Legris vend sa division historique à un groupe US

Le groupe français de distribution de fluides industriels Legris Industries va céder sa division historique Legris, spécialisée dans la connectique et regroupant 1.800 salariés, au groupe américain Parker Hannifin. Legris annonce avoir reçu une offre qui fait l'objet d'une procédure d'information et consultation auprès du comité central d'entreprise. Aucun détail, et notamment le montant de la transaction, n'a été dévoilé. *«Le projet n'a aucune incidence sur l'emploi»*, a affirmé une porte-parole du groupe.

Les clients de Nuon optent pour des tarifs fixes

En analysant les récents contrats, Nuon Belgium, filiale de l'électricien hollandais, constate que de plus en plus de clients signent pour des contrats à prix fixe. Une donnée qui montre clairement la crainte que peuvent ressentir les consommateurs par rapport à l'augmentation incessante des tarifs électriques et gaziers. L'opérateur constate encore que ses clients hollandais agissent de la même manière.
Selon les chiffres de Nuon Belgium, 64% des nouveaux clients figent les prix pour leur électricité. 33% optent même pour un prix fixe pendant trois ans. Dans le segment du gaz, le chiffre est de 60% des clients qui veulent se prémunir d'augmentations intempestives. «De toute évidence, nos clients veulent se protéger contre la hausse incessante des prix de l'énergie», constate Christophe Degrez, direct retail manager chez Nuon Belgium. Le gel du prix s'applique au coût de l'énergie du gaz naturel et de l'électricité, la composante sur laquelle les fournisseurs se font concurrence.

Gasunie est actionnaire du gazoduc Nord Stream

Le groupe gazier néerlandais Gasunie est officiellement devenu propriétaire de 9% du capital du consortium Nord Stream, chargé de construire un gazoduc sous la Baltique, a indiqué le géant du gaz russe Gazprom.
Les groupes E.ON Ruhrgas et Wintershall Holding (filiale du chimiste allemand BASF) ont chacun réduit de 4,5% leur part à son profit. Nord Stream est l'un des principaux chantiers entrepris par Gazprom pour diversifier ses voies d'approvisionnement de l'Europe.

Raid surprise dans le secteur des détergents

La Commission européenne a effectué des inspections surprise auprès de plusieurs producteurs de détergents, tels que les poudres à lessiver et les produits pour la vaisselle, soupçonnés de cartel, a-t-elle annoncé vendredi. Les groupes concernés par ces inspections, qui se sont déroulées les 17, 18 et 19 juin, ne sont pas identifiés mais plusieurs journaux britanniques avaient rapporté le 28 avril qu'Unilever, Procter & Gamble et plusieurs grandes chaînes de distribution étaient visées par une enquête des autorités britanniques.

Barco s'offre High End Systems

Le groupe technologique Barco, spécialisé dans l'imagerie, tenait à renforcer sa division Entertainment & Media. C'est chose faite avec le rachat de l'Américaine High End System, fournisseur de luminaires automatisés.
Si l'entreprise texane est de taille réduite (156 employés pour un chiffre d'affaires de 44 millions de dollars en 2007), l'investissement pèse tout de même la bagatelle de 55 millions de dollars. «High End n'est pas une grosse entreprise au niveau de la taille ou encore en terme de chiffre d'affaires mais son apport au niveau innovation est par contre de premier ordre», a commenté le CEO Martin de Prijcker. High End System est, selon les dires de Barco, un innovateur dans le domaine des technologies de l'éclairage. Une corde qui manquait jusqu'alors à la division Barco Events du groupe belge, déjà performant au niveau de la vidéo, des projecteurs, ou encore du traitement de l'image. La fusion permettra en outre aux deux acteurs de pousser leur présence tant sur le marché américain qu'européen.
Précisons encore que cette reprise permettra à Barco d'acquérir un portefeuille de brevets supplémentaires et de nouveaux canaux de distribution.◇ **A.C.**

Microsoft n'a pas de plan B après Yahoo!

Microsoft ne dispose pas d'un «plan B» de grosses acquisitions pour remplacer le rachat raté du groupe Yahoo!. C'est ce qu'a indiqué son PDG Steve Ballmer dans une interview au «Financial Times» vendredi. *«Les gens ne savent pas de quoi ils parlent»*, a commenté Ballmer. Kevin Johnson, patron de la division internet de Microsoft, a ajouté que la tentative de Microsoft de racheter Yahoo! visait uniquement à renforcer l'activité de publicité en ligne de Microsoft, en particulier les publicités liées aux recherches. *«La plus importante application dans le futur prévisible (...), c'est la recherche»*, estime Steve Ballmer. *«Je ne pense pas que l'on puisse dire: d'accord, nous allons être dans le business de la publicité en ligne, mais seulement dans les activités non-liées aux recherches sur internet.»*
Pendant ce temps, Yahoo! doit faire face à une véritable fuite des cerveaux. Au moins 9 top managers du groupe auraient annoncé leur départ, au nombre desquels figurent Jeff Weiner de la division «Network» et Qi Lu, l'une des têtes pensantes de Yahoo! en matière de recherche et développement.◇
Reuters et Bloomberg

Transport

Le Port de Bruxelles éclaboussé par les reflets de la ville lumière

Le port prend exemple sur son grand frère parisien pour façonner l'image qu'il mérite. Et va en mettre plein la vue.

Le transport fluvial est le plus écologique, le moins cher et le plus à même de résoudre une bonne partie de nos problèmes de mobilité. Oui mais voilà, une centrale à béton ou un centre de récupération de métaux en plein centre-ville, c'est moche, ça fait de la poussière et c'est bruyant, réagit souvent le citadin à brûle-pourpoint. Il y a pourtant moyen de concilier tous ces points de vue, soutiennent les autorités du Port de Bruxelles, qui réunissaient vendredi des entreprises portuaires bien plus «vertes» qu'on ne pourrait le croire à première vue.
«Vous avez deux exemples totalement opposés en Europe: Londres, qui a retiré toutes ses activités portuaires de son centre et qui s'en mord aujourd'hui les doigts, et Paris, deuxième port intérieur d'Europe, qui a très bien réussi son intégration dans le paysage urbain», plaide Charles Huygens, directeur général du Port de Bruxelles.
On ne peut pourtant pas dire qu'avec ses 1.000 ha de terrain (contre 80 à peine pour Bruxelles), le Port de Paris passe inaperçu. Mais avec un gain économique de 50% du fluvial par rapport à la route et une réduction des émissions de CO2 de 4 à 5 fois, les comptes sont vites faits. Et l'exemple, à suivre.
L'esthétique, tout d'abord. S'appuyant sur son expérience parisienne, le groupe Holcim compte mettre en oeuvre un «plan lumière» pour embellir sa centrale bruxelloise. Ca tombe bien, le cabinet de Pascal Smet (Travaux publics) est en train de peaufiner le sien et il devrait faire la part belle au port.
Quant à la poussière et au bruit, les cimentiers affirment investir des centaines de milliers d'euros pour moderniser leurs équipements, notamment à cet effet.
L'emploi ensuite. Selon les calculs de Charles Huygens, chaque hectare supplémentaire dévolu aux activités portuaires crée 45 emplois, dont une bonne partie peu qualifiés. Et on peut parler d'un excellent «rendement» bruxellois puisqu'on y recense 6.000 emplois directs contre 15.000 seulement à Paris.
La mobilité et l'environnement enfin: les entreprises du seul bassin Vergote transportent 900.000 tonnes de marchandises jusqu'au coeur de la ville. *«Si la voie d'eau n'était pas utilisée, il faudrait 45.000 camions pour transporter un tel volume»*, souligne Laurence Bovy, présidente du port.
«Il est piquant de constater que les promoteurs immobiliers lorgnent ces terrains où se trouvent tant de cimenteries dont ils ont évidemment besoin. Ils scient véritablement la branche sur laquelle ils sont assis», lance Charles Huygens.
Les gains écologiques ne se limitent pas au seul secteur du ciment. L'entreprise Stevens & Co, qui transforme des métaux au bassin Vergote depuis plus de 50 ans, a calculé qu'en préférant la voie d'eau à la route pour son approvisionnement, elle évitait l'émission de 570 tonnes de CO2 par an, soit l'équivalent de 114 ha de forêts. Et que repousser son implantation aux limites de la Région bruxelloise reviendrait à abattre 204 ha de forêts.
Resterait à compléter l'offre ferroviaire, remarque Charles Huygens à l'encontre de la SNCB. *«Avec 40% des marchandises transportées par voie d'eau, on est dans le score des ports hollandais. Mais en Autriche, on est à 40% via l'eau plus 40% via le rail. Nous avons encore besoin d'améliorations.»* ◇
Jean-Yves Klein

Photo GAmma
Intégrer le port dans la ville comme à Paris, c'est à la fois le pari et la carte manquante du Port de Bruxelles, ce pourvoyeur d'emploi et d'air pur méconnu des Bruxellois.

Un euro investi dans le port de Bruxelles en rapporte huit

Prenez une activité typique du port de Bruxelles, comme une centrale à béton, que vous installez sur 1,5 ha de terrain, soit 200 mètres de quai. De 100.000 tonnes transportées par le canal en 2009, vous monterez progressivement à 190.000 tonnes à l'horizon 2012.
Coût du projet: 1,8 million d'euros.
Bénéfices: 18,2 millions d'euros, dont 15,7 millions de coûts externes évités comme les émissions de CO2, les problèmes de congestion routière et autres externalités négatives, calculées très précisément sur la base de ce qu'on est prêt à payer pour les éviter (études européennes). *«En actualisant toutes ces données, vous obtenez un solde de revenus de 8,7 millions d'euros. Autrement dit, pour 1 euro investi, vous en gagnez 8 en tenant non seulement compte de la rentabilité économique mais aussi de l'environnement et de la mobilité»*, explique Cathy Macharis, professeure à la VUB.
Ce modèle, basé sur les seules données du bassin Vergote pour l'instant, est en cours d'extension à l'ensemble du port de Bruxelles. Ses résultats finaux sont attendus pour septembre prochain.
Ce sera l'occasion pour les autorités du port de reparler de son empreinte écologique, suggère sa présidente Laurence Bovy, et d'expliquer qu'un investisement tel qu'un mur de quai, comme récemment soutenu par la Région bruxelloise, rapporte finalement bien plus qu'un simple subside. Pour ce faire, le port travaille avec le cabinet Huytebroeck (Environnement). ◇ **JYK**

TRANSPORT FLUVIAL RÉHABILITATION D'UN CHANCRE HÉRITÉ DES ANCIENNES FORGES DE CLABECQ

Le Port de Clabecq accueille ses premiers bateaux

Photo Doc
La nouvelle infrastructure portuaire desservira deux filières: les matériaux de construction et le recyclage/dechets.

Depuis quelques jours, une activité industrielle a repris, en bordure du canal de Bruxelles à Charleroi, sur un site qui appartenait, avant la faillite (en 1997), aux Forges de Clabecq.
Un terrain de quelque 10 hectares qui était voué à devenir une véritable friche industrielle aux portes du centre-ville de Tubize.
Suite à un accord négocié avec le trader sidérurgiste italo-suisse Duferco, repreneur des activités des ex-Forges, ce terrain industriel à l'abandon avait été cédé en 1999 à la Société d'Assainissement et de Rénovation des Sites Industriels désaffectés du Brabant wallon (Sarsi en abrégé) constituée en 1997. Des opérations d'assainissement, toujours en cours aujourd'hui, ont assez rapidement permis de loger trois nouvelles activités industrielles dans les anciens halls, le solde de l'espace (près de 4 hectares) étant réservé pour l'aménagement du nouveau Port de Clabecq.

BRUXELLES À 15 KM

Un espace qui, outre le canal, est équipé également d'une voie de chemin de fer «privée» directement connectée au réseau ferroviaire public.
Une étude de la Sarsi a d'emblée montré que des besoins existaient dans cette partie ouest du Brabant wallon pour l'exploitation de deux filières au départ de la nouvelle plate-forme: les matériaux de construction (pondéreux) et le recyclage/déchets.
Gralex et le groupe Gobert et fils (Soignies) ont rapidement été retenus comme concessionnaires, de même que Cetraval (Ecoterre et Danheux & Maroye) pour le traitement de terres contaminées.
En partenariat avec la Sarsi, le MET (ministère wallon de l'Equipement et du Transport) et les concessionnaires privés ont partagé l'investissement et les équipements de chargement/déchargement (de l'ordre de 3 millions d'euros) sur le site tandis que la gestion de la plate-forme était confiée au Port autonome de Charleroi (PAC).
Le nouveau Port de Clabecq est situé à une petite quinzaine de kilomètres du Port de Bruxelles, avec lequel d'évidentes synergies vont se mettre en place.◇ **H.L.**

Tout savoir sur les **investissements** au **Brésil** et en **Amérique du Sud?**

Posez maintenant toutes vos questions à **Bert Derudder** (KBC Asset Management), spécialiste du Brésil sur **bric@lecho.be**

Retrouvez en direct ses réponses en vidéo(*) le mardi 24 juin à partir de 20h sur **www.lecho.be**

*en néerlandais