

Question orale Kattrin Jadin à Sophie Wilmès (VPM Affaires étrangères et européennes) sur "L'incident survenu sur le canal de Suez" (55016179C)

Kattrin Jadin (MR): Madame la présidente, madame la ministre, comme vous le savez, un incident est survenu le 23 mars dernier au milieu du canal de Suez. En effet, un porte-conteneurs de 400 mètres de long s'est retrouvé coincé au milieu du canal de Suez, provoquant des embouteillages massifs sur cette voie maritime essentielle pour le commerce mondial.

Mohab Mamish, conseiller du président égyptien Abdel Fattah al-Sissi en matière portuaire, a indiqué le 25 mars dernier que "la navigation devrait reprendre son cours d'ici 72 heures". L'histoire nous apprendra que cela a pris davantage de temps. En effet, j'ai déjà déposé cette question le 26 mars.

Madame la ministre, avez-vous des informations supplémentaires sur les circonstances de cet incident? Quelles sont les conséquences directes ou indirectes pour l'économie belge en ce qui concerne ses importations et exportations au cours de cette période? L'Égypte a-t-elle fait appel à la communauté internationale pour demander une assistance particulière à la suite de cet incident? Cette dernière question s'autorépond, étant donné la date des faits.

Minister Sophie Wilmès: Ik bevestig de uitspraak van mevrouw Van Bossuyt ten opzichte van de *road trains*. Ze zijn inderdaad echt indrukwekkend en zijn absoluut noodzakelijk in een land als Australië.

Je vous remercie pour vos questions concernant l'incident avec le porte-conteneurs Ever Given coincé dans le canal de Suez le 23 mars et qui a provoqué un blocage des liaisons maritimes pendant six jours. Le 29 mars, le navire a pu être remorqué.

D'après les investigations sur place, il semble que le navire se trouvait dans le canal de Suez au moment d'une tempête de sable. Pour pouvoir manœuvrer, le navire aurait augmenté sa vitesse, ce qui, en combinaison avec un vent fort, aurait conduit à l'incident.

À l'heure actuelle, les services des Affaires étrangères n'ont pas été informés par l'Égypte des détails de l'analyse de la situation ni des leçons qui pourraient en être tirées. Notre poste au Caire suit ce dossier de près en collaboration avec les autorités compétentes aux niveaux régional, fédéral, international, avec les parties concernées, y compris les ports d'Anvers et de Zeebruges.

Pendant l'incident, l'Égypte n'a pas exprimé de demande officielle de soutien ou de coopération aux Affaires étrangères. Il n'y a donc pas eu de contact formel de ce type entre les services des Affaires étrangères et le gouvernement égyptien.

In de blokkade bevonden zich verschillende containers met producten bestemd voor de Belgische markt. De onmiddellijke impact van het incident is tot op heden echter beperkt, zoals blijkt uit bevraging van de havens van Antwerpen en Zeebrugge. Er is een goede informatie-uitwisseling tussen de verschillende actoren en de logistieke keten, zoals de rederijen, terminals en havens, om op die manier een efficiënte logistieke planning op te stellen en vertragingen te vermijden.

Het aantal containerschepen dat rechtstreeks naar Antwerpen vaart nadat ze het Suezkanaal zijn gepasseerd, is klein. De meeste containerschepen doen eerst Rotterdam en Hamburg aan

alvorens naar Antwerpen te komen. De aankomsttijd in Antwerpen hangt dus mee af van de vlotheid waarmee deze schepen daar worden afgehandeld.

De haven van Zeebrugge ondervindt momenteel enkel op de autoterminals wat meer drukte om de leveringsachterstand weg te werken, maar dit leidt niet tot grote problemen. De containerrederijen werken er nog steeds op schema. De komende weken zal het in dat segment wat drukker zijn, aangezien het niet ongebruikelijk is dat schepen naar Zeebrugge worden afgeleid als er in naburige havens congestieproblemen optreden. Zeebrugge heeft de gewoonte om te anticiperen op eventuele extra aanlopen.

L'Ever Given appartient à une filiale panaméenne de la compagnie maritime japonaise Shoei Kisen Kaisha et a été géré par la société taiwanaise Evergreen Marine. La détermination de la responsabilité constitue un processus complexe, lequel en est arrivé au stade de l'analyse de la cause de l'incident.

En ce qui concerne l'impact économique à long terme pour la Belgique, l'organisation sectorielle Agoria estime que l'incident n'est pas significatif, dès lors que les chaînes d'approvisionnement sont perturbées depuis des mois pour diverses raisons liées à la pandémie de coronavirus, entraînant une hausse des coûts logistiques et un ralentissement des livraisons. L'organisation conseille à ses membres d'examiner leurs chaînes d'approvisionnement et d'ajuster leur évaluation des risques.

Les estimations de l'impact de l'incident dans le canal de Suez sur le commerce mondial varient toujours pour le moment et ne sont pas encore actualisées. Ce n'est qu'à un stade ultérieur qu'il sera possible de se prononcer quantitativement sur ses conséquences économiques.

Katrin Jadin (MR): Madame Van Bossuyt, je ne sais pas si vous m'avez donné envie de me rendre en Australie. En tous les cas, vous avez attisé ma curiosité! Peut-être voudrais-je voir ce dont vous avez parlé.

Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse une fois de plus fort détaillée. En définitive, elle témoigne encore de cette relative fragilité à laquelle sont exposés les flux commerciaux mondiaux. À l'échelle européenne, nous devons néanmoins nous pencher sur certains processus d'acheminement et réfléchir à des solutions de rechange, afin d'améliorer les approvisionnements et de garantir également nos engagements commerciaux pour le bien de nos entreprises, de notre économie et de nos emplois.