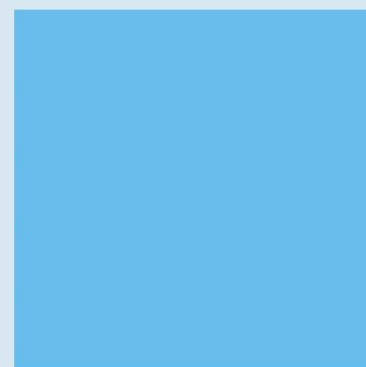


L'emploi direct à Brussels Airport

RAPPORT SUR LES TENDANCES 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

Rapport sur les tendances 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.

Avant-propos

Ce rapport sur les tendances de l'emploi direct à Brussels Airport a été réalisé avec le soutien d'Aviato. Aviato est la maison de l'emploi de Brussels Airport. Il s'agit d'une initiative commune réunissant des partenaires privés, publics et les autorités impliquées dans les questions liées à l'emploi et à la formation. Les partenaires sont le VDAB, Actiris, la Province du Brabant flamand, le BECI, le VOKA, SFTL et Brussels Airport Company.

Ce rapport sur les tendances est le premier rapport réalisé dans le cadre d'une mission plus vaste effectuée par l'HIVA-KU Leuven pour Aviato. En tant que chercheurs axés sur la politique, nous souhaitons renforcer le rôle d'Aviato en tant que centre par excellence de connaissances et de compétences en matière d'emploi, de formation et de mobilité autour de l'aéroport.

Nous remercions les membres du comité de pilotage pour leur précieux feed-back concernant les versions précédentes de ce 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 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 de ce 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.

Sommaire

Avant-propos	3
Liste des tableaux	7
Liste des figures	9
Résumé	11
1 Aperçu général de l'emploi direct total à l'aéroport	15
1.1 Évolution du nombre de travailleurs à l'aéroport	15
1.2 Aperçu du profil de l'emploi à l'aéroport	16
1.3 Emploi direct à l'aéroport en provenance des régions, provinces et communes belges	18
1.4 Conclusion	21
2 Analyse socio-économique de l'emploi par secteur aéroportuaire	23
2.1 Emploi direct à l'aéroport par secteur	23
2.2 Répartition sectorielle selon les caractéristiques relatives à la personne et à la fonction	25
2.3 Conclusion	28
3 Analyse socio-économique comparative de l'emploi en provenance de la Région de Bruxelles-Capitale, du Brabant flamand et d'Anvers	31
3.1 Analyse de l'emploi selon le lieu de domicile	31
3.1.1 Emploi en provenance de la Région de Bruxelles-Capitale, du Brabant flamand et d'Anvers par cluster au niveau provincial et communal	32
3.1.2 Profil des travailleurs en provenance de la Région de Bruxelles-Capitale, du Brabant flamand et de la province d'Anvers et de leurs fonctions	37
3.2 Analyse de l'emploi selon les caractéristiques relatives à la personne et à la fonction	39
3.2.1 Emploi selon le secteur, le territoire de provenance et le sexe	40
3.2.2 Emploi selon le secteur, le territoire de provenance et l'âge	43
3.2.3 Emploi selon le secteur, le territoire de provenance et le régime de travail	46
3.2.4 Emploi selon le secteur, le territoire de provenance et le statut	47
3.2.5 Croisement de certaines caractéristiques des travailleurs et de leurs fonctions	48
3.3 Conclusion	50
4 Recrutements à l'aéroport	53
4.1 Évolution des recrutements et des sorties	53
4.2 Analyse sectorielle des entrées et sorties	56
4.3 Analyse socio-économique des entrées et sorties	57
4.4 Durée après recrutement	62
4.5 Conclusion	63
- ANNEXES -	65
Annexe 1 Comparaison de la répartition sectorielle selon les caractéristiques relatives à la personne et à la fonction pour la Région flamande	67
Annexe 2 Classement des communes selon le nombre de travailleurs à l'aéroport	69

Liste des tableaux

Tableau 1.1	Évolution de l'emploi à l'aéroport en nombre de travailleurs et d'ETP (#, 2017.1-2017.4)	15
Tableau 1.2	Sources de données concernant l'emploi à l'aéroport en 2017.4 selon les caractéristiques relatives à la personne (# et%, 2017.4)	16
Tableau 1.3	Emploi à l'aéroport par région et province de provenance des travailleurs (# et%, 2017.4)	19
Tableau 2.1	Nombre de travailleurs et d'ETP correspondants par secteur aéroportuaire* (# et%, 2017.4)	24
Tableau 3.1	Nombre de travailleurs par cluster répartis par région, par province et (pour Bruxelles) par zone (# et%, 2017.4)	32
Tableau 3.2	Importance des chefs-lieux dans l'emploi en provenance des provinces (# et%, 2017.4)	34
Tableau 3.3	Emploi selon le secteur, le sexe, l'âge et le régime de travail par territoire de provenance (# et%, 2017.4)	37
Tableau 3.4	Emploi à l'aéroport selon le secteur, le territoire de provenance et le sexe (% , 2017.4)	40
Tableau 3.5	Emploi à l'aéroport selon le secteur, le territoire de provenance et l'âge (% , 2017.4)	43
Tableau 3.6	Emploi à l'aéroport selon le secteur, le territoire de provenance et le régime de travail (% , 2017.4)	46
Tableau 3.7	Emploi à l'aéroport selon le secteur, le territoire de provenance et le statut (% , 2017.4)	47
Tableau 4.1	Aperçu de la durée après recrutement (#, 2016.2-2016.4)	62
Tableau b2.1	Emploi à l'aéroport par commune de provenance des travailleurs pour la Région de Bruxelles-Capitale, le Brabant flamand et Anvers (#, 2017.4)	69

Liste des figures

Figure 1.1	Graphiques camembaires de l'emploi à l'aéroport et en Région flamande selon les caractéristiques relatives au travailleur et à la fonction (% , 2017.4)	17
Figure 1.2	Emploi à l'aéroport au niveau des communes (#, 2017.4)	20
Figure 2.1	Emploi à l'aéroport selon le secteur et en fonction de certaines caractéristiques relatives à la personne et à la fonction (% , 2017.4)	26
Figure 3.1	De quelles sous-régions les travailleurs de l'aéroport viennent-ils? (# , 2017.4)	35
Figure 3.2	De quelles communes les travailleurs de l'aéroport viennent-ils? (# et % , 2017.4)	35
Figure 3.3	Emploi masculin à l'aéroport en fonction du territoire de provenance selon le secteur (# , 2017.4)	41
Figure 3.4	Emploi féminin à l'aéroport en fonction du territoire de provenance selon le secteur (# , 2017.4)	42
Figure 3.5	Emploi des jeunes à l'aéroport en provenance des territoires selon le secteur (# , 2017.4)	44
Figure 3.6	Emploi des travailleurs plus âgés à l'aéroport en provenance des territoires selon le secteur (# , 2017.4)	45
Figure 3.7	Croisements des variables sexe, âge, régime de travail, statut et domicile (% 2017.4)	49
Figure 4.1	Entrées et sorties de travailleurs à Brussels Airport (# , 2016.2-2017.4)	54
Figure 4.2	Entrées et sorties de travailleurs à Brussels Airport par cluster (# , 2016.2-2017.4)	55
Figure 4.3	Aperçu des entrées et sorties par secteur (# , 2017.4)	57
Figure 4.4	Aperçu des recrutements selon le sexe, l'âge, le régime de travail et le statut (% , 2017.4)	58
Figure 4.5	Aperçu des sorties selon le sexe, l'âge, le régime de travail et le statut (% , 2017.4)	59
Figure 4.6	Répartition entre les lieux de domicile au niveau des entrées et sorties (% , 2017.4)	61
Figure b1.1	Emploi en Région flamande dans les secteurs du cluster des autres activités liées à l'aéroport (% 2017)	67

Résumé

Ce rapport sur les tendances de l'emploi à Brussels Airport cartographie pour la première fois l'intégralité de l'emploi direct à l'aéroport. Les données sur les travailleurs ont été compilées en repartant de l'ensemble des employeurs actifs à l'aéroport. Dans un premier temps, tous les employeurs implantés ou employant du personnel sur le territoire de l'aéroport ont été identifiés. Pour ce faire, nous avons utilisé les listes d'entreprises de Brussels Airport Company, que nous avons complétées avec les données de la Banque nationale (BNB) et de la Banque-Carrefour des Entreprises (BCE). Nous avons ensuite recueilli des informations sur les travailleurs individuels via l'Office national de sécurité sociale (ONSS) et des demandes complémentaires adressées aux entreprises. Cette méthodologie¹ a permis de recenser 337 établissements actifs sur le territoire de l'aéroport, appartenant à 317 entreprises uniques et employant un total de 23 836 travailleurs (19 739 ETP). Toutes les informations se rapportent au quatrième trimestre 2017 (sauf mention contraire).

L'emploi à Brussels Airport équivaut aux principaux employeurs de Belgique

Avec un volume total de 23 836 travailleurs, l'aéroport est comparable aux principaux employeurs de Belgique. L'emploi à l'aéroport se caractérise par une répartition des travailleurs entre un grand nombre d'employeurs concentrés sur le territoire relativement petit de l'aéroport. En ce qui concerne les communes où habitent les travailleurs, on observe une forte dispersion. L'aéroport emploie des travailleurs de toutes les provinces du pays, le centre de gravité se situant dans les provinces du Brabant flamand (40%) et d'Anvers (17%), suivies de la Région de Bruxelles-Capitale (16%) et de la Flandre-Orientale (10%). Près de trois travailleurs sur quatre (74% ou 17 006 travailleurs) habitent en Région flamande. La Région de Bruxelles-Capitale fournit 3 617 travailleurs et la Région wallonne 2 398. Les travailleurs habitent à proximité de l'aéroport (communes de Zaventem, Vilvorde, mais aussi Machelen, Steenokkerzeel, Kortenberg et Kampenhout). Des groupes importants de travailleurs font également la navette depuis Bruxelles-Ville et Schaerbeek, mais aussi Louvain, Anvers et Malines.

Un marché du travail composé de pas moins de 3 clusters et 18 secteurs

La composition hétérogène de clusters et secteurs rend le marché du travail de l'aéroport unique. Le premier cluster est le *cluster aéronautique* en tant que tel. Il s'agit principalement d'emplois dans le transport aérien (les compagnies aériennes) et de la manutention aéroportuaire (les activités des bagagistes comme Aviapartner et Swissport). Ce cluster représente 41% du nombre total d'ETP à l'aéroport. Le deuxième cluster est constitué des *autres activités liées à l'aéroport*, qui soutiennent le premier cluster. Il s'agit principalement de la manutention et de l'entreposage de fret (environ 70 entreprises), des activités de poste et de courrier (DHL Aviation, TNT Express Belgium et Bpost) et de la sécurité et du nettoyage industriel. Ce deuxième cluster représente 48% du nombre total d'ETP. Le troisième cluster est le *cluster business*. Il s'agit d'un cluster récent dont l'emploi en 2017 a atteint 11% du total (d'ETP), une part amenée à augmenter au cours des prochaines années à mesure que le cluster grandit.

L'aéroport, un marché du travail atypique

Par rapport à l'emploi en Région flamande, la population de travailleurs à l'aéroport présente plusieurs caractéristiques atypiques. Pas moins de deux tiers sont des hommes (en Flandre, la proportion

¹ Pour de plus amples informations, voir: Goesaert, Tim; Vandekerckhove, Tine et Struyven, Ludo. « Directe tewerkstelling op Brussels Airport. Methodologische nota 2019/1. »

d'hommes et de femmes est plus ou moins identique). Pour le *cluster des autres activités liées à l'aéroport*, cela s'explique par la présence de secteurs plutôt masculins (comme les transports terrestres de voyageurs), mais aussi par le fait que certains secteurs de l'aéroport sont plus masculins qu'en moyenne en Flandre (par exemple l'horeca et le secteur de l'intérim). Dans le *cluster aéronautique*, on observe une combinaison de secteurs principalement masculins, comme la construction et la réparation d'avions ou les activités de manutention, et de quelques secteurs plus féminins, comme les activités des agences de voyage et le transport aérien (la proportion d'hommes et de femmes y est plus équilibrée).

On remarque également une forte représentation des groupes d'âge 25 à 34 ans et 35 à 49 ans. Au niveau flamand, les groupes d'âge sont répartis de manière plus équitable. Les emplois à l'aéroport sont plus souvent à temps plein (72% par rapport à 60% au niveau flamand) et pas moins de 71% des travailleurs sont des employés (contre 49% en moyenne en Flandre). En raison de l'attention portée à des secteurs spécifiques (comme les bagagistes), on a tendance à s'imaginer un marché du travail constitué d'emploi précaires et à temps partiel. Les chiffres viennent réfuter cette idée. Dans d'autres secteurs, on observe au contraire un plus grand nombre d'emplois à temps plein (notamment au niveau de la gestion aéroportuaire, du transport aérien, de la réparation d'avions, ...). La part d'intérimaires correspond à la moyenne flamande. Cette réalité constitue pour nous un critère pour des emplois de longue durée et de qualité à l'aéroport.

Plus grandes distances de navette pour les emplois plus spécialisés et les profils à remplacer

De manière générale, les travailleurs actifs dans le *cluster aéronautique* habitent plus loin que les travailleurs du deuxième cluster, celui des *autres activités liées à l'aéroport*. Pour les profils plus spécialisés et les emplois aéroportuaires typiques, les distances sont donc plus grandes.

Dans le *cluster aéronautique*, les travailleurs viennent en premier lieu de la Région flamande (74%), puis de la Région wallonne (15%) et pour finir de la Région de Bruxelles-Capitale (12%). Dans le *cluster des autres activités liées à l'aéroport*, l'ordre est inversé: les travailleurs bruxellois sont plus nombreux que les travailleurs wallons (17% contre 7%). Dans le *cluster business*, 25,3% des travailleurs viennent de Bruxelles. Ce cluster compte moins de travailleurs issus de la Région flamande (66%).

Au niveau des *autres activités liées à l'aéroport*, les Bruxellois sont surtout actifs dans l'horeca et les agences d'intérim, deux secteurs caractérisés par des emplois plus précaires, avec une forte représentation de jeunes hommes (74% des travailleurs bruxellois sont des hommes et 54% ont moins de 35 ans). Ces travailleurs vivent principalement dans les communes de la zone du canal et dans les communes résidentielles au nord-ouest de la région. Les travailleurs vivant en Région wallonne sont surtout actifs dans le *cluster aéronautique*, et plus particulièrement dans la construction et la réparation d'avions. Pour le secteur aéronautique typique, le transport aérien, on observe un nombre relativement plus élevé de travailleurs issus de la province d'Anvers, et principalement de la ville d'Anvers. Pour les *autres activités liées à l'aéroport*, les travailleurs viennent principalement du Brabant flamand plus proche. Il s'agit essentiellement de travailleurs plus âgés (la part des plus de 50 ans parmi les travailleurs du Brabant flamand est de 23%). À mesure que ceux-ci s'en vont, le pool de nouveaux candidats peut être étendu avec des travailleurs des communes situées au-delà de la frontière linguistique.

Le marché du travail à l'aéroport n'est pas plus volatil que la moyenne du pays

Combien de temps les travailleurs nouvellement recrutés restent-ils auprès du même employeur? Nous savons sur la base d'une étude précédente qu'en moyenne, pour l'ensemble de la Belgique, 40% des recrutements ne durent qu'1 à 2 trimestres (Goesaert & Struyven, 2018). C'est aussi le cas à l'aéroport. Cette moyenne cache cependant de fortes disparités entre les secteurs. Les emplois d'une durée de plus d'un an se situent principalement dans des secteurs tels que le transport aérien, la manutention et l'entreposage de fret et les activités de poste et de courrier. Les emplois de plus courte durée se situent principalement dans les secteurs de la manutention aéroportuaire, de l'horeca, du commerce et bien évidemment de l'intérim.

Le déséquilibre dans la répartition selon le domicile au niveau de la composition de la population de travailleurs se perpétue dans les nouveaux recrutements

D'où viennent les travailleurs nouvellement recrutés à l'aéroport? La répartition selon le domicile au niveau de l'emploi total se perpétue avec les nouveaux travailleurs. Pas moins de 69% viennent de la Région flamande, devant la Région de Bruxelles-Capitale (22%) et la Région wallonne (9%). À l'opposé des nouveaux entrants, on retrouve les flux sortant de travailleurs. 66% des travailleurs sortant habitent en Région flamande, 25% dans la Région de Bruxelles-Capitale et 9% en Région wallonne. Par rapport à l'emploi total à l'aéroport, on observe donc un afflux plus important de Bruxellois, mais ceux-ci s'en vont aussi davantage. Cette plus grande dynamique s'explique en partie par les secteurs plus volatils de l'horeca et de l'intérim, au sein desquels plus de Bruxellois sont actifs à l'aéroport. Ce schéma s'observe également dans d'autres (plus grands) secteurs tels que le « transport aérien », la « manutention aéroportuaire » et la « manutention et l'entreposage de fret ». Les entrées et sorties actuelles à l'aéroport perpétuent donc le déséquilibre dans la répartition selon le domicile au niveau de la composition de la population de travailleurs à l'aéroport.

Le déséquilibre spatial, défi spécifique du marché du travail à l'aéroport

Toujours concernant la région d'où les travailleurs proviennent, le marché du travail à l'aéroport n'est pas réparti équitablement, et les nouveaux recrutements ne corrigent pas vraiment ce déséquilibre. De plus, la pénurie sur le marché du travail se fait surtout ressentir en Flandre, alors que pour la Région de Bruxelles-Capitale et la Région wallonne, l'offre est encore excédentaire. Un défi important pour le marché du travail à l'aéroport sera de résoudre ce déséquilibre. En effet, le déséquilibre spatial risque de s'intensifier aussi pour le pourvoi des postes vacants. L'aspect spatial vient s'ajouter aux autres aspects de déséquilibre entre la demande et l'offre sur le marché du travail à l'aéroport. C'est pourquoi la politique de soutien doit se concentrer principalement sur le screening et l'orientation vers les offres d'emploi, les connaissances linguistiques et la mobilité au niveau des transports.

Pour ce qui est de l'offre de formations et de l'accompagnement technique sur le lieu de travail, la proximité entre les entreprises de l'aéroport constitue un atout. Aviato peut prendre l'initiative en tant que collaboration des opérateurs du marché du travail et des acteurs de Brussels Airport et des alentours. Les initiatives de recrutement, d'accompagnement et de formation se basent principalement sur le travailleur afin d'agir. Brussels Airport dispose d'un levier important en tant que lieu d'implantation d'entreprises et initiateur de l'extension du *cluster business*. Pour attirer d'autres entreprises dans le *cluster business*, la principale opportunité se situe au niveau des entreprises de la Région de Bruxelles-Capitale en raison de la pénurie de terrains à Bruxelles et de l'accessibilité plus difficile. Une politique d'implantation ciblée peut s'accompagner de mesures de soutien afin d'attirer davantage de nouveaux travailleurs de Bruxelles et de Wallonie. Ces deux leviers permettent d'agir tant au niveau de la demande que de l'offre.

1 | Aperçu général de l'emploi direct total à l'aéroport

La première partie de ce rapport dresse un aperçu de l'emploi direct total à l'aéroport. Une attention spécifique sera portée aussi bien à l'évolution du nombre de travailleurs que du nombre d'équivalents temps plein (ETP) correspondants sur les quatre trimestres de 2017. L'analyse de l'emploi sera fait selon différentes caractéristiques personnelles et propres à la fonction: le sexe, l'âge, le régime de travail, le statut et le domicile.² Les calculs relatifs au nombre et au profil des travailleurs à l'aéroport sont basés sur une mesure objective et transparente. La méthodologie sous-jacente est décrite en détail dans une note distincte de ce rapport sur les tendances.

1.1 Évolution du nombre de travailleurs à l'aéroport

Tableau 1.1 Évolution de l'emploi à l'aéroport en nombre de travailleurs et d'ETP (#, 2017.1-2017.4)

Emploi à l'aéroport	# TRAV	ETP
2017.1	22 544	18 735
2017.2	23 122	19 202
2017.3	23 664	19 390
2017.4	23 836	19 739

* Ces chiffres incluent également les travailleurs n'habitant pas en Belgique.

Source ONSS et collecte de données supplémentaire HIVA, BNB, Aviato; calculs HIVA-KU Leuven

Le tableau 1.1 porte sur l'emploi total à Brussels Airport, approché à l'aide du nombre de travailleurs et du total d'ETP. Sur les quatre trimestres de 2017, on observe une augmentation à la fois du nombre de travailleurs et du total d'ETP. Au total, nous avons comptabilisé 337 établissements (de 317 entreprises), avec un total de 23 836 travailleurs au quatrième trimestre.

Dans la suite, nous nous concentrerons davantage sur le quatrième trimestre 2017. Sur les 23 836 travailleurs, 86,5% des informations ont été fournies par l'ONSS. La partie restante vient de demandes de renseignements/d'autres sources. Les caractéristiques relatives à la personne utilisées dans ce rapport concernent au moins 97% de la population. À une caractéristique près: l'information relative au statut n'a pu être fournie que par l'ONSS, ce qui fait que cette caractéristique est disponible pour 20 622 travailleurs, soit 86,5% de la population totale.³

² Sauf mention contraire, les chiffres incluent toujours les activités du cluster business.

³ Pour de plus amples informations, voir: Goesaert, Tim; Vandekerhove, Tine et Struyven, Ludo. « Directe tewerkstelling op Brussels Airport. Methodologische nota 2019/1. »

Tableau 1.2 Sources de données concernant l'emploi à l'aéroport en 2017.4 selon les caractéristiques relatives à la personne (# et%, 2017.4)

	Travailleurs 2017.4		Caractéristiques relatives à la personne				
	#	%	Sexe	Âge	Régime de travail	Statut	Domicile
ONSS	20 622	86,5	*	*	*	*	*
Demande détaillée	2 555	10,7	*	*	*		*
Demande courte	200	0,8					
Bilan social	337	1,4	*		*		
Autre	122	0,5					
Total	23 836	100,0	98,6%	97,2%	98,6%	86,5%	97,2%

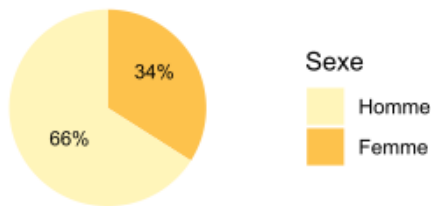
Source ONSS et collecte de données supplémentaire HIVA, BNB, Aviato; calculs HIVA-KU Leuven

1.2 Aperçu du profil de l'emploi à l'aéroport

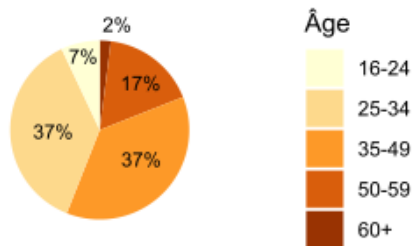
Comme point de départ pour l'analyse, nous allons examiner l'emploi à l'aéroport par rapport à l'emploi en Région flamande dans son ensemble, subdivisé selon certaines caractéristiques relatives aux travailleurs et à la fonction. L'idée sous-jacente est que l'aéroport peut être perçu comme un marché du travail spécifique et hétérogène au sein duquel de très nombreux secteurs et différents statuts sont représentés. Une comparaison avec la Région flamande, où est situé l'aéroport, est pertinente du fait que la plupart des travailleurs viennent de la Région flamande.

Figure 1.1 Graphiques camembaires de l'emploi à l'aéroport et en Région flamande selon les caractéristiques relatives au travailleur et à la fonction (% , 2017.4)

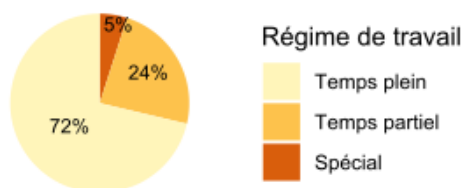
Emploi selon le sexe (2017.4)



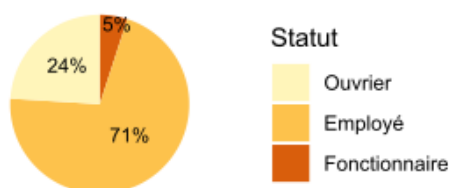
Emploi selon l'âge (2017.4)



Emploi selon le régime de travail (2017.4)

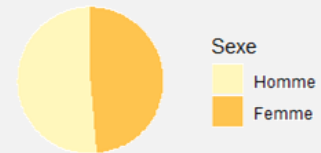


Emploi selon le statut (2017.4)

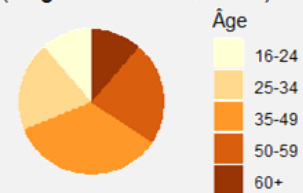


Comparaison avec la Région flamande

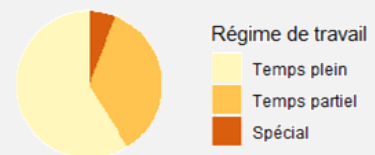
Emploi selon le sexe (Région flamande, 2017)



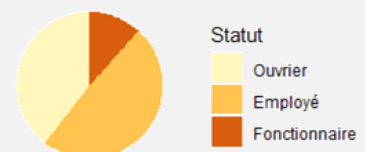
Emploi selon l'âge (Région flamande, 2017)



Emploi selon le régime de travail (Région flamande, 2017)



Emploi selon le statut (Région flamande, 2017)



Source ONSS et collecte de données supplémentaire HIVA, BNB, Aviato; calculs HIVA-KU Leuven

De manière générale, on remarque qu'il y a beaucoup plus d'hommes que de femmes qui travaillent à l'aéroport. 66% des travailleurs sont de sexe masculin, contre 51% au niveau flamand. Cette répartition déséquilibrée à l'aéroport peut s'expliquer en premier lieu par la plus forte présence de secteurs typiquement masculins à l'aéroport par rapport à la Région flamande. En outre, l'emploi par secteur peut aussi être plus masculin à l'aéroport qu'en moyenne en Flandre. Cette question est abordée plus en détail plus loin dans le rapport.

En ce qui concerne l'âge, la situation à l'aéroport diffère aussi de la Région flamande. En Région flamande, on observe une répartition assez égale des cinq groupes d'âge. À l'aéroport, on constate une surreprésentation nette des groupes d'âge moyens 25-34 et 35-49 ans. Les groupes d'âge plus jeunes et plus âgés sont moins présents à l'aéroport qu'en moyenne en Région flamande.

Le régime de travail des travailleurs de l'aéroport est très souvent le temps plein. Un peu moins de 72% des employés travaillent à temps plein, contre 58,5% en Région flamande. En outre, 24% ont un contrat à temps partiel, ce qui est inférieur à la moyenne flamande de 35%. D'un point de vue relatif, les contrats spéciaux⁴ sont aussi fréquents à l'aéroport qu'en Région flamande. Ces diverses constatations relatives au régime de travail viennent contredire l'image parfois véhiculée d'un marché du travail à l'aéroport caractérisé par une plus grande flexibilité que la moyenne.

Pour ce qui est de la répartition selon le statut, on remarque directement que la proportion d'employés est supérieure à l'aéroport (71%) par rapport à la moyenne flamande (49%). Cela peut s'expliquer par la présence du *cluster business*, uniquement constitué d'employés. Comme expliqué au chapitre 2, le *cluster business* se développe en tant que troisième cluster, à côté du *cluster aéronautique* et du *cluster des activités liées à l'aéroport*. Une entreprise telle que Brussels Airport Company, qui pèse au niveau de l'emploi à l'aéroport, compte également uniquement des employés et explique en partie cette tendance. Le nombre d'ouvriers et de fonctionnaires⁵ à l'aéroport reste plus bas que la moyenne flamande.

1.3 Emploi direct à l'aéroport en provenance des régions, provinces et communes belges

Le tableau 1.3 dresse un aperçu de l'emploi à l'aéroport selon le domicile des travailleurs. Tant la région que les provinces sont indiquées.

4 Les contrats spéciaux sont les contrats d'intérim et les autres contrats de courte durée (p. ex. travail saisonnier).

5 Les données de la Défense (Composante Air) ont été obtenues via une demande détaillée. Il n'y a donc pas d'information sur le statut. Le nombre de fonctionnaires est donc légèrement sous-estimé.

Tableau 1.3 Emploi à l'aéroport par région et province de provenance des travailleurs (# et%, 2017.4)

2017.4	# TRAV	% région	% province
RBC	3 617	15,7%	
Bruxelles	3 617		15,7%
Région flamande	17 006	73,9%	
Anvers	3 975		17,3%
Limbourg	947		4,1%
Flandre-Orientale	2 229		9,7%
Brabant flamand	9 244		40,2%
Flandre-Occidentale	611		2,7%
Région wallonne	2 398	10,4%	
Hainaut	775		3,4%
Liège	455		2,0%
Luxembourg	28		0,1%
Namur	287		1,2%
Brabant wallon	853		3,7%
Total	23 021	100,0%	100,0%

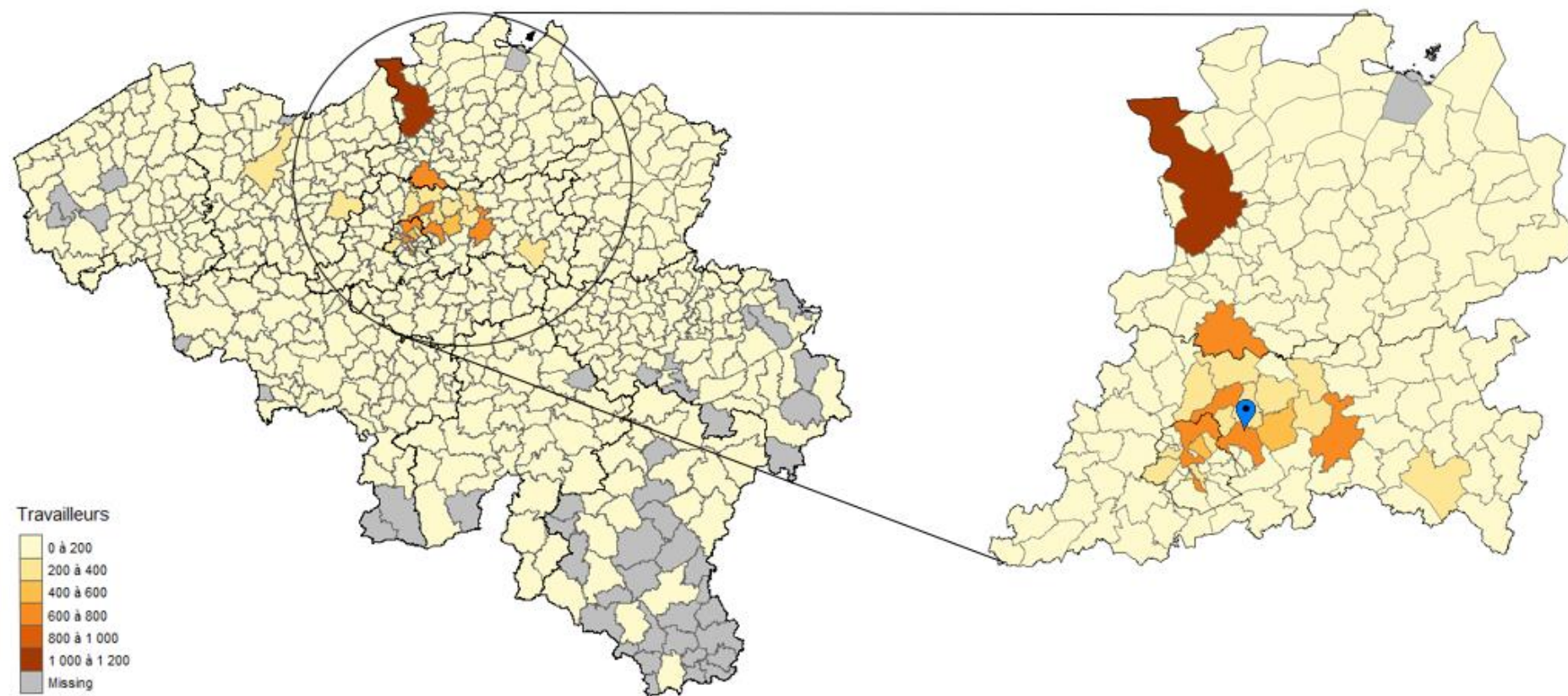
Source ONSS et collecte de données supplémentaire HIVA, BNB, Aviato; calculs HIVA-KU Leuven

Sur les 23 021 travailleurs de l'aéroport dont le domicile est connu (97,2% de l'ensemble des travailleurs repris), 17 006 (73,9%) viennent de la Région flamande. Cela fait de la Région flamande la région la plus représentée au niveau de l'emploi, devant la Région de Bruxelles-Capitale (15,7%) et la Région wallonne (10,4%).

En chiffres absolus, les habitants du Brabant flamand constituent le plus grand groupe au niveau de l'emploi à l'aéroport (40,2%), suivis des travailleurs en provenance d'Anvers (17,3%) et de Bruxelles (15,7%). Sur les 23 021 travailleurs de l'aéroport, 3,7% viennent du Brabant wallon et 3,4% du Hainaut, les provinces wallonnes les mieux représentées. Le poids de ces provinces se situe entre le Limbourg et la Flandre-Occidentale, alors que ces deux dernières sont plus éloignées de l'aéroport.

La figure 1.2 illustre l'emploi à l'aéroport en fonction du domicile au niveau d'analyse le plus fin, la commune. Les travailleurs viennent principalement de la Région de Bruxelles-Capitale et des provinces du Brabant flamand et d'Anvers. La commune de Zaventem et les villes de Louvain, Vilvorde, Malines et Anvers,⁶ entre autres, sont fortement représentées. Les villes sont donc des fournisseurs importants de travailleurs pour l'aéroport, même si leur poids en nombre d'habitants joue aussi un rôle.

⁶ L'importance d'Anvers, plus grande commune de Belgique en nombre d'habitants, est mise en perspective dans une prochaine partie.

Figure 1.2 Emploi à l'aéroport au niveau des communes (#, 2017.4)

Source ONSS et collecte de données supplémentaire HIVA, BNB, Aviato; calculs HIVA-KU Leuven

1.4 Conclusion

Au quatrième trimestre 2017, 23 836 travailleurs étaient actifs dans 337 établissements de 317 entreprises à l'aéroport. L'emploi direct à Brussels Airport est dès lors comparable aux principaux employeurs de Belgique.

En ce qui concerne le lieu de domicile de la population totale de travailleurs, la répartition à l'aéroport est déséquilibrée. 73,9% de l'ensemble des travailleurs de l'aéroport viennent de la Région flamande, alors qu'à peine 15,7% viennent de la Région de Bruxelles-Capitale et 10,4% de la Région wallonne.

La comparaison de l'emploi à l'aéroport par rapport au marché du travail flamand montre plusieurs caractéristiques atypiques de l'aéroport. Si l'on compare le marché du travail à l'aéroport au marché du travail flamand (travailleurs qui *travaillent* en Région flamande), plusieurs constats ressortent.

- Par rapport à la Région flamande, l'aéroport présente une forte proportion d'hommes: 66% des travailleurs à l'aéroport sont des hommes, contre 51% en Flandre.
- Les travailleurs des groupes d'âge 25-34 et 35-49 ans sont surreprésentés à l'aéroport, alors que les plus jeunes (16-24 ans) et les plus âgés (50-59 ans et 60 ans et plus) sont moins présents.
- Un peu plus de 7 travailleurs sur 10 à l'aéroport travaillent selon un régime à temps plein, soit plus que la moyenne en Flandre (6 sur 10). Il y a également moins de contrats à temps partiel à l'aéroport (24%) que sur le marché du travail flamand (35%). Les contrats spéciaux (de courte durée ou non réguliers) sont tout aussi fréquents qu'en Flandre. La flexibilité contractuelle n'est donc pas plus grande à l'aéroport qu'en moyenne sur le marché du travail flamand.
- 71% des travailleurs à l'aéroport sont des employés, contre 49% au niveau flamand. Les ouvriers et les fonctionnaires sont en revanche moins nombreux.
- L'aéroport emploie des travailleurs de toutes les provinces du pays. Le centre de gravité se situe en Région flamande (74%), avec le Brabant flamand (40%) et Anvers (17%) comme principales provinces. Les habitants de la Région de Bruxelles-Capitale sont eux aussi bien représentés dans l'emploi total (16%). La commune de Zaventem et les villes de Louvain, Vilvorde, Malines et Anvers, entre autres, sont de grands fournisseurs de travailleurs pour l'aéroport.

Le chapitre suivant démontre que l'emploi à l'aéroport présente non seulement des caractéristiques atypiques, mais qu'il peut aussi être considéré comme un marché du travail hétérogène spécifique, composé de différents secteurs d'activité et clusters.

2 | Analyse socio-économique de l'emploi par secteur aéroportuaire

L'aperçu général de l'emploi à l'aéroport dressé au chapitre 1 est analysé plus en détail dans cette partie, selon les secteurs d'activité ou les secteurs aéroportuaire. La première section porte sur le nombre de travailleurs et le nombre d'ETP correspondants par cluster et secteur aéroportuaire. Une analyse des différentes caractéristiques relatives à la personne et à la fonction est ensuite effectuée.

2.1 Emploi direct à l'aéroport par secteur

Le tableau 2.1 indique le nombre de travailleurs et le nombre d'ETP correspondants au niveau de l'emploi à l'aéroport au dernier trimestre 2017. Les activités à l'aéroport correspondent aux activités du *cluster aéronautique* proprement dit (premier cluster) et aux *autres activités liées à l'aéroport* (deuxième cluster). Pour cette distinction, nous nous sommes basés sur la classification utilisée dans les rapports de la Banque Nationale de Belgique (BNB). Nous avons également distingué un « *cluster business* » d'entreprises qui, en raison de l'accessibilité multimodale, s'établissent sur le site de l'aéroport sans avoir nécessairement de lien direct avec les activités aéroportuaire. La note méthodologique reprend les tableaux avec la définition des secteurs selon la nomenclature NACE.

Tableau 2.1 Nombre de travailleurs et d'ETP correspondants par secteur aéroportuaire* (# et%, 2017.4)

T4 2017	# TRAV	ETP	Part dans le total d'ETP à l'aéroport	Part dans le total d'ETP par cluster
Cluster aéronautique	9 564	8 058	40,8%	100,0%
Transport aérien	4 531	3 807	19,3%	47,2%
Activités des agences de voyage et des voyagistes	161	144	0,7%	1,8%
Gestion aéroportuaire	823	758	3,8%	9,4%
Manutention aéroportuaire	2 075	1 555	7,9%	19,3%
Construction et réparation d'avions	1 072	942	4,8%	11,7%
Autres activités de soutien du transport aérien	902	854	4,3%	10,6%
Autres activités liées à l'aéroport	12 007	9 515	48,2%	100,0%
Transports terrestres de voyageurs	430	410	2,1%	4,3%
Transports terrestres de fret	291	253	1,3%	2,7%
Manutention et entreposage de fret	2 268	2 034	10,3%	21,4%
Activités de poste et de courrier	2 276	1 929	9,8%	20,3%
Sécurité et nettoyage industriel	1 647	1 260	6,4%	13,2%
Commerce	574	452	2,3%	4,8%
Hébergement, restauration et traiteurs	1 255	987	5,0%	10,4%
Autres activités de services	438	372	1,9%	3,9%
Autres industries	69	64	0,3%	0,7%
Services publics	1 588	1 525	7,7%	16,0%
Agences d'intérim	1 171	229	1,2%	2,4%
<i>Sous-total</i>	<i>21 571</i>	<i>17 573</i>		
Cluster business	2 265	2 165	11,0%	100,0%
Consultance	2 265	2 165	11,0%	100,0%
Total	23 836	19 739	100,0%	100,0%

* Basé en partie sur la nomenclature NACE, en partie sur une répartition spécifique à l'aéroport.

Source ONSS et collecte de données supplémentaire HIVA, BNB, Aviato; calculs HIVA-KU Leuven

On constate tout d'abord que ce n'est pas le secteur aéronautique, mais le *cluster des autres activités liées à l'aéroport*, qui est le principal cluster au niveau du nombre de travailleurs et du nombre d'ETP. Avec ses 12 007 travailleurs, il représente près de la moitié de l'emploi total à l'aéroport. Le *cluster aéronautique* est deuxième avec un total de 9 564 travailleurs (ou 40,8%). Le *cluster business* représente lui un dixième du total des travailleurs à l'aéroport.⁷

Le *cluster aéronautique* comprend uniquement les secteurs spécifiques à l'aéroport et qui n'existent donc pas ou rarement en dehors de l'aéroport. La moitié du nombre total d'ETP dans ce cluster se situe au niveau du secteur du transport aérien (3 807 travailleurs ETP). Ce secteur comprend les différentes compagnies aériennes actives à Brussels Airport. Autre grand secteur, la manutention aéroportuaire

⁷ En 2017, Deloitte représentait à elle seule 11% de l'emploi total à l'aéroport. D'autres employeurs devraient rejoindre le *cluster business* lors de prochaines éditions, dont deux sièges de grandes entreprises actives dans la consultance.

représente 8% du total des ETP (ou 1 555 ETP). Seules deux entreprises sont actives dans ce secteur, Aviapartner et Swissport.

Le cluster des *autres activités liées à l'aéroport* représente un peu moins de la moitié du nombre total d'ETP à l'aéroport. Un cinquième d'entre eux (2 034 ETP) se situent dans le secteur de la maintenance et de l'entreposage de fret et sont répartis entre une septantaine d'entreprises. Le secteur des activités de poste et de courrier est lui aussi important, avec 10% du nombre total d'ETP (ou 1 929 ETP). Les principales entreprises de ce secteur sont DHL Aviation, TNT Express Belgium et Bpost. On remarque que les services (d'entretien) typiques (Sécurité et nettoyage industriel) et l'horeca sont eux aussi des secteurs importants pour l'emploi au sein de ce cluster. Les agences d'intérim affichent quant à elles un faible nombre d'ETP par rapport au nombre de travailleurs. Ainsi, les 1 171 intérimaires actifs à l'aéroport représentent seulement 229 ETP.

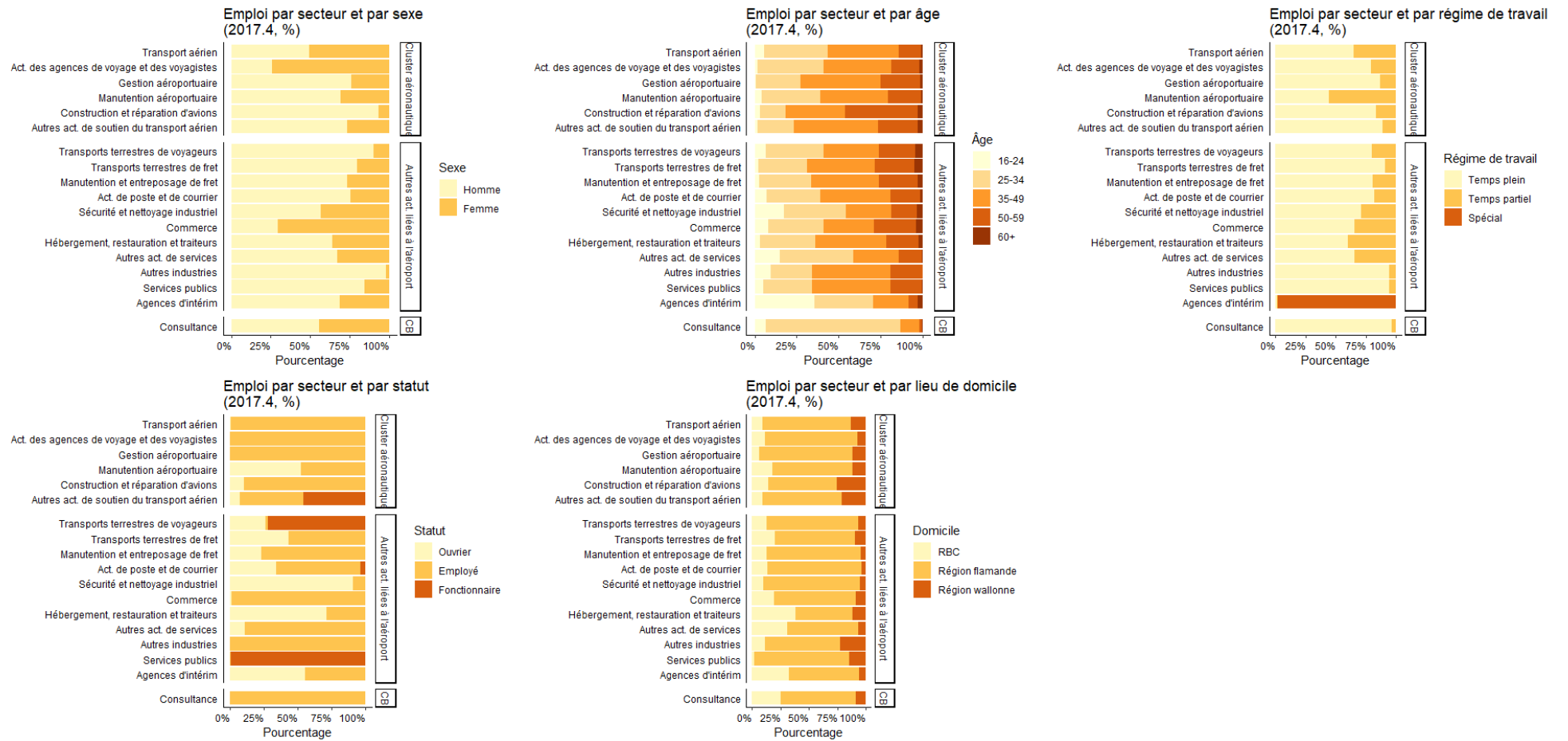
Dans les deux grands clusters, on remarque tout d'abord un mélange de très grands, de moyens et de très petits secteurs. Quant aux emplois typiques d'un aéroport, dans les secteurs transport aérien et maintenance pour le cluster 1 et les services logistiques pour le cluster 2 (maintenance et entreposage de fret, activités de poste et de courrier et sécurité et nettoyage industriel), ils représentent plus de la moitié du nombre total d'ETP. On observe également un mélange de grandes et de petites entreprises. Nous avons identifié 337 établissements qui emploient un total de 23 836 travailleurs. Les 10 principaux employeurs emploient 12 956 travailleurs correspondant à un total de 10 932 ETP, ce qui représente respectivement 54% du nombre total de travailleurs et 55% du nombre total d'ETP. Les activités à l'aéroport sont donc fortement concentrées dans un nombre limité de grandes entreprises. Ces deux facteurs, le poids des activités typiques d'un aéroport concentrées dans un nombre limité de grandes entreprises, contribuent à l'image de Brussels Airport en tant que marché du travail spécifique.

2.2 Répartition sectorielle selon les caractéristiques relatives à la personne et à la fonction

Par analogie à la première partie de ce rapport, nous comparons ici l'emploi à l'aéroport à la Région flamande dans son ensemble. La répartition de l'emploi selon les caractéristiques relatives à la personne et à la fonction est subdivisée par secteur aéroportuaire. Les graphiques concernant la Région flamande se trouvent en annexe. Dans le cadre de la comparaison avec la moyenne flamande, seuls les secteurs du cluster des *autres activités liées à l'aéroport* sont pris en compte,⁸ les secteurs du *cluster aéronautique* étant trop spécifiques à l'aéroport.

8 Dans ce cadre, les secteurs NACE sont groupés au niveau flamand comme dans cette étude. Voir notamment: Goesaert, Tim; Vandekerckhove, Tine et Struyven, Ludo. « Directe tewerkstelling op Brussels Airport. Methodologische nota 2019/1. » pour un aperçu des différents secteurs NACE. Les autres activités de services et les autres industries ne sont pas mentionnées dans les graphiques concernant la Région flamande en raison de leur importance. En outre, seul un nombre limité de travailleurs à l'aéroport sont actifs dans ces secteurs.

Figure 2.1 Emploi à l'aéroport selon le secteur et en fonction de certaines caractéristiques relatives à la personne et à la fonction (% , 2017.4)



Source ONSS et collecte de données supplémentaire HIVA, BNB, Aviato; calculs HIVA-KU Leuven

Le premier graphique de la figure 2.1 indique la répartition par secteur de l'emploi à l'aéroport selon le sexe. Il a déjà été mentionné ci-dessus que les hommes représentaient 66% de l'emploi total. On remarque cette surreprésentation dans de nombreux secteurs, avec comme exemples les plus frappants la construction et la réparation d'avions et les transports terrestres de voyageurs. L'emploi est majoritairement féminin dans deux secteurs seulement: les activités des agences de voyage et des voyagistes et les activités de commerce.

Pour le *cluster aéronautique*, aucune comparaison avec les données de la Région flamande n'a été effectuée, comme indiqué ci-dessus. On remarque au sein de ce cluster une combinaison de secteurs principalement masculins, comme la construction et la réparation d'avions ou les activités de manutention, et de quelques secteurs plus féminins, comme le transport aérien et les activités des agences de voyage. Une telle tendance s'observe également dans le cluster des *autres activités liées à l'aéroport*. La comparaison avec la Région flamande permet de voir si les secteurs de ce cluster sont typiquement masculins/féminins ou s'ils revêtent un caractère masculin/féminin surtout à l'aéroport. Les deux explications jouent un rôle. La première explication n'est pas spécifique à l'aéroport: l'emploi dans un secteur comme les transports terrestres de voyageurs ou de fret est principalement masculin tant à l'aéroport que dans la Région flamande. La deuxième explication est quant à elle spécifique à l'aéroport: les chiffres indiquent que dans le secteur de la sécurité et du nettoyage industriel, deux travailleurs sur trois sont des hommes, tandis que le rapport est d'un sur quatre en Région flamande.⁹

Le graphique suivant porte sur la répartition de l'emploi à l'aéroport selon l'âge. Les graphiques en camembert du premier chapitre indiquaient déjà que les groupes d'âges moyens (25-34 et 35-49 ans) représentaient une forte proportion de l'emploi à l'aéroport de manière générale. C'est également le cas dans les différents secteurs. On note une répartition particulière dans le secteur de l'intérim, de la sécurité et du nettoyage industriel et dans le *cluster business*, où plus de la moitié des travailleurs ont moins de 34 ans. Un secteur « plus âgé » qu'il convient de souligner est celui de la construction et de la réparation d'avions, avec pas moins de 50% de travailleurs âgés de plus de 50 ans.

Dans deux secteurs aéroportuaires, la répartition des âges s'écarte de celle de la Région flamande: les agences d'intérim et la sécurité et le nettoyage industriel. C'est surtout le groupe des 16-24 ans qui est plus fortement représenté dans ces secteurs à l'aéroport par rapport à la moyenne en Région flamande. Ces deux secteurs sont donc des secteurs « jeunes » à l'aéroport. Pour chaque secteur au sein du *cluster des autres activités liées à l'aéroport*, les groupes 25-34 ans et 35-49 ans représentent une plus grande part de l'emploi à l'aéroport qu'en Flandre.

La répartition sectorielle des travailleurs en fonction du régime de travail indique pour chaque secteur si la part de contrats à temps plein est plus élevée que celle des contrats à temps partiel ou spéciaux, comme indiqué de manière générale dans les graphiques en camembert. À l'aéroport, pour chaque secteur, le régime de travail à temps plein représente plus de la moitié des emplois. Il n'y a que pour les activités de manutention que la répartition est de 50-50 entre les contrats à temps plein et à temps partiel. Le *cluster aéronautique* est un cluster à forte proportion de temps plein, à un secteur près (les activités de manutention). Les secteurs du *cluster des autres activités liées à l'aéroport* ont également une plus grande proportion de temps plein que la Région flamande, avec comme exemple le plus frappant

⁹ Le secteur aéroportuaire sécurité et nettoyage industriel recouvre de nombreuses activités. Si l'on effectue une première division au niveau des entreprises chargées des activités de sécurité, on constate immédiatement une différence par rapport à la moyenne en Flandre. À l'aéroport, 57% de l'ensemble des travailleurs du groupe sécurité sont des hommes, tandis qu'en Région flamande, pour les mêmes secteurs NACE, ce pourcentage est de 83%. Cela s'explique entre autres par la législation qui impose que la fouille des femmes soit effectuée par des agents de sexe féminin, ce qui rend les femmes indispensables dans ce secteur à l'aéroport. La deuxième division au niveau des activités d'entretien révèle également une différence nette au niveau de la répartition entre les sexes entre l'aéroport et la Région flamande. Dans les entreprises d'entretien à l'aéroport pour lesquelles nous disposons de données sur le sexe, la part d'hommes est de 52% contre 15% en Région flamande.

le secteur de la sécurité et du nettoyage industriel: en Région flamande, un quart des emplois seulement sont à temps plein, contre environ trois quarts à l'aéroport. La plus grande part de travailleurs à temps plein à l'aéroport s'explique donc par la présence de plus nombreux secteurs typiquement « à temps plein », mais aussi par un caractère plus « à temps plein » par rapport à la moyenne en Flandre. Cela contribue à l'image de l'aéroport en tant que marché du travail atypique.

En ce qui concerne la répartition en fonction du statut, les graphiques en camembert du chapitre précédent indiquaient déjà que l'aéroport présentait une proportion d'employés supérieure à la moyenne. La répartition sectorielle va dans ce sens pour la plupart des secteurs, comme le transport aérien, où 99,6% des travailleurs sont des employés, ou le commerce, où cette proportion atteint 99%. Les agences d'intérim, l'hébergement, la restauration et les traiteurs, ou encore la sécurité et le nettoyage industriel, emploient de nombreux ouvriers. Les services publics n'emploient que des fonctionnaires.

Le *cluster aéronautique* compte typiquement plus d'employés. Seule exception, à nouveau: les activités des bagagistes dans la manutention, la moitié étant ouvriers (et, comme indiqué, la moitié ayant un contrat à temps partiel). Si l'on compare les secteurs du *cluster des autres activités liées à l'aéroport* avec la Région flamande, on observe également une plus grande part d'employés actifs à l'aéroport par rapport à la moyenne flamande par secteur.

La dernière figure porte sur la répartition de l'emploi selon le domicile. La majeure partie des travailleurs de l'aéroport viennent de la Région flamande, un constat valable pour pratiquement tous les secteurs. Seuls l'horeca et les agences d'intérim font exception, avec pratiquement autant de travailleurs de la Région de Bruxelles-Capitale que de la Région flamande. L'emploi en provenance de la Région wallonne est systématiquement bas, mais il atteint un pic dans le secteur de la construction et de la réparation d'avions, un secteur de relativement petite taille.

2.3 Conclusion

L'aéroport présente un marché du travail spécifique, avec une composition hétérogène de trois clusters et 18 secteurs. On y observe une combinaison de très grands et de très petits secteurs, et de grandes et petites entreprises. Les emplois typiques d'un aéroport représentent plus de la moitié du nombre total d'ETP.

- Le *cluster aéronautique* comprend toutes les activités qui définissent le secteur aéronautique et aéroportuaire. Ce cluster représente 41% du nombre total d'ETP à l'aéroport. Les principaux secteurs sont le transport aérien (3 807 travailleurs ETP) et la manutention aéroportuaire (1 555 travailleurs ETP).
- Le deuxième cluster, les *autres activités liées à l'aéroport*, comprend les activités présentes sur le site de l'aéroport qui contribuent au fonctionnement normal de l'aéroport. Il s'agit du principal cluster, avec 48% du nombre total d'ETP. Les plus grands secteurs du deuxième cluster sont la manutention et l'entreposage de fret (2 034 travailleurs ETP) et les activités de poste et de courrier (1 260 travailleurs ETP).
- Le *cluster business* représente 11% du total d'ETP à l'aéroport et comptait en 2017 une seule entreprise, active dans le secteur de la consultance.

La comparaison de l'emploi **sectoriel** en fonction des caractéristiques relatives à la personne à l'aéroport par rapport à l'emploi en Région flamande permet une nouvelle fois de souligner le caractère atypique de l'aéroport en tant que marché du travail.

- Dans le *cluster aéronautique*, on observe une combinaison de secteurs typiquement masculins (construction et réparation d'avions) et de secteurs plutôt féminins (activités des agences de voyage

et des voyageurs). Dans le *cluster des autres activités liées à l'aéroport*, on retrouve des secteurs qui, à la fois à l'aéroport et au niveau flamand, revêtent un caractère masculin (transports terrestres de voyageurs et de fret), mais aussi de secteurs qui divergent de la moyenne flamande (emploi plus masculin dans la sécurité et le nettoyage industriel à l'aéroport).

- Dans chaque secteur, les groupes d'âge 25-34 et 35-49 ans sont plus représentés au niveau de l'emploi à l'aéroport qu'en moyenne en Flandre. Dans le *secteur aéronautique*, la construction et la réparation d'avions est un secteur « âgé ». 50% des travailleurs y ont plus de 50 ans. Dans le *cluster des autres activités liées à l'aéroport*, les secteurs de l'intérim et de la sécurité et du nettoyage industriel sont plus jeunes qu'au niveau flamand.
- Le *cluster aéronautique* est fortement orienté temps plein, à l'exception des activités de manutention. Les secteurs du *cluster des autres activités liées à l'aéroport* sont également plus orientés temps plein que la moyenne en Région flamande. Cela permet de réfuter l'image de l'aéroport en tant que marché du travail offrant principalement des formes d'emploi précaires et à temps partiel.
- Le *cluster aéronautique* compte surtout des employés. La manutention fait à nouveau exception, la moitié des travailleurs étant des ouvriers. Dans les secteurs des *autres activités liées à l'aéroport* également, le nombre d'employés est supérieur à la moyenne en Flandre.

3 | Analyse socio-économique comparative de l'emploi en provenance de la Région de Bruxelles-Capitale, du Brabant flamand et d'Anvers

Dans cette troisième partie, nous analysons l'emploi à l'aéroport au niveau géographique le plus détaillé. Les données relatives au domicile des travailleurs de l'aéroport (voir chapitre 1) soulignent la prépondérance de trois territoires pour l'emploi à l'aéroport: la Région de Bruxelles-Capitale (RBC), la province du Brabant flamand et la province d'Anvers. Les analyses se limitent à ces trois territoires. Nous commençons par le profil des travailleurs actifs à l'aéroport. Les différences constatées sont analysées plus en détail à l'aide de croisements entre trois variables, avec une répartition selon le sexe, l'âge, le régime de travail, le statut et le domicile.

3.1 Analyse de l'emploi selon le lieu de domicile

L'emploi selon le lieu de domicile peut être analysé à différents niveaux. Nous disposons de données sur le niveau régional, le niveau provincial et le niveau communal. Pour chaque cluster, nous pouvons voir dans quelle mesure chaque région, chaque province, chaque chef-lieu ou chaque commune contribue à l'emploi.

3.1.1 Emploi en provenance de la Région de Bruxelles-Capitale, du Brabant flamand et d'Anvers par cluster au niveau provincial et communal

Tableau 3.1 Nombre de travailleurs par cluster répartis par région, par province et (pour Bruxelles) par zone (# et%, 2017.4)

2017.4	Cluster aéronautique		Autres activités liées à l'aéroport		Cluster business	
	# TRAV	%	# TRAV	%	# TRAV	%
RBC	1 096	11,6%	1 957	17,2%	564	25,3%
Communes 1 ^{ère} couronne	168	1,8%	241	2,1%	167	7,5%
Communes industrielles de la zone du canal	345	3,7%	758	6,7%	109	4,9%
Ville de Bruxelles	169	1,8%	384	3,4%	87	3,9%
Communes résidentielles du nord-ouest	206	2,2%	407	3,6%	52	2,3%
Communes résidentielles du sud-est	208	2,2%	167	1,5%	149	6,7%
Région flamande	6 941	73,8%	8 589	75,5%	1 476	66,1%
Brabant flamand	3 521	37,4%	5 088	44,7%	635	28,4%
Anvers	1 739	18,5%	1 806	15,9%	430	19,3%
Limbourg	403	4,3%	466	4,1%	78	3,5%
Flandre-Orientale	944	10,0%	1 028	9,0%	257	11,5%
Flandre-Occidentale	334	3,5%	201	1,8%	76	3,4%
Région wallonne	1 374	14,6%	832	7,3%	192	8,6%
Hainaut	419	4,5%	311	2,7%	45	2,0%
Liège	240	2,6%	177	1,6%	38	1,7%
Luxembourg	16	0,2%	9	0,1%	3	0,1%
Namur	169	1,8%	103	0,9%	15	0,7%
Brabant wallon	530	5,6%	232	2,0%	91	4,1%
Total	9 411	100,0%	11 378	100,0%	2 232	100,0%

Source ONSS et collecte de données supplémentaire HIVA, BNB, Aviato; calculs HIVA-KU Leuven

Pour les trois clusters, la Région flamande est le lieu de domicile principal des travailleurs actifs à l'aéroport. Pour les deux premiers clusters, environ trois travailleurs sur quatre viennent de la Région flamande, contre 66,1% pour le cluster business. Les travailleurs de la Région de Bruxelles-Capitale et de la Région wallonne se retrouvent principalement dans un des deux clusters: on remarque plus de Bruxellois dans le *cluster des autres activités liées à l'aéroport* (17,2%) que dans le *cluster aéronautique* (11,6%). La tendance est inverse en Région wallonne: 14,6% de l'emploi total dans le *cluster aéronautique* vient de Wallonie, contre 7,3% dans le deuxième cluster. Dans le cluster *business*, on remarque une forte part de l'emploi venue de Bruxelles et de la Région flamande. Pour la Région flamande, cette part est toutefois moins grande que pour les deux autres clusters.

La Région de Bruxelles-Capitale est divisée en cinq zones en fonction des caractéristiques socio-économiques des communes bruxelloises.¹⁰ Au niveau de l'emploi dans le *cluster aéronautique*, on remarque l'importance des communes industrielles de la zone du canal (31% de l'emploi total en provenance de la Région de Bruxelles-Capitale dans ce cluster), suivies des communes résidentielles du nord-ouest et du sud-est (19% pour les deux). La zone du canal gagne en importance dans le *cluster des autres activités liées à l'aéroport* (39% de l'emploi total en provenance de la RBC dans ce cluster), tandis que les communes résidentielles du nord-ouest de la Région conservent la même importance dans ce deuxième cluster. Le nombre de travailleurs en provenance des communes résidentielles du sud-est est quant à lui bien moins élevé. Dans le *cluster business*, la majeure partie de l'emploi vient des communes de la première couronne (30% de l'emploi total en provenance de la RBC dans ce cluster).

En Région flamande, les principaux lieux de domicile des travailleurs de l'aéroport sont le Brabant flamand, Anvers et, dans une moindre mesure, la Flandre-Orientale. Pour le Brabant flamand, on remarque que 5 088 travailleurs sur un total de 8 589 en provenance de la Région flamande (59%) sont actifs dans le *cluster des autres activités liées à l'aéroport*, contre 3 521 travailleurs sur 6 941 (50,7%) dans le *cluster aéronautique*. Le *cluster des autres activités liées à l'aéroport* est donc plus important pour les travailleurs du Brabant flamand que le *cluster aéronautique*. La situation est différente pour Anvers: 1 806 travailleurs sur 8 589 travaillent dans le *cluster des autres activités liées à l'aéroport* (21%), contre 1 739 travailleurs sur 6 941 (25%) dans le *cluster aéronautique*. Ce constat, combiné au fait que pour les travailleurs de Bruxelles, le *cluster des autres activités liées à l'aéroport* est plus important que le premier cluster, confirme que les travailleurs actifs dans le *cluster aéronautique* habitent plus loin que ceux actifs dans le *cluster des autres activités liées à l'aéroport*. Deux éléments peuvent l'expliquer. D'une part, le *cluster aéronautique* comprend des secteurs spécifiques et des fonctions correspondantes, qui n'existent pas en dehors des aéroports, comme les agents d'enregistrement. Les travailleurs sont donc prêts à parcourir de plus longues distances. D'autre part, cela peut également indiquer que les emplois dans le *cluster aéronautique* sont plus difficiles à pourvoir en raison de leur caractère spécifique, et qu'il y a un déséquilibre entre la demande et l'offre sur le marché du travail local. Les employeurs actifs à l'aéroport doivent donc rechercher des candidats adéquats dans un plus vaste territoire autour de l'aéroport.

¹⁰ Les communes résidentielles du sud-est sont Auderghem, Uccle, Watermael-Boitsfort, Woluwe-Saint-Lambert et Woluwe-Saint-Pierre. Les communes résidentielles du nord-ouest sont Berchem-Sainte-Agathe, Evere, Ganshoren et Koekelberg. Les communes de la première ceinture sont Etterbeek, Ixelles, Saint-Gilles et Saint-Josse-ten-Noode. Les communes industrielles de la zone du canal sont Anderlecht, Forest et Molenbeek-Saint-Jean. La dernière « zone » est la Ville de Bruxelles.

Tableau 3.2 Importance des chefs-lieux dans l'emploi en provenance des provinces (# et%, 2017.4)

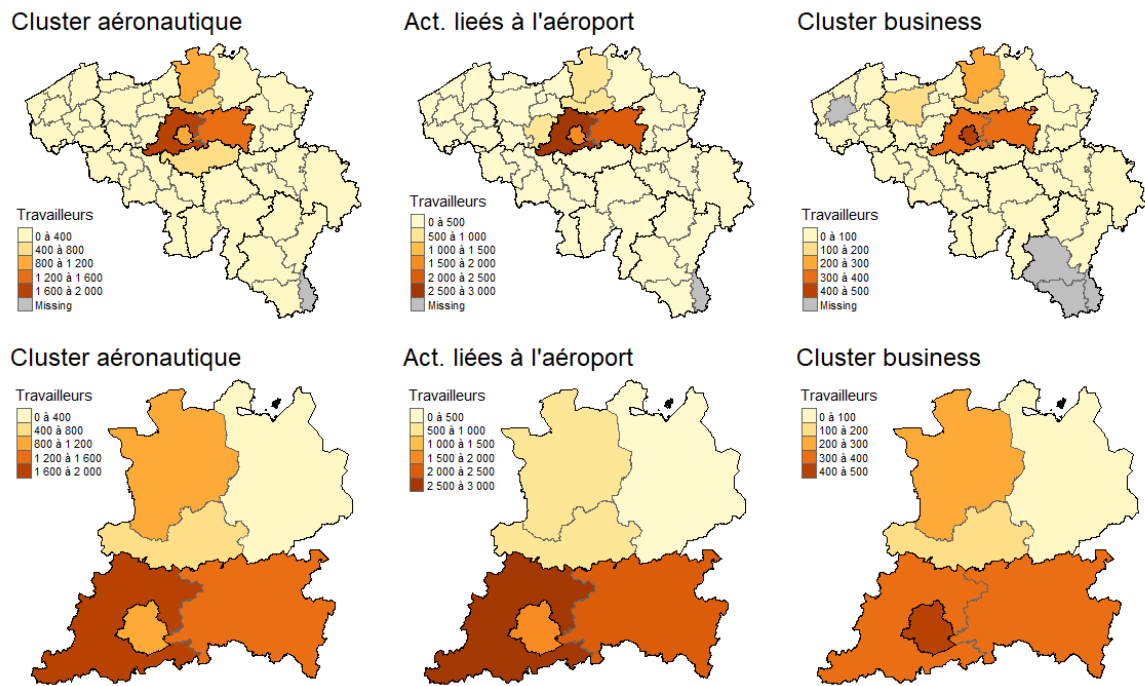
2017.4	# TRAV	%
Flandre-Occidentale	611	
Bruges	48	7,9%
Flandre-Orientale	2 229	
Gand	316	14,2%
Anvers	3 975	
Anvers	1 011	25,4%
Brabant flamand	9 244	
Louvain	706	7,6%
Limbourg	947	
Hasselt	114	12,0%
Hainaut	775	
Mons	61	7,9%
Namur	287	
Namur	56	19,5%
Brabant wallon	853	
Wavre	67	7,9%
Liège	455	
Liège	59	13,0%

Source ONSS et collecte de données supplémentaire HIVA, BNB, Aviato; calculs HIVA-KU Leuven

Le chef-lieu le plus important par rapport à l'emploi en provenance de sa province est Anvers: 25,4% de l'emploi total en provenance de la province d'Anvers vient de la ville d'Anvers. La ville de Namur occupe elle aussi une place importante dans l'emploi en provenance de la province de Namur, les chiffres étant toutefois déjà bas. Il convient de souligner le faible nombre de travailleurs de l'aéroport en provenance du Brabant flamand venant de Louvain.

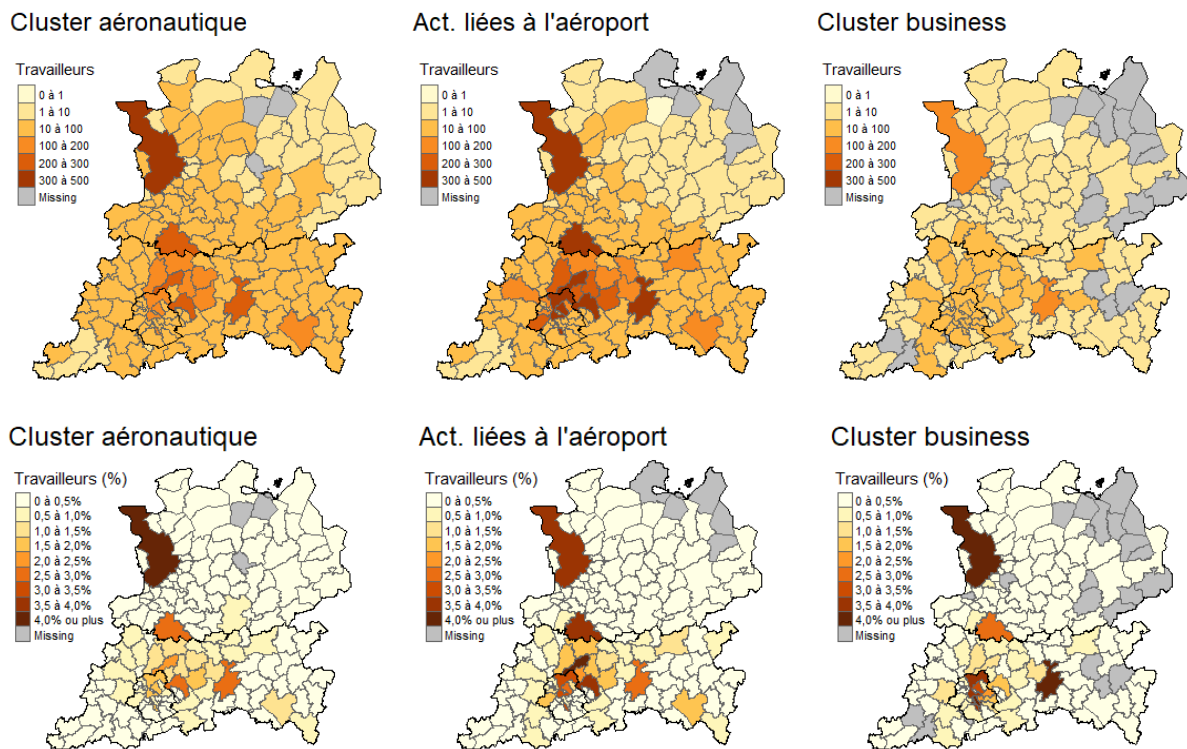
Les tableaux 3.1 et 3.2 indiquent que pour les trois clusters, le plus grand nombre de travailleurs viennent de la Région de Bruxelles-Capitale et des provinces du Brabant flamand et d'Anvers. Dans les sections suivantes, nous nous concentrerons donc exclusivement sur la répartition en fonction de l'origine au niveau des clusters pour les habitants de ces trois territoires. La question sous-jacente porte sur l'importance des communes dans l'emploi à l'aéroport. Il ne s'agit donc pas de l'importance de l'emploi à l'aéroport pour l'emploi des habitants d'une commune déterminée. Les figures suivantes indiquent la provenance des travailleurs de l'aéroport. La figure 3.1 porte sur la sous-région ou (pour Bruxelles) la zone d'origine, et la figure 3.2 sur les communes.

Figure 3.1 De quelles sous-régions les travailleurs de l'aéroport viennent-ils? (#, 2017.4)



Source ONSS et collecte de données supplémentaire HIVA, BNB, Aviato; calculs HIVA-KU Leuven

Figure 3.2 De quelles communes les travailleurs de l'aéroport viennent-ils? (# et %, 2017.4)



Source ONSS et collecte de données supplémentaire HIVA, BNB, Aviato; calculs HIVA-KU Leuven

Les cartes des figures 3.1 et 3.2 illustrent la répartition de l'emploi à l'aéroport par cluster en fonction du lieu de domicile des travailleurs de l'aéroport. Elles montrent l'importance relative de la sous-région ou de la commune d'origine au niveau de l'emploi à l'aéroport. Elles ne reflètent donc pas l'importance de l'emploi à l'aéroport pour le marché du travail local dans une sous-région ou une commune spécifique.

Sur les cartes de la figure 3.1, les trois territoires de provenance sont d'abord divisés en sous-régions. Pour la province d'Anvers, les sous-régions sont Anvers (1,04 million d'habitants en 2017), Turnhout (455 677 habitants) et Malines (340 410 habitants). Pour la province du Brabant flamand, les sous-régions sont Louvain (502 602 habitants) et Hal-Vilvorde (627 247 habitants). Vient ensuite l'agglomération de la Région de Bruxelles-Capitale (1,192 million d'habitants). De manière générale, les sous-régions de Louvain, Hal-Vilvorde, Bruxelles et Anvers sont les principaux lieux de domicile des travailleurs actifs à l'aéroport.

La deuxième étape fait le lien entre les cartes au niveau de la sous-région et les cartes au niveau des communes (figure 3.2). On en déduit que les sous-régions de Louvain, Hal-Vilvorde et Bruxelles fournissent une grande partie des travailleurs de l'aéroport en additionnant les chiffres de nombreuses petites communes. L'emploi en provenance de la sous-région d'Anvers est quant à lui déterminé en majeure partie par la ville d'Anvers, plus grande commune de Belgique en nombre d'habitants. C'est pourquoi Anvers est généralement plus foncée sur la figure 3.2. Lors de l'interprétation de l'origine des travailleurs selon la commune (figure 3.2), il est important de ne pas perdre de vue l'origine selon la sous-région (figure 3.1). Sur la figure 3.2, les travailleurs habitant dans l'une des 19 communes bruxelloises sont en couleur, et pas au niveau de l'agglomération de la Région de Bruxelles-Capitale comme à la figure 3.1. Dans la figure 3.2, la ville d'Anvers représente à elle seule un nombre d'habitants de plus de 500 000, équivalent à l'ensemble de la sous-région de Louvain.

La figure 3.2 indique la commune d'origine par cluster de deux manières: absolue et relative. Les deux indiquent que l'emploi dans le *cluster aéronautique* est fortement dispersé dans les trois territoires de provenance. Les travailleurs de ce cluster viennent de très nombreuses communes au sein des territoires de provenance, représentant chacune un petit pourcentage de l'emploi (entre 1 et 2%). Anvers se distingue (4%), mais il faut bien évidemment tenir compte de la taille de sa population. On observe cependant aussi au niveau des sous-régions (figure 3.1) que la sous-région d'Anvers, plus éloignée de l'aéroport, est tout aussi représentée que la Région de Bruxelles-Capitale, qui est comparable au niveau du nombre d'habitants à l'ensemble de la sous-région d'Anvers.

La tendance est différente dans le *cluster des autres activités liées à l'aéroport*: on remarque une forte concentration d'emplois en provenance des communes situées autour du site de l'aéroport. De nombreuses villes ou communes situées autour du site de l'aéroport, comme Vilvorde, Zaventem ou Bruxelles, représentent plus de 2% de l'emploi dans ce cluster, alors qu'elles sont parfois petites au niveau de la population. En chiffres absolus, dans ce deuxième cluster, environ autant de travailleurs viennent d'Anvers que des communes situées autour de l'aéroport (+/- 400), alors qu'Anvers est bien plus grande en nombre d'habitants (Anvers compte par exemple cinq fois plus d'habitants que le chef-lieu du Brabant flamand, Louvain). Cela confirme la conclusion faite précédemment: les travailleurs du *cluster aéronautique* parcourent de plus longues distances pour se rendre au travail.

Pour finir, le *cluster business* représente 11% de l'emploi à l'aéroport et est donc bien plus petit que les deux autres. Ici aussi, on observe dans une moindre mesure une concentration de travailleurs en provenance des communes situées autour de l'aéroport, avec un étalement plus prononcé du côté des 19 communes bruxelloises. La carte des sous-régions (figure 3.1) souligne également l'importance de Bruxelles dans son ensemble au niveau de l'emploi dans ce cluster.

3.1.2 Profil des travailleurs en provenance de la Région de Bruxelles-Capitale, du Brabant flamand et de la province d'Anvers et de leurs fonctions

Tableau 3.3 Emploi selon le secteur, le sexe, l'âge et le régime de travail par territoire de provenance (# et%, 2017.4)

2017.4	RBC		Brabant flamand		Anvers	
	TRAV (%)	Total (#)	TRAV (%)	Total (#)	TRAV (%)	Total (#)
Cluster aéronautique	30,3	1 096	38,1	3 521	43,8	1 739
Transport aérien	11,5	415	15,1	1 400	26,4	1 051
Activités des agences de voyage et des voyagistes	0,5	18	0,6	56	1,2	48
Gestion aéroportuaire	1,5	54	4,0	370	3,0	118
Manutention aéroportuaire	10,5	378	9,7	900	7,7	305
Construction et réparation d'avions	4,2	150	4,6	425	2,2	116
Autres activités de soutien du transport aérien	2,2	81	4,0	370	2,5	101
Autres activités liées à l'aéroport	54,1	1 957	55,0	5 088	45,4	1 806
Transports terrestres de voyageurs	0,3	12	0,3	30	0,5	18
Transports terrestres de fret	1,6	59	1,6	145	1,0	41
Manutention et entreposage de fret	8,0	290	13,5	1 248	11,9	471
Activités de poste et de courrier	8,7	316	13,0	1 203	10,1	401
Sécurité et nettoyage industriel	4,1	148	7,0	647	6,2	246
Commerce	3,0	107	3,0	281	1,9	76
Hébergement, restauration et traiteurs	13,3	480	4,8	444	2,3	91
Autres activités de services	3,3	120	1,6	148	1,6	62
Autres industries	0,2	6	0,2	16	0,3	10
Services publics	1,0	37	5,3	492	6,0	237
Agences d'intérim	10,6	382	4,7	434	3,9	153
<i>Sous-total</i>	<i>84,4</i>	<i>3 053</i>	<i>93,1</i>	<i>8 609</i>	<i>89,2</i>	<i>3 545</i>
Cluster business	15,6	564	6,9	635	10,8	430
Consultance	15,6	564	6,9	635	10,8	430
Total	100,0	3 617	100,0	9 244	100,0	3 975
SEXE						
Hommes	73,7	2 664	63,1	5 833	59,7	2 374
Femmes	26,3	953	36,9	3 411	40,3	1 601
ÂGE						
16-24	8,2	295	6,7	615	7,9	313
25-34	46,0	1 646	33,2	3 062	40,2	1 595
35-49	33,4	1 196	37,3	3 444	35,6	1 414
50-59	10,9	389	21,0	1 935	14,9	592
60+	1,4	51	1,9	175	1,4	55

	RBC		Brabant flamand		Anvers	
	TRAV (%)	Total (#)	TRAV (%)	Total (#)	TRAV (%)	Total (#)
RÉGIME DE TRAVAIL						
Temps plein	68,8	2 461	69,5	6 420	72,4	2 872
Temps partiel	20,5	734	25,9	2 392	23,9	947
Spécial	10,7	382	4,6	420	3,8	150

Source ONSS et collecte de données supplémentaire HIVA, BNB, Aviato; calculs HIVA-KU Leuven

Le tableau 3.3 dresse un premier aperçu par cluster du nombre et du profil des travailleurs à l'aéroport en fonction de leur province d'habitation. Au niveau du nombre, on remarque que les travailleurs habitant le Brabant flamand et la Région de Bruxelles-Capitale sont relativement plus nombreux dans le *cluster des autres activités liées à l'aéroport* que dans le *cluster aéronautique*, alors que c'est le contraire pour Anvers. Cela s'explique par le secteur du transport aérien. Sur l'ensemble de l'emploi en provenance d'Anvers, un sur quatre se situe dans ce secteur, alors que ce secteur est moins important pour la Région de Bruxelles-Capitale et le Brabant flamand (respectivement 11,5% et 15,1%). Le *cluster business* est quant à lui particulièrement important pour la Région de Bruxelles-Capitale; 15,6% de l'emploi total en provenance de Bruxelles travaille dans ce cluster, contre 6,9% pour le Brabant flamand et 10,8% pour Anvers.

Pour ce qui est du centre de gravité de l'emploi par cluster, on constate que pour le *cluster aéronautique*, il est identique pour les trois territoires de provenance: les activités de manutention et le transport aérien sont les secteurs les plus importants pour les travailleurs de la Région de Bruxelles-Capitale, du Brabant flamand et d'Anvers. Pour le *cluster des autres activités liées à l'aéroport*, le centre de gravité est différent selon le territoire. L'emploi en provenance de la Région de Bruxelles-Capitale se concentre principalement dans deux secteurs: hébergement, restauration et traiteurs (13,3% contre 4,8% pour le Brabant flamand et 2,3% pour Anvers) et secteur de l'intérim (10,6% contre 4,7% pour le Brabant flamand et 3,9% pour Anvers). Ces deux secteurs sont assez précaires. Dans le deuxième cluster, l'emploi en provenance du Brabant flamand et d'Anvers se situe dans les mêmes secteurs: respectivement 13,0% et 10,1% des travailleurs sont actifs dans le secteur des activités de poste et de courrier et 13,5% et 11,9% dans la manutention et l'entreposage de fret.

L'emploi par territoire de provenance et par sexe montre que la répartition des sexes est la plus équilibrée au niveau de l'emploi en provenance d'Anvers: 60% d'hommes et 40% de femmes. Le secteur du transport aérien présente une répartition hommes-femmes équitable; 26% des travailleurs en provenance d'Anvers sont actifs dans ce secteur. C'est l'emploi en provenance de Bruxelles qui présente la plus grande différence hommes-femmes: 74% des travailleurs sont des hommes. Cela s'explique par l'importance du secteur de l'hébergement, de la restauration et des traiteurs et des activités d'intérim, deux secteurs affichant une répartition de 75-25 pour les travailleurs bruxellois.

On observe une plus grande part de jeunes (16-34 ans) en provenance de la Région de Bruxelles-Capitale par rapport aux deux provinces. Vu l'importance et le caractère « jeune » de l'horeca et du secteur de l'intérim, les jeunes Bruxellois ont une plus grande probabilité de se retrouver dans ces secteurs (voir plus loin). La part de travailleurs plus âgés (50+) est la plus forte au niveau de l'emploi en provenance du Brabant flamand: 23% des travailleurs ont plus de 50 ans, contre 16% pour ceux en provenance d'Anvers et 12% pour ceux en provenance de la Région de Bruxelles-Capitale.

La répartition selon le régime de travail indique pour finir que 72% des travailleurs en provenance d'Anvers travaillent à temps plein, contre 70% des travailleurs en provenance du Brabant flamand et 69% des travailleurs en provenance de la Région de Bruxelles-Capitale. On observe relativement plus de travailleurs à temps partiel en provenance du Brabant flamand. Il convient de souligner la forte proportion de travailleurs avec contrat court ou non régulier en provenance de la Région de Bruxelles-Capitale; il s'agit principalement d'intérimaires. Cette proportion pour Bruxelles est deux fois plus élevée que pour les deux provinces.

3.2 Analyse de l'emploi selon les caractéristiques relatives à la personne et à la fonction

Après l'aperçu général du profil de l'emploi par territoire, analysons maintenant de plus près les différences constatées ci-dessus. Pour ce faire, nous allons croiser les différentes variables des caractéristiques relatives à la personne et à la fonction. Dans les prochaines sections, nous procéderons notamment à des croisements entre le secteur et le territoire avec le sexe, l'âge, le régime de travail et le statut.

3.2.1 Emploi selon le secteur, le territoire de provenance et le sexe

Tableau 3.4 Emploi à l'aéroport selon le secteur, le territoire de provenance et le sexe (% , 2017.4)

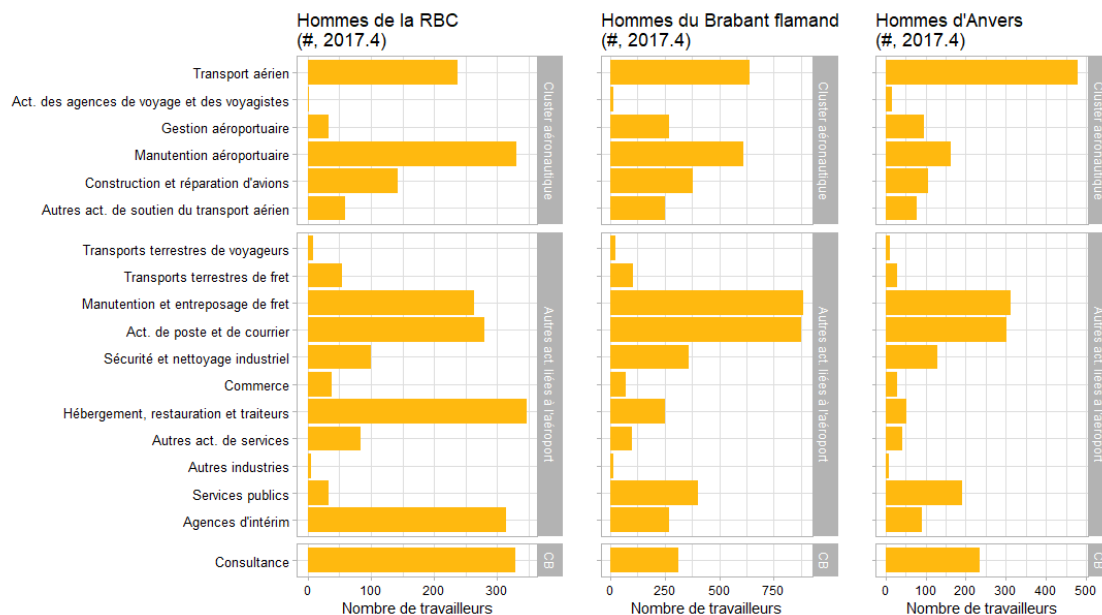
2017.4	Bruxelles			Brabant flamand			Anvers		
	Hommes %	Femmes %	# Total	Hommes %	Femmes %	# Total	Hommes %	Femmes %	# Total
Cluster aéronautique									
Transport aérien	57,1%	42,9%	415	45,9%	54,1%	1 400	45,7%	54,3%	1 051
Activités des agences de voyage et des voyageurs	16,7%	83,3%	18	25,0%	75,0%	56	35,4%	64,6%	48
Gestion aéroportuaire	63,0%	37,0%	54	73,0%	27,0%	370	82,2%	17,8%	118
Manutention aéroportuaire	87,3%	12,7%	378	67,8%	32,2%	900	53,1%	46,9%	305
Construction et réparation d'avions	94,7%	5,3%	150	88,9%	11,1%	425	92,2%	7,8%	116
Autres activités de soutien du transport aérien	74,1%	25,9%	81	68,4%	31,6%	370	77,2%	22,8%	101
Autres activités liées à l'aéroport									
Transports terrestres de voyageurs	75,0%	25,0%	12	80,0%	20,0%	30	66,7%	33,3%	18
Transports terrestres de fret	93,2%	6,8%	59	71,7%	28,3%	145	70,7%	29,3%	41
Manutention et entreposage de fret	91,0%	9,0%	290	70,8%	29,2%	1 248	66,5%	33,5%	471
Activités de poste et de courrier	88,3%	11,7%	316	72,8%	27,2%	1 203	75,6%	24,4%	401
Sécurité et nettoyage industriel	68,2%	31,8%	148	55,3%	44,7%	647	52,4%	47,6%	246
Commerce	35,5%	64,5%	107	25,3%	74,7%	281	36,8%	63,2%	76
Hébergement, restauration et traiteurs	72,1%	27,9%	480	56,3%	43,7%	444	56,0%	44,0%	91
Autres activités de services	70,0%	30,0%	120	66,9%	33,1%	148	67,7%	32,3%	62
Autres industries	100,0%	0,0%	6	100,0%	0,0%	16	90,0%	10,0%	10
Services publics	89,2%	10,8%	37	81,7%	18,3%	492	80,6%	19,4%	237
Agences d'intérim	82,2%	17,8%	382	61,8%	38,2%	434	58,8%	41,2%	153
<i>Sous-total</i>	<i>76,5%</i>	<i>23,5%</i>	<i>3 053</i>	<i>64,1%</i>	<i>35,9%</i>	<i>8 609</i>	<i>60,3%</i>	<i>39,7%</i>	<i>3 545</i>
Cluster business									
Consultance	58,3%	41,7%	564	49,4%	50,6%	635	54,9%	45,1%	430
Total	73,7%	26,3%	3 617	63,1%	36,9%	9 244	59,7%	40,3%	3 975

Source ONSS et collecte de données supplémentaire HIVA, BNB, Aviato; calculs HIVA-KU Leuven

Il a été indiqué dans la section précédente que la répartition entre les sexes la moins équilibrée concernait les travailleurs de l'aéroport en provenance de la Région de Bruxelles-Capitale. C'est le cas pour pratiquement tous les secteurs de l'aéroport, à quatre exceptions près (petits secteurs), comme indiqué dans le tableau 3.4. La différence dans la proportion d'hommes au niveau de l'emploi en provenance de la Région de Bruxelles-Capitale d'une part et en provenance du Brabant flamand et d'Anvers d'autre part est souvent grande. On observe également un emploi fortement masculin dans

les secteurs ayant une forte part dans l'emploi total en provenance de la Région de Bruxelles-Capitale, comme la maintenance aéroportuaire ou le secteur de l'intérim.

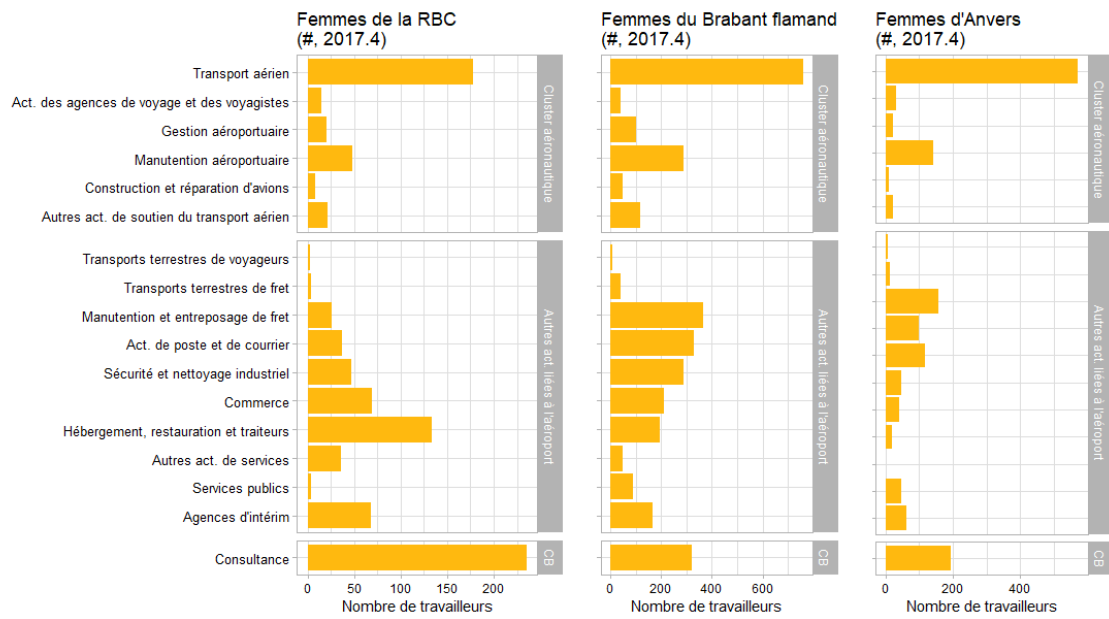
Figure 3.3 Emploi masculin à l'aéroport en fonction du territoire de provenance selon le secteur (#, 2017.4)



Source ONSS et collecte de données supplémentaire HIVA, BNB, Aviato; calculs HIVA-KU Leuven

La figure 3.3 analyse par territoire d'origine, les secteurs où les hommes sont actifs en chiffres absolus. Les bâtons représentent les chiffres absolus; il n'y a donc pas lieu de comparer les trois territoires. Nous pouvons en revanche voir dans quels secteurs les travailleurs hommes des différents territoires se retrouvent principalement (analyse des pics). La figure 3.3 montre une différence au niveau du nombre de pics. Les hommes de la Région de Bruxelles-Capitale sont actifs dans divers secteurs (p. ex. manutention; hébergement, restauration et traiteurs; activités des agences de consultance), alors que l'emploi masculin en provenance d'Anvers affiche un seul pic, dans le secteur du transport aérien. Les travailleurs hommes en provenance du Brabant flamand se situent principalement dans les secteurs des activités de poste et de courrier et de la manutention et de l'entreposage de fret.

Figure 3.4 Emploi féminin à l'aéroport en fonction du territoire de provenance selon le secteur (#, 2017.4)



Source ONSS et collecte de données supplémentaire HIVA, BNB, Aviato; calculs HIVA-KU Leuven

Au niveau de l'emploi féminin, un pic net apparaît pour chaque territoire dont viennent les travailleurs, ce qui contraste nettement avec les hommes. Pour les travailleurs femmes en provenance du Brabant flamand et d'Anvers, on observe un même pic, le transport aérien. Il s'agit également du principal secteur pour les travailleurs hommes en provenance de la province d'Anvers. Pour les femmes de la Région de Bruxelles-Capitale, ce sont les activités des agences de consultance qui sont les plus populaires, dans le *cluster business*.

3.2.2 Emploi selon le secteur, le territoire de provenance et l'âge

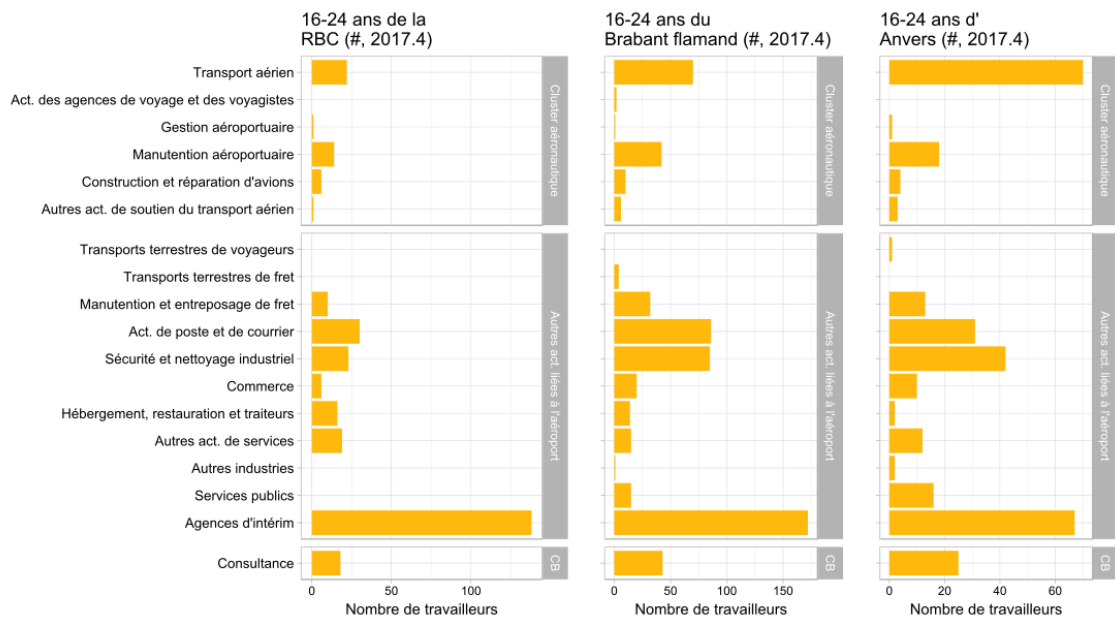
Tableau 3.5 Emploi à l'aéroport selon le secteur, le territoire de provenance et l'âge (% , 2017.4)

2017.4	RBC			Brabant flamand			Anvers		
	16-24	25-49	50+	16-24	25-49	50+	16-24	25-49	50+
Cluster aéronautique									
Transport aérien	5,3%	81,9%	12,8%	5,0%	77,0%	18,0%	6,7%	80,5%	12,8%
Activités des agences de voyage et des voyageurs	0,0%	83,3%	16,7%	3,6%	76,8%	19,6%	0,0%	81,3%	18,8%
Gestion aéroportuaire	1,9%	77,8%	20,4%	0,3%	76,8%	23,0%	0,8%	77,1%	22,0%
Manutention aéroportuaire	3,7%	84,9%	11,4%	4,7%	69,4%	25,9%	5,9%	74,8%	19,3%
Construction et réparation d'avions	4,0%	61,3%	34,7%	2,4%	45,9%	51,8%	3,4%	63,8%	32,8%
Autres activités de soutien du transport aérien	1,2%	69,1%	29,6%	1,6%	74,6%	23,8%	3,0%	74,3%	22,8%
Autres activités liées à l'aéroport									
Transports terrestres de voyageurs	0,0%	83,3%	16,7%	0,0%	53,3%	46,7%	5,6%	83,3%	11,1%
Transports terrestres de fret	0,0%	71,2%	28,8%	2,8%	71,0%	26,2%	0,0%	73,2%	26,8%
Manutention et entreposage de fret	3,4%	79,0%	17,6%	2,6%	69,1%	28,4%	2,8%	74,1%	23,1%
Activités de poste et de courrier	9,5%	77,5%	13,0%	7,1%	73,3%	19,5%	7,7%	76,6%	15,7%
Sécurité et nettoyage industriel	15,5%	75,0%	9,5%	13,1%	65,2%	21,6%	17,1%	61,0%	22,0%
Commerce	5,6%	70,1%	24,3%	7,1%	62,6%	30,2%	13,2%	57,9%	28,9%
Hébergement, restauration et traiteurs	3,3%	80,8%	15,8%	3,2%	68,0%	28,8%	2,2%	73,6%	24,2%
Autres activités de services	15,8%	75,8%	8,3%	10,1%	71,6%	18,2%	19,4%	64,5%	16,1%
Autres industries	0,0%	66,7%	33,3%	6,3%	81,3%	12,5%	20,0%	80,0%	0,0%
Services publics	0,0%	75,7%	24,3%	3,0%	70,7%	26,2%	6,8%	76,4%	16,9%
Agences d'intérim	36,1%	61,8%	2,1%	39,7%	48,7%	11,5%	43,8%	45,8%	10,5%
<i>Sous-total</i>	<i>9,4%</i>	<i>76,2%</i>	<i>14,5%</i>	<i>6,7%</i>	<i>69,0%</i>	<i>24,3%</i>	<i>8,2%</i>	<i>73,7%</i>	<i>18,0%</i>
Cluster business									
Consultance	3,2%	96,5%	0,4%	6,8%	89,4%	3,8%	5,8%	92,3%	1,9%
Total	8,4%	79,3%	12,3%	6,7%	70,4%	22,9%	8,0%	75,7%	16,3%

Source ONSS et collecte de données supplémentaire HIVA, BNB, Aviato; calculs HIVA-KU Leuven

Le tableau 3.5 montre que la plus grande proportion relative de travailleurs de 16 à 24 ans vient de la Région de Bruxelles-Capitale. C'est par exemple le cas dans les secteurs gestion aéroportuaire, hébergement, restauration et traiteurs et activités de poste et de courrier. Pour l'emploi en provenance d'Anvers également, on remarque certains secteurs ayant une part relativement élevée de jeunes, comme les activités de manutention, le transport aérien et la sécurité et le nettoyage industriel. Comme indiqué précédemment, le groupe d'âge moyen est une source importante d'emploi à l'aéroport. Pour les trois clusters, la plus grande proportion relative de travailleurs de 25-49 ans vient de la Région de Bruxelles-Capitale. Le fait que les travailleurs plus âgés (50+) viennent principalement du Brabant flamand (voir tableau 3.3) s'observe dans chaque secteur (sauf les autres activités de services et les autres industries, deux petits secteurs).

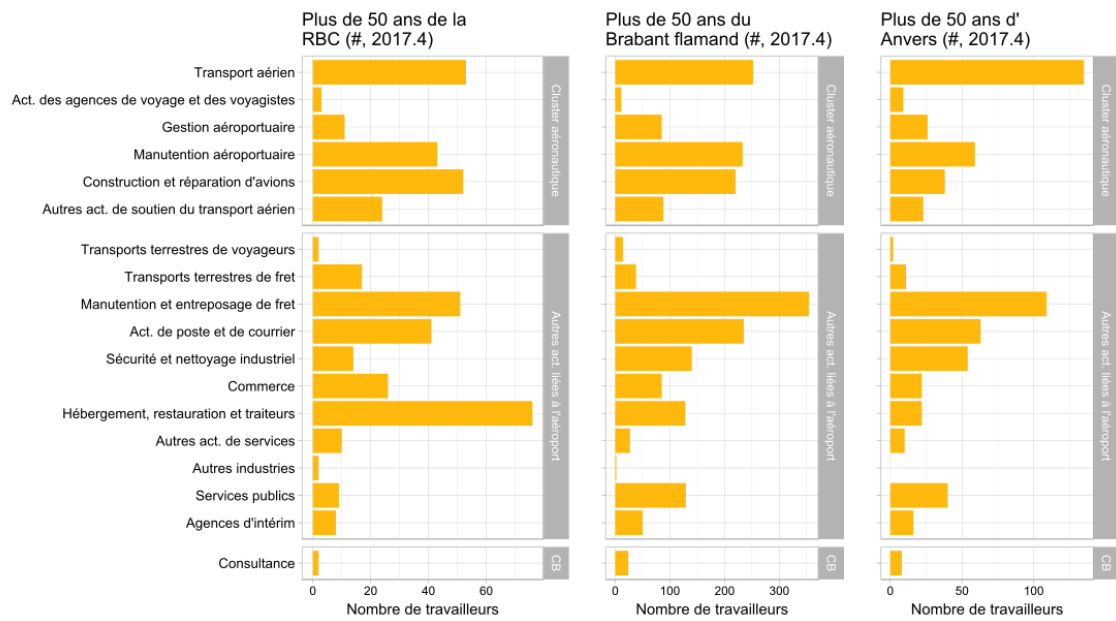
Figure 3.5 Emploi des jeunes à l'aéroport en provenance des territoires selon le secteur (#, 2017.4)



Source ONSS et collecte de données supplémentaire HIVA, BNB, Aviato; calculs HIVA-KU Leuven

Les figures 3.5 et 3.6 mentionnent les chiffres absolus pour chaque secteur, dans les trois territoires, pour les travailleurs plus jeunes et plus âgés respectivement. Les jeunes habitant dans la Région de Bruxelles-Capitale sont presque exclusivement actifs dans un seul secteur, celui de l'intérim. On observe ce pic pour les 16-24 ans du Brabant flamand également, bien que les secteurs sécurité et nettoyage industriel et activités de poste et de courrier soient eux aussi importants. On observe deux pics pour les jeunes en provenance d'Anvers: le secteur de l'intérim est important, mais le transport aérien l'est encore plus.

Figure 3.6 Emploi des travailleurs plus âgés à l'aéroport en provenance des territoires selon le secteur (#, 2017.4)



Source ONSS et collecte de données supplémentaire HIVA, BNB, Aviato; calculs HIVA-KU Leuven

L'aperçu de l'emploi par secteur et territoire pour les travailleurs plus âgés affiche un pic pour chaque territoire: les plus de 50 ans habitant dans la Région de Bruxelles-Capitale sont actifs principalement dans le secteur hébergement, restauration et traiteurs. Comme pour les travailleurs hommes, le nombre de travailleurs plus âgés en provenance du Brabant flamand est le plus important dans le secteur de la manutention et de l'entreposage de fret. On observe deux pics pour les travailleurs plus âgés en provenance d'Anvers: le transport aérien et la manutention et l'entreposage de fret. Le secteur du transport aérien est donc le secteur le plus important pour les hommes et les femmes, les jeunes et les travailleurs plus âgés.

3.2.3 Emploi selon le secteur, le territoire de provenance et le régime de travail

Tableau 3.6 Emploi à l'aéroport selon le secteur, le territoire de provenance et le régime de travail (% , 2017.4)

2017.4	RBC			Brabant flamand			Anvers		
	% Temps plein	% Temps partiel	# Total	% Temps plein	% Temps partiel	# Total	% Temps plein	% Temps partiel	# Total
Cluster aéronautique									
Transport aérien	68,4%	31,6%	415	63,0%	37,0%	1 400	61,8%	38,2%	1 051
Activités des agences de voyage et des voyageurs	72,2%	27,8%	18	83,9%	16,1%	56	75,0%	25,0%	48
Gestion aéroportuaire	90,7%	9,3%	54	85,7%	14,3%	370	93,2%	6,8%	118
Manutention aéroportuaire	45,0%	55,0%	378	43,2%	56,8%	900	41,3%	58,7%	305
Construction et réparation d'avions	92,0%	8,0%	150	79,3%	20,7%	425	84,5%	15,5%	116
Autres activités de soutien du transport aérien	93,8%	6,2%	81	87,3%	12,7%	370	84,2%	15,8%	101
Autres activités liées à l'aéroport									
Transports terrestres de voyageurs	83,3%	16,7%	12	90,0%	10,0%	30	94,4%	5,6%	18
Transports terrestres de fret	93,2%	6,8%	59	90,3%	9,7%	145	92,7%	7,3%	41
Manutention et entreposage de fret	87,9%	12,1%	290	78,0%	22,0%	1 248	83,4%	16,6%	471
Activités de poste et de courrier	90,2%	9,8%	316	79,7%	20,3%	1 203	83,5%	16,5%	401
Sécurité et nettoyage industriel	65,5%	34,5%	148	67,2%	32,8%	647	78,0%	22,0%	246
Commerce	69,2%	30,8%	107	67,3%	32,7%	281	60,5%	39,5%	76
Hébergement, restauration et traiteurs	62,1%	37,5%	480	55,6%	44,4%	444	57,1%	42,9%	91
Autres activités de services	73,8%	26,3%	80	72,6%	27,4%	135	76,8%	23,2%	56
Autres industries	100,0%	0,0%	6	88,2%	11,8%	17	100,0%	0,0%	10
Services publics	94,6%	5,4%	37	92,5%	7,5%	492	93,2%	6,8%	237
Agences d'intérim	0,5%	0,0%	382	2,8%	0,5%	434	0,7%	1,3%	153
<i>Sous-total</i>	<i>63,3%</i>	<i>24,1%</i>	<i>3 013</i>	<i>67,9%</i>	<i>27,2%</i>	<i>8 597</i>	<i>69,3%</i>	<i>26,4%</i>	<i>3 539</i>
Cluster business									
Consultance	98,4%	1,6%	564	91,8%	8,2%	635	97,4%	2,6%	430
Total	68,8%	20,5%	3 577	69,5%	25,9%	9 232	72,4%	23,9%	3 969

Source ONSS et collecte de données supplémentaire HIVA, BNB, Aviato; calculs HIVA-KU Leuven

Nous avons vu dans le tableau 3.3 que la proportion de contrats à temps partiel était la plus grande pour les travailleurs de l'aéroport en provenance du Brabant flamand. Le tableau 3.6 indique que c'est le cas pour de nombreux secteurs, principalement les activités de poste et de courrier et la maintenance et l'entreposage de fret. La part de travailleurs à temps partiel est également liée à la part de travailleurs plus âgés, étant donné qu'il s'agit de secteurs d'emploi importants pour les travailleurs plus âgés du Brabant flamand. Dans le principal secteur d'emploi pour les travailleurs en provenance d'Anvers, le transport aérien, on observe que 38% des travailleurs ont un contrat à temps partiel, contre 37% des travailleurs en provenance du Brabant flamand et 31,6% des travailleurs en provenance de la Région de Bruxelles-Capitale.

3.2.4 Emploi selon le secteur, le territoire de provenance et le statut

Tableau 3.7 Emploi à l'aéroport selon le secteur, le territoire de provenance et le statut (% , 2017.4)

2017.4	RBC			Brabant flamand			Anvers		
	Ouvriers	Employés	Fonctionnaires	Ouvriers	Employés	Fonctionnaires	Ouvriers	Employés	Fonctionnaires
Cluster aéronautique									
Transport aérien	1,4%	98,6%		0,6%	99,4%		100,0%		
Activités des agences de voyage et des voyagistes		100,0%			100,0%		100,0%		
Gestion aéroportuaire		100,0%			100,0%		100,0%		
Manutention aéroportuaire	83,6%	16,4%		44,9%	55,1%		38,0%	62,0%	
Construction et réparation d'avions	13,6%	86,4%		6,1%	93,9%		14,4%	85,6%	
Autres activités de soutien du transport aérien	3,7%	64,2%	32,1%	6,5%	51,9%	41,6%	13,9%	40,6%	45,5%
Autres activités liées à l'aéroport									
Transports terrestres de voyageurs	66,7%		33,3%	26,7%	3,3%	70,0%	5,6%		94,4%
Transports terrestres de fret	74,6%	25,4%		33,1%	66,9%		34,1%	65,9%	
Manutention et entreposage de fret	49,3%	50,7%		20,6%	79,4%		16,1%	83,9%	
Activités de poste et de courrier	37,0%	60,8%	2,2%	32,8%	65,0%	2,2%	41,9%	56,4%	1,7%
Sécurité et nettoyage industriel	96,0%	4,0%		88,1%	11,9%		91,6%	8,4%	
Commerce		100,0%		1,4%	98,6%		2,6%	97,4%	
Hébergement, restauration et traiteurs	81,7%	18,3%		63,5%	36,5%		59,3%	40,7%	
Autres activités de services	8,7%	91,3%		14,7%	85,3%		15,6%	84,4%	
Autres industries		100,0%			100,0%				
Services publics			100,0%		0,7%	99,3%		0,0%	100,0%
Agences d'intérim	72,1%	27,9%		38,0%	62,0%		51,0%	49,0%	
<i>Sous-total</i>	<i>47,1%</i>	<i>51,0%</i>	<i>1,9%</i>	<i>26,1%</i>	<i>69,4%</i>	<i>4,5%</i>	<i>22,1%</i>	<i>73,8%</i>	<i>4,1%</i>

2017.4	RBC			Brabant flamand			Anvers		
	Ouvriers	Employés	Fonctionnaires	Ouvriers	Employés	Fonctionnaires	Ouvriers	Employés	Fonctionnaires
Cluster business									
Consultance		100,0%		0,3%	99,7%			100,0%	
Total	38,5%	60,0%	1,6%	24,1%	71,7%	4,2%	19,5%	76,9%	3,6%

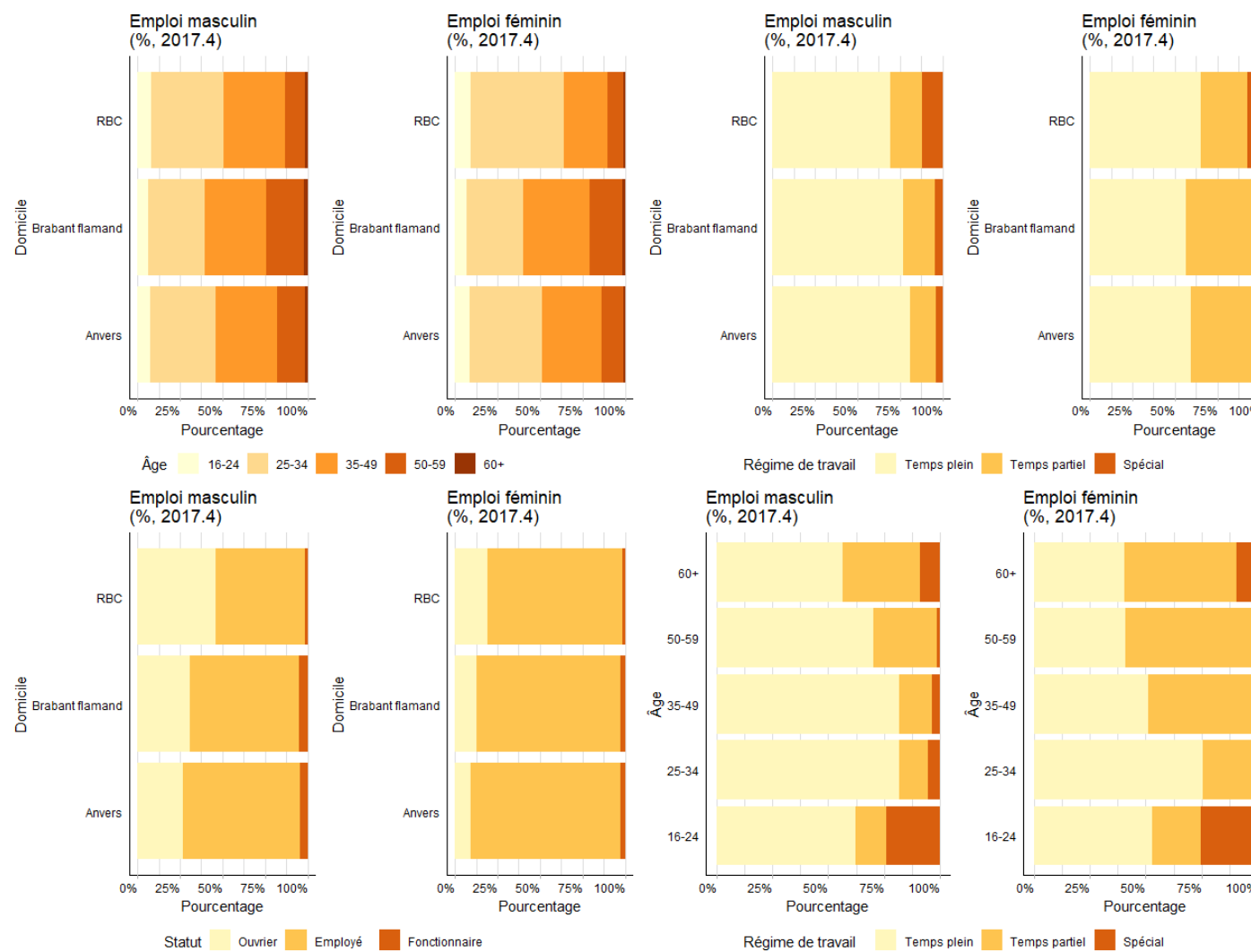
* La variable statut est disponible pour 87,2% de la population.

Source ONSS et collecte de données supplémentaire HIVA, BNB, Aviato; calculs HIVA-KU Leuven

Le tableau 3.7 démontre lui aussi la surreprésentation des employés au niveau de l'emploi à l'aéroport. La part relative des employés est la plus grande pour l'emploi en provenance d'Anvers. On remarque une nette différence avec les autres territoires au niveau des activités de manutention, où 62% de l'emploi en provenance d'Anvers est le fait d'employés, contre 55% pour l'emploi en provenance du Brabant flamand et seulement 16% pour l'emploi en provenance de la Région de Bruxelles-Capitale. Le caractère fortement axé sur les ouvriers de ce secteur est donc principalement dû à l'emploi en provenance de la Région de Bruxelles-Capitale. On observe une plus grande part d'ouvriers au niveau des travailleurs bruxellois pour de nombreux autres secteurs également. Pour finir, la répartition totale indique une part de fonctionnaires plus grande pour l'emploi en provenance du Brabant flamand.

3.2.5 Croisement de certaines caractéristiques des travailleurs et de leurs fonctions

Figure 3.7 Croisements des variables sexe, âge, régime de travail, statut et domicile (% 2017.4)



Source ONSS et collecte de données supplémentaire HIVA, BNB, Aviato; calculs HIVA-KU Leuven

La figure 3.7 illustre plusieurs liens importants entre les caractéristiques relatives à la personne et à la fonction des travailleurs et leurs fonctions à l'aéroport. La première figure illustre la répartition selon l'âge et le domicile par sexe. Tant pour les hommes que pour les femmes, on observe un emploi plus fort des 25-34 ans en provenance de la Région de Bruxelles-Capitale par rapport aux autres territoires, cette tendance étant plus prononcée pour les femmes. Encore une fois, les travailleurs plus âgés viennent principalement du Brabant flamand, en particulier parmi les travailleurs hommes.

La figure en haut à droite illustre le croisement entre le régime de travail et le domicile, distribué selon le sexe. L'emploi en provenance de la Région de Bruxelles-Capitale doit être souligné. Pour les travailleurs hommes, on observe un emploi avec contrat spécial, c'est-à-dire un contrat d'intérim ou un autre contrat de courte durée et non régulier, plus fort que dans les deux autres territoires. La part de contrats à temps partiel est identique. Du côté des femmes, on remarque également plus de contrats de travail spéciaux, mais la part de travailleurs à temps partiel est bien moins élevée qu'en provenance du Brabant flamand ou d'Anvers.

La troisième figure, en bas à gauche, illustre la répartition selon le statut et le domicile par sexe. L'emploi en provenance de la Région de Bruxelles-Capitale est une nouvelle fois très différent de celui en provenance du Brabant flamand et d'Anvers. Pour les travailleurs hommes de la Région de Bruxelles-Capitale, on observe une part bien plus élevée d'ouvriers, contre moins d'employés et de fonctionnaires. Pour les femmes également, plus d'habitants de la Région de Bruxelles-Capitale travaillent comme ouvriers que pour les deux provinces d'Anvers et du Brabant flamand.

Pour finir, la figure en bas à droite illustre le lien entre le régime de travail et l'âge distribué selon le sexe. Tant pour les hommes que pour les femmes, environ un jeune sur quatre (16-24 ans) a un contrat spécial. La part de contrats à temps partiel est par contre relativement faible. Plus ils vieillissent, plus les femmes et les hommes travaillent à temps partiel, cette proportion étant plus grande pour les femmes. On remarque également qu'une partie relativement grande de travailleurs plus âgés (60+) travaille dans un régime spécial, ce groupe étant toutefois relativement restreint.

3.3 Conclusion

Les travailleurs actifs dans le *cluster aéronautique* viennent de plus loin que les travailleurs du *cluster des autres activités liées à l'aéroport*. Les distances parcourues sont donc plus grandes pour les activités qui composent le secteur aéronautique.

- Le *cluster aéronautique* est, de manière relative, le plus important pour l'emploi en provenance de la province d'Anvers. Pour les *autres activités liées à l'aéroport*, on remarque une plus grande part d'emploi en provenance de la Région de Bruxelles-Capitale et de la province du Brabant flamand. Le *cluster business* est surtout important pour la Région de Bruxelles-Capitale.
- Pour les travailleurs habitant dans la province d'Anvers, c'est le secteur du transport aérien qui est le plus attractif: un travailleur sur quatre y est actif. Dans le deuxième cluster, les travailleurs habitant dans la Région de Bruxelles-Capitale sont très actifs dans le secteur de l'intérim ou de l'horeca. Pour le Brabant flamand, il s'agit de la manutention et de l'entreposage de fret et des activités de poste et de courrier.

Les travailleurs de l'aéroport viennent principalement des provinces d'Anvers et du Brabant flamand et de la Région de Bruxelles-Capitale. Pour ces trois territoires, les travailleurs se caractérisent par un profil différent. Cela dépend du secteur où ils travaillent. Une analyse plus approfondie selon les secteurs permet de définir le profil spécifique de l'emploi en provenance de ces trois territoires.

- *Répartition des sexes la moins équilibrée pour l'emploi en provenance de la Région de Bruxelles-Capitale et la plus équilibrée pour Anvers.*

La proportion d'hommes dans chaque secteur pour l'emploi en provenance de la Région de Bruxelles-Capitale est souvent bien plus grande que pour les provinces du Brabant flamand et d'Anvers. Les hommes en provenance de Bruxelles sont en outre actifs dans des secteurs variés, alors que l'on observe pour le Brabant flamand un pic au niveau de la manutention et de l'entrepôt de fret et des activités de poste et de courrier, et, à Anvers, au niveau du transport aérien. La répartition des sexes plus équilibrée dans le groupe des travailleurs en provenance d'Anvers s'explique en grande partie par le secteur du transport aérien. 26% de l'emploi anversoise se situe à ce niveau et 54% sont des femmes.

- *Plus grande part de jeunes en provenance de la Région de Bruxelles-Capitale, plus grande part de travailleurs plus âgés en provenance du Brabant flamand.*

On observe pour certains secteurs (et dans l'aperçu global) une plus grande part de jeunes (16-24 ans) en provenance de Bruxelles par rapport aux deux provinces. En outre, les jeunes en provenance de Bruxelles sont presque exclusivement actifs dans le secteur de l'intérim, alors que pour les jeunes du Brabant flamand et d'Anvers, le transport aérien, les activités de poste et de courrier et la sécurité et le nettoyage industriel sont aussi importants. La plus grande part de travailleurs plus âgés vient du Brabant flamand pour chaque secteur (à l'exception de deux secteurs plus petits). Ces travailleurs sont surtout actifs dans la manutention et l'entrepôt de fret. Pour les plus de 50 ans en provenance de Bruxelles, l'horeca est le secteur le plus populaire, et pour ceux de la province d'Anvers, il s'agit du transport aérien.

- *Plus grande proportion de contrats à temps partiel pour l'emploi en provenance du Brabant flamand, plus grande proportion de contrats à temps plein pour l'emploi en provenance d'Anvers.*

Dans presque tous les secteurs, la part de contrats à temps partiel est la plus grande pour les travailleurs habitant le Brabant flamand. Ce constat est lié à la proportion de travailleurs plus âgés dans l'emploi en provenance de cette province. La plus grande proportion de contrats à temps plein se situe au niveau de l'emploi en provenance d'Anvers, avec comme principal secteur le transport aérien.

- *De manière relative, plus d'employés en provenance d'Anvers et plus d'ouvriers en provenance de la Région de Bruxelles-Capitale.*

La proportion relative d'employés est la plus grande pour l'emploi en provenance de la province d'Anvers, avec comme principal secteur la manutention aéroportuaire (62% travaillent en tant qu'employés, contre 55% pour les travailleurs en provenance du Brabant flamand et à peine 16% pour les travailleurs en provenance de la Région de Bruxelles-Capitale). La plus grande part d'ouvriers vient de Bruxelles. Cela se remarque aussi bien au niveau de l'aperçu global que dans la plupart des secteurs.

4 | Recrutements à l'aéroport

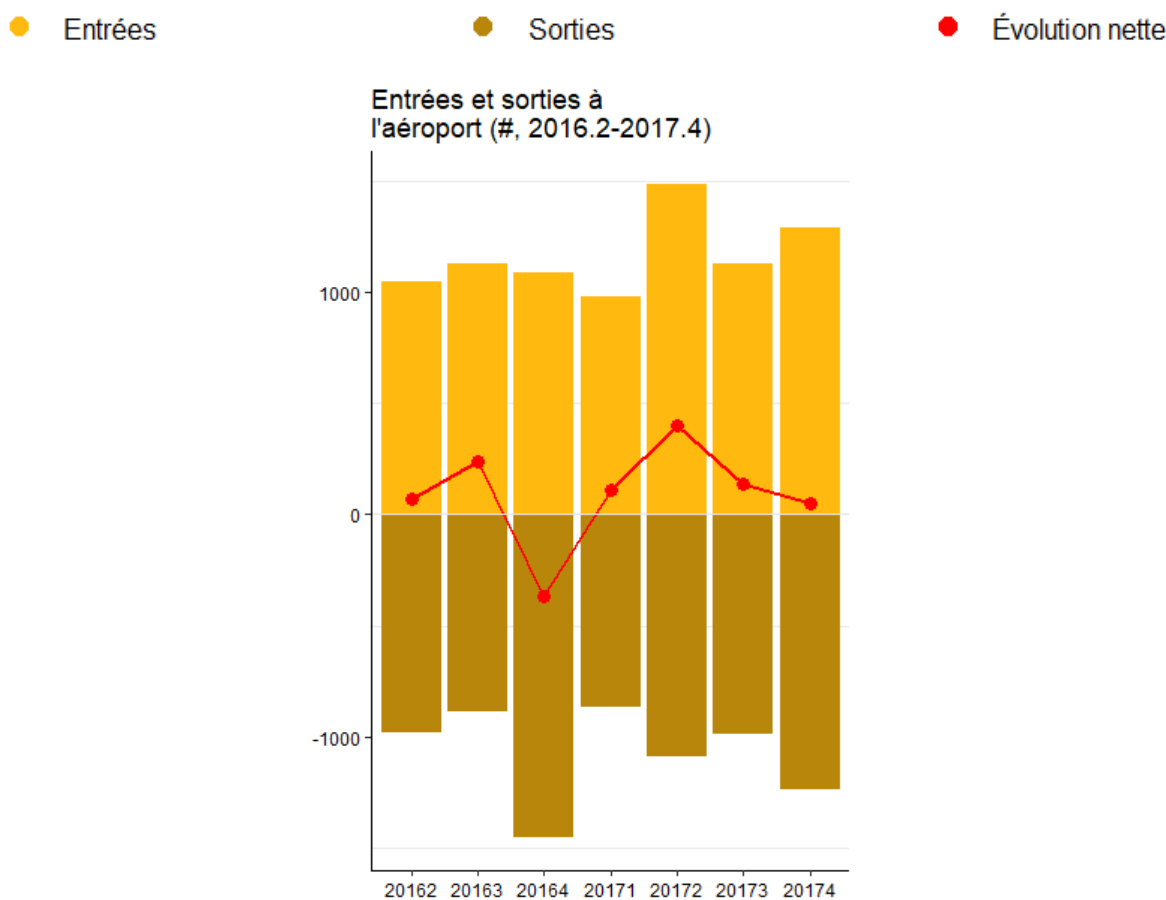
Ce dernier chapitre porte sur les recrutements et les départs de travailleurs à l'aéroport. Il ne s'agit pas de voir si l'emploi total au sein d'une entreprise a augmenté ou diminué, mais de zoomer sur le nombre et le profil des travailleurs qui ont débuté au sein des différentes entreprises de l'aéroport ainsi que sur ceux qui ont quitté ces entreprises. Nous nous basons pour ce faire sur les entreprises dont les informations ont été reçues via l'ONSS. Nous disposons en effet de leurs listes complètes de travailleurs pour chaque trimestre. L'analyse de la dynamique permet de voir dans quelle mesure les recrutements sont les moteurs de l'évolution nette de l'emploi sur une période déterminée et expliquent les profils changeants au niveau de l'emploi, à la suite de changements par exemple dans la répartition hommes-femmes, travailleurs jeunes-travailleurs plus âgés ou travailleurs flamands et bruxellois.

4.1 Évolution des recrutements et des sorties

Les recrutements et les sorties de travailleurs peuvent être analysés de différentes manières, selon la période prise en considération. Il est par exemple possible d'analyser pour chaque trimestre les changements au niveau du personnel par rapport au même trimestre un an auparavant. Il est également possible de réduire la période d'observation et d'analyser pour chaque trimestre les changements par rapport au trimestre précédent. Cette méthode tient explicitement compte des effets saisonniers (les changements liés au passage d'une basse saison à une haute saison et inversement). Dans ce rapport sur les tendances, nous nous intéressons particulièrement au profil des nouveaux recrutements. C'est pourquoi nous préférons analyser les entrées et sorties sur une base trimestrielle plutôt qu'annuelle.¹¹

¹¹ Autre avantage: nous disposons ainsi de plus de points d'observation. Une analyse des recrutements en 2016 sur base annuelle nécessite des informations sur les effectifs en 2015, qui ne sont pas disponibles. Pour une analyse sur base trimestrielle, seules les informations du point de départ (ici T1 2016) sont requises.

Figure 4.1 Entrées et sorties de travailleurs à Brussels Airport (#, 2016.2-2017.4)



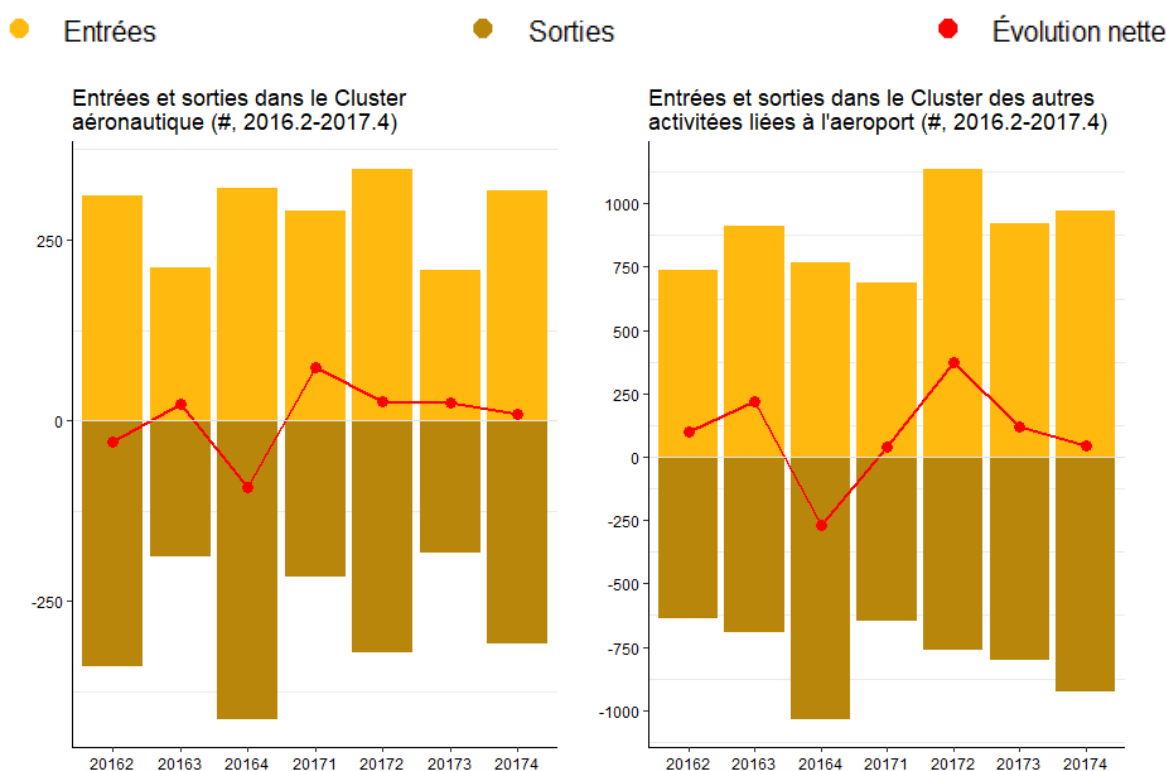
* Les chiffres n'incluent pas le cluster business.

Source ONSS et collecte de données supplémentaire HIVA, BNB, Aviato; calculs HIVA-KU Leuven

La figure 1.4 illustre l'évolution des entrées et des sorties entre le deuxième trimestre 2016 et la fin de 2017.¹² La différence entre les entrées et les sorties donne l'évolution nette de l'emploi à l'aéroport. Celle-ci a été négative une fois sur la période d'observation, au quatrième trimestre 2016 (364 travailleurs nets en moins). Une comparaison avec le quatrième trimestre de 2017 montre que cette baisse est principalement due à des sorties plus nombreuses en 2016 qu'en 2017 (1 451 vs 1 237 travailleurs), les entrées en 2016 étant également en dessous du niveau de 2017 (1 087 vs 1 290). La plus forte augmentation nette a eu lieu au deuxième trimestre 2017: l'emploi a augmenté de 398 travailleurs. Si l'on compare avec l'évolution nette sur la même période en 2016, cela s'explique par un plus grand nombre d'entrées (1 484 travailleurs). Ce n'est pas un hasard si le nombre d'entrées plus faible en 2016 se situe après les attentats à l'aéroport du 22 mars 2016. Le plus grand nombre de sorties au dernier trimestre 2016 peut également s'expliquer ainsi.

¹² Étant donné que l'établissement des activités de consultance à l'aéroport n'a eu lieu qu'en 2017, ces activités ne sont pas reprises dans l'évolution. Nous avons également pris en compte la reprise de certaines activités de Thomas Cook Airlines par Brussels Airlines. Pour éviter de considérer le transfert de personnel d'une entreprise à l'autre comme des entrées et des sorties, nous considérons dans cette analyse Brussels Airlines et Thomas Cook Airlines Belgium comme une seule et unique entreprise. Seuls les mouvements de travailleurs entre ces deux entreprises ne sont pas considérés comme des entrées ou des sorties. Il s'agit de 4 à 5 personnes par trimestre.

Figure 4.2 Entrées et sorties de travailleurs à Brussels Airport par cluster (#, 2016.2-2017.4)



* Les chiffres n'incluent pas le cluster business.

Source ONSS et collecte de données supplémentaire HIVA, BNB, Aviato; calculs HIVA-KU Leuven

La figure 4.2 présente la même évolution, mais pour les deux clusters liés à l'aéroport séparément (*cluster aéronautique* et *autres activités liées à l'aéroport*). Première observation: il y a plus de mouvements de travailleurs dans le deuxième cluster. Les recrutements dans le deuxième cluster se situent toujours aux alentours de 750 travailleurs; dans le premier cluster, les recrutements varient entre 200 et 400 travailleurs. Il s'agit du plus grand cluster d'emploi en chiffres absolus. La présence du secteur de l'intérim dans le deuxième cluster est aussi importante: dans ce secteur, les effectifs évoluent plus rapidement. Le pic au niveau des recrutements de la figure 4.1 au deuxième trimestre 2017 est principalement dû au cluster des *autres activités liées à l'aéroport*. Le recrutement de 1 136 travailleurs dans ce cluster est le plus élevé sur la période considérée; dans le *cluster aéronautique*, ce nombre est de 348 travailleurs.

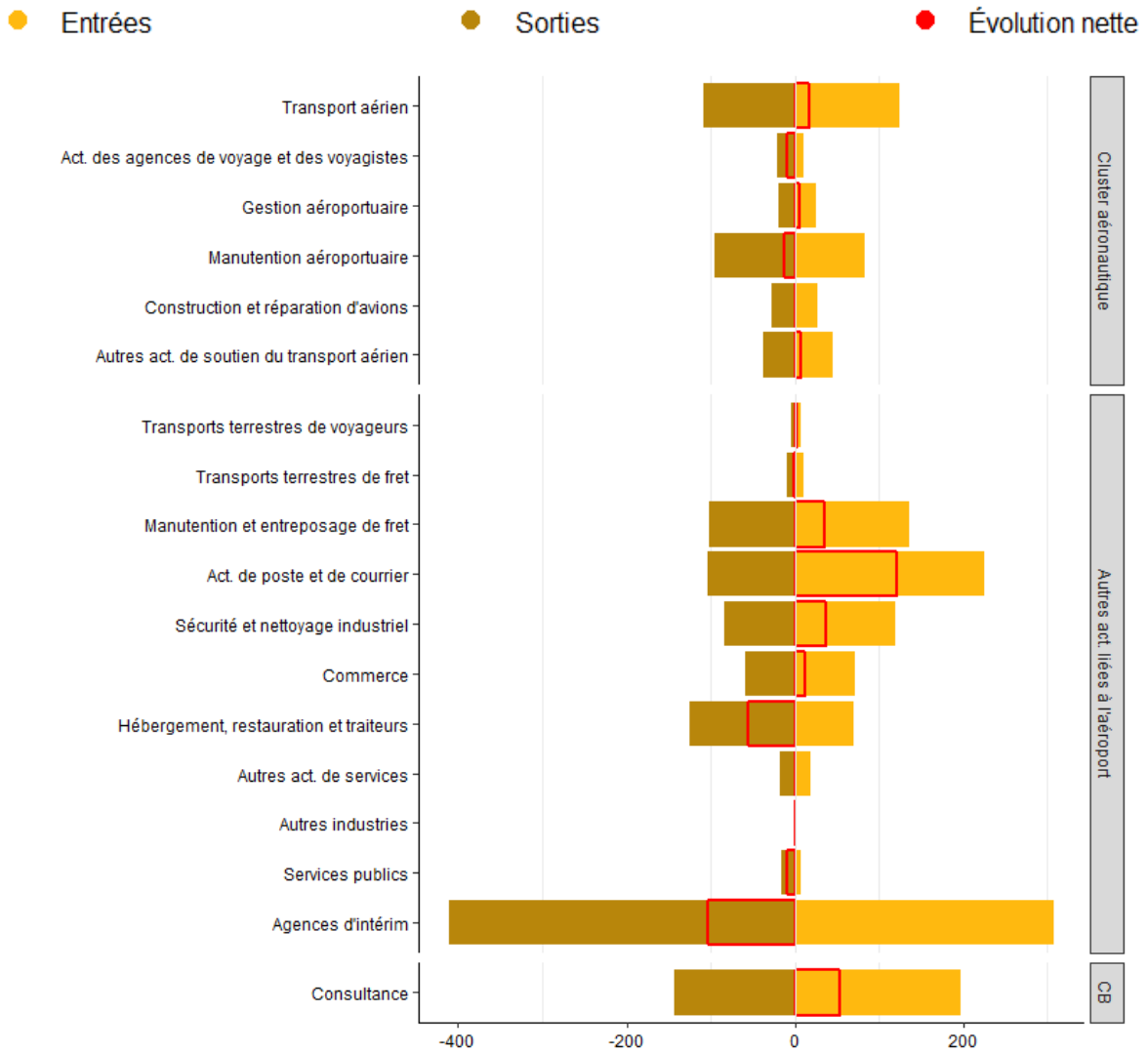
L'évolution nette dans le *cluster aéronautique* est négative par deux fois sur la période considérée, aux deuxième et dernier trimestres 2016; pour les *autres activités liées à l'aéroport*, c'est le cas uniquement au dernier trimestre 2016. Il s'agit des sorties les plus nombreuses sur la période considérée pour les deux clusters. La forte croissance nette au deuxième trimestre 2017 s'explique par l'augmentation des entrées dans le deuxième cluster. Les deux clusters suivent une même tendance générale, avec néanmoins certaines dynamiques spécifiques au cluster. Les pics d'entrées et de sorties ne sont pas nécessairement concomitants: il peut s'agir, en plus de la conjoncture favorable, d'un effet différé des recrutements en 2017 en remplacement des sorties de 2016.

4.2 Analyse sectorielle des entrées et sorties

La figure 4.3 analyse les recrutements et les sorties à un niveau sectoriel encore plus détaillé. Nous ne prenons en considération que le dernier trimestre 2017, par rapport au trimestre précédent. Dans le *cluster aéronautique*, on observe la plupart des entrées et des sorties dans les principaux secteurs, le transport aérien et la manutention aéroportuaire. Les entrées et les sorties sont en équilibre dans ce cluster, l'évolution nette (positive ou négative) est limitée.

Dans le *cluster des autres activités liées à l'aéroport*, on remarque certains secteurs avec de très nombreuses entrées et sorties. Dans son ensemble, le secteur des activités de poste et de courrier est plus petit que le secteur du transport aérien, mais on y observe pourtant plus de mouvements d'entrées et de sorties. En raison des nombreuses entrées (226 travailleurs), l'emploi dans ce secteur augmente de 122 places. Le secteur logistique (traitement et entreposage de fret) est de taille comparable aux activités de poste et de courrier. Ici aussi, les entrées sont supérieures au niveau du secteur du transport aérien et on observe une croissance nette. Par rapport au troisième trimestre 2017, l'ampleur des entreprises horeca diminue: 70 travailleurs sont entrés contre 125 sorties. Les activités d'intérim ont également connu une baisse au quatrième trimestre. Le cluster business, pour finir, affiche une augmentation nette, avec 197 entrées et 143 sorties.

Figure 4.3 Aperçu des entrées et sorties par secteur (#, 2017.4)



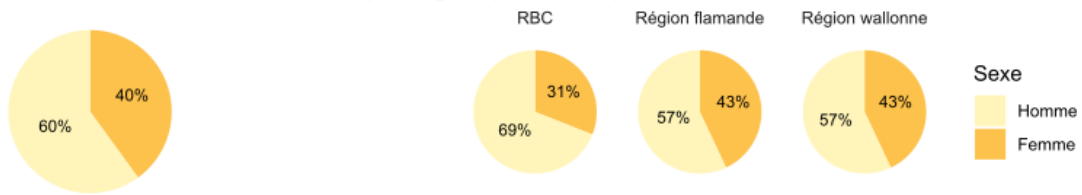
Source ONSS et collecte de données supplémentaire HIVA, BNB, Aviato; calculs HIVA-KU Leuven

4.3 Analyse socio-économique des entrées et sorties

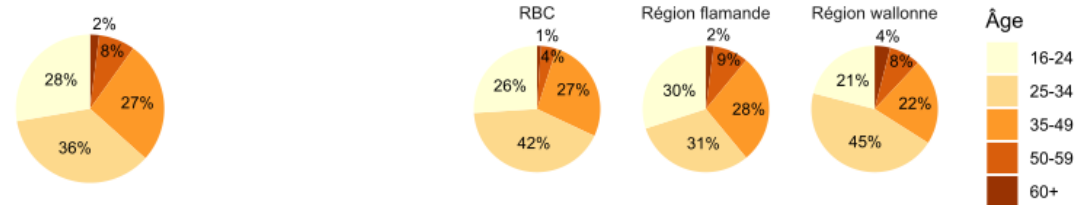
La figure 4.4 analyse les entrées selon certaines caractéristiques relatives à la personne et à la fonction: sexe, âge, régime de travail et statut, d'abord pour tous les travailleurs, puis en fonction du domicile (niveau régional).

Figure 4.4 Aperçu des recrutements selon le sexe, l'âge, le régime de travail et le statut (% , 2017.4)

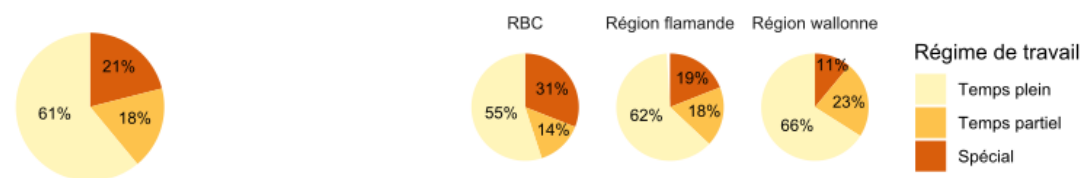
Entrées selon le sexe, au total et par région (% , 2017.4)



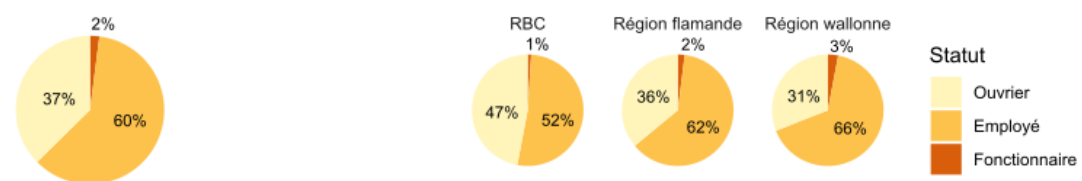
Entrées selon l'âge, au total et par région (% , 2017.4)



Entrées selon le régime de travail, au total et par région (% , 2017.4)



Entrées selon le statut, au total et par région (% , 2017.4)



Source ONSS et collecte de données supplémentaire HIVA, BNB, Aviato; calculs HIVA-KU Leuven

De manière globale, on recrute plus d'hommes que de femmes (60% vs 40%). Comme lors de l'analyse de l'emploi total (figure 2.1), les entrées les moins paritaires viennent de la Région de Bruxelles-Capitale: 69% des personnes recrutées sont des hommes. Dans les Régions wallonne et flamande, la proportion est similaire: 57% d'hommes et 43% de femmes.

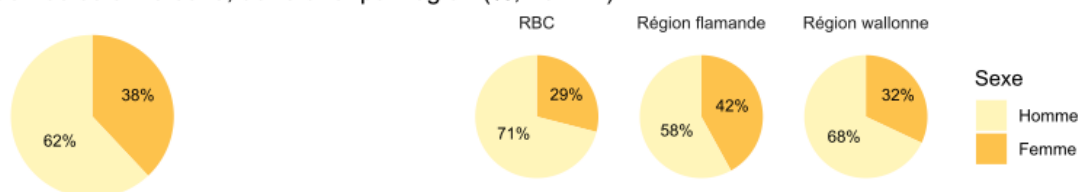
Par rapport à l'emploi total, les recrutements concernent plus de jeunes travailleurs: 28% des personnes recrutées ont moins de 25 ans, alors qu'elles représentent 7% de l'emploi total. La part des 35-49 ans et des 50-59 ans est moins élevée au niveau des recrutements par rapport à l'emploi total (respectivement 27% et 8% contre 37% et 17%). Ce n'est pas surprenant: on observe de manière générale plus de mouvements d'entrées chez les jeunes travailleurs et une dynamique réduite pour les groupes plus âgés. L'importance des 25-34 ans dans les entrées est la plus basse pour les nouveaux travailleurs en provenance de Flandre (31%); pour les nouveaux travailleurs en provenance de la Région wallonne, les 16-24 ans sont moins importants et on observe un nombre d'entrées de travailleurs de plus de 50 ans relativement élevé, surtout par rapport aux nouveaux travailleurs en provenance de la Région de Bruxelles-Capitale (12% contre 5%).

Dans la répartition selon le régime de travail, les contrats spéciaux de courte durée représentent une plus grande part (21% contre 5%). Comme indiqué précédemment, il s'agit principalement d'activités d'interim. Elles sont systématiquement davantage représentées dans les statistiques de recrutement du fait de leur caractère de courte durée. 31% des recrutements bruxellois relèvent de cette catégorie; c'est parmi les nouveaux travailleurs de la Région wallonne que l'on observe la plus grande part de contrats à temps partiel (23%). Les contrats à temps plein constituent toutefois la principale catégorie dans les trois cas.

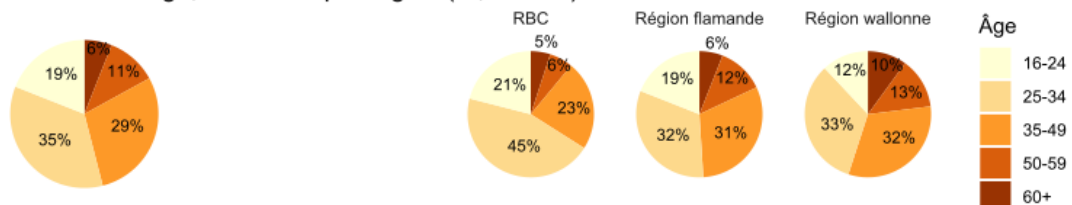
La plupart des recrutements ont le statut d'employé (60%), suivi du statut d'ouvrier. Par rapport à l'emploi total, l'importance du statut d'ouvrier augmente (37% contre 24%). Les recrutements de fonctionnaires sont limités (2%), mais ces chiffres ne tiennent pas compte des recrutements à la Défense. Pour les travailleurs habitant dans la Région de Bruxelles-Capitale, les recrutements d'employés/ouvriers sont plus équilibrés (52% et 47%) que dans les autres régions.

Figure 4.5 Aperçu des sorties selon le sexe, l'âge, le régime de travail et le statut (% , 2017.4)

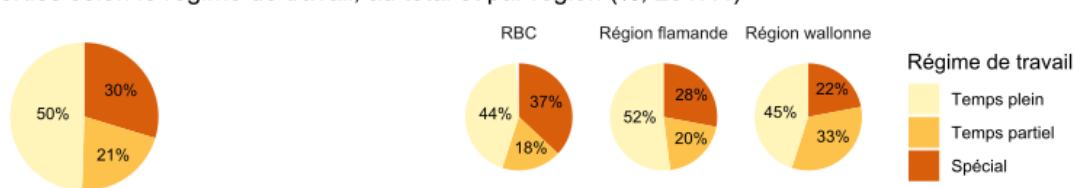
Sorties selon le sexe, au total et par région (% , 2017.4)



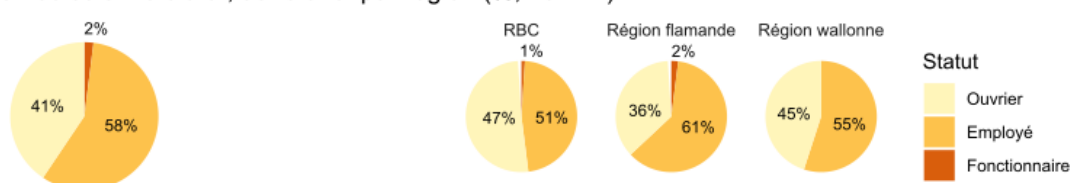
Sorties selon l'âge, au total et par région (% , 2017.4)



Sorties selon le régime de travail, au total et par région (% , 2017.4)



Sorties selon le statut, au total et par région (% , 2017.4)



Source ONSS et collecte de données supplémentaire HIVA, BNB, Aviato; calculs HIVA-KU Leuven

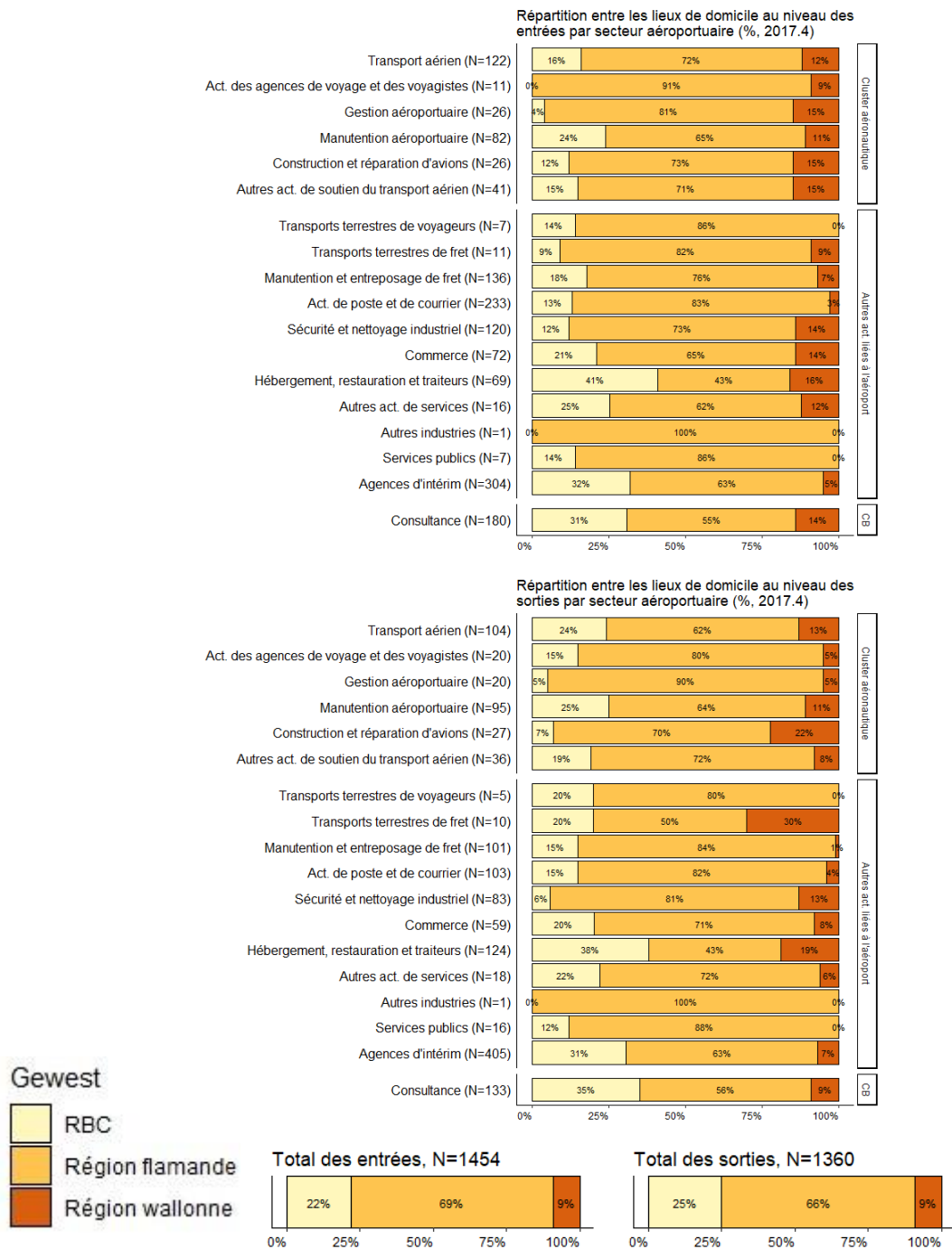
La figure 4.5 présente les mêmes statistiques, mais pour les sorties au dernier trimestre 2017. De manière globale, les sorties concernent davantage les hommes que les femmes; il convient de souligner que les sorties de travailleurs habitant en Région wallonne concernent également plus les hommes (68%), alors que les entrées étaient plus équilibrées (57% d'hommes vs 43% de femmes).

On n'observe pas de pourcentages de sorties élevés pour les groupes de travailleurs plus âgés: 6% des sorties concernent des 60+, 11% des travailleurs entre 50 et 60 ans. Par rapport au marché du travail belge, ces chiffres de sorties sont bas.¹³ La majeure partie des sorties de Brussels Airport sont donc des transitions travail vers travail ou des transitions vers le chômage et, dans une moindre mesure, des mouvements vers l'inactivité ou la pension. La plus grande proportion de sorties de travailleurs âgés de plus de 50 ans se trouve au niveau des travailleurs de l'aéroport habitant dans la Région wallonne (23%); la plus grande proportion de sorties de travailleurs jeunes (< 25 ans) se trouve au niveau des travailleurs bruxellois (21%) et flamands (19%).

En raison de la baisse des activités d'intérim au quatrième trimestre 2017, la part des contrats spéciaux, de courte durée, dans les sorties est plus grande qu'au niveau des entrées (30% contre 21% pour les entrées). Le rapport entre les différents statuts au niveau des sorties est comparable à celui des entrées. La seule différence se situe au niveau du statut des travailleurs entrants et sortants en provenance de la Région wallonne. La proportion d'ouvriers dans les sorties (45%) est supérieure à celle des entrées (31%).

¹³ Sur la base des statistiques de sorties annuelles, on constate que 20% des sorties concernent des personnes de plus de 50 ans (<https://www.dynamstat.be/fr/chiffres/werknemers>).

Figure 4.6 Répartition entre les lieux de domicile au niveau des entrées et sorties (% , 2017.4)



Source ONSS et collecte de données supplémentaire HIVA, BNB, Aviato; calculs HIVA-KU Leuven

Analysons pour finir l'importance des trois régions dans le total des recrutements et des départs, également par secteur. La figure 4.6 résume ces chiffres. On remarque que la dynamique pour les travailleurs bruxellois est supérieure à ce que laisse supposer l'emploi total: alors qu'ils représentent 15% des travailleurs, les travailleurs de la Région de Bruxelles-Capitale représentent 22% des entrées et 25% des sorties. Ce phénomène ne s'explique pas uniquement par la forte présence des travailleurs bruxellois dans le secteur de l'intérim; le constat est le même dans certains autres (plus grands) secteurs. Ainsi, environ 9% de l'emploi dans le secteur du transport aérien vient de la Région de Bruxelles-Capitale, alors que ces travailleurs représentent 16% et 24% des entrées et sorties. Il faudrait

analyser si ces sorties nettes de travailleurs bruxellois constituent un phénomène temporaire. Au niveau de la manutention aéroportuaire, il s'agit de 24% et 25%, pour une part totale dans l'emploi de 18%. Au niveau de la manutention et de l'entreposage de fret, on observe des parts de 18% et 15%, les entrées de travailleurs bruxellois étant donc plus élevées, pour une part dans l'emploi total de 13%. On observe également une plus grande dynamique au niveau des travailleurs bruxellois dans le cluster business.

4.4 Durée après recrutement

Cette dernière partie porte sur la durée pendant laquelle les travailleurs restent dans une entreprise après leur recrutement. Pour ce faire, nous analysons l'ensemble des recrutements sur la période allant du deuxième au dernier trimestre 2016 et faisons la distinction entre une durée de moins d'un an et de plus d'un an. Pour la Belgique, on sait que jusqu'à 40% des recrutements ne durent qu'1 ou 2 trimestres.¹⁴ Ce chiffre cache bien évidemment de fortes disparités entre les secteurs. Le tableau 4.1 résume les résultats.

Tableau 4.1 Aperçu de la durée après recrutement (#, 2016.2-2016.4)

	Nombre de recrutements	Durée < 1 an	Durée > 1 an	Durée < 1 an	Durée > 1 an
Cluster aéronautique	843	322	521	38%	62%
Transport aérien	411	145	266	35%	65%
Activités des agences de voyage et des voyagistes	35	14	21	40%	60%
Gestion aéroportuaire	57	16	41	28%	72%
Manutention aéroportuaire	209	107	102	51%	49%
Construction et réparation d'avions	68	20	48	29%	71%
Autres activités de soutien du transport aérien	63	20	43	32%	68%
Autres activités liées à l'aéroport	2 415	1 405	1 010	58%	42%
Transports terrestres de voyageurs	31	8	23	26%	74%
Transports terrestres de fret	129	39	90	30%	70%
Manutention et entreposage de fret	272	75	197	28%	72%
Activités de poste et de courrier	177	47	130	27%	73%
Sécurité et nettoyage industriel	346	131	215	38%	62%
Commerce	114	54	60	47%	53%
Hébergement, restauration et traiteurs	212	109	103	51%	49%
Autres activités de services	42	16	26	38%	62%
Services publics	41	8	33	20%	80%
Agences d'intérim	1 050	918	132	87%	13%
Autres industries	1	0	1	0%	100%
Total	3 258	1 727	1 531	53%	47%

Source ONSS et collecte de données supplémentaire HIVA, BNB, Aviato; calculs HIVA-KU Leuven

Dans le cadre de Brussels Airport, le *cluster aéronautique* est celui qui présente les plus longues durées au sein d'une même entreprise: 38% des travailleurs quittent leur employeur dans l'année, 62% restent plus d'un an. Au niveau de la manutention aéroportuaire, cependant, 49% des travailleurs restent plus

¹⁴ Goesaert, T., & Struyven, L. (2018). Zeer kortlopende jobs, een al dan niet vermeende trend op de Belgische arbeidsmarkt? *Over.Werk. Tijdschrift van het Steunpunt Werk*, 28(1), 145-155. Leuven: Steunpunt Werk / Uitgeverij Acco.

d'un an et 51% quittent l'entreprise dans l'année. Le secteur du transport aérien (le secteur avec le plus de recrutements) présente des recrutements au caractère plus long: 65% des travailleurs sont toujours actifs dans l'entreprise après un an.

Le cluster des *autres activités liées à l'aéroport* présente des durées plus courtes au sein d'une même entreprise, mais cela s'explique par la présence et l'importance des activités d'intérim au sein de ce cluster: 87% des recrutements dans le secteur de l'intérim durent moins d'un an. Pour la manutention et l'entreposage de fret, on remarque des carrières plus longues: 72% des travailleurs restent plus d'un an dans l'entreprise. C'est également le cas au niveau des activités de poste et de courrier (73% des travailleurs restent plus d'un an). Pour la sécurité et le nettoyage industriel, ce taux est de 62%; dans l'horeca et le commerce, ce taux baisse à respectivement 49% et 53% des travailleurs (sur un total de 212 et 114 recrutements).

4.5 Conclusion

Si l'on observe les recrutements et les départs chaque trimestre, on remarque sur une année des pics et des baisses dans cette dynamique.

- Dans le *cluster aéronautique*, les entrées et sorties sont basses au troisième trimestre; aux deuxième et quatrième trimestres, on observe une plus grande dynamique.
- Le cluster des *autres activités liées à l'aéroport* suit un profil similaire, mais les pics d'entrées et de sorties ne se situent pas forcément au même moment.

D'où viennent les travailleurs nouvellement recrutés à l'aéroport? La répartition selon le domicile au niveau de l'emploi total se perpétue avec les nouveaux travailleurs. Pas moins de 69% viennent de la Région flamande, devant la Région de Bruxelles-Capitale (22%) et la Région wallonne (9%). Du côté des sorties, 66% des travailleurs habitent en Région flamande, 25% dans la Région de Bruxelles-Capitale et 9% en Région wallonne.

- Par rapport à l'emploi total à l'aéroport, on observe donc un afflux plus important de Bruxellois, mais ceux-ci disparaissent aussi davantage.
- Cette plus grande dynamique s'explique en partie par les secteurs plus volatils de l'horeca et de l'intérim, au sein desquels plus de Bruxellois sont actifs à l'aéroport.
- Ce schéma s'observe également dans d'autres (plus grands) secteurs tels que le transport aérien, la manutention aéroportuaire, la manutention et l'entreposage de fret, ...
- Les entrées et sorties actuelles à l'aéroport perpétuent donc le déséquilibre dans la répartition selon le domicile au niveau de la composition de la population de travailleurs à l'aéroport.

Le profil des recrutements et des départs suit grosso modo la même répartition qu'au niveau de l'emploi total.

- On observe plus d'entrées et de sorties de travailleurs hommes, plus de dynamique parmi les employés, ...
- On observe typiquement plus de recrutements (et de départs) dans le secteur de l'intérim (en raison du caractère court terme de ce secteur). On observe également plus de jeunes (< 25 ans) représentés au niveau des entrées. Cela souligne une nouvelle fois l'importance de l'intérim dans le total des entrées, mais aussi le fait que l'on observe typiquement moins de mouvements d'entrées et de sorties pour les travailleurs plus âgés.

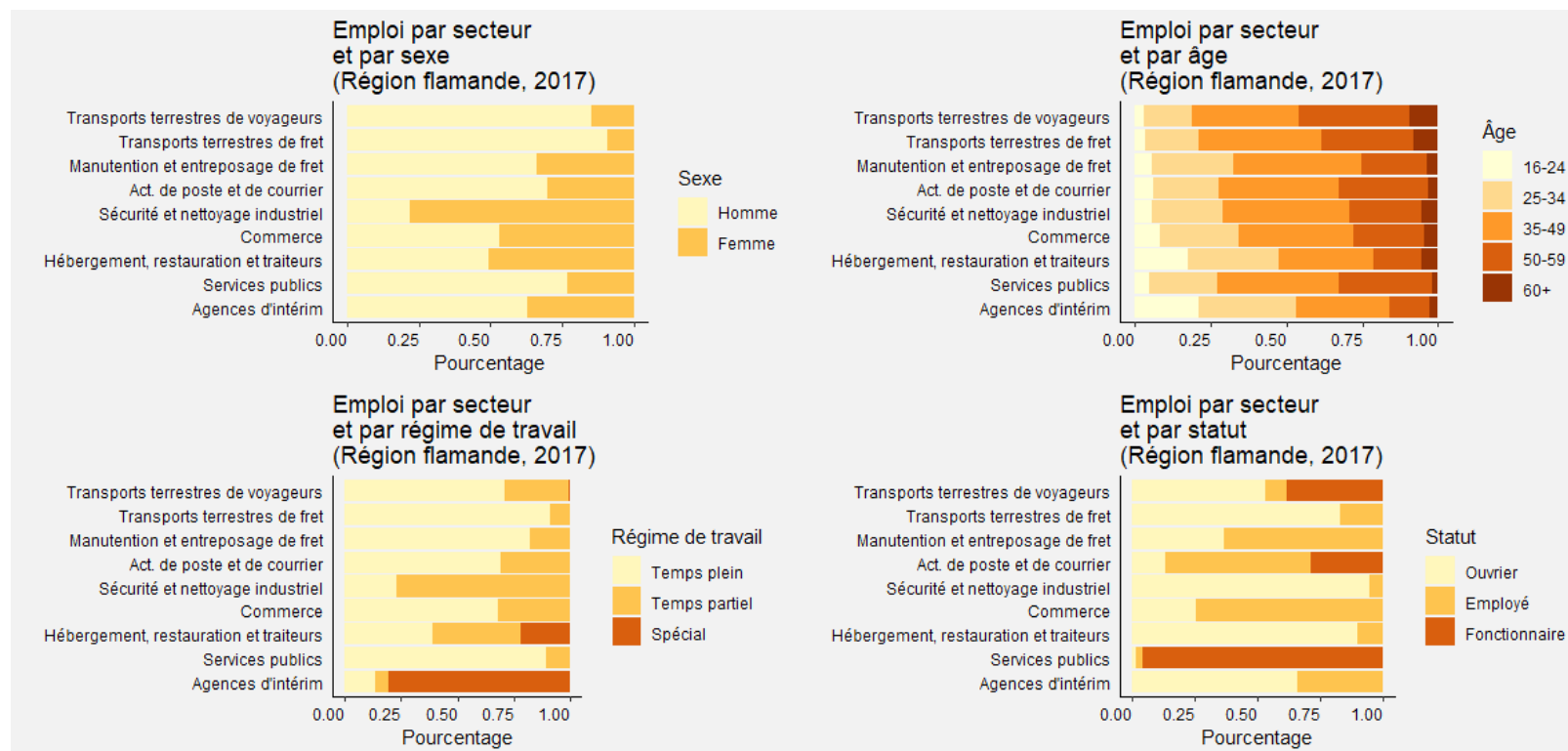
Combien de temps les travailleurs nouvellement recrutés restent-ils auprès du même employeur? Nous savons sur la base d'une étude précédente qu'en moyenne, pour l'ensemble de la Belgique, 40% des recrutements ne durent qu'1 à 2 trimestres. C'est aussi le cas à l'aéroport. Le marché du travail à l'aéroport n'est donc pas plus volatil que la moyenne du pays.

- Cette moyenne cache cependant de fortes disparités entre les secteurs: on retrouve à l'aéroport des emplois au caractère de long terme plus prononcé. Dans le secteur du transport aérien, 65% des travailleurs restent plus d'un an auprès de leur employeur après leur recrutement.
- Pour les *autres activités liées à l'aéroport*, on observe également des secteurs avec une plus longue durée d'emploi au sein d'une même entreprise: dans la manutention et l'entreposage de fret, ou bien les activités de poste et de courrier, 72 à 73% des travailleurs restent plus d'un an au sein de la même entreprise. Pour la manutention aéroportuaire, ce taux tombe à 49%. L'horeca (49%), le commerce (51%) et bien évidemment le secteur de l'intérim (13%) revêtent aussi un caractère de plus court terme.

- ANNEXES -

Annexe 1 Comparaison de la répartition sectorielle selon les caractéristiques relatives à la personne et à la fonction pour la Région flamande

Figure b1.1 Emploi en Région flamande dans les secteurs du cluster des autres activités liées à l'aéroport (% 2017)



Source ONSS et collecte de données supplémentaire HIVA, BNB, Aviato; calculs HIVA-KU Leuven

Annexe 2 Classement des communes selon le nombre de travailleurs à l'aéroport

Tableau b2.1 Emploi à l'aéroport par commune de provenance des travailleurs pour la Région de Bruxelles-Capitale, le Brabant flamand et Anvers (#, 2017.4)

Communes RBC	#	Communes Brabant flamand	#	Communes Anvers	#
BRUXELLES	640	ZAVENTEM	759	ANVERS	1 011
SCHAERBEEK	569	VILVORDE	732	MALINES	767
ANDERLECHT	292	LOUVAIN	706	WILLEBROEK	122
MOLENBEEK-SAIN-T-JEAN	253	KORTENBERG	417	HEIST-OP-DEN-BERG	107
IXELLES	251	GRIMBERGEN	376	BONHEIDEN	101
EVERE	246	MACHELEN	345	SINT-KATELIJNE-WAVER	99
WOLUWE-SAIN-T-LAMBERT	183	STEENOKKERZEEL	343	PUTTE	93
JETTE	173	ZEMST	340	LIERRE	93
ETTERBEEK	126	KAMPENHOUT	307	KONTICH	79
UCCLE	108	TIRLEMONT	299	BORNEM	78
SAIN-T-GILLES	104	HERENT	231	MORTSEL	67
WOLUWE-SAIN-T-PIERRE	103	HAACHT	202	PUURS	67
FOREST	98	AARSCHOT	190	EDEGEM	66
SAIN-T-JOSSE-TEN-NOODE	95	DILBEEK	178	DUFFEL	64
BERCHEM-SAINTE-AGATHE	89	BOORTMEERBEEK	176	BOOM	60
GANSHOREN	88	MEISE	163	RUMST	57
AUDERGHEM	85	ASSE	160	BRASSCHAAT	56
KOEKELBERG	69	TREMELO	152	HOVE	47
WATERMAEL-BOITSFORT	45	TERVUREN	143	HERSELT	46
		OVERIJSE	141	SCHOTEN	45
		LANDEN	139	AARTSELAAR	44
		ROTSELAAR	134	SCHILDE	38
		HAL	131	NIJLEN	36
		LONDERZEEL	128	BRECHT	36
		KEERBERGEN	120	HULSHOUT	36
		SINT-PIETERS-LEEUEW	116	BERLAAR	32
		MERCHTEM	111	LINT	31
		BERTEM	103	RANST	30
		DIEST	101	KAPELLEN	30

Communes RBC	#	Communes Brabant flamand	#	Communes Anvers	#
		MONTAIGU-ZICHEM	96	HERENTALS	29
		LUBBEEK	91	ZWIJNDRECHT	27
		BEERSEL	79	NIEL	26
		OPWIJK	78	BOECHOUT	25
		WEMMEL	73	GEEL	24
		BOUTERSEM	71	WOMMELGEM	23
		TERNAT	71	ZOERSEL	22
		WEZEMBEEK-OPPEM	70	SINT-AMANDS	22
		KAPELLE-OP-DEN-BOS	69	STABROEK	21
		HULDENBERG	69	WUUSTWEZEL	21
		OUD-HEVERLEE	67	WESTERLO	21
		LIEDEKERKE	65	HEMIKSEM	20
		HOLSBEEK	60	SCHELLE	19
		BEGIJNENDIJK	60	ESSEN	19
		RHODE-SAINT-GENÈSE	58	BORSBEEK	18
		TIELT-WINGE	57	MALLE	18
		KRAAINEM	57	KALMTHOUT	16
		HOEILAART	56	TURNHOUT	15
		LINTER	55	LAAKDAL	15
		HOEGAARDEN	55	MOL	14
		AFFLIGEM	53	WIJNEGEM	14
		BIERBEEK	49	KASTERLEE	13
		ROOSDAAL	41	OLEN	12
		LÉAU	40	BEERSE	11
		BEKKEVOORT	37	ZANDHOVEN	11
		GAMMERAGES	34	LILLE	11
		GLABBEEK	33	HERENTHOUT	10
		KORTENAKEN	31	BALEN	8
		LENNIK	30	GROBBENDONK	8
		GEETBETS	24	VORSELAAR	4
		DROGENBOS	19	HOOGSTRATEN	4
		GOOIK	17	OUD-TURNHOUT	4
		PEPINGEN	12	VOSELAAR	3
		HERNE	12	DESSEL	2
		LINKEBEEK	6	MEERHOUT	2
		BIÉVÈNE	6	RAVELS	2
		WATERLOO	1	RETIE	2
				ARENDONK	1

* Communes code INS.

Source ONSS et collecte de données supplémentaire HIVA, BNB, Aviato; calculs HIVA-KU Leuven

