

À savoir

Fermeture. Le 2 septembre 2016, le fabricant américain d'engins de chantier Caterpillar annonçait qu'il ferait son site de Gosselies et qu'il licencierait ses 2 200 travailleurs. A contrario d'autres dossiers similaires comme ceux d'Opel Anvers et de Ford Genk, les pouvoirs publics ont réagi avec une grande rapidité pour requalifier le site. Caterpillar a accepté de le céder à la Région wallonne pour l'euro symbolique et la recherche de repreneurs s'est vite enclenchée, avec succès.

- Renaud Witmeur, le patron de la Sogepa, dévoile les détails de l'arrivée de Thunder Power en Belgique.
- Il fait également le point sur les dossiers Veviba, Durobor et Carat Duchatelet.

“Thunder Power veut créer à terme 4 000 emplois à Gosselies”

Entretien Isabelle Lemaire

La reprise du site de Caterpillar par le constructeur chinois de voitures électriques Thunder Power se précise. Où en sont les négociations ?

Nous avons notamment comme clauses que l'usine de Gosselies aura le monopole du marché européen. On a négocié longuement pour que le site soit à nouveau disponible pour nous si le projet échouait. Ils seront locataires, avec une option d'achat en cas de succès. La Wallonie pourra redevenir propriétaire si le projet est finalement un échec, après une phase de réusite.

La Sogepa va investir 150 millions d'euros. Est-ce son plus gros investissement ?

C'est le plus gros en capital jamais réalisé mais pas le plus risqué car on peut le libérer en quatre tranches. On libérerait 6 millions maintenant, contre deux sièges au conseil d'administration et un pacte d'actionnaires nous octroyant des droits spécifiques.

La Sogepa n'est pas seule à investir dans ce projet...

Thunder Power cherchait deux "lead investors", un avec un profil asiatique, l'autre européen, et 600 millions de dollars pour lancer ses activités en Chine et en Europe. Ils ont trouvé le fonds d'investissement Bridge Capital, qui va mettre entre 200 et 400 millions de dollars, sans conditions particulières.

Pourquoi créer une société Thunder Power Belgium ?

Thunder Power est établi aux îles Vierges britanniques, où il n'y a pas de transparence sur les actionnaires et les résultats. Pour nous, ce n'est pas possible d'investir dans une société dont les règles de transpa-

rence ne correspondent pas à nos standards. C'est pour ça qu'on créerait Thunder Power Belgium, société de droit belge dédiée au projet européen depuis la Wallonie. Et quand Thunder Power fera son entrée en Bourse dans une place financière majeure, nous deviendrons actionnaires de la holding car transparence et gouvernance seront assurés.

Qui a trouvé cet industriel chinois et comment a-t-il été convaincu de s'installer à Gosselies ?

C'est la cellule Catch (de redéploiement de Charleroi, NdLR), au flair. Thunder Power allait être présent au Salon de l'auto de Francfort et cherchait à s'installer en Europe. Ils les ont rencontrés et créé l'opportunité. Thunder Power était en négociations avancées avec la Catalogne pour s'y implanter mais sur un site vierge. Les coûts d'installation allaient donc être plus importants. Et il y avait aussi une instabilité politique à ce moment-là en Espagne, ce que les investisseurs détestent. On leur a montré le site et les bâtiments, les économies à réaliser grâce aux installations déjà en place.

Thunder Power occupera l'entièreté du site ?

Trois des quatre bâtiments et entre deux tiers et trois quarts des 98 hectares. Le reste, c'est un entrepôt vide pour lequel nous avons plusieurs marques d'intérêt sérieuses. En principe, nous n'aurons pas de problème à trouver un occupant dans les douze mois.

Par quoi son installation va-t-elle commencer ?

C'est le centre R&D, basé à Milan, qui va déménager en premier. Une équipe projets d'au moins 50 per-

sonnes sera engagée car il faut faire les plans de l'usine, préparer les demandes de permis... Il y aura des constructions à réaliser mais marginales. L'équipe devra s'assurer que l'usine recevra bien sa certification et le permis unique. Tout cela devrait prendre six mois.

Et ensuite, au niveau industriel ?

Ils veulent fabriquer cinq modèles: la Chloé, petite urbaine bon marché avec comme clientèle prioritaire les Chinois vivant en ville, la Sedan (berline), l'Hyper Car (véhicule sportif de grand luxe), un SUV et un crossover. Les deux modèles qui seraient d'abord construits à Gosselies ne sont pas encore définis mais on pourrait commencer avec la Sedan. La référence de Thunder Power, c'est Tesla, en termes de qualité, tout en étant meilleur en autonomie et moins cher. Son ambition est d'occuper à terme 5% de parts de marché des véhicules électriques en Europe et de produire 55 000 véhicules par an à Gosselies à partir de 2025.

Un des enjeux majeurs, c'est l'emploi local, avec une priorité pour les ex-travailleurs de Caterpillar ?

L'objectif est d'engager 50 ingénieurs, une denrée hyper rare chez nous. Ils ont déjà eu des réunions avec le ministre de l'Emploi et le Forem. Il n'y a pas encore eu de discussions avec eux sur le caractère prioritaire dans l'embauche pour les ex-travailleurs de Caterpillar mais les besoins en main-d'œuvre qualifiée sont énormes: 600 emplois d'abord puis jusqu'à 4 000 à terme. On ira donc naturellement vers eux.

“Thunder Power veut fabriquer cinq modèles de voitures électriques et occuper 5 % des parts de marché en Europe.”



Dans les négociations, Renaud Witmeur a prévu une reprise possible du site par la Wallonie en cas d'échec du projet.

“La Sogepa est en contentieux avec Verbist”

Après le scandale de la viande avariée Veviba, la Sogepa avait désigné des managers de crise et s'était investie pour trouver des repreneurs. Mais le groupe Verbist, propriétaire, a décidé de ne plus vendre. Vous êtes donc en contentieux ?

A l'évidence. Quand le scandale et le retrait d'agrément de l'Afscsa arrivent, Verbist a été pris à la gorge et nous a spontanément demandé de l'aide. On a désigné deux intérim managers qui ont récupéré l'agrément, cherché des repreneurs et établi des schémas complets pour les trois sites de Verbist. Des scénarii de reprise crédibles qui assuraient la continuité pour les trois sites étaient sur la table. Et puis, soudainement, Verbist, qui avait entre-temps récupéré l'agrément, a déclaré qu'il ne vendait plus et il a ensuite engagé les intérim managers. La Sogepa a, à juste titre, réclamé le remboursement des dépenses engagées dans ce processus. Le groupe conteste cela et refuse de payer les frais. Nous espérons encore trouver un arrangement en négociation avant d'entamer une procédure judiciaire. Le business plan actuellement sur la table pour l'avenir du site de Bastogne ne me semble pas crédible et la situation peu tenable à terme. En outre, la Sogepa est encore créancier du groupe. A ce jour, il nous rembourse. Nous disposons, en garantie de nos prêts, d'un gage sur les actions de deux entités du groupe.

“La Sogepa a réclamé à Verbist le remboursement des dépenses engagées dans ce processus. Le groupe conteste cela et refuse de payer les frais.”

Il y a un an, la gobeletterie Durobor était rachetée avec l'aide de la Sogepa. L'entreprise se redresse ?

C'est un dossier compliqué mais les fondamentaux sont enthousiasmants: projet de construction d'une nouvelle usine, association avec un partenaire industriel spécialisée dans la décoration des verres et les clients qui sont restés fidèles. Les résultats en un an sont meilleurs que ce qu'on avait prévu, avec des comptes globalement à l'équilibre. Mais le dossier n'avance pas et il y a urgence. Le taux de déchet sur les vieilles lignes de production est d'un verre sur quatre. Il y a eu un incendie dans le four qui a stoppé la production pendant plusieurs semaines et engendré des coûts de réparation. Le climat social est aussi très compliqué car on est passé de 220 travailleurs à 150 et les conditions salariales ont été revues à la baisse. Et puis la banque, qui s'était engagée à investir plus de 20 millions, dit qu'elle doit réexaminer les choses. Nous sommes en négociations avec elle. Si on n'arrive pas à finaliser les accords entre actionnaires et avec la banque d'ici à la fin août, on aura un problème majeur. Mais j'espère qu'on pourra y arriver.

Une entreprise aidée par la Sogepa et en grande difficulté, c'est Carat Duchatelet. Est-elle mise en procédure de réorganisation judiciaire ?

Oui. C'est de nouveau un dossier compliqué car il y a un très beau savoir-faire, une marque connue et reconnue mais un business plan impossible, fondé sur un nombre très limité de véhicules, dont deux ou trois vendus par an dans des pays et à des clients au profil très spécifique et rarement européen. Il faudrait rattacher Carat Duchatelet à un groupe automobile, avec un réseau commercial important, dans lequel il deviendrait la filiale de niche.