



LIÈGE université

Droit, Science Politique & Criminologie

Université de Liège

Faculté de Droit, Science politique et Criminologie

Département de Sciences Politiques

« Arrivée d'Alibaba à Liège : consécration ou limite de la politique de redéploiement économique de la Wallonie dans le cadre du Plan Marshall ? »

HANISSET LOUIS

Année académique 2023-2024

Promoteur : M. Damien Piron

Lecteurs : M. Dealan Riga et Mme Sophie Hanson

Mémoire présenté en vue de l'obtention du grade de Master en Sciences politiques, orientation générale, à finalité en administration publique

Remerciements :

Si le mémoire est un travail personnel, l'accomplissement que ce dernier représente ne serait probablement pas possible sans l'aide des nombreuses personnes m'ayant accompagné tout au long de mon parcours académique et particulièrement dans le cadre de ce travail.

Je tiens tout d'abord à remercier mon promoteur Monsieur Piron pour sa disponibilité et pour avoir su me rassurer à travers ses nombreux conseils lorsque certains moments de doute m'ont traversé.

Merci à Sophie Hanson et Dealan Riga qui, en tant que lecteurs, ont pris le temps de me donner des pistes afin de m'aiguiller dans ma recherche.

Je tiens également à remercier les personnes ayant accepté de m'accorder un entretien ainsi que Hadrien Macq pour ses conseils afin d'étoffer mon cadre théorique.

Merci à Célia d'avoir pris le temps de relire attentivement ce travail.

Enfin, je souhaite remercier mes amis et ma famille de m'avoir toujours soutenu lors de mon parcours universitaire, des premiers jours jusqu'à la date de dépôt de ce mémoire, et surtout en cette année particulière.

Table des matières

INTRODUCTION GÉNÉRALE	1
METHODOLOGIE.....	3
PARTIE I. CADRE THÉORIQUE	7
1. CADRE NÉOLIBÉRAL	7
1.1. Les politiques néolibérales de redéploiement économique.....	7
1.2. Le(s) néolibéralisme(s) en Belgique.....	9
1.3. L'attractivité et la compétitivité territoriale.....	10
2. LA POLITIQUE WALLONNE DE RELANCE ÉCONOMIQUE	14
2.1. Prémices.....	14
2.2. Cadre européen.....	15
2.3. Le plan Marshall pour la Wallonie	16
2.3.1. Des politiques fiscales attrayantes.....	18
2.3.2. Les pôles de compétitivité.....	20
2.3.3. Développement d'infrastructures multimodales.....	22
2.4. Le développement et la libéralisation des aéroports wallons.....	25
PARTIE II. L'ARRIVÉE D'ALIBABA À LIEGE.....	29
1. HISTORIQUE DE L'IMPLANTATION D'ALIBABA À LIÈGE	29
2. LA STRATÉGIE D'IMPLANTATION D'ALIBABA	33
PARTIE III. LES TENSIONS INHERENTES À LA VENUE D'ALIBABA À LIEGE.....	36
1. INTRODUCTION.....	36
2. TENSIONS ENVIRONNEMENTALES	37
3. TENSIONS SOCIO-ÉCONOMIQUES.....	40
3.1. L'impact de la logistique et du développement aéroportuaire sur l'emploi régional.....	40
3.2. Le rôle joué par les syndicats	41
3.3. L'impact des pôles de compétitivité sur l'économie wallonne	42
3.4. Quel avenir pour le secteur de la logistique et du fret aérien ?.....	43
3.5. Les répercussions sur les entreprises wallonnes.....	46
4. TENSIONS POLITIQUES	47
CONCLUSION.....	53
BIBLIOGRAPHIE:.....	55

INTRODUCTION GÉNÉRALE

En décembre 2018, alors que la coalition suédoise du gouvernement fédéral est en pleine crise causée par l'approbation du Pacte de Marrakech, le géant de l'e-commerce Alibaba et le gouvernement fédéral officialisent un accord faisant de Liège Airport le premier hub européen du groupe chinois. Pour Charles Michel, alors Premier ministre à l'époque, l'arrivée d'Alibaba représente « un jour historique ».¹ Cette nouvelle semble être la consécration de la politique du gouvernement Michel I, axée sur la création d'emplois avec son fameux discours « jobs, jobs, jobs ». La venue du groupe s'inscrit cependant dans un cadre plus large car elle est le résultat d'une politique wallonne longue de plusieurs décennies en vue d'assurer le redéploiement économique de la région. Dès le milieu des années 1990, la Région wallonne a décidé de créer un parc d'activité autour de Liège Airport afin d'y développer le secteur du transport et de la logistique.² C'est également dans cette optique que la Wallonie a lancé en 2005, dans le cadre du « Plan Marshall pour la Wallonie », une nouvelle politique industrielle, notamment fondée sur la création de pôles de compétitivité pour relancer l'économie suite à la fin des grands pôles industriels.³ Alibaba s'est implanté à Liège principalement via sa filiale Cainao, spécialisée dans la logistique, dont l'objectif est la livraison de marchandises en moins de 24 heures en Chine et 72 heures dans le monde entier.⁴ L'entreprise chinoise n'est pas la seule multinationale implantée à Liège. Tout un écosystème s'est créé autour de l'aéroport avec d'autres entreprises telles que Fedex, AirBridge-Cargo, Qatar Airways ou encore Icelandair. En 2020, on a recensé plus d'un million de tonnes de marchandises ayant transité par Liège Airport.⁵

Cette success-story wallonne ne fait cependant pas l'unanimité. De nombreux actes de contestation ont été organisés par différents acteurs locaux, à l'instar d'organisations telles que «Stop

¹ ALLARDEAU *et al.*, « Alibaba, un projet d'avenir pour la Wallonie ? », *Le Soir*, 30 avril 2019.

² LEFÈVRE B., WIART L., « Les hubs eWTP d'Alibaba : une stratégie globale d'articulation d'écosystèmes locaux », *les enjeux de l'information et de la communication*, n°1, 2020, pp. 81.

³ DUJARDIN C. *et al.*, « Les pôles de compétitivité wallons : dix ans de politique industrielle », *Courrier hebdomadaire du CRISP*, vol.12, n°2337-2338, 2017, pp.16-17.

⁴ BAYENET B., CAPRON H., « Les pôles de compétitivité : un nouvel instrument de la politique industrielle de Wallonie », *Reflets et perspectives de la vie économique*, 2012/1, Tome LI, 2012, pp.77-79, 89.

⁵ LEFÈVRE B., WIART L., « Alibaba et Amazon sous le feu des critiques », *La Revue Nouvelle*, n°4, 2021, pp. 68.

Alibaba&Co» ou de comités de riverains qui se sont mobilisés et ont employé divers moyens afin de lutter contre l’implantation du géant de l’e-commerce à Liège. Ces derniers soulignent de nombreuses externalités négatives telles que les problèmes sonores, environnementaux, mais aussi sociaux que l’arrivée d’Alibaba entraîne aux alentours de Liège Airport.⁶

Ces différentes composantes nous ont amené à poser la question de recherche suivante : « Arrivée d’Alibaba à Liège : consécration ou limite de la politique de redéploiement économique de la Wallonie dans le cadre du Plan Marshall ? » À partir de cette question, notre travail aura pour objectif de contribuer à l’analyse de l’émergence du pathos néolibéral en Wallonie à travers les politiques de redéploiement économique et de montrer en quoi l’arrivée d’Alibaba s’inscrit dans le cadre de ces politiques. Nous tenterons également de montrer en quoi cela soulève des questionnements à l’heure où notre société est confrontée à une triple urgence liée à une incertitude sociale, économique et environnementale croissante. Pour ce faire, ce présent travail sera structuré en plusieurs parties.

Dans un premier temps, nous présenterons notre méthodologie avant d’établir un cadre théorique afin de présenter les bases sur lesquelles notre travail se fonde. Ce dernier reposera sur deux axes. Nous commencerons par présenter le cadre néolibéral sur lequel notre recherche s’appuie ainsi que sa trajectoire en Wallonie. Nous développerons ensuite la politique wallonne de redéploiement économique afin d’identifier le contexte dans lequel l’implantation d’Alibaba s’inscrit. Bien que de nombreux plans ont été mis en place par les autorités régionales, notre analyse sera principalement focalisée sur le Plan Marshall, car c’est dans ce dernier que les grandes bases du redéploiement économique et industriel de la Wallonie sont posées. Nous analyserons également les différents facteurs sur lesquels les décideurs politiques wallons se sont basés afin de relancer l’économie régionale. Une fois le cadre théorique posé, nous introduirons notre cas d’étude, à savoir la venue d’Alibaba à Bierset. Enfin, nous relèverons les tensions inhérentes à la politique wallonne de redéploiement économique et à l’arrivée d’Alibaba qui l’incarne. Pour ce faire, nous mobiliserons les discours des différents acteurs avec lesquels nous nous sommes entretenus.

⁶ LEFÈVRE B., WIART L., *op.cit.*, 2021, pp. 68.

MÉTHODOLOGIE

Cette présente section vise à préciser les choix et postures méthodologiques que nous avons adoptés afin de répondre à notre question de recherche.

Au cours de notre parcours universitaire, un certain attrait s'est développé sur la manière dont les autorités publiques parviennent à mettre en avant tant l'aspect économique qu'environnemental dans la conception des politiques publiques mais également sur la priorisation de ces deux dimensions dans la mise à l'agenda politique. Après un travail de fin de bachelier portant sur l'articulation des dimensions productivistes et environnementales dans les différentes réformes de la Politique Agricole Commune (PAC), il nous a semblé logique de nous intéresser à la venue d'Alibaba, ses conséquences sur l'économie wallonne ainsi que les considérations environnementales qu'un tel accord soulève. Ce travail s'articulera autour du Plan Marshall, car c'est le premier programme de redéploiement économique régional avec une ampleur considérable, alors que les initiatives précédentes, à l'instar du Contrat d'Avenir pour la Wallonie, ne constituaient qu'une feuille de route sans la mise en place de moyens nécessaires.⁷ Étant donné que l'analyse du redéploiement économique d'un territoire revêt d'un caractère interdisciplinaire, nous avons construit notre cadre théorique à partir de littérature scientifique de divers horizons (économie politique, géographie économique, etc.). Une des difficultés inhérentes à l'étude d'un sujet d'actualité tel que l'implémentation d'Alibaba à Liège est la forte présence de littérature grise (articles de presse, documentaires, etc.), combinée au peu de travaux scientifiques réalisés sur le sujet. C'est pourquoi il nous a fallu lire de nombreux ouvrages académiques afin d'identifier les liens entre ces derniers et notre cas d'étude. La problématique étudiée se situant dans un espace-temps plutôt récent et étant le sujet de nombreux débats dans l'actualité, notre analyse sera donc complétée d'articles de presse.

Ce travail se fera selon une logique abductive, combinant approche déductive et inductive. Notre démarche est déductive, car nous avons entamé une première récolte de données scientifiques afin d'avoir une base théorique suffisante avant d'analyser les faits inhérents à l'arrivée d'Alibaba, d'entamer nos entretiens ainsi que la rédaction du travail. Notre travail se fonde également sur une logique inductive dans le sens de Van Campenhoudt *et al.*, selon qui la logique inductive est une démarche méthodologique au cours de laquelle « les concepts et hypothèses continuent d'être élaborés en cours d'observation, dans un processus de généralisation progressive. Le général est induit par le particulier. »⁸ Malgré un cadre théorique élaboré avant de réaliser nos entretiens, ces

⁷ CHARLIER N., *Gouverner la recherche entre excellence scientifique et pertinence sociétale*, Presse Universitaire de Liège, 2021, pp.80.

⁸ VAN CAMPENHOUDT L. MARQUET J., QUIVY R., *Manuel de recherche en sciences sociales*, Dunod, 5e édition, 2017, pp.28.

derniers nous ont permis d'étoffer notre base théorique au fil de la construction de notre partie empirique. Ainsi, le fait de confronter notre cadre théorique lors de nos entretiens nous a permis de modifier ce dernier. Inversement la densification de notre partie théorique nous a permis d'alimenter notre volet empirique et de pouvoir faire des liens entre les deux parties. Dès lors, « le/la chercheur.e opère plutôt des allers-retours entre les deux. Les lectures et le travail de terrain s'alimentent constamment. »⁹ Un autre argument mettant en avant le raisonnement abductif est que le chercheur a généralement des connaissances sur le sujet en amont de la réalisation d'un travail de recherche. Cela semble donc idéaliste de penser qu'une démarche est purement inductive ou déductive.¹⁰

Malgré les différents de niveaux de pouvoirs touchés par le sujet, notre travail se concentrera principalement sur l'échelon régional. Cependant, afin d'avoir une vision globale de la problématique, nous nous arrêterons à certains moments sur d'autres niveaux de pouvoir à l'instar de différents plans européens mais également les autorités fédérales, dont le rôle dans l'accord avec Alibaba ne peut être négligé.

Pour notre analyse du terrain, nous avons opté pour une méthode qualitative en ce qu'elle nous a permis de saisir les expériences des acteurs ainsi que les croyances et valeurs mobilisées en nous permettant de les placer dans leur contexte.¹¹ Nous nous sommes donc basés sur des modes de récolte de matériaux qualitatifs, notamment via la réalisation de six entretiens semi-directifs. L'objectif à travers ces entretiens était de construire une analyse empirique de qualité ainsi que d'identifier les points de tensions relatifs à l'implantation d'Alibaba à Liège et d'être en mesure de faire des liens avec la politique wallonne de redéploiement économique insufflée par le Plan Marshall.

Un premier entretien a été réalisé avec Olivier Bierin en mars 2023. Monsieur Bierin siège au Parlement wallon en tant que député Ecolo et se positionne assez souvent sur la pertinence de l'arrivée d'Alibaba. Alors que les lectures jusqu'alors nous avaient donné une vision assez globale de notre problématique, cet entretien peut être considéré d'exploratoire, en ce qu'il avait pour objectif de nous donner une vision plus large des enjeux entourant l'implantation d'Alibaba sur le territoire wallon. Van Campenhoudt *et al.* résumant assez bien l'importance d'avoir recours à ce genre d'entretien pour élargir notre point de vue sur un sujet : « les lectures aident à faire le point sur les connaissances

⁹ COMAN R. *et al.*, *Méthodes de la science politique : de la question de départ à l'analyse des données*, Louvain-La-Neuve, De Boeck supérieur, 2022, pp.28.

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ GRANDJEAN G., *Guide de la rédaction du mémoire*, Université de Liège, Département de Science politique, 2017, pp. 60.

concernant le problème de départ ; les entretiens [exploratoires] contribuent à découvrir les aspects à prendre en considération et élargissent ou rectifient le champ d'investigation des lectures »¹²

Nous nous sommes ensuite entretenus avec Cédric Leterme, économiste au GRESEA mais également expert en relations sino-belges et membre de Stop Alibaba & Co. Ce dernier combinant une casquette d'économiste et de membre d'un comité s'opposant à la venue d'Alibaba, il semblait pertinent de s'entretenir avec lui afin d'avoir une vision académique, mais également partisane (c'est cette dernière qui a été retenue afin d'éviter tout biais) en vue de comprendre l'idéologie derrière les mouvements d'opposition à la venue d'Alibaba.

Notre troisième entretien fut réalisé avec Michel Kempeneers. Directeur général des affaires internationales au sein de l'AWEX mais également administrateur de Liege Airport. C'est ce dernier qui a principalement géré le dossier de la venue d'Alibaba au nom des autorités wallonnes.

Un entretien a également été réalisé avec Olivier Hia, directeur général de Liège Logistics Intermodal, plateforme multimodale située le long de la Meuse qui s'occupe du transport de conteneurs principalement venus de Chine et inversement.

Nous avons par la suite mené un entretien avec Bernard Piette, directeur général de Logistics in Wallonia, pôle de compétitivité wallon spécialisé dans le transport et la logistique.

Un sixième et dernier entretien a eu lieu avec « A » conseiller d'un cabinet ministériel libéral au sein du gouvernement wallon ayant requis l'anonymat. Cet entretien nous a permis de connaître la vision du cabinet sur l'avenir aéroportuaire wallon et comment conjuguer ce dernier avec les différents enjeux socio-économiques et environnementaux.

Au cours de la période de réalisation des entretiens, plusieurs contacts ont été établis avec d'autres acteurs, mais ces derniers n'ont pas abouti pour diverses raisons. Nous avons tenté plusieurs portes d'entrée en envoyant des mails à l'administration du ministre de l'Économie Willy Borsus, mais ces derniers sont restés sans réponse. Le seul répondant nous a redirigé vers Michel Kempeneers, avec qui nous avons précédemment eu un entretien. Des contacts et une réponse affirmative ont eu lieu avec un représentant de Cainiao sur le sol liégeois. Ce dernier nous avait demandé un guide d'entretien en amont de notre entrevue, mais aucune réponse n'a été donnée suite à l'envoi de ce dernier. Nous avons également essayé d'établir un contact au sein des centrales syndicales compétentes, mais nos demandes sont restées sans réponse. Un dernier échange a été établi avec un membre de l'entreprise à capitaux chinois, ECDC Logistics, qui était à l'époque soupçonnée de fraude

¹² VAN CAMPENHOUDT L *et al.*, *op.cit.*, pp.60.

à la TVA pour un montant avoisinant les 4,5 millions d'euros au moment de l'échange de mail (avant d'être acquittée quelques mois plus tard). Le représentant de l'entreprise a dès lors refusé notre demande et nous a conseillé de nous référer directement à Cainiao. L'échantillon d'entretiens n'étant pas aussi fourni que souhaité, les conclusions de ce présent travail méritent d'être interprétées avec une certaine prudence.

À la suite de ces six entretiens, nous avons été en mesure de réaliser une analyse empirique permettant de relever les tensions inhérentes à notre cas d'étude et de les mettre en exergue avec notre cadre théorique. Ces tensions ont ensuite été réparties en trois sections : environnementales, socio-économiques et politiques.

PARTIE I. CADRE THÉORIQUE

1. Cadre néolibéral

1.1. Les politiques néolibérales de redéploiement économique

Au cours des années 1980, le concept de néolibéralisme a émergé afin de conceptualiser la doctrine idéologique du « libre marché », associée notamment aux écrits de Milton Friedman et Friedrich Hayek. En politique, elle a été mise en pratique dans un premier temps par Margareth Thatcher et Ronald Reagan afin d'insuffler une nouvelle vision de la politique comme des « lieux de marchandage ». Actuellement, le néolibéralisme ne définit plus la théorie défendue par ceux qui prônent le libre marché, mais le concept revêt d'un statut polysémique qui varie selon les contextes et les lieux. Certaines préfèrent dès lors employer le terme « processus de néolibéralisation » qui se définit par une intensification des règles de marché et de la marchandisation guidée par des considérations politiques tout en intensifiant simultanément le développement inégal des formes de réglementation.¹³

Lardot et Laval définissent le néolibéralisme comme :

« L'ensemble des discours, des pratiques, des dispositifs de pouvoir visant à instaurer de nouvelles conditions politiques, à modifier les règles de fonctionnement économique, à transformer les rapports sociaux de manière à imposer l'objectif de la concurrence généralisée entre entreprises, économies et États ». ¹⁴

Dans le cadre de ce travail, nous aborderons le concept sous une approche foucauldienne selon laquelle le néolibéralisme est analysé comme forme de gouvernementalité historique spécifique qui n'est plus la simple promotion d'une doctrine ou une politique visant à promouvoir le capitalisme. Cette approche met en avant la valorisation de l'entreprise comme modèle de subjectivation et l'intention de faire du citoyen un « entrepreneur de lui-même »¹⁵. Dans ce cadre, l'homo œconomicus, caractérisé par la rationalité et le calcul, devient un sujet concurrentiel, contraint de se réinventer continuellement afin de maximiser son efficacité et accroître sa compétitivité. Dans le même ordre d'idées, cette vision

¹³ BRENNER N., PECK J., THEODORE N., « Variegated neoliberalization: geographies, modalities, pathways », *Global Networks*, vol.10, n°2, 2010, pp.185.

¹⁴ DARDOT P., LAVAL C., *La nouvelle raison du monde*, Paris, La Découverte, 2010, pp.275.

¹⁵ FOUCAULT M., *Naissance de la biopolitique – Cours au Collège de France (1978-1979)*, Paris, Gallimard, 2004, pp.232.

suggère que la compétition entre les entreprises conduit à une amélioration de l'efficacité des politiques publiques.¹⁶

Selon cette définition, l'accroissement de la logique de marché à de plus en plus de pans de la société symbolise la progression de l'imaginaire néolibéral.¹⁷ Suivant cette logique néolibérale, l'État est considéré comme improductif, nécessitant énormément de dépenses et ne créant que très peu de valeur, contrairement au monde des finances. On a donc vu éclore un discours selon lequel c'est le secteur privé qui devrait être actif sur le marché alors que l'État devrait se limiter à favoriser le processus en mettant en place les conditions favorables permettant aux entreprises d'investir (en assurant la protection de la propriété privée ou encore en investissant massivement dans les infrastructures).¹⁸ En outre, l'État lui-même et ses fonctions de soutien public peuvent être de plus en plus soumis à des formes de (quasi-)discipline de marché.¹⁹ Cependant, lorsque l'État n'assure pas le bon fonctionnement du marché, ce dernier a tendance à exacerber les externalités négatives telles que la surexploitation des ressources et du travail. Selon la thèse dominante actuellement, la gestion de l'économie par les gouvernements nationaux, caractérisée par une certaine autonomie et laissant une place majeure aux choix politiques serait caduque dans un monde avec des économies plus « ouvertes et interdépendantes » qui devraient se soumettre à de multiples impératifs économiques à l'image de la compétitivité.²⁰

À partir des années 2000, de nombreux mouvements ont été érigés en opposition à l'hégémonie néolibérale. Parmi eux, le courant altermondialisme fait figure de proue. Ce mouvement vise à remettre en cause la puissance du marché et à s'opposer aux politiques néolibérales, peu importe leur niveau. Les altermondialistes se dressent également contre la commercialisation des biens et des services publics au profit des multinationales. Les mouvements d'opposition au néolibéralisme se rangent dès lors du côté des « perdants » de la mondialisation.²¹ Un autre mouvement, certes moins radical que l'altermondialisme, mais également mis en place en vue de lutter contre l'hégémonie libérale est le « keynésianisme vert »²². D'inspiration keynésienne, la genèse du mouvement s'est faite en opposition aux crises néolibérales, particulièrement la crise financière de 2008. Cette théorie prône une intervention croissante de l'État dans l'innovation en vue de rééquilibrer les forces

¹⁶ PIRON D., EVRARD Z., « La Belgique à l'épreuve du néolibéralisme : controverses, approches théoriques et dimensions d'analyse », in. Piron D., Evrard E., *Le(s) néolibéralisme(s) en Belgique. Cadre macroéconomique, applications sectorielles et formes de résistance*, Academia l'Harmattan, Louvain-La-Neuve, 2023, pp.23-24.

¹⁷ DAVIES W., *The limits of Neoliberalism*, London, Sage, 2017, pp.115-116.

¹⁸ MAZZUCATO M., *La Valeur des choses : qui produit et qui profite dans l'économie mondialisée*, Paris, Fayard, 2023, pp.305-307.

¹⁹ GOLDSTEIN J. TYFIELD D., « Green Keynesianism Bringing the entrepreneurial state back in (to question) ? » *Science as Culture*, vol.27, n°1, 2018, pp.89.

²⁰ HAY C., SMITH A., *Dictionnaire d'économie politique*, Paris, Presses de Science Po, 2018, pp.27-28.

²¹ *Ibid.*, pp.349-350.

²² GOLDSTEIN J., TYFIELD D., *op.cit.*, pp.74.

publiques par rapport aux privées et d'atténuer certains des effets les plus perturbateurs du capitalisme néolibéral sur l'environnement.²³ On a donc assisté au développement de nombreuses propositions promouvant des programmes importants d'innovation « verte » soutenus par l'État afin de relancer la croissance économique tout en résolvant les problèmes de dégradation de l'environnement et d'inégalités sociales que le néolibéralisme et le secteur privé qu'il soutient relègueraient au second plan.²⁴

1.2. Le(s) néolibéralisme(s) en Belgique²⁵

Comme précisé, beaucoup d'auteurs défendent le fait qu'il n'existe pas un, mais bien plusieurs néolibéralismes qui peuvent varier selon les lieux, les territoires et les échelles.²⁶ Les prémices du néolibéralisme à l'échelle de la Belgique se développent à partir de 1981 lorsque le Gouvernement Martens V obtient les pleins pouvoirs de la part du Parlement afin de rétablir la compétitivité de l'industrie et mettre en place des réformes fiscales. Le gouvernement va alors établir les premières lois sur la compétitivité, notamment entre les entreprises via divers outils tels qu'une politique fiscale attractive en diminuant le taux d'imposition sur les sociétés.²⁷ Bien que cette notion de compétitivité préoccupe depuis longtemps les décideurs politiques, son importance s'est rapidement accrue au cours des deux dernières décennies dans un monde globalisé organisé de plus en plus selon les principes du néolibéralisme.²⁸ Sous les gouvernements Verhofstadt I (1999-2003) et II (2003-2007), de nouvelles politiques visant à renforcer l'attractivité fiscale vont être mises en place à l'image des intérêts notionnels en 2006. Déjà dans les années 1980, la Belgique avait développé le système de « centres de coordination », entraînant un taux d'imposition presque nul.²⁹ À partir de la fin du siècle dernier, la majorité des partis européens situés à gauche de l'échiquier politique (y compris en Belgique) ont progressivement adopté cette vision néolibérale de déréglementation des marchés en soulignant la nécessité de s'adapter aux forces du marché.³⁰

²³ GOLDSTEIN J., TYFIELD D., *op.cit.*, pp.80-81

²⁴ *Ibid.*, pp.74.

²⁵ Pour approfondir l'avènement et l'état de l'art du néolibéralisme en Belgique, voir l'ouvrage de PIRON D. et EVRARD Z., *op.cit.* mais également PIRON D., *Des Régions qui comptent. La reconfiguration néolibérale de la Belgique fédérale saisie par les finances publiques.*, Thèse de doctorat, Université de Liège, 2018, 401p.

²⁶ BRENNER N. *et al.*, *op.cit.*, pp.197.

²⁷ MOMMEN A., *The Belgian economy in the twentieth century*, London, Routledge, 1994, pp.176.

²⁸ SUM N.L., « The production of hegemonic policy discourses : "competitiveness" as a knowledge brand and its (re-)contextualizations », *Critical Policy Studies*, vol 3, n°2, 2009, pp.184.

²⁹ MÉRENNE-SCHOUMAKER B., « La Belgique : une économie sous influence étrangère ? » *Belgeo*, vol.4, n°12, 2017, pp. 10-11.

³⁰ MUDGE S., « What is neo-liberalism? », *Socio-economic review*, vol.6, n°4, 2008, pp.721-722.

Dès les années 1980 et la seconde réforme institutionnelle consacrant la Belgique à deux Régions (flamande et wallonne), de premières initiatives pouvant être qualifiées de néolibérales sont mises en place à l'échelle régionale, mais leur influence est à relativiser, faute de moyens.³¹ La décentralisation politique a permis à la Wallonie de se doter des moyens nécessaires à ses ambitions pour le redéploiement économique de son territoire. Alors que les autorités flamandes adhèrent aux principes néolibéraux via l'influence grandissante des experts économiques favorables à la subordination de l'administration publique à la logique de compétition, la trajectoire de néolibéralisation a été plus diffuse en Wallonie. Cela s'explique notamment par l'affaiblissement organique insufflé par la double strate (régionale et communautaire) qui bloque la circulation des experts ainsi que les relations entre l'administration et les universités.³² On a cependant constaté une intervention grandissante de la sphère privée dans les politiques publiques wallonnes. Rendus possibles par la rhétorique néolibérale, en voulant introduire le secteur privé afin d'améliorer la qualité des services publics³³, les partenariats publics-privés (PPP) sont désormais monnaie courante depuis plus d'une décennie. Ce marché permet à des entreprises privées de financer des politiques publiques en échange de compensations financières importantes. Cette technique permet notamment aux autorités publiques de répartir des dépenses sur une période étendue.³⁴ En promouvant la marchandisation et la privatisation (en partie) des politiques publiques ainsi qu'en permettant la consolidation budgétaire, le PPP symbolise le tournant néolibéral de la Wallonie. Cependant, ces marchés entraînent une forme d'allégeance des autorités publiques envers les groupes privés chargés de piloter la politique publique.³⁵

1.3. L'attractivité et la compétitivité territoriale

À partir des années 1990, la Commission européenne a mis en place de nombreuses commissions politiques avec comme ambition de développer la compétitivité européenne. Afin de lutter contre la faible croissance macroéconomique au sein de la Communauté, les États membres ont été priés de passer de politiques industrielles verticales (favorisant certaines entreprises), à des politiques industrielles horizontales (favorisant les marchés compétitifs et des infrastructures de

³¹ MACQ H., *Cultiver les territoires. L'innovation participative à la Commission européenne et en Wallonie*, thèse de doctorat, Université de Liège, 2020, pp. 63-64.

³² FALLON C., STASSARD I., « Des contrastes saisissants : capacités administratives et trajectoires de néolibéralisation en Flandre et en Wallonie » in. PIRON D., EVRARD E., *Le(s) néolibéralisme(s) en Belgique. Cadre macroéconomique, applications sectorielles et formes de résistance*, Academia l'Harmattan, Louvain-La-Neuve, 2023, pp.147-149.

³³ MAZOUZ B., « Les aspects pratiques des partenariats public-privé. De la rhétorique néolibérale...aux enjeux, défis et risques de gestion des PPP », *Revue française d'administration publique*, n°130, 2009, pp.232.

³⁴ PIRON D., « La reconfiguration néolibérale "déchiffrée" par les finances publiques », *Revue Nouvelle*, 74, n°3, 2019, pp.88-89.

³⁵ *Ibid.*, pp.91.

soutien).³⁶ Dans ce contexte, de nombreux États ont donc réorienté leurs politiques avec comme ambition de gagner des parts de marché par rapport aux régions concurrentes.³⁷

L'attractivité que ces territoires ont voulu mettre en avant peut être définie comme telle :

« L'attractivité d'un pays regroupe l'ensemble des facteurs qui concourent à la compétitivité du territoire ou de sites de production par rapport à d'autres alternatives : proximité des marchés, qualité des infrastructures, accès à des ressources humaines de qualité (formation), coûts des facteurs de production, fiscalité, environnement industriel (par exemple sous- traitance) et de recherche. »³⁸

La notion de compétitivité nationale est alors devenue clé pour les gouvernements européens afin d'analyser les institutions et ressources publiques. On voit donc l'apparition d'une nouvelle vision de l'autorité politique selon laquelle la nation est comparable à une entreprise qui renferme des ressources différentes pouvant être analysées en fonction de la manière dont elles peuvent être exploitées pour la prospérité future. Ces ressources (élites talentueuses, entreprises performantes) étant limitées, on assiste à une stratégie concurrentielle pour attirer celles-ci dans certaines régions au détriment d'autres ressources considérées comme improductives.³⁹

C'est dans ce contexte que de nombreux indicateurs permettant de mesurer et comparer la compétitivité ont été mis en place.⁴⁰ Cependant, cette notion est clivante et pose question lorsqu'elle est appliquée aux industries et économies nationales. Parler de compétitivité nationale présuppose que, dans un contexte de mondialisation, les économies agiraient de la même façon que les entreprises le feraient sur le marché. Les industries et les économies nationales compétitives seraient celles qui seraient capables de se positionner de manière favorable dans la mondialisation.⁴¹ Dans une série de textes, Paul Krugman revendique l'idée selon laquelle la compétitivité est un concept dénué de sens lorsqu'elle est appliquée aux économies nationales.⁴² Pour faire valoir cet argument, il met en avant le concept d' « avantage comparatif » selon lequel le commerce international avantagerait les pays en mesure de se spécialiser dans les secteurs pour lesquels ils bénéficient de faibles coûts de production,

³⁶ DAVIES W., *op.cit.*, pp.136.

³⁷ BAZILLIER R., *et al.*, « Compétitivité territoriale et localisation du travail et des entreprises : une introduction », *Revue d'Économie Régionale & urbaine*, vol.2, n°9, 2014, pp.199.

³⁸ YVETOT B., « Investissements internationaux : stratégie de localisation des grandes sociétés en Europe », in. Cohen E., LORENZI, J-H., *Politiques industrielles pour l'Europe*, Paris, La Documentation française, pp.420.

³⁹ DAVIES W., *op.cit.*, pp.114.

⁴⁰ HAY C., SMITH A., *op.cit.* pp.93.

⁴¹ BELLONE F., CHIAPPINI R., *La Compétitivité des pays*, Paris, La Découverte, coll. « Repères, Économie », 2016, pp.1.

⁴² KRUGMAN P., « Competitiveness: A Dangerous Obsession. » *Foreign Affairs*, 1994, pp.44.

et ce indépendamment de leurs capacités productives. Ce principe d'avantage comparatif réfute l'idée selon laquelle les États sont en concurrence au même titre que les entreprises.⁴³ Ce glissement d'une compétitivité entre les entreprises vers les territoires incarne le néolibéralisme dans ses efforts pour réinventer l'autorité nationale souveraine dans des termes de rationalité économique.⁴⁴ Dans le Plan Marshall 4.0., le gouvernement wallon entend stimuler la compétitivité territoriale via diverses mesures comme la création de « parcs d'activités 4.0. » prenant les nouvelles technologies de l'information et de la communication en compte. Cet accroissement de la compétitivité doit également passer par la multimodalité à travers le développement des centres logistiques et des ports autonomes.⁴⁵

En 1979, Michael E. Porter va développer sa théorie de la compétitivité. Alors que celle-ci est d'abord centrée sur les entreprises, Porter va l'élargir aux territoires dès 1990. Selon lui, les gouvernements doivent mettre en place des politiques proactives afin d'aider les industries à se redresser. Les nations devraient être dirigées de manière à attirer des entreprises productives et à les aider à créer des avantages concurrentiels par rapport aux régions voisines. Il va développer l'idée selon laquelle les groupements d'entreprises au sein d'une même région seraient la clé d'une compétitivité accrue.⁴⁶

Ce récit présente le projet industriel comme un partenariat public/privé, un mariage dont l'évidence est présentée comme indiscutable : l'industriel trouve ainsi les ressources pour mettre en place sa stratégie économique, tandis que les autorités politiques compétentes bénéficient d'une nouvelle ressource pour sa croissance économique. Les plateformes de commerce électronique utilisent massivement cette rhétorique à l'échelle mondiale en faisant valoir leur expertise sans précédent dans les domaines de l'intermédiation économique et de la gestion des données. Leurs opérations logistiques sont également présentées comme des mécanismes novateurs pour revitaliser des bassins économiques qui souffrent d'un vide industriel depuis de nombreuses décennies. L'argument majeur développé par les représentants des territoires lors de la mise en place d'un projet industriel est la création d'emplois. Cependant, bien que l'idée de créer un pôle économique générateur d'emplois et d'activités soit largement acceptée, la nature de cette activité, les conditions du partenariat annoncé, la qualité des emplois, et la pertinence du projet économique par rapport à la stratégie de développement du territoire représentent autant d'arguments soulignés par les mouvements

⁴³ HAY C. et SMITH A., *op.cit.* pp.93.

⁴⁴ DARDOT P., LAVAL C., « Néolibéralisme et subjectivation capitaliste », *Cités*, 2010/1, n°41, pp.40.

⁴⁵ Gouvernement wallon, « Plan Marshall 4.0. Synthèse », 2015, pp.8.

⁴⁶ DAVIES W., *op.cit.*, pp.131.

d'opposition.⁴⁷ Pour ces acteurs locaux, ce processus, qui semble gagnant-gagnant pour les deux parties, révélerait en réalité des rapports de force qui configurent le territoire.⁴⁸

Le 26 avril 2017 se tient un événement à Liège Airport afin de célébrer les dix ans d'existence du Plan Marshall. L'objectif est de souligner les réussites du redressement économique de la région. Un autre volet de l'événement consiste à montrer la réussite du pari fait plusieurs années auparavant sur le développement du capital humain en développant une économie de la connaissance. Ainsi, la créativité est vue comme une composante majeure du capital humain, notamment dans le programme Creative Wallonia qui vise à stimuler l'innovation et la croissance économique en vue d'accroître la compétitivité régionale.⁴⁹ Cet événement peut être mis en lien avec un nouveau concept qui a émergé au cours des années 2000, celui de l'« économie créative ». Produite autour du cadre capitaliste en mobilisant l'idéologie néolibérale, ce concept repose sur une concurrence entre les territoires afin de se mettre en évidence sur un « marché de l'espace ». Leur attractivité peut être soulignée par différents labels promus par l'UE ou l'UNESCO selon la créativité de leurs citoyens, entreprises, politiques, etc. Un paradigme d'une économie et d'une industrie « innovante » est alors recherché par les pouvoirs publics afin de stimuler l'attractivité de leur territoire.⁵⁰

Un autre concept pouvant être relié à l'idéologie néolibérale est celui de la dépendance au sentier (« path dependency »). Théorisé dans les années 1980 par la littérature économique, ce dernier a été transposé au monde politique par Paul Pierson⁵¹ à partir des années 2000 afin d'expliquer comment les acteurs politiques préfèrent généralement perpétuer une politique mise en place antérieurement plutôt que de prendre le risque de changer de voie.⁵² Les autorités favorisent l'investissement dans une politique déjà en place, ce qui permet ainsi d'éviter la prise de risque qu'un changement entraînerait, mais également les coûts de démarrage considérables que ces derniers induisent généralement. Le phénomène de dépendance au sentier est généralement renforcé par le mécanisme de « lock-in » selon lequel certaines régions ou autorités politiques restent verrouillées sur des choix passés suite aux décisions et investissements antérieurs. Ce système de verrouillage se perpétue via les rendements croissants (« increasing returns ») qui sont des mécanismes entraînant une rétroaction positive et donc un renforcement de ces politiques dans le temps, malgré un environnement

⁴⁷ LEFEVRE B., WIART L., « Mobilisation de la société civile contre la localisation d'industries de l'économie créative : les conflits pour la re-politisation des territoires », *L'espace politique*, vol.1, n°43, 2021, pp.9

⁴⁸ LEFEVRE B., WIART L., « Rapports de force pour un territoire : l'implantation d'Alibaba à Liège », *Quaderni*, vol.1, n°108, 2023, pp.115.

⁴⁹ MACQ H., *op.cit.*, 2023, pp.153.

⁵⁰ LEFÈVRE B., WIART L., *op.cit.*, 2021, pp.1-2.

⁵¹ PIERSON P., « Increasing Returns, Path Dependence and the Study of Politics », *The American Political Science Review*, 94, n°2, 2000, pp.254.

⁵² PALIER B., BONOLI G., « Phénomènes de Path Dépendance et réformes des systèmes de protection sociale », *Revue française de science politique*, 49 (3), 1999, pp.399.

constamment en mutation.⁵³ Cela permet d'expliquer comment une fois introduites, certaines idéologies et lignes de conduite se révèlent presque impossibles à inverser. Le développement des politiques publiques est dès lors défini par des moments charnières qui façonneront les décennies à venir. Les politiques et institutions sont très hermétiques aux changements majeurs.⁵⁴

2. La politique wallonne de relance économique

2.1. Prémices

Alors qu'elle fut autrefois l'une des régions les plus prospères d'Europe, la Wallonie a connu un déclin dont l'origine réside dans la fin des secteurs sidérurgiques et métallurgiques qui avaient fait de la Wallonie un des fleurons industriels européens.⁵⁵ La Belgique possède déjà une longue histoire en matière d'investissement étranger. Historiquement, certaines entreprises étrangères étaient déjà établies sur le sol belge il y a de cela déjà plus de deux siècles à l'image de Siemens à partir de 1899. Dès les années 1960, on va assister à une accélération importante en termes d'investissements étrangers qui vont passer de 22% en 1968 à 59% en 1990.⁵⁶ Cependant, un des problèmes majeurs de l'économie belge est sa forte dépendance envers le commerce international. Cela s'explique notamment par la taille restreinte de son marché intérieur.⁵⁷ En 2015, la valeur des biens exportés représentait 359,5 milliards d'euros, soit 87% de notre PIB. Bien que ce pourcentage était identique pour les Pays-Bas, il n'était que de 52% pour l'Allemagne et 28% pour la France.⁵⁸ Michel Kempeneers, directeur général des affaires internationales de l'agence wallonne à l'exportation et aux investissements étrangers (AWEX) confirme cette forte dépendance : « Aujourd'hui, la dépendance de la Wallonie par rapport à ses exportations est excessivement importante. Plus de 70% de notre économie dépend de nos exportations. »⁵⁹

Déjà en 1957, le ralentissement général de l'industrie sidérurgique et charbonnière a entraîné une récession de l'économie nationale suite à la baisse des exportations, dévoilant au grand jour les failles

⁵³ POLLITT, C., *Time, Policy, Management. Governing with the past*, Oxford University Press, 2008, pp.41-42

⁵⁴ PIERSON P., *op.cit.*, pp.262.

⁵⁵ HALLEUX J-M., et al., « Le redéploiement économique de la Wallonie face à la diversité de ses territoires, *Courrier hebdomadaire du CRISP*, vol.37, n°2442-2443, pp.5.

⁵⁶ DAEMS H. et VAN DE WEYER P., *L'économie belge sous influence : investissements étrangers en Belgique et conséquences sur le pouvoir de décision stratégique*, Bruxelles, Academia, 1993, pp.55-56.

⁵⁷ MOMMEN A., *op.cit.*, pp.2.

⁵⁸ MÉRENNE-SCHOUMAKER B., *op.cit.* pp.2.

⁵⁹ Entretien avec Michel Kempeneers, directeur général des affaires internationales de l'AWEX, réalisé le 3 mai 2023 à Liège, pp.100.

de notre économie lorsque les investissements étrangers et les exportations ne sont pas suffisants.⁶⁰ De plus, une telle dépendance au marché extérieur entrainerait notamment un risque en cas de crise internationale. Le premier choc pétrolier de 1993 a affaibli la compétitivité internationale et a entraîné un effet négatif sur la balance commerciale belge qui dépendait fortement du commerce extérieur, alors en pleine expansion.⁶¹

2.2. Cadre européen

Depuis plusieurs décennies, des stratégies communautaires ont incité les États membres à adopter des politiques innovantes afin de permettre leur redéploiement économique et stimuler la compétitivité entre les territoires. Le rôle de l'Union européenne en matière de développement économique des Régions en son sein se manifeste principalement à deux niveaux ; par la mise en place des politiques stratégiques, mais également via la politique régionale sur les différentes législatures.

Mise en place en 2001 en vue du cycle de fonds structurels s'étalant de 2007 à 2013, la Stratégie de Lisbonne s'inspire ouvertement du cadre de référence posé par Porter à savoir la volonté d'inciter les Régions à mettre en avant leurs particularités en fonction des contextes économiques. L'interaction entre les Régions conduit à la mise en œuvre de stratégies de différenciation par l'innovation au sein de clusters régionaux. L'effet cumulé de cette politique devait stimuler la compétitivité globale de l'Union européenne dans les domaines de la recherche et du développement ainsi que de l'innovation.⁶² L'objectif est donc d'identifier les caractéristiques propres aux régions et de faire interagir des entreprises spécialisées dans un même domaine dans un espace restreint, ce qui permettrait de stimuler la compétitivité à l'échelle européenne.

Adoptée à partir de 2010, la stratégie « Europe 2020 » de la Commission européenne visait à renforcer l'attractivité des régions européennes pour les investisseurs étrangers. Pour ce faire, les Régions sont encouragées à prendre part à cette stratégie à travers la mise en place de clusters. Cette politique promeut une interactivité étroite entre les différentes catégories d'acteurs. Le principe majeur est la mise en réseau (clustering) afin de permettre des synergies, mais surtout d'accroître la compétitivité et la croissance industrielle.⁶³

⁶⁰ MOMMEN A., *op.cit.*, pp.99.

⁶¹ *Ibid.*, pp.152-154.

⁶² COLLETIS-WAHL H-K « Evaluer les stratégies de spécialisation intelligente - les impacts sur le développement territorial en question », *Revue d'économie régionale & urbaine*, n°2, 2018, pp.310.

⁶³ BAYENET B., CAPRON H., *op.cit.*, pp.78.

Dans le cadre de la programmation 2014-2020 des fonds européens de développement régional (FEDER), l'Union européenne a demandé à ses États d'adopter une stratégie de spécialisation intelligente (RIS3) afin de stimuler l'attractivité et la compétitivité économique des régions. Cette dernière peut être définie comme : « un cadre stratégique régional qui préconise une concentration des ressources publiques dans le capital de savoirs et le capital humain dans des activités particulières, dans le but de renforcer l'avantage comparatif des pays ou des régions dans des domaines existants ou nouveaux. »⁶⁴ Cette stratégie repose sur deux constats : *Primo*, les régions ne sont pas capables de tout faire dans les domaines technologiques et scientifiques ; *Secundo*, elles doivent se concentrer et mettre en évidence les éléments qui vont lui permettre de renforcer la compétitivité et l'attractivité de son territoire. On voit donc l'émergence de politiques européennes afin d'accroître la compétitivité industrielle.⁶⁵ Les politiques de spécialisation intelligente incitent les régions européennes à identifier et prendre en compte les faiblesses, mais surtout les atouts dont elles bénéficient.⁶⁶ L'objectif est de faire de ces atouts des domaines prioritaires afin de créer un avantage différenciatif par rapport aux autres régions européennes en vue de s'en démarquer.⁶⁷

Alors que les politiques industrielles dictées par l'Union européenne se situaient historiquement dans une approche *top-down*, les stratégies de spécialisation intelligente opèrent une rupture en privilégiant une logique *bottom-up*. En effet, bien que l'initiative vienne de l'Union européenne, il appartient à chaque région d'identifier ses propres domaines d'innovation qu'elle estime comme les plus prometteurs.

« La spécialisation intelligente préconise par conséquent non seulement une approche ascendante en matière de politique industrielle plutôt qu'une approche descendante, mais elle suppose aussi que l'on évite les solutions stratégiques universelles. Elle part du principe selon lequel les stratégies de spécialisation seront choisies par chaque région conformément à leurs propres caractéristiques industrielles. »⁶⁸

2.3. Le plan Marshall pour la Wallonie

Au fil des différentes réformes de l'État et de l'accroissement des pouvoirs octroyés aux entités fédérées, ces dernières ont donc hérité de compétences en matière de politique économique et de

⁶⁴ KOTNIK P., PETRIN T., « Les stratégies de spécialisation intelligente : une approche factuelle, *Revue internationale des sciences administratives*, vol. 83, n°1, 2017, pp.92.

⁶⁵ *Ibid.*, pp.89.

⁶⁶ BAYENET B., CAPRON H., *op.cit.* pp.95.

⁶⁷ KOTNIK P., PETRIN T., *op.cit.*, pp.89-90.

⁶⁸ *Ibid.*

recherche scientifique.⁶⁹ C'est dans ce contexte d'indépendance accrue, mais également après une réforme de l'État avortée et des controverses liées à la situation économique en Wallonie, que la Région va mettre en place le « Plan d'actions prioritaires pour l'avenir wallon », rebaptisé plus tard « Plan Marshall ». ⁷⁰ La première phrase du document résume la prise de conscience de l'autonomie grandissante de la Région : « Le Fédéralisme a doté les Wallons d'une autonomie politique qui les rend responsables de leur destinée »⁷¹. Le nom du plan fait évidemment référence au programme de rétablissement américain établi par les Etats-Unis après la seconde guerre mondiale. Cette initiative est à l'époque portée par le monde politique, mais également les syndicats, les entreprises et les universités.⁷² Adoptée en 2005 et mise en place pour la période de 2006 à 2009, cette politique a pour objectif de pallier la fin des grands pôles industriels wallons en mettant des actions en place en vue de relancer l'économie et l'industrie wallonne. Pour ce faire, le plan va se fonder sur cinq axes principaux : *Primo*, la création de pôles de compétitivité ; *Secundo*, stimuler la création d'activité ; *Tertio*, alléger la fiscalité sur l'activité économique ; *Quarto*, doper la recherche et l'innovation en lien avec l'entreprise ; *Quinto*, susciter des compétences pour l'emploi. La Région wallonne va alors se donner les moyens de ses ambitions en débloquent un budget de plus d'un milliard d'euros de dépenses publiques étalé sur une période de quatre ans.⁷³ Différentes politiques fiscales et industrielles vont alors être mises en œuvre afin de relancer l'économie wallonne, mais également faire valoir ses qualités en vue d'attirer les investissements de la part du secteur privé. Plus largement, la mise en place du plan Marshall montre que la Wallonie a développé des politiques néolibérales de mise à profit de la recherche scientifique dans un objectif d'augmentation de la compétitivité par la création de marchés et de produits et services commercialisables.⁷⁴ Un des éléments centraux du Plan Marshall est que la création d'emplois est déterminée par la compétitivité des entreprises et il revient aux pouvoirs publics de promouvoir et réglementer cette compétitivité. De plus, la part d'emplois publics par rapport à ceux issus du secteur privé étant largement plus élevée, cela aurait des conséquences néfastes sur le déploiement économique régional.⁷⁵ Le Plan Marshall pour la Wallonie constitue dès lors le socle sur lequel la Région wallonne va poser sa politique de relance industrielle. Par la suite, deux autres plans vont s'inscrire dans la même lignée : le « Plan Marshall 2.vert » dès 2009 et le « Plan Marshall 4.0 » en 2014. Alors que le premier vise à promouvoir une innovation intégrant le développement durable, le second vise à intégrer la Wallonie dans la « quatrième

⁶⁹ ACCAPUTO A., *et al.*, « Le Plan Marshall pour la Wallonie », *Courrier hebdomadaire du CRISP*, vol.14, n°19, 2006, pp.70.

⁷⁰ CHARLIER N., *op.cit.*, pp.80.

⁷¹ Gouvernement Wallon, « Les Actions prioritaires pour l'Avenir wallon », 2005, pp.3.

⁷² CHARLIER N., *op.cit.*, pp.81-83.

⁷³ *Ibid.*, pp.80.

⁷⁴ SUM N.-L., *op.cit.*, pp.185,198.

⁷⁵ ACCAPUTO A., *et al.*, *op.cit.*, pp.57-58.

révolution industrielle ». ⁷⁶ Mis en œuvre dès 2010, le plan Creative Wallonia va plus loin que le Plan Marshall (basé sur les sphères académiques et industrielles) en s'ouvrant à tous les pans de la société et en ouvrant les processus d'innovation à l'ensemble des citoyens. Cette volonté de stimuler l'esprit entrepreneurial des citoyens afin qu'ils créent leur propre destinée en participant à celle de la Région wallonne s'inspire fortement du néolibéralisme. ⁷⁷ Cette politique visant à créer une volonté d'entreprendre chez les citoyens peut être rapprochée avec la conception foucauldienne du néolibéralisme avec l'*homo oeconomicus* au centre du processus économique qui est en concurrence avec les autres acteurs en vue de maximiser ses profits.

Maintenant que le décor du plan Marshall est planté, nous allons dès à présent détailler les politiques principales inhérentes au plan dans la suite de ce chapitre. Nous allons d'abord nous intéresser aux différents incitants fiscaux mis en place afin de favoriser l'investissement étranger sur le territoire wallon. Nous parlerons ensuite de la politique des pôles de compétitivité, évoquée pour la première fois au sein du plan Marshall. Nous finirons par souligner la volonté wallonne de miser sur le caractère multimodal de ses infrastructures ainsi que sur sa position centrale.

2.3.1. Des politiques fiscales attrayantes

Pour relancer son attractivité sur la scène internationale après la chute de l'industrie sidérurgique, la Wallonie a fait le choix d'adopter une fiscalité attrayante pour les potentiels investisseurs étrangers. C'est dans cette optique que la Belgique a développé le système de « centres de coordination » au cours des années 1980. Derrière cet outil, l'idée était d'arriver à un taux d'imposition à peu près nul. Ce mécanisme a cependant été supprimé à la demande de la Commission européenne, car jugé incompatible avec le principe de libre concurrence. Ce système fut donc remplacé par le « principe des intérêts notionnels » permettant aux entreprises de déduire une partie de leur capital et ainsi leur déduction de la base imposable des sociétés. ⁷⁸ Cette volonté se retrouve également dans le premier Plan Marshall initié dès 2005. Parmi les cinq axes principaux prônés par le plan, on retrouve l'allégement de la fiscalité sur l'entreprise avec pour ambition de stimuler les investissements étrangers via la mise en place d'un cadre fiscal attractif et incitatif. ⁷⁹ Pour ce faire, une mesure promue par le Plan Marshall est la mise en place de « zones franches », une politique

⁷⁶ FALLON C., « Get Up Wallonia ! Comment la Wallonie dessine ses plans », *Dynamiques régionales*, n°15, 2023, pp.33.

⁷⁷ MACQ H., « Réadapter une société en retard. Ressorts néolibéraux des politiques de créativité et d'innovation wallonnes » in. PIRON D., EVRARD E., *Le(s) néolibéralisme(s) en Belgique. Cadre macroéconomique, applications sectorielles et formes de résistance*, Academia l'Harmattan, Louvain-La-Neuve, 2023, pp.158-160.

⁷⁸ MÉRENNE-SCHOUMAKER B., *op.cit.*, pp. 8-10.

⁷⁹ Gouvernement wallon, « Les actions prioritaires pour l'avenir wallon », 2005, pp.2.

fiscale qui cible des zones connaissant des difficultés économiques. Ce dispositif peut être caractérisé par :

« L'expression par excellence de la libéralisation accélérée des échanges depuis le milieu des années 1980, de l'ouverture de la quasi-totalité des pays de la planète à l'économie de marché, ou encore de l'envolée sans précédent du commerce international et des investissements directs étrangers (IDE) ». ⁸⁰

Les zones franches représentent un incitant fiscal établi par la loi du 15 mai 2014 portant exécution du pacte de compétitivité, d'emploi et de relance. Selon ce pacte, les entreprises qui investissent dans des zones en restructuration industrielle en y créant de nouveaux emplois bénéficient durant deux ans d'une dispense de paiement du précompte professionnel sur ces emplois à condition qu'elles maintiennent l'investissement durant les trois ans (pour les PME) et cinq ans (pour les grandes entreprises) suivant la création de ces emplois. ⁸¹ Les territoires concernés sont déterminés entre l'autorité fédérale et les Régions qui peuvent proposer quatre zones ayant connu des licenciements collectifs autour desquelles seront créées des zones franches pendant une période de 6 ans. ⁸² Initialement prévues pour les zones franches, les autorités wallonnes ont décidé d'étendre ces mesures de défiscalisation à toutes les sous-régions de la Wallonie suite au refus de la Commission européenne d'approuver l'initiative de base, car cette dernière était contraire au principe de libre concurrence. ⁸³ Parmi ces zones, on retrouve l'ancien site d'ArcelorMittal établi à Seraing. Situé dans un rayon de 50 kilomètres, les terrains industriels entourant l'aéroport de Bierset bénéficient également du statut de zone franche. Bien qu'un aéroport international à proximité des zones franches constitue un avantage majeur tout autant attractif que les avantages fiscaux offerts aux entreprises, les effets des zones franches sur le tissu économique régional dépendent fortement des ambitions régionales en matière de relance économique et d'aménagement du territoire. ⁸⁴

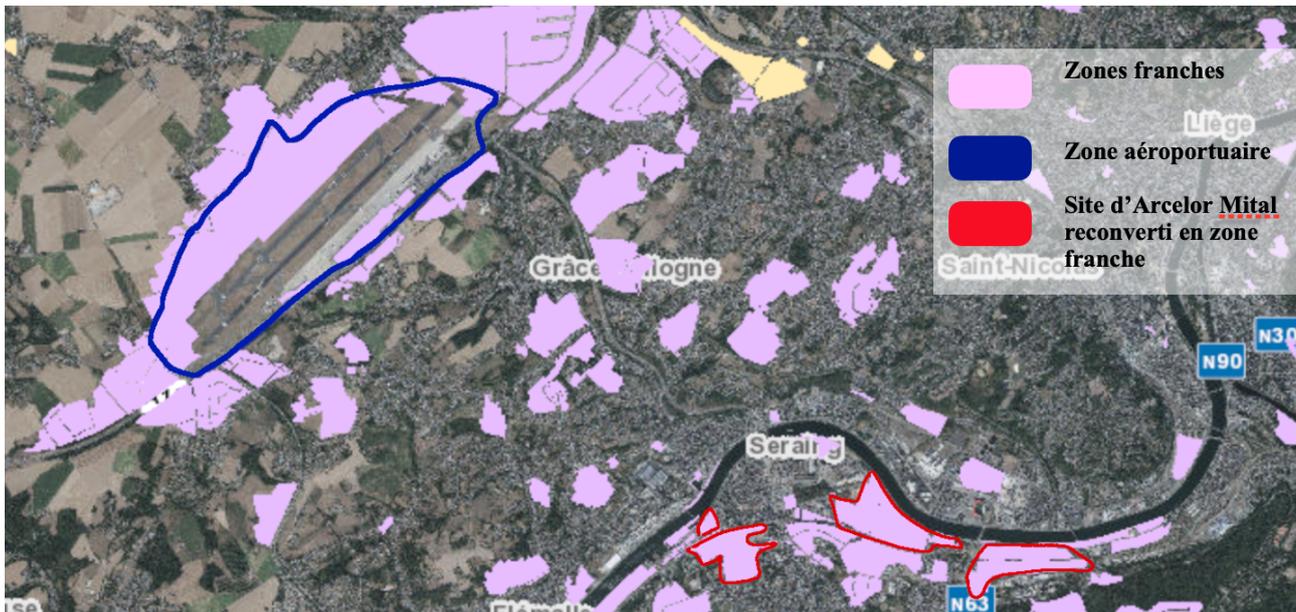
⁸⁰ DE BOST F., « Les zones franches, interfaces de la mondialisation », *Annales de géographie*, vol.6, n°658, 2007, pp. 563-564.

⁸¹ Loi du 15 mai 2014 portant exécution du pacte de compétitivité, d'emploi et de relance, *M.B.*, 22 mai 2014, art.18.

⁸² HALLEUX J-M., et al., *op.cit.*, pp. 39.

⁸³ HERMAN D., *op.cit.*

⁸⁴ DE BOST F., *op.cit.*, pp. 567, 576-578.



Zones franches aux alentours de l'aéroport de Liège, L.Haniset, 2023

Adopté en décembre 2013 pour une période de dix ans, le Plan Marshall 2022 se situe dans la continuité des précédents plans et recommande de « poursuivre l'allégement de la fiscalité pesant sur les entreprises initiées dans le cadre du premier plan Marshall, par la réorientation éventuelle de certains impôts et taxes ».⁸⁵ Lors de la conclusion de l'accord entre la Région wallonne et Alibaba, Charles Michel, alors Premier ministre, vantait la fiscalité attractive dont bénéficie la région : « Nous avons pu convaincre de l'environnement fiscal attractif de notre pays et de la qualité de nos travailleurs. »⁸⁶

2.3.2. Les pôles de compétitivité

Théorisés par Porter dès la fin des années 1980, les clusters sont promus comme un instrument favorable au développement tant de l'économie que de la compétitivité. D'un point de vue industriel, ces derniers sont définis comme :

« La combinaison, sur un espace géographique donné, d'entreprises, de centres de formation et d'unités de recherche publiques ou privées engagés dans une démarche partenariale destinée à dégager des synergies autour de projets communs au caractère innovant. »⁸⁷

⁸⁵ Gouvernement wallon, « Plan Marshall 2022 », 2013, pp.14.

⁸⁶ BELGA, « Alibaba à Liège : "Bonne nouvelle pour l'emploi et le développement économique" estime Charles Michel », *Le Soir*, 13 novembre 2018.

⁸⁷ BAYENET B., CAPRON H., *op.cit.*, pp.81.

En plein contexte du déclin de la rentabilité des entreprises américaines, ce dernier développe un modèle selon lequel les politiques ont un rôle à jouer pour attirer les entreprises, mais également pour les aider à défendre leurs avantages concurrentiels.⁸⁸ L'objectif de la mise en place des clusters dans certaines régions est d'accroître l'attractivité du territoire via la création d'emplois et un renforcement des relations entre acteurs.⁸⁹ L'État doit alors jouer un rôle de partenaire via des institutions spécifiques pour répondre à des besoins singuliers. Cela ferait que les entreprises y verraient de l'intérêt sans quoi elles ne suivront pas forcément la direction insufflée par les autorités publiques.⁹⁰

C'est donc sur cette base que le gouvernement wallon a mis en place sa propre politique de pôles de compétitivité afin d'accroître la visibilité de la Wallonie à l'échelle mondiale en vue de stimuler ses exportations et d'attirer de potentiels investisseurs étrangers à la recherche de régions fertiles en termes d'externalités. Dès 1999, la Région wallonne façonne une politique de clustering afin de favoriser le développement de réseaux d'entreprises⁹¹. Douze clusters sont alors identifiés pour une expérience pilote suite à un rapport de l'université de Maastricht sur la faisabilité d'une politique de clusters sur le territoire wallon.⁹²

Ces derniers prennent la forme d'un partenariat public-privé, car le cadre juridique, administratif et financier est dessiné par le gouvernement alors que la gestion quotidienne est confiée à des entreprises privées qui reçoivent également des subsides de la part du gouvernement. Une enveloppe de 280 millions d'euros est alors débloquée pour la période 2006-2009 en vue de faire des pôles de compétitivité la pierre angulaire de la politique industrielle wallonne afin de relancer cette dernière.⁹³ En faisant des pôles la clé de la compétitivité régionale, le gouvernement wallon s'inspire alors directement des travaux de Porter.⁹⁴ Afin d'être sélectionnés et labellisés, les pôles doivent répondre à plusieurs critères principaux. *Primo*, être basé sur un partenariat étroit entre entreprises ; *Secundo*, que le secteur industriel soit le moteur du pôle avec les pouvoirs publics jouant un rôle de soutien. *Tertio*, intégrer une dimension internationale.⁹⁵ Dans son « Plan Marshall 4.0 », la Région wallonne a défini trois phases depuis la création des pôles de compétitivité. Après la période de lancement s'étalant de 2005 à 2009, on a assisté à une phase de consolidation de 2009 à 2014. De 2014 à 2019,

⁸⁸ DAVIES W., *op.cit.* pp.128-131.

⁸⁹ BAYENET B., CAPRON H., *op.cit.*, pp.80.

⁹⁰ *Ibid.*, pp.79.

⁹¹ BAYENET B., CAPRON H., *op.cit.*, pp.81.

⁹² MERIT-Université de Maastricht : « Cadre conceptuel et opérationnel pour une politique de clusters en Wallonie », 2000, 100p.

⁹³ BAYENET B., CAPRON H., *op.cit.*, pp.87-89.

⁹⁴ DUJARDIN C. *et.al.*, *op.cit.*, pp.10-11.

⁹⁵ BAYENET B., CAPRON H., *op.cit.* pp.86.

les pôles de compétitivité se trouvaient dans une phase d'expansion, de concentration et de rationalisation de la politique des pôles de compétitivité.⁹⁶

Dès la mise en place du Plan Marshall, le gouvernement a ouvert un appel à projets afin de retenir une seule candidature par domaine stratégique alors que la sélection est opérée avec l'aide d'un jury international dont les membres sont choisis par le gouvernement. À l'heure actuelle, les pôles de compétitivité sont toujours au cœur de la politique industrielle wallonne.⁹⁷ Six pôles sont aujourd'hui financés par la Région wallonne. *Primo*, « BioWin », spécialisé dans la biotechnologie, la santé et les technologies médicales ; *Secundo*, « GreenWin » dont le domaine d'action est la chimie verte et la construction durable ; *Tertio*, « MecaTech », spécialisé dans le génie mécanique ; *Quarto*, « SkyWin », pôle de compétitivité du secteur aéronautique et spatial ; *Quinto*, « Wagrallim » portant sur l'industrie agroalimentaire ; *Sexto*, « Logistics in Wallonia », pôle spécialisé dans le transport et la logistique.⁹⁸ C'est ce dernier qui nous intéresse particulièrement dans le cadre de ce travail. Bien que majoritairement financés par le gouvernement wallon, les pôles de compétitivité possèdent le statut d'ASBL à caractère privé.⁹⁹ En 2022, les six pôles de compétitivité actifs en Wallonie regroupaient 1 155 entreprises dont 83% étaient des PME. Sur les 32 appels à projets lancés depuis la création des pôles, 467 projets ont été retenus et labellisés pour un total de 946 millions d'euros financés par la Région. Les pôles de compétitivité ont permis d'atteindre un taux de croissance annuel moyen des exportations wallonnes dans les 6 secteurs concernés par les pôles de 5,6 %, devançant largement la progression moyenne (+3,4 %) des exportations de la Zone Euro et de nos 4 voisins (Flandre, France, Allemagne et Pays-Bas) dans les mêmes secteurs.¹⁰⁰

2.3.3. Développement d'infrastructures multimodales

Le pari fait sur la logistique, définie comme « l'ensemble des activités de transports et d'entreposage des marchandises »¹⁰¹, a été notamment justifié par la qualité des infrastructures quadrimodales (aériennes, maritimes, ferroviaires et routières) dont bénéficie la région. « La Wallonie logistique a séduit nos partenaires grâce aux atouts d'une formidable plateforme quadrimodale », commentait Pierre-Yves Jeholet lors de l'inauguration de la ligne ferroviaire entre Zhengzhou et Liège en 2018.¹⁰² L'explosion de l'e-commerce au cours de ces dernières décennies a eu des conséquences majeures sur la chaîne d'approvisionnement logistique qui a dû s'adapter à des

⁹⁶ Gouvernement wallon, « Plan Marshall 4.0. Synthèse », 2015, pp.5.

⁹⁷ DUJARDIN C., *et.al.*, *op.cit.*, pp.23-24.

⁹⁸ Wallonia Clusters, « Liste des pôles de compétitivité ».

⁹⁹ Entretien avec Bernard Piette, directeur général de Logistics in Wallonia, réalisé le 3 mai 2023 à Liège, pp.90.

¹⁰⁰ Question écrite n°1, de M. MUGEMANGANGO G. du 16 mai 2022, Bull.Q.R., Parl.w. 2021-2022, n°656, pp.1.

¹⁰¹ DABLANC L., « La logistique et la ville. Questions environnementales et territoriales de la logistique urbaine », *L'information géographique*, n°86, 2022, pp.49.

¹⁰² AWEX, « Inauguration de la ligne ferroviaire cargo Zhengzhou-Liège », 26 octobre 2018.

contraintes accrues en termes de vitesse de circulation des marchandises. Il suffit désormais de quelques clics pour commander un produit qui traversera des milliers de kilomètres avant de rejoindre le domicile des consommateurs.¹⁰³ Plusieurs moyens de locomotion se trouvent autour de Liège Airport et permettent donc de relier l'aéroport avec toute l'Europe. Plus gros port intérieur de Belgique ainsi que troisième au niveau européen, le Port autonome de Liège qui possède une plateforme trimodale Trilogiport (eau-rail-route), constitue une base sur laquelle la Région wallonne entend faire valoir le caractère multimodal dont elle bénéficie.¹⁰⁴ Pour les autorités régionales, le développement des ports autonomes est également un atout afin de stimuler l'économie liée aux voies fluviales, car ces dernières permettent de mobiliser les aides et soutiens publics, et de participer à la politique d'aménagement du territoire tout en facilitant la mobilité autour de centres de logistique et d'infrastructures intermodales.¹⁰⁵

En plus des voies maritimes et aériennes, la Wallonie semble également miser sur le développement de ses infrastructures ferroviaires. C'est ainsi que les premiers trains venant directement de Chine sont arrivés à Liège à partir de 2018. À l'heure actuelle, trois trains arrivent chaque semaine alors qu'on en a comptés jusqu'à six en 2022. La conjoncture actuelle, notamment avec la guerre russo-ukrainienne et la baisse des frais d'utilisation des voies maritimes, fait que le fret ferroviaire connaît une baisse d'activité.¹⁰⁶

En plus de se situer à proximité d'une ligne ferroviaire de marchandises, d'une gare de TGV et d'un port fluvial, Liege Airport bénéficie également d'infrastructures routières majeures avec plusieurs autoroutes reliées à d'autres pôles principaux dans les pays limitrophes¹⁰⁷. Un projet de liaison entre Liege Airport et l'E40 est également sur la table. L'objectif est de permettre la liaison entre l'E40 et l'E25 en vue de relier directement les zones d'activités économiques à proximité de Bierset et ainsi d'éviter une saturation du réseau lors des heures de pointe.¹⁰⁸ Cependant, la Wallonie mise davantage sur les modes de transports alternatifs. Dans les 31 projets portés par « Plan wallon d'investissements » pour la période 2019-2024, le second intitulé « La multimodalité au service du développement économique » préconise un glissement modal du transport routier vers des modes de transports alternatifs en vue d'éviter la saturation des voies routières sur le territoire wallon.¹⁰⁹ Pour

¹⁰³ ALIMAHOMED-WILSON J., « La révolution de la e-logistique », *Travail et Emploi*, n°161, 2020, pp.104, 113.

¹⁰⁴ Port autonome de Liège, « Le concept ».

¹⁰⁵ Gouvernement wallon, « Plan Marshall 4.0 », 2015, pp.21.

¹⁰⁶ Entretien avec Olivier Hia, General Manager de Liege Container Terminals, 4 mai 2023 à Liège, pp.111.

¹⁰⁷ Aries Consultants, « Étude d'incidences sur l'environnement. Rapport final - volume 1 », 2021, pp.35.

¹⁰⁸ *Ibid.*, pp. 239-240.

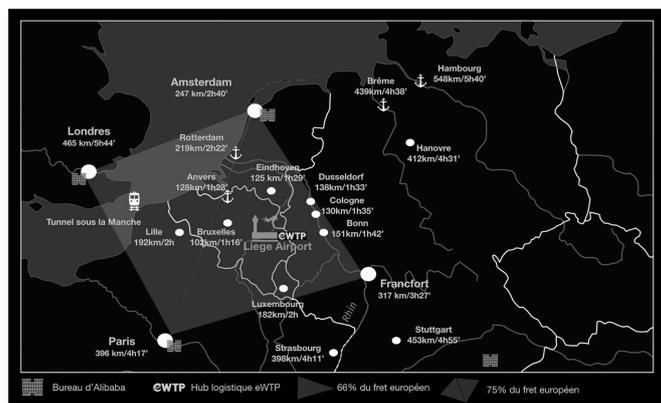
¹⁰⁹ Gouvernement wallon « Plan wallon d'investissements 2019-2024 », 2018, pp.7.

ce faire, le gouvernement wallon a mis en place une vision « FAST 2030 » en vue de transformer la mobilité à l'horizon 2030.

Bernard Piette confirme que la multimodalité dont bénéficie la Wallonie renforce son attractivité :

« Ce qui rend la Wallonie unique, c'est justement la présence de quatre modes de transport de manière proche et intégrée. Liège en est l'exemple parfait. Lorsque vous prenez votre voiture, il vous faut vingt minutes pour passer de l'aéroport au port autonome de Liège. C'est pour moi un argument d'attractivité des nouvelles activités, car ça offre aux prestataires et aux acteurs économiques, un panel de solutions logistiques qui permet d'avoir des solutions de repli et des solutions de back-up. »¹¹⁰

En plus de disposer d'un « réseau d'infrastructures de transport parmi les plus denses du monde »¹¹¹, la Wallonie possède un avantage géographique majeur, à savoir sa situation en plein cœur des réseaux de transport et du bassin principal à l'échelle européenne.¹¹² Pour faire valoir ses atouts par rapport aux autres régions afin d'attirer Alibaba, la Wallonie a misé sur sa position centrale, en plein cœur du Triangle d'or du fret européen, entre Amsterdam, Francfort et Paris, représentant 66% du fret européen.¹¹³ « Dans le Plan Marshall 4.0. », la Wallonie est définie comme : « une terre de croissance, au cœur de l'Europe, à partir de laquelle 65% du marché européen peut être atteint en quelques heures grâce à un réseau de voies de communication parmi les plus denses au monde ».¹¹⁴



« Liège Airport au cœur du triangle d'or du fret européen », B.Lefèvre, L.Wiart , 2021, pp.69

¹¹⁰ Entretien avec Bernard Piette, *op.cit.*, pp.94.

¹¹¹ Gouvernement wallon, « FAST. Vision de la mobilité wallonne à 2030 », 2019, pp.4.

¹¹² *Ibid.*

¹¹³ LEFÈVRE B., WIART L., *op.cit.*, 2021, pp 68-69.

¹¹⁴ Gouvernement wallon, « Plan Marshall 2022 », 2013, pp.3.

La Wallonie se situe également à proximité de la rangée nord-européenne et ses nombreux ports maritimes permettant de desservir la majeure partie des régions de la dorsale européenne¹¹⁵ avec la possibilité de rejoindre le port d'Anvers par voie maritime en une demi-journée de transport.¹¹⁶ Une étude menée en 1989 popularise le terme de « banane bleue » (également appelée « dorsale européenne ») pour désigner la zone européenne où les plus grandes villes ainsi que les productions et valeurs ajoutées sont les plus concentrées. Cela montre le lien entre la production de richesse et les grands pôles urbains, bénéfique pour la compétitivité entre entreprises.¹¹⁷ Une localisation centrale permet aux entreprises de profiter des rendements d'échelle tout en réalisant des économies sur les dépenses induites par les transports de marchandises. Les régions les plus denses et les mieux situées par rapport aux grands marchés semblent donc les plus avantageuses pour un investisseur étranger.¹¹⁸ Cependant, certains ne partagent pas cet idéalisme, à l'instar de Halleux et *al.* :

« La centralité n'est pas un gage de développement économique. En outre, dans un environnement économique où une concurrence est exercée par les territoires limitrophes, cette position peut même constituer une faiblesse. C'est potentiellement dans cette situation que se trouve la Wallonie, car elle est déforcée par d'autres facteurs que cette localisation "centrale" supposée favorable. Les territoires wallons voient ainsi passer des flux entre grands pôles économiques sans que les flux en question y induisent des retombées significatives. »¹¹⁹

2.4. Le développement et la libéralisation des aéroports wallons

Le développement de Liege Airport s'est seulement réalisé à partir des années 1980 lorsqu'on assiste à une double transformation du secteur aérien. D'un côté, la libéralisation européenne met un terme au monopole de la Sabena sur l'exploitation des lignes aériennes belges. De l'autre côté, les compétences aéroportuaires vont être régionalisées en 1988 suite à la troisième réforme institutionnelle. La Région wallonne va alors se retrouver aux commandes des aéroports de Charleroi et de Liège.¹²⁰ L'année suivante, on assiste au transfert de la base de la force aérienne belge située à Bierset, et la remise du site à la Région wallonne. Le gouvernement wallon décide alors de parier sur

¹¹⁵ DEBRIE J., « Acteurs et pratiques spatiales des dessertes terrestres portuaires : axes ou réseaux européens ? » *Flux*, n°55, 2004, pp.7.

¹¹⁶ Entretien avec Olivier Hia, *op.cit.*, pp.107.

¹¹⁷ BRUNET R., *Les villes européennes*, Paris, DATAR / La Documentation française, 1989, pp.12.

¹¹⁸ BAZZILIER R., *et al.*, *op.ct.*, pp.203.

¹¹⁹ HALLEUX J-M., *et al.*, *op.cit.* pp.44.

¹²⁰ LOHEST F., AUBIN D., « Les impacts de la libéralisation et de la régionalisation sur le paysage aéroportuaire belge : la success-story wallonne à l'épreuve des faits », *Flux*, 2014/1, n°95, 2014, pp. 31-32.

le développement de ses aéroports régionaux pour relancer son économie.¹²¹ Cela prend son sens au vu des nombreuses pertes d'emplois provoquées par la fin de l'industrie sidérurgique wallonne. C'est dans un contexte de crise industrielle, mais également sociale sans précédent, avec une ville de Liège au bord de la faillite qu'André Cools décide de miser sur le potentiel de l'actuel site de Liege Airport pour y développer un aéroport qui sera spécialisé dans le fret aérien.¹²² En 1989, une note du gouvernement wallon amorce les axes principaux du développement aérien régional. Pour éviter des conflits et une concurrence entre les bassins économiques, les autorités politiques décident de diversifier les activités des deux aéroports régionaux : l'aéroport de Charleroi se spécialisera dans les vols touristiques de jour alors qu'une activité de fret aérien sera développée à Bierset, qui se trouve dans une zone plus rurale.¹²³ Cela permet notamment de créer des milliers d'emplois peu qualifiés avec l'avantage de pouvoir réemployer les personnes ayant été licenciées des suites de la fin de l'industrie sidérurgique. Un tel choix s'explique par plusieurs facteurs ; *Primo*, la position de la Wallonie en plein cœur de l'Europe et du Triangle d'or du fret européen; *Secundo*, la qualité de ses infrastructures quadrimodales (routières, fluviales, ferroviaires et aériennes) ; *Tertio*, la libéralisation européenne du secteur aérien ; *Quarto*, la régionalisation des compétences aéroportuaires ; *Quinto*, la période de mondialisation avec les enjeux de connectivité qui y sont liés.¹²⁴

Dès 1990, la SAB (société de développement et de promotion de l'aéroport de Bierset), qui deviendra par la suite la S.A. Liège Airport, est créée par le fonds d'investissements liégeois Meusinvest (devenu Noshaq) avec André Cools à sa tête. L'organisme aura comme mission de concentrer les activités de l'aéroport autour du fret. Les autorités publiques décident donc de confier la gestion des aéroports à des organisations disposant de ressources suffisantes, mais tout en gardant la main étant donné que ces sociétés sont à capitaux publics. Un montant d'investissement annuel de 6 200 000 euros est octroyé à chaque aéroport, ce qui permet de réaliser d'importants travaux d'aménagement afin de rendre les sites opérationnels. Dès 2001, le gouvernement profite de ce succès naissant pour créer la Société wallonne des aéroports (Sowaer) sous la forme d'une entreprise publique autonome. Cette dernière est chargée du développement et de l'entretien des infrastructures tout en prenant une partie importante de parts financières dans les sociétés de gestion des deux aéroports.¹²⁵ Ce double processus de libéralisation et de régionalisation a permis à de gros groupes de s'implanter autour des aéroports wallons. En 1996, la compagnie israélienne Cargo Airlines devient le premier opérateur

¹²¹ BAURAIN D., LETERME C., « Travail et transition dans les aéroports wallons : l'impossible équation ? », *MIRADOR*, juin 2022, pp.2-3.

¹²² Liège Airport S.A., « Ils ont réussi Liege Airport », 2010, pp.6,11.

¹²³ LOHEST F., AUBIN D., *op.cit.* pp.32.

¹²⁴ BAURAIN D., LETERME C., *op.cit.*, pp.2.

¹²⁵ LOHEST F., AUBIN D., *op.cit.*, pp.32.

spécialisé dans le cargo à s'installer sur le site de Bierset. Quelques mois plus tard, c'est autour du géant américain TNT de signer un contrat avec Liege Airport avant d'y installer son hub principal dès 1998.¹²⁶ À l'heure actuelle, Liege Airport se classe en cinquième position des aéroports de fret en Europe derrière Francfort et Leipzig en Allemagne, Paris-Charles de Gaulle en France ainsi que Schiphol à Amsterdam.¹²⁷ Pour développer son attractivité aéroportuaire, la Région wallonne a mis en place divers politiques pour faire de Liege Airport un hub principal à l'échelle européenne. Parmi ces dernières, la volonté de bénéficier d'une activité 24h/24h et 7j/7j semble principale et une denrée rare en Europe.

À l'échelle nationale, le fret aérien a connu une augmentation annuelle de 4% sur la période de 2012 à 2019 avant de connaître une croissance historique de 18% au cours de l'année 2020 suite à l'explosion de l'e-commerce sur le plan mondial ainsi que le transport de matériel médical au moment de la crise sanitaire lors de laquelle les autorités européennes ont choisi Bierset comme hub principal d'importation de produits sanitaires. Actuellement, on constate une hausse de 13% dans les deux premiers mois de 2024 par rapport à la même période en 2023.¹²⁸ Aujourd'hui, l'aéroport de Liège emploie 11 000 travailleurs dont plus de 5000 bénéficient d'un emploi direct. Entre 2018 et 2021, on assiste à une croissance de plus de 26% des emplois directs. Une étude de la Segefa (Service d'Étude en Géographie Economique Fondamentale et Appliquée) de l'Uliège révélait en 2021 que 97% des emplois directs générés par l'aéroport sont des CDI et 84% d'entre eux sont des équivalents temps plein (ETP).¹²⁹

En 2019, la mauvaise gestion de l'aéroport avec son CEO Luc Partoune et le dirigeant du CA José Happart au premier plan est révélée au grand jour. Un audit mené par Deloitte montre qu'il existe plusieurs « paiements atypiques ». Début 2020, Luc Partoune est licencié et un nouveau CA voit le jour. Ce dernier vote en décembre un « Master Plan » avec pour ambition d'assurer les activités et la bonne gestion de Liège Airport pour les vingt années à venir. La création de 7.000 emplois y est envisagée ainsi que l'augmentation du fret aérien de 1,12 million à 2,5 millions de tonnes afin de faire de Liege Airport un hub majeur à l'échelle européenne.¹³⁰ Le schéma ci-dessous montre l'ambition de développement tout autour de l'aéroport avec une augmentation de la surface exploitable de 358,7ha supplémentaires.

¹²⁶ Liège Airport S.A., « Ils ont réussi Liege Airport », 2010, pp.4.

¹²⁷ Liège Airport, « Fret en repli, passagers en hausse ! », 12 janvier 2023.

¹²⁸ Liege Airport, « Un début d'année en fanfare pour Liege Airport », 14 mars 2024.

¹²⁹ VAN APELDOORN R., « Plus de 10 000 emplois à l'aéroport de Liège », *Trends-Tendance*, 23 avril 2023.

¹³⁰ BELGA, « Liège Airport veut créer 7.00 emplois d'ici 2040 », *Le Soir*, 5 mars 2021.

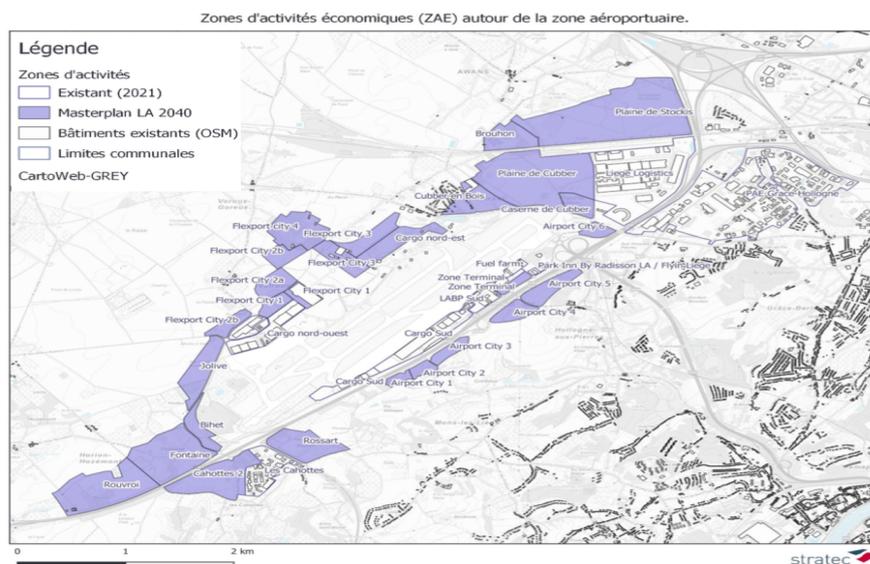


Figure 27 : Zones d'activités économiques dans la zone aéroportuaire

« Etude globale de mobilité liée aux activités de la zone aéroportuaire de Liège », Stratéc, 2022, pp.43

Adrien Dolimont confirme cette ambition :

« Cette croissance vient d'une reconnaissance de Liège Airport comme hub cargo européen de première importance (5^e aéroport cargo européen, 1^{er} belge et reconnaissance OMS) grâce à sa localisation, son ouverture H24, son potentiel de développement et d'emplois, ses réserves foncières et la présence de clients importants de renommée mondiale, dont des clients asiatiques et chinois. La connectivité multimodale possible depuis Liège est également un élément qui intéresse particulièrement les clients. »¹³¹

¹³¹ Question écrite n°1, de M. BIERIN O. du 30 juin 2023, Bull.Q.R., Parl.w. 2022-2023, n°303, pp.1.

PARTIE II : L'ARRIVÉE D'ALIBABA À LIÈGE

C'est donc dans le cadre de cette politique de longue haleine que s'inscrit l'arrivée d'Alibaba à Bierset. Pour bien comprendre l'établissement du groupe chinois à Liege Airport, un premier point sera destiné à retracer les étapes importantes de l'accord. Dans un second temps, nous étudierons la politique d'établissement d'Alibaba et en quoi cette dernière rentre dans le cadre de la politique wallonne de redéploiement économique avant de nous pencher sur les détails de l'accord liant les deux parties.

1. Historique de l'implantation d'Alibaba à Liège

Afin de bien comprendre le processus d'établissement d'Alibaba à Liège, il semble important de retracer les étapes majeures de l'arrivée du groupe chinois en Wallonie. Avant de s'ouvrir à l'international, Alibaba s'est dans un premier temps concentré sur le développement de plusieurs services numériques qui sont rapidement devenus dominants sur le marché chinois. Une fois ce marché national conquis, Alibaba décide dès 2010 de s'ouvrir au marché international via la création d'AliExpress avec une politique expansionniste.¹³² Les premiers liens entre le groupe chinois et la Wallonie sont établis en 2012, lors de la *China International Logistic Fair*, une immense foire consacrée à la promotion de la logistique mondiale. La Wallonie y est présente avec une délégation importante avec l'AWEX en tête de peloton afin de promouvoir les atouts dont dispose la Wallonie.¹³³

« Les acteurs institutionnels qui ont été impliqués sont d'abord l'AWEX et l'aéroport de Liège, car ce sont eux qui ont mené les négociations pour arriver à l'implantation d'une entreprise comme Alibaba. Nous avons également joué un rôle, mais c'était plus un rôle de promotion et de sous-main dans la mesure où la présence wallonne et de l'AWEX via ses CEC en Chine est constante depuis maintenant plus de 10 ans. [...] Tout cela fait partie d'un continuum d'établissement des relations avec les acteurs chinois. Toute une série d'acteurs s'y est mise, y compris le Palais royal ».¹³⁴

Dès 2013, les choses s'activent en coulisses avec de nombreuses rencontres entre les investisseurs chinois et divers acteurs wallons (Palais Royal, ministères, organisations patronales, etc.) afin de

¹³² LEFÈVRE B., WIART L., *op.cit.* 2023, pp.111.

¹³³ DORZEE H., SCHOUNE C., « Liège Airport : destination inconnue », *Imagine demain le monde*, n°147, pp.26.

¹³⁴ Entretien avec Bernard Piette, *op.cit.*, pp.93.

mettre en place ce qu'on qualifie de « Door to hub (China) to hub (Europe) », une immense chaîne d'approvisionnement visant à mettre en place la stratégie des « hubs » d'Alibaba. En 2015, dans le cadre d'une mission royale à Pékin, le Roi est accompagné d'une délégation de deux-cents personnes composée des ministres (dont Paul Magnette), recteurs ou encore chefs d'entreprises. Le but de cette mission est de promouvoir l'aéroport de Liège comme possible point de chute en cas d'investissement chinois. À l'issue de ce déplacement, plus de nonante contrats seront signés sans pour autant qu'un accord soit officiellement conclu entre les deux parties.¹³⁵

Une nouvelle entrevue a lieu entre le Roi et Jack Ma en janvier 2016 au cours du Forum économique de Davos, mais également en mai lors de l'inauguration d'une antenne d'Alibaba à Bruxelles afin de faciliter les échanges entre les acteurs concernés.¹³⁶ En octobre 2017, Alibaba augmente sa participation de Cainiao de 47 à 51%, pour 14,3 milliards de dollars, faisant du groupe chinois l'actionnaire majoritaire de la plateforme logistique (Alibaba possède à l'heure actuelle 63% de Cainiao).¹³⁷

« Ce ne sont pas des gens d'Alibaba qui sont venus, mais leur filiale logistique qui a été envoyée comme bras armé pour essayer de positionner des hubs qui ont l'intérêt d'une part d'amener les produits directement de Chine sans passer par des intermédiaires russes, allemands ou hollandais comme je le disais tout à l'heure. On recevait donc la visite de logisticiens chinois tous les quinze jours à partir de 2017 afin d'analyser la qualité de notre infrastructure. »¹³⁸

En 2018, tout s'accélère avec plusieurs visites chinoises qui finiront par aboutir par un accord entre les deux parties :

« Ils (les représentants de Cainiao) se sont donc arrêtés sur les trois aéroports qui sont les plus intéressants c'est-à-dire, Leipzig, Liège et Vatry en France dans une moindre mesure, car l'option a vite été écartée. Le concurrent de Liège dans cette nouvelle route de la soie a toujours été Leipzig Airport [...] Après une analyse comparative des intérêts de certains aéroports, leur choix s'est arrêté sur Liège Airport, ouvert 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. »¹³⁹

¹³⁵ DORZÉE H., SCHOUNE C., *op.cit.*, pp.26-27.

¹³⁶ DORZÉE H., SCHOUNE C., *op.cit.*, pp. 26-27.

¹³⁷ Reuters, « China's Alibaba invests \$3.3 bln in Cainiao, raises equity stake to 63% » 9 novembre 2019.

¹³⁸ Entretien avec Michel Kempeneers, directeur général des affaires internationales de l'AWEX, le 3 mai 2023 à Liège, pp.99.

¹³⁹ Entretien avec Michel Kempeneers, *op.cit.*, pp.99.

Fin 2018, Liège Airport signe avec Cainiao un protocole d'entente faisant de Bierset le premier hub européen du groupe chinois. En juillet de la même année, les premiers vols organisés par Cainiao depuis Hangzhou atterrissent à Liège. En novembre, le CA de l'aéroport (alors dirigé par le socialiste José Happart) s'accorde à l'unanimité sur l'accord de deux baux de 50 ans pour des terrains respectivement d'une surface de 42 626 m² et 78 040 m² ainsi qu'un talus de 1013 m² à proximité des pistes d'atterrissage. Le premier bail est signé entre Liège Airport et la Société wallonne des aéroports (SOWAER) alors que le second est signé avec Cainiao (qui a créé une SA de droit belge pour l'occasion). Alibaba s'engage à investir 200 millions et en contrepartie Liège Airport investit 20 millions dans les infrastructures aéroportuaires.¹⁴⁰ Le contrat prévoit plusieurs phases. Alors que la première, incluant la construction du premier entrepôt de 30 000 m² en bord de piste, est bouclée, Cainiao a également reçu le permis permettant d'enclencher la seconde phase entraînant la construction de trois entrepôts supplémentaires couvrant une superficie de 70 ha. À terme, les entrepôts occupés par Alibaba devraient s'étendre sur 380 000 m². Bien que le contrat entre les deux parties soit confidentiel, de récentes découvertes évoquent un investissement total de 75 millions d'euros de la part du groupe chinois dont 50 seront consacrés à la construction de bâtiments et entrepôts à proximité de Liege Airport.¹⁴¹

En plus de Cainiao, d'autres entreprises chinoises se sont également établies à Bierset. L'entreprise Europe China Distribution Center (ECDC) Logistics créée en 2015, possède pas moins de 15 000 m² répartis sur quatre entrepôts aux alentours de la zone aéroportuaire liégeoise.¹⁴² « On a assisté à une explosion du nombre de sociétés de logistique chinoises au niveau de la zone de l'aéroport de Liège », confie Olivier Hia.¹⁴³ En novembre 2019, une nouvelle délégation de 632 Belges et plus de 300 entreprises et organisations nationales (dont 80 wallonnes) s'envolent en Chine pour une mission économique d'une envergure sans précédent. Plus de septante accords commerciaux bilatéraux y sont conclus sur différents domaines tels que l'innovation, la logistique et l'e-commerce.¹⁴⁴

¹⁴⁰ DORZÉE H., SCHOUNE C., *op.cit.*, pp. 35-36.

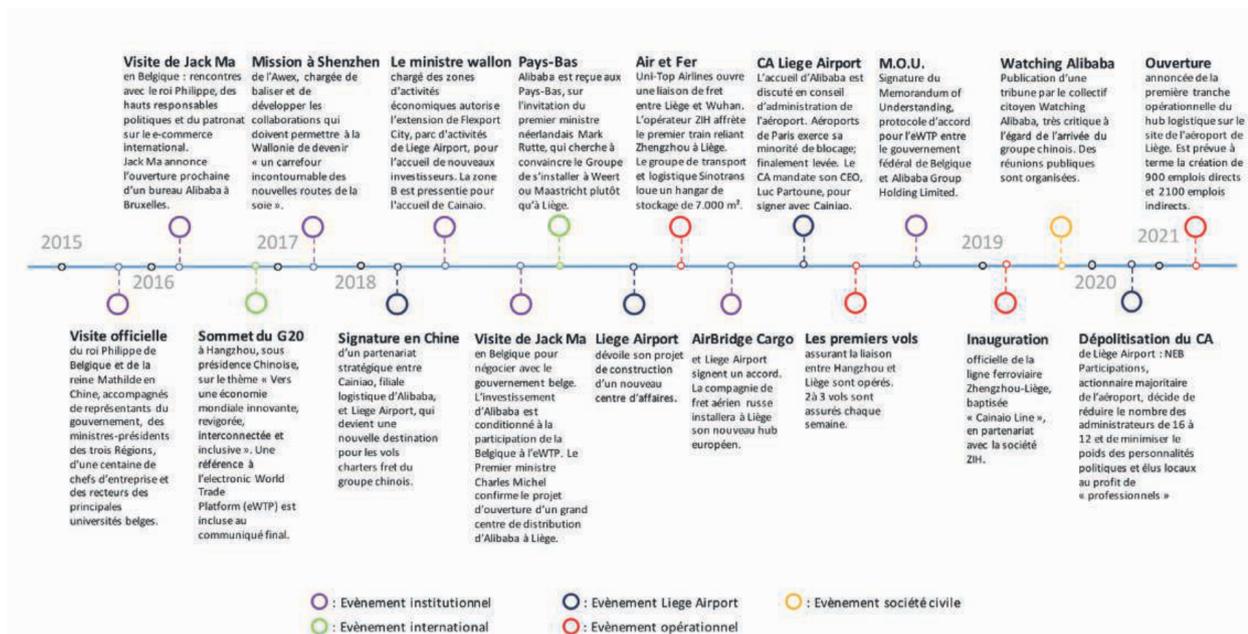
¹⁴¹ RENETTE E., COUNASSE X., « Les dessous du contrat entre Liege Airport et Alibaba », *Le Soir*, 6 juillet 2023.

¹⁴² Stratec, « Étude globale de la mobilité liée aux activités de la zone aéroportuaire de Liège », 2022, pp.185-187.

¹⁴³ Entretien avec Olivier Hia, *op.cit.*, pp.111.

¹⁴⁴ Question orale n°1 de MME SCHYNS M-M du 26 novembre 2019, Bull.Q.R., Parl.w. 2019-2020, n°39, pp.18-20.

La ligne du temps ci-dessous retrace les événements majeurs liés à l’implantation d’Alibaba en Wallonie.



B.LEFÈVRE, L.WIART., *op.cit.*, 2023, pp.112

Le groupe chinois qualifie même Liege Airport de « pierre angulaire » de sa politique de déploiement ainsi que de « porte » vers un marché chinois qui pourrait importer quelque 200 milliards de marchandises d'ici 2026. Un réseau économique de sociétés de services et d'opérateurs logistiques (Fedex, AirBridge- Cargo, Air China Cargo, Icelandair, Qatar Airways, etc.) s'est développé à Liège Airport, avec un transit de plus d'un million de tonnes de marchandises en 2020. De plus, l'aéroport possède des disponibilités horaires permettant de faire circuler des biens en provenance de et vers la Chine. Le site bénéficie également d'un emplacement idéal à proximité des pistes afin d'y construire un grand entrepôt.¹⁴⁵ Comme évoqué précédemment, la multimodalité que possède la Région a également été un facteur prépondérant dans le choix du groupe chinois : « La localisation de Liège, non loin des lignes ferroviaires et avec un aéroport concurrentiel et relié par la voie d'eau au port de Rotterdam et d'Anvers est devenue leur cible. »¹⁴⁶

¹⁴⁵ I. LEFÈVRE B., WIART L., *op.cit.*, 2021, pp.68-69.

¹⁴⁶ Entretien avec Michel Kempeneers, *op.cit.*, pp.99.

2. La stratégie d'implantation d'Alibaba

Le groupe Alibaba ne se limite pas à l'e-commerce. Le géant chinois s'est spécialisé dans de nombreux domaines, créant tout un écosystème.¹⁴⁷ La stratégie d'implantation d'Alibaba dans diverses régions se réalise par la création de « hubs », qui sont des « écosystèmes » au sens de concentrations d'activités logistiques au sein d'un même emplacement géographique afin de permettre l'accélération de tout le processus lié à l'e-commerce.¹⁴⁸ À l'heure actuelle plus de 25 sociétés à capitaux chinois gravitent autour de Liège Airport. Certaines d'entre elles ont même été créées pour la venue du groupe de Jack Ma à l'image d'ECDC Logistics, Clearango ou encore Full Mile Cargo Service.¹⁴⁹ Ces hubs sont mis en place dans le cadre de l'Electronic World Trade platform (eWTP), « une initiative multipartite dirigée par le secteur privé qui vise à promouvoir la collaboration et le dialogue entre les secteurs public et privé pour soutenir un commerce mondial inclusif », lancée en 2016 par Jack Ma.¹⁵⁰ Pour fonder ces hubs eWTP, Alibaba passe des accords avec les pouvoirs publics sous la forme de mémorandum d'entente (MoU), des conventions n'ayant ni pouvoir contraignant ni force exécutoire, mais dans laquelle est décidée une ligne de conduite commune.¹⁵¹ Un mémorandum d'entente entre le gouvernement fédéral et le groupe Alibaba a été signé en décembre 2018 afin de « promouvoir un commerce mondial inclusif en Europe, en s'appuyant sur le succès de partenariats eWTP similaires en Asie et en Afrique au cours des deux dernières années. »¹⁵² Plus concrètement, le MoU envisage que le gouvernement fédéral favorise l'arrivée d'Alibaba en matière de douanes et en contrepartie, Alibaba prévoit d'augmenter le volume de produits belges sur les plateformes d'e-commerce du groupe. Cela permet donc d'accélérer les échanges via une facilitation des barrières douanières, mais également d'être garant d'une certaine qualité en termes d'infrastructures.¹⁵³

Bien que le hub mis en place autour de Liège soit unique en Europe, Alibaba possède une certaine expérience en la matière. Avant d'arriver à Liège, le groupe chinois avait déjà développé un premier hub en Afrique (Rwanda) et un en Chine (Malaisie) avant de mettre en place un deuxième hub africain en Éthiopie. À l'heure actuelle, on recense dix hubs présents dans sept pays (Belgique, Thaïlande, Malaisie, Éthiopie, Rwanda, Mexique ainsi qu'en Chine à Hangzhou, Hainan, Hong Kong et

¹⁴⁷ LEFÈVRE B., WIART L., *op.cit.*, 2021, pp.67.

¹⁴⁸ LEFÈVRE B., WIART L., *op.cit.*, 2020, pp.73.

¹⁴⁹ DORZÉE H., SCHOUNE C., *op.cit.* pp.42.

¹⁵⁰ Electric World Trade Platform, « Who we are ».

¹⁵¹ LEFÈVRE B., WIART L., *op.cit.*, pp.77-78.

¹⁵² Alibaba Group, « Government of Belgium an Alibaba Group to Jointly Promote Inclusive Global Trade under eWTP Initiative », 2018, 3p.

¹⁵³ RENETTE E., « La Flandre n'a pas voulu signer l'accord avec Alibaba », *Le Soir*, 5 décembre 2018.

Yiwu).¹⁵⁴ À la différence des autres géants numériques comme Amazon, la stratégie d'Alibaba est d'intégrer les spécificités du territoire sur lequel le groupe s'implante via la mise en place de ces écosystèmes.¹⁵⁵ De manière générale, les investissements de capitaux chinois ont pour objectif de permettre à des régions caractérisées par des difficultés économiques d'atteindre le redéploiement de leur croissance économique.¹⁵⁶

Derrière l'objectif commun de permettre aux petites et moyennes entreprises nationales d'exporter leurs produits vers la Chine, les intentions du groupe chinois divergent selon la région dans laquelle le hub est mis en place. En Afrique le discours est focalisé sur le développement social et humain des entrepreneurs africains à travers des « offres d'enseignements » de la part d'Alibaba. À Liège, le groupe de Jack Ma souhaite mettre en place des technologies facilitant le dédouanement de marchandises afin de fluidifier les échanges.¹⁵⁷ Les offres proposées par Alibaba ne se limitent pas à la promotion du commerce international. Le groupe propose également son expertise en formations d'expertises numériques, mais également dans l'exploitation du cloud et des big data ou encore le développement des infrastructures sur place via la robotisation.¹⁵⁸ La présence d'un groupe comme Alibaba permettrait également d'« amener les PME wallonnes à faire davantage d'efforts sur le commerce électronique ».¹⁵⁹

Derrière cette volonté d'ouverture du commerce mondial se cache un projet plus grand, initié par le gouvernement chinois en 2013. Alors, fraîchement élu président, Xi Jinping lance le projet « Une ceinture et une route » (*Belt & Road Initiative*)¹⁶⁰ dont l'ambition est d'établir de nouvelles routes de la soie, tant terrestres que maritimes à travers le monde.¹⁶¹ « Ils ont surfé sur le projet gouvernemental des routes de la Soie en disant “par voie aérienne, par voie ferroviaire et peut-être par voie maritime, créons des hubs un peu partout dans le monde sur les traces de la route de la soie.” »¹⁶² L'objectif est donc de faciliter les échanges mondiaux depuis la Chine en reliant le pays à l'Europe et l'Afrique. Cette politique nécessite l'établissement dans divers pays afin d'y développer les infrastructures nécessaires à l'accomplissement du projet (routes, ports, chemins de fer, centres logistiques, etc.)

¹⁵⁴ Electric World Trade Platform, « Who we are ».

¹⁵⁵ LEFÈVRE B., WIART L., *op.cit.*, 2023, pp.108.

¹⁵⁶ CONRAD B., KOSTKA G., « Chinese investments in Europe's energy sector: Risks and opportunities ? », *Energy Policy*, n°101, 2017, pp. 646.

¹⁵⁷ LEFÈVRE B., WIART L., *op.cit.*, 2020, pp. 79-80.

¹⁵⁸ LEFÈVRE B., WIART L., *op.cit.*, 2023, pp.115.

¹⁵⁹ Entretien avec Michel Kempeneers, *op.cit.*, pp.105.

¹⁶⁰ La politique chinoise des nouvelles routes de la soie mériterait d'être davantage approfondie, mais notre travail se situant dans une démarche d'administration publique, nous avons jugé qu'il était plus pertinent de se focaliser sur la politique régionale wallonne. Pour approfondir le sujet, voir différents auteurs tels que Elizabeth Economy et Richard Griffith.

¹⁶¹ KE D., GENGXIN D., MEIXING D., « Initiative “une ceinture et une route” : implication pour l'Union européenne », *Bulletin de l'Observatoire des politiques économiques en Europe*, 39(5), 2019, pp.25-27.

¹⁶² Entretien avec Michel Kempeneers, *op.cit.*, pp.99.

ainsi que de promouvoir les échanges culturels, scientifiques et technologiques. Comme l'accord eWTP, cette coopération semble bénéfique pour les deux parties.¹⁶³ Le pôle logistique wallon constitue en réalité la principale porte d'entrée au marché européen pour Alibaba.¹⁶⁴

¹⁶³ KE D., *et.al.*, *op.cit.*, pp.25-27/

¹⁶⁴ LEFÈVRE B., WIART L., *op.cit.*, 2023, pp.110-111.

PARTIE III. LES TENSIONS INHÉRENTES À LA VENUE D'ALIBABA À LIÈGE

1. Introduction

Bien que l'arrivée d'Alibaba à Liege Airport ait suscité l'enthousiasme d'une grande part du monde politique, divers mouvements se sont rapidement mis en place en vue de s'opposer à l'établissement du groupe chinois à Bierset. Qu'ils soient représentants de la société civile (organisations ou associations), ou élus politiques, ces acteurs ont émis diverses critiques qui soulignent les tensions que la venue d'un acteur tel qu'Alibaba entraîne.¹⁶⁵ Ainsi, plusieurs collectifs citoyens se sont mis en place à l'image du « Comité Liège Air Propre »/CLAP ou de « Stop Alibaba & Co ». Les oppositions face à l'implantation des multinationales sur des territoires locaux ne datent pas d'hier, mais ces dernières se sont fortement accrues au fur et à mesure que ces entreprises s'implantent sur les territoires locaux. Ces oppositions ont fait naître le concept de « Grands Projets Inutiles et Imposés » (GPII) pour désigner les initiatives qui voient le jour suite à des investissements massifs critiqués pour diverses raisons sociales, économiques ou environnementales. Historiquement, ces mouvements se sont exercés au niveau local, mais ont pris une dimension internationale au fil du temps, entraînant la mise en place progressive d'un réseau de contestation européen, à l'image du forum annuel des GPII. Bien que les groupes naissent généralement au niveau local, ces derniers prônent généralement l'idéologie altermondialiste et s'opposent à un modèle bien plus large, à savoir celui de la mondialisation et du capitalisme :

« On est à un moment depuis le COVID où la mondialisation heureuse qui bénéficie à tout le monde est remise en question. Là on arrive dans une logique, pas de démondialisation, mais de relocalisation, de réflexion où l'on se dit qu'il ne faut pas réfléchir qu'en termes de facteurs économiques, mais bien en termes de résilience, de souveraineté. »¹⁶⁶

Bien que ces mouvements de contestation n'entraînent généralement pas l'abolition des projets auxquels ils s'opposent, l'abandon du projet de l'aéroport de Notre-Dame des Landes suite aux nombreuses oppositions de la société civile représente le parfait contre-exemple et des répercussions que ces mouvements citoyens peuvent avoir sur les décisions politiques.¹⁶⁷ Le rapport de force entre

¹⁶⁵ LEFÈVRE B., WIART L., *op.cit.*, 2021, pp.65.

¹⁶⁶ Entretien avec Cédric Leterme, Entretien avec Cédric Leterme, membre de Stop Alibaba, réalisé à Liège le 11 avril 2023, pp.87.

¹⁶⁷ LEFÈVRE B., WIART L., *op.cit.*, 2021, pp.68.

ces groupes d'opposition et les autorités chargées de ces politiques est bien réel, comme l'atteste la procédure de mise en place du Master Plan de l'aéroport :

« La réalisation de leur fameux Master Plan 2040 avec tous les projets de développement qu'ils veulent réaliser jusque-là, il va falloir qu'il y ait des demandes de permis, des enquêtes, etc. Les fonctionnaires ont été très clairs dans leur décision finale, ils nous autorisent à continuer de fonctionner à concurrence de telle limite [...] On peut aussi jouer sur le volet financier, ils veulent trouver 600 millions pour développer l'aéroport et on peut aussi voir comment ils comptent financer ça. »¹⁶⁸

Peu importe les projets contestés, les groupes d'opposition développent l'argumentaire commun selon lequel les promesses d'emplois et d'attractivité ne compensent pas le coût environnemental, social et économique de tels projets. Ces derniers dénoncent également le caractère non démocratique de l'implantation de ces entreprises avec un manque de publicité des négociations et les rapports de force déséquilibrés lors des débats publics.¹⁶⁹ L'objectif de cette troisième partie est dès lors de mettre en évidence les tensions soulevées par l'arrivée d'Alibaba en Wallonie, en mobilisant les entretiens que nous avons réalisés. Nous tenterons également de montrer en quoi ces tensions sont inhérentes à la politique wallonne de redéploiement économique.

2. Tensions environnementales

Au vu des considérations environnementales actuelles, les mouvements d'opposition à l'implantation de Cainiao à Liege Airport questionnent la pertinence de l'arrivée du groupe chinois à Bierset, et plus généralement le développement wallon de la politique aéroportuaire, notamment par rapport aux objectifs fixés au sein de l'Accord de Paris sur le climat. Pour répondre à ces enjeux environnementaux, les représentants de Liege Airport ont l'ambition d'atteindre la neutralité carbone des activités au sol pour 2030. L'aéroport compte également se servir du principe de compensation carbone. C'est dans ce cadre que les dirigeants de l'aéroport ont dégagé une enveloppe de 150 000 euros afin de financer la plantation de 600 000 arbres à Madagascar en vue de contrebalancer les émissions réalisées par l'aéroport.¹⁷⁰

Ce volet ne représenterait cependant qu'une infirme partie des activités aéroportuaires à Bierset :

¹⁶⁸ Entretien avec Cédric Leterme, *op.cit.*, pp.121.

¹⁶⁹ LEFÈVRE B., WIART L. *op.cit.*, 2021, pp.112

¹⁷⁰ Liege Airport « Liege Airport s'associe à Graine de Vie pour compenser ses émissions de gaz à effet de serre »

« Ça reprend surtout les camions, les chariots à bagages ou encore les tracteurs qui tirent les cargaisons dans le parking. C'est vraiment 2/3% des émissions de l'aéroport. »¹⁷¹

La Wallonie bénéficie également de technologies aéronautiques de pointe dont certaines pourraient constituer des alternatives au kérosène :

« Conformément à la Réglementation européenne (Refuel Aviation), les compagnies aériennes devront voler avec un minimum de Sustainable Aviation Fuel (SAF). Une filière SAF pourrait être développée en Wallonie. De plus, en Wallonie, nous bénéficions d'acteurs aéronautiques de renommée internationale qui participent déjà aux développements technologiques permettant de diminuer les émissions des futurs avions. Il y a une volonté de tous les acteurs à ce propos, c'est le sens de l'histoire »¹⁷²

Liege Airport possède désormais la certification de niveau 3 de l'Airport Carbon Accreditation (ACA), un programme en quatre niveaux lancé par l'Airport Council International Europe en 2009 afin d'encourager la mise en place d'initiatives visant la réduction des émissions de GAS dans les aéroports. À terme, l'objectif de Liege Airport est de se calquer sur les objectifs de l'ACI, à savoir la réduction de 100% de ses émissions d'ici 2050 sans recourir aux systèmes de compensation. Cette ambition ne tient cependant pas compte des émissions liées au trafic aérien, qui représente une grande partie des nuisances imputables à l'aéroport.¹⁷³

Cependant, ces projets peuvent-ils permettre aux activités aériennes de la Wallonie d'être en accord avec les objectifs environnementaux ? Une telle activité de fret aérien et la volonté de développement sur le long terme affichée par les représentants de Liege Airport peuvent-ils concorder avec les ambitions wallonnes en vue de rencontrer les objectifs fixés dans l'Accord de Paris sur le climat, à savoir la neutralité carbone à l'horizon 2050 avec un intermédiaire en 2030 en vue d'atteindre une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 55% par rapport à 1990 ? Un tel effort équivaut à une réduction de plus de 25,198 millions de tonnes de CO₂.¹⁷⁴ Le gouvernement wallon s'est récemment engagé dans une refonte de la législation climatique avec à la clé l'adoption du « Plan Air Climat Énergie » (PACE 2030). Selon ce dernier, les deux secteurs responsables de la majeure partie

¹⁷¹ Entretien avec Olivier Bierin, Vice-Président du parlement wallon et député Ecolo, le 14 mars 2023 à Bruxelles, pp.68.

¹⁷² Entretien avec « A », conseiller au sein d'un Cabinet ministériel libéral wallon, pp.119.

¹⁷³ Aries Consultants, « Étude d'incidences sur l'environnement - demandes de permis portant sur l'aéroport de Liège - rapport final - volume I », pp.411.

¹⁷⁴ Gouvernement wallon « Déclaration de politique régionale 2019-2024 », 2019, pp.54.

des émissions de GAS sur le territoire wallon sont l'industrie (31%) et le transport (22%), soit plus de la moitié des émissions wallonnes rien qu'à eux deux.¹⁷⁵

En 2021, une étude du climatologue Pierre Ozer révélait que Liege Airport était responsable de l'émission de 2 millions de tonnes de CO2 sur l'ensemble de l'année, soit trois fois plus qu'en 2013. Sur la période de 2013 à 2018, les émissions de CO2 réalisées par Liège Airport (+106kt/an) ont été supérieures aux baisses enregistrées par la Région (-98kt/an) en vue des objectifs fixés par l'Accord de Paris. L'activité aéroportuaire à Bierset fait donc plus qu'annuler les efforts réalisés à l'échelle régionale en matière de réduction d'émissions de CO2.¹⁷⁶ Il semble dès lors compliqué de justifier une telle activité par rapport à ses conséquences environnementales. « L'activité aérienne reste actuellement une activité industrielle qui émet du CO2 »¹⁷⁷ reconnaît le conseiller ministériel.

Bien qu'Alibaba prévoie, au terme de sa troisième phase, d'affréter une quinzaine d'avions ainsi que d'utiliser 500 camions par jour, les activités de l'entreprise à Liege Airport seraient à l'heure actuelle marginales par rapport à d'autres compagnies implantées à Bierset. « Pour vous donner une idée, la part d'Alibaba à l'heure de la phase une, c'est 4-5% de l'activité de Liège Airport et non des centaines de milliers de colis qui sont déversés au niveau du marché belge. »¹⁷⁸

Dans son Master Plan, les autorités aéroportuaires prévoient d'étendre la surface de l'aéroport de 358,7 hectares.¹⁷⁹ Une telle superficie équivaut à approximativement 500 terrains de football.¹⁸⁰ Bien que la majeure partie des terres situées à proximité de Bierset soient polluées et non-cultivables¹⁸¹, une artificialisation des sols de cette ampleur ne semble pas concorder avec les objectifs de la Wallonie tels qu'inscrits dans son plan de développement territorial notamment via son projet « Stop Béton » dont l'ambition est de stopper l'étalement urbain et l'artificialisation des terres à l'horizon 2050. Pour ce faire, le gouvernement wallon entend bien « réduire la consommation des terres non artificielles en la plafonnant d'ici 2025. »¹⁸²

¹⁷⁵ Gouvernement wallon « Plan Air Climat Énergie de la Wallonie (PACE 2030) », 2023, pp.22.

¹⁷⁶ OZER P., « Les émissions de CO2 à Liege Airport explosent et annulent la totalité des efforts wallons de réduction de dioxyde de carbone », Université de Liège, 2021, pp.9.

¹⁷⁷ Entretien avec « A », *op.cit.*, pp.119-120.

¹⁷⁸ *Ibid.* pp.123.

¹⁷⁹ Stratec, *op.cit.*, pp.44.

¹⁸⁰ Franc-Aller, « convertisseur hectares / terrains de foot ».

¹⁸¹ Aries Consultants : « Étude d'incidences sur l'environnement - demandes de permis portant sur l'aéroport de Liège - rapport final - volume I », pp.114

¹⁸² Gouvernement wallon, « Déclaration de politique régionale 2019-2024 », 2019, pp.70.

3. Tensions socio-économiques

Dans cette section, nous commencerons par analyser l'impact de l'arrivée d'Alibaba, de la logistique et de l'aéroport de Liège sur le taux d'emploi en Wallonie. Nous montrerons ensuite le positionnement qu'ont les syndicats par rapport à la politique de développement aéroportuaire mais également par rapport à la venue d'Alibaba. Nous tenterons ensuite de montrer l'incidence des pôles de compétitivité sur l'économie régionale avant de questionner l'avenir de la logistique et du fret aérien. Nous finirons par analyser les répercussions de la venue d'Alibaba sur les entreprises wallonnes.

3.1. L'impact de la logistique et du développement aéroportuaire sur l'emploi régional

Lors de l'annonce de l'arrivée de Cainiao, un des arguments justifiant l'accord fût la création de nombreux emplois par le groupe chinois ; 300 emplois directs lors de la première phase et 900 à terme (ainsi que 3000 emplois indirects).¹⁸³ Historiquement les multinationales implantées en Wallonie ont toujours été porteuses de nombreux emplois.¹⁸⁴ Selon le ministre Dolimont, les aéroports wallons représentent « des viviers d'emplois » dont on ne peut se passer dans une région caractérisée par son taux de chômage élevé.¹⁸⁵ Le développement de Liege Airport constitue « une réelle opportunité de réduire un taux de chômage élevé dans le bassin liégeois. »¹⁸⁶

Selon Christie Morreale (ministre wallonne notamment en charge de l'emploi), la logistique compterait plus de 50 000 emplois en Wallonie.¹⁸⁷ D'après les derniers chiffres, Liege Airport génère 11 000 emplois et 158 entreprises gravitent autour du site. Parmi ces 11 000 emplois, on recense 5100 emplois directs (dont 97% de CDI et 84% d'ETP), ce qui équivaut à une augmentation de 26% par rapport à 2018.¹⁸⁸ Au vu de la taille restreinte de l'économie wallonne, caractérisée par un taux d'endettement et de chômage élevé dont les principales victimes sont des travailleurs peu qualifiés, ce nombre d'emplois issus de la logistique semble donc important pour l'économie régionale.¹⁸⁹ Plusieurs études se sont basées sur la valeur ajoutée par personne pour conclure que ces emplois sont de qualité (la valeur médiane est de 72 298 euros par salarié, alors que le seuil à partir duquel l'emploi

¹⁸³ HOLSLAG J., « Worse than Cocaine - Assessing the Impact of Alibaba's Mega-Hub in Liège, Belgium », 2023, pp.2.

¹⁸⁴ MOMMEN A., *op.cit.*, pp.142.

¹⁸⁵ Question orale n°11 de M. CLERSY C. du 19 avril 2023, Bull.Q.R., Parl.w. 2022-2023, n°144, pp.28.

¹⁸⁶ Aries Consultants : « Étude d'incidences sur l'environnement - demandes de permis portant sur l'aéroport de Liège - rapport final - volume I », pp.1103.

¹⁸⁷ Question écrite n°1, de M. MATAGNE J. du 22 septembre 202, Bull.Q.R., Parl.w. 2020-2021, n°32, pp.1.

¹⁸⁸ LEFÈVRE F.X., « L'aéroport de Liège génère près de 11.000 emplois », *L'Echo*, 29 avril 2023.

¹⁸⁹ LETERME C., « Alibaba en Wallonie : conte de fées ou cauchemar ? », *Attac Quebec*, n°69, 2021, pp.2.

est jugé qualitatif est de 65 000 euros).¹⁹⁰ Selon le conseiller d'un cabinet libéral, les entrepôts d'Alibaba à Liège offrent également des conditions de travail favorables :

« Le fait d'avoir des halls logistiques modernes permet de diminuer la pénibilité du travail avec moins d'accidents de travail et où la santé des ouvriers est mieux protégée. »¹⁹¹

D'après les premières estimations, la promesse des 300 emplois créés par Alibaba au terme de la première phase a bel et bien été respectée.¹⁹² En juillet 2020, l'ex-ministre des aéroports Jean-Luc Crucke prétendait que l'obligation de création d'emplois par le groupe chinois se trouvait dans la convention reliant les deux parties et que le non-respect de cette obligation permettrait à la Wallonie de résilier le contrat.¹⁹³ Cependant, de récentes révélations ont montré qu'aucune contrainte n'avait été établie dans le document liant les deux parties. De plus, alors qu'on annonçait la création d'un minimum de 25 d'ETP au m² carré d'entrepôt, le contrat ne mentionnerait que 20 ETP/m². Il s'agit là d'une « obligation de moyens » c'est-à-dire qu'Alibaba doit déployer ses meilleurs moyens pour arriver à la création de ces emplois, mais le groupe chinois n'est pas juridiquement contraint de faire comme tel.¹⁹⁴ Le gouvernement fédéral et l'aéroport de Liège ne seraient dès lors pas en mesure de résilier le contrat les liant à Alibaba si l'entreprise décide de revoir le nombre d'emplois créés à la baisse.

3.2. Le rôle joué par les syndicats

Alors que la forte culture syndicale en Wallonie pourrait décourager certains investisseurs à s'établir sur le territoire wallon, les syndicats soutiennent publiquement le développement de la politique aéroportuaire et l'arrivée d'Alibaba, notamment grâce à l'argument des nombreux emplois que l'activité génère.¹⁹⁵ Au début de l'année 2023, un appel à manifester a réuni plus de 1000 travailleurs syndiqués devant le siège du Parlement wallon en vue de soutenir l'octroi du permis d'exploitation de l'aéroport dont le non-renouvellement aurait constitué une « catastrophe sociale » selon les dires du secrétaire général de MWB, la centrale métallurgique de la FGTB.¹⁹⁶ À l'initiative de la MWB, d'autres centrales de la FGTB et de la CSC décident alors d'entreprendre toute une série d'actions communes afin de pousser les autorités politiques à accroître le nombre de mouvements par

¹⁹⁰ Liege Airport : « Emplois à Liege Airport ».

¹⁹¹ Entretien avec « A », *op.cit.*, pp.122.

¹⁹² Question orale de MME SCHYNS M-M du 26 novembre 2019, Bull.Q.R., Parl.w..2022-2023, n°111, pp.78.

¹⁹³ Question écrite n°1, de M. BIERIN O. du 14 juillet 2020, Bull.Q.R., Parl.w. 2019-2020, n°135, pp.1.

¹⁹⁴ RENETTE E., COUNASSE X., « À Liege Airport, les emplois d'Alibaba sont moins garantis que prévus », *Le Soir*, 6 juillet 2023.

¹⁹⁵ BAURAIN D., LETERME C., *op.cit.*, pp.17.

¹⁹⁶ VAN APELDOORN R. « Liège Airport : “Au lieu de créer des milliers d'emplois, on pourrait assister à une catastrophe sociale », *Le Vif*, 11 janvier 2023.

an. Historiquement, les syndicats belges sont au cœur d'un paradoxe entre la préservation de l'emploi et les défis environnementaux, pourtant relayés par la majeure partie des centrales depuis les années 1980. Pris dans un engrenage, leur position tend dès lors à se rapprocher du discours patronal de préservation des emplois au détriment des mesures environnementales lorsque ces dernières menacent les retombées économiques de leur activité.¹⁹⁷

Cédric Leterme résume ce paradoxe rencontré par les syndicats :

« Ceux qui sont le plus à cheval sur les emplois à l'aéroport de Liège, ce sont les métallos parce que c'est une des centrales les plus puissantes historiquement. Ils ont subi la chute de la sidérurgie de plein fouet et on leur a dit que pour compenser, on allait leur autoriser à affilier les travailleurs de l'aéroport qui devraient normalement être affiliés à l'UBT [Union Belge du Transport] car ce sont des travailleurs de la logistique. C'est un de leurs derniers gros bastions qui leur permet d'avoir des affiliés, des entrées, etc., et s'ils perdent ces emplois-là, leur survie sera engagée. Il y a donc des jeux de pouvoir qui expliquent le positionnement syndical [...] Ils se sont clairement rangés du côté de la création d'emplois. Ils acceptent d'être dépendants des employeurs en relayant purement le discours patronal et de la direction de l'aéroport [...] La logistique et l'e-commerce sont des secteurs où les conditions de travail sont structurellement très compliquées, où les rapports de pouvoir sont excessivement compliqués. On l'a vu avec Amazon où même les syndicats disent que c'est un désert syndical, ils ont des politiques et une organisation du travail qui est par définition antisyndicale. »¹⁹⁸

La flexibilité (caractérisée par la dimension temporaire et instable de l'emploi) croissante du secteur semble donc se répercuter sur les travailleurs dans la mesure où les employeurs sont en mesure d'imposer aux travailleurs des conditions d'emploi qui ne figurent nullement dans les accords passés avec les syndicats.¹⁹⁹

3.3. L'impact des pôles de compétitivité sur l'économie wallonne

Mesure phare du Plan Marshall, les pôles de compétitivité soulèvent cependant un questionnement quant aux résultats de ces derniers sur l'économie et la compétitivité régionale. En plus d'être difficilement évaluables, aucun effet n'est observé en matière de productivité et

¹⁹⁷ SEPULCHRE D., « Belgique. Des syndicats partagés entre défense de l'environnement et de l'emploi », *Chronique internationale de l'IREs*, n°184, décembre 2023, pp.80-81.

¹⁹⁸ Entretien avec Cédric Leterme, *op.cit.*, pp.83.

¹⁹⁹ ALIMAHOMED-WILSON J., *op.cit.*, pp.108-109.

d'exportations (productivité au travail, productivité des facteurs, valeur des exportations, etc.).²⁰⁰ Un autre problème résiderait dans la lourdeur que connaît le processus de sélection des pôles. Cette complexité administrative peut dissuader les PME wallonnes de monter des projets afin de rejoindre les pôles.²⁰¹ Cependant, les entreprises membres des pôles voient leur nombre d'emplois et leur valeur ajoutée augmenter légèrement plus rapidement que les entreprises ne faisant pas partie des pôles.²⁰²

Cette hypothèse est confirmée par Bernard Piette :

« Si on compare les entreprises qui sont membres de pôles avec celles qui sont dans la même activité, mais qui ne sont pas membre des pôles, on constate que celles qui sont membres des pôles croissent plus rapidement en termes de création de valeur ajoutée et en création d'emplois. Et ça a été prouvé, on a fait l'exercice à trois reprises. Maintenant la question est celle du lien de causalité...est-ce qu'elles croissent plus rapidement parce qu'elles sont membres de pôles ? Je serais très prétentieux de répondre que oui et je serais incapable de vous montrer le lien de causalité. »²⁰³

3.4. Quel avenir pour le secteur de la logistique et du fret aérien ?

À l'heure où le secteur logistique génère 50 000 emplois en Wallonie²⁰⁴, les critiques sur les externalités négatives de l'activité (conséquences environnementales, qualité des emplois, artificialisation des terres, etc.) se font de plus en plus ressentir. Facilement créatrice d'une main-d'œuvre importante, dont la plupart peu qualifiée, la logistique a notamment permis à de nombreux ouvriers victimes de la fin de l'industrie sidérurgique de retrouver rapidement un emploi et de finir leur carrière à Liege Airport. Les emplois du secteur logistique sont caractérisés par plusieurs facteurs: *Primo*, une part importante du travail flexible ; *Secundo*, une faible possibilité de syndicalisation ; *Tertio*, une racialisation de la main-d'œuvre ; *Quarto*, un affaiblissement des normes de travail.²⁰⁵

Lors de la fin des grands pôles industriels wallons, beaucoup de critiques ont émergé concernant le choix de la Belgique de se spécialiser dans les mauvais produits avec un avantage comparatif à court

²⁰⁰ DUJARDIN C. *et.al*, *op.cit.*, pp. 449-450.

²⁰¹ Entretien avec Bernard Piette, *op.cit.*, pp.92.

²⁰² DUJARDIN C., *et.al.*, *op.cit.*, pp. 449-450.

²⁰³ Entretien avec Bernard Piette, *op.cit.*, pp.91.

²⁰⁴ Question écrite n°1, de M. MATAGNE J. *op.cit.*, pp.1.

²⁰⁵ ALIMAHOMED-WILSON J., *op.cit.*, pp.108

terme et donc les perspectives de croissance à long terme étaient médiocres.²⁰⁶ Se pose alors la question de savoir si le pari fait sur la logistique et la venue de grands groupes comme Alibaba entraîne des perspectives de croissance à long terme à l'heure actuelle.

« On comprend aussi pourquoi ils ont ciblé la logistique comme secteur dans les années 90, car il n'y avait pas énormément de secteurs sur lesquels miser. On était aussi dans une période où tout le monde avait la mondialisation sur la lèvres, l'industrie c'était du passé, il fallait participer à des projets de connectivité. On avait une très bonne localisation avec des moyens très développés. Ça avait donc du sens, mais c'est une impasse environnementale de laquelle il va falloir sortir et les discussions sont de plus en plus tendues à ce propos ».²⁰⁷

Ces propos semblent confirmés par Gaëtan Servais, CEO du célèbre fonds d'investissements liégeois Noshaq (anciennement Meusinvest) :

« À l'époque, on pensait que la reconversion de l'industrie lourde passerait par le développement de la logistique, d'où l'investissement dans l'aéroport, le seul endroit qui permettait de créer de l'emploi non qualifié. On se rend compte qu'avec l'évolution de la digitalisation, le coût à l'emploi créé dans la logistique est catastrophique. Il faut plutôt investir dans la recherche et, seulement après, créer les conditions d'une industrie. »²⁰⁸

Bernard Piette, directeur général du pôle Logistics in Wallonia, semble confirmer cette inquiétude en relayant le discours des mouvements d'opposition à la venue d'Alibaba :

« On est aussi dans une logique selon laquelle les entreprises industrielles ont, au cours de ces dernières années, complètement localisé leurs activités aux quatre coins du monde dans une seule logique d'optimisation de coûts. Les conséquences logistiques qui en découlent sont secondaires et on se rend compte depuis trois ans et le COVID qu'on est vulnérable à diverses crises qui peuvent mettre à mal les chaînes d'approvisionnement. C'est donc une situation qui est assez complexe [...] à partir du moment où l'on ne change pas nos habitudes de consommation et

²⁰⁶ MOMMEN A., *op.cit.*, pp.105.

²⁰⁷ Entretien avec Cédric Leterme, *op.cit.*, pp.79.

²⁰⁸ VAN APELDOORN R., « Gaëtan Servais (Noshaq) : “Nous ne voulons pas souffrir du problème de réputation de Nethys” (entretien) », *Le Vif*, 2 avril 2021.

de production, la logistique continuera à exister. La logistique n'est jamais que le résultat de la mondialisation. »²⁰⁹

De plus, logistique représenterait un des secteurs dont les émissions de gaz à effet de serre vont le plus augmenter au cours de prochaines années selon les scénarios prospectifs.²¹⁰ Rien qu'à l'heure actuelle, elle serait responsable de plus de 10% des émissions de CO2 à l'échelle planétaire.²¹¹

« La logistique d'hier, basée sur le transport de marchandises n'a plus du tout d'avenir en Europe occidentale. Au niveau du coût salarié des transporteurs, des logisticiens de base, les pays de l'Est sont beaucoup plus intéressants que l'Europe occidentale pour des entreprises internationales. Par contre, la logistique de demain qui est la logistique connectée et propre à un certain secteur est toujours intéressante d'un point de vue économique. »²¹²

De plus, la conjoncture actuelle ne semble pas favorable au développement du secteur. « En 2022 on a connu une diminution des volumes suite au COVID et en 2023 ça reste compliqué, on est plus dans une conjoncture compliquée au niveau de l'économie mondiale qui impacte pas mal d'acteurs dans la chaîne logistique. »²¹³

Cependant, un changement de position par rapport à la logistique ne semble pas être à l'agenda politique, comme le confirme la vision « Fast 30 » :

« Tout est donc présent pour faire de la Wallonie à l'horizon 2030, une région performante et durable en matière de transport et de logistique et ce, tant pour les entreprises présentes sur son territoire et qui souhaitent s'y développer que pour les entreprises désireuses de s'y installer. »²¹⁴

Les autorités publiques ont toutefois bien conscience des effets de la logistique. Une réflexion sur la décarbonisation du secteur est en cours, mais cela nécessite toute une série d'innovations. Le report modal vers des modes de transport, dont l'impact carbone est plus faible, pourrait être une piste à envisager. Cependant, les indicateurs récents ne semblent pas positifs. Le fret ferroviaire a notamment baissé en Europe sur la période de 1995 à 2014, généralement au profit de l'avion. Les récents trajets

²⁰⁹ Entretien avec Bernard Piette, *op.cit.*, pp.95.

²¹⁰ DABLANC L., *op.cit.*, pp.49.

²¹¹ ROUQUET A., « Comment décarboner la logistique à l'horizon 2050 ? », *Logistique et management*, vol.28, n°3-4, 2020, pp. 251.

²¹² Entretien avec Michel Kempeneers, *op.cit.*, pp.106.

²¹³ Entretien avec Olivier Hia, *op.cit.*, pp.110.

²¹⁴ Gouvernement wallon, « Plan Air Climat Énergie de la Wallonie (PACE 2030) », 2023, pp.4.

ferroviaires reliant directement la Chine et l'Europe peuvent néanmoins constituer une piste de substitution au transport aérien sur les trajets longue distance.²¹⁵ La Wallonie peut cependant compter sur des infrastructures maritimes de qualité, avec des ambitions de verdissement de ces dernières :

« On a une stratégie dans le groupe de verdissement de la flotte et des énergies. On est sur des projets de création d'unités de production d'hydrogène et avec un projet de modifier le mode de propulsion de nos bateaux et d'adapter les moteurs pour les alimenter à l'hydrogène. Donc moi je pense que oui la Wallonie fait le pari de la logistique et je trouve que même à l'heure actuelle, ça mérite d'être exploré et exploiter le plus, mais également de la meilleure manière possible afin de lutter contre les différentes crises environnementales. »²¹⁶

3.5. Les répercussions sur les entreprises wallonnes

Lors de la conclusion de l'accord avec Alibaba, un des arguments phares était la possibilité pour les PME wallonnes de découvrir l'exportation vers le marché chinois, comme le confirmait Alibaba : « La plateforme logistique intelligente de Liège améliorera l'efficacité logistique globale afin d'aider les PME à mieux gérer leurs exportations, en particulier dans le contexte de l'essor du commerce électronique mondial. »²¹⁷ Pierre-Yves Jeholet, alors ministre de l'Économie, confirmait cette assertion :

« Les entreprises wallonnes, principalement les PME qui n'ont pas toujours les moyens d'assurer la grande exportation, disposent désormais de tous les outils, aériens et ferroviaires, pour diversifier leurs exportations sur un des plus importants marchés de consommation au monde. »²¹⁸

Le discours actuel de Michel Kempeneers semble cependant paradoxal par rapport aux nombreuses promesses d'exportations pour les PME wallonnes au moment de la conclusion de l'accord entre les deux parties : « Il y a certes quelques sociétés wallonnes qui exportent via Alibaba, mais l'objectif n'était pas nécessairement d'attirer davantage d'exportation vers la Chine, mais bien d'amener un acteur important sur le territoire ».²¹⁹ Interpellé lors d'une session parlementaire en 2019, le ministre de l'Économie Willy Borsus semblait contredire cet argumentaire : « L'AWEX soutient de façon très

²¹⁵ ROUQUET A., *op.cit.*, pp.252.

²¹⁶ Entretien avec Olivier Hia, *op.cit.*, pp.112.

²¹⁷ Alibaba Group, « Government of Belgium an Alibaba Group to Jointly Promote Inclusive Global Trade under eWTP Initiative », 2018, pp.2.

²¹⁸ Logistics in Wallonia : « Visite du vice-gouverneur de la province du Henan en Wallonie ».

²¹⁹ Entretien avec Michel Kempeneers, *op.cit.*, pp.104.

incisive les entreprises wallonnes quant aux possibilités d'exporter vers la Chine. On le sait, nous avons un retard de présence sur les plateformes d'e-commerce par rapport à nos concurrents. »²²⁰ De plus, l'ouverture de l'Europe en matière d'investissements étrangers ne semble pas réciproque. Au contraire, le gouvernement chinois limite l'accès stratégique des investisseurs européens dans les secteurs cruciaux de son économie. Les autorités chinoises ne montrent pas de signe d'une éventuelle ouverture de leur économie à des investissements étrangers dans leur industrie. Dès lors, les investissements chinois sont potentiellement en mesure d'influer sur la concurrence internationale qui repose sur des règles bien précises dictées par des organisations internationales.²²¹

4. Tensions politiques

Dans cette dernière partie, nous commencerons par retracer l'historique du renouvellement du permis d'exploitation de Liege Airport. Nous mettrons ensuite en exergue la priorisation des intérêts économiques à court-terme par rapports aux enjeux environnementaux. Nous tenterons ensuite de montrer la nécessité mais également la difficulté d'un changement de paradigme en lien avec le concept de dépendance au sentier. Finalement, nous mettrons l'accent sur la dépendance de la Wallonie face aux entreprises implantées à Liège Airport avant de brièvement développer les alternatives aux développement aéroportuaires soulignées par l'étude d'incidences réalisée lors de l'octroi du permis d'exploitation de Liege Airport.

Dans leur dictionnaire d'économie politique, Hay et Smith définissent la politique comme « la priorisation de valeurs en vue de changer ou reproduire les institutions ».²²² Les valeurs sont donc centrales, car elles jouent sur les croyances et les motivations des acteurs qui ont la volonté d'influencer la régulation économique et le capitalisme. Acte politique par excellence, le renouvellement du permis d'environnement de Liege Airport pour une période de 20 ans, a mis en lumière la façon dont les acteurs politiques concernés mettent en avant certaines valeurs pour défendre ou non le développement de la politique aéroportuaire wallonne. En dépit de la pluralité des compétences en jeu (aéroports, emplois, environnement et économie), seuls les ministres Borsus et Tellier étaient compétents et devaient se mettre d'accord sur la version finale du permis. Cependant, les deux politiques mettaient en avant deux logiques différentes avec d'un côté, l'argument de l'emploi et du développement économique et de l'autre, les considérations environnementales ainsi

²²⁰ Question orale de MME SCHYNS M-M, *op.cit.*, pp.79.

²²¹ CONRAD B, KOSTKA G., *op.cit.*, pp. 646.

²²² HAY C., SMITH A., *op.cit.*, pp.45.

que les différentes nuisances autour de Bierset.²²³ L'octroi du nouveau permis fut l'objet de nombreux débats au cours de ces derniers mois. Alors que les représentants de l'aéroport ainsi que les ministres libéraux de l'économie et des aéroports tablaient sur un quota de 70 000 mouvements par an, les groupes d'opposition, notamment relayés dans la sphère politique par les représentants d'Ecolo réclamaient une limite de 50 000 vols. « À titre de comparaison, Brussels Airport, c'est 179 000 vols par an alors que l'aéroport d'Amsterdam en recense 500 000 pour l'année 2022. »²²⁴ Une première mouture avait été validée en août 2022, tablant sur une limitation à 50 000 vols par an ainsi qu'une réduction progressive des mouvements nocturnes. Dans la foulée, de nombreux recours ont été déposés, de la part d'acteurs de divers horizons (représentants de l'aéroport, communes à proximité, associations environnementales).

En novembre 2022, les élus liégeois MR, PS et PTB ont déposé une motion de défense de l'emploi et des vols de nuit à Liège Airport, ces derniers craignant que la première version du permis n'ait des conséquences néfastes sur le bassin économique liégeois. La perte potentielle de 5 000 emplois étant évoquée par les représentants de l'aéroport.²²⁵ Les représentants syndicaux ont notamment participé à plusieurs grèves aux côtés des élus du PS et du PTB en vue d'obtenir un accroissement du nombre de vols.²²⁶

La majorité du spectre politique wallon semble donc toujours déterminée à promouvoir le développement de Liège Airport :

« Tous les partis sont quasiment pour hormis Ecolo qui est historiquement contre, mais qui est assez frileux dans sa stratégie et dans une position pas terrible dans le gouvernement wallon, car ils ne sont pas nécessaires numériquement à la majorité. Ils sont seuls face à la quasi-totalité du spectre politique qui est chaud partisan. Même les syndicats sont largement en faveur du développement de l'aéroport. »²²⁷

Après plusieurs mois de négociations, les différentes parties ont finalement trouvé un terrain d'entente dès le début de l'année 2023 autour d'une limite annuelle de 55 000 vols (ce qui constitue tout de même une augmentation de 40% par rapport aux 39 124 mouvements enregistrés en 2021). De plus, les avions pesant moins de 34T (environ 15% de la flotte transitant à Bierset) ne sont pas pris en

²²³ HERMANN B., « Menaces sur l'emploi à Liège Airport : chantage ou risque réel ? », *Le Vif*, 26 janvier 2023.

²²⁴ Entretien avec « A », *op.cit.*, pp.117-118.

²²⁵ Conseil communal de Liège, séance du 29 novembre 2022.

²²⁶ LETERME C., « Nouveau permis de Liège Airport : quelles leçons pour la transition écologique et sociale en Wallonie ? », *Gresea*, février 2023.

²²⁷ Entretien avec Cédric Leterme, *op.cit.*, pp.78.

compte par ce quota.²²⁸ À la suite de cette décision, un recours en annulation a été déposé par plusieurs associations et communes (Awans). Après cinq recours introduits, l'auditeur du Conseil d'État a alors décidé de demander l'annulation du permis d'environnement en raison du manque de précision entourant le choix d'autoriser 55 000 vols par an, entraînant le risque de cessation immédiate de toute activité autour de Liege Airport.²²⁹ Le gouvernement wallon n'a dès lors pas attendu la décision du Conseil d'État pour fournir une nouvelle version du permis. C'est finalement le 30 avril 2024 que le permis d'environnement de l'aéroport a officiellement été renouvelé sous sa mouture définitive avec un maintien des chiffres en matière de nombre de vols mais un renforcement des contrôles des nuisances sonores autour de Bierset.²³⁰

Bien que la mouture finale du permis d'exploitation se rapproche plus de la volonté des écologistes que celle des défenseurs du développement de Liège Airport, on constate une priorisation des intérêts économiques à court terme au détriment des enjeux environnementaux, qui nécessiteraient d'adopter une vision dans un temps plus long. Historiquement, les autorités wallonnes ont toujours mis la priorité sur le taux d'emploi et le tissu économique régional. Selon ce pathos il semble donc pertinent de montrer une certaine ouverture à l'international et de favoriser la venue d'entreprises multinationales.²³¹

Une autre constatation que nous pouvons dresser est qu'il existe une dépendance au sentier par rapport aux politiques prises par le passé, d'abord face au choix de développer les aéroports wallons dans les années 1980, mais également face au pari fait sur la logistique et les pôles de compétitivité dans le cadre du Plan Marshall en 2005. Selon le ministre de l'Économie Willy Borsus, « un gouvernement n'a pas pour vocation de détruire ce qu'il a lui-même mis des années à construire ».²³² Cette citation du ministre de l'Économie semble symboliser parfaitement le fait qu'il existe une dépendance au sentier. Pierson identifie plusieurs mécanismes d'autorenforcement selon lesquels une politique peu efficiente va perdurer au profit d'un changement de paradigme. Parmi eux, on recense les coûts d'investissement importants.²³³ Bien qu'il n'existe pas d'étude exhaustive des coûts et bénéfices des aéroports régionaux, la Wallonie aurait dépensé plus de 1,2 milliard pour le développement aéroportuaire au cours de ces vingt dernières années.²³⁴ Le poids du passé peut également être

²²⁸ GRÉTRY M., « Accord au gouvernement wallon sur l'aéroport de Bierset : 55 000 vols par an », *RTBF*, 28 janvier 2023.

²²⁹ Question orale de M. WITSEL T. du 22 avril 2024, Bull Q.R., Parl.w., 2023-2024, n°146, pp.27-29.

²³⁰ LEFEVRE F-X., « Accord sur le nouveau permis d'environnement de l'aéroport de Liège », *L'Echo*, 30 avril 2024

²³¹ VANDE VELDE S., « Le Puy du Fou en Wallonie : quand les intérêts économiques s'opposent à l'éthique », *Le Soir*, 13 décembre 2023.

²³² Hermann B., « Menaces sur l'emploi à Liege Airport : chantage ou risque réel ? », *Le Vif*, 26 janvier 2023.

²³³ Pierson P., *op.cit.*, pp.254.

²³⁴ SCHOUNE C., DORZEE H., « Liège Airport la fuite en avant », *Imagine demain le monde*, n°148, 2022, pp.30.

déterminant pour expliquer le fait que les politiques privilégient l'adaptation incrémentale plutôt que la réforme. Les imaginaires sociotechniques²³⁵ wallons sont traversés par le redéploiement économique du territoire et font sans cesse référence au passé glorieux qu'a connu la région via son industrie sidérurgique. Dès lors, le redéploiement économique du bassin wallon suite à la fin de l'industrie sidérurgique constitue un défi majeur pour les politiques.²³⁶

Cédric Leterme souligne la difficulté de changer de paradigme :

« La plupart [des politiques] sont là depuis le début et sont les poings liés depuis 20-30ans et c'est compliqué de se dire qu'on a jeté plus d'un milliard par la fenêtre. Autant pour nous faire autre chose, mais évidemment que ça paraît impossible. [...] Ça serait tout à fait honorable d'arrêter les frais là et arrêter de continuer de mettre de l'argent là-dedans. Évidemment ça serait absurde de fermer l'aéroport du jour au lendemain, ça aurait un coût social intolérable. Mais est-ce qu'on ne peut pas geler, et se demander vers quoi on pourrait rediriger toute une série de travailleurs et des investissements publics ? »²³⁷

Notre conseiller au sein d'un cabinet ministériel libéral ne nie pas cette dépendance au sentier mais il souligne également les conséquences qu'un tel changement entraînerait :

« Il faudrait assumer par rapport aux travailleurs en leur disant qu'il risque d'y avoir une diminution de l'activité et donc des licenciements. Je n'ai pas entendu beaucoup de politiques qui se sont prononcés sur les conséquences sociales d'une diminution de l'activité.»²³⁸

Une caractéristique du néolibéralisme est la vision court-termiste et le renforcement de la dépendance au sentier qu'elle entraîne.²³⁹ De plus, les différentes crises traversées par le néolibéralisme ont eu tendance à entraîner un renforcement de ses fondamentaux plutôt qu'une remise en question. Bien que notre travail se soit focalisé sur le Plan Marshall, les décideurs wallons ont mis en place plus de 110 plans depuis le début des années 2000. En plus de complexifier le paysage administratif, ces derniers sont le symbole d'une période d'incertitude qu'ils permettent de réduire, servant de « bouée de sauvetage ». Ils permettent de répondre aux problèmes actuels en offrant des objectifs auxquels se

²³⁵ Concept théorisé par S. Jasanoff pour définir les différentes visions collectives de futurs souhaitables via la science, la technologie et la société.

²³⁶ Charlier N., *op.cit.*, pp.82.

²³⁷ Entretien avec Cédric Leterme, *op.cit.*, pp.80-81.

²³⁸ Entretien avec « A », *op.cit.*, pp.125.

²³⁹ BRENNER N., *et al.*, *op.cit.*, pp.206.

rattacher, mais ne permettent pas d'adopter une réelle politique à long terme pour répondre aux enjeux que nous devons affronter.²⁴⁰ Les dirigeants des aéroports wallons se sont toujours montrés frileux à l'idée de taxer les compagnies présentes sur leurs infrastructures et ont même privilégié une fiscalité favorable comme nous l'avons vu précédemment. Cela engendre cependant un risque de dépendance face à ces compagnies qui deviennent rapidement en position de force. Ryanair en est l'exemple le plus flagrant lorsque l'on sait que la multinationale irlandaise représente 75% du trafic aérien à Charleroi.²⁴¹

« On cumule ces histoires là sur les 20-30 dernières années avec des entreprises à qui on déroule le tapis rouge via des exonérations, des incitants, etc., et dès qu'elles peuvent elles vont ailleurs. On n'a effectivement aucun contrôle par rapport à cela. Donc il faut arrêter de se rendre à ce point dépendant de ces entreprises-là. »²⁴²

Lors de la récente crise russe, les sanctions internationales européennes ont entraîné le départ d'Air Bridge Cargo, compagnie russe qui se trouvait à Bierset depuis 2018 et qui représentait 90 000 tonnes de fret annuelles et une centaine d'emplois.²⁴³ En 2020, FedEx, client historique présent sur les pistes de Bierset depuis 1998 a décidé de restructurer ses activités et de déplacer son hub principal à Paris, entraînant la perte de 600 emplois (sur 1800 présents sur le site). Plus récemment, le groupe français CMA CGM a décidé de cesser ses activités à Liege Airport. Ces exemples montrent la volatilité du secteur aérien, particulièrement dans le fret où les compagnies et groupes internationaux décident de s'implanter là où ils bénéficient des meilleurs avantages.

L'étude d'incidences réalisée en vue de l'octroi du permis d'exploitation pour une période de vingt ans supplémentaires à Liege Airport prévoit trois alternatives au développement aéroportuaire. Parmi elles, le non-accroissement du trafic aérien avec un nombre de vols qui stagnera au cours des vingt prochaines années. Cette hypothèse ne permettrait cependant pas à Liege Airport d'atteindre son objectif principal à savoir de passer du statut d'aéroport cargo à celui de hub logistique majeur à l'échelle internationale.²⁴⁴ Ce scénario irait également à l'encontre des objectifs fixés par la Déclaration de Politique régionale pour la période de 2019 à 2024 qui entend accroître son soutien

²⁴⁰ BRUNET S, « Introduction : la Wallonie tire son plan. Regards croisés sur la gouvernance par les plans et les chiffres », *Dynamiques régionales*, n°15, 2023, pp.12.

²⁴¹ VAN APELDOORN R., « Crises à Liège et Charleroi : des aéroports trop chers pour le contribuable ? », *Trends-Tendances*, 22 mars 2021.

²⁴² Entretien avec Cédric Leterme, *op.cit.*, pp.83.

²⁴³ Lpost « Fret : Airbridge Cargo ferme sa base à Liège Airport ».

²⁴⁴ Aries Consultants, « Étude d'incidences sur l'environnement. Rapport final - volume 1 », 2021, pp.1104-1106.

aux aéroports, car ces derniers « constituent des viviers d'emploi importants et des pôles de développement majeurs dans la dynamique d'amplification de l'économie wallonne ».²⁴⁵

²⁴⁵ Gouvernement wallon, « Déclaration de politique régionale 2019-2024 », 2019, pp.17.

CONCLUSION

L'objectif à travers ce mémoire était de montrer en quoi la venue d'Alibaba s'ancre dans la politique wallonne de redéploiement économique, mais également de mettre en lumière les limites induites par cette politique à l'heure actuelle. Pour ce faire, et après avoir détaillé notre démarche méthodologique, nous avons procédé selon plusieurs phases. Dans un premier temps, nous avons défini le cadre néolibéral avant de situer ses applications en Belgique et en Wallonie, principalement à travers le Plan Marshall. Nous avons également montré en quoi cette politique est insufflée par diverses mesures européennes. Nous avons par la suite présenté notre cas d'étude, à savoir l'implémentation d'Alibaba à Liège, via sa filiale Cainiao. Nous avons ensuite mené une analyse empirique en mobilisant les entretiens réalisés afin d'identifier les points de tensions inhérents à la politique wallonne de redéploiement économique et à l'arrivée du groupe chinois à Liège qu'elle incarne.

Dans le cadre du Plan Marshall originel, datant de 2005, nous avons pu voir que la Wallonie a misé sur ses spécificités territoriales (position centrale, multimodalité), mais également sur plusieurs politiques (pôles de compétitivité, incitants fiscaux) pour redéployer son économie et attirer des investissements étrangers. En amont de cette, politique, nous avons également mis en lumière le pari fait par les autorités régionales sur le développement aéroportuaire à Liège ainsi qu'à Charleroi. Bien qu'elle fût moins cohérente que dans d'autres régions à l'instar de la Flandre, nous avons montré comment une vision néolibérale s'est implantée, en Wallonie. En important la logique de compétitivité économique aux territoires, ces différentes politiques ont constitué les prémices de l'institutionnalisation du néolibéralisme à l'échelle régionale et la venue d'Alibaba à Liège en est la matérialisation politique. Différents instruments, à l'instar des pôles de compétitivité et les partenariats public-privé de manière générale ont été mobilisés afin d'accroître l'efficacité du secteur public en y incorporant une logique néolibérale venant du secteur privé. Cependant, l'impact de ces politiques sur la croissance économique peine à être démontré. La politique emblématique des pôles de compétitivité est par exemple difficilement évaluable²⁴⁶. L'implantation d'Alibaba en Wallonie met également en lumière les rapports de force entre les autorités publiques, dont l'objectif est le développement économique et l'attractivité du territoire face aux acteurs industriels qui tentent d'intégrer ce territoire par la mise en place d'écosystèmes.

Ces rapports de force prennent souvent la forme de partenariats public-privé et mettent un exergue un modèle basé sur les marchés concurrentiels. Le développement économique et territorial est donc

²⁴⁶ HALLEUX J-M., *et.al.*, *op.cit.*, pp.115

une ressource utilisée par les géants de l'e-commerce pour s'implanter sur un territoire.²⁴⁷ Comme l'ont confirmé nos entretiens, le développement aéroportuaire et le pari fait sur la logistique prenaient leur sens car cela permettait de créer bon nombre d'emplois peu qualifiés pour pallier la fin des grands pôles industriels wallons et le taux de chômage record qui en a découlé. Bien que la venue d'Alibaba rentre dans le cadre de cette politique et que la qualité des infrastructures logistiques et multimodales dont bénéficie la Wallonie rentre dans le projet d'Alibaba avec la volonté de desservir le monde entier en moins de 72 heures, un tel business model ne semble pas durable d'un point de vue environnemental et socio-économique (délocalisation, volatilité du secteur). Des mesures sont cependant en cours pour décarboner le secteur, à l'instar de la neutralité carbone pour les activités au sol autour à l'aéroport de Liège, prévue pour 2030. Ces dernières peuvent cependant sembler marginales, alors que l'activité de Liege Airport annule à elle seule les efforts de la Wallonie dans le cadre des Accords de Paris pour le climat.²⁴⁸ L'arrivée d'Alibaba a également polarisé le spectre politique, en atteste le dossier du renouvellement du permis d'exploitation de Liege Airport qui a souligné les désaccords entre les différents partis de la majorité au sein du gouvernement wallon.

En vue de redéployer l'économie wallonne, les politiques semblent dès lors prioriser les intérêts économiques à court terme au détriment des enjeux environnementaux et socio-économiques qui nécessitent d'adopter une vision sur un temps plus long. Une piste qui pourrait permettre à nos décideurs d'adopter une vision à long terme, englobant d'autres perspectives que les enjeux économiques résident probablement dans l'institutionnalisation de la prospective, discipline récente dont les premiers travaux majeurs ont seulement été menés à partir de 2016.²⁴⁹ En 2017, Jean-Claude Marcourt, ministre de l'Économie et de l'Emploi lors de la mise en place du Plan Marshall reconnaissait que : « Les politiques publiques ont beaucoup de mal à utiliser des outils prospectifs qui les amèneraient à construire des programmes, des projets et des plans qui permettent de rencontrer le train du changement à une station future. »²⁵⁰ La dépendance au sentier enferme la Région wallonne dans le carcan dans lequel elle a misé lors de la libéralisation des aéroports wallons, mais les enjeux ne sont plus aussi binaires qu'à l'époque. Outre le développement économique régional, de nouveaux défis, qu'ils soient d'ordre socio-économique ou environnemental doivent être pris en compte par les autorités wallonnes.

²⁴⁷ LEFÈVRE B., WIART L., *op.cit.* 2023, pp.123.

²⁴⁸ OZER P., *op.cit.*, pp.1.

²⁴⁹ BRUNET S., PETIT-JEAN M., « Does anticipation matter for public administration ? The case of the Walloon Region », *Foresight*, vol.3, n°19, 2017, pp.287.

²⁵⁰ MACQ H., *Cultiver les territoires. L'innovation participative à la Commission européenne et en Wallonie*, thèse de doctorat, Université de Liège, 2020, pp.69.

BIBLIOGRAPHIE:

Ouvrages

- BELLONE F., CHIAPPINI R., *La Compétitivité des pays*, Paris, La Découverte, coll. « Repères, Économie », 2016, 128p.
- BRUNET R., *Les villes européennes*, Paris, DATAR / La Documentation française, 1989, 84p.
- COMAN R., CRESPIY A., LOUAULT F., MORIN J-F., PILET J-B., VAN HAUTE E., *Méthodes de la science politique : de la question de départ à l'analyse des données*, Louvain-La-Neuve, De Boeck supérieur, 2022, 224p.
- DAEMS H. et Van de Weyer P., *L'économie belge sous influence : investissements étrangers en Belgique et conséquences sur le pouvoir de décision stratégique*, Bruxelles, Academia, 1993, 142p.
- DARDOT LAVAL C., *La nouvelle raison du monde*, Paris, La Découverte, 2010, 504p.
- DAVIES W., *The limits of Neoliberalism*, London, Sage, 2017, 223p.
- FOUCAULT M., *Naissance de la Biopolitique – Cours au Collège de France (1978-1979)*, Paris, Gallimard, 2004, 368p.
- GRANDJEAN G., *Guide de la rédaction du mémoire*, Université de Liège, Département de Science politique, 2017, 120p.
- HAY C., SMITH A., *Dictionnaire d'économie politique*, Paris, Presses de Science Po, 2018, 478p.
- MAZZUCATO M., *La Valeur des choses : qui produit et qui profite dans l'économie mondialisée*, Paris, Fayard, 2023pp. 442p.
- MOMMEN A., *The Belgian economy in the twentieth century*, London, Routledge, 1994, 304p.
- POLLITT, C., *Time, Policy, Management. Governing with the past*, Oxford University Press, 2008, 230p.
- VAN CAMPENHOUDT L., Marquet J., Quivy R., *Manuel de recherche en sciences sociales*, Dunod, 5e édition, 2017, 384p.

Articles scientifiques

- ACCAPUTO A., BAYENET B., PAGANO G., « Le Plan Marshall pour la Wallonie », *Courrier hebdomadaire du CRISP*, vol.14, n°19, 2006, pp.5-73
- ALIMAHOMED-WILSON J., « La révolution de la e-logistique », *Travail et Emploi*, n°161, 2020, pp.103-126
- BAYENET B., CAPRON H., « Les pôles de compétitivité : un nouvel instrument de la politique industrielle de Wallonie », *Reflets et perspectives de la vie économique*, 2012/1, Tome LI, 2012, pp.77-98
- BAZILLIER R., RABAUD I., TURCU C., « Compétitivité territoriale et localisation du travail et des entreprises : une introduction », *Revue d'économie régionale & urbaine*, vol.2, n°9, 2014, pp.197-217
- BAURAIN D., LETERME C., « Travail et transition dans les aéroports wallons : l'impossible équation ? », *MIRADOR*, juin 2022, pp.1-21
- BRENNER N., PECK J., THEODORE N., « Variegated neoliberalization: geographies, modalities, pathways », *Global Networks*, vol.10, n°2, 2010, pp.182-222
- BRUNET S., « Introduction : la Wallonie tire son plan. Regards croisés sur la gouvernance par les plans et les chiffres », *Dynamiques régionales*, n°15, 2023, pp.5-15
- BRUNET S., PETIT-JEAN M., « Does anticipation matter for public administration ? The case of the Walloon Region », *Foresight*, vol.3, n°19, 2017, pp.280-290
- COLLETIS-WAHL H-K « Evaluer les stratégies de spécialisation intelligente - les impacts sur le développement territorial en question », *Revue d'économie régionale & urbaine*, n°2, 2018, pp.305-326
- CONRAD B., KOSTKA G., « Chinese investments in Europe's energy sector: Risks and opportunities? », *Energy Policy*, n°101, 2017, pp.644-648
- DABLANC L., « La logistique et la ville. Questions environnementales et territoriales de la logistique urbaine », *L'information géographique*, n°86, 2022, pp.49-77

- DARDOT P., LAVAL C., « Néolibéralisme et subjectivation capitaliste », *Cités*, 2010/1, n°41, p. 35-50
- DE BOST F., « Les zones franches, interfaces de la mondialisation », *Annales de géographie*, vol.6, n°658, 2007, pp. 563-585
- DEBRIE J., « Acteurs et pratiques spatiales des dessertes terrestres portuaires : axes ou réseaux européens ? » *Flux*, n°55, 2004, pp.6-16
- DUJARDIN C., LEFEBVRE P., LEFÈVRE M., LOUIS V., PALLEZ F., VANDERKELEN F., « Les pôles de compétitivité wallons : dix ans de politique industrielle », *Courrier hebdomadaire du CRISP*, vol. 12, n°2337-2338, 2017, pp.5-58
- FALLON C., « Get Up Wallonia ! Comment la Wallonie dessine ses plans », *Dynamiques régionales*, n°15, 2023, pp.30-56
- GOLDSTEIN J. TYFIELD D., « Green Keynesianism Bringing the entrepreneurial state back in (to question) ? » *Science as Culture*, vol.27, n°1, 2018, pp.74-97
- HALLEUX J-M., BIANCHET B., MALDAGUE H., LAMBOTTE J-M., WILMOTTE P-F., « Le redéploiement économique de la Wallonie face à la diversité de ses territoires, *Courrier hebdomadaire du CRISP*, vol.37, n°2442-2443, pp. 5-118
- KE D., GENGXIN D., MEIXING D., « Initiative “une ceinture et une route” : implication pour l’Union européenne », *Bulletin de l’Observatoire des politiques économiques en Europe*, 39(5), 2019, pp.25-39
- KOTNIK P., PETRIN T., « Les stratégies de spécialisation intelligente : approche factuelle », *Revue internationale des sciences administratives*, vol.83, n°1, 2017, pp.89-110
- KRUGMAN P., « Competitiveness : A Dangerous Obsession. » *Foreign Affairs*, 1^{er} mars 1994, pp.44
- LEFÈVRE B., WIART L., « Alibaba et Amazon sous le feu des critiques », *La Revue Nouvelle*, n°4, 2021, pp. 65-74
- LEFÈVRE B., WIART L., « Les hubs eWTP d’Alibaba : une stratégie globale d’articulation d’écosystèmes locaux », *Les enjeux de l’information et de la communication*, n°1, 2020, pp. 71-89

- LEFEVRE B., WIART L., « Mobilisation de la société civile contre la localisation d'industries de l'économie créative : les conflits pour la re-politisation des territoires », *L'espace politique*, vol.1, n°43, 2021, pp.1-25
- LEFEVRE B., WIART L., « Rapports de force pour un territoire : l'implantation d'Alibaba à Liège », *Quaderni*, vol.1, n°108, 2023, pp.105-124
- LOHEST F., AUBIN D., « Les impacts de la libéralisation et de la régionalisation sur le paysage aéroportuaire belge : la success story wallonne à l'épreuve des faits », *Flux*, 2014/1, n°95, 2014, pp. 30-40
- MAZOUZ B., « Les aspects pratiques des partenariats public-privé. De la rhétorique néolibérale...aux enjeux, défis et risques de gestion des PPP », *Revue française d'administration publique*, n°130, 2009, pp.215-232
- MERENNE-SCHOUMAKER B., « La Belgique : une économie sous influence étrangère ? » *Belgeo*, vol.4, n°12, 2017, pp.1-20
- MINGHAO Zhao, « The Belt and Road Initiative and its Implications for Chine-Europe relations », *The International Spectator*, vol 51, n°4,2016, pp.109-118
- MUDGE S., « What is neo-liberalism ? », *Socio-economic review*, vol.6, n°4, 2008, pp.703-731
- PALIER B., BONOLI G., « Phénomènes de Path Dépendance et réformes des systèmes de protection sociale », *Revue française de science politique*, 49 (3), 1999, pp.399-420
- PIERSON P., « Increasing Returns, Path Dependence and the Study of Politics », *The American Political Science Review*, 94, n°2, 2000, pp.251-267
- PIRON D., « La reconfiguration néolibérale “déchiffrée” par les finances publiques », *Revue Nouvelle*, 74, n°3, 2019, pp.84-91
- ROUQUET A., « Comment décarboner la logistique à l'horizon 2050 ? », *Logistique et management*, vol.28, n°3-4, 2020, pp. 251-254
- SEPULCHRE D., « Belgique. Des syndicats partagés entre défense de l'environnement et de l'emploi », *Chronique internationale de l'IRES*, n°184, décembre 2023, pp.67-84

- SUM N-L., « The production of hegemonic policy discourses : “competitiveness” as a knowledge brand and its (re-)contextualizations », *Critical Policy Studies*, vol 3, n°2, 2009, pp. 184-203

Contribution à un ouvrage collectif

- FALLON C., STASSARD I., « Des contrastes saisissants : capacités administratives et trajectoires de néolibéralisation en Flandre et en Wallonie » in. PIRON D., EVRARD E., *Le(s) néolibéralisme(s) en Belgique. Cadre macroéconomique, applications sectorielles et formes de résistance*, Louvain-La-Neuve, Academia l’Harmattan, 2023, pp.133-152
- MACQ H., « Réadapter une société en retard. Ressorts néolibéraux des politiques de créativité et d’innovation wallonnes » in. Piron D., Evrard E., *Le(s) néolibéralisme(s) en Belgique. Cadre macroéconomique, applications sectorielles et formes de résistance*, Louvain-La-Neuve, Academia l’Harmattan, 2023, pp.153-170
- PIRON D., EVRARD Z., « La Belgique à l’épreuve du néolibéralisme : controverses, approches théoriques et dimensions d’analyse », in. Piron D., Evrard E., *Le(s) néolibéralisme(s) en Belgique. Cadre macroéconomique, applications sectorielles et formes de résistance*, Louvain-La-Neuve, Academia l’Harmattan, 2023, pp. 9-47
- YVETOT B., « Investissements internationaux : stratégie de localisation des grandes sociétés en Europe », in. Cohen E., LORENZI, J-H., *Politiques industrielles pour l’Europe*, Paris, La Documentation française, pp.419-430

Textes de loi

- Loi du 15 mai 2014 portant exécution du pacte de compétitivité, d’emploi et de relance, *M.B.*, 22 mai 2014

Publications officielles

- Gouvernement wallon, « Concentrer nos forces : les actions prioritaires pour l’avenir wallon », 2005, 24p., consulté le 17 juillet 2023 à l’adresse suivante :
https://economie.wallonie.be/sites/default/files/PlanMarshall_ConcentrerNosForces.pdf

- Gouvernement wallon, « Déclaration de politique régionale 2019-2024 », 2019, 122p., consulté le 17 juillet 2023 à l'adresse suivante : https://www.wallonie.be/sites/default/files/2019-09/declaration_politique_regionale_2019-2024.pdf
- Gouvernement wallon , « FAST. Vision de la mobilité wallonne à 2030 », 2019, 7p., consulté le 20 juillet 2023 à l'adresse suivante : <https://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilité/FAST%20Mobilité%20Wallonie%202030.pdf>
- Gouvernement wallon, « Plan Air Climat Energie de la Wallonie (PACE 2030) », 2023, 195p., consulté le 23 novembre 2023 à l'adresse suivante : <https://energie.wallonie.be/servlet/Repository/pace-2030-adopte-gw-21-mars-2023.pdf?ID=73812>
- Gouvernement wallon, « Plan Marshall 4.0 », 2015, 36p., consulté le 23 avril 2022 à l'adresse suivante : <https://economie.wallonie.be/content/plan-marshall-40>
- Gouvernement wallon, « Plan Marshall 4.0. Synthèse », 2015, 13p., consulté le 23 avril 2022 à l'adresse suivante : https://economie.wallonie.be/sites/default/files/Synthese%20Planmarshall40_0.pdf
- Gouvernement wallon, « Plan Marshall 2022 », 2013, 83p., consulté le 24 avril 2022 à l'adresse suivante : <https://economie.wallonie.be/sites/default/files/Plan%20marshall%202022%20-%20presentation.pdf>
- Gouvernement wallon « Plan wallon d'investissements 2019-2024 », 2018, 12p, consulté le 12 juillet 2023 à l'adresse suivante : https://www.wallonie.be/sites/default/files/inline-files/pwi_vd.pdf

Thèses de doctorat :

- MACQ H., *Cultiver les territoire. L'innovation participative à la Commission européenne et en Wallonie*, thèse de doctorat, Université de Liège, 2020, 270p.
- PIRON D., *Des Régions qui comptent. La reconfiguration néolibérale de la Belgique fédérale saisie par les finances publiques.*, Thèse de doctorat, Université de Liège, 2018, 401p.

Littérature grise :

- ALARDEAU M., et al., « Alibaba, un projet d'avenir pour la Wallonie ? Carte blanche », *Le Soir*, 30 avril 2019
- Alibaba Group, « Government of Belgium and Alibaba Group to Jointly Promote Inclusive Global Trade under eWTP Initiative », 2018, 3p.
- Aries Consultants, « Etude d'incidences sur l'environnement. Rapport final - volume 1 », 2021, 1218p.
- BELGA, « Alibaba à Liège : ‘Bonne nouvelle pour l'emploi et le développement économique’ estime Charles Michel », *Le Soir*, 13 novembre 2018
- Belga, « Liège Airport veut créer 7.00 emplois d'ici 2040 », *Le Soir*, 5 mars 2021
- Conseil communal de Liège, séance du 29 novembre 2022, disponible à l'adresse suivante : <https://www.deliberations.be/liege/28-novembre-2022-17-00/20221128-addendum-du-conseil-communal-de-la-ville-de-liege.pdf>
- DORZEE H., SCHOUNE C., « Liège Airport : destination inconnue », *Imagine demain le monde*, n°147, 2021, pp. 24-49
- DORZEE H., SCHOUNE C., « Liège Airport : la fuite en avant », *Imagine demain le monde*, n°148, 2022, pp.26-41
- Grétry M., « Accord au gouvernement wallon sur l'aéroport de Bierset : 55 000 vols par an », *RTBF*, 28 janvier 2023
- HERMANN B., « Menaces sur l'emploi à Liege Airport : chantage ou risque réel ? », *Le Vif*, 26 janvier 2023
- HOLSLAG J., « Worse than Cocaine - Assessing the Impact of Alibaba's Mega-Hub in Liège, Belgium », 2023, 13p.
- LEFEVRE F.X., « L'aéroport de Liège génère près de 11.000 emplois », *L'Echo*, 29 avril 2023
- LEFEVRE F-X., « Accord sur le nouveau permis d'environnement de l'aéroport de Liège », *L'Echo*, 30 avril 2024

- LETERME C., "Alibaba en Wallonie : conte de fées ou cauchemar ?", *Attac Quebec*, n°69, 2021, 3p.
- LETERME C., « Nouveau permis de Liege Airport : quelles leçons pour la transition écologique et sociale en Wallonie ? », *Gresea*, février 2023
- LIEGE AIRPORT S.A., « Ils ont réussi Liege Airport », 2010, 48p
- MERIT-Université de Maastricht : « Cadre conceptuel et opérationnel pour une politique de clusters en Wallonie », 2000, 100p.
- OZER P., « Les émissions de CO2 à Liege Airport explosent et annulent la totalité des efforts wallons de réduction de dioxyde de carbone », Université de Liège, 2021, 12p.
- Question écrite de M. Germain Mugemangango du 16 mai 2022, Bull.Q.R., Parl.w. 2021-2022, n°656, pp.1
- Question écrite de M. Julien Matagne du 22 septembre 202, Bull.Q.R., Parl.w. 2020-2021, n°32, pp.1
- Question écrite de M. Olivier Bierin du 14 juillet 2020, Bull.Q.R., Parl.w. 2019-2020, n°135, pp.1
- Question écrite de M. Olivier Bierin du 30 juin 2023, Bull.Q.R., Parl.w. 2022-2023, n°303, pp.1
- Question orale de MME. Marie-Martine SCHYNS du 26 novembre 2019, Bull.Q.R., Parl.w. 2019-2020, n°39, pp.18-20
- Question orale de M. Thierry Witsel du 22 avril 2024, Bull Q.R., Parl.w., 2023-2024, n°146, pp.27-29
- Question orale de MME Marie-Martine SCHYNS du 7 mars 2023, Bull Q.R., Parl.w., 2022-2023, n°111, pp.79
- Question orale de M. Christophe Clersy du 19 avril 2023, Bull.Q.R., Parl.w. 2022-2023, n°144, pp.27-28
- RENETTE E., COUNASSE X., « Les dessous du contrat entre Liege Airport et Alibaba », *Le Soir*, 6 juillet 2023

- RENETTE E., COUNASSE X., « A Liege Airport, les emplois d'Alibaba sont moins garantis que prévus », *Le Soir*, 6 juillet 2023
- RENETTE E., « La Flandre n'a pas voulu signer l'accord avec Alibaba », *Le Soir*, 5 décembre 2018
- STRATEC : « Etude globale de la mobilité liée aux activités de la zone aéroportuaire de Liège », 2022, 200p.
- VAN APELDOORN R., « Crises à Liège et Charleroi : des aéroports trop chers pour le contribuable ? », *Trends-Tendances*, 22 mars 2021
- VAN APELDOORN R. « Liège Airport : “Au lieu de créer des milliers d'emplois, on pourrait assister à une catastrophe sociale », *Le Vif*, 11 janvier 2023
- VAN APELDOORN R., « Plus de 10 000 emplois à l'aéroport de Liège », *Trends-Tendances*, 23 avril 2023
- VAN APELDOORN R., « Gaëtan Servais (Noshaq) : “Nous ne voulons pas souffrir du problème de réputation de Nethys” (entretien) », *Le Vif*, 2 avril 2021
- VANDE VELDE S., « Le Puy du Fou en Wallonie : quand les intérêts économiques s'opposent à l'éthique », *Le Soir*, 13 décembre 2023

Sites internet

- AWEX « Inauguration de la ligne ferroviaire cargo Zengzhou-Liège », 26 octobre 2018, disponible à l'adresse suivante : <https://www.ccimag.be/2018/10/24/inauguration-dune-ligne-ferroviaire-cargo-entre-liege-chine/>
- Electric World Trade Platform, « Who we are », disponible à l'adresse suivante : <https://www.ewtp.org/about?spm=a2o7pe.23809426.0.0.51544b15H5E49d#who>
- Franc - Aller « convertisseur hectares / terrains de foot », consulté le 15 décembre 2023 à l'adresse suivante : <https://franc-aller.info/quick-facts/convertisseur-hectares-terrains-de-foot/>

- HERMAN D., « Plan Marshall wallon, cela passe ou cela casse » *GRESEA*, 8 septembre 2006, consulté le 21 mars 2022 à l'adresse suivante : <https://gresea.be/Plan-Marshall-wallon-cela-passe-ou-cela-casse>
- Liege Airport, « Emplois à Liege Airport », 23 juin 2023, consulté le 20 juillet 2023 à l'adresse suivante : <https://www.liegeairport.com/corporate/wp/wp-content/uploads/sites/5/2023/06/23-04-27-Etude-SEGEFA-SPI.pdf>
- Liege Airport, « Fret en repli, passagers en hausse ! », 12 janvier 2023, consulté le 3 juillet 2023 à l'adresse suivante : <https://www.liegeairport.com/corporate/wp/wp-content/uploads/sites/5/2023/01/Bilan-2022.pdf>
- Liege Airport, « Un début d'année en fanfare pour Liege Airport », 14 mars 2024, consulté le 20 juin 2024 à l'adresse suivante : <https://www.braives.be/ma-commune/vos-services-administratifs/environnement-1/trafic-aerien/evolution-des-mouvements-aeriens-jour-nuit-de-2021-a-2023/evolution-des-mouvements-aeriens-jour-nuit-de-2021-a-2023/communiquede-presse-de-liege-airport-concernant>
- Liege Airport « Liege Airport s'associe à Graine de Vie pour compenser ses émissions de gaz à effet de serre », disponible à l'adresse suivante : <https://www.liegeairport.com/corporate/fr/actualites/liege-airport-sassocie-a-graine-de-vie-pour-compenser-ses-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre/>
- Logistics in Wallonia : « Visite du vice-gouverneur de la province du Henan en Wallonie », consulté le 20 mars 2023 à l'adresse suivante : <https://www.logisticsinwallonia.be/fr/new/visite-du-vice-gouverneur-de-la-province-du-henan-en-wallonie-rencontre-ministerielle-seminaire>
- Lpost « Fret : Airbridge Cargo ferme sa base à Liège Airport » consulté le 20 décembre 2023 à l'adresse suivante : <https://lpost.be/2022/05/20/fret-airbridgescargo-ferme-sa-base-a-liege-airport-video/>
- Port autonome de Liège, « Le concept », disponible à l'adresse suivante : <https://www.portdeliege.be/fr/trilopiport-concept>
- Reuters, « China's Alibaba invests \$3.3 bln in Cainiao, raises equity stake to 63% » 9 novembre 2019, consulté le 7 août 2023 à l'adresse suivante : <https://www.reuters.com/article/alibaba-cainiao-idUSB9N1XS018/>

- RFI « Les géants de la tech chinoise défendent le 996 », consulté le 24 mars 2023 à l'adresse suivante : <https://www.rfi.fr/fr/asie-pacifique/20190415-geants-tech-chinoise-defendent-996-jack-alibaba>
- Wallonia Clusters, « Liste des pôles de compétitivité », disponible à l'adresse suivante : <https://clusters.wallonie.be/federateur/fr/ligne-du-temps-chaine-de-valeurs/liste-des-poles-de-competitivite>

Entretiens :

- Entretien avec Bernard Piette, directeur général de Logistics in Wallonia, le 3 mai 2023 à Liège, 29min.
- Entretien avec Cédric Leterme, économiste au GRESEA et membre de Stop Alibaba & Co, le 11 avril 2023 à Liège, 52min.
- Entretien avec Michel Kempeneers, directeur général des affaires internationale de l'AWEX, le 3 mai 2023 à Liège, 43min.
- Entretien avec Olivier Bierin, Vice-Président du parlement wallon et député Ecolo, le 14 mars 2023 à Bruxelles, 36min.
- Entretien avec Olivier Hia, General Manager de Liege Container Terminals , le 4 mai 2023 à Liège, 20min.
- Entretien avec « A », conseiller au sein d'un Cabinet ministériel libéral wallon, le 19 mai 2023 à Liège, 54min.