à différentes factures importantes payées en fin d'année par rapport à l'exercice précédent.

La dette fiscale est en diminution et trouve son origine dans le paiement de différentes taxes en fin d'année (précompte immobilier).

Les dettes salariales et sociales évoluent en fonction des charges salariales reprises dans le compte de résultats.

La forte diminution du poste "autres dettes" est due au transfert en "notes de crédit à établir" des provisions en électricité, gaz et taxes régionales facturées aux clients.

PROVISIONS



3. COMPTE DE RÉSULTATS

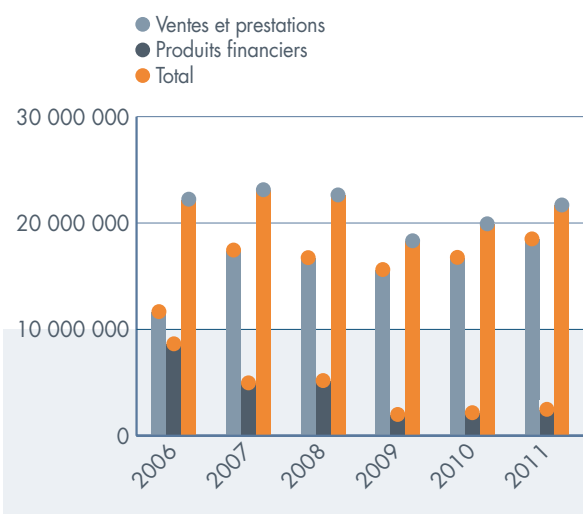
3.1. LE COMPTE DE PRODUITS

3.1.1. Le total des ventes et prestations s'élève à 19.208.289,66 € soit en augmentation par rapport à l'exercice précédent. Cette variation est due en partie à l'augmentation des redevances mais aussi à l'augmentation des récupérations de charges spécifiques.

Le chiffre d'affaires est en légère augmentation et provient de l'augmentation des redevances d'occupation.

3.1.2. Les produits financiers sont en augmentation suite à l'amélioration de la rentabilité des fonds auprès de la Centralisation financière de la Région mais aussi à une réduction plus importante des subsides d'investissements (suivant les amortissements des immobilisés réalisés).

PRODUITS EN €



3.2. LE COMPTE DE CHARGES

Le poste "Services et biens divers" est stable par rapport à l'exercice précédent.

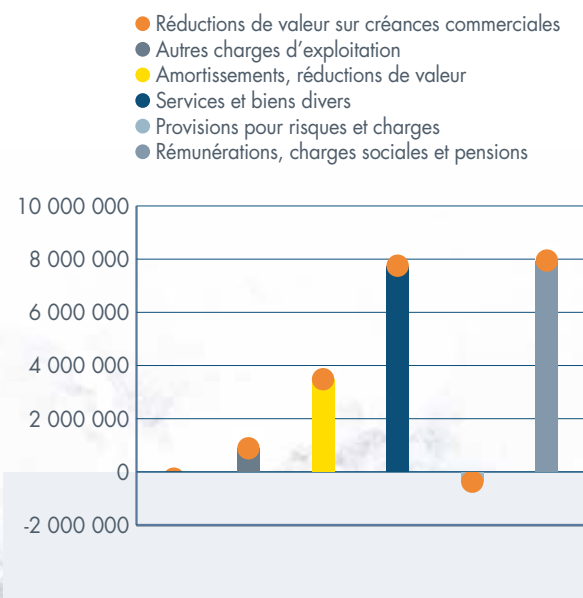
3.2.1. La masse salariale, qui atteint 8.364.667,22 € en ce compris les pensions, a augmenté de 552.658,93 €.

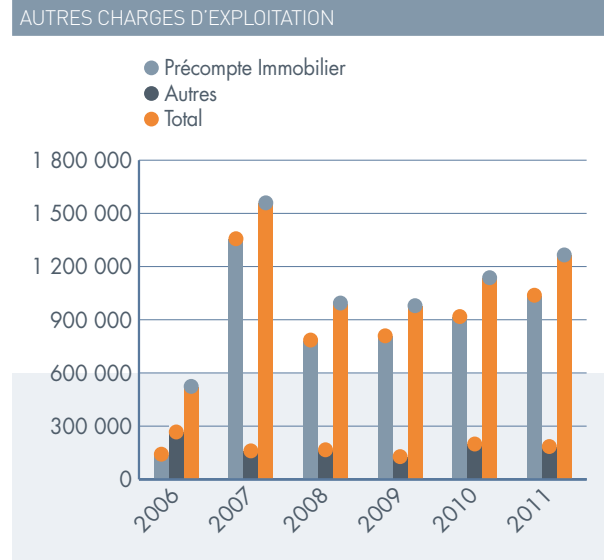
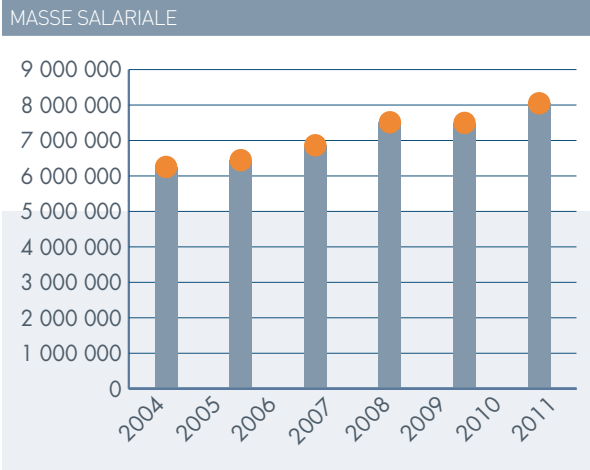
Cela s'explique par le paiement de cotisations complémentaires pour les pensions, une augmentation linéaire et l'indexation des traitements et salaires, la prise en charge une année complète du nouveau personnel engagé courant 2010, l'engagement de notre capitaine, ainsi que deux pontiers.

3.2.2. Les provisions pour risques et charges sont expliquées au point 2.2.

3.2.3. Les autres charges d'exploitation sont en augmentation par rapport à 2010, ce qui est dû au précompte immobilier reçu.

STRUCTURE DES CHARGES D'EXPLOITATION 2011

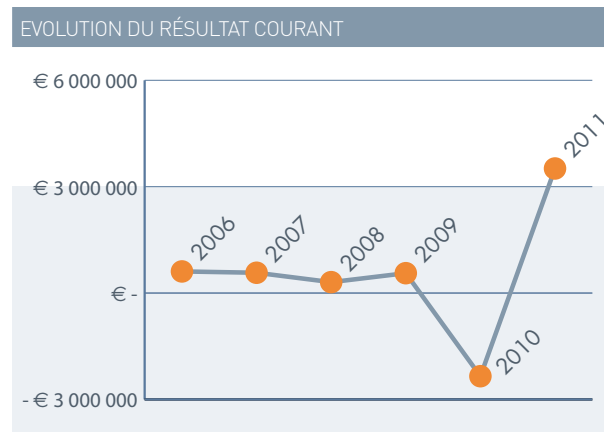




3.3. RÉSULTAT DE L'EXERCICE

Ce bénéfice est lié à la réception d'une dotation régionale afin de couvrir les frais de la dissolution de la société BILC à savoir 3.224.000 € (celle-ci couvre les frais depuis le début du projet). En effet, le Port avait fait une avance de fonds à la société BILC de 2.321.198,64 €. Suite à la dissolution de cette société, nous avons dû prendre ce montant en charges exceptionnelles en 2010 ainsi que le capital mis dans le BILC, à savoir, 61.480 €.

En conséquence, il est proposé de prélever sur le bénéfice de l'exercice un montant de 175.626,70 € soit 5 % destiné à alimenter la réserve spéciale destinée aux travaux d'amélioration, d'extension et de renouvellement, et d'affecter le solde au bénéfice à reporter qui s'établit ainsi à 3.287.872,70 €.



Approuvé en séance du Conseil d'administration du 27 avril 2012.

Le vice-président,
P. COENEN

Le président,
B. HELLINGS

Le directeur général adjoint ff,
Ph. MATTHIS

Le directeur général ff,
Ir. A. MOENS



RAPPORT DU COMMISSAIRE

Sur l'exercice clôturé le 31 décembre 2011
présenté à l'assemblée générale ordinaire
des actionnaires du 30 mai 2012

Mesdames, Messieurs,

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 2011, établis sur la base du référentiel comptable applicable en Belgique, dont le total du bilan s'élève à 117.692.845,84 EUR et dont le compte de résultats se solde par un bénéfice de l'exercice de 3.512.534,05 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.

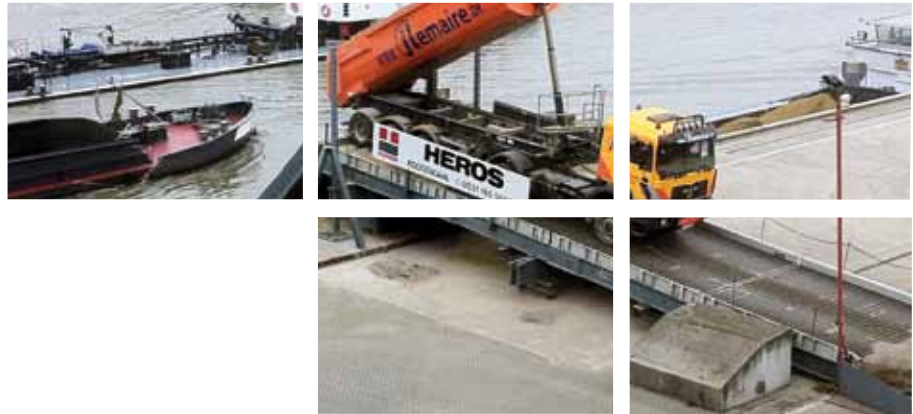


Port de Bruxelles
Haven van Brussel

Société anonyme de droit public

Place des Armateurs 6
1000 Bruxelles

T.V.A. (BE) 0249.268.719
RPM Bruxelles



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 2011 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 12.513.500,00 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 10 mai 2012.

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

PROPOSITION DE L'ASSEMBLEE GENERALE 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-neuvième exercice social (année 2011) ;
3. Affectation des résultats du dix-neuvième exercice social (année 2011) ;
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. Nomination d'un administrateur.

Arrêté en séance du 30 mai 2012

Benoit Hellings, président	F
Piet Coenen, vice-président	N
Fatima Abid	F
Mustafa Amrani	F
Olivier Auvray	N
Efstratia Bouchlis	F
Laurence Bovy	F
Mireille Corteville	N
Frédéric Crickx	F
Benoît Gosselin	F
Jan Gypers	N
Jean-Louis Mazy	F
Etienne Noël	F
Didier Noltinx	F
Katrien Stijnen	N
Johan Van Looy	N
Serge Vilain	F
Didier Wauters	F



BILAN

AU 31 DECEMBRE 2011



BILAN

AU 31 DECEMBRE 2011

	2010	2011
ACTIFS IMMOBILISÉS (en EUR)	93 024 545,96	94 391 600,19
II. Immobilisations incorporelles	124 245,75	91 845,75
III. Immobilisations corporelles		
A. Terrains et constructions	61 931 090,32	61 237 834,21
B. Installations, machines & outillage	988 780,36	855 562,55
C. Mobilier et matériel roulant	425 346,60	421 187,68
D. Immobilisation détenues en location-financement	0,00	23 495 704,13
E. Autres immobilisations corporelles	646 434,45	581 791,01
F. Immobilisations en cours & acomptes versés	28 792 169,89	7 591 196,27
	92 783 821,62	94 183 275,85
IV. Immobilisations financières		
A. Entreprises liées		
1. Participations	115 214,33	115 214,33
C. Autres immobilisations financières		
2. Créances et cautionnements en numéraire	1 264,26	1 264,26
	116 478,59	116 478,59
ACTIFS CIRCULANTS (en EUR)	23 608 923,12	23 301 245,65
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	1 314 239,44	1 934 279,14
B. Autres créances	83 954,73	14 872 329,05
	1 398 194,17	16 806 608,19
VIII. Placements de trésorerie		
B. Autres placements	0,00	0,00
IX. Valeurs disponibles	21 891 834,91	6 017 634,37
X. Comptes de régularisation	318 894,04	477 003,09
TOTAL DE L'ACTIF	116 633 469,08	117 692 845,84

	2010	2011
CAPITAUX PROPRES (en EUR)	62 180 429,59	65 820 223,84
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 (*)	464 642,48	640 269,18
	3 287 929,37	3 463 556,07
V. Bénéfice (+), Perte reportée (-)	-49 034,65	3 287 872,70
VI. Subsidés en capital	45 357 308,85	45 484 569,05
PROVISIONS (en EUR)	20 532 223,32	19 743 860,67
VII. Provisions pour risques et charges		
C. Grosses réparations & gros entretien	8 048 723,32	7 230 360,67
D. Autres risques et charges	12 483 500,00	12 513 500,00
	20 532 223,32	19 743 860,67
DETTES (en EUR)	33 920 816,17	32 128 761,33
VIII. Dettes à plus d'un an		
A. Dettes financières		
A.4. Etablissements de crédit	22 671 523,92	22 252 752,20
D. Autres dettes	0,00	0,00
	22 671 523,92	22 252 752,20
IX. Dettes à un an au plus		
A. Dettes à plus d'un an échéant dans l'année	402 100,04	418 771,72
C. Dettes commerciales	6 706 296,24	5 316 828,34
D. Acomptes reçus sur commandes	60 801,24	62 181,24
E. Dettes fiscales, salariales & sociales		
E.1. Impôts	1 083 590,33	843 822,03
E.2. Rémunérations & charges sociales	937 399,35	925 905,35
F. Autres dettes	423 274,26	28 957,99
	9 613 461,46	7 596 466,67
X. Comptes de régularisation	1 635 830,79	2 279 542,46
TOTAL DU PASSIF	116 633 469,08	117 692 845,84

COMPTES DE RESULTATS

AU 31 DECEMBRE 2011

Charges (en EUR)	2010	2011
RÉSULTATS D'EXPLOITATION		
II. Coût des ventes et des prestations		
B. Services et biens divers	8 302 519,98	8 173 936,63
C. Rémunérations, charges sociales et pensions	7 812 008,29	8 364 667,22
D. Amortissements et réduct.valeur sur immob.corporelles	3 480 620,67	3 906 645,60
E. Réduction de valeur sur créances commerciales (dot.+, reprises -)	130 538,78	165 519,94
F. Provisions pour risques et charges (dot.+, reprises -)	-1 059 681,05	-788 362,65
G. Autres charges d'exploitation	1 218 174,80	1 307 561,02
	19 884 181,47	21 129 967,76
RÉSULTATS FINANCIERS		
V. Charges Financières		
A. Charges des dettes	893 653,08	986 325,13
C. Autres charges financières	8 678,72	8 624,12
	902 331,80	994 949,25
RÉSULTATS EXCEPTIONNELS		
VIII. Charges exceptionnelles		
A. Amort et réduct valeur excep sur immob incorp et corp	3 328,36	658,79
B. Réductions valeur sur immob financières	61 480,00	
E. Autres charges exceptionnelles	2 321 198,64	
	2 386 007,00	658,79
IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT		
X. A. Impôts		
RÉSULTAT DE L'EXERCICE À AFFECTER		
XIII. Bénéfice de l'exercice à affecter		3 512 534,05
TOTAL DES CHARGES	23 172 520,27	25 638 109,85

Produits (en EUR)	2010	2011
RÉSULTATS D'EXPLOITATION		
I. Ventes et prestations		
A. Chiffre d'affaires	7 045 455,31	7 688 714,70
D. Autres produits d'exploitation	7 736 003,20	9 161 074,96
1. Subvention dragages	2 974 700,00	2 358 500,00
	17 756 158,51	19 208 289,66
RÉSULTATS FINANCIERS		
IV. Produits Financiers		
B. Produits des actifs circulants	301 179,94	398 886,53
C. Autres produits financiers		
1. Subsidés en capital	2 569 976,62	2 788 654,38
3. Dotation : emprunt (capital + intérêts)	0,00	0,00
4. Autres	0,44	41,09
	2 569 977,06	2 788 695,47
	2 871 157,00	3 187 582,00
RÉSULTATS EXCEPTIONNELS		
VII. Produits exceptionnels	200 074,49	3 242 238,19
IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT		
X. B. Régularisations d'impôts et reprises provisions fiscales		
RÉSULTAT DE L'EXERCICE À AFFECTER		
XIII. Perte de l'exercice à affecter	2 345 130,27	
TOTAL DES PRODUITS	23 172 520,27	25 638 109,85

ANNEXES AU BILAN

COMPTE DE RESULTATS

AFFECTATION ET PRÉLÈVEMENTS (en milliers d'euros)		
	Exercice	Exercice précédent
A. Bénéfice à affecter	3 464	-49
Perte à affecter (-)		
1. Bénéfice de l'exercice à affecter	3 513	-2 345
Perte de l'exercice à affecter (-)		
2. Bénéfice reporté de l'exercice précédent	-49	2 296
Perte reportée de l'exercice précédent (-)		
C. Affectation aux moyens propres		
2. À la réserve légale		
3. Aux autres réserves	176	
D. Résultat à reporter		
1. Bénéfice à reporter (-)	3 288	
2. Perte à reporter		49

III. ÉTAT DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES (en milliers d'euro)						
	Terrains et constructions	Installations mach. outillage	Mobilier et mat. roulant	Location-financement	Autres immob. corporelles	Immob. en cours & acptes
a) VALEUR D'ACQUISITION						
au terme de l'exercice précédent :	128 918	3 317	2 594		1 293	28 792
mutations de l'exercice :						
- acquisitions, y compris la production immobilisée	384	13	153			4 713
- cessions et désaffectations		-3	-3			
- transferts d'une rubrique à une autre	2 374			23 540		-25 914
Au terme de l'exercice	131 676	3 327	2 744	23 540	1 293	7 591
b) PLUS-VALUES						
au terme de l'exercice précédent :	10 415		3			
mutations de l'exercice :						
- actées						
- 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 :	77 402	2 328	2 171		646	
mutations de l'exercice :						
- actés	3 451	146	157	44	65	
- repris						
- acquis. de tiers						
- annulés		-3	-3			
- transferts d'une rubrique à une autre						
Au terme de l'exercice	80 853	2 471	2 325	44	711	
d) VALEUR COMPTABLE NETTE AU TERME DE L'EXERCICE						
(a) + (b) - (c)						
dont mobilier et matériel roulant	61 238	856	422	23 496	582	7 591

ANNEXES AU BILAN

COMPTE DE RESULTATS

IV. ÉTAT DES IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES (en milliers d'euro)			
	Entreprises liées	Entreprises avec lien de participation	Autres Entreprises
1. Participations, actions et parts			
a) valeur d'acquisition	721		
b) réductions de valeur	-606		
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			
valeur comptable nette au terme de l'exercice			1

VI. PLACEMENTS DE TRÉSORERIE, 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		
- de plus d'un mois à un an au plus		
Autres placements de trésorerie:		

VII. COMPTES DE RÉGULARISATION (ACTIF) (en milliers d'euro)	
(ventilation des montants significatifs)	Exercice
Intérêts centralisation financière	399
autres charges	77

VIII. ÉTAT DU CAPITAL		
A. CAPITAL SOCIAL	Montants en millier EUR	Nombre d'actions
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		
B. CAPITAL NON LIBÉRÉ (rubrique 101 du passif)	Montant	Montant appelé
Actionnaires redevables de libération	non appelé	non versé
- 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	7 230	
- autres	12 514	

X. ÉTAT DES DETTES (en milliers d'euro)		DETTES (OU PARTIE DES DETTES)		
	Echéant dans l'année	Ayant + d'1 an 5 ans au +	Ayant + de 5 ans à courir	
A. VENTILATION DES DETTES À L'ORIGINE À PLUS D'UN AN, EN FONCTION DE LEUR DURÉE RÉSIDUELLE				
Dettes financières				
4. Etablissements de crédit	419	1 726	20 527	
Dettes commerciales				
Acomptes reçus sur commandes				
Autres dettes				
TOTAL	419	1 726	20 527	

B. DETTES GARANTIES	Les pouvoirs publics belges	Suretés réelles sur actifs	
dettes (ou partie des dettes) garanties par			
Dettes financières			
4. Etablissements de crédit	22 562		
Dettes commerciales			
Acomptes reçus sur commandes			
Dettes fiscales, salariales et sociales			
Autres dettes			
TOTAL	22 562		

C. DETTES FISCALES, SALARIALES ET SOCIALES		
	Exercice	
1. Impôts		
a) dettes fiscales échues	234	
b) dettes fiscales non échues	610	
c) dettes fiscales estimées		
2. Rémunérations et charges sociales		
a) dettes échues envers l'O.N.S.S.		
b) autres dettes salariales et sociales	926	
XI. COMPTES DE RÉGULARISATION (PASSIF) (en milliers d'euro)		
	Exercice	
- intérêts sur l'emprunt	673	
- subsides charges	1 605	

ANNEXES AU BILAN

COMPTE DE RESULTATS

XII. RÉSULTATS 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	9 107	8 069
C1. TRAVAILLEURS INSCRITS AU REGISTRE		
a) nombre total à la date de clôture	146	147
b) effectif moyen du personnel calculé en temps plein	131,6	129,6
c) nombre effectif d'heures prestées	182 662	192 295
C2. FRAIS DE PERSONNEL		
a) rémunérations et avantages sociaux directs	6 134	5 844
b) cotisations patronales d'assurances sociales	2024	1 786
c) primes patronales pour assurances extra-légales		
d) autres frais de personnel	206	182
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	266	182
reprises	-101	-52
E. PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES		
Constitution	2 389	2 348
Utilisations et reprises	-3 177	-3 407
F. AUTRES CHARGES D'EXPLOITATION		
Impôts et taxes relatifs à l'exploitation	1 282	1 171
Autres	25	47
G. PERSONNEL INTÉRIMAIRE ET PERSONNES MISES À LA DISPOSITION DE L'ENTREPRISE		
1. nombre total à la date de clôture	5	3
2. nombre moyen calculé en équivalent temps plein	4,5	2,5
nombre effectif d'heures prestées	7 627	4 147
frais pour l'entreprise	381	179
XIII. RÉSULTATS 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	2 789	2 570
subsidés en intérêts		
B. INTERÊTS ET CHARGES FINANCIÈRES PORTÉES À L'ACTIF		
C. RÉDUCTIONS DE VALEUR SUR ACTIFS CIRCULANTS		
E. AUTRES CHARGES FINANCIÈRES		
- rente ville de Bruxelles		
- divers		

XIV. RÉSULTATS 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. IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT (en milliers d'euro)		
	Exercice	
Organisme d'intérêt public soumis l'impôt des personnes morales		
XVI. AUTRES TAXES ET IMPÔTS À 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)	684	695
2. par l'entreprise	1 825	1 710
B. Montants retenus à charge de tiers, au titre de :		
1. précompte professionnel	1 675	1 533
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	197	
Caisse des dépôts et consignations CSC	1 267	
Garanties bancaires	1 572	
Engagement d'acquisition et de cession d'immobilisations		
Débiteurs pour engagements de cession	1 189	
Engagement de cession	1 189	
XIX. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC LES ADMINISTRATEURS ET GÉRANTS		
	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 émoluments commissaire	77	
	7,5	

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	122,1	24,9	131,6 (ETP)	129,6 (ETP)
Nombre effectif d'heures prestées	101	166 972	15 690	182 662,00 (T)	192 295 (T)
Frais de personnel (en euro)	102	7 646 173	718 494	8 364 667 (T)	7 812 008 (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	119	27	129,4	
b. Par type de contrat de travail					
Contrat à durée indéterminée	110	102	27	112,4	
Contrat à durée déterminée	111	11		11	
Contrat de remplacement	113	6		6	
c. Par sexe					
Homme	120	86	16	91,7	
Femme	121	33	11	37,7	
d. Par catégorie professionnelle					
Personnel de direction	130	8		8	
Employés	131	64	18	71,8	
Ouvriers	132	47	9	49,6	
D. INTÉRIMAIRES ET PERSONNES MISES À LA DISPOSITION DE L'ENTREPRISE					
	Codes	Intérimaires	Pers mise à disposition		
Nombre moyen	150		4,5		
Nombre effectif d'heures prestées	151		7627		
Frais pour l'entreprise (en euros)	152		380989,9		
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	2		2	
Contrat à durée déterminée	211	8		8	
Contrat de remplacement	213	1		1	

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	8	4	10
2. Par type de contrat de travail				
Contrat à durée indéterminée	310	2	2	3
Contrat à durée déterminée	311	5	2	6
Contrat de remplacement	313	1		1
4. Par motif de fin de contrat				
Pension	340	1	2	2
Prépension	341			
Licenciement	342			
Autre motif	343	7	2	8
IV. FORMATIONS POUR LES TRAVAILLEURS				
	Codes	Nombre de travailleurs	Nombre d'heures	Coût (en euro)
Hommes	580	85	4828	269 751
Femmes	581	40	4350	225 680



RÈGLES 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 2011 ; 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 2011 (Décision du Conseil d'Administration du 23/12/2011) 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%
● Consession de droits réels.....	Durée résiduelle d'exploitation

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 DECEMBRE 2011



CAPITAL SOUSCRIT	en EUR - Année 2011
Région de Bruxelles-Capitale	1 321 614,22
Ville de Bruxelles	760 487,75
Brinfin S.A.	83 453,85
Molenbeek-SaintJean	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 APPELE	
3 ^{ème} 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