Investissement chinois au Port de Zeebrugge : renforcement de la synergie sino-belge

Par Fu Jing, À Bruxelles

En 2010, le constructeur automobile chinois, Geely, a fait l’acquisition de Volvo et les activités de l’entreprise automobile suédoise en Belgique (Gand) ont connu un nouveau souffle, préservant dans la foulée l’emploi de quelque 5 000 travailleurs belges.

Par la suite, la complémentarité des activités de Volvo en Chine et en Belgique s’est renforcée, par l’envoi des voitures produites en Chine sur le marché européen et l’envoi des voitures produites à Gand sur le marché chinois afin de satisfaire aux diverses demandes des acheteurs.

Cette belle histoire a provoqué une réaction en chaîne entre la Chine et la Belgique, la Belgique tirant parti de sa position de porte d’entrée vers l’Europe et découvrant des synergies avec l’initiative chinoise « One Belt, One Road » (littéralement, une ceinture, une route).

Le terminal de Zeebrugge, à quelque soixante kilomètres de l’usine Volvo de Gand, fait partie des pionniers qui ont emboîté le pas à Geely et à Volvo pour rapprocher la Chine et la Belgique.

Depuis le mois de juillet dernier, la Volvo S90L, le modèle porte-étendard de Volvo fabriqué dans l’usine de Daqing au nord-est de la Chine, dans la province du Heilongjiang Province, est envoyée à Zeebrugge par milliers. De là, les voitures sont ensuite acheminées par le rail vers les divers marchés européens.

Sur le chemin du retour, ces trains transportent des Volvo XC60 et V40, dans le cadre des exportations belges vers la Chine.

Les atouts de Zeebrugge, qui combine port maritime, rail et route, sont ainsi pleinement exploités. Et les autorités de Zeebrugge nourrissent encore de plus grandes ambitions en s’attachant en permanence à renforcer leurs liens avec l’armateur chinois COSCO Shipping.

Le 22 janvier, COSCO Shipping a signé avec le Port de Zeebrugge les modalités de concession du CSP Zeebrugge Terminal. COSCO Shipping détient 90 pour cent du terminal alors que CMA, un armateur français en détient 10 pour cent.

Vincent De Saedeleer, vice-président du Port de Zeebrugge, a déclaré que l’« intérêt de cet accord » réside dans le fait que Zeebrugge a conforté son aspiration à contribuer à l’initiative « One Belt, One Road » lors de sa première rencontre avec la direction de COSCO.

« Et COSCO avait une idée très précise de ce qu’elle voulait faire, une position qu’elle a maintenue tout au long des négociations. Chapeau bas, » poursuit V. De Saedeleer, lors d’une entrevue accordée dans les bâtiments des autorités portuaires.

Il rappelle que la première rencontre avec COSCO s’est tenue, il y a deux ans, à Xiamen, dans la province de Fujian dans l’est de la Chine. COSCO entendait faire de Zeebrugge la principale plate-forme nord-européenne.

Ainsi, selon V. De Saedeleer, l’entreprise maritime chinoise, qui dispose d’une vaste flotte de navires, pourrait mettre en place un nouveau centre à partir duquel elle pourrait organiser tous ses trajets à partir de tous les continents.

V. De Saedeleer a été fortement impressionné par cette perspective.

« Nous venons d’un environnement où tout le monde pense au prochain trimestre, mais pas plus loin ! », précise V. De Saedeleer.

« Mais lors de nos entretiens à Xiamen, nous avons reçu une véritable bouffée d’oxygène : il était désormais possible d’avoir une vision à deux ans, voire au-delà. »’

Outre les principaux ports tels qu’Anvers, Rotterdam et Hambourg, le port de V. De Saedeleer s’est employés à consolider sa position en Europe moyennant une étroite collaboration avec d’autres partenaires.

« Nous cherchions une stratégie à long terme et seule la Chine a souhaité parler d’une telle stratégie. C’est pourquoi cette synergie est devenue si intense, » explique V. De Saedeleer.

Ainsi, ce projet ne bénéficiait plus uniquement à COSCO, mais également aux liens entre la Chine et l’Europe.

Selon V. De Saedeleer, le CSP Zeebrugge Terminal couvre 80 hectares et peut accueillir des navires de très grande taille. En effet, il s’agit du principal port pour le transport des voitures alors que de nombreuses denrées alimentaires y transitent également. Ce terminal peut offrir quelque cinq à six cents emplois directs et indirects.

« Nous visons à devenir un port important pour les porte-conteneurs de haute mer », confie V. De Saedeleer, en se référant à la capacité portuaire totale proche aujourd’hui de 1,7 à 2 millions d’EVP par an.

Selon lui, COSCO Shipping prépare son plan quinquennal, sans oublier les investissements supplémentaires nécessaires pour le terminal et son expansion.

La concession vient juste d’être signée et le premier conseil d’administration se tiendra en mars ou en avril. Les dispositions légales seront passées en revue et le plan quinquennal sera peaufiné.

« Un vent de fraîcheur souffle sur notre terminal et nous sommes prêts à commencer », commente V. De Saedeleer.

Selon lui, les Belges sont « extrêmement satisfaits » de cet accord, même si parfois, en Europe, des voix s’élèvent contre les investissements chinois à l’étranger.

« La communauté portuaire est extrêmement satisfaite et motivée, et bien informée des possibilités et des opportunités que la Chine peut leur offrir », poursuit V. De Saedeleer.

« C’est pourquoi la Chine est accueillie bras ouvert ! »

Cet accord, qui porte sur un montant total de 62 millions d’euros, a été signé à Pékin, par Charles Michel, Premier ministre belge, et Li Keqiang, Premier ministre chinois, en octobre 2016.

« Parallèlement à cet investissement, COSCO vise à faire du Pirée sa plaque tournante en Méditerranée. COSCO cherchait une plate-forme européenne et le port de Zeebrugge satisfait pleinement à ses besoins », déclare V. De Saedeleer.

De Saedeleer fait fi des préoccupations des autres grands ports, qui pensent que l’investissement chinois pourrait leur faire perdre leurs parts en matière de livraison de marchandises.

« Personnellement, je crois en cette stratégie à long terme et je l’admire », souligne V. De Saedeleer. « L’attitude ou l’approche de COSCO ne consiste nullement à diminuer le trafic d’autres ports. Les besoins futurs sont tels que le port de Zeebrugge lui permettra d’accueillir les projets et les concepts futurs et non de s’approprier ceux des autres ports. »

Et selon V. De Saedeleer, COSCO Shipping a « suffisamment de potentiel, de confiance et d’ambition » pour organiser cette plate-forme sans empiéter sur le trafic de n’importe quel autre port.

En janvier, lors de la cérémonie de signature, Kris Peeters, le Vice-premier ministre, a également déclaré que la décision de COSCO Shipping prouve une fois de plus que la Belgique, avec son économie ouverte et sa position centrale en Europe, est l’endroit idéal pour les investissements logistiques.

Il ajoute même que durant les neuf premiers mois de l’année 2017, les exportations de la Chine ont augmenté de 20 pour cent, atteignant 6 milliards d’euros.

« La Chine devient un partenaire commercial de plus en plus important, comme en témoigne d’ailleurs l’ouverture, l’année dernière, d’une liaison ferroviaire directe entre le port et la ville de Daqing en Chine, » poursuit Kris Peeters.

« La présence continue de COSCO Shipping à Zeebrugge contribue à renforcer le commerce belgo-chinois et la position internationale du port de Zeebrugge. »

*(L’auteur est le chef adjoint du bureau européen de China Daily et Wu Nian a contribué à l’article.)*