Alibaba, un projet d'avenir pour la Wallonie ?

… ou plus de flexijobs, de dumping social et environnemental ?

Dans la matinée du mercredi 5 décembre 2018, le gouvernement fédéral vacille. Le Premier ministre doit prendre la parole devant la Chambre, mais ce matin-là, Charles Michel est à l'aéroport de Liège, pour la signature de l'arrivée du géant chinois du commerce en ligne, Alibaba, via sa filiale Cainiao. « Un jour historique », selon lui.

La région liégeoise a misé une grande partie de son destin économique sur le transport aérien. Liège Airport est aujourd'hui en passe de devenir l'un des plus importants aéroports de fret européens, grâce à l'arrivée prochaine du géant chinois du commerce en ligne, Alibaba. Cette arrivée apparaît comme le couronnement de cette stratégie liégeoise orientée, depuis une trentaine d'années, vers le secteur de la logistique. Elle pose aussi de très nombreuses questions.

En tout premier lieu, le fret aérien est-il, à une échelle globale, compatible avec les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre auxquels la Belgique souscrit, à savoir -55 % d'émissions de CO2 en 2030 et -95 % en 2050 par rapport à 1990 ? Un développement régional misant sur ce secteur est-il encore souhaitable face à l'immense défi climatique ?

On sait que la plupart des produits bon marché chinois proviennent des « laogaïs », des camps de travail où plusieurs millions de personnes sont incarcérées[1]. L'accord avec Alibaba interdit-il l'importation de ces produits ? Rien ne permet de le penser, dans le contexte d'un commerce mondial qui ignore toujours largement les Conventions de l'OIT et les principes directeurs de l'OCDE. Est-il simplement acceptable de commercer avec un pays qui pratique le travail forcé ?

Même sur le plan strictement économique, l'arrivée d'Alibaba est-elle réellement une bonne affaire ? Le fret aérien sera-t-il toujours viable lorsque le kérosène sera taxé à un niveau correspondant à la pollution qu'il génère ? N'est-on pas en train de mettre tous les œufs liégeois dans le même panier d'une nouvelle monoculture économique, peu intense en main d'œuvre et en valeur ajoutée, infiniment plus fragile, plus délocalisable, plus dépendante de l'extérieur que l'a été la sidérurgie ? Plus largement, quelles seront les conséquences sur le tissu économique européen de l'ouverture d'un véritable pont aérien vers les sweat-shops d'Asie du Sud-Est ?

Au plan local, les nuisances générées par l'aéroport sont par ailleurs en forte augmentation. En dépit des engagements pris dans les années '90, le survol nocturne de zones densément peuplées est devenu habituel, au préjudice de la qualité de vie et de la santé de dizaines de milliers de personnes. Cette situation va-t-elle encore s'aggraver ?

Les camions se font de plus en plus nombreux sur nos routes et autoroutes, et la situation va encore fortement empirer puisque le directeur de l'aéroport, Luc Partoune, annonce une multiplication par quatre du nombre de camions desservant les entreprises présentes sur le site aéroportuaire, pour atteindre, à l'en croire, le chiffre considérable de 2000 camions par jour. Comment éviter que ce flux supplémentaire n'asphyxie complètement les principaux axes autoroutiers liégeois, déjà passablement saturés ?

1 Cf. le film « Laogaï - les travaux forcés chinois », de Hartmut Idzko, Arte, 1er septembre 2015. Ou la Tribune de Genève du 3 avril 2018.

Pour assurer la croissance aéroportuaire, des centaines d'hectares de terres agricoles – parmi les plus fertiles d'Europe – sont promises à l'urbanisation, à rebours complet des orientations politiques prises ces dernières années en matière d'aménagement du territoire. Imaginez que le seul hangar d'Alibaba aura, à en croire les chiffres annoncés, une superficie de 380.000 m², onze fois la taille de la nouvelle clinique du Mont-Légia, ou 53 fois la pelouse du Standard de Liège ! Et il faudra ajouter parkings et surfaces de dégagement, tout en béton. La priorité ne serait-elle pas plutôt de protéger la terre agricole ?

Au-delà du seul cas d'Alibaba, l'aéroport de Liège entend accueillir désormais non seulement des entreprises liées à l'activité aéroportuaire, mais également d'autres activités, comme un très important parc de bureaux (environ 80.000 m² sont programmés à ce stade et d'autres pourraient suivre). Cette diversification immobilière va inévitablement contribuer à aggraver la saturation routière de la zone tout en fragilisant la fonction urbaine de Liège. Qu'est-ce qui justifie que la Région wallonne, en contravention avec toutes ses déclarations d'intention sur le « stop béton » et la défense des noyaux urbains, accepte un tel développement à cet endroit ?

Bien sûr, les ténors politiques invoquent des créations d'emploi, des 'milliers' de nouveaux jobs. Bien. Mais combien au juste et de quel type ? Alibaba parle de la création de 300 nouveaux emplois, dont une partie seront chinois. Pour le reste, il est évident que, pour conduire 1500 camions par jour, il faudra 1500 chauffeurs, probablement des travailleurs 'détachés' d'Europe de l'Est. Alors, combien d'emplois directs locaux et non délocalisables créés ? Et combien seront détruits ?

Les pouvoirs publics ont investi des centaines de millions d'euros dans le développement de l'aéroport et continuent à dépenser massivement, au bénéfice évident des multinationales qui utilisent l'infrastructure, mais avec quel retour pour la collectivité ? La privatisation complète de l'aéroport est désormais ouvertement envisagée, pour un montant très largement inférieur aux investissements réalisés : comment la Région wallonne peut-elle justifier cela ?

Sans réponses claires et étayées à ces questions légitimes, il semble difficile de considérer l'arrivée d'Alibaba comme un projet porteur d'avenir pour la région liégeoise, pour la Wallonie ou pour l'Europe. L'ambiance, dans les états-majors politiques, est pourtant plutôt au silence pesant qu'à une prise de position consistante sur ce dossier de premier ordre. Embarras ? Conscience d'une certaine incohérence ? Les citoyens sont en droit d'obtenir des explications avant de se rendre aux urnes le 26 mai.

Marc Alardeau - géographe / Adélaïde Charlier - Youth for Climate / Charles Culot - comédien / Pierre Delvenne - chercheur qualifié FNRS Uliège / François Gemenne - chercheur qualifié FNRS Uliège / Elisabeth Gruié - Nourrir Liège / Jean-Marie Halleux - géographe, professeur Uliège / Pascale Javaux - professeure HELMO / Christian Jonet - Nourrir Liège / Simon Legrand - Youth for Climate Liège / Eric Nemes - président d'ATTAC Liège / Pierre Ozer - climatologue, chargé de recherches Uliège / Olivier Pé - artiste plasticien / François Schreuer - coordinateur de l'asbl urbAgora / Dominique Roodthooft - metteuse en scène / Caroline Lamarche - écrivain / Martin Willems - permanent syndical CNE / Virginie Xhauflair - professeur HEC/ULiège.

Contact & informations : WatchingAlibaba.be

Première réunion publique du collectif « Watching Alibaba »
Bienvenue à toutes et tous !
Lundi 6 mai 2019 de 20h à 22h
Au centre Liégeois du Beau-Mur, rue du beau-mur 48, 4030 Liège

Editeur responsable : François Schreuer, Rue Saint-Denis 10, 4000 Liège