Une enquête réalisée par
Hugues Dorzée & Christophe Schoune

Liège Airport : destination inconnue

Le 11 novembre, ce sera la fête (des célibataires) à Liège Airport. Cainiao, la filiale logistique d'Alibaba Group, va profiter de ce Black Friday chinois pour inaugurer son premier entrepôt tourné vers la logistique et l'e-commerce et développer son hub européen destiné à concurrencer Amazon, conquérir le marché continental et écouler par centaines de millions des produits *made in China*. A cette occasion, *Imagine* a lancé une grande enquête en deux épisodes : « Alibaba's dream » et « Bierset en basse altitude ». Comment la multinationale chinoise a-t-elle atterri en Wallonie ? Avec quels soutiens politiques ? A quel prix ? Que contiennent les contrats ? Quels sont les avantages réels et fantasmés de cet investissement (emplois, retombées économiques et sociales…) ? Quels sont les impacts pour les riverains, le climat et l'environnement local ? Le modèle économique de Liège Airport, son financement public et ses grands rêves de croissance d'ici 2040 sont-ils tenables ? … Une enquête difficile à mener, avec beaucoup de portes fermées, de silences évocateurs ou de coups de gueule anonymes (*lire notre « making of » en p.49*). Bienvenue à bord de notre avion-cargo pour un vol aller-retour Bierset-Hanghzou plein de turbulences !

Episode 1

Alibaba's dream

Le coq wallon et la poule chinoise aux oeufs d'or
P.26

Alibaba, un empire numérique
P.31

Jack Ma, le milliardaire communiste
P.34

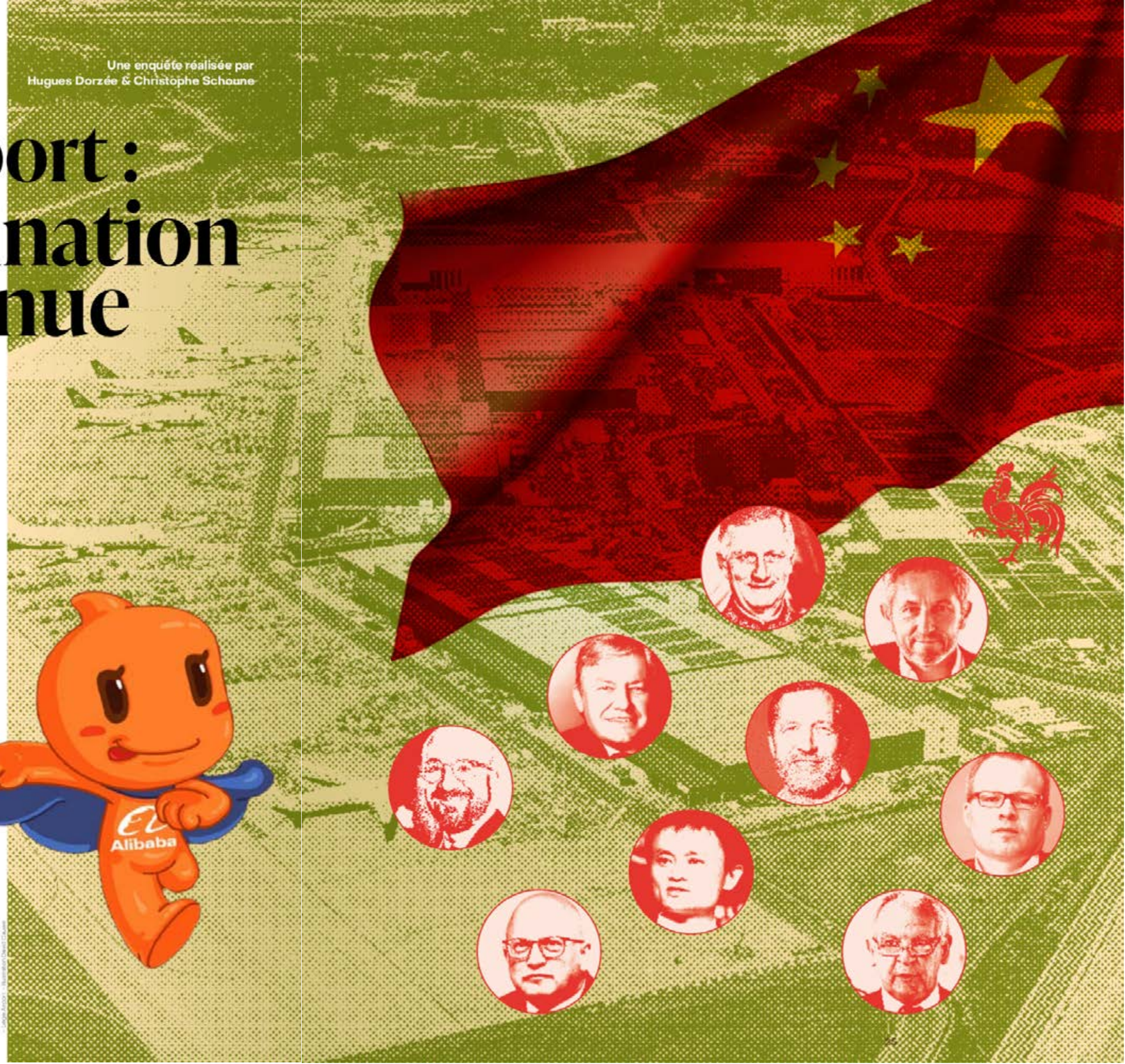
Cainiao : du fret à tout prix
P.35

Un aéroport sous influence chinoise
P.42

« Une stratégie prédatrice à l'œuvre dans toute l'Europe »
P.44

Des riverains en travers de la piste
P.46

Avec le soutien du Fonds pour le journalisme de la Fédération Wallonie-Bruxelles



Alibaba à Liège Airport, c'est huit ans de lobbying intense, de négociations et de marchandages divers. Pièce après pièce, *Imagine* retrace cette saga politico-financière. Et lève un coin du voile sur ces tractations.

Le coq wallon et la poule chinoise aux œufs d'or

Acte 1
le gallinacé wallon dans l'Empire Céleste

L'histoire commence en 2012 à Shenzhen, dans le delta de la Rivière des Perles, au sud-est de la Chine. Une de ces zones économiques spéciales où les lois sont les plus libérales pour attirer des investisseurs à coup d'incitants fiscaux, de droits de douanes allégés et de simplifications administratives. Là où chaque année, à l'automne, se tient la China International Logistic Fair, l'une des plus grandes foires de l'Asie du Sud-Est consacrée au transport et à la logistique. La Wallonie débarque en force, emmenée par son Agence à l'exportation et aux investissements étrangers (Awex) et ses six bureaux implantés dans l'Empire du Milieu.

Une opération de prospection et de séduction. Objectif ? Vendre aux Chinois les atouts du fret aérien (Liège Airport) et maritime (ports d'Anvers et de Liège) et de l'e-commerce en Wallonie. « *Depuis trente ans, on nous demande de vendre la Belgique comme une terre de redistribution en Europe, avec des outils logistiques de premier plan (ports, aéroports, espaces multimodaux…) et d'attirer un maximum d'investisseurs, alors on le fait !*, assume Michel Kempeneers, directeur de l'Awex et administrateur de l'aéroport liégeois. *La Chine est à nouveau la puissance qu'elle a été pendant deux mille ans, alors que nous étions encore au Moyen Age. Hégémonie ou retour de balancier après la parenthèse occidentale, à voir. En attendant, que peut la petite Région wallonne face à ce grand marché mondialisé ? Fermer ses portes ? Non, c'est une terre d'intérêts pour les grandes sociétés internationales qui souhaitent rayonner sur l'Europe. Et je rappelle qu'actuellement notre économie dépend à 80 % d'entreprises qui disposent de capitaux étrangers dans leur actionnariat, mais aussi des exportations.* »

Le coq wallon s'en va donc courtiser à Shenzhen, Canton, Guangzhou… Et, des étoiles plein les yeux, découvre le géant de l'e-commerce Alibaba.com, son insolente croissance et sa gigantesque braderie en ligne (*lire en p. 41*).

> « *On nous demande depuis trente ans d'attirer des investisseurs, alors on le fait !* »
>
> **Michel Kempeneers (Awex)**

Acte 2
le Roi Philippe et Sa Majesté Jack Ma

Dès 2013, les lobbies belges s'activent à tous les étages (ministères, organisations patronales, Palais royal…). Des opérateurs chinois vont et viennent en Wallonie pour poser les bases d'une vaste chaîne d'approvisionnement baptisée « Door to hub (Chine) to hub (Europe) ». Brique après brique, mois après mois, se bâtit le fameux « écosystème chinois ».

En juin 2015, plusieurs dossiers semblent mûrs. Le Roi Philippe, intronisé deux ans plus tôt, emmène alors dans ses valises une délégation pléthorique composée de deux cents ministres, chefs d'entreprises, recteurs… Lors d'un « CEO VIP lunch » organisé à Pékin, les Belges sont à la fête : le gratin des grands patrons (ICBC, Haiwan…) est réuni et parmi eux figure Jack Ma, fondateur d'Alibaba.com, l'homme d'affaires « providentiel » qui pèse aujourd'hui 38 milliards de dollars. Ronds de jambes et repas policé. L'aréopage évite soigneusement les sujets qui fâchent : l'indépendance du Tibet, le sort des Ouïghours, les persécutions du Falun Gong… « *Paul Magnette était tout sourire*, raconte un invité à la table. *Il a remis à Jack Ma un dossier en poussant à fond Liège Airport.* »

Ministre-président d'un gouvernement PS-CDH, le Carolo, qui n'a pas encore viré sa cuti écosocialiste, rêve, comme l'ensemble des forces vives wallonnes, d'attirer la multinationale sur le tarmac liégeois. Mais pour obtenir les larges faveurs d'Alibaba Group, il en faudra bien plus. La délégation se consolera avec les nonante contrats signés lors de cette fructueuse mission royale.

En 2016, l'opération de charme du coq hardi s'intensifie. En janvier, lors du forum économique de Davos, où le Roi Philippe s'entretient à nouveau avec le milliardaire d'Hanghzou. En mai ensuite, sous les ors du Palais de Laeken, où « Magic Jack » est reçu avec tous les honneurs et annonce l'ouverture à Bruxelles d'une « ambassade Alibaba » destinée à faciliter les échanges économiques belgo-chinois en Europe.

Le Premier ministre Charles Michel (MR) lui déroule le tapis rouge au Lambermont. Le ministre-président Rudy Vervoort (PS), la secrétaire d'Etat Céline Jodogne (Défi), la commissaire européenne Cecilia Malmström (FP, libérale)… Personne ne veut manquer la photo-souvenir aux côtés de ce petit homme espiègle, milliardaire communiste au long cours (*lire en p. 34*).

A cette même période, au Parlement wallon, le ministre Marcourt (PS, économie) loue les vertus de cette « *grande société* » qui constitue « *la porte d'entrée idéale* » à Bierset pour doper l'import-export.

Les mois passent et… rien ne se passe. En apparence. Car, en octobre 2017, Jack Ma poursuit sa folle ascension en mettant le grappin sur Cainiao (China Smart Logistics Network), une plate-forme sans équivalent dans le monde, capable de traiter quinze millions de colis par jour et employant plus d'un million et demi de travailleurs dans six cents villes chinoises. Cainiao devient alors filiale à 51 % du Groupe Alibaba, avec une entrée au capital pour un montant de 700 millions de dollars.

Au printemps suivant, ses émissaires débarquent au Port autonome de Liège. Branle-bas de combat, le colosse chinois s'intéresse soudain au gallinacé wallon ! Et en mai, tout s'accélère : Cainiao et Liège Airport SA, soutenus par le nouveau gouvernement MR-CDH (le PS a été éjecté entre temps), signent un « protocole d'entente » désignant Bierset comme premier hub européen, à côté de Dubai, Kuala Lumpur, Moscou et Hong-Kong. La stratégie du groupe ? Concurrencer Amazon, devenir le premier transporteur du monde et inonder le continent de produits *made in China*.

« L'union fait la force », la devise belge traduite en mandarin sur un lot de 500 000 masques livré à Liège Airport le 10 juillet 2020 en pleine pandémie « grâce » à la Fondation Alibaba.

Acte 3
« A big investment »

En juillet, Jack Ma est de retour à Bruxelles. Charles Michel lui fait de nouvelles courbettes. Mister Alibaba promet *« a big investment »*. Le coq wallon est sur le point de chanter, mais rien n'est encore signé. *« Nous avons besoin d'investisseurs étrangers comme de pain »*, martèle au Parlement le ministre Jeholet (économie, MR), affirmant que [nos] PME *« vont s'y retrouver »*. Interpellé à nouveau le 25 juillet, il précise que *« les négociations sont toujours en cours »*, en ajoutant qu'une certaine *« confidentialité s'impose »*. « Vivons heureux, vivons cachés » sera la ligne de conduite de la grande majorité des protagonistes. Pendant ce temps, sans faire de vagues, Cainiao lance ses premières activités : deux vols par semaine Hanghzou-Liège (via les compagnies cargo ASL et Sinotrans, locataires d'un hall logistique de 7 500 m²), quelques convois ferroviaires et sa filiale 4PX spécialisée dans l'envoi express de colis.

Au fil des mois, la petite musique Alibaba ne cesse de monter. Avec une totale unanimité politique, économique, syndicale… *« Alibaba, c'est une force narrative, un mythe, une promesse d'avenir florissant, de flux de marchandises grandissant »*, comme nous le résume Marc Monaco, coauteur de la série de podcasts *L'Aérofaune* qui sort prochainement. Avec un seul mantra face au déclin progressif de la sidérurgie liégeoise : l'emploi. « 200 », « 500 », *« des centaines »*, *« des milliers »*… On entendra tout et son contraire au fil du temps (*lire en p. 35*).

13 novembre 2018. *« C'est une journée magnifique pour la Wallonie ! »*, s'exclame alors le ministre-président Willy Borsus (MR), interrogé par l'agence Belga, alors que le contrat, encore non signé, est sur le point d'aboutir. Le PS et le MR souhaitent bétonner le dossier avant les élections de mai 2019. Mais en coulisses, ça négocie ferme, car Cainiao veut des garanties. Liège Airport et ses actionnaires – Aéroports de Paris management (25 %), la Société wallonne des aéroports SA (25 %) et NEB Participations (Nethys, Belfius, Ethias) – poussent à la charrette. En vendant aux Chinois le meilleur de Bierset : le sixième aéroport cargo d'Europe ouvert sept jours sur sept, 24h/24, au cœur du « triangle d'or » Amsterdam, Paris, Francfort où transitent 73 % du fret européen, ses 3 690 mètres de pistes, son « Flexport » à moins d'une journée de camionnage des plus grandes villes européennes qui permet *« de toucher près de 400 millions de consommateurs »*.

Ce qui a pesé dans la balance ? *« Le business, rien d'autre »*, nous jure Frédéric Jacquet, CEO *ad interim*. Des avantages fiscaux ou financiers ? *« Aucun ! »*, affirment mordicus tous nos interlocuteurs, du ministre Crucke (aéroports, MR), au directeur de l'Awex, en passant par le président du CA, Marc Renouprez (PS). *« L'aéroport est très bien situé, il peut accueillir de très gros avions cargos et on nous a promis une vraie flexibilité dans les horaires de travail. Tout cela répond à nos exigences »*, déclare au Soir Mavering Fang, responsable de T-Mall Global, filiale d'Alibaba, lors d'une mission économique en Chine avec Didier Reynders (MR), alors ministre des Affaires étrangères.

Pour permettre à l'aéroport d'attirer des nouveaux clients, Cainiao en tête, la Région wallonne ne cesse d'investir massivement dans les infrastructures. Dernier gros subside public en date : 33,345 millions d'euros via les Fonds Feder (2014-2020) pour réaliser le contournement nord de l'aéroport, le réaménagement de l'échangeur, l'accès à la E40… Des sommes colossales accumulées depuis vingt-cinq ans sans lesquelles Liège Airport (tout comme son homologue carolo) ne serait pas l'entreprise prétendument florissante qu'elle est aujourd'hui (*lire la suite de notre enquête en janvier*).

> *« L'aéroport est très bien situé. On nous a promis une vraie flexibilité dans les horaires de travail. Tout cela répond à nos exigences »*
>
> **Mavering Fang (T-Mall, Alibaba)**

Pour attirer les investisseurs chinois sur le tarmac de Bierset, la Région wallonne est allée les courtiser jusqu'à Hanghzou en leur promettant un avenir florissant.

© Liège Airport / Jihan Ricci

Acte 4
le contrat juteux

Le 23 novembre 2018, le conseil d'administration, alors présidé par José Happart (PS) et dominé par les administrateurs socialistes (Robert Collignon, Maurice Mottard, Walter Herben, Laurent Léonard…), vote à l'unanimité, moins une abstention, deux baux emphytéotiques de 50 ans – renouvelables pour 49 ans – sur des terrains situés au nord des pistes (Flexport City 1) et proche de la zone économique (Flexport City 2). Un acte authentique sera finalement signé le 5 septembre 2020 devant notaire (Me Coëme, à Waremme) parce que les parcelles sont situées *« hors du périmètre de la concession »*, comme mentionné dans les baux qu'*Imagine* a consultés. Ceux-ci concernent deux terrains industriels : un lot A de 42 262 m², B de 78 040 m² et un talus de 1 013 m². Le premier bail a été passé entre la Société wallonne des aéroports (Sowaer, propriétaire des terrains) et Liège Airport. Le second, entre Liège Airport et Cainiao. Il s'agit d'une première étape pour sécuriser le client. Et assurer *« une exécution rapide des accords »*, comme on peut le lire dans une note interne datée du 2 septembre 2020, que nous avons pu consulter. Car, à Liège Airport, on s'inquiète de *« la mauvaise réputation de l'investisseur chinois »* et on veut bétonner ce contrat de longue durée : à terme, Alibaba va implanter, en plusieurs phases, son hub européen (cargo terminal, centre de tri, entrepôts) sur une superficie totale de 220 000 m².

Interpellé au Parlement, le ministre Crucke (MR) n'y voit que *« des opportunités pour la Wallonie »*. Les impacts pour les riverains (bruit, pollution de l'air, charroi routier…) ? Les rejets de CO_2 supplémentaires ? Les retombées négatives de l'e-commerce *low cost* sur l'emploi local ? Tout cela est sous contrôle, promet le ministre libéral. Pour qui les outils existants (plan d'exposition au bruit, étude d'incidence…) vont tout régler. *« Les nuisances environnementales sont totalement maîtrisées »*, lit-on par ailleurs dans une note interne de l'aéroport.

Ce n'est pas l'avis des opposants (Watching Alibaba, Comité Liège Air Propre, Stop Alibaba…) qui, à coup d'actions-chocs, de pétitions et de recours en justice, dénoncent avec force et arguments ce fameux contrat signé le 5 décembre 2018.

Imagine n'a pas eu accès à celui-ci. Mais il a appris à bonne source qu'en échange de l'investissement global projeté par Alibaba (200 millions d'euros), l'aéroport s'est engagé à investir 20 millions dans les infrastructures aéroportuaires (aménagement des terrains, déplacement des impétrants, suppression d'une voirie…).

Par ailleurs, il nous revient que Cainiao a déposé une demande de prime à l'investissement pour 7,5 millions d'euros (*lire en p. 35*). Pour ce faire, la filiale d'Alibaba a créé une société de droit belge le 16 janvier 2019 : la SRL Cainiao Belgium Properties, au capital de 18 500 euros. Cette SRL a depuis lors été rebaptisée Alibaba Smart hub Belgium, le 28 janvier 2020, pour *« renforcer l'ancrage d'Alibaba en Wallonie »*, lit-on dans un document interne. Une deuxième société SRL Cainiao était constituée le 9 septembre 2020 au capital d'un million d'euros. Sa première assemblée générale aura lieu en 2022.

> *« Les nuisances environnementales sont totalement maîtrisées »*
>
> **note interne de Liège Airport du 2/9/2020**

Acte 5
enquête judiciaire et « flagship »

Début 2019, Alibaba planche sur son hub, mais à l'autre bout de la piste, une tornade politico-judiciaire s'abat violemment sur Bierset. En cause : des malversations financières qui sévissent à tous les étages. Au centre de cette gouvernance désastreuse : Luc Partoune (PS), CEO depuis 1994, José Happart (PS), puissant président du CA, une poignée de directeurs intermédiaires, des consultants extérieurs… Le big boss refuse que son salaire de 430 000 euros soit raboté comme l'impose pourtant le nouveau décret gouvernance. Il saisit le tribunal du travail qui finalement le déboute. Luc Partoune est par ailleurs soupçonné de faux en écriture, détournements et abus de biens sociaux. L'intéressé conclut une transaction pénale avec le ministère public et évite ainsi le tribunal correctionnel.

En parallèle, un audit réalisé par Deloitte, dont *Imagine* a pris connaissance, révèle au grand jour une série de *« paiements atypiques »* réalisés entre 2017 et 2019. Notes de frais douteuses ou non justifiées, conflits ›

› d'intérêts, irrégularités lors de l'attribution de marchés, absence de mise en concurrence… La liste des malversations constatées est interminable et une instruction judiciaire est ouverte.

En septembre 2019, un nouveau gouvernement (PS-MR-Ecolo) voit le jour. Il veut faire oublier les affaires des derniers mois (Nethys, Publifin, Liège Airport…) et accouche d'une déclaration gouvernementale ambitieuse qui tend vers *« une société bas carbone »*. Le développement des aéroports y figure pourtant en bonne place. Socialistes et libéraux le défendent becs et ongles. Pas question de remettre en cause la venue de la multinationale, comme l'aimerait Ecolo. Minoritaires, les Verts s'inclinent et choisissent la participation au pouvoir.

En mars 2020, en pleine pandémie, le *« flagship »* (*« vaisseau amiral »*, dixit Borsus) soigne son image : alors que la Belgique manque de matériel, le Roi sollicite personnellement son ami Jack Ma qui, via sa Fondation Alibaba, fait livrer à Bierset 500 000 masques et 30 000 kits de dépistage du Covid. Un centre de vaccination est ouvert plus tard dans l'aérogare. *« Un coup de com' incroyable : soudain, les Chinois sont nos sauveurs, nous ne pourrons plus jamais nous passer de l'e-commerce et l'aéroport est synonyme de santé »*, analyse un ex-ministre.

Mais à la SA Liège Airport, le feu couve, il faut nettoyer les écuries d'Augias. En février, Luc Partoune est licencié. Dans la foulée, un CEO est nommé *ad interim* (Jacquet, ex-cabinet Crucke, MR). En mai, le CA est entièrement renouvelé. Et, en septembre de cette année, après une longue procédure de recrutement (six candidats, plusieurs désistements), un nouveau directeur venu du privé est désigné : Laurent Jossart (CityBird, Virgin, Luxair, G4S…). L'intéressé a occupé un poste de direction à Charleroi Airport (pieds et poings liés à son principal client, Ryanair). Il va devoir remobiliser les troupes (130 travailleurs secoués par les affaires), assurer la viabilité de l'activité cargo (10 compagnies aériennes, 120 clients spécialisés dans l'express, les produits frais, les animaux vivants, l'e-commerce…) et mettre en œuvre un « master plan » pour les vingt ans à venir voté par le CA en décembre.

Acte 6
le choc Fedex et l'espionnage

Mi-janvier, nouveau coup de semonce sur le tarmac liégeois : la compagnie américaine Fedex, qui avait absorbé son concurrent néerlandais TNT en 2016 et occupe 1 826 travailleurs, annonce un vaste plan de restructuration (671 licenciements, le transfert de son hub principal vers Paris…). Un énorme choc social en vue. Et une immense désillusion pour les décideurs wallons qui, en 1994, s'étaient tous félicités de la délocalisation de TNT de Cologne vers Liège… Finalement, le nombre de licenciements est revu à la baisse (171 pertes) et un plan social est négocié. Mais le doute s'est installé : et si ce client historique et principal pourvoyeur d'emplois venait à quitter Bierset ?

Au fil des mois, confortés par l'actualité (les inondations, le 6e rapport du GIEC, l'objectif de – 55 % de CO_2 en 2030…) les opposants à l'extension de l'aéroport se structurent et montent en puissance. Le CA, lui, mise plus que jamais sur une croissance d'activité toujours plus grande : 60 000 vols/an (contre 40 000 aujourd'hui), maintenir le million de tonnes transportées, valoriser au maximum les 463 hectares de terrains, etc. Avec Alibaba comme « vaisseau amiral » ?

En mai, le député fédéral Samuel Cogolati (Ecolo) lève un lièvre : les risques d'espionnage organisé par Pékin via Bierset. *« L'importance économique de l'aéroport de Liège pour la Chine ne peut être sous-estimée*, concède au Parlement fédéral le ministre de la Justice. *La Sûreté de l'Etat met en garde contre l'utilisation par la Chine de dossiers économiques pour exercer une pression politique. »*

Du côté d'Alibaba et ses partenaires, on fait le gros dos. *Business as usual.* Mais, dans les coulisses du gouvernement wallon, depuis l'été 2020, la tension est palpable entre les partenaires PS, MR et Ecolo autour de ce dossier de plus en plus gênant politiquement. Avec un *casus belli* autour du permis unique délivré le 31 mars 2020 à Cainiao Belgium Property SPRL par les fonctionnaires techniques et délégués. Sept riverains déposent un recours en dénonçant l'absence d'étude d'incidence globale – laquelle aurait retardé le projet d'au moins un an –, ainsi qu'une consultation publique caduque. La ministre Tellier (environnement, Ecolo) décide de suivre leur argumentaire et s'oppose à la décision des fonctionnaires et de son collègue Willy Borsus (aménagement du territoire, MR). Rififi entre les deux ministres. L'administration tranchera : le permis sera délivré. Au grand dam des riverains qui décident d'aller en recours au conseil d'Etat.

Un ultime soubresaut dans cette longue saga du petit coq wallon chantant en mandarin. Prêt à accueillir le 11/11, ses ailes grandes ouvertes, Alibaba-la-Chinoise, sa nouvelle poule aux œufs d'or. –

Alibaba, un empire numérique

Plateforme virtuelle de paiement, vente au détail, cloud… Alibaba Group investit tous azimuts et affiche une croissance insolente. Portrait depuis Pékin d'une puissante multinationale conquérante et controversée, symbole du mariage entre capitalisme et communisme à la chinoise.

Le siège d'Alibaba Group à Hangzhou, en Chine orientale. La multinationale a investi tous les secteurs du numérique (e-commerce, paiement digital, cloud…) et ne cesse de conquérir le reste du monde.

C'était il y a environ un an, le 11 novembre 2020, Alibaba était alors au sommet de sa gloire. Pour le « Black Friday » local, le 11/11, sa plateforme de marché entre particuliers Taobao engrangeait 74 milliards de dollars de ventes de marchandises en seulement 24 heures. Soit presque le double de l'année précédente. Cette fête, à ses débuts une journée dédiée aux célibataires chinois, est progressivement devenue le baromètre de l'économie chinoise et le symbole de la puissance du groupe Alibaba. Une fête qui chaque année bat de nouveaux records avec 250 000 marques participantes, plus de 2 millions de produits, l'arrivée de grands noms du secteur du luxe…

Cette édition 2020 a démontré que la numérisation du commerce, si elle a été renforcée par le confinement, est désormais complètement intégrée dans les comportements des Chinois. Les ventes en ligne sont en hausse de près de 10 % chaque année, et 80 % d'entre elles passent par l'une des plateformes du groupe : Alibaba pour les professionnels et la vente en gros, Taobao pour les ventes entre particuliers, TMall pour les ventes entre marques et particuliers. A l'international, où Alibaba reste encore dans l'ombre d'Amazon, c'est AliExpress qui est mis en avant.

« Cette forte progression du commerce en ligne, exacerbée par la crise du Covid-19, pousse en avant les géants de l'e-commerce. En 2020, la croissance d'Amazon était de 38 %, celle d'Alibaba de 35 % et celle du groupe chinois JD.com de 29 % », analyse Siraj Sirajuddin, directeur des marchés en croissance chez Accenture.

« La menace d'un commerce mondial dominé par quelques plateformes digitales internationales est réelle, confirme Jacques Creyssel, président de la National Retail Federation. *Ces géants de* ›

« Si vous souhaitez rejoindre Alibaba, vous devez être prêt à travailler douze heures par jour, sinon pourquoi vous donner la peine de vous joindre à nous ? »

Jack Ma, fondateur d'Alibaba

› *l'e-commerce disposent d'énormes moyens. Ils tirent profit de leur activité dans les services informatiques comme le cloud et ils créent des écosystèmes qui les rendent incontournables, dans la logistique et les services de paiement. »*

Alibaba et ses filiales frôlent le milliard de clients à travers le monde et le groupe ne cesse de se développer depuis sa création en 1999, investissant dans la logistique avec Cainiao, dans la banque en ligne et les moyens de paiements virtuels avec Alipay (Ant group) et même dans le commerce physique dont il est devenu numéro un en Chine en prenant le contrôle de Sun Art et du Français Auchan.

Alibaba Group, c'est aussi une filiale de production de films et de séries télévisées, des médias comme le quotidien *South China Morning Post* de Hong Kong, et une dizaine de filiales dans le marketing, le « live streaming », le cloud, les services informatiques, sans compter une dizaine de start-ups dans lesquelles il investit.

« Je me pose chaque année la question de savoir si Alibaba va ralentir le pas, mais visiblement non, commente Duncan Clark, fondateur de BDA, une entreprise de conseil en technologie basée en Chine. *Il montre ainsi que le pays va bien, que les consommateurs sont bien au rendez-vous. Il épouse ainsi le discours officiel, à savoir que c'est la consommation qui doit tirer la croissance. »*

Il faut dire qu'en Chine la plupart des concurrents américains sont absents. Amazon est quasi inexistant, eBay a quitté le pays en 2006, Uber en 2016, Facebook, Twitter et Instagram y sont censurés depuis 2009. Mais cela ne veut pas dire qu'Alibaba règne sans maître car depuis 2019 il doit compter sur la vindicte des autorités décidées à lui couper les ailes.

En avril 2021, la multinationale a ainsi écopé d'une amende record de 2,78 milliards de dollars, ce qui représente 4 % de son chiffre d'affaires de 2019. Elle est accusée d'exiger l'exclusivité des commerçants souhaitant vendre leurs produits sur sa plateforme, en évitant les sites rivaux de commerce en ligne. *« Depuis 2015, le groupe Alibaba a abusé de sa position dominante sur le marché »*, a déclaré le régulateur chinois. En précisant que ce comportement *« a restreint la concurrence et l'innovation dans le secteur et a violé les droits et intérêts des entreprises et des consommateurs »*.

Le 11/11, c'est la fête des célibataires en Chine, une sorte de Black Friday créé par Alibaba, où la consommation est reine. En 2020, sa plateforme de marché a réalisé un chiffre de 74 milliards de dollars de ventes de marchandises en seulement 24 heures.

Comme d'autres grandes entreprises de technologies chinoises, Alibaba fait face à d'énormes pressions de l'Etat dans un contexte d'inquiétude croissante quant à leur influence en Chine, où les consommateurs utilisent ces plateformes pour communiquer, faire des achats, payer des factures, réserver des taxis, contracter des prêts et toute une série d'autres tâches quotidiennes. Et, depuis plusieurs mois, son co-fondateur, Jack Ma, est en conflit ouvert avec l'Etat, qui voit d'un mauvais œil l'expansion de la branche financière d'Alibaba, Ant Group.

En novembre 2020, les régulateurs chinois ont stoppé *in extremis* une colossale introduction en bourse à 34 milliards de dollars d'Ant Group, avant de lui ordonner de revenir à ses compétences premières de fournisseur de services de paiement en ligne. Ant a ensuite été sommé de restructurer ses activités bancaires. Il devra créer une holding et demander les licences nécessaires pour rendre ses activités de prêt et de gestion de patrimoine conformes à la réglementation bancaire. La nouvelle entité sera placée sous le contrôle de la Banque centrale.

En fait, les autorités s'inquiètent de l'importance prise par le crédit à la consommation en ligne. Un projet de loi présenté en novembre oblige les prêteurs en ligne comme Ant à ne plus être seulement des intermédiaires entre les banques et les particuliers mais à prendre un risque en fournissant eux-mêmes au moins 30 % du crédit accordé. Actuellement, Ant n'inscrit à son bilan que 2 % du montant des prêts.

« Pendant des années Ant Group a opéré en dehors de la régulation bancaire mais de facto se comporte comme une banque, relève Nicolas Bahmanyar, consultant spécialisé dans le numérique basé à Pékin. *En ciblant la galaxie Alibaba, Pékin veut envoyer un signal au monde de la tech : personne n'est à l'abri et même les gros se font taper dessus s'ils ne respectent pas la législation. Si une entité d'un groupe n'agit pas totalement dans les clous, il faut s'attendre à ce qu'elle soit inquiétée. »*

« Ma philosophie consiste à être amoureux du pouvoir mais sans jamais l'épouser », déclarait Jack Ma au forum de Davos en 2017. Pourtant, le milliardaire aurait bénéficié du soutien direct de plusieurs dirigeants qui ne sont plus aujourd'hui en odeur de sainteté à Pékin. Ce qui expliquerait aussi les déboires actuels du groupe.

La toile d'araignée de l'Empire Jack Ma révèle en effet de nombreuses amitiés au sein du « groupe de Shanghai », tel le petit fils de Jiang Zemin, ennemi juré de l'actuel président Xi Jinping, qui est l'un des plus gros investisseurs de Ant group. Dans les couloirs du Parti, il se dit que Xi Jinping aurait vu rouge en découvrant la liste des actionnaires d'Alibaba et aurait juré de le démanteler.

En août dernier, un proche de Jack Ma était arrêté pour corruption, motif souvent utilisé en Chine pour faire tomber les opposants politiques au président Xi : il s'agit de Zhou Jiangyong, secrétaire du Parti communiste à Hangzhou, la ville natale de Jack Ma et siège de l'entreprise. Zhou détenait 500 millions d'actions dans Ant Group et il était l'un des principaux soutiens de Jack Ma. Ensuite, le gouvernement central a encouragé les cadres et fonctionnaires de Hangzhou de *« rompre immédiatement tout lien qu'ils ont ou pourraient avoir avec le secteur privé »*. La directive, intitulée « auto-examen et auto-correction », concerne quelque 30 000 cadres du Parti dont la plupart ont des liens avec Alibaba.

« C'est une bagarre idéologique qui cache des enjeux de pouvoir. Le leader chinois considère les entreprises privées comme autant de forces financières et de pôles de pouvoir qui pourraient, à terme, affaiblir le Parti », précise Jean-Pierre Cabestan, professeur de sciences politiques à l'Université baptiste de Hong Kong.

Jack Ma est le symbole d'une industrie devenue trop puissante aux yeux de Pékin, tout comme Google et Amazon sont devenus trop envahissants pour nombre de dirigeants nord-américains et européens.

En rappelant à l'ordre les géants de la tech, les dirigeants chinois envoient ainsi plusieurs messages : c'est bien le Parti communiste qui reste aux commandes de l'économie et celui-ci prend ses décisions en fonction de ce qu'il pense être l'intérêt du régime.

Alors pour plaire à l'Etat, certains vont jusqu'à travailler pour lui. Un scandale a ainsi éclaboussé le groupe en 2020. La filiale Cloud d'Alibaba a développé un logiciel de reconnaissance faciale permettant de repérer spécifiquement les Ouïghours, une minorité musulmane dont au moins un million de membres seraient internés dans des « camps de rééducation » au Xinjiang. ›

« Je me pose chaque année la question de savoir si Alibaba va ralentir le pas, mais visiblement non »

Duncan Clark, fondateur de BDA

› Ce logiciel « *n'a jamais été utilisé en dehors de l'environnement de test* », s'est défendu un représentant d'Alibaba Cloud dans un communiqué. En ajoutant que « *la mention de l'appartenance ethnique fait référence à une fonctionnalité qui a été utilisée dans un environnement de test* ». On ne sait pas si ce procédé a été expérimenté à la demande de l'Etat et s'il a été depuis implanté dans le pays.

Quoi qu'il en soit, le groupe poursuit son expansion, notamment en Europe : ouverture d'un hub européen à Liège, création d'un centre de tri pour réduire ses délais de livraison en France, installation dans plusieurs grandes villes de consignes automatiques où le consommateur peut déposer et récupérer ses colis… Avec un objectif stratégique : devenir un acteur de poids sur le continent grâce à sa filiale AliExpress.

Alibaba investit aussi dans l'automatisation de son réseau logistique : en Chine, 70 % du travail de ses principaux hubs sont effectués par des robots, le groupe fait appel à des camions autonomes et des robots de livraison comme Xiaomanlv, capable de transporter une cinquantaine de colis à la fois et de couvrir une centaine de kilomètres en un seul trajet. Ce robot embarque une technologie de positionnement haute définition lui permettant d'avancer même lorsque le signal GPS est faible ou inexistant.

Cette robotisation à marche forcée permet également de couper court aux critiques quant aux conditions de travail sur les plateformes où les horaires 24/24 et le recours à la sous-traitance sont souvent pointés du doigt. Plus de 10 % des travailleurs chinois sont employés dans le commerce en ligne et les plateformes de livraison dans des conditions salariales de plus en plus difficiles en raison de la concurrence accrue.

Dans les bureaux aussi la cadence est infernale. La culture du 996 (travailler de 9 heures à 21 heures 6 jours par semaine) qui caractérise les géants de la tech chinoise a beau être officiellement interdite, elle perdure et même Jack Ma s'en faisait l'apôtre sur son blog en 2019 : « *Travailler selon la règle des 996 est un immense bonheur. Si vous souhaitez rejoindre Alibaba, vous devez être prêt à travailler douze heures par jour, sinon pourquoi vous donner la peine de vous joindre à nous ?* »

Une pression qui n'empêche pas les jeunes diplômés de postuler en masse pour intégrer l'univers Alibaba. Le groupe, comme Tencent et Huawei, offre parmi les meilleurs salaires de Chine et représente pour nombre de jeunes diplômés chinois un nouvel horizon de carrière.

Le nombre d'employés du groupe a plus que doublé en un an, atteignant les 251 400 salariés dans le monde. –

Sébastien Le Belzic, à Pékin

Jack Ma, le milliardaire communiste

Derrière l'insolent succès d'Alibaba, on trouve la marque d'un homme : Jack Ma. L'homme d'affaires de 57 ans, aux faux airs de Popeye, est le symbole du « self-made man » pour ses compatriotes. Titulaire d'une licence d'anglais obtenue en 1988 à l'université, il enseigne la langue de Shakespeare et gagne alors 12 dollars par mois, selon ses biographes. Il vit de petits boulots, rate à dix reprises son entrée à Harvard et découvre le monde de l'Internet lors d'un voyage aux Etats-Unis en 1995. De retour en Chine, il réunit dix-sept de ses amis dans son petit appartement de Hangzhou, dans l'est du pays, et lance une entreprise de vente en ligne avec 60 000 dollars empruntés à des proches.

Il crée d'abord China Pages, l'un des premiers sites internet chinois, puis Alibaba quatre ans plus tard. En 2015, il devient l'homme le plus riche de Chine et participe telle une star internationale au forum économique de Davos, délivrant sa bonne parole et ses conseils d'entrepreneur sur les plateaux de télévision. En 2016, il reçoit la Légion d'honneur des mains d'Emmanuel Macron, le président français. *« La première fois que j'ai utilisé internet, j'ai tapé sur le clavier et je me suis dit : voici quelque chose qui va changer le monde et la Chine »*, expliquera-t-il à la chaîne américaine CNN.

On raconte que Jack Ma a inventé le nom « Alibaba » alors qu'il était assis dans un café de San Francisco à lire *Ali Baba et les quarante voleurs* dans lequel un mot de passe secret déverrouille une caverne remplie d'incroyables richesses. Et des richesses, il n'en manque pas : sa fortune est estimée à 58 milliards de dollars et quand Alibaba entre en Bourse à New York en 2014, il signe la plus grosse IPO de l'histoire et lève 25 milliards de dollars. L'entreprise est alors valorisée 130 milliards de dollars. C'est un mastodonte, un symbole du mariage entre communisme et capitalisme à la chinoise. En septembre 2019, à la surprise générale, il quitte la direction du groupe, disparaît pendant quelques mois de la sphère publique tout en suivant de près l'évolution de son groupe, et se consacre à des activités caritatives via sa fondation. – S.L.B.

Cainiao : du fret à tout prix

Activité logistique et e-commerce, création d'emplois, rejets de CO_2… En termes d'impacts pour la région, que représente l'arrivée de Cainiao/Alibaba, soutenue par toutes les forces vives wallonnes ? *Imagine* a tenté de comprendre ce qui se trame en bout de piste à Bierset.

Agitation des grands jours à Liège Airport fin septembre. Sur la page Facebook de Cainiao Europe, les posts décrivent l'effervescence qui monte autour du premier entrepôt de la filiale d'Alibaba, non-accessible à la presse : « *La station de fret aérien du réseau Cainiao #eHub a commencé cette semaine par une petite opération d'essai à grande échelle. Un pas de plus vers l'ouverture officielle attendue plus tard cette année.* »

Dessiné par le bureau d'architecture liégeois Biemar & Biemar, ce bâtiment de 33 000 mètres carrés avec accès à la piste principale est fin prêt sur les images. « *Formation en sécurité du personnel* », « *impact minimum sur l'environnement* », « *soutien à l'e-commerce local* »… La communication publique de Cainiao se limite pour le moment à quelques images et posts bien maîtrisés.

Dans la grande salle de réunion de Liège Airport, une vue aérienne du master plan aéroportuaire donne la mesure du développement projeté par Alibaba dont l'activité s'étalera sur 22 hectares. Si tout se déroule comme prévu, le géant chinois investira 200 millions d'euros dans trois bâtiments à l'horizon 2024. Sans contrepartie ? Pas sûr. Selon nos informations, la filiale d'Alibaba aurait sollicité une demande de prime à l'investissement (qui prévoit de 75 à 100 000 euros par emploi créé et offre des exonérations fiscales) pour un montant maximum de 7,5 millions d'euros. Mais la Région wallonne n'aurait pas tranché à ce stade, étant donné que l'entreprise n'avait pas encore recruté de personnel au moment de l'introduction du dossier.

Active depuis plus de deux ans à Bierset, Cainiao y fait atterrir pour le moment dix-huit vols par semaine. Ce chiffre devrait monter à vingt-trois vols hebdomadaires en fin d'année. « *En tout état de cause, l'activité aérienne de Cainiao représente pour le moment à peine 2,5 % de notre activité globale*, tempère Frédéric Jacquet, directeur intérimaire de l'aéroport. *La quasi-totalité des vols se déroule en journée en raison du décalage horaire avec l'Asie. Actuellement, seuls deux vols sur dix-huit ont lieu la nuit.* » Par comparaison, les responsables de l'aéroport rappellent que la société FedEx enregistre cinquante vols par jour. En clair : Cainiao serait un client presque banal parmi les cent vingt opérateurs actifs, selon Liège Airport. Où l'on préfère ne pas évoquer les chiffres de rotation de la filiale d'Alibaba à un horizon plus lointain.

Pour développer son activité, la multinationale s'appuiera sur de multiples sous-traitants qui ont « pignon sur piste » et participent d'une manière ou d'une autre à l'émergence d'un pôle d'entreprises détenues par des capitaux chinois (*lire en page 42*). Cainiao a contracté avec différentes compagnies et aurait pris des parts dans Air China Cargo. « *On ne sait pas, à ce stade, s'ils feront voler leurs propres avions pour acheminer les millions de colis destinés au marché européen* », souligne Christian Delcourt, porte-parole de l'aéroport. ›

« Les enjeux stratégiques, politiques et écologiques ne se limitent pas à la logistique. Il faut donc rappeler qu'Alibaba est cette entreprise d'Etat qui n'est pas loin d'être un bras armé du gouvernement chinois »

François Schreuer (Watching Alibaba)

« L'activité cargo, c'est un des rares domaines que la Flandre nous jalouse »

Jean-Luc Cruck (MR), ministre des aéroports

Le nouveau e-hub européen que Cainiao/Alibaba s'apprête à ouvrir d'ici peu dans la zone de Nord de l'aéroport de Liège. Un entrepôt de 33 000 m² dernier cri, conçu par le bureau liégeois Biemar & Biemar qui, selon l'entreprise, répond à *« des normes de sécurité et d'environnement élevées dans le secteur »*.

› En pratique, la rémunération de Liège Airport reposera sur un loyer lié à la concession des 22 hectares augmenté des redevances d'atterrissage (8,81 euros par tonne de marchandises débarquées) et de parking pour les avions (4,53 euros par tonne de marchandises embarquées). Mais prudence avec les calculs faciles : c'est le maximum du poids de l'avion qui atterrit qui est pris en considération. Difficile d'en savoir plus. La direction de Liège Airport refuse de dévoiler les termes du contrat commercial qui la lie à Cainao, malgré les demandes de plusieurs acteurs et une pétition citoyenne lancée en ce sens au Parlement wallon. *« Secret des affaires, nous ne communiquons jamais les contrats !*, rétorque Frédéric Jacquet. *Notre attitude commerciale avec ce client est identique à celle qu'on peut avoir avec d'autres opérateurs. Rien de plus que ce dont FedEx, Challenge ou AirBridge Cargo bénéficient quand ils viennent à Liège Airport. Nous faisons des remises classiques en fonction des volumes. C'est comme ça que ça se passe dans plusieurs aéroports cargo du monde. »*

Face à des informations distillées par bribes et à un projet qu'elles contestent avec acharnement, les plateformes citoyennes Stop Alibaba, Watching Alibaba ou le Comité Liège Air Propre n'entendent pas relâcher la pression : *« Même si le conseil communal a été reçu l'an dernier à l'aéroport, ce dossier demeure très opaque*, estime François Schreuer, cofondateur de Watching Alibaba. *Il ne faut pas perdre de vue que c'est un empire qui débarque. Les enjeux stratégiques, politiques et écologiques ne se limitent pas à la logistique. Il faut donc rappeler qu'Alibaba est cette entreprise d'Etat qui n'est pas loin d'être un bras armé du gouvernement chinois, qui est un opérateur des routes de la soie à travers lesquelles des milliards d'euros sont investis de par le monde. Et je ne suis pas certain que la direction de l'aéroport connaisse d'ailleurs toutes les intentions de ce développement sur Liège. »*

En 2018, Cainiao a fait une promesse précise : créer 900 emplois directs et de 1 800 à 2 400 emplois indirects à l'horizon 2024 dans le bassin liégeois. Dans un communiqué envoyé à *Imagine* le 13 octobre et destiné à répondre à une série de nos questions, la direction de la filiale d'Alibaba confirme cette intention. Une source proche du dossier signale cependant *« qu'on devrait plutôt être autour de 550 emplois directs »*. Ce qui correspondrait *« aux standards de la logistique par rapport aux projets d'occupation à Liège Airport »*.

« Alibaba et par extension Cainiao, est en mesure de traiter 400 000 colis par jour avec à peine quatre personnes dans ses entrepôts en Chine, analyse Damien Jacob, chargé de cours en e-commerce à HEC Liège et à l'université de Strasbourg. *Par comparaison, bpost emploie plus d'une centaine de personnes pour une tâche similaire. L'essentiel de la main-d'œuvre nécessaire est dès lors destinée au (dé)chargement des marchandises des avions… et au dédouanement. »*

Lancée en juin, la première vague de recrutement a été gérée par le Forem et les agences d'intérim Ranstad et Konvert. Chefs d'équipe, manutentionnaires, ingénieurs, employés de bureau, responsables des ressources humaines… La grande majorité des 220 postes à pourvoir n'exigeait pas de qualification. *« Cainiao a organisé des séances de formation pour tous les employés afin de garantir au sein de l'eHub un environnement de travail sûr, efficace et agréable les incitant à rester chez nous à long terme »*, lit-on dans le communiqué qui nous a été transmis. Mais selon une source qui a participé au recrutement, *« la grande majorité des emplois concerne malheureusement des postes intérimaires. Et on sent la volonté des Chinois d'avoir un maximum de flexibilité. » « Les cadences n'ont rien à voir*, tempère cet acteur économique de l'aéroport, *la machine chinoise ne s'arrête jamais. »*

Ennuyés par ce sujet, les syndicats ont mis beaucoup de temps à répondre à nos demandes. Tant à la FGTB qu'à la CSC, Alibaba a suscité des tensions en interne entre la base, plutôt en faveur de ce développement et le sommet, plutôt réticent. Marc Becker, secrétaire national de la CSC, admet les difficultés liées à ce dossier : *« A titre personnel, le modèle Alibaba, ce n'est pas ma tasse de thé*, reconnaît-il. *Officiellement, on n'a pas de position. Il est vrai qu'on n'y voit pas trop clair côté emploi. On ne sait pas si ces entrepôts vont être totalement informatisés et c'est un des points clefs. On sait que de plus en plus d'opérateurs de ce type-là poussent l'automatisation au maximum, ce qui change la donne dans les profils recrutés. S'il faut faire venir de la main-d'œuvre de l'étranger pour gérer ces entrepôts, cela n'a aucun intérêt. On demande au monde politique de clarifier cela… »*

Selon les données opérationnelles qui nous ont été communiquées par l'entreprise, *« le personnel de l'entrepôt utilisera un terminal d'opération portable léger, conçu et développé indépendamment par Cainiao afin de numériser le flux des marchandises. Côté piste de l'entrepôt, l'aérogare de fret sera équipée d'un système de manutention automatisé (MHS) afin de réduire le travail de levage lourd lors de l'envoi de marchandises dans et hors de l'entrepôt. Le centre de tri sera équipé de machines de tri automatisées afin de faciliter la distribution des marchandises à travers l'Europe. »*

Secrétaire provincial de la section Liège-Huy de l'Union belge pour le transport (UBT), Daniel Maratta en a vu d'autres avant Alibaba. *« Je n'ai pas plus peur d'eux que des Américains, bienvenue dans le monde capitaliste…*, sourit le permanent syndical de la FGTB. *L'essentiel, en ce qui nous concerne, sera de garder la maison du peuple au milieu du village. Ce qui m'intéresse, ce sont les conditions de travail et faire en sorte qu'ils respectent la législation comme TNT et puis FedEx l'ont fait. »* C'est en tout cas le message que notre interlocuteur entendait faire passer, fin octobre, à la direction de Cainiao lors d'une première réunion de contact informel.

« La remise en question du développement de l'aéroport de Liège est un tabou absolu. On n'a jamais abordé cette question au Conseil économique, social et environnemental wallon »

Roland Moreau, membre du bureau du Cesew

« Il y aura des points de vigilance comme dans toute activité industrielle, remarque pour sa part Jean-Marc Namotte, responsable provincial CSC Liège-Verviers. *On souhaiterait sans doute autre chose, mais c'est cruellement nécessaire car il reste des stigmates de la sidérurgie et on a besoin d'une série d'emplois non qualifiés dans le périmètre de ce que FedEx a développé. »* Daniel Maratta abonde en ce sens : *« S'il faut caricaturer, il est clair que la question de la fin du mois prend le pas sur celle de la fin du monde… »*

Premier ambassadeur d'Alibaba, le ministre wallon des Aéroports, Jean-Luc Crucke (MR), assume les choix du passé : *« Mes prédécesseurs ont notamment décidé d'investir dans une stratégie aéroportuaire régionale gagnante face au déclin des bassins sidérurgiques. Je suis l'héritier de cela et je ne le rejette pas. A un point tel que c'est un des rares domaines que la Flandre nous jalouse. Du matin au soir, les compagnies cargo qui sont à l'aéroport liégeois sont courtisées par l'aéroport d'Ostende. Les premiers qui seraient contents de voir ce type de raisonnement aboutir sont les Flamands qui pourraient récupérer cette activité. Nous devons être cohérents et assumer. »* ›

› Ce raisonnement a plutôt tendance à irriter Roland Moreau, représentant du secteur environnemental au Conseil économique, social et environnemental wallon (Cesew) : « *La concurrence entre les régions européennes n'a jamais été aussi forte*, s'attriste-t-il. *Elles jouent l'une contre l'autre en soutenant des aéroports régionaux, ce qui dans les faits équivaut à des subventions fossiles cachées. Et les arguments repris par les politiques sont ceux-là : si ce n'était pas Liège, c'était Cologne... Remettre en question le développement du système aéroportuaire est un tabou absolu. On n'a jamais pu aborder cette question au Cesew.* »
Secrétaire général de l'Union wallonne des entreprises (UWE), Olivier de Wasseige avoue quant à lui « *ne pas bien comprendre* » les critiques sur Alibaba. « *On a besoin d'investisseurs étrangers qui sont structurants pour la Wallonie* », affirme-t-il. Les chiffres sont alignés par le patron des patrons wallon : 78 000 entreprises wallonnes dénombrent en moyenne 9,2 équivalents temps plein. A peine 345 entreprises de plus de 200 personnes structurent 23 % de l'emploi privé en Wallonie. « *Or, ces grandes entreprises ont des impacts considérables sur le développement économique, à travers les partenariats et les sociétés de services auxquelles elles ont recours*, poursuit notre interlocuteur. *Tout cela génère de l'activité. C'est pour cela que la Wallonie a besoin de plus d'investissements industriels susceptibles d'apporter des capitaux comme dans les secteurs des biotechnologies ou du numérique.* »
A travers l'arrivée d'Alibaba, le développement de l'e-commerce a de fait décollé à Liège Airport. Selon les chiffres fournis par la direction de l'aéroport, on est passé de 317 000 petits colis en 2017 à... 548 millions de petits colis en 2020. « *Et on devrait atteindre un chiffre entre 700 et 800 millions de petits colis cette année.* » La croissance est telle que ce secteur économique représente désormais 20 % du volume d'activité de Liège Airport. Pour Michel Kempeneers, directeur à l'Agence wallonne de l'exportation et cheville ouvrière de l'arrivée de Cainiao à Liège, ce projet est la « *partie émergée de l'iceberg* » qui « *s'inscrit dans le projet plus vaste du Groupe Alibaba qui vise à créer un écosystème d'e-commerce plus inclusif au bénéfice des PME, européennes et chinoises, au travers de la digitalisation de l'économie et des échanges.* »
Cette vision prométhéenne du commerce électronique se heurte cependant à des freins puissants sur le terrain. L'Union des classes moyennes (UCM) s'est déchirée sur la question et les débats ont été vifs entre la direction régionale, opposée à l'arrivée d'Alibaba et la locale liégeoise, qui a eu le dernier mot : « *Sur le principe, nous ne soutenions pas ce modèle car il déstructure le commerce de détail, enrichit quelques personnes et enlève du business à de nombreuses entités*, exposent Valérie Saretto, secrétaire générale de l'UCM Liège et Marc Vilet, son président. *Mais on a peu de moyens de pression à notre échelle.*

Si nous avons finalement consenti à ce développement, c'est parce que ce hub aurait été installé à quelques dizaines de kilomètres en Allemagne ou aux Pays-Bas avec, en termes de circulation de marchandises et d'engorgement routier, des situations semblables à celles que nous connaissons aujourd'hui. »
Chercheur au Groupe de recherche pour une stratégique économique alternative (Gresea), Cédric Leterme constate que les études consacrées au modèle Amazon ont démontré que pour chaque job créé par la multinationale américaine, elle détruirait deux ou trois autres emplois. ›

« Aucune étude sérieuse ne permet de valider si Alibaba va créer ou détruire des jobs chez nous »

Cédric Leterme, économiste (Gresea)

Toujours plus de CO_2

Le nouvel opérateur chinois s'est engagé à créer 900 emplois directs et de 1 800 à 2 400 emplois indirects à l'horizon 2024. Tiendra-t-il ses promesses et à quel prix ? D'ici là, plus de 9 000 travailleurs vivent, de près ou de loin, de l'activité de l'aéroport, en grand majorité dans le secteur du fret et du transport.

Au cœur des préoccupations portées par les opposants au développement de la filiale d'Alibaba, il y a la croissance des émissions de CO_2 de Liège Airport, peu compatible avec les objectifs européens de réduction de 55 % des émissions, tous secteurs confondus, à l'horizon 2030. Cet enjeu spécifique sera sur la table de la Conférence des Nations unies sur le Climat (COP26), qui se tient à Glasgow, la première quinzaine du mois de novembre.
« A la lumière des nouveaux événements - le dernier rapport du Giec, les inondations... - le gouvernement wallon doit revoir sa copie, **tranche François Schreuer (Watching Alibaba).** ***La Wallonie va se retrouver à gérer une bombe à retardement. Tous les mouvements qui se retrouvent dans les manifestations climatiques ne comprennent pas cette incohérence face à la croissance des émissions du secteur aérien. Et il est temps, aussi, que la Coalition climat s'exprime à ce propos. »***
Moteur de la mobilisation de la société civile depuis quinze ans, la plateforme à l'initiative des grandes marches pour le climat rassemble les ONG environnementales, Nord-Sud, les mouvements de jeunesse, sociaux et syndicaux autour de l'enjeu climatique. Dans son dernier mémorandum publié en mai 2021, la Coalition se bornait à considérer qu'il convient de ***« mettre fin à l'extension de capacité de l'infrastructure aérienne »*** **et, notamment, de** ***« plaider au niveau européen pour l'introduction d'une taxe sur le kérosène »***. **La présence des syndicats au sein de la Coalition n'aurait pas permis d'aller plus loin, selon cette source proche du dossier.**
« Il y a toutefois un consensus pour mettre des limites au développement aéroportuaire, **précise Nicolas Van Nuffel, président de la Coalition.** ***Le cœur de la réflexion doit porter sur la transition juste. Quel projet industriel veut-on et comment le met-on en place de manière durable et juste socialement ? Il y a un dilemme énorme pour l'ensemble des acteurs parce que personne n'idéalise le modèle actuel promu notamment par Alibaba. Nous appelons donc à mettre en place une conférence nationale pour définir ce que l'on veut comme projet économique et industriel pour notre pays. »***
En attendant cette conférence hypothétique, la pression s'est accentuée ces dernières semaines sur le gouvernement wallon. Lors d'un congrès du Parti socialiste consacré à la question écologique, les opposants de la plateforme Alibaba n'ont pas manqué, fin septembre, de rappeler à leur président la contradiction intrinsèque entre les intentions de l'écosocialisme et le soutien du gouvernement (PS-Ecolo-MR) au développement exponentiel de l'aérien. Si Paul Magnette, que nous avons sollicité à plusieurs reprises, n'a pas donné suite à nos demandes, Jean-Luc Crucke ne se dérobe pas sur cette question : ***« Je plaide pour que la Belgique s'aligne sur le projet européen de taxation du kérosène,*** **nous expose-t-il.** ***Les avionneurs vont devoir rentrer dans la transition climatique. On parle d'avion électrique pour 2030-2035, d'avion à hydrogène, d'aéroport zéro carbone. Le secteur aéronautique va devoir, qu'il le veuille ou non, rejoindre ce mouvement. Il faut encore un peu de patience, mais cela ne veut pas dire qu'il ne faut rien faire en attendant. Et j'attends que le nouveau CEO de Liège Airport, qui entrera en fonction en décembre, me fasse des nouvelles propositions pour améliorer les choses en termes climatiques. »***
« Il y a deux aéroports en Wallonie. Des choix ont été posés dans le passé bien avant l'arrivée de ce gouvernement, notamment celui de faire venir Alibaba. Ce ne sont pas des choix qui me réjouissent, mais il faut partir de l'existant, **réagit de son côté Philippe Henry, ministre du climat et de la mobilité (Ecolo).** ***Nous voulons créer des alternatives pour diminuer la part de transfert modal de l'aviation et du transport routier de marchandises en privilégiant le rail et les voies fluviales. Mais la Wallonie n'est pas une île, ce débat doit aussi avoir lieu au niveau européen et mondial pour réguler plus fortement l'aviation, ainsi que l'externalité des déplacements. En outre, la quantité de marchandises que l'on ne doit pas déplacer, c'est la première économie que l'on peut faire. Pour cela, nous devons développer les circuits courts, limiter le consumérisme de produits achetés à l'autre bout du monde, relocaliser notre production. Cela nécessite des changements culturels très importants qui vont prendre des années à se concrétiser, mais tout le gouvernement y travaille ».*** –

› « *Alibaba n'est pas sur le même modèle*, avance l'économiste. *La firme chinoise met en lien des acteurs qui vendent déjà leurs produits. Deux études internationales ont montré clairement que cela ne soutenait pas les petits entrepreneurs en Malaisie et en Inde. Mais aucune étude sérieuse ne permet de valider si Alibaba va créer ou détruire des jobs chez nous. Ce qui me semble assez clair, c'est que cela va favoriser ceux qui ont déjà les reins assez solides pour être en ligne et avoir une présence en Chine ou les entreprises qui sont déjà bien implantées…* »

Autre source, autre son de cloche : selon l'étude d'impact économique et environnemental réalisée par le cabinet Wyman en France, en 2021, l'achat de produits en ligne nécessiterait autant de main-d'œuvre que les achats conventionnels. Les coûts moyens par emploi seraient comparables. « *En incluant les emplois indirects induits dans la logistique, le commerce physique et l'e-commerce affichent la même intensité de main d'œuvre*, affirme ce rapport. *En moyenne, un emploi dans un e-commerce nécessite 1,2 emploi indirect supplémentaire.* »

Comment considérer ces chiffres ? « *Les études sont souvent à charge ou à décharge en fonction du commanditaire, mais on manque de données pertinentes publiques ou validées scientifiquement*, note Damien Jacob (HEC Liège et université de Strasbourg). *L'e-commerce a un impact réel sur le commerce de détail, mais ce sont surtout les centres commerciaux, les hypermarchés et les revendeurs de produits de grande consommation qui sont touchés. On le perçoit bien avec la réorganisation actuelle de chaînes comme Zara ou Esprit. Une partie du commerce de proximité, au contraire, peut tirer son épingle du jeu. Les artisans et les acteurs des circuits courts offrent autre chose que des produits standardisés. Le succès d'eFarmz à Bruxelles et en Wallonie peut en témoigner. C'est un socle intéressant pour développer un e-commerce de proximité.* »

A peine 10 % des achats seraient réalisés via des plateformes de vente en ligne en Belgique contre 30 % en Grande-Bretagne, qui est leader européen en ce domaine. En l'absence de statistiques fédérales sur la question, le bureau conseil Retis estime que les entreprises actives à 100 % dans l'e-commerce, en Belgique, dénombraient 6 500 emplois directs, fin 2019. La proportion d'e-commerçants serait inférieure à 20 % en Wallonie. « *Il semblerait dès lors judicieux que des actions publiques soient entreprises en Wallonie en particulier pour augmenter le nombre de projets et aider les entrepreneurs en e-commerce existants à renforcer leurs activités et à s'étendre. A côté de la logistique soutenue par Cainiao, qui peut être délocalisable, il y a un gisement d'emplois important à développer…*», conclut l'expert. –

Selon une étude réalisée par le Segefa (ULiège), l'emploi direct à Liège Airport en 2018 représentait 4 099 postes de travail, soit 3 420 équivalents temps plein répartis dans 118 entreprises.

Petite **visite** guidée sur Alibaba.com

Vous reprendrez bien un peu de poitrine de dinde halal congelée ? Comptez au moins 524 euros la tonne pour une commande minimale de 25 tonnes. Vous hésitez à garnir votre rayon « canicule 2022 » de piscines flottantes pour chiens ? Prévoyez au moins 7,87 euros par exemplaire bariolé. A commander par cent, minimum. Très fun aussi, ce stylo à chocs électriques – ah! la bonne blague (0,64 euro) pour inciter les ados à réviser. Composants électroniques, matériel de jardinage, denrées alimentaires, jouets, vêtements, véhicules, appareils électroniques, matériel industriel… Sur le site professionnel Alibaba.com, tout fait farine au moulin des drôles affaires du monde. Dédiée principalement aux grossistes, commerçants et fournisseurs de la planète, la plateforme d'e-commerce s'apparente à une gigantesque foire en ligne qui fait tourner la roue de la mondialisation au rythme effréné des productions kitsch, mais *« de grande qualité »* (sic).

***« Devenir riche grâce au merveilleux monde d'Alibaba »* ? Rien de plus simple selon les conseils prodigués dans une courte vidéo sur leur plateforme. Les Tables de la loi d'Alibaba sont celles de « l'Académie globale des marchands » logée dans un coin du site. Vous voulez vendre en Chine ? Les catégories mode, soins d'hygiène, soins de santé, cosmétiques, alimentation et puériculture emportent la palme des ventes, selon AliExpress, la place de marché mondiale d'Alibaba.**

Hâtez-vous, vendeurs wallons de bière artisanale ou de confiture de myrtilles : les consommateurs chinois raffoleraient *« des circuits courts mais longue distance »* pour les produits internationaux de qualité. Le compte à rebours du « Single Day », le 11/11/2021, est enclenché : plus que 18 jours, 16 heures, 32 minutes… *« avant qu'un miracle se produise »* (sic).

Ce miracle, si vous n'êtes vendeurs de rien, se produira peut-être en achetant ce dont vous rêviez sans l'avoir jamais trouvé ailleurs. Un hélicoptère ou une chaise roulante électrique ? Tout est livrable à domicile dans les dix jours ouvrables ! Vous ne trouvez pas l'objet de votre désir ? Pour faciliter vos recherches, Alibaba vous propose de télécharger une image qui figure votre quête et affichera ensuite les résultats par catégories de produits recherchés.

***Imagine* a donc testé pour vous cette photo collector d'Angela Merkel, ministre de l'Environnement lors de la première Conférence sur le Climat à Berlin, en 1995, dont nous aimerions trouver un poster. Sous le logo multicolore de la COP1, Angela Merkel affiche le sourire de ses quarante et un ans dans un costume brun-gris digne des plus belles tenues des caporaux de l'armée de l'ex-RDA.**

Stupéfiant : soudain, les résultats de cette recherche iconique apparaissent à l'écran. Angela a disparu, mais sa photo s'est transformée en stickers ronds aux couleurs du logo de la COP1 (rouge, bleu, orange, vert), en accessoires LGBT+ (pins et boucles d'oreille), en forme de cœur ou en masques sanitaires aux couleurs de six pays, dont l'Allemagne !

Un bric-à-brac « alibabien » où se côtoient des dizaines de milliers de produits farfelus, superflus et étranges, tous accessibles en un seul clic dans cette caverne du *low cost*. –

Sur Alibaba.com, on peut tout trouver à des prix délirants et en quantité astronomique. Une caverne consumériste du *low cost*.

Un aéroport sous influence chinoise

Les acteurs de la chaîne logistique s'agglutinent autour d'Alibaba Group. Près de vingt-cinq sociétés à capitaux chinois fourmillent sur le tarmac liégeois pour délivrer des colis aux quatre coins de l'Europe. A travers la collecte de données numériques, Alibaba est pointée comme une société à risque dans un rapport militaire français.

Clearango, Flying logistics, Full mile cargo services, ECDC Logistics… Dans le sillage de l'arrivée d'Alibaba, une solide grappe d'acteurs de la chaîne logistique (sociétés d'import-export, de transports et de dédouanement) a éclos ces trois dernières années autour de Liège Airport. Liés de près ou de loin à l'e-commerce, ces nouveaux acteurs économiques sont détenus principalement par des capitaux chinois.

Cofondateur de Be Cargo, une société de dédouanement (facilitation des procédures fiscales lors de l'importation) et de transports, Yusuf Erginbas confirme cette émulation chinoise depuis son poste clef : « *Il reste encore à ma connaissance deux sociétés de dédouanement et de logistique à capitaux 100 % belges à Liège Airport, dont la nôtre,* explique-t-il. *Nous étions quatre acteurs à faire ce métier il y a trois ans, nous sommes désormais vingt-cinq. Les Chinois m'ont proposé de nous racheter la société, mais nous avons refusé. Leur modèle, c'est d'aller le plus loin et le plus vite possible.* » Un autre interlocuteur qui souhaite l'anonymat confirme : « *Les Chinois veulent être au-dessus de la pyramide quitte à ce que les sous-traitants étrangers exécutent. Et ils ont les moyens de leurs ambitions !* »

Ces ambitions ne les rendent pas très disponibles pour la presse. *Imagine* a tenté de contacter les responsables de plusieurs sociétés capitalisées par des Chinois, début octobre. Nous attendions leur réponse au moment du bouclage du premier volet de cette enquête. « *Les Chinois exercent une pression constante dans leur travail. La cadence est plus élevée à tous les niveaux, tout est suivi, tracé, archivé en permanence,* poursuit Yusuf Erginbas. *Quand ils n'ont pas la réponse à une question, ils vous rappellent vingt-cinq fois la même journée pour l'obtenir. Avec l'arrivée d'Alibaba, le mercato des travailleurs est lancé à l'aéroport. Ils ont débauché dans d'autres entreprises et mettent une pression à la hausse sur les salaires.* »

Daniel Maratta, permanent syndical FGTB confirme : « *J'ai eu des contacts directs avec six nouvelles boîtes chinoises et elles pleurent pour trouver de la main-d'œuvre. Comme ces sociétés n'ont pas encore de représentation syndicale, je ne peux pas m'exprimer sur les conditions sociales, mais notre expérience nous fait dire qu'elles sont généralement désireuses de respecter le droit social belge avec des conventions avantageuses, comme chez Easylog.* »

Un avis à nuancer, toutefois. Avec le cas de la société EC Hub, à Herstal, qui traitait les retours européens de la marque de « fast fashion » Shein (industrie vestimentaire) et qui a largement recours aux travailleurs intérimaires. « *Nous leur avons demandé de mettre fin à ce système et de transformer les contrats temporaires en contrats à durée indéterminée,* nous précise Daniel Maratta. *Ces contrats n'ont pas été renouvelés et ils semblent avoir transféré l'activité à une autre société.* » Pas plus que les autres, la direction d'EC Hub n'a répondu à nos questions.

Au centre des attentions, Liège Airport n'est pas la seule porte d'entrée économique chinoise en Wallonie. Le China-Belgium Technology Center (CBTC), à Louvain-la-Neuve, constitue à ce jour « *le premier parc scientifique et technologique global investi par la Chine en Europe et le plus grand projet d'investissement chinois en Belgique,* rappelle Cédric Leterme, chercheur au Gresea. *A l'échelle du pays, on peut également ajouter les investissements de Cosco au port de Zeebrugge et d'Anvers.* »

Cette multiplication de partenariats stratégiques avec des acteurs chinois interpelle le député européen Benoît Lutgen (CDH). « *Les ports et aéroports sont des portes d'entrée en Europe que l'on risque de fragiliser,* s'inquiète-t-il. *Avec l'arrivée d'Alibaba, il y a un enjeu démocratique au-delà des enjeux économiques, sociaux et environnementaux spécifiques au développement aéroportuaire. Les routes de la Soie, c'est déjà des rachats dans des régions en Italie, en Espagne, en Hongrie… Les autorités wallonnes doivent être vigilantes face aux risques bien identifiés dans le rapport récemment publié par l'Irsem et dédié aux opérations d'influence chinoises.* »

Dans cette volumineuse enquête documentée par Paul Charon et Jean-Baptiste Jeangène Vilmer, directeurs à l'Institut de recherche stratégique de l'Ecole militaire en France, Alibaba est cité à plusieurs reprises comme un des relais clefs dans la stratégie gouvernementale de contrôle des données et de surveillance. « *L'autoritarisme numérique* » chinois se base notamment, selon les auteurs de l'Irsem, sur l'utilisation par Pékin de bases de données pour alimenter et préparer des opérations d'influence à l'étranger. Levier de ces opérations, le GTCOM (Global Tone Communications Technology Co. Ltd) est une société de mégadonnées et d'intelligence artificielle qui dépend du département de Propagande.

Près de vingt-cinq entreprises à capitaux chinois gravitent autour de l'aéroport. Parmi lesquelles la compagnie de transport Air China Cargo.

© Liège Airport / Rob Reid

> « *Les Chinois veulent être au-dessus de la pyramide quitte à ce que les sous-traitants étrangers exécutent. Ils ont les moyens de leurs ambitions* »
>
> **Yusuf Erginbas, cofondateur de BeCargo**

« *Un de ses produits prétend collecter 10 téraoctets de données par jour, ou deux à trois pétaoctets par an, à partir de pages Web, de forums, de Twitter, Facebook, WeChat et d'autres sources,* expose la chercheuse Samantha Hoffman (ASPI's International Cyber Policy Centre), dans le rapport français. *En termes de taille, c'est l'équivalent de 20 milliards de photos Facebook. L'entreprise décrit son travail comme contribuant directement à la sécurité nationale de la Chine, y compris le renseignement militaire et la propagande.* » Le GTCOM aurait, selon Paul Charon et Jean-Baptiste Jeangène Vilmer, signé « *un accord avec Alibaba Cloud qui utilise ses services de traduction et l'autorise à récolter toutes les données que ces services génèrent* ».

Alibaba est encore pointé à travers sa prise de participation importante dans Weibo, le Twitter chinois qui fait l'objet d'une surveillance toujours plus renforcée.

Si Cainiao n'est pas mentionnée en tant que telle, il fait peu de doute que ses relations commerciales passent par des acteurs logistiques proches du pouvoir chinois. C'est vraisemblablement le cas de Sinotrans, une société logistique basée à Liège Airport et dont le numéro de téléphone sonne dans le vide. Son site propose une version anglophone, mais seul le mandarin est actif. Voici l'édifiante traduction d'un passage lié à sa stratégie économique : « *Sinotrans ouvre les doubles cycles nationaux et internationaux, afin de servir le développement économique de toutes ses forces, et en même temps, de pratiquer la stratégie nationale grâce à des services plus puissants et d'atteindre des résultats plus excellents, en hommage au centième anniversaire de la fondation du Parti.* » –

Chercheur associé à l'Institut français des relations internationales (Ifri), Julien Nocceti conduit des recherches sur les enjeux diplomatiques du numérique. Il a consacré de nombreux travaux aux thèmes de la gouvernance de l'Internet, de la cyber-conflictualité et de la diplomatie de l'intelligence artificielle. Il décrypte les enjeux sous-jacents et les risques, pour l'Union européenne et l'Otan, de la présence d'Alibaba à Liège.

Julien Nocceti (Ifri)

« Une stratégie prédatrice à l'œuvre dans toute l'Europe »

Doit-on considérer la décision d'Alibaba de développer son hub européen à Liège comme purement économique ?

— Le projet des Nouvelles routes de la soie, de nature économique et géostratégique, vise à investir des dizaines de milliards d'euros dans des infrastructures maritimes, ferroviaires, numériques, qui soutiennent la puissance de l'économie chinoise. Un fleuron comme Alibaba rentre dans cette logique d'expansion en Eurasie à travers différents nœuds, dont Liège serait le débouché final côté européen. C'est tout sauf innocent. On a souvent tendance, en Europe, à comparer Alibaba avec Amazon en le cantonnant à sa seule dimension d'e-commerce. Or, Alibaba est aussi un géant de l'intelligence artificielle et surtout du cloud. Derrière les ambitions logistiques de hub aéroportuaire européen, il y a des investissements potentiels dans le stockage des données. C'est ce qui rend la chose très ambitieuse d'un point de vue économique et vertigineuse du point de vue des impacts socio-politiques.

Que mettez-vous derrière le terme « vertigineux » ?

— L'actualité européenne évoque pour l'essentiel les Gafam (Amazon, Google, Facebook, Appel et Microsoft), l'impact de ces géants sur les tissus économiques de proximité avec leur mainmise sur une partie du commerce mondial. Les Etats-Unis veulent conserver l'Europe dans leur giron numérique. Et en même temps, l'Europe est convoitée par cette Chine qui s'affirme de plus en plus. Cela pose la question de l'avenir technologique et numérique de l'Europe et d'un point de vue socio-économique du maintien de notre pacte socio-politique et de nos acteurs nationaux. De tels développements, comme celui de Liège, sont à considérer comme une volonté de peser pour capter des ressources économiques et des données.

A contrario, les responsables politiques régionaux affirment qu'Alibaba est une opportunité par rapport à l'emploi et évoquent la réciprocité des échanges commerciaux…

— La tendance est identique en France avec Amazon qui investit dans des régions qui pour certaines souffrent plus que d'autres. Nos décideurs politiques se laissent berner par le mirage de l'économie numérique, supposément créatrice d'emplois à forte valeur ajoutée, alors qu'elle en détruit plus qu'elle n'en crée, et surtout sans envisager les conséquences à plus long terme. Ce n'est pas propre à Alibaba. On l'a vu avec les Gafam. On postule erronément qu'il y a une solution technologique aux maux de la société et de l'économie.

Certaines sociétés implantées à Liège affichent un lien clair avec le gouvernement chinois ou à tout le moins avec la ligne du Parti communiste. Comment doit-on comprendre cela ?

— Depuis 2019, ce qui coïncide avec le début des problèmes de Jack Ma, il y a eu une reprise en main idéologique très claire qui concerne tous les pans de la société chinoise. Dans l'export, il y a une connexion très étroite entre l'activité économique et celle des messages du Parti. Cela se fait de manière très imbriquée. Cette reprise en main des BATX (équivalents chinois des géants des Gafam) remonte

Imaginé depuis Pékin, le projet des Nouvelles routes de la soie, de nature économique et géostratégique, vise à investir des dizaines de milliards d'euros dans des infrastructures qui soutiennent l'économie chinoise. La galaxie d'entreprises de fret et d'e-commerce qui gravitent autour de Liège Airport sont autant de portes d'entrée vers le marché européen.

à quelques années et témoigne de la volonté du Parti communiste chinois d'irriguer toutes ces activités économiques internationales de ces messages politiques au détriment, très souvent, des états-majors de ces sociétés qui n'ont pas nécessairement envie de faire de la politique.

Doit-on craindre une forme d'espionnage ?

— Il y a des risques bien identifiés. Dans le cadre d'une infrastructure aéroportuaire, ce qui peut se dessiner, ce sont des angles morts, des locaux dédiés au stockage de matériel d'écoute ou de stockage de données sensibles, qui seront ensuite traitées, exploitées et exfiltrées vers la Chine. On peut le craindre. Le choix de la Belgique n'est pas innocent puisqu'elle concentre sur son territoire l'essentiel des institutions européennes et le siège de l'Otan. Les Chinois savent qu'il y a une réorientation des débats doctrinaux au sein de l'Otan sur le thème de la Chine. Si les acteurs chinois en lien avec le Parti ont la possibilité de se rendre sur place pour écouter, ils le feront.

Un récent rapport de l'Institut de recherche stratégique de l'Ecole militaire, en France, évoque les risques liés à Alibaba Cloud et à un accord avec le département de la Propagande en Chine pour collecter les données. Ce développement en Europe représente-t-il une menace ?

— Les données des jeux olympiques de 2024 à Paris seront stockées sur les serveurs d'Alibaba. Ce n'est pas la mairie de Paris qui a décidé cela mais le Comité olympique international qui est noyauté par Alibaba depuis des années. Le risque d'espionnage est réel. Les opérations d'influence de la Chine sont mal appréhendées et le rapport de l'Irsem est un premier pas. Aucun responsable politique d'ampleur ne s'est exprimé à ce jour sur la question. L'Allemagne et La France font tout pour ne pas se fâcher avec la Chine. Surtout l'Allemagne avec son industrie, notamment automobile, et la France avec son industrie énergétique, du luxe, des cosmétiques…

A côté du numérique, on dénombre de plus en plus d'investissements chinois dans les ports et aéroports, dans l'achat de terres en Europe…

— Cela a commencé par la prise de contrôle du port du Pirée en Grèce. Ensuite les acteurs chinois sont remontés vers les Balkans, au Monténégro, où le gouvernement monténégrin a été incapable de rembourser les énormes prêts contractés auprès de la Chine et a été obligé de lui céder une petite partie de son territoire ! Oui, des morceaux de territoire peuvent désormais échapper au contrôle de l'Union européenne. C'est une stratégie prédatrice que l'on voit à l'oeuvre depuis longtemps en Afrique. L'investissement à l'aéroport de Liège est une sorte de pas en arrière. Il n'y a pas eu de débat de fond et public sur ce type d'investissement. Cela aurait permis d'avoir des garanties démocratiques. C'est une zone aéroportuaire symbolique au coeur des processus de décision européenne. A Liège, il y a une vraie question de souveraineté qui est posée.

« Nos décideurs politiques se laissent berner par le mirage et la mythologie du développement numérique »

L'Europe, la France et la Belgique en particulier, sont-elles suffisamment outillées pour faire face à ces questions ?

— Des premiers pas ont été entrepris depuis 2019. Il y a une démarche proactive de l'Union européenne pour scruter les investissements étrangers et chinois. Cela se heurte à un discours chinois de plus en plus offensif. Il nous faudrait une diplomatie plus ambitieuse, plus réactive, plus musclée aussi quand les affaires européennes ou les questions sécuritaires sont pointées - typiquement dans le cas d'Alibaba. Au niveau national, il s'agirait d'être bien conscients des ambitions politiques chinoises qui sont masquées derrière les ambitions économiques, sans céder à la panique. Ce n'est pas en disant aux Chinois ce que l'on pense que l'on va forcément perdre un marché. –

L'expansion de Liège Airport et l'arrivée de son client chinois suscitent la colère des riverains. Qui dénoncent l'explosion des nuisances (bruit, air, charroi…), le manque de débat public et de transparence et attaquent en justice l'aéroport, la Région wallonne et Alibaba.

Des riverains en travers de la piste

En trente ans, l'ex-aérodrome militaire de Bierset n'a cessé d'étendre ses activités. Une *« expansion incontrôlée et sans limites »*, selon ses détracteurs. Parmi eux, les riverains, réunis au sein de l'association Comité Liège Air Propre qui ont attaqué Liège Airport SA, la Région wallonne et Cainiao en justice, en dénonçant les carences de procédure et les impacts répétés (bruit, pollution de l'air, charroi…).

« *Cette nuit* (le 21 septembre dernier) *cinq avions ont survolé le quartier nord entre 4 h 05 et 4 h 40. Avec la colline, ça forme un cône de bruit, c'est infernal* », s'exclame Caroline Delrée-Dambourg, architecte et membre du comité de quartier Saint-Léonard, à Liège. Désormais, ce ne sont plus les seules entités avoisinantes qui sont impactées par le trafic intensif de Liège Airport (40 300 vols et 1,113 million de marchandises transportées en 2020, une année record), mais plusieurs communes éloignées : « *De Visé à Hannut, de Nandrin à Huy, de jour comme de nuit, ils sortent de leurs couloirs, ne respectent pas les trajectoires, dégazent en plein ciel…, on est revenu à la situation catastrophique d'antan, un vrai Far West !*, s'indigne Ulrich Winkler, militant au sein de l'ancienne association Netsky, qui suit le dossier depuis plus de vingt ans. *Alibaba, c'est exactement comme TNT en 1998. On fait venir un gros opérateur étranger qui promet la lune et ça tiendra le temps que ça tiendra.* »

Hausse de la pollution sonore, qualité de l'air qui se détériore, intensification du trafic routier, dégradation de l'environnement, risques d'accidents majeurs… Du côté des riverains, on est unanime, chiffres à l'appui : la hausse de l'activité du sixième aéroport cargo d'Europe ouvert sept jours sur sept et 24 heures sur 24 s'accompagne de nuisances toujours plus grandes.

« *On est confronté à une expansion aéroportuaire incontrôlée et sans limites en termes de tonnages transportés, de vols, de délivrance de kérosène, de charroi…*, résume Philippe Kieffer, du Comité Liège Air Propre (CLAP). *La venue d'Alibaba s'est faite en dépit du bon sens, au mépris du bien-être des citoyens, sans transparence ni débat public et la classe politique fait preuve d'une surdité incroyable. Nous sommes pour la croissance de l'emploi, mais pas à n'importe quel prix.* »

« Pour un débat public de fond »

Ce transport cargo ne se fait pas sans dommages. En 2016, on enregistrait 24 mouvements par 24 heures, contre 50 au premier semestre 2021, comme le montrent les chiffres reçus de la Société wallonne des aéroports (Sowaer). Or, pour cette activité – en hausse avec le développement de l'e-commerce et la pandémie –, ce sont des avions gros porteurs plus bruyants, plus visibles et aussi plus polluants.

Un autre indicateur, également en forte augmentation : les plaintes déposées par les riverains, 172 en 2019, plus de 535 pour le seul premier semestre 2021.

« *On veut retrouver un cadre de vie agréable, des mesures de protection réalistes et efficaces, une objectivation des nuisances et une transparence dans la communication des données*, insistent les militants du CLAP. *Il est temps d'avoir un débat public de fond sur le développement du trafic et l'expansion de l'aéroport en concertation avec les communes et les riverains impactés.* »

Ceux-ci ont entrepris une action collective en justice, portée par 135 citoyens et sept communes acquises à la cause, pour obtenir une évaluation globale des incidences, de nouvelles mesures de calcul (bruit, air…) et dénoncer le permis de bâtir accordé à Cainiao « *entaché d'illégalités* » – sur lequel *Imagine* reviendra plus en détails dans l'épisode 2 de son enquête « Bierset en basse altitude » (*lire en p.49*).

Mais face à Liège Airport, la Région wallonne et Alibaba Smart Hub Belgium SRL réunis, la bataille juridique s'annonce rude et complexe : « *Le procès Bierset 1 a mis près de vingt ans pour être clôturé* (victoire des riverains en 2017 devant la cour d'appel de Bruxelles), rappelle Me Kettels, leur avocate. *Ici nous demandons des mesures provisoires avec l'espoir que nos opposants ne vont pas tout faire pour ralentir la procédure et décourager les riverains. Dans un premier temps, ils ont demandé des reports et la Région wallonne a usé d'un argument scandaleux : elle partait du principe que c'était aux demandeurs de démontrer qu'il y a une hausse des nuisances et réclamait une condamnation de 5 000 euros de dommage et intérêts pour procédure abusive !* »

Des riverains désormais associés à d'autres opposants réunis au sein du front Stop Alibaba (XR, Greenpeace, Youth for Climate, Les Dodos, Students for climate…), tous bien décidés à en découdre pour forcer leurs dirigeants à changer de cap. –

« La nuit j'angoisse, la journée je suis comme un zombie »

« *Ils passent là-bas, tout droit, au-dessus des champs*, soupire Christine Collard. *Avec 80 % de décollages, c'est un bruit sourd, puissant, interminable. Parfois, on a l'impression qu'ils ne vont jamais s'envoler…* » Dans l'axe de sa maison située 11 rue de l'Indépendance à Horion-Hozémont, on aperçoit des prés encore verts en ce début d'automne, une maison abandonnée et couverte de végétation, le souvenir d'une petite école qui a été démolie… Et, à quelques centaines de mètres à vol d'oiseau, on devine l'aéroport par-delà les arbres.

« *Nous sommes arrivés ici début des années 1990*, raconte cette accueillante extrascolaire. *A l'époque, je voulais revenir à la campagne, dans ma région d'origine. Le bourgmestre actuel, alors échevin* (Maurice Mottard, PS, à la tête de la commune de Grâce-Hollogne depuis 1995, et ex-administrateur de Liège Airport), *nous avait juré qu'il s'agissait d'un petit aérodrome et qu'il n'y avait pas de projet de développement. On nous a octroyé le permis de bâtir sans souci et nous avons fait construire les yeux fermés.* »

Antoine Del Duca, son mari, poursuit : « *Pendant cinq ans, il y avait bien quelques avions de chasse, mais sans plus. Et puis TNT est arrivé en 1998 et nos vies ont basculé. Mais là, c'est de pire en pire ! Les avions sont plus nombreux, plus bruyants et ils ne respectent plus les couloirs. Qu'est-ce que ça va être avec Alibaba en plus ?*, se désole cet ouvrier à la retraite. *En plus des vols, il y a toute l'activité au sol, en particulier la nuit : les mouvements d'appareils, les coups d'avertisseurs, les chariots élévateurs qui freinent… Sans compter le charroi routier, les camions qui défilent sous nos fenêtres, les vibrations sur les dalles de béton fissurées…* »

Depuis trente ans, la famille Del Luca se bat et survit. Des années de militance au sein de la première association de riverains, Netsky. Un procès collectif victorieux. Un dédommagement tardif. Et enfin des travaux d'isolation pris en charge par la Région wallonne : « *Ils ont remplacé deux fenêtres dans la* ›

› *chambre à l'avant, mis de l'isolant dans les caissons des volets, mais ils n'ont rien fait au niveau des plafonds et du toit, alors que c'est un bungalow. Souvent, on doit monter le son de la musique ou de la télé, sinon on n'entend rien. Ils ont aussi installé une ventilation mécanique contrôlée (VMC), mais on doit courir à Charleroi pour acheter des filtres chaque année. En été, on dort avec les fenêtres fermées, c'est étouffant. La clim' qu'ils ont installé, on évite de la faire tourner, c'est fatiguant et on attrape la crève. Et puis il y a des problèmes de condensation régulière. Tout a été fait en dépit du bon sens ! »*

Leur fille Laura, 31 ans, est également au bout du rouleau : *« Je prends des somnifères depuis l'âge de 14 ans. Le soir, j'ai peur d'aller me coucher, je me focalise sur le bruit. Dès que j'entends un avion, je me crispe et j'attends le suivant. La nuit, entre 2 et 6 heures du matin, c'est le défilé. Et la journée, je ressemble à un zombie. Récemment, j'avais trouvé un boulot dans un call center : cent appels par jour à gérer avec trois, quatre heures de sommeil derrière soi, c'est impossible. J'ai renoncé. Ils nous disent qu'Alibaba comme TNT va créer de l'emploi : quel emploi ? A quel prix ? Combien de vies bousillées pour développer cet aéroport ? »*, s'interroge la jeune femme.

Nous faisons le tour de la maison et visitons leur petit jardin propret, bien entretenu. *« Quand il fait beau, on guette le moindre moment de silence et on en profite »*, sourit Christine. Mais la pollution, de l'air cette fois, n'est jamais loin : *« Quand il pleut, sur la table en plastique, on voit de petites flaques avec des reflets bleus verts d'hydrocarbure. Sur les arbres fruitiers, il n'y a plus rien. Le fil à linge est en permanence collant, couvert d'une pellicule noirâtre. Et puis il y a cette odeur de pot d'échappement la nuit. On ferme les yeux, on se croirait en ville. Et dire que tout ça va dans nos poumons ! »*, dénonce Antoine, non sans colère.

Installés à Horion-Hozémont, à proximité de l'aéroport, Christine Collard et Antoine Del Luca sont exposés depuis trente ans au bruit et à la pollution.

Au fil des mois, la famille Del Luca s'épuise. La mobilisation ? *« On n'y croit plus trop. C'est le pot de terre contre le pot de fer. Ils se tiennent tous : les politiques locaux, les décideurs économiques... »*, analyse Christine avec l'expérience. **Vendre ?** *« Qui va acheter un bien comme celui-là estimé à environ 100 000 euros en zone sinistrée ? »* **Quitter ?** *« Je suis fort attachée à ma maison. On a dessiné nous-mêmes les plans. C'est dur de devoir s'en séparer sous la contrainte. Mais là, on sent qu'on arrive à une limite. Si l'activité s'intensifie encore avec Alibaba, c'est sûr, on devra se décider. » –*

A lire début 2022, dans notre prochain numéro (janvier-février, n°148). Lancement fin décembre sur www.imagine-magazine.com.

Episode 2

Bierset en basse altitude

1. Liège Airport, une success story, mais à quel prix ?
Imagine a décrypté son actionnariat, son modèle économique et financier, ses relations avec la Société wallonne des aéroports (Sowaer) et chiffré l'ensemble des investissements publics dont il a bénéficié depuis vingt-cinq ans. Il revient également sur la mal gouvernance qui le ronge en interne.

—

2. Aérien, rail, route, eau... Le secteur très pressé de la logistique
Fer-de-lance de la reconversion wallonne, le secteur de la logistique, dont le cœur opérationnel est logé à l'aéroport de Liège, affiche sa volonté de mieux coupler l'aérien, le rail, la route et l'eau. Illusion durable ?

—

3. Les emplois d'hier et ceux de demain
Des milliers d'emplois (in)directs créés et à créer. Mais que dissimulent ces chiffres ? Nous avons tenté d'y voir plus clair avec les meilleurs experts.

—

4. Un aéroport vert, vraiment ?
A travers son plan stratégique, Liège Airport prétend devenir un aéroport durable à l'horizon 2040. Qui dit croissance des activités, dit nuisances supplémentaires. Ses dirigeants ont-ils vraiment pris la mesure des enjeux environnementaux ? Comment la Région wallonne va-t-elle prendre ses responsabilités à l'égard des riverains ?

Le making of de notre enquête

Nonante-cinq sources. Directions aéroportuaires, administrateurs, acteurs du monde économique, syndical et environnemental, académiques, consultants, élus communaux, activistes, députés, anciens ou actuels membres de gouvernements... Pour mener à bien cette enquête sur Alibaba et l'aéroport de Liège, *Imagine* a brassé large : durant huit semaines, nous avons contacté nonante-cinq sources différentes actives de manière directe ou indirecte dans ce dossier. Certaines ont joué la transparence, d'autres moins. D'autres enfin ont préféré se retrancher dans un profond silence, signe d'un malaise évident.

Alibaba se tait dans toutes les langues. Dès le mois d'août, nous avons sollicité Alibaba Group à Hanghzou, à Londres et en Belgique, via la société de communication Interel, pour réaliser, d'une part un entretien d'un de ses dirigeants chinois ou européen, d'autre part un reportage à Kuala Lumpur (Malaisie) ou à Hanghzou (Chine). En vain.
Il s'agissait pour *Imagine* de mieux comprendre la stratégie du groupe et d'expliquer le fonctionnement des hubs qui servent de modèle d'inspiration à Liège Airport. Le groupe s'est limité à nous envoyer un document synthétique de ses intentions à Liège Airport quelques jours avant le bouclage.
« Ils veulent absolument maîtriser leur communication », analyse un observateur de premier plan. *« Dans le cadre d'un marché globalisé, ils sont hyper prudents. Très proches du gouvernement chinois, ils soignent leur image et veulent garder le contrôle sur l'ensemble de l'activité, a fortiori dans un marché émergent »*, ajoute une autre source.

L'impossible accès au contrat. Nous l'avons demandé officiellement (Liège Airport, Awex, cabinet Crucke, Sowaer...) et tenté par des voies parallèles d'obtenir le contrat commercial qui lie Alibaba à Liège Airport. Tous nos interlocuteurs se retranchent derrière le « secret des affaires ». *Imagine* a donc décidé de saisir officiellement la Commission d'accès aux documents administratifs en Région wallonne (CADA).

Luc Partoune, José Happart : des hommes clés envolés. L'un a été « managing director » de l'aéroport pendant vingt-sept ans (1994-février 2021), l'autre président du CA. Nous les avons logiquement sollicités pour un entretien. Le premier a répondu par SMS : *« Merci pour votre message, mais je ne souhaite pas y répondre. Bien à vous. »* Le second n'y a jamais donné suite.

Un PS très très discret. Paul Magnette, l'actuel président du Parti socialiste, qui a impulsé ce dossier lorsqu'il était ministre-président wallon et Jean-Claude Marcourt (ex-ministre de l'Economie), n'ont pas souhaité répondre aux sollicitations répétées par trois fois en septembre par *Imagine*.

Les syndicats peu prolixes. La FGTB, en particulier, a été la plus réticente à s'exprimer dans ce dossier. Son secrétaire fédéral Thierry Bodson a renvoyé notre demande d'interview au secrétaire régional wallon Jean-Marc Tamellini, qui a préféré se taire. Les permanents logistiques (FGTB et CSC), eux, ont accepté de s'exprimer librement.

Ceux que l'on aurait aimé entendre. Parmi les interlocuteurs de premier plan que nous avons contactés, plusieurs n'ont pas dit « non » mais ne nous ont pas encore fixé rendez-vous : Renaud Witmeur (CEO *ad interim* de Nethys & Sogepa, PS), Gaëtan Servais (CEO de Noshaq, ex-Meuse invest, PS), Jean-Michel Javaux (président de Noshaq, Ecolo), les directeurs de sociétés à capitaux chinois (Sinotrans, Easylogsolutions, ECHub,...) ou d'un sous-traitant important (WFS).

Pour en savoir plus

Un documentaire militant. *Welcome Alibaba*, réalisé par le média alternatif Tout va bien (www.toutvabien.tv).
Un livre. *Alibaba : l'incroyable histoire de Jack Ma, le milliardaire chinois*, Duncan, 2017, 208 p. (l'une des nombreuses biographies du fondateur d'Alibaba).
Un rapport. « Les opérations d'influence chinoises. Un moment machiavelien », Paul Charon et Jean-Baptiste Jeangène Vilmer, Irsem, octobre 2021.

Un podcast. « L'aérofaune », une série documentaire radiophonique en six épisodes de Marc Monaco et Sébastien Demeffe, produite par l'Atelier Graphoui. Ecoute publique le mercredi 24 novembre à 18h au Cinéma Churchill à Liège.
Des sites web. www.liegeairport.com, globalcainiao.com (portail officiel), stopalibaba.com, watchingalibaba.com, (plateformes d'opposants), www.ccai.info (association de riverains).