



Fedex-TNT : le pari logistique sous tension

**CEDRIC LETERME
ET BRUNO BAURAIND**

12 mars 2021



Fedex-TNT : le pari logistique sous tension

L'annonce a fait l'effet d'une bombe. À la surprise générale, le 19 janvier dernier, FedEx-TNT annonçait son intention de licencier près de 700 personnes sur son site de l'aéroport de Liège. Une nouvelle qui fait tache pour des autorités locales et régionales misant plus que jamais sur la logistique aéroportuaire pour « redresser » la Wallonie, et particulièrement l'économie liégeoise. Un pari risqué – sur le fond et sur la forme – pour plusieurs raisons.

Les scènes ont un triste air de déjà-vu. L'annonce des licenciements massifs chez FedEx-TNT à Liège – avec son cortège de colère et de résignation – vient en effet rappeler de douloureux souvenirs en Cité ardente. À la différence, toutefois, qu'aujourd'hui, le drame social ne se joue pas dans un secteur industriel en déclin. Au contraire, l'aéroport de Liège vient de conclure une année 2020 « record »¹ et le développement de la logistique a plus que jamais le vent en poupe. La décision de FedEx constitue donc un « choc » pour les décideurs liégeois et wallons, mais pas au point de remettre en cause leur foi dans la logistique comme secteur clé du redéploiement économique de la ville et sa région. Au contraire, aux yeux des autorités politiques et des organisations syndicales, la restructuration chez FedEx-TNT donne encore plus d'importance aux investissements et aux emplois promis, par exemple, par Cainiao, la filiale logistique du géant chinois Alibaba.

Pourtant, cet épisode est loin d'être anecdotique. Il met en lumière la fragilité structurelle du développement économique wallon. Cette fragilité prend tout d'abord ses racines dans les choix opérés par la bourgeoisie industrielle belge dès la première moitié du 20^e siècle. Cette dernière, essentiellement francophone à l'époque, a très vite préféré la rente à

¹ Voir, par exemple, L'avenir.net, le 8 janvier 2021.

l'investissement². Les grandes familles belges ont ainsi progressivement cédé leurs entreprises à des groupes multinationaux tout en conservant une part minoritaire des nouveaux ensembles. Ce qui a permis à quelques figures du capitalisme financier belge (Albert Frère ou Étienne Davignon par exemple) d'intégrer des groupes européens en formation. Cette ouverture de l'économie belge à l'international s'est en outre réalisée en parallèle de la concentration du capital financier et des activités industrielles dans de grands groupes multinationaux à l'échelle mondiale. Ces deux phénomènes ont eu tendance à accroître partout la tendance à la monoculture industrielle. Ces processus ont peu à peu entamé la souveraineté économique des États, particulièrement celle de petites économies ouvertes comme la Belgique, en soumettant leur développement économique aux choix stratégiques des groupes multinationaux. Les propos du ministre de l'Économie wallonne au sujet d'Alibaba sont à ce titre pour le moins anachronique : « Nous ne devons pas nous inscrire dans une démarche de dominants par rapport à ces multinationales »³. Comment le pourrait-on ?

Dans ce contexte, la place prise par le secteur de la logistique dans le développement belge, et spécifiquement wallon, pose également une série de problèmes et de limites – notamment environnementales.

² Pour en savoir plus sur ces familles, voir Kurgan G., Jaumain S. et Montens V., *Dictionnaire des patrons en Belgique*, Bruxelles, De Boeck, 1992. Lire également Savage, R., *Economie belge 1953-2000. Ruptures et mutations*, UCL, Presses Universitaires de Louvain, 2004.

³ *L'Echo.be*, le 1er mars 2021.

Reconversion par la logistique : le pari liégeois

Si l'on suit l'historien Philippe Destatte, « Juste avant 1960, et l'accélération de son déclin, (...) la Région industrielle liégeoise (...) était structurée par (...) quatre activités caractéristiques, qui occupaient près de 80% de la main-d'œuvre totale de cet espace (...) »⁴. Il s'agissait « des industries des métaux, du charbon, des industries verrières, ainsi que des industries chimiques minérales dépendant essentiellement des deux premières ». Depuis lors, ces industries ont soit quitté la Wallonie, soit considérablement réduit leurs activités, laissant la région liégeoise face à un double problème de chômage de masse et d'immenses friches industrielles contaminées.

Dans ce contexte, dès la fin des années 1980, « les pouvoirs publics wallons décident de miser sur le développement aéroportuaire comme levier de redéploiement économique »⁵. Comme l'expliquent Lohest et Aubin, cette décision découle en grande partie de deux évolutions décisives intervenues au même moment au niveau européen et national : « D'une part, la libéralisation européenne met fin au monopole de la Sabena sur l'exploitation des lignes régulières au départ des aéroports belges. D'autre part, à partir de 1989, les Régions ont officiellement à charge d'équiper et d'exploiter des aéroports publics ». Résultat : « La conjonction de ces deux réformes ouvre des perspectives nouvelles de développement du secteur : les acteurs régionaux désormais en charge des aéroports peuvent attirer des compagnies aériennes étrangères en toute légalité ».

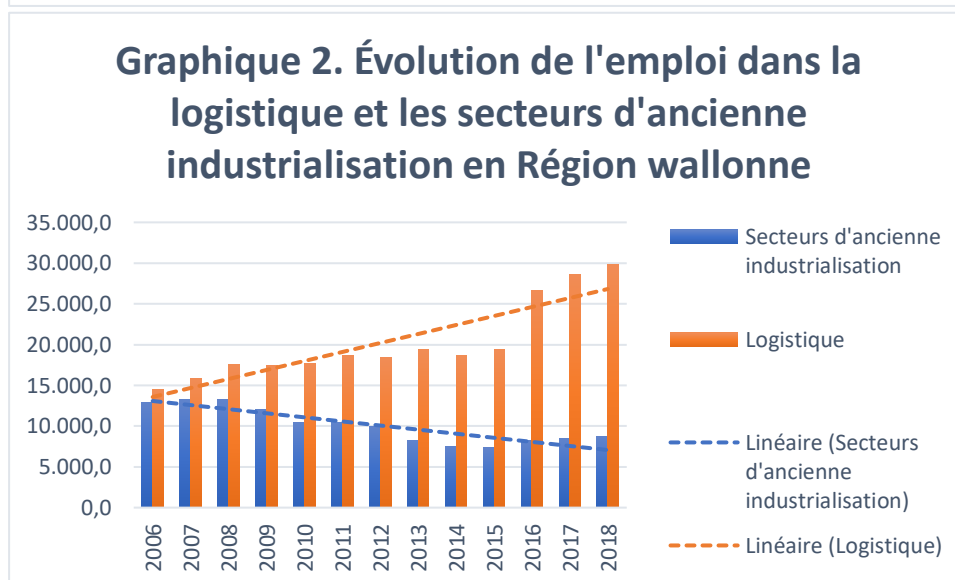
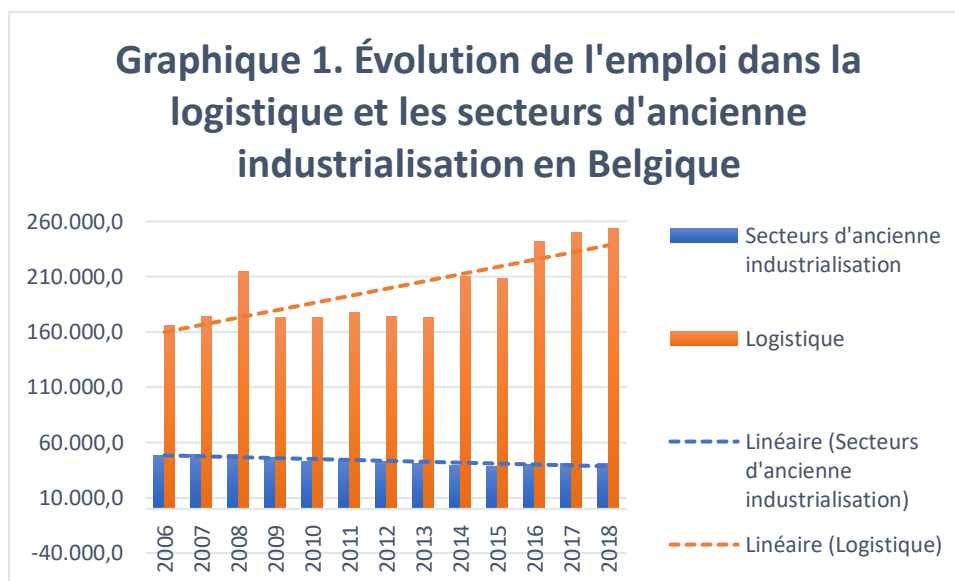
Les deux graphiques ci-dessous montrent l'évolution de l'emploi sur la dernière décennie dans le secteur de la logistique⁶ et dans trois autres secteurs d'ancienne industrialisation (la sidérurgie, l'industrie chimique et

⁴ Destatte, P., « Liège, au cœur de la reconversion industrielle wallonne », Institut Destrée, 28 mai 2015.

⁵ Lohest, F. et 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 », *Métropolis/Flux*, 2014/1 N° 95, p. 30 - 40.

⁶ La logistique comprend les activités liées au transport, régulier ou non, de passagers et de marchandises, par rail, par route, par eau ou par air, les activités liées au transport de liquides et autres substances par conduites et les activités connexes, telles que la gestion d'installations de terminaux et de stationnement, la manutention du fret, l'entreposage, etc. Cette section comprend la location de matériel de transport avec chauffeur ou opérateur. Elle comprend également les activités de poste et de courrier. Ces activités sont reprises sous la section NACE « transports et entreposage ».

les industries extractives). En ce qui concerne l'emploi, la logistique remplace progressivement les secteurs industriels en transformant l'économie belge (**graphique 1**), et particulièrement wallonne (**graphique 2**), en une économie de transit de marchandises et de personnes.



Source : BNB, base de données Afim-A, consultation 1er mars 2021. Il s'agit de la moyenne annuelle d'équivalent temps plein, intérim compris.

En Wallonie, pour éviter que les deux « bassins » n'entrent à nouveau en concurrence, les autorités wallonnes répartissent les rôles : Charleroi se spécialisera dans le transport de

passagers et Liège dans le transport de marchandises. À Liège, cette décision participera d'une stratégie plus large de redéploiement économique par la logistique qui s'appuiera sur les

nombreux atouts de la ville en la matière : localisation idéale au cœur du « Triangle d'or européen des flux de marchandises » qui relie Paris, Amsterdam et Francfort et par lequel transitent plus des deux tiers du fret européen, connexion aux principaux réseaux routiers, ferroviaires, fluviaux et désormais aériens du continent, etc. Des investissements publics conséquents vont ainsi être consentis pour faire de Liège une plateforme multimodale de transport⁷. Pour le seul aéroport de Liège, on évoque des sommes cumulées de plus d'un milliard d'euros investis par la Région wallonne depuis les années 1990⁸. À titre de comparaison, c'est à peu près le montant investi par le gouvernement wallon depuis 2006 dans les « Plans Marshall » successifs...⁹

Les résultats en termes d'emploi se font toutefois attendre. Ils sont d'ailleurs relativement modestes au regard des sommes investies. Une récente étude de l'Université de Liège nous apprend en effet que l'aéroport représentait en 2018 un peu plus de 4.000 emplois directs

(3.420 ETP) et près de 9.000 emplois (7.365 ETP) si l'on inclut les emplois indirects¹⁰, soit une moyenne de 250.000 euros d'investissements publics par emploi directement créé. À titre de comparaison, cette même somme permettrait de payer cinq salariés à temps plein dans une ASBL ou dans la fonction publique liégeoise.

Un « pilier » problématique

Quoiqu'il en soit, l'aéroport – et la logistique au sens large – fait désormais incontestablement figure de « piliers de l'économie liégeoise »¹¹. Depuis une décennie, le pourcentage de l'emploi « logistique » dans l'emploi privé à Liège s'établit à près de 10%¹². Comme le montre le **graphique 3**, il est en constante augmentation. Entre 2006 et 2018, il a bondi de 40%. Une situation qui n'est pas forcément réjouissante. D'abord, parce qu'il est difficile de faire de la logistique un secteur d'avenir. Certes, il s'agit aujourd'hui de l'activité qui pourvoit le plus d'emplois dans le monde¹³, et l'explosion récente du e-

⁷ « L'Europe, un atout pour le développement de Liège », Parlement européen, 26 juin 2012.

⁸ Cf. Huwart, Jean-Yves, *Le second déclin de la Wallonie : en sortir*, Bruxelles, Éditions Racine, 2007 ou plus récemment, le communiqué du mouvement Demain : « Non à l'arrivée d'Alibaba à Liège et à l'extension de l'aéroport de Bierset », 29 novembre 2019.

⁹ C'est du moins le chiffre avancé dans un article du *Soir* daté du 16 février 2017 (July, Benoit, « Wallonie : un bilan médiocre pour le plan Marshall »). La différence avec les sommes (nettement supérieures) initialement

annoncées tient au fait que celles-ci n'incluaient pas toutes des dépenses directes.

¹⁰ Chiffres rapportés dans *L'Echo.be*, le 13 novembre 2020.

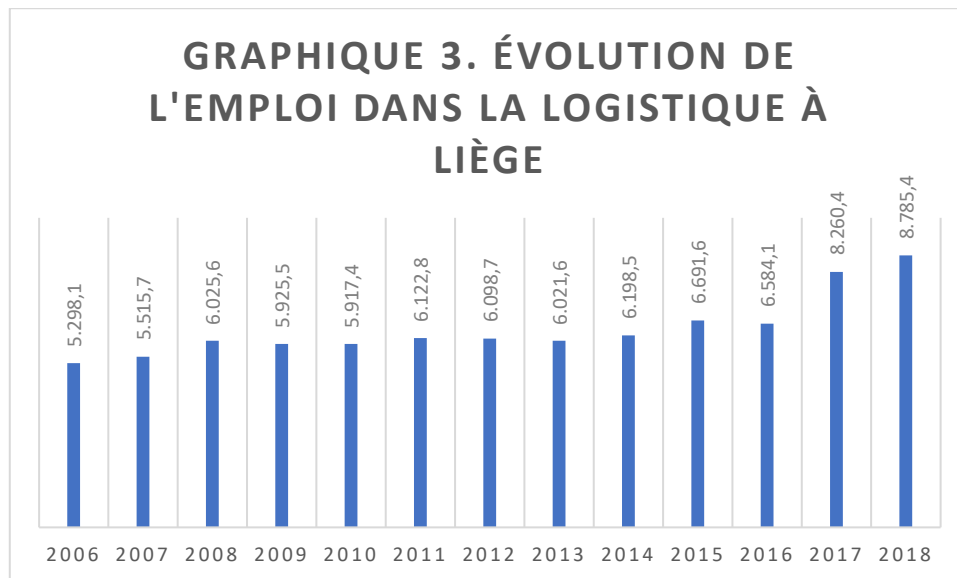
¹¹ En référence au titre d'un article de *La Libre*, publié le 13 novembre 2020.

¹² Chiffres BNB, logiciel Afin-A, consultation le 1^{er} mars 2021.

¹³ Sur ce point, lire : Hildyard, N. (The Corner House), « Corridors as factories : Supply chains, logistics and

commerce lui donne un nouveau coup de fouet (dont bénéficie d'ailleurs tout particulièrement l'aéroport de Liège). Une « aubaine », donc, pour des

territoires qui affichent un taux de chômage particulièrement élevé, notamment chez les travailleurs peu qualifiés.



Source : BNB, base de données Afin-A, consultation 1er mars 2021. Il s'agit de la moyenne annuelle d'équivalent temps plein, intérim compris, repris sous la section Nace « Transports et entreposage ».

Mais à l'inverse, la logistique est un secteur qui offre peu de retombées économiques dans les territoires concernés, en particulier la « logistique exogène », c'est-à-dire celle qui est consacrée à gérer des flux internationaux, par opposition à une « logistique endogène » consacrée à la gestion de flux locaux : « La logistique endogène est fondée sur l'activité de production réalisée dans le territoire, et couvre l'activité de consommation au sein de ce territoire. (...) La logistique

endogène peut devenir un outil de développement du territoire. Elle correspond à une logistique de proximité reposant sur des organisations productives rayonnant sur des échelles géographiques réduites. La logistique exogène repose sur des besoins d'organisations logistiques extérieurs au territoire local et rayonne sur une aire aux échelles nationale, continentale ou intercontinentale. Elle est surtout la résultante d'un positionnement géostratégique plus global. Elle

correspond à une logistique géographiquement étendue s'appuyant sur des organisations productives internationalisées. »¹⁴

En un peu plus d'un siècle, la Belgique, et particulièrement la Wallonie, est donc passée du statut d'épicentre industriel du monde à celui de cœur logistique de l'Union européenne. Les marchandises continuent à transiter par le pays, mais elles y sont de moins en moins produites. Résultat : la logistique fait dépendre la Wallonie de la valeur ajoutée créée ailleurs. Comme le montre le **graphique 4**, la Belgique est une économie fondée sur l'exportation, mais la part de la valeur

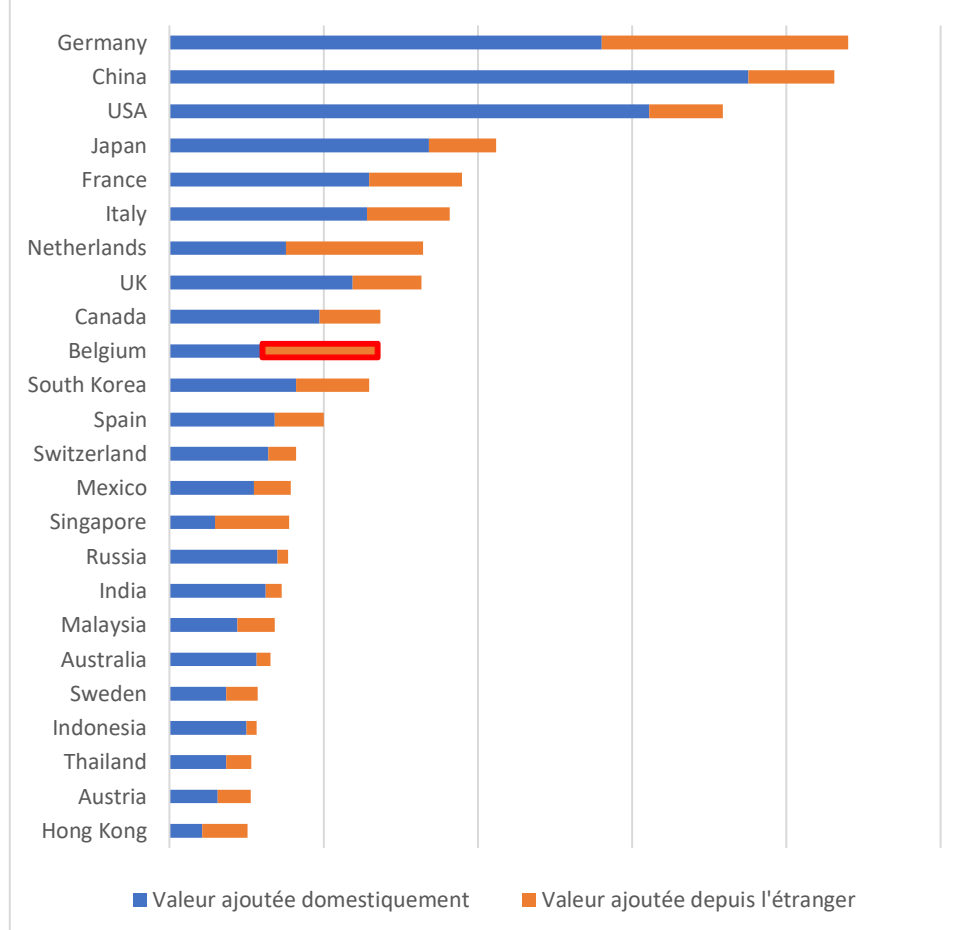
ajoutée produite en Belgique dans ces exportations est une des plus faibles parmi les grands exportateurs mondiaux. La Belgique est désormais, comme les Pays-Bas ou Singapour, un centre international de transit de marchandises et de personnes. Elle exporte dès lors de la valeur ajoutée produite ailleurs.

Chaque crise économique dans les grands centres capitalistes que sont les États-Unis ou la Chine va inévitablement se faire sentir sur l'économie belge et wallonne sans que le pouvoir politique ne puisse rien y faire. Il n'y a, en effet, pas de levier sur cette croissance qui vient d'ailleurs.

¹⁴ Masson, S. et Petiot, R., « Logistique et territoire : multiplicité des interactions et forces de régulation »,

Géographie, économie, société, 2013/4 (Vol. 15), p. 385 – 412.

Graphique 4. Répartition de la valeur ajoutée domestiquement et étrangère dans la valeur ajoutée totale des exportations des 25 plus gros pays exportateurs (chiffres 2018)



Source : CnuCED, traitement Gresea, 2 mars 2021.

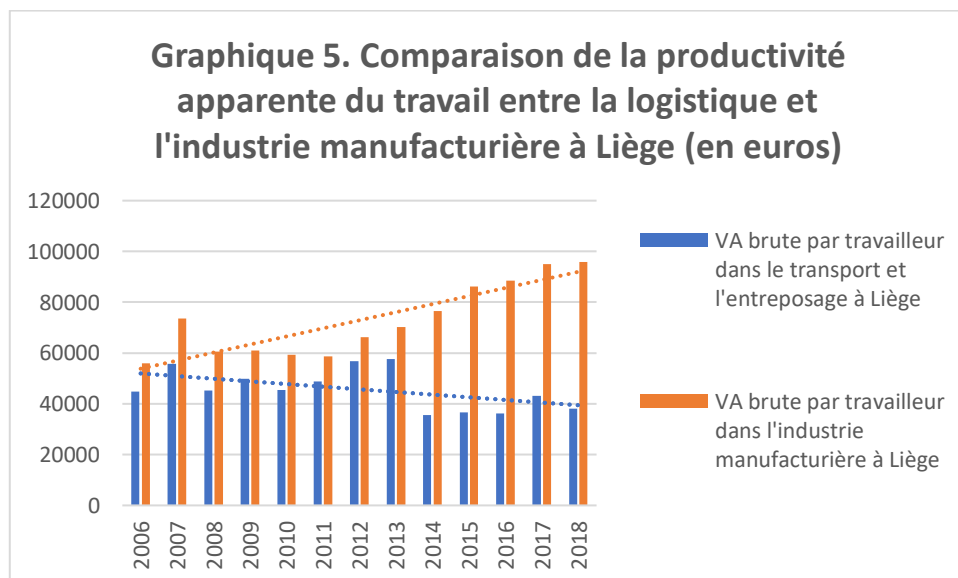
Si l'on souhaite simplement raisonner en termes de développement économique et de croissance, la logistique n'est donc pas un secteur d'activité qui, relativement à d'autres, produit beaucoup de valeur ajoutée. À trop concentrer l'économie wallonne sur le transit de marchandises et de passagers, nous pouvons même faire l'hypothèse, à

terme, d'un appauvrissement relatif de la Wallonie. Le **graphique 5** ci-dessous compare la productivité du travail dans le secteur logistique et l'industrie manufacturière¹⁵ en région liégeoise. Il s'agit donc de la valeur ajoutée (la richesse monétaire) produite par un travailleur « moyen » dans ces deux secteurs sur une année. Comme le

¹⁵ Section NACE C-Industrie manufacturière.

montre le graphique, la productivité du travail dans le secteur du transport et de l'entreposage (la logistique) est bien moins importante que dans l'industrie (la sidérurgie par exemple). Dans le cadre du défi environnemental, un PIB qui croît moins vite pourrait être vu comme un élément positif. Mais, le développement logistique allie une perspective de contribution à la croissance économique assez faible avec, comme nous le verrons par la suite, un très mauvais bilan en termes environnementaux, qu'ils s'agissent de l'occupation des sols, de la production de CO₂ ou encore des nuisances sonores. La logistique, c'est

une croissance faible qui pollue beaucoup ! En outre, afin d'améliorer cette productivité, les entreprises logistiques automatisent et robotisent leurs entrepôts et elles y intensifient et flexibilisent le travail (cf. ci-dessous). Dans les deux cas, la valeur ajoutée supplémentaire produite ne va pas aux salaires des travailleurs, mais elle constitue une rente pour la firme. Dans le cadre de l'optimisation fiscale à grande échelle mise en place par des firmes comme FedEx ou Alibaba, il est également très probable que cette valeur ajoutée échappe également à l'impôt.

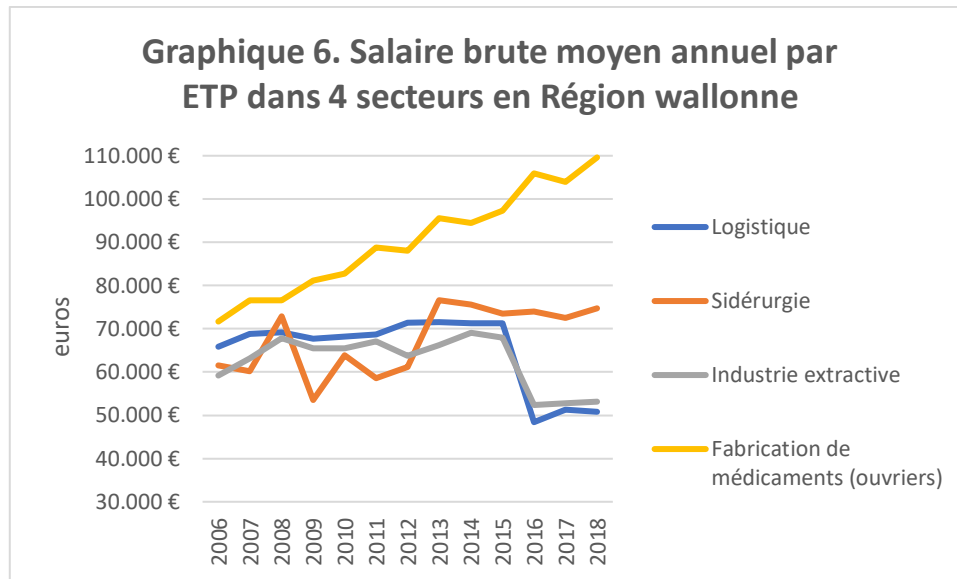


Source : BNB, base de données Afin-A, consultation 1er mars 2021. Section Nace « transports et entreposage » et « industrie manufacturière ».

Un bilan social et environnemental catastrophique

Dans le capitalisme, qui dit faible valeur ajoutée, dit, le plus souvent, salaire au rabais. Le **graphique 6** compare le salaire moyen annuel dans la logistique avec celui en vigueur dans trois autres secteurs industriels en Région wallonne. Les travailleurs de la logistique

sont les moins bien payés de l'échantillon. En outre, la tendance des salaires dans le secteur est à la baisse.



Source : BNB, base de données AfIn-A, consultation 2 mars 2021.

Les emplois dans la logistique sont également, en règle générale, des emplois précaires, pénibles, qui offrent peu de perspectives... et qui sont facilement délocalisables¹⁶. Le témoignage d'un des travailleurs de FedEx-TNT menacé de licenciement est particulièrement édifiant à cet égard : « On commence à 23h30 et on finit à 5h30 (...) Quand on a des soutes où il y a deux ou trois tonnes de colis, il faut savoir que ce sont des paquets qui peuvent aller de 1 kg à 30 kg, parfois plus. On est à genoux dans les soutes puisqu'on ne sait pas s'y mettre accroupis ou debout. On est parfois deux ou trois personnes à se

passer les colis afin de les mettre sur une bande qui va les diriger vers un conteneur qui sera amené dans l'avion (...) J'ai deux tendinites aux épaules. Certains collègues ont des problèmes de dos, des hernies discales... Ceux qui travaillent ici depuis 10, 15 ou 20 ans, eux, ils sont cassés de partout (...) Au niveau sentimental, avec notre femme, comme tout le monde on a moins de rapports. La journée on est épuisé et on n'arrive pas à assumer pleinement notre vie de famille. Quand on se lève à 15h-16h, la journée est quasi finie. Donc c'est la course contre la montre. C'est une vie à part, on est tout dérégulé : on mange la

¹⁶ Sur ce point, lire : « Fuite en avant logistique : quelles conséquences, quelles résistances ? », Liège/Bruxelles, Watching Alibaba/GRESEA/UrbAgora, 2020. Disponible

ici : <https://gresea.be/Fuite-en-avant-logistique-quelles-sequences-quelles-resistances>.

nuit, on est en forme la nuit, on est fatigué la journée, on ne mange pas le jour, etc. On a vraiment tout sacrifié »...¹⁷

Pour Nicholas Hildyard, qui a consacré une étude récente aux liens entre logistique et conditions de travail, cette situation « n'est pas une conséquence involontaire de la logistique qui peut être "corrigée" une fois qu'elle a été signalée aux employeurs : elle est intégrée dans chaque aspect du projet de logistique en tant que chaîne de production – et elle l'a toujours été »¹⁸. En effet, pour lui, la logistique est bien plus qu'« une science banale du mouvement des marchandises ou une industrie parmi d'autres ». Elle recouvre en réalité tous « les moyens par lesquels le capital comprime désormais le travail à chaque étape du processus de production », de manière à en extraire un maximum de plus-value. La raison d'être même du secteur est ainsi de faciliter la mise en concurrence mondiale des travailleurs et le contournement des règles en matière de conditions de travail.

Cette situation, couplée à la configuration actuelle du rapport de force – une fragmentation des collectifs de travail alliée à une concentration du capital dans de grandes multinationales comme Fedex ou Alibaba – rend peu

plausible une amélioration des conditions de travail et de salaire à court terme. En outre, ces conditions de travail posent également une question éthique, trop rarement discutée, aux interlocuteurs sociaux et au pouvoir politique. Les emplois indirects créés autour des aéroports liégeois et carolo le sont à partir du travail réalisé dans les entrepôts de Fedex ou dans les avions de Ryanair. Sans ces activités, le développement aéroportuaire, tel qu'il est pensé aujourd'hui, s'arrête. Or, les hôtesses de l'air de Ryanair ou les manutentionnaires de FedEx sont bien souvent les plus mal lotis en termes de conditions de travail ou de salaires. C'est la face cachée de la stratégie logistique wallonne qui consiste à « tolérer » des conditions de travail proche du 19^e siècle pour des salariés peu qualifiés, d'origine étrangère et en grande majorité issus des classes populaires, afin d'attirer l'investissement étranger et irriguer le développement économique régional.

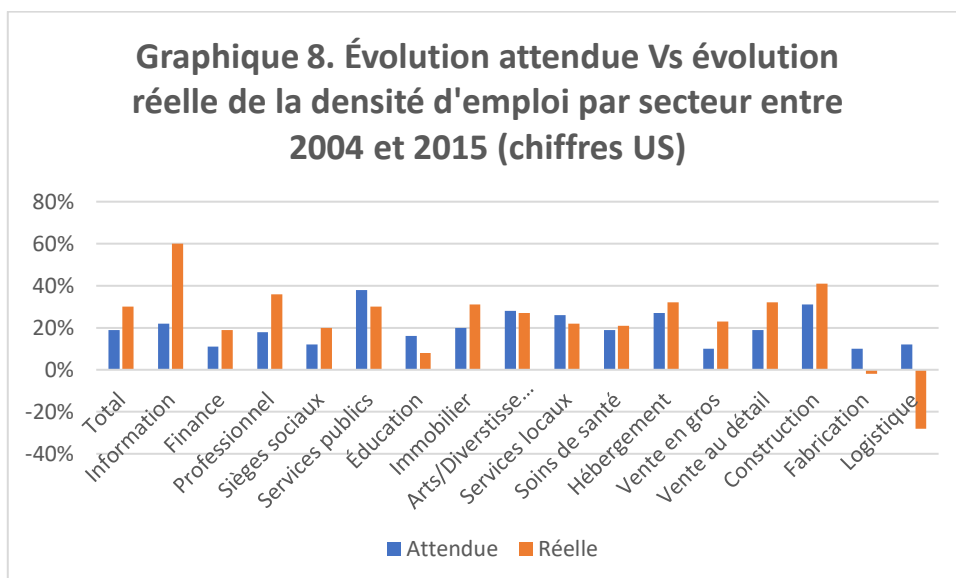
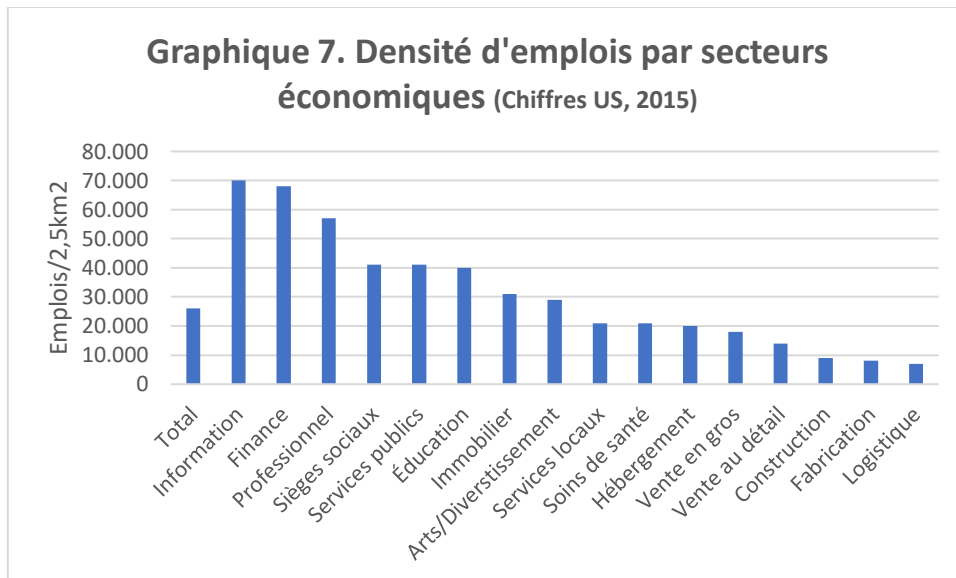
Enfin, la logistique est également connue pour être un secteur gourmand en surfaces au sol, en plus de générer des externalités négatives considérables (pollution, congestion routière, étalement urbain, etc.), ce qui la rend difficilement compatible avec les exigences croissantes de la transition

¹⁷ RTBF.be, le 20 janvier 2021.

¹⁸ Hildyard, « Corridors as factories... », *op. cit.*

écologique. Une récente étude américaine¹⁹ classe par exemple la logistique parmi les pires secteurs en matière « d'intensité d'emplois » (c'est-à-dire du nombre d'emplois par unité de

surface au sol) et c'est également un des rares secteurs dont le bilan s'est aggravé ces dernières années dans ce domaine, comme le montrent les **graphiques 7 et 8**.



¹⁹ Shearer, Chad, Vey, Jennifer et Joanne Kim, « Where jobs are concentrating and why it matters to cities and regions », *Brookings*, 2019.

Dans le cas de l'arrivée d'Alibaba à l'aéroport de Liège, on parle de la création, à terme, de 900 emplois... pour un projet s'étalant sur une surface de 38 hectares, soit un ratio famélique de 23 emplois/hectare. C'est d'autant plus problématique que les terres concernées se situent dans une zone à haut potentiel agricole et que tout le monde – ou presque – s'accorde à reconnaître l'urgence de freiner l'artificialisation des sols... notamment pour des enjeux de sécurité et de souveraineté alimentaire²⁰.

Le bilan environnemental de la logistique est toutefois encore plus catastrophique si on considère à la fois ses impacts environnementaux directs et indirects. En effet, l'intensification de l'intégration logistique mondiale aboutit inévitablement à une destruction accrue de l'environnement liée aux projets d'infrastructure eux-mêmes (perte de biodiversité, déforestation, pollution, bétonnage, etc.), mais aussi indirectement, à travers l'augmentation des échanges et de la croissance que ces projets visent à favoriser. C'est ainsi, par exemple, que de l'aveu même de l'ex-CEO de l'aéroport de Liège, Luc Partoune, l'arrivée d'Alibaba sur le site entraînerait

le quadruplement du nombre de camions circulant quotidiennement depuis et vers l'aéroport (de 500 à 2000)²¹. Et de son côté, Pierre Ozer, climatologue à l'Université de Liège, a calculé qu'entre 2018 et 2019, l'augmentation des émissions de CO₂ liée au développement du transport de marchandises via l'aéroport était supérieure aux efforts de réduction consentis sur la même période à l'échelle de toute la Wallonie. En tenant compte des « records » enregistrés en 2020, les émissions liées aux mouvements d'avions à l'aéroport augmenteraient même deux fois plus vite que le rythme de réduction wallon...²² Tout ça pour quoi ? Pour favoriser la circulation et la consommation toujours plus rapide et massive de biens produits aux quatre coins de la planète dans des conditions souvent environnementalement et socialement scandaleuses. Que le transport aérien se justifie pour des marchandises essentielles qui peuvent difficilement être transportées autrement, c'est une chose. Qu'il serve massivement, comme c'est le cas dans l'e-commerce, à garantir des délais de livraison toujours plus courts pour des produits en provenance de destinations toujours plus lointaines,

²⁰ Lire, par exemple : « Réduisons l'artificialisation des sols en Wallonie », *Conférence permanente du développement territorial (CPDT)*, 2019.

²¹ *La Libre.be*, 26 janvier 2019.

²² Ozer, P., « Les émissions de CO₂ à Liège Airport explosent et annulent la totalité des efforts wallons de réduction de dioxyde de carbone », *ORB*, 16 février 2021.

c'en est une autre, surtout quand on voit le coût social et environnemental de cette fuite en avant.

Dans ce contexte, on peut d'ailleurs s'interroger sur la rationalité économique qu'il y a à continuer d'investir dans la logistique aéroportuaire, alors que le transport aérien de marchandises sera probablement l'un des premiers secteurs à faire les frais des ajustements que vont progressivement nous imposer les crises environnementales successives. Taxation du kérosène, quota sur le nombre de vols autorisés, interdiction de certains déplacements aériens non essentiels, beaucoup de mesures envisagées ou envisageables pourraient radicalement remettre en cause la politique de développement de l'aéroport de Liège dans les années à venir. Signe des temps, le secteur aérien est d'ailleurs un des grands absents du plan de relance discuté actuellement au gouvernement fédéral, notamment pour être en phase avec les exigences de « verdissement » de l'économie portées à l'échelle européenne²³.

Dépendance extérieure

Comme nous l'avons déjà esquissé ci-dessus, le choix de la logistique comme secteur prioritaire du redéploiement économique liégeois, se place en droite ligne du processus d'ouverture de l'économie belge, entamé dès les années 1930, et qui la place aujourd'hui sous l'extrême dépendance des groupes multinationaux étrangers. Comme l'explique Bruno Bauraind, cette situation ne tombe pas du ciel : « deux tendances historiques pèsent fortement dans la balance et expliquent la précocité et l'intensité de cette dépendance en Belgique : Il y a en premier lieu le rôle joué par les grandes familles de la bourgeoisie belge dans ce processus d'extraversion. Dès les années 1950-1960, ces dernières vont privilégier en majorité la rente financière à l'investissement productif. De plus, elles saisiront à pleine main la construction européenne pour intégrer les entreprises belges dans des groupes de dimension européenne en conservant une participation minoritaire. La seconde tendance se construit pour partie en réaction à la première. Dès l'entre-deux-guerres, le pouvoir politique belge va mener des "politiques d'attractivité" visant à attirer sur le sol national les

²³ Lire notamment l'article de *La Libre* du 22 janvier 2021 : « L'aérien pas (du tout) dans les priorités du plan de relance ».

investissements des firmes étrangères. »²⁴

Le résultat c'est la privatisation progressive de la politique industrielle belge qui relève aujourd'hui presque exclusivement de décisions prises par des multinationales dont les centres de direction se situent à l'extérieur du pays. En Wallonie, des chiffres de 2014 montrent que si les groupes étrangers ne comptaient que pour 2% des entreprises présentes sur le territoire, ils représentaient par contre plus du tiers des emplois (31,4%) et plus de la moitié du chiffre d'affaires (53%). Or, comme on l'a vu à de multiples reprises ces dernières années (GSK, Caterpillar, Arcelor-Mittal...), lorsque ces entreprises décident de s'en aller, les pouvoirs publics et les syndicats ne peuvent pas faire grand-chose...

Déjà problématique à l'échelle de la Wallonie, cette dépendance l'est encore plus dans le cas précis des aéroports. À Liège, TNT a ainsi longtemps représenté plus de 80% des activités de l'aéroport, et FedEx-TNT reste aujourd'hui, de loin, le principal opérateur du site avec ses plus de 1800 emplois. Paradoxalement, l'arrivée en grande pompe d'Alibaba

annoncée en 2018 devait justement permettre à l'aéroport de se diversifier davantage, mais les récentes annonces de FedEx-TNT risquent plutôt d'aboutir à une nouvelle dépendance, cette fois vis-à-vis de l'opérateur (et plus largement du marché) chinois. La situation est similaire à Charleroi – où c'est Ryanair cette fois qui règne en maître avec près de 80% des parts de marché sur l'aéroport²⁵.

Outre les éléments structurels évoqués par Bruno Bauraind, on peut aussi voir dans cette dépendance excessive des aéroports wallons vis-à-vis d'un (ou d'un nombre réduit) opérateur étranger, avec Lohest et Aubin, le résultat de « la stratégie de développement mise sur pieds durant les années 1990 par les autorités publiques » vis-à-vis des aéroports. En effet, selon eux :

« Avant l'essor des activités sur les plateformes wallonnes, aucune compagnie ou presque n'avait exploité durablement les infrastructures. Afin d'attirer des exploitants potentiels, les pouvoirs publics misent sur une logique de négociation fondée sur des promesses d'avantages pour les compagnies aériennes intéressées. »²⁶

²⁴ Bauraind, B., « Multinationales : la dépendance belge », *Mirador*, 2016.

²⁵ Sur Ryanair, lire : Bauraind, B., Vandewattyne J., « Ryanair must change. Lutter dans le low cost », *Gresea Échos* n°104, octobre-décembre 2020.

²⁶ Lohest & Aubin, « Les impacts de la libéralisation... », *op. cit.*

Alternatives ?

Face aux limites et aux impasses qui caractérisent le « pari logistique » liégeois – et plus largement la stratégie de redéploiement industriel wallonne dans lequel il s’inscrit – plusieurs alternatives peuvent être mises en avant. Commençons toutefois par souligner leur condition de possibilité fondamentale, du moins pour celles qui prétendent répondre un tant soit peu sérieusement aux défis socio-économiques et surtout environnementaux actuels : l’existence d’un contrôle public et démocratique étroit sur l’économie. Nous disposons en effet de très peu de temps pour réussir à diminuer drastiquement notre empreinte sur l’environnement tout en évitant de creuser encore plus les inégalités. Ce défi ne peut être relevé que si l’on dispose de la maîtrise collective sur ce que l’on souhaite produire, comment on souhaite le produire, pourquoi on souhaite le produire et comment on en répartit ensuite les résultats.

Or, force est de constater que les outils de cette maîtrise collective nous font aujourd’hui largement défaut, a fortiori dans le cas de petites entités comme l’agglomération liégeoise ou même la Région wallonne. Les traités européens, en particulier, limitent drastiquement toute possibilité de

politique industrielle un tant soit peu consistante de la part des États membres ou de leurs régions, mais aussi de l’Union elle-même. Indépendance de la BCE, libéralisation commerciale, libre circulation des capitaux, austérité budgétaire ou encore interdiction des aides d’État, le dogme de la concurrence est si fermement ancré dans le fonctionnement de l’UE que celle-ci est bien plus un espace de guerre commerciale entre ces membres qu’un outil de coopération économique. Chaque État membre, chaque région y allant de ses propres pôles de compétitivité qui entrent en concurrence les uns avec les autres. Le cadre normatif européen actuel rend difficile l’ancrage d’alternatives industrielles, il est fait pour cela. Sortir des traités européens, spécifiquement de l’Acte unique (1986) et du Traité de Maastricht (1992), semble une condition presque *sine qua non* pour ancrer radicalement d’autres perspectives économiques en Europe.

Dans ce contexte, on comprend que les marges de manœuvre des autorités liégeoises et de la Région wallonne soient particulièrement étroites. Mais elles ne sont pas pour autant inexistantes. Nous l’avons dit, tout d’abord, les ressources publiques investies dans le développement de l’aéroport de Liège, et plus largement

de l'industrie logistique, sont jusqu'ici loin d'être négligeables. On parle d'ailleurs d'une nouvelle tranche d'investissement de 600 millions d'euros à réaliser dans les années à venir pour poursuivre le développement de l'aéroport²⁷. Il est plus que temps de se demander si ces sommes ne devraient pas plutôt être investies dans le développement d'autres secteurs dont on sait qu'ils seront cruciaux pour la réussite de la transition écologique à venir : agriculture biologique et de proximité, recyclage et économie circulaire, énergies « propres », mobilité douce et transports en commun... Sans parler des réinvestissements massifs à réaliser dans des services publics essentiels comme l'enseignement ou la santé.

Ensuite, rappelons qu'à Liège en particulier, il existe déjà de puissants outils économiques publics qui pourraient être mobilisés en faveur d'une stratégie industrielle visant une transition juste, durable et maîtrisée (cf. **graphique 8**). Certes, cet héritage de « l'initiative industrielle publique » est particulièrement discrédité pour l'heure par la multiplication des « affaires » en cité ardente. Mais ce serait une erreur fondamentale d'y

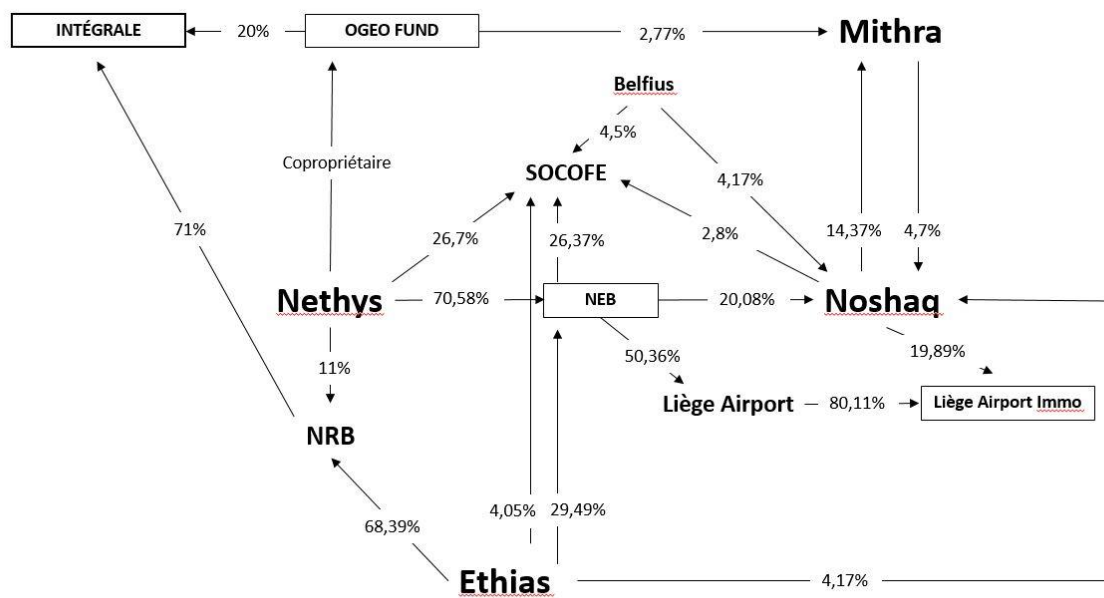
voir, comme certains, le résultat inévitable de l'implication publique dans l'économie. Et d'en tirer la conclusion qu'il faudrait dès lors se priver de ces outils, ou du moins les rapprocher (encore) plus du fonctionnement en vigueur dans le secteur privé. D'abord, parce que le secteur privé est loin d'être immunisé contre ce type de scandales, qui résultent d'abord et avant tout d'une absence de contrôle et de contre-pouvoir, mais aussi d'un alignement de la gestion publique sur les standards à l'œuvre dans le management privé. Ensuite, parce que les critères et les modalités de ces contrôles et de ces contre-pouvoirs ne peuvent se résumer à une quête « d'efficacité » ou même « d'éthique » comme on l'entend souvent. Ils doivent pouvoir intégrer des critères comme l'intérêt général, le développement local, la solidarité ou encore la transition énergétique, ce qui nécessite dès lors, non pas de « dépolitiser » ces outils et la stratégie industrielle qu'ils soutiennent, mais au contraire de les politiser et surtout de les démocratiser encore plus, par exemple à travers des formes juridiques comme la « Société coopérative d'intérêt collectif », en France, qui réunit trois types

²⁷ *Le Soir.be*, 23 septembre 2020.

d'associés : les producteurs, les consommateurs/bénéficiaires et « d'autres types d'associés, personnes physiques ou morales de droit privé ou de droit public, contribuant à l'activité

de la coopérative (par exemple : des sociétés, des associations, des artisans, des bénévoles, des agriculteurs, des collectivités territoriales...) »²⁸.

Graphique 8. Réseau économique liégeois



Source : L’Echo

Enfin, en parallèle, s’il semble illusoire d’espérer se passer totalement à court terme des investissements directs étrangers en Wallonie, il est toutefois possible d’en limiter les effets pervers, à **commencer** par les effets d’aubaine ou la perte de contrôle sur des pans croissants de l’économie. Cela doit passer par une remise en cause radicale des politiques de compétitivité et d’attractivité, ainsi que par l’activation de leviers tels que « la restitution des aides publiques, la fin

²⁸ Cf. « L’encyclopédie » du site internet de la Banque publique d’investissement française : <https://bpifrance-creation.fr/encyclopedia/structures->

[juridiques/entreprendre-less/scic-societe-cooperative-dinteret-collectif](#) (consulté le 4 mars 2021).

des commandes publiques ou l'expropriation des avoirs de l'entreprise pour assurer la continuité de l'activité » en cas de restructurations financières »²⁹.

À elles seules, ces différentes pistes permettraient déjà de réduire considérablement notre dépendance envers des secteurs d'activités et des opérateurs économiques qui entrent en contradiction flagrante avec nos intérêts socio-économiques et environnementaux à long terme. Ce qui ne doit toutefois pas nous dispenser d'œuvrer en même temps pour des réorientations plus fondamentales et radicales de nos modèles économiques et politiques, en commençant par contester l'actuel carcan austéritaire et néolibéral de l'Union européenne.

²⁹ Bauraind, B., « Les multinationales : la dépendance belge », *op. cit.*