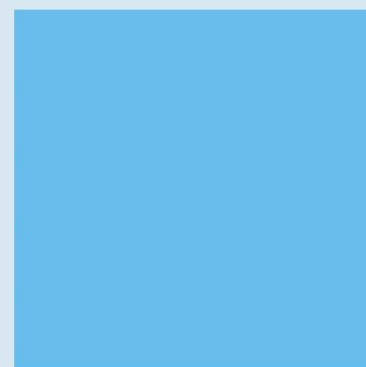


L'emploi direct à Brussels Airport

NOTE MÉTHODOLOGIQUE 2019/1

Tine Vandekerkhove, Tim Goesaert &
Ludo Struyven



KU LEUVEN

HIVA

INSTITUT DE RECHERCHE SUR
LE TRAVAIL ET LA SOCIÉTÉ

L'EMPLOI DIRECT À BRUSSELS AIRPORT

Note méthodologique 2019/1

Tine Vandekerkhove, Tim Goesaert & Ludo Struyven

Étude réalisée à la demande d'Aviato

Publié par
KU Leuven
HIVA - ONDERZOEKSINSTITUUT VOOR ARBEID EN SAMENLEVING
Parkstraat 47 bus 5300, 3000 LEUVEN, Belgique
hiva@kuleuven.be
<http://hiva.kuleuven.be>

D/2019/4718/020 – ISBN 9789088360916

© 2019 HIVA-KU Leuven

Aucune partie de cette publication ne peut être reproduite ni rendue publique au moyen d'une impression, d'une photocopie, d'un microfilm ou par tout autre procédé sans l'accord écrit préalable de l'éditeur.
No part of this book may be reproduced in any form, by mimeograph, film or any other means, without permission in writing from the publisher.

Sommaire

Avant-propos	5
1 Méthodologie utilisée pour mesurer l'emploi direct	7
1.1 Délimitation et définition des activités et secteurs	7
1.2 Détermination du site de l'aéroport	8
1.3 Élargissement de l'étude sur le marché du travail à Brussels Airport	9
1.4 Classification des activités liées à l'aéroport	10
1.5 Sélection des entreprises et collecte des données relatives à l'emploi	11
2 Aperçu et réalisation du plan d'approche	13
2.1 Collecte et affinement des listes d'entreprises	13
2.2 Demande d'informations ONSS	13
2.3 Envoi de questionnaire	15
2.4 Rapport sur les chiffres de l'emploi	15
Références	19

Avant-propos

Cette note traite de la méthodologie utilisée dans le cadre de l'étude sur le marché du travail à Brussels Airport. Cette étude analyse l'emploi direct à l'aéroport et cartographie les différents profils de travailleurs et d'emplois à Brussels Airport. L'objectif est de garantir une mesure objective et transparente de l'ampleur des activités aéroportuaires. Il s'agit également de faire le lien avec les études déjà existantes concernant le site de l'aéroport.

Il a donc été décidé au début de l'étude d'appliquer au mieux la méthode développée par la Banque nationale de Belgique (BNB). Celle-ci a mis au point une méthode opérant des choix clairs dans la délimitation du site de l'aéroport et des entreprises à sélectionner, et pour laquelle les différentes activités aéroportuaires étaient clairement identifiées et classées. Cette note décrit cette approche de manière globale, ainsi que les adaptations apportées dans le cadre de l'étude. La deuxième section porte sur la réalisation concrète de l'étude.

Nous remercions les membres du comité de pilotage pour leur précieux feed-back concernant les versions précédentes du premier rapport sur les tendances. Nous remercions tout particulièrement Aviato pour son aide experte, sa patience et sa confiance. Nous tenons également à remercier Aynah Gangji de l'IBSA (Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse) d'avoir révisé le texte du rapport et de cette note en français. Nous tenons également à remercier la Banque Nationale de Belgique, la BCE, l'ONSS et les nombreuses entreprises de l'aéroport interrogées. Tous ont contribué à faire du rapport sur les tendances la meilleure source pour des chiffres complets et précis et une bonne compréhension de la situation de l'emploi à l'aéroport.

1 | Méthodologie utilisée pour mesurer l'emploi direct

Cette partie traite de la méthodologie utilisée dans le cadre de l'étude sur le marché du travail à Brussels Airport de manière globale. Son objectif est de garantir une mesure objective et transparente de l'emploi. Dans ce cadre, nous faisons le lien avec les études déjà existantes sur le sujet, avec une attention particulière pour l'étude menée par la Banque nationale de Belgique sur le monitoring économique des activités aéronautiques et aéroportuaires. Nous abordons ensuite les différences de méthodologie spécifiques dans le cadre de cette étude.

1.1 Délimitation et définition des activités et secteurs

La Banque nationale de Belgique publie tous les trois ans une analyse de l'importance économique de l'ensemble des activités aéronautiques et aéroportuaires en Belgique.¹ L'analyse porte à la fois sur l'impact des activités au niveau national et dans les six aéroports sélectionnés, les deux ayant leur propre approche et réalisation.² Les effets indirects, c'est-à-dire la valeur ajoutée et l'emploi générés par les fournisseurs des activités aéroportuaires, sont également repris dans ces études.³

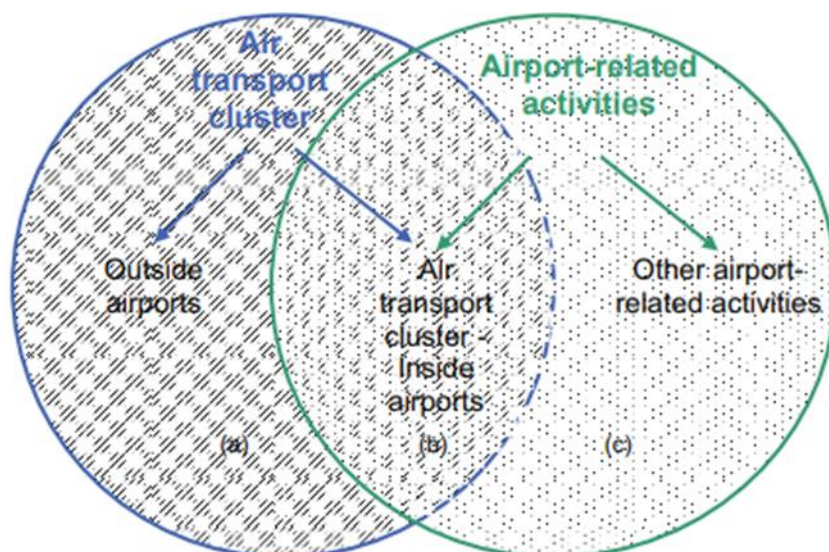
La figure 1.1 illustre les différents domaines découlant des questions de recherche. Une distinction est opérée entre le cluster du transport aérien d'une part et le cluster des activités liées à l'aéroport d'autre part.

1 Voir dans ce cadre Kupfer and Lagneaux (2009), Deville and Vennix (2011), Van Nieuwenhove (2014) et Vennix (2017).

2 Cela comprend la valeur ajoutée (directe et indirecte), les investissements et l'emploi en équivalents temps plein (directs et indirects) pour les aéroports de Zaventem, Ostende, Anvers, Courtrai, Charleroi et Liège.

3 Cette étude sur le marché du travail porte également sur l'emploi indirect. La méthodologie utilisée pour ce calcul sera abordée dans une autre note.

Figure 1.1 Répartition du cluster du transport aérien et du cluster des activités liées à l'aéroport



Source BNB (Kupfer and Lagneaux, 2009)

Le *cluster aéronautique* comprend toutes les activités dans les aéroports qui facilitent et permettent d'organiser l'aviation, mais compte également une dimension plus générale et nationale, à savoir les activités du secteur aéronautique et des transports situées *en dehors* des aéroports (notamment la construction et la réparation d'avions, les activités des agences de voyage, ...). Les *activités liées à l'aéroport* correspondent à l'ensemble des entreprises et services présents de facto à l'aéroport. Le croisement des catégories ci-dessus permet de distinguer deux autres clusters. D'une part, les activités du *cluster aéronautique à l'aéroport*, soit l'ensemble des activités économiques propres ou nécessaires à l'aéroport et au transport aérien. D'autre part, les *autres activités liées à l'aéroport*. Il s'agit des services et activités qui utilisent l'infrastructure et les terrains de l'aéroport et/ou qui soutiennent les activités du transport aérien. Par exemple, les activités logistiques (transport et entreposage), l'horeca, le retail, le transport de personnes (chemins de fer, taxis, ...).

Cette étude sur le marché du travail se base sur les deux clusters au sein des services et activités liés à l'aéroport: le *cluster aéronautique* actif à Brussels Airport et les *autres activités liées à l'aéroport* qui se déroulent à l'aéroport. La partie 1.4 analyse cette répartition plus en détail.

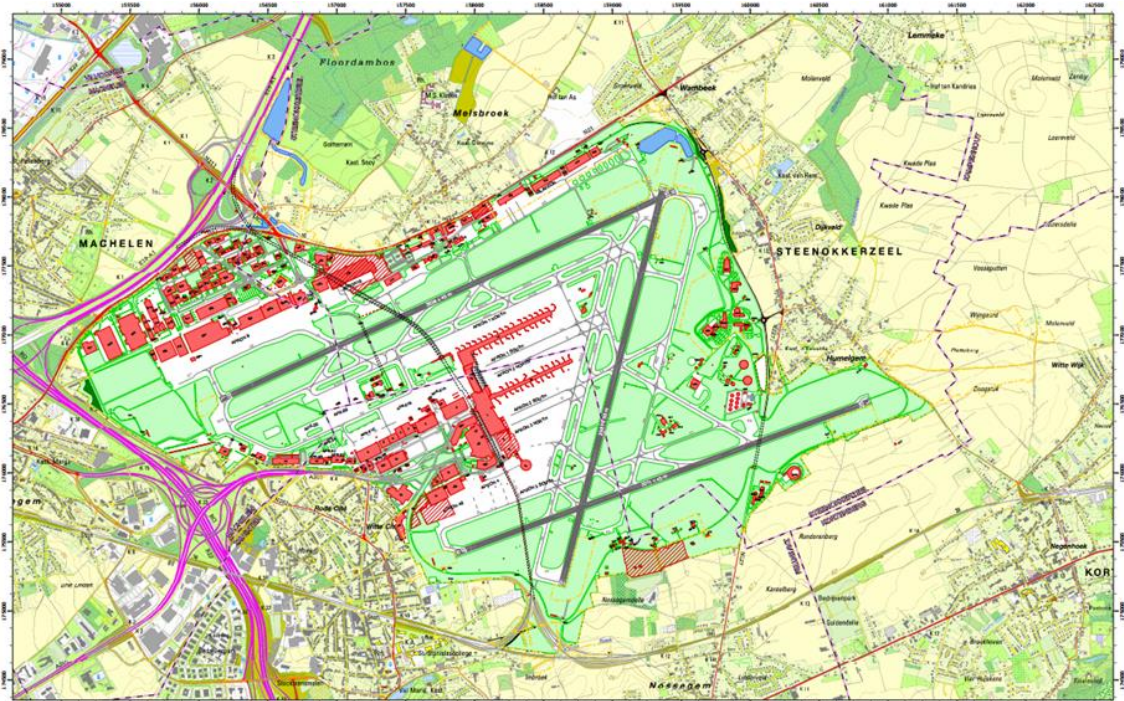
1.2 Détermination du site de l'aéroport

La délimitation du domaine de l'étude découle de la définition ci-dessus. En ce qui concerne l'impact économique direct des aéroports, les études de la BNB ne tiennent compte que des activités et services présents à l'aéroport, c'est-à-dire dans les limites du site de l'aéroport.

Si l'on va au-delà de ces limites, le lien avec l'aéroport est en effet moins évident et l'emploi est plus difficile à attribuer à l'aéroport. En ce qui concerne le *cluster aéronautique*, le risque est que des entreprises soient attribuées indûment à un seul aéroport alors qu'elles peuvent être actives au niveau national ou supralocal (p. ex. construction et réparation d'avions); en ce qui concerne le *cluster des autres activités liées à l'aéroport*, la définition dépend précisément de la présence à l'aéroport. En dehors du site de l'aéroport, la relation des activités avec l'aéroport n'est pas claire.

Pour Brussels Airport, on se base sur les limites de l'aéroport (figure 1.2). Il s'agit de la délimitation de la zone de l'aéroport telle qu'elle est déterminée dans les plans régionaux. Dans ce périmètre, c'est l'exploitant aéroportuaire qui est responsable de l'infrastructure et de l'octroi de concessions. L'avantage de cette délimitation est qu'elle simplifie la sélection des entreprises. Une sous-estimation est toutefois possible si des entreprises liées à l'aéroport s'établissent juste en dehors de cette limite. Une délimitation stricte offre cependant la meilleure garantie d'une identification correcte des différentes activités.

Figure 1.2 Zone de l'aéroport de Brussels Airport



Source Brussels Airport

1.3 Élargissement de l'étude sur le marché du travail à Brussels Airport

Nous avons apporté deux modifications à la classification utilisée dans les rapports économiques de la BNB. En raison de la qualité des sources utilisées, il est possible dans le cadre de cette étude d'obtenir une mesure des activités d'intérim à l'aéroport même. Il ne s'agit pas de l'engagement direct des intérimaires dans les entreprises de l'aéroport mais d'un aperçu du nombre de membres du personnel inscrits dans les agences d'intérim à l'aéroport. Il est très rare que les intérimaires inscrits dans ces agences locales ne soient pas engagés à l'aéroport. Dans l'analyse de la BNB, cette activité relève du poste *autres activités de services*. Dans la pratique, les intérimaires ne sont toutefois pas pris en compte dans ces études car les comptes annuels ne permettent pas une précision suffisante.⁴

Par ailleurs, nous avons identifié un troisième cluster, le *cluster business*, qui fait suite aux récentes évolutions à Brussels Airport. Un certain nombre d'entreprises viennent établir leurs activités et leur siège (régional) dans des lieux situés *sur le site de l'aéroport*. Sur la période 2017-2018, il s'agit notamment de Deloitte, KPMG et Microsoft. Ce choix s'explique en grande partie par le caractère multimodal

⁴ Les comptes annuels indiquent le nombre d'intérimaires engagés au cours de l'exercice. Si l'entreprise est active dans plusieurs établissements, il n'est pas possible de répartir le nombre d'intérimaires entre les différents établissements.

de Brussels Airport. Dans la suite, ce cluster sera analysé avec les activités liées à l'aéroport. Il sera également repris dans les prochaines études économiques de la BNB.⁵

1.4 Classification des activités liées à l'aéroport

En théorie, les activités et secteurs à l'aéroport peuvent être répartis et analysés de différentes manières. Dans le cadre de cette étude, nous appliquons la répartition utilisée dans les rapports économiques de la Banque nationale. La classification NACE est à son tour répartie en différentes catégories pertinentes dans le cadre de l'activité aéroportuaire pour les deux clusters.

Tableau 1.1 Classification NACE cluster aéronautique

Secteur	NACE	Site
Transport aérien	51100, 51210	BE
Activités des agences de voyage et des voyageurs	79110, 79120	BE
Gestion aéroportuaire	52230 (le cas échéant)	AP
Manutention aéroportuaire	52330 (le cas échéant)	AP
Construction et réparation d'avions	30300, 33160	BE
Autres activités de soutien du transport aérien	52230, 71209, 77350, 85532, 85592	BE

Source BNB (Vennix, 2017)

Tableau 1.2 Classification NACE cluster des autres activités liées à l'aéroport

Secteur	NACE
Transports terrestres de voyageurs	49100, 49310 à 49390
Transports terrestres de fret	49200, 49410, 49420
Manutention et entreposage de fret	52100, 52210, 52249, 52290
Activités de poste et de courrier	53100 et 53200
Sécurité et nettoyage industriel	80100, 80200, 81210 à 81290
Commerce	Secteurs NACE dans NACE 45***, 46***, 47***
Hébergement, restauration et traiteurs	Secteurs NACE dans NACE 55***, 56***
Autres activités de services	Autre secteurs NACE dans NACE 5**** à 9****
Autres industries	Autre secteurs NACE dans NACE 1**** à 43***
Services publics	Services publics liés à l'aéroport
Agences d'intérim	78200

Source BNB (Vennix, 2017)

⁵ En ce qui concerne l'emploi direct en 2017, il s'agit uniquement de l'agence de consultance Deloitte.

1.5 Sélection des entreprises et collecte des données relatives à l'emploi

Après avoir délimiter la zone de l'aéroport et les activités y afférentes, les entreprises pertinentes doivent être sélectionnées et les chiffres de l'emploi collectés. *L'objectif est de garantir une sélection aussi objective que possible des entreprises et activités.*

Les études de la Banque nationale de Belgique se basent sur les listes des entreprises actives à l'aéroport fournies par l'exploitant aéroportuaire. Cela ne signifie pas nécessairement que ces entreprises possèdent un établissement physique inscrit à la Banque-Carrefour des Entreprises (BCE) à l'aéroport; les entreprises qui louent un espace ou emploient du personnel à l'aéroport sont également concernées. *Les entreprises qui, par leur fonctionnement, sont liées à l'aéroport, mais qui se trouvent en dehors du site de l'aéroport, qui fournissent des marchandises ou qui fournissent temporairement d'autres activités de services (p. ex. réparations), ne sont pas prises en compte en raison d'un manque d'objectivité.*⁶ Elles relèvent de l'emploi indirect.

Dans le cadre des rapports de la BNB, les chiffres de l'emploi de ces entreprises sont obtenus essentiellement via les comptes annuels, pour les entreprises dont tous les établissements sont actifs exclusivement à l'aéroport. Si d'autres établissements se trouvent en dehors de l'aéroport, l'emploi est déterminé sur la base des chiffres de l'autorité aéroportuaire ou des entreprises elles-mêmes (à l'aide d'une demande).⁷ Si nécessaire, les données manquantes sont estimées. L'accent est mis sur les travailleurs équivalents temps plein (moyenne annuelle) à l'aéroport.⁸

Les questions de cette étude sur le marché du travail requièrent plus de détails et feront principalement l'objet de demandes auprès de l'*Office national de sécurité sociale*. Cette institution rassemble les données relatives à l'emploi des salariés de toutes les entreprises soumises à l'ONSS. Ces données permettent d'analyser l'âge, le sexe, le domicile, le régime de travail, le statut, le salaire, ... des travailleurs concernés. Les chiffres de l'ONSS peuvent également être demandés par établissement, ce qui permet une sélection plus large des entreprises à interroger et garantit une approche plus uniforme.⁹ Les données sont également demandées au niveau individuel, ce qui permet de faire le lien avec d'autres bases de données (notamment les données de l'enseignement, le registre national, l'ONEM, ... via la Banque-Carrefour de la Sécurité sociale).

Les entreprises qui n'ont pas d'établissement (juridique) officiel à l'aéroport sont contactées via une demande. Il en existe deux types: une demande courte pour les petites entreprises et une demande détaillée pour les plus grandes entreprises, visant à sonder l'âge, le sexe, le domicile et le régime des travailleurs. Comme dans les études de la BNB, l'emploi direct concerne principalement des travailleurs (salariés). Les demandes aux entreprises peuvent toutefois faire état d'autres statuts (indépendants).

6 Un établissement de Newrest Servair Belgium n'a par exemple pas été retenu. L'entreprise se situe en dehors du périmètre, fournit des services à l'aéroport, mais n'emploie pas de personnel sur le site en tant que tel.

7 Si des entreprises sont actives à la fois sur et en dehors du site de l'aéroport, une clé de répartition est établie sur la base des informations obtenues de la part des autorités aéroportuaires, des entreprises elles-mêmes ou des chiffres des comptes nationaux (BNB, 2017).

8 En outre, si elles sont disponibles, d'autres données sont également extraites du bilan social: coûts salariaux, heures de travail, utilisation de la formation on the job, rotation de l'emploi, ... Ces chiffres ne font l'objet d'un rapport que pour l'analyse globale (nationale) (BNB, 2017).

9 Depuis la sixième réforme de l'État et le transfert de la politique du groupe-cible vers les régions en 2014, les déclarations concernant le lieu de travail font l'objet d'un contrôle supplémentaire.

2 | Aperçu et réalisation du plan d'approche

Cette partie porte sur la réalisation concrète de l'étude. On distingue dans ce cadre les étapes suivantes: la collecte et l'affinement des listes d'entreprises disponibles, la sélection des entreprises à interroger et celle des établissements pour lesquels des informations doivent être demandées à l'ONSS, l'envoi et le traitement des demandes, la remise de la demande d'informations à l'ONSS et, pour finir, le rapport sur les chiffres de l'emploi.

2.1 Collecte et affinement des listes d'entreprises

Cette étude sur le marché du travail se base sur les mêmes listes d'entreprises que les rapports de la BNB. Il s'agit de listes d'entreprises ayant obtenu une concession sur le site de l'aéroport et qui louent un espace à l'aéroport. Il existe également des listes de sécurité concernant l'octroi de badges au personnel. La sélection finale des entreprises de la dernière étude de la BNB (Vennix (2017), rapport jusqu'en 2015) est également disponible. Les listes ont été parcourues en collaboration avec la Banque nationale et l'autorité aéroportuaire. Il s'agissait de vérifier quelles entreprises sont arrivées et quelles activités ont disparu, si l'entreprise est encore active à l'aéroport ou non et si elle y emploie encore du personnel.

Une question importante en vue de la suite de l'étude est de savoir s'il s'agit d'un établissement ou d'une activité qui se trouve entièrement à l'aéroport (et peut faire l'objet d'une procédure via l'ONSS via un numéro d'unité d'établissement) ou qui se trouve en dehors du site de l'aéroport et doit donc être interrogée spécifiquement. Un contrôle des adresses a été effectué via la Banque-Carrefour des Entreprises (BCE). Un autre contrôle a consisté en l'introduction de tous les noms d'entreprise dans l'application en ligne de la base de données BCE. L'objectif était de vérifier que tous les établissements d'une entreprise avaient bien été sélectionnés dans les listes d'entreprises et s'il n'y avait pas d'autres sociétés sœurs ou filiales actives à l'aéroport.

Deux sélections sont opérées dans cette liste finale: un groupe d'entreprises est transmis à l'ONSS et un deuxième groupe doit être interrogé spécifiquement. Certaines entreprises dont les informations sont obtenues via l'ONSS avaient fait uniquement l'objet d'une interview par le passé. Il a été décidé de contacter à nouveau ces entreprises, en plus de la procédure via l'ONSS.

2.2 Demande d'informations ONSS

Comme indiqué dans la section précédente, des informations détaillées sont demandées à l'Office national de Sécurité sociale. Il s'agit de diverses informations sur les salariés de l'ensemble des entreprises soumises à l'ONSS. La demande est faite sur la base des numéros d'unité d'établissement et ne nécessite donc pas d'autre sélection des secteurs ou établissements pertinents. Une mise à jour des chiffres est prévue pendant la durée de l'étude sur le marché du travail.

En raison d'une différence de délai, deux demandes sont introduites. Une première demande concerne *les chiffres agrégés par établissement*, différentes caractéristiques relatives aux emplois et aux personnes étant rassemblées dans des totaux par trimestre (pour la période 2016 à 2017). Tant le nombre

de travailleurs que les équivalents temps plein font l'objet d'un rapport, ce qui permet d'avoir une idée du volume actif pendant le trimestre et de la situation à la fin de chaque trimestre. Il s'agit d'une procédure relativement rapide permettant de répondre aux principales questions de l'étude sur le marché du travail, à savoir le nombre d'emplois et le profil des travailleurs et des emplois à l'aéroport.

Les informations suivantes sont demandées:

- secteur NACE (5 chiffres);
- code NIS de l'établissement (commune);
- sexe;
- âge;
- code NIS du domicile (commune);
- statut (ouvrier, employé, fonctionnaire);
- régime de travail (temps plein, temps partiel, statut spécial).

La deuxième demande concerne des *listes de travailleurs individuelles pour chacun des établissements sélectionnés*. Ces données permettent, au cours de la période d'observation (de 2016 au premier trimestre 2018), d'analyser les recrutements et les sorties dans chaque établissement, en tenant compte du profil des travailleurs de ces emplois nouveaux ou disparus: *quels travailleurs sont actifs au cours de ce trimestre, mais ne l'étaient pas au précédent? Quels travailleurs ne sont plus présents au trimestre suivant?* Cela permet également de faire le lien avec la Banque-Carrefour de la Sécurité sociale, afin que les informations relatives à l'enseignement, à l'origine et à la nationalité puissent être reliées à cette base, ainsi que l'origine et la destination des recrutements et sorties (depuis/vers un autre emploi, le chômage ou l'inactivité).

Cette demande concerne les informations suivantes:

- secteur NACE (5 chiffres);
- code NIS de l'établissement (commune);
- sexe;
- âge;
- code NIS du domicile (commune);
- statut (ouvrier, employé, fonctionnaire);
- régime de travail (temps plein, temps partiel, statut spécial);
- salaire;
- nombre de jours rémunérés;
- réduction ONSS/Réduction groupe-cible.

Au total, les données de 264 établissements ont été demandées à l'ONSS et traitées, pour 244 entreprises uniques.¹⁰ Il s'agit d'entreprises actives durant la période 2017.¹¹

¹⁰ Ce total comprend l'ensemble des entreprises actives en 2017. Les entreprises qui n'ont été fondées qu'en 2018 ou qui ont cessé leurs activités en 2016 ne sont pas prises en compte; les activités qui ont pris fin en 2017 le sont. Deux établissements supplémentaires ont fait l'objet d'une demande à l'ONSS, mais les informations de ces activités ont été traitées. Pour Deloitte, on compte 8 établissements, sous 8 entreprises différentes.

¹¹ Il est bien évidemment possible qu'aucun travailleur ne fasse l'objet d'un rapport dans ces établissements, par exemple en raison de l'absence de personnel salarié. Certaines entreprises ont également plusieurs établissements à l'aéroport, l'emploi ne faisant l'objet d'un rapport que pour un seul établissement.

2.3 Envoi de questionnaire

Les entreprises qui n'ont pas d'établissement à l'aéroport mais qui y emploient des travailleurs ou y ont obtenu une concession sont contactées via un questionnaire spécifique. L'envoi des questionnaires a été coordonné avec les demandes en cours de la Banque nationale à l'aéroport. Les informations obtenues ont également été utilisées dans les rapports d'analyse.

Deux types de questionnaires sont prévus dans le cadre de cette étude sur le marché du travail. Un questionnaire court est envoyée à toutes les entreprises. Il sert à obtenir des informations sur l'emploi des entreprises dans les différents aéroports de Belgique et en dehors (tant le nombre de travailleurs que le nombre d'équivalents temps plein). Un questionnaire plus détaillé est envoyé à une sélection de grandes entreprises. Des questions y sont posées sur le domicile, le sexe, l'âge et le régime de travail du personnel fin 2017.¹²

Au total, 73 activités supplémentaires ont été identifiées, en plus des 264 établissements ONSS.¹³ Environ la moitié de ces entreprises ont répondu à la demande (38 réponses, dont 1 a été apportée via le bilan social). L'emploi au sein des compagnies aériennes étrangères n'a pas pu être suffisamment cartographié via les questionnaires. Aucune information n'était disponible pour 15 compagnies; une estimation à 3 ETP par compagnie a été réalisée, en concertation avec l'autorité aéroportuaire. Les autres absences de réponse ont également été complétées de la sorte: 5 entreprises ont fait l'objet d'une estimation en concertation avec l'autorité aéroportuaire; aucune information n'a pu être obtenue pour 15 entreprises (uniquement demande courte).

2.4 Rapport sur les chiffres de l'emploi

Pour finir, les informations de l'ONSS, les données reçues via les demandes et les estimations sont rassemblées. Le rapport concerne à la fois le nombre de postes et les équivalents temps plein.¹⁴ Certaines entreprises ont à la fois reçu un questionnaire et fait l'objet d'une procédure via l'ONSS. Lorsque les deux sources étaient disponibles, il a été opté en premier lieu pour l'ONSS, sauf si le questionnaire permettait de mieux décrire les activités et la taille de l'entreprise.¹⁵

On distingue cinq sources au total: les données de l'ONSS, les entreprises ayant complété le questionnaire détaillé, les entreprises contactées via un questionnaire court, les données issues du bilan social des comptes annuels et une catégorie résiduelle comprenant notamment les estimations et les informations des autorités aéroportuaires.

L'emploi total est déterminé à partir de ces cinq sources. Les caractéristiques socio-économiques ne peuvent être déterminées qu'à partir des données de l'ONSS et des questionnaires détaillés (âge, sexe, domicile, régime de travail); seul le statut (ouvrier/employé/fonctionnaire) n'a pas été demandé et n'est disponible que via les données de l'ONSS. Le bilan social permet également d'obtenir des informations sur le sexe et le régime de travail. Le tableau 2.1 illustre l'importance des différentes sources pour déterminer le total de l'emploi et le nombre d'entreprises. Les informations de l'ONSS

¹² 22 entreprises ont été sélectionnées pour répondre au questionnaire détaillé; 11 d'entre elles avaient déjà fait l'objet d'une procédure via l'ONSS; 1 entreprise a été complétée via le bilan social. Les informations fournies dans le cadre du questionnaire ont été utilisées pour les entreprises suivantes: Randstad Belgium + Inhouse, Engie Fabricom, Engie Cofely, Mobility Masters, Axxicom-Gom-Trigion (tous Facilicom Facility Solutions), Douane, Défense, Receptel. Il s'agit de listes d'emploi anonymisées de ces entreprises.

¹³ Chaque activité interrogée est considérée comme une entreprise distincte. Cela inclut trois entités au sein du groupe Engie (Cofely, Axima et Fabricom) et trois entités au sein de Facilicom Facility Solutions (GOM, Trigion et Axxicom).

¹⁴ Si les réponses au questionnaire ne permettaient pas de calculer les équivalents temps plein, le rapport ETP/nombre de postes a été déterminé sur la base du bilan social de l'entreprise.

¹⁵ Des contacts avec Randstad ont ainsi révélé que les données de l'ONSS ne comprenaient pas les intérimaires de Randstad Inhouse Swissport et que ces activités relevaient d'un autre numéro BCE. Dans ce cas, nous avons donc utilisé les informations de la demande (longue).

concernent 86,5% de l'emploi total au quatrième trimestre 2017, les questionnaires détaillés représentent 10,7%. Ensemble, ces deux sources représentent 97,2% de l'emploi, 98,6% si l'on inclut les informations du bilan social. Parmi la population d'entreprises, l'ONSS est la source pour 83%, les questionnaires détaillés pour 2,9%, les questionnaires courts pour 7,9%, le bilan social pour 0,3% et les estimations pour 6,6%.

Tableau 2.1 Rapport de l'emploi et du nombre d'entreprises selon la source d'informations

	% emploi (2017.4)	% entreprises (2017)
ONSS	86,5%	83,0%
Demande longue	10,7%	2,9%
Demande courte	0,8%	7,9%
Bilan social	1,4%	0,3%
Autre	0,5%	6,6%

Source Propres calculs

Les totaux de l'emploi, ici en ETP, peuvent être établis via le schéma des rapports de la Banque nationale. Les chiffres les plus récents de ces rapports datent de 2015.

Tableau 2.2 Aperçu de l'emploi à Brussels Airport (2017) dans le cadre de cette étude et comparaison avec l'étude récente de la BNB

Secteur	# TRAV (2017.4)	ETP (2017.4)	ETP BNB (2015)
Cluster aéronautique	9 564	8 058	8 488
Transport aérien	4 531	3 807	3 974
Activités des agences de voyage et des voyagistes	161	144	155
Gestion aéroportuaire	823	758	771
Manutention aéroportuaire	2 075	1 555	1 920
Construction et réparation d'avions	1 072	942	841
Autres activités de soutien du transport aérien	902	854	828
Autres activités liées à l'aéroport	12 007	9 515	9 279
Transports terrestres de voyageurs	430	410	318
Transports terrestres de fret	291	253	200
Manutention et entreposage de fret	2 268	2 034	2 091
Activités de poste et de courrier	2 276	1 929	1 864
Sécurité et nettoyage industriel	1 647	1 260	1 205
Commerce	574	452	532
Hébergement, restauration et traiteurs	1 255	987	1 205
Autres activités de services	438	372	299
Autres industries	69	64	157
Services publics	1 588	1 525	1 408
Agences d'intérim	1 171	229	
<i>Sous-total</i>	<i>21 571</i>	<i>17 573</i>	<i>17 767</i>
Cluster business	2 265	2 165	
Consultance	2 265	2 165	
Total	23 836	19 739	

Source Propres calculs et BNB (Vennix, 2017)

Une analyse détaillée des totaux de l'emploi suit dans l'étude sur le marché du travail. Il est toutefois possible d'effectuer une comparaison entre les chiffres de la BNB et les totaux de cette étude sur le marché du travail. Il convient de noter que cela ne reflète pas nécessairement l'évolution entre les deux années. Il s'agit avant tout d'un contrôle qualitatif des chiffres, les différences entre les deux listes pouvant être observées. Une différence au niveau du total peut indiquer une série de licenciements ou de nouveaux recrutements dans les entreprises, mais aussi l'arrêt ou le début d'entreprises à l'aéroport. La source utilisée peut également donner lieu à des différences: les chiffres de l'ONSS se basent sur les heures effectivement réalisées; certaines entreprises relatent les prestations contractuelles, notamment dans leur bilan social. Cela ne tient pas compte du moment d'entrée ou de sortie et des heures prestées réelles.¹⁶ L'attribution de l'activité NACE au niveau de l'ONSS peut également diverger du secteur dont relève l'établissement dans les comptes nationaux, dans les rapports de la BNB. En cas de divergence, la répartition issue des études de la BNB a systématiquement été utilisée.

¹⁶ Nous l'avons notamment observé pour Swissport Belgium au niveau des activités de manutention (différence d'environ 200 ETP) et LSG Sky Chefs dans le secteur de l'horeca (différence avec le bilan social d'environ 90 ETP).

Références

Deville X. and S. Vennix (2011). Economic Importance of Air Transport and Airport Activities in Belgium, NBB, Working Paper No. 218 (Document series), December 2011, Brussels.

Kupfer F. and F. Lagneaux (2009). Economic Importance of Air Transport and Airport Activities in Belgium, NBB, Working Paper No. 158 (Document series), March 2009, Brussels.

Van Nieuwenhove F. (2014). Economic Importance of Air Transport and Airport Activities in Belgium, NBB, Working Paper No. 273 (Document series), November 2014, Brussels.

Vennix S. (2017). Economic Importance of Air Transport and Airport Activities in Belgium, NBB, Working Paper No. 324 (Document series), July 2017, Brussels.