

Liège, porte de la Chine **La Route de la Soie comme développement économique**

Les SIF et les ports maritimes essaient de faire gagner du temps, si l'on résume. Avec la Route de la Soie, a priori on en perd. La Route de la Soie, tout le monde en parle. Il y a des années, cela faisait sourire, car la Chine n'était pas encore prise au sérieux, et les chargeurs qui s'essayaient au transsibérien passaient pour des originaux. Un train qui traverse tellement de frontières, s'engage dans des pays tellement gangrenés par les mafias, rendez-vous compte ! Les volumes en jeu étaient ridicules, les acteurs du transport et de la logistique préféraient en rire. Aujourd'hui, ils regardent différemment ce qu'ils regardent désormais comme des précurseurs. La Route de la soie, qui est plurielle, est devenue un axe diplomatique fondamental pour la Chine et les volumes qui l'empruntent ne sont plus négligeables. Elle est sécurisée, plus rapide que le bateau, moins chère que l'avion. La ville de Liège avait fait le pari d'y croire, elle en tire aujourd'hui les bénéfices : elle est devenue l'un des principaux « hubs » de la partie européenne de ce nouvel axe majeur du transport mondial.

« C'est un vrai marché, je confirme. Une belle histoire annoncée qui s'est confirmée, pour Liège. C'est le signal que la Chine voit l'Europe d'un nouvel œil, » affirme Michel Kempeneers, de l'AWEX (Agence wallonne à l'exportation et aux investissements étrangers), l'agence du gouvernement wallon qui s'occupe de l'accueil des investisseurs étrangers. *« Le développement de cette route est un peu corrélé avec les relations entre la Chine et les États-Unis. L'Amérique d'abord donne l'idée à la seconde puissance économique de s'intéresser à nous. J'ai l'impression que la Chine veut se trouver un autre marché que ceux-ci, et donc, l'Europe, premier marché mondial, il ne faut pas l'oublier. Et puis, la Chine a décidé qu'en 2025 elle serait leader mondial sur quelques technologies comme le stockage de l'énergie, les trains à grande vitesse, les objets connectés etc., et l'Europe est un marché très solvable pour les vendre... »* à défaut de les produire.

Le pari gagné d'une renaissance industrielle

M. Kempeneers l'assure pourtant, l'Europe n'est pas qu'un marché passif, car elle peut exiger une réciprocité. *« C'est dans la culture chinoise, ça ne les étonne pas, au contraire, que l'on réclame la réciprocité. »* Le rôle de M. Kempeneers est de vendre Liège aux investisseurs chinois, comme Alibaba, l'Amazon de là-bas. Il a plutôt réussi : Alibaba cherchait les bonnes villes pour servir sa garantie d'une livraison en 72 heures, partout dans le monde, le géant chinois a choisi Dubaï, Moscou, Kuala-Lumpur, Hong-Kong... et Liège. L'entreprise prend des participations dans plein de sociétés installées ici ou qui veulent s'implanter à Liège, il faut les aider, c'est le rôle d'Awex. *« On n'est pas délocalisable, on a notre position géographique et nos infrastructures. Et on se trouve pile entre Francfort, Amsterdam et Paris, c'est-à-dire au milieu du plus gros marché d'Europe. »* Depuis vingt ans, la ville a privilégié le fret, avec notamment son aéroport militaire qu'elle a reconverti en aéroport de marchandises. *« Il y passe de tout, venant ou partant pour la Chine. Des fruits et légumes, des animaux vivants, des fleurs, des homards du Canada, des colis pour Fedex, des avions entiers d'iPhone. »* Une reconversion industrielle réussie, qui n'a cela dit pas créé autant d'emplois directs qu'on l'imagine. Trois cents sur l'aéroport, dont beaucoup de douaniers. Beaucoup plus à venir avec le futur entrepôt Alibaba. Plus une kyrielle d'emplois indirects dans une kyrielle de sociétés spécialisées, qui gravitent autour du ferré, du fluvial, de l'aérien et de la route.

Comprendre ce que veulent les Chinois...

« Vous savez, la Route de la Soie, c'est en fait tout ce qui vient de Chine. Nous, on a démarré il y a deux ans avec 15 kg par semaine, on en est déjà entre 600 et 1000, fin 2019. » Éric Bruckmann a le sens de la formule. Il a monté une société de dédouanement qui fonctionne bien, Liege Cargo Agency, qui profite de la Route de la Soie. Vive la Chine. *« Ils ont pris le pouls, au départ, »* ils, c'est évidemment Alibaba, *« et ils ont été rassurés. C'est pourtant assez compliqué de les comprendre, car*

ils sont très rigoureux pour certaines choses, très bordéliques pour d'autres, à cause de ce qui n'est pas dit : les Chinois quand ils disent « je veux ça ! », ça veut dire en fait qu'il y a des choses qu'ils ne veulent pas. » Il faut beaucoup d'humilité, une vertu belge, et une grande capacité d'écoute, car « travailler avec des Chinois, cela veut dire souvent recevoir plein de recommandations pour un même envoi de marchandises ! » La société de M. Bruckmann est à l'interface administrative entre Chine et Europe. Elle transborde le plus vite possible de l'avion vers le camion des scooters électriques, des trottinettes, des engins de body-building, le Cirque du Soleil, des abeilles, des Formule 1 mais aussi des chevaux. « On en transporte beaucoup, pour des concours ! » De son point de vue, le centre du monde est définitivement en Chine, il faut s'y faire. Il y a aussi la Russie qui pointe son nez, elle qui est traversée par la route ferrée de la Soie. Le patron de Liege Cargo Agency a une autre formule : « La Route 66, avec tous ses petits commerces et ses pubs, elle s'est arrêtée quand l'autoroute a été ouverte. La Route de la Soie, c'est l'inverse : c'est l'autoroute qui amène, ici, plein d'activités. »

... qui veulent des trains qui arrivent à l'heure

Une autoroute avec des trains, et cela, Bram Amkreutz s'en occupe. « On les décharge, et on recharge sur des camions, on s'occupe aussi de la douane, bref on est à la fois commissionnaire de transports et manutentionnaire. » On, c'est la société DPW liège Container Terminals, que M. Amkreutz dirige. « On a commencé en 2018, et on en est à trois trains par semaine. On envoie aussi des trains depuis Liège, neuf par semaine pour l'Italie par exemple. » En dépit des deux transbordements, entre Chine et Russie, d'abord, entre Russie et Pologne ensuite, à cause des différences de largeur des voies ferrées, les trains sont pleins. Il faut dire qu'ils sont largement subventionnés par le gouvernement chinois, qui prend en charge le retour de ces trains... à vide, ou quasi. On parle de 1 500 euros par conteneur ! « Ce sont des trains pleins, 20 ou 21 wagons, avec 42 conteneurs environ, remplis de produits électroniques à haute valeur ajoutée, de machines outils, de pièces automobiles et de tout l'e-commerce habituel. » Quarante-deux conteneurs trois fois par semaine, cela fait deux mille boîtes par an, soit dix pour cent du remplissage d'un seul porte-conteneurs géant. Ce n'est visiblement pas sur les volumes que la route ferrée de la Soie concurrence les voies maritimes traditionnelles. « C'est sur le temps, on gagne trois semaines, c'est ponctuel et beaucoup moins cher que l'aérien. Un train met seize à dix-huit jours, contre seize à dix-huit semaines pour le bateau, et deux à trois jours en avion. »

La douane, pour attirer les entreprises !

Le marché est ridicule par rapport au maritime, il n'en est pas moins en forte croissance, faisant de Liège une sorte d'ambassade du commerce chinois. « On peut penser que cela complique notre métier, en fait, ça le facilite », nous étonne Raphaël Van de Sande, chef de la division marketing aux douanes belges. Du marketing à la douane ? « Oui, dans le cadre d'une politique de marketing du pays dans son ensemble. Toute la Wallonie est allée se vendre en Chine, a fait les salons pendant des années, on a été partie prenante pour dire qu'on n'était pas là pour embêter les entreprises, mais pour les aider. » L'entêtement et l'esprit de modernité d'une administration en uniforme ont payé. « Le contrôle douanier proprement dit se fait à l'entrée de l'Union européenne, c'est-à-dire en Pologne, pour le train. Ou à l'aéroport, pour l'avion, ici à Liège. On a d'ailleurs dû faire preuve d'agilité car la plateforme est ouverte 24 heures sur 24 heures alors qu'y arrivent des produits frais et du courrier express. Notre douane locale a donc dû s'adapter, mettre en place par exemple des équipes qui se déplacent dans les entreprises pour gagner du temps. On est là pour faciliter le commerce, pour que les entreprises travaillent dans de bonnes conditions. » En ce qui concerne le train, puisque cela a déjà été dédouané et que les contrôles sanitaires, vétérinaires et sécurité ont été faits en Pologne, la douane belge peut se concentrer sur les marchandises elles-mêmes... La connaissance des bordereaux de transport permet de cibler les contrôles afin de déceler les colis les plus susceptibles de comporter de la contrefaçon, de la fraude, de la drogue. Pour ce faire, la zone douanière a été étendue à partir de l'aéroport jusqu'aux embranchements trains afin que de désengorger les halls d'arrivée, et remplir des entrepôts de seconde ligne (comme celui des entreprises précédentes) où la douane peut exercer ses contrôles. « Nous, ce qu'on souhaite avoir, ce

sont les données relatives aux marchandises, bien avant qu'elles n'arrivent à l'aéroport. Sinon on ne peut pas faire une analyse de risques sérieuse. » D'où est-elle originaire, comment je la classe et quelle est sa valeur ? sont les trois questions que se pose tout bon douanier. Si une réponse manque, il y a aura sans doute inspection. « En résumé, le métier a changé, c'est une des raisons pour laquelle on a décidé de créer une formation, à la fois pour les gens chez nous, et pour les exportateurs chinois. »

L'ouverture, une chance pour les contrôles ?

On, c'est M. de Sande et son collègue Yves Melin, avocat en droits des douanes au sein du cabinet Steptoe. « Ensemble on a créé un pôle d'expertise en droits des douanes et sciences de la logistique. Ici, on n'a pas de frontières, sauf un peu avec l'Allemagne, il y a quelques déclarants sur le port, c'est tout. Il y avait donc une culture à créer. » D'autant que le droit européen a changé en la matière : l'Union a déplacé la mise en conformité douanière sur les entreprises, qui ne sont pas toutes formées pour rédiger, même en numérique, des documents techniques. « Dans cette formation d'au moins huit jours, on apprend les bases des douanes, de l'Union douanière, quels taux pour quelles marchandises, la fraude etc. » Il n'y a pas urgence, mais il faut se dépêcher, insiste-t-il - forcément : la franchise de TVA pour les produits d'une valeur inférieure de 22 euros sera supprimée en 2021, ce qui va obliger à déclarer... tout. Contrairement à ce qu'on pense, en dépit de l'union douanière et de la multiplication des accords commerciaux internationaux, comme le Mercosur ou le Ceta, le rôle des états, via la douane, n'a donc pas disparu, bien au contraire. Il y a toujours des vérifications vétérinaires, sanitaires, sécuritaires, fiscales, qui sont des prétextes pour contrôler, tout simplement. Pas seulement : « l'histoire des douanes est en effet celle d'une réduction, depuis la guerre. Mais cela a été en partie compensé par l'instauration de droits de sauvegarde et de droits de rétorsion... » Sauvegarde de l'acier américain face au Chinois, en d'autres termes, des droits de protection, pour ne pas dire protectionnisme. Rétorsion américaine contre la France en doublant ou triplant le taux de TVA sur ses vins et ses fromages. « En fait, les accords commerciaux ont complexifié le droit, les échanges internationaux sont de plus en plus risqués juridiquement. À propos des produits porteurs d'inscriptions géographiques par exemple, qui prouvent que les États, même en signant ces accords, veulent aussi se protéger. » Or les douaniers, dûment formés, ont le temps d'assurer cette mission, car la dématérialisation des déclarations, qui repose, on l'a compris, sur les entreprises, les a libérés de tâches administratives. « Ils peuvent, c'est vrai, se concentrer maintenant sur les flux problématiques. » Encore faut-il qu'ils soient assez nombreux, dans une Europe libérale qui veut protéger le citoyen et le consommateur tout en prônant la réduction de la dépense publique.

Flexibilité, humilité, vertus belges

Liège prend ses marques, la ville aimerait devenir un des principaux pôles de droits des douanes dans le monde. Tout est possible, car comme le rappelle Patrick Hollenfeltz, directeur général d'ECEC Logistics, une entreprise de logistique du e-commerce - dont le site est en anglais et en chinois. « c'est vraiment un travail de longue haleine qui a payé, ici. Il a été compliqué d'expliquer aux Chinois où était Liège. De leur côté, la Belgique est un petit point sur la carte. Par rapport aux distances à la chinoise, celle avec Francfort est dérisoire. Il y a donc eu un travail d'éducation. Ce qui les a convaincus, c'est la flexibilité, contrairement à l'Allemagne et la France qui, grandes nations, sont lourdes à bouger. Cela a fait de nous une force, face à des Chinois qui sont exigeants. L'autre levier cela a été les douanes, je confirme. Elles ont trouvé les moyens d'être plus créatifs et plus flexibles que celles de Londres, Paris et Francfort, tout en restant dans les clous de l'union européenne. Les douanes se sont remises en question, elles se sont adaptées. Cette flexibilité a généré de la confiance, une vertu très importante pour les Chinois. »