

Rapports de force pour un territoire : l'implantation d'Alibaba à Liège

Bruno Lefèvre

Université Sorbonne Nouvelle - LabEx ICCA - LabSIC

Louis Wiat

Université Libre de Bruxelles - ReSIC

RÉSUMÉ

Fin 2018, le Gouvernement fédéral de Belgique et le groupe Alibaba signaient un protocole d'accord qui, avec le soutien de l'OMC, du B20 et du G20, conditionne des investissements massifs du groupe asiatique du secteur des industries numériques à l'assouplissement de contraintes au e-commerce. Cet accord prévoit la construction, dès 2021, d'un gigantesque *hub* logistique sur le site de l'aéroport de Liège. Si certains acteurs locaux se félicitent de cette opportunité à la fois économique et stratégique pour la métropole liégeoise, d'autres s'y opposent ou, du moins, émettent de vives réserves, tant pour des raisons économiques et sociales qu'environnementales et culturelles. Sur la base de ce terrain d'étude, nous précisons les caractéristiques des formes territorialisées de tension entre ces différents paradigmes du développement économique local.

ABSTRACT

Conflicting power relations for a territory: the location of Alibaba in Liege

At the end of 2018, the Federal Government of Belgium and the Alibaba Group signed a memorandum of understanding which, with the support of the WTO, the B20 and the G20, conditions massive investments by the Asian digital industries company on the easing of constraints to e-commerce. This agreement includes the construction, from 2021, of a huge logistics hub on the site of Liege airport. While some local players welcome this economic and strategic opportunity for the Liege metropolis, others are opposed to it, or at least have strong reservations, for economic and social as well as environmental and cultural reasons. On the basis of this field of study, we characterize the territorialized forms of tension between these different paradigms of the local economic development.

Fin 2018, le Gouvernement fédéral de Belgique et le groupe chinois Alibaba signaient un protocole d'accord, sur la base de l'« *electronic World Trade Platform* » (eWTP). Dans ce cadre contractuel, *Liege Airport* annonçait quelques mois plus tard via la presse locale la construction sur son site d'un vaste centre logistique pour le groupe Alibaba. Ce projet industriel semble répondre à l'ambition de la Région wallonne de devenir l'un des principaux hubs logistiques européens. Le choix du site liégeois par un tel acteur dominant de l'industrie des plateformes numériques a été perçu par les décideurs publics et institutionnels comme une opportunité pour le territoire de se distinguer à l'échelle internationale. Cependant, des acteurs de la société civile se sont rapidement constitués en collectif afin de s'opposer à ce projet. Ils en contestent la pertinence au regard d'une stratégie locale de développement économique qu'ils jugent subie davantage que volontariste. Les critiques s'appuient également sur un ensemble de dimensions matérielles et symboliques des activités d'Alibaba pour rendre visibles et mettre en débat leurs impacts face à des enjeux contemporains globaux : les inégalités socio-économiques, le dérèglement climatique et la protection de l'environnement.

En partant du constat de cette opposition locale autour de ce projet industriel, nous proposons ici de caractériser d'une part les postures idéologiques en présence et d'autre part les systèmes relationnels au sein desquels s'organisent et agissent les différents types d'acteurs. Plus précisément, nous cherchons dans cet article à comprendre comment ce projet constitue à la fois une forme d'articulation de la stratégie d'un acteur industriel dominant dans le secteur des plateformes numériques avec un paradigme « créatif » de l'action publique¹, mais aussi un catalyseur pour l'expression d'un paradigme alternatif du développement du territoire et de la conduite des politiques publiques. La notion de paradigme est envisagée comme représentation du monde, qui repose sur un cadre de référence constitué d'un ensemble, plus ou moins homogène, de valeurs, de croyances, de pratiques, qui permettent de penser le sensible. Bien que partagé collectivement, un paradigme est ancré dans un moment dont il incarne un modèle de pensée, d'interprétation du monde, et de cadrage de l'action.

Autrement posée, notre question est donc celle de la capacité des acteurs publics et institutionnels locaux à articuler les spécificités socio-économiques de leurs territoires, dont leurs singularités d'ordres juridique, douanier ou réglementaire, avec des stratégies industrielles d'acteurs dominants soutenues par des institutions internationales. Ces dynamiques de convergence se caractérisent-elles par une intégration de ces acteurs globaux des industries du numérique dans des choix politiques et sociaux locaux ou, au contraire, par une adaptation des politiques, législations, pratiques et cultures locales au profit des intérêts de ces acteurs ?

1. Philippe Bouquillion (dir.), *Creative economy creative industries : des notions à traduire*, Presses universitaires de Vincennes, 2012.

Ce questionnement s'inscrit ainsi dans une perspective d'économie politique de la communication : à travers les discours des acteurs locaux et les représentations qu'ils portent, nous appréhendons les activités économiques au regard de leurs dimensions configurantes pour les sociétés et de leurs conséquences pour l'intérêt général. D'un point de vue empirique, un premier corpus de données est constitué d'un ensemble de 211 articles publiés dans la presse belge du 24 juin 2015 au 20 juin 2019, issus de cinq titres généralistes, régionaux et économiques², dont l'extraction a été opérée sur la base de la présence conjointe des termes « Alibaba » et « Liège ». L'analyse de ce corpus permet tout d'abord d'identifier les acteurs et les différentes étapes d'un processus à l'œuvre sur plusieurs années et qui a abouti à la décision de l'implantation d'Alibaba sur l'aéroport de Liège. Cette analyse permet également de caractériser les enjeux socioéconomiques de la stratégie de localisation du groupe industriel. Elle fournit, enfin, un accès aux positions et aux discours des différentes parties prenantes concernées par le projet, qu'elles le soutiennent ou s'y opposent, vis-à-vis de ces enjeux : pouvoirs publics, partenaires commerciaux, syndicats et organisations professionnelles, associations locales et collectifs d'habitants... Cette analyse de corpus a ensuite été complétée d'entretiens individuels semi-dirigés avec dix-sept acteurs locaux, régionaux et fédéraux concernés par cette implantation d'Alibaba ou impliqués dans sa mise en œuvre. Ces entretiens étaient articulés autour de trois thématiques principales : le développement des industries numériques et du e-commerce en Belgique, la stratégie de localisation des activités d'Alibaba à Liège, et les modalités des prises de décision de la part des acteurs publics.

Après avoir caractérisé la stratégie du groupe Alibaba et le paradigme selon lequel les décideurs publics conçoivent le développement de leur territoire, nous préciserons quelques modalités de l'accord entre ces deux parties (eWTP) et les formes de mobilisation d'acteurs locaux contre un tel projet industriel. Nous préciserons ensuite les tensions que génère ce projet d'aménagement sur le territoire local et certaines des formes d'expression des rapports de force qui lient ces acteurs. Cette analyse contrastive des postures et des discours d'un ensemble d'acteurs en relation d'interdépendance sur un même territoire nous permettra enfin de comprendre comment, de ce qui pourrait paraître une « anecdote » industrielle, ont émergé des formes d'espaces publics et de débats davantage systémiques.

L'ANCRAGE D'UNE STRATÉGIE INDUSTRIELLE SUR UN TERRITOIRE EN QUÊTE DE RECONNAISSANCE

L'implantation d'une partie des activités d'Alibaba à Liège s'inscrit dans une stratégie du groupe chinois de développer un maillage d'infrastructures et de procédures liées à la mobilité et à l'entreposage à l'échelle mondiale. À la différence d'autres industriels dont Amazon, le groupe déploie cette stratégie de localisations en intégrant, du moins dans les discours, les spécificités des territoires concernés. Cette intégration s'opère via la formalisation d'« écosystèmes », des ensembles relationnels d'acteurs interdépendants et partageant un objectif commun. Cette notion d'écosystème struc-

2. *Le Soir, La Meuse, L'Avenir, Trends-Tendances, L'Écho.*

ture fortement les discours des représentants d'Alibaba tout autant que ceux des décideurs publics belges. Ce consensus, ce sens partagé d'une telle implantation, se construit à partir de croyances communes, dont la capacité des technologies numériques à offrir une réponse aux enjeux respectifs de chaque acteur impliqué. Alibaba a construit son modèle économique sur la gestion des données de e-commerce, tandis que les acteurs publics fondent leurs politiques de développement économique sur la construction de pôles d'expertises industrielles attractives et distinctives. Sur cette base, la stratégie industrielle d'Alibaba nous apparaît consister en l'activation d'un dispositif mondial d'articulation d'écosystèmes locaux, en coopération avec les décideurs territoriaux, afin de construire un « méta-écosystème ». Stratégiquement, l'intégration des acteurs publics et privés locaux dans le respect de leurs singularités apparaît ainsi comme un gage de stabilité de cet ensemble. Pour leur part, les acteurs locaux trouveraient dans cette « coopération » une justification du sens de la décision d'accueillir un tel industriel au regard des ambitions de développement et de distinction du territoire. Le concept de « *paradigme créatif sociétal* », qui souligne l'intégration de caractéristiques matérielles et symboliques des industries créatives dans l'ensemble des activités humaines, apparaît ici comme un ciment idéologique, consensuel, grâce auquel ces deux types d'acteurs parviennent à construire un objet frontière⁴. Au-delà d'un discours « gagnant-gagnant », ce processus est cependant régi par des rapports de force qui contribuent à configurer idéellement⁵ et matériellement le territoire, tant en son sein que vis-à-vis d'autres territoires avec lesquels il est en concurrence et dont il cherche à se distinguer au profit de son attractivité.

ALIBABA VISE UNE HARMONISATION MONDIALE DES PROCÉDURES LIÉES AU E-COMMERCE

Créée en 1999, Alibaba a dans une première période (2000-2010) développé un éventail de services numériques aujourd'hui dominants sur le marché chinois. Les plateformes de vente en ligne ne constituent qu'un élément d'un ensemble diversifié et intégré d'outils et services développés par Alibaba à destination des entreprises : expertise stratégique et marketing, cloud et gestion de données, services financiers et logistiques, applications et outils de communication, intelligence artificielle...⁶ En 2010, le groupe a ouvert la plateforme AliExpress à destination des marchés internationaux.

3. Pierre Moeglin, « L'hypothèse d'un paradigme créatif sociétal. Intérêts, enjeux et stratégies en lice », *Communication, Information médias théories pratiques*, vol. 36/1, 2019.
4. Susan Leigh Star, James R. Griesemer, Institutional Ecology, « Translations' and Boundary Objects: Amateurs and Professionals in Berkeley's Museum of Vertebrate Zoology », *Social Studies of Science*, vol. 19, n°3, 1989, p. 387-420.
5. Maurice Godelier, « La Part idéale du réel. Essai sur l'idéologie », *L'Homme*, tome 18, n°3-4, 1978, p. 155-188.
6. Wen-Chun Tsai, Chung Yuan, « Analyzing the Emergence of Alibaba Group from Business Ecosystem Perspective », *The Journal of International Management Studies*, vol. 11, n°2, 2016, p. 53-64; Ming Zeng, « Alibaba and the Future of Business », *Harvard Business Review*, 2018, p.88-96 ; Françoise Paquienséguy, Miao He, « The User as a Key Component of Platforms: Through the Lens of Alibaba », in Philippe Bouquillion, François Moreau (eds.), *Digital Platforms and Cultural Industries*, Bruxelles, Peter Lang, 2018, p. 91-113.

Depuis lors, Alibaba développe une stratégie d'expansion globale d'offre d'« *écosystème économique pour les PME* », mise en œuvre de manière différenciée selon les pays et les économies concernés. Selon Sébastien Badault, directeur général d'Alibaba France, le groupe entend ainsi « *redessiner les limites du commerce international* », « *faciliter le commerce partout dans le monde et fournir aux commerçants, aux entreprises, aux consommateurs et à nos partenaires la valeur ajoutée et les services pertinents dont ils ont besoin pour réussir, être compétitifs et bénéficier d'une meilleure expérience d'achat. C'est sur la base de cette philosophie que se construit notre stratégie d'internationalisation et d'expansion, car nous accordons la priorité aux besoins de nos clients dans chaque marché*⁷. » Ce discours officiel pose d'une part la dimension idéologique du projet industriel du groupe, qui consiste en une harmonisation des règles mondiales du commerce sur la base de ses propres dispositifs numériques, et d'autre part son attention à préserver, du moins en partie, les spécificités des différents marchés sur lesquels il est présent. Le principal outil développé par le groupe pour assoir cette ambition est l'*electronic World Trade Platform* (eWTP).

Conçu en 2016 par le fondateur d'Alibaba, l'eWTP constitue une offre destinée aux gouvernements : Alibaba leur propose de s'associer à l'ambition du groupe industriel de refonder le commerce international, notamment via la mise en œuvre à l'échelle mondiale d'un réseau de hubs numériques. En 2021, le groupe Alibaba comptabilise ainsi six « *hubs eWTP* » — en Malaisie, au Rwanda, en Éthiopie, en Belgique et en Chine à Hangzhou et à Yiwu —, établis en collaboration avec les autorités locales qui, chacune à leur manière, estiment tirer dans ces collaborations des bénéfices pour leur développement socio-économique (investissements en infrastructures, développement de marchés vers l'Asie, développement d'expertises numériques...). En « *facilitant le dialogue Public-Privé* », l'eWTP constitue, selon la communication officielle du groupe, un « *incubateur pour de nouvelles règles commerciales, des politiques plus intégrées et inclusives, et un environnement économique propice au développement du e-commerce, aux échanges et à l'économie numérique*⁸. » Décliné en quatre « T » (« *trade* », « *tourism* », « *training* », « *technology* »), l'eWTP dépasse le strict marché du e-commerce et ambitionne de bouleverser les conditions de circulation des biens, des personnes, des connaissances et des données numériques.

À partir de ces accords bilatéraux avec des États, et en s'appuyant sur son développement fulgurant en Chine, Alibaba propose en réalité la mise à disposition de ses services et outils numériques, ainsi que de son expertise dans des domaines aussi variés que la logistique, la coopération économique, le marketing, l'accès aux produits financiers ou la gestion des procédures douanières. En contrepartie, l'État signataire s'engage à « faci-

7. Sébastien Badault, « Nous sommes en train de redessiner les limites du commerce », Les Sommets du Digital, 2019, [En ligne], Disponible à l'adresse : <https://les-sommets-du-digital.com/sommes-train-de-redessiner-limites-commerce-sebastien-badault-directeur-general-dalibaba-france-speaker-aux-sommets-digital-somdig19/> (consulté le 20/04/2020).

8. Alibaba Group, « Introduction to eWTP », 2019, [En ligne], Disponible à l'adresse : <http://azcms31.alizila.com/wp-content/uploads/2019/06/Introduction-to-eWTP.pdf> (consulté le 19/01/2021).

liter » sur son territoire la mise en œuvre de ce projet d’harmonisation des conditions du e-commerce international, dont le principe est promu par l’OMC, le B20 et le G20. Le tableau ci-dessous pose, pour différents grands types d’enjeux, ce que représente pour Alibaba l’accord signé avec la Belgique et son implantation sur l’aéroport de Liège.

Enjeux de l’accord belge eWTP pour Alibaba

| | Type d’enjeu concerné par l’activité industrielle de plateforme d’Alibaba | | | | |
|---------------------------------|---|--------------------------------------|----------------------------|---|------------------------------------|
| | Industriel | Économique | Règlementaire | Technologique | Géopolitique |
| Belt and Road Initiative | Infrastructures, réseaux logistiques multimodaux | Captation de PME et nouveaux marchés | Harmonisation mondiale | Inter-opérabilité de systèmes et procédures hétérogènes | Renforcement de position dominante |
| eWTP | Domination / concurrence | Clients cloud | Accès à l’Union Européenne | Production de big data | Maîtrise des outils et données |
| Hub logistique Liège | Nœud sur l’Europe de l’Ouest | Réduction des charges | Fluidification des flux | Robotique, traçabilité | Extension zone d’influence |

L’objectif annoncé par Alibaba est de développer les échanges commerciaux et économiques entre des PME belges et l’Asie, mais également de réduire les délais de livraison des biens vendus, notamment depuis sa plateforme AliExpress, à destination de clients de l’Europe de l’Ouest. Ce pôle logistique liégeois vise à constituer la principale porte d’entrée, physique et numérique, de ces biens commerciaux sur le territoire ouest-européen. Il s’insère également dans un processus international de construction par la Chine, depuis 2010, de nouvelles « Routes de la Soie »⁹, dans le cadre d’un programme baptisé « *Belt and Road Initiative* » (BRI), dont l’ambition est de développer des réseaux d’infrastructures multimodales de transport autour de nœuds qui, telles des « zones économiques spéciales » réparties sur l’ensemble de la planète, facilitent et fluidifient les procédures douanières et administratives entre les territoires traversés.

C’est dans ce contexte industriel stratégique global qu’a été décidée l’implantation d’Alibaba sur le site de l’aéroport de Liège. L’accord signé fin 2018 dans le cadre de l’eWTP entre Alibaba et le Gouvernement fédéral de Belgique s’accompagne en effet de la mise à disposition du groupe de 22 hectares sur le site de l’aéroport de Liège. Alibaba, via sa filiale logistique Cainiao, y développera un centre logistique d’ambition internationale, appuyé par un investissement de 100 millions d’euros afin de le rendre opérationnel courant 2021. Cet accord bipartite formalise également l’intention partagée des deux signataires de s’appuyer sur les nouvelles technologies pour « *promouvoir la numérisation des procédures douanières* » et

9. Michel Foucher, « L’Euro-Asie selon Pékin », *Politique étrangère*, vol. printemps, n°1, 2017, p. 99-113; Christian Vicenty, « Les nouvelles routes de la soie : ambitions chinoises et réalités géopolitiques », *Géoéconomie*, vol. 81, n°4, 2016, p. 133-158; Emmanuel Lincot, « Enjeux et perspectives des nouvelles routes de la soie », *Monde chinois*, vol. 44, n°4, 2015, p. 16-26; Jean François Di Meglio, Jacques Gravereau, « Les investissements chinois en Europe », *Géoéconomie*, n° 68, 2014, p. 51-66.

« un dédouanement plus efficace des biens qui apparaîtraient cruciaux pour le commerce global et en particulier pour les PME¹⁰. »

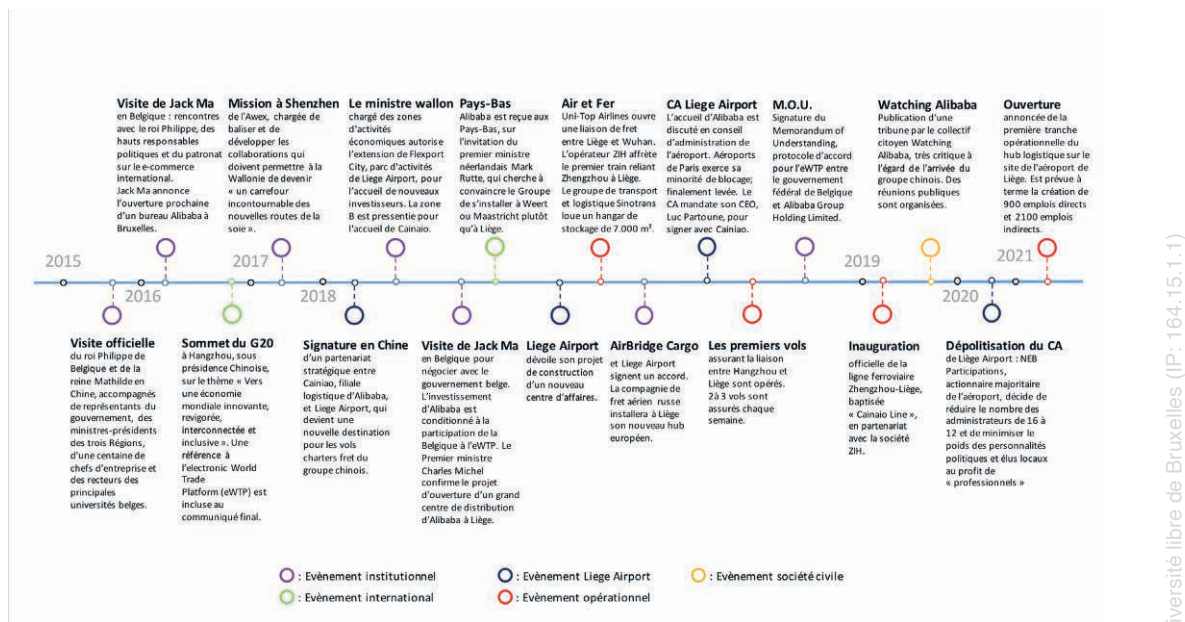


Fig. 1. Chronologie des événements associés à l'implantation d'Alibaba sur le site de l'aéroport de Liège

UNE STRATÉGIE INDUSTRIELLE WALLONNE DE CLUSTER LOGISTIQUE D'ENVERGURE EUROPÉENNE

De son côté, la Wallonie vise depuis la fin des années 1980 à acquérir le statut de pôle logistique européen majeur. Avec l'appui politique et financier de la Région, l'aéroport de Liège est le principal levier de cette ambition : quasi exclusivement spécialisé dans le fret de marchandises, il est le sixième aéroport cargo européen, avec un volume de 1 400 000 T de fret en 2021. Si la Région wallonne affirme dès 1999 dans son Schéma de Développement de l'Espace Régional sa volonté de développer la logistique pour reconverter l'économie régionale, c'est surtout à partir de 2005 que cette ambition se concrétise, avec le lancement d'une politique industrielle articulée autour de la création de pôles de compétitivité, parmi lesquels figure le pôle Logistics in Wallonia¹¹. Dans ce cadre, l'implantation d'Alibaba apparaît quelque peu naturalisée, intégrée dans ce processus histo-

10. Gouvernement fédéral de Belgique et Alibaba Group, « Government of Belgium and Alibaba Group to Jointly Promote Inclusive Global Trade under eWTP Initiative. Liège smart logistics hub a key element of the eWTP partnership », communiqué de presse, 5 décembre 2018.
11. Claire Dujardin, Philippe Lefebvre, Martine Lefèvre, Virginie Louis, Frédérique Pallez, Françoise Vanderkelen, « Les pôles de compétitivité wallons : dix ans de politique industrielle », *Courrier hebdomadaire du CRISP*, vol. 2337-2338, n° 12, 2017, p. 5-58; Benoit Bayenet, Henri Capron, « Les pôles de compétitivité : un nouvel instrument de la politique industrielle de la Wallonie », *Reflets et perspectives de la vie économique*, tome li, n°1, 2012, p. 77-98.

rique et ce récit d'une région vouée depuis plusieurs dizaines d'années à devenir un hub logistique international. « *Nous faisons régulièrement la promotion de ce carrefour multimodal que constitue la Belgique, et notamment de la Wallonie qui est au centre du triangle d'or, entre Francfort, Amsterdam et Paris. C'est notre credo* », confie en entretien Michel Kempeneers, représentant de l'Agence Wallonne à l'Exportation (Awex). « *En 2017 et 2018, tous les quinze jours, on avait des visites de délégations de sociétés logistiques chinoises qui venaient voir l'aéroport, les autoroutes, les logisticiens qui pourraient travailler.* » En fait d'atouts, *Liege Airport* dispose de 400 ha disponibles, de plages de vol considérables, notamment en journée, et ambitionne de dépasser à moyen terme les leaders européens, Francfort-sur-le-Main et Roissy-Charles de Gaulle, qui assurent chacun le fret de plus de 2 000 000 T de marchandises par an. Une centaine d'entreprises sont implantées sur le site ou alentour. Parmi elles, le transporteur FedEx/TNT qui s'y est fortement développé depuis 1998, mais également, depuis peu, des transporteurs asiatiques et russes dont SinoTrans et Air-BridgeCargo. En 2020, 500 millions de colis ont transité par l'aéroport, via une soixantaine de vols quotidiens, concentrés dans la période nocturne. *Liege Airport* est connecté à huit aéroports chinois et dispose, depuis 2018, d'une ligne ferroviaire en bout de piste, baptisée « Cainiao Line » qui le relie directement à Zhengzhou, Yiwu et Chengdu.

La plupart des acteurs économiques et politiques locaux se félicitent de l'opportunité à la fois économique (jusqu'à 3 000 emplois directs et indirects sont évoqués) et stratégique (l'attractivité de Liège et de son aéroport se trouve renforcée à l'échelle internationale) que représente l'arrivée d'Alibaba. « *Tout le monde y gagne, c'est vraiment un win-win* », estime ainsi Michel Kempeneers de l'Awex. Leurs discours tendent à « naturaliser » l'implantation du groupe chinois en la situant dans une suite logique de jalons destinés à asseoir la stratégie wallonne de pôle logistique européen. En attirant un « géant du e-commerce », l'objectif consiste à renforcer l'attractivité du territoire : « *Nous avons pu convaincre de l'environnement fiscal attractif de notre pays et de la qualité de nos travailleurs.* », se félicitait Charles Michel, le Premier ministre belge de l'époque. « *C'est une bonne nouvelle pour l'emploi et le développement économique autour de l'aéroport de Liège et plus généralement pour l'ensemble de notre pays. Grâce à cet investissement important d'un géant mondial du commerce électronique, nous plaçons la Belgique sur la carte mondiale de l'économie digitale prometteuse de croissance et d'emplois dans un avenir proche*¹². » Plus localement, les réseaux économiques s'accordent également sur l'opportunité de cette implantation pour la reconnaissance de la Wallonie tant de la part de l'État fédéral qu'à l'échelle internationale : « *C'est ça l'écosystème. C'est cette notion de rendement d'échelle. Notre rôle d'influence, c'est d'aller dire au Gouvernement que ces écosystèmes sont bons et qu'il faut continuer à les développer et les soutenir* », nous confie Olivier de Wasseige, Administrateur délégué de l'Union Wallonne des Entreprises.

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

Pôle d'excellence industrielle, développement de services numériques « innovants », distinction du territoire pour son attractivité : se retrouvent ici les arguments constitutifs d'un paradigme¹³ créatif du développement. Sous ce prisme, qui s'est imposé depuis les années 1990 comme principal modèle de développement économique des métropoles européennes, les territoires sont perçus dans une relation concurrentielle et leur développement socio-économique repose sur leur capacité à stimuler et valoriser des objets et formes « innovantes » d'entrepreneuriat et de gouvernance. D'apparence consensuels, les concepts de « créativité » et d'« innovation » renvoient en fait à une grande diversité de définitions, de référentiels et d'interprétations. Ils trouvent leurs origines dans un ensemble de pratiques et de caractéristiques propres aux industries culturelles et à la création (valeur symbolique des productions, modes d'organisation du travail, la distinction comme ressource pour contrer l'incertitude de reconnaissance). Cependant, l'économie créative, modèle structurant du paradigme créatif, mobilise ces mêmes concepts dans le cadre d'une économie capitaliste et d'une quête de valorisation des activités et productions sur les marchés, quel que soit leur lien plus ou moins ténu avec la création et la nouveauté. Sous ce prisme, la stratégie territoriale wallonne repose ainsi, en partie, sur l'émergence d'une « écologie de la création », présentée comme une spécificité non délocalisable, et incarnée dans des expertises liées à l'innovation technologique et industrielle. Le rôle de l'action publique consiste dans ce cadre à créer les conditions sociétales, économiques, industrielles les plus favorables à la structuration d'« écosystèmes » économiques, de milieux dans lesquels la créativité peut s'épanouir¹⁴, et à accroître leur visibilité. Les accords signés avec Alibaba sont ainsi intégrés dans un récit, dominant et consensuel, d'un fossé technologique et économique que serait enfin en mesure de franchir la Belgique et qui la rendrait désormais visible et attractive à l'échelle internationale. Parmi de nombreux discours mobilisant cet argument, citons un extrait de l'« Agenda Numérique 2.0 » publié en 2018 par la Fédération des Entreprises Belges¹⁵ : « *Les pouvoirs publics doivent entretenir des contacts plus fréquents et plus intenses avec le monde des entreprises. Ils pourront ainsi évaluer assez vite l'orientation de l'innovation mondiale et s'y adapter. En effet, actuellement, les pouvoirs publics et la réglementation sont souvent en retard sur les évolutions en cours dans les entreprises. Cette situation est source d'insécurité juridique pour les entreprises et ralentit l'innovation.* »

13. Willet Gilles, « Paradigme, théorie, modèle, schéma : qu'est-ce donc ? », *Communication et organisation*, n°10, 1996.

14. Mirjam Gollmitzer, Catherine Murray, *From economy to ecology: A policy framework for creative labour*, rapport préparé pour la Conférence canadienne des arts (CCA), Ottawa, mars 2008.

15. « Agenda Numérique 2.0 », FEB, 2018, p. 32. En ligne : <https://www.feb.be/publications/agenda-numerique-2.0/>

Enjeux de l'accord eWTP avec Alibaba pour les institutions belges et wallonnes

| | Type d'atout induit par l'implantation d'Alibaba à Liège et exprimé dans les discours | | | | |
|---------------------------------|---|------------------|---|---|---------------------------|
| | Industriel | Économique | Règlementaire | Technologique | Géopolitique |
| Belt and Road Initiative | Infrastructures multimodales | Innovation | Harmonisation des réglementations et procédures | Inter-opérabilité de systèmes hétérogènes | Inclusion |
| eWTP | Distinction, Investissements, Tourisme | Nouveaux marchés | Cloud e-services, produits financiers | Marketing : exploitation des big data | Attractivité, Innovation |
| Hub logistique Liège | Place centrale européenne | Emploi | Procédures simplifiées | Innovation, Robotisation | Concurrence, Attractivité |

Les discours de la majorité des décideurs publics et privés belges s'articulent donc autour de l'idée d'un accord, « Gagnant/Gagnant », conclu sur la base de rapports de forces équilibrés et de quelques arguments qui tendent à légitimer l'implantation d'Alibaba à Liège au regard d'une stratégie de développement économique et de rayonnement du territoire : emplois créés, dynamisation indirecte de nombreux secteurs économiques, exportation facilitée des productions et expertises locales, ou encore attractivité renforcée du territoire, notamment vis-à-vis d'investisseurs et de touristes venus d'Asie.

DES RAPPORTS DE FORCE ET TENSIONS QUI INTERROGENT LE STATUT DU TERRITOIRE

Au-delà d'un discours dominant de la part des institutions locales qui contribue à naturaliser l'implantation d'Alibaba et à la présenter comme le fruit d'un accord partenarial équilibré, cette construction idéelle relève cependant d'un rapport de forces établi dans un cadre idéologique spécifique, celui d'un paradigme créatif sociétal qui renforce l'emprise de l'idéologie néolibérale et de l'économie capitaliste sur les politiques publiques. C'est ce paradigme du développement local qui rend légitimes les arguments de compétitivité du territoire, de nouvelles formes d'emploi majoritairement précaires, de soutien aux innovations numériques, et de rupture socio-économique entre l'échelle locale et les enjeux mondiaux. Nous identifions ici deux enjeux principaux soulevés par les opposants à l'implantation d'Alibaba : la mise en avant d'autres grilles de lecture de cet événement industriel et la centralité de l'innovation technologique comme levier du développement territorial.

D'AUTRES LECTURES DE L'ACCORD EWTP ET DE L'IMPLANTATION D'ALIBABA

Ce cadre idéologique contribue depuis plusieurs dizaines d'années à configurer les relations qu'entretiennent les acteurs publics et privés (notamment dans le cadre de partenariats public privé) avec la « société civile » ou avec des espaces que sont les territoires locaux. Ces configura-

tions déterminent les modes d'organisation et d'action de la plupart des décideurs publics en cadrant de manière stricte leur pouvoir politique. Ainsi, davantage que des partenaires au service d'une politique publique, les acteurs privés et les marchés deviennent les sujets d'un objectif de distinction des territoires au sein d'un marché concurrentiel¹⁶. L'équilibre « gagnant/gagnant » de l'accord entre Alibaba et les décideurs publics belges est admis de manière relativement consensuelle au sein de ce cadre idéologique.

Pourtant, certains élus, des « citoyens » et des organisations associatives et professionnelles proposent d'autres lectures d'un tel accord, qui remettent en cause sa pertinence pour le développement socio-économique du territoire comme l'apparent équilibre des rapports de force dont il serait l'aboutissement. Plusieurs bourgmestres des communes concernées par le site de l'aéroport de Liège apparaissent ainsi tiraillés entre d'une part un récit qui valorise la création d'emploi et l'attractivité, et d'autre part la perception de risques sociaux, économiques, environnementaux induits par l'accueil d'acteurs tels qu'Alibaba. « *Ces groupes ont une telle puissance financière que, même s'il y avait un milliard d'euros en jeu, certains seraient capables d'arrêter du jour au lendemain si elles le souhaitent. Et là, on ne sait rien faire. (...) L'économie est égoïste. C'est une grosse bataille. Et il n'y a pas beaucoup de pitié là-dedans. Et les États ont de moins en moins de prise* », nous confie en entretien Maurice Mottard, bourgmestre de Grâce-Hollogne et administrateur de *Liege Airport*.

Au-delà du discours enjoué, les craintes s'expriment au sujet de l'accroissement du trafic aérien et routier, des nuisances sonores et environnementales, de la fragilisation induite de certains commerces de proximité, et plus globalement du risque économique que représente l'accueil d'un « géant » industriel qui cherche ici un ancrage de ses propres activités davantage qu'un partenariat de développement avec le territoire local. C'est notamment autour de ces craintes que s'est constitué dès mars 2019 le collectif *Watching Alibaba*, soit quelques mois après la signature de l'accord eWTP. Basé à Liège, le collectif réunit une centaine de citoyens et représentants de réseaux associatifs locaux (*Gresea*) et internationaux (*Attac*, *Greenpeace*, *Jeunes pour le Climat*, *Extinction Rebellion*). Leur objectif commun : freiner le développement de l'aéroport, notamment en empêchant l'implantation d'Alibaba sur ce site ; bien que les contextes diffèrent fortement, cette mobilisation rejoint un faisceau, de plus en plus fourni en Belgique comme en France, de contestations de projets d'aménagement jugés « inutiles et imposés »¹⁷, voire nuisibles (les luttes sur le site de Notre-Dame des Landes en France ou contre la méga-prison de Haren en sont des cas iconiques). Un autre objectif de ce collectif est de créer « *un espace d'expression pour ceux qui ont le désir de résister à la fuite en avant du monde* », comme l'affirme en entretien François Schreuer, membre de *Watching Alibaba* et conseiller communal de la ville de Liège sur la

16. Bosma Niels, Stam Erik, Véronique Schutjens, *Creative Destruction and Regional Competitiveness*, EIM Business and Policy Research, Zoetermeer, 2006.

17. Voir notamment le recensement effectué par le site Reporterre : <https://reporterre.net/La-carte-des-luttes-contre-les-grands-projets-inutiles>

liste « Verts et à Gauche ». Les revendications et attentes des membres du collectif sont hétérogènes (voir ci-dessous) mais expriment en commun une volonté d'imposer d'autres récits, d'autres prismes d'analyse de l'implantation d'Alibaba à Liège, ainsi que de nouvelles modalités de mise en débat public des prises de décision. Le collectif organise principalement des réunions de sensibilisation, d'information et de débat avec les citoyens et acteurs locaux.

Enjeux de l'accord eWTP avec Alibaba pour les acteurs de la société civile qui s'y opposent

| | Type d'impact induit par l'implantation d'Alibaba à Liège et dénoncé | | | | |
|---------------------------------|--|---|--|-----------------------------|--|
| | Industriel | Économique | Réglementaire | Technologique | Géopolitique |
| Belt and Road Initiative | Néfastes sur l'environnement et le climat | Globalisation des échanges | Perte d'autonomie des États | Pas de maîtrise des outils | Conforte la polarisation idéologique |
| eWTP | Encourage le e-commerce | Impact négatif sur le commerce de proximité | Opacité de l'accord, encourage la dérégulation | Faible contrôle des données | Déséquilibre des rapports de force, modèle chinois |
| Hub logistique Liège | Faibles plus-values, Pollutions | Emplois faibles et peu qualifiés | Accords spécifiques | Automatisation vs emplois | Dépendance à un acteur dominant |

Si des impacts négatifs de l'implantation d'Alibaba sont identifiés, une forme de déni s'opère à la faveur d'un relatif fatalisme, de l'acceptation d'une impuissance des décideurs publics locaux face à des phénomènes qui affectent leur territoire mais le dépassent également. Les effets sociaux et environnementaux du e-commerce, la précarité des emplois logistiques, l'accroissement des flux de marchandises, la privatisation des espaces sont occultés dans le discours « gagnant/gagnant » et, selon le témoignage de plusieurs élus, ne font quasiment pas l'objet de débats dans les instances délibératives institutionnelles. Ce phénomène s'opère précisément du fait d'une croyance à la fois en l'incapacité des décideurs publics à agir à contre-courant d'évolutions sociétales massives et en une rupture des relations entre des décisions locales et des phénomènes globaux. « *La réponse, c'est que s'ils ne viennent pas ici aujourd'hui, ils iront à Maastricht ou ailleurs. Donc, si on n'est pas là pour attirer des entreprises, on va se retrouver comme la Pologne des années de guerre* », poursuit le bourgmestre Maurice Mottard. Cet argument est régulièrement mobilisé par les promoteurs de l'arrivée d'Alibaba, comme ici avec Olivier de Wasseige, représentant de l'Union Wallonne des Entreprises (UWE): « *Sur les aspects environnementaux, tant qu'on n'aura pas réglé le problème environnemental au niveau européen, à quoi ça sert d'être plus catholique que le Pape ? Si Alibaba ne venait pas ici, ils allaient se mettre à 100 kilomètres de chez nous, et au niveau environnemental, on n'allait pas changer grand-chose. Sauf, éventuellement, sur l'aspect du bruit.* »

L'INNOVATION NUMÉRIQUE COMME CIMENT D'UN ÉCOSYSTÈME DOMINÉ PAR L'INDUSTRIEL

Dans le cas liégeois qui nous concerne, les cadres réglementaires jusque-là définis par la concertation publique semblent constituer des obstacles potentiels à une mise en œuvre efficiente du projet stratégique d'Alibaba de «fluidifier et refonder le commerce mondial». La notion d'écosystème évoquée plus haut constitue pour cela un modèle adapté à la reconfiguration, pour le bien supposé de l'ensemble relationnel, de règles ou modes d'organisation spécifiques à chacun des acteurs concernés. Là encore, les rapports de force sont déséquilibrés au profit de l'acteur industriel, notamment grâce à la centralité, dans le paradigme créatif, de l'innovation technologique comme levier de développement. Dans les discours tenus par les promoteurs du développement du e-commerce, Alibaba est bien présenté comme un partenaire qui permettra, avec d'autres, à la Belgique de combler son «fossé numérique».

La Fédération des Entreprises de Belgique (FEB) milite par exemple pour le renforcement d'un «écosystème stimulant» pour le développement de l'économie numérique nationale. Parmi ses recommandations, l'évolution du cadre législatif fédéral devrait notamment prévoir de «supprimer toutes les taxes locales, provinciales et régionales sur les infrastructures de télécom (...) et de moderniser les lois et réglementations qui entravent le e-commerce». *Les formes et conditions de travail se verraient également adaptées aux exigences de l'économie numérique, notamment afin de «permettre de déroger beaucoup plus facilement et sans procédure ou surcoût excessif aux horaires classiques, (...) par exemple en limitant le droit de veto des syndicats et en autorisant les accords sur une base volontaire avec les travailleurs*¹⁸.» Ces prises de positions coïncident avec l'adoption de mesures gouvernementales destinées à alléger le cadre réglementaire du e-commerce : le droit du travail a par exemple été assoupli en 2018 par l'introduction d'une procédure simplifiée autorisant le travail le dimanche et de nuit pour ce type d'activités. Ce qui est finalement souligné ici, c'est la primauté de la performance économique, vue comme garante du développement et de l'attractivité des territoires, sur toute autre forme de régulation des modes d'organisation sociale. «On ne réfléchit pas uniquement à avoir une entreprise qui vient parce qu'elle prend de la place et qu'elle crée de l'emploi, mais parce qu'elle fait partie d'un écosystème qui sera plus attractif, estime ainsi Olivier de Wasseige. Si demain l'arrivée d'Alibaba génère l'arrivée d'autres acteurs, ça va permettre aux sociétés qui sont en train de créer de l'emploi de jouer sur l'effet d'échelle. (...) Cette dynamique est en train de se mettre en place, mais si on a l'opportunité de lui donner un coup d'accélérateur, il faut en profiter. (...) C'est aussi ce changement de paradigme qu'on doit avoir dans l'économie wallonne». Ce type de discours n'est pas spécifique à des organisations patronales telles que la FEB ou

18. FEB, «La FEB lance son plan numérique : la Belgique va-t-elle prendre en marche le train à grande vitesse de la digitalisation ? », 2018, [En ligne], Disponible à l'adresse : <https://www.feb.be/domaines-daction/economie--conjoncture/economie-numerique/la-feb-lance-son-plan-numerique-la-belgique-va-t-elle-prendre-en-marche-le-train-a-grande-vitesse-de-la-digitalisation-/> (consulté le 19/01/2021).

l'UWE, mais transparait également dans de nombreux médias, y compris de la part des décideurs publics.



Fig. 2. Affichage du collectif *Watching Alibaba* dans une commune qui jouxte l'aéroport

L'enjeu n'est donc plus ici directement logistique et industriel mais apparaît celui d'une adaptation des réglementations et cadres d'action, supposés relever du débat public et de processus démocratiques, à la faveur des stratégies des industriels du numérique et du e-commerce. Plusieurs aspects sont concernés par ce processus, rendu invisible précisément du fait de sa lecture sous le prisme de l'idéologie créative. Tout d'abord, l'existence même de l'accord eWTP signé par le gouvernement fédéral et surtout son contenu sont tenus secrets. La presse y fait parfois référence sous la forme d'une actualité économique, mais, y compris parmi les interlocuteurs que nous avons rencontrés, personne n'est en mesure d'en préciser les termes. « *Je suis absolument incapable de vous parler de ça. Je n'ai jamais eu connaissance du contenu de cet accord, en tout cas. Ça s'est fait à un autre niveau que le nôtre, au niveau fédéral. En tant que ministre de tutelle, nous n'avons pas eu connaissance de l'accord. Nous en avons entendu parler mais n'en avons pas eu connaissance* », confie par exemple Frédéric Jacquet, Chef du cabinet du ministre wallon du Budget, des Finances et des Aéroports. Outre les impacts sociaux et environnementaux de ce projet, le collectif *Watching Alibaba* (Figure 2) dénonce l'opacité qui couvre cet accord au motif du secret des affaires et déplore la faible capacité de la Belgique à négocier face à Alibaba. « *J'imagine qu'il est vraisemblable que la Belgique soit un partenaire plutôt accommodant, de petite taille, sans réelle capacité*

de négociation, avec une idéologie globalement libérale, déclare François Schreuer, représentant du collectif et Conseiller communal à Liège. *Mais, en fait, je ne pense pas qu'il y ait un choix. Je pense qu'aujourd'hui, la situation est que l'on considère que Liège est dans une telle situation de détresse que tout est bon à prendre. Peu importent les conditions*».

L'ÉVOLUTION DES PROCÉDURES DOUANIÈRES : UN EXEMPLE DE L'EMPRISE INDUSTRIELLE SUR L'ACTION PUBLIQUE

Nous ne détaillons pas ici l'ensemble des champs concernés, via l'eWTP, par cette emprise technologique, mais l'un des points les plus significatifs concerne l'évolution des modalités de gestion des procédures douanières, rendue nécessaire tant par l'extension des flux liés au e-commerce que par l'emprise de groupes tel qu'Alibaba sur leur gestion technologique. Michel Kempeneers de l'Awex nous précise les raisons et les modalités de ces évolutions : *« Il faut s'appuyer sur des entreprises qui ont une expertise, qu'Alibaba doit avoir, qu'Amazon a peut-être aussi, qui ont l'habitude de travailler avec les organismes douaniers. Ce qu'Alibaba peut amener aux douanes, c'est notamment des softwares de gestion de ces flux d'e-commerce et de traçabilité de tout ce qui est fraude et paiement. Ce sont des systèmes qu'ils peuvent développer. Donc ça intéresse énormément les douanes de travailler avec eux »*.

L'explosion du nombre de colis induite par le développement du e-commerce bouleverse en effet les procédures et outils mobilisés par les services des douanes, qui doivent réaliser des contrôles sur la nature des colis mais également sur leur valeur déclarée, selon laquelle sont calculés les droits de douane et taxes. Cet accroissement des flux liés au e-commerce implique une réorganisation de fond des procédures douanières mises en œuvre sur l'aéroport. L'enjeu réside dans la tension entre, d'une part, l'exigence imposée par l'Organisation Mondiale des Douanes de contrôler au minimum 1 % des colis entrant dans le pays, et d'autre part, l'exigence imposée par les transporteurs et opérateurs du e-commerce de ne pas bloquer les marchandises et ralentir leur distribution. Dans ce contexte, la Belgique a donc entrepris de développer *BeGate*, un système numérique capable de gérer des millions de données de la part des opérateurs de transport, d'en effectuer rapidement une analyse de risques, afin de libérer au plus vite les colis non soumis à contrôle. Un chantier de collaboration important entre les services douaniers et Alibaba porte aujourd'hui sur l'inter-opérabilité de leurs systèmes numériques respectifs. *« On discute avec Alibaba, parce qu'il y a un tremblement de terre au niveau déclaratif, nous explique ainsi Michel Lequeu, du Service Public Fédéral des Finances, Administration des Douanes et Accises. On parle de millions de colis dans le e-commerce. L'idée de l'eWTP, c'est « d'ouvrir le monde aux PME », entre guillemets, et donc quelque part, si vous rentrez dans mon système, je vais essayer de faire tomber les barrières administratives et douanières. Pas en terme fiscal, mais en termes de pré-remplir les déclarations douanières qui vont dans le monde entier. L'idée d'Alibaba, c'est dire : je dépose mes produits sur une marketplace, sur une espèce de plateforme, et cette plateforme prend en charge la mise en conformité administrative dans une multitude de pays. »* L'atout d'une telle procédure douanière pour Alibaba réside dans le fait que

le groupe reste, de fait, l'acteur central pour la collecte et la gestion des données relatives à tous les échanges commerciaux assurés via sa plateforme. Alibaba n'apparaît plus ici comme un simple partenaire mais comme un acteur industriel qui ambitionne, via des services numériques complexes et globaux, d'assurer la gestion des données relatives aux échanges de marchandises et d'harmoniser les procédures sur la base de ses propres priorités.

UN ENTREPÔT LOGISTIQUE PERÇU COMME ICONIQUE ET DÉCLENCHEUR DE MOBILISATIONS SOCIALES

Au-delà d'un apparent consensus, l'implantation d'Alibaba à Liège soulève donc un ensemble de questionnements industriels et sociétaux, de remises en cause d'un paradigme dominant du développement économique local. Par sa position d'acteur majeur dans le secteur du e-commerce, par ses promesses de création d'emplois, mais aussi par l'expertise technologique qu'il a développée au profit d'un projet stratégique d'harmonisation des flux de marchandises à l'échelle mondiale, le projet d'Alibaba de s'implanter à Liège a ainsi provoqué l'émergence et la mise en visibilité sinon de paradigmes alternatifs du développement local, du moins d'un ensemble d'enjeux qui affectent le territoire local comme le monde. Située dans un ensemble complexe d'interactions et d'enjeux locaux et internationaux, l'analyse des discours des acteurs concernés par ce phénomène industriel wallon met en évidence l'affrontement de divers paradigmes du développement socio-économique, d'apparence difficilement compatibles. Au-delà des discours institutionnels ou diffusés via les médias, des rapports de force idéologiques (soutien de l'action publique aux groupes industriels, centralité du numérique, distinction du territoire) et matériels (création d'emplois, apports d'une expertise numérique et technologique) contribuent à configurer les conditions d'accueil d'un groupe industriel dominant comme Alibaba sur un territoire en quête de reconnaissance et d'assise industrielle.

Ces cadres idéels s'opposent tout d'abord par la finalité des choix de développement du territoire liégeois. Pour la majorité des décideurs publics et institutionnels locaux et fédéraux, l'implantation d'Alibaba prend sens en termes d'opportunités de création d'emplois directs et indirects, de croissance économique, de visibilité et d'attractivité du territoire. Leurs discours promeuvent ces choix au motif d'un « retard » à rattraper et d'opportunités inédites de conquête de nouveaux marchés pour les PME locales. Pour d'autres acteurs locaux, notamment issus de la société civile, cet événement soulève, en soi mais aussi symboliquement, de manière iconique, des contradictions relatives aux enjeux sociaux et environnementaux contemporains (inégalités sociales, pollution, globalisation des échanges).

Ces différents paradigmes tentent de proposer des sens spécifiques à cette implantation vis-à-vis du territoire local comme en termes de choix de développement de nos sociétés contemporaines. Une « anecdote » industrielle, locale, dans le domaine de la logistique, soulève ainsi un ensemble complexe et hétérogène de questionnements liés aux modalités de gestion de la décision publique et à l'articulation des échelles de territoires. Alibaba symbolise donc une forme contemporaine de domination capitaliste via les industries du numérique à laquelle d'autres acteurs opposent un

paradigme de décroissance et une écologie industrielle basée sur une économie de proximité¹⁹.

Cette opposition pose également la question du périmètre signifiant de cet événement. Constitue-t-il uniquement un phénomène économique local, où le territoire permettrait l'articulation d'intérêts de l'industrie des plateformes numériques et de ceux du secteur de la logistique ? Cette échelle de lecture permet aux décideurs publics de « naturaliser » et donc, de banaliser l'implantation d'Alibaba vis-à-vis d'une stratégie de développement économique territorial qui la précède et qui repose sur un écosystème industriel autour du secteur de la logistique. Mais ces mêmes acteurs locaux admettent à peu près tous que cette posture relève également d'un certain opportunisme, d'une continuation passive, subie, d'affirmation de logiques politico-économiques néo-libérales. Et sur ce point précis, leur discours rejoint celui des « opposants » qui, notamment via le collectif *Watching Alibaba*, tentent de rendre visible une forme de « non-sens » de cet événement au regard d'enjeux contemporains majeurs et globaux. Ce collectif contribue ainsi, à partir d'une contestation de cet événement industriel, à faire émerger un espace public tout autant économique que politique²⁰. L'impact local de cette dynamique reste limité, notamment du fait du nombre relativement restreint d'opposants locaux ; cependant, sa mise en résonance avec d'autres luttes sur d'autres territoires contribue à rendre visibles et à légitimer les principes des critiques qu'elle porte.

Ensuite, au-delà de leurs finalités, ces paradigmes du développement local reposent sur des modes de gouvernance radicalement distincts. Depuis la signature au niveau fédéral du protocole d'accord de l'eWTP jusqu'aux modalités de gestion de l'entreprise publique locale qu'est *Liege Airport*, une logique par silos (l'emploi, les procédures douanières, l'export, le numérique) essentiellement opérationnelle s'oppose à une revendication d'espaces de confrontation et d'articulation d'enjeux hétérogènes et complexes : le nombre, la nature et la durabilité des emplois, le rôle de l'investissement public face aux marchés, les politiques de soutien et de structuration de l'innovation industrielle locale et la soumission aux acteurs industriels dominants, la mise en cohérence des décisions publiques industrielles avec les engagements en faveur de la protection de l'environnement ou du climat... Ces deux postures induisent des modalités de concertation, de conflit et de prises de décision radicalement distinctes. D'un côté, une culture du contrat bipartite, empreinte d'expertises légitimées et du secret industriel. De l'autre, un processus dynamique et complexe de construction collective de l'intérêt général « objet frontière », en permanence actif et qui rassemblerait la diversité des acteurs locaux pour une articulation transversale des réponses à la diversité des enjeux du développement socio-économique. À Liège, la seule instance de concertation créée fin 2018 est un Comité d'accompagnement, constitué de représentants de l'administration régionale, des autorités communales et des sociétés de gestion aéroportuaires, afin de trouver un équilibre entre les intérêts économiques et les

19. Ron Boschma, « Proximité et innovation », *Économie rurale*, n°280, 2004, p. 8-24.

20. Bernard Miège, *L'espace public contemporain*, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble, 2010.

préoccupations des riverains, et de «faire remonter vers les instances de l'aéroport des informations reçues en tant que mandataires de terrain²¹.» La société civile n'y est pas représentée, bien que fortement mobilisée lors de trois réunions organisées en 2019 et 2020. En l'absence d'un tel espace d'expression des conflits proposé par les institutions, y compris en leur sein, la société civile a pris l'initiative de poser et publiciser un ensemble hétérogène de problématiques liées à l'implantation d'Alibaba à Liège.

Enfin, ces tensions locales interrogent à leur manière la fonction même des institutions et organismes publics, notamment au regard de ce qui relève pour les uns de ressources destinées à la création de valeur marchande via des partenariats Public-Privé dans un cadre concurrentiel des territoires, et pour les autres de biens communs²², en partie inaliénables, non-exclusifs et non réductibles au marché ou à l'intérêt privé.

CONCLUSION

Le cas spécifique de l'implantation d'Alibaba à Liège rend sensible l'équilibre de rapports de force entre d'une part des pouvoirs publics qui visent le développement économique et la reconnaissance internationale du territoire, et d'autre part la domination d'un groupe industriel du numérique qui cherche à intégrer ce même territoire dans son propre écosystème économique. Ce rapport de force s'opère dans le cadre d'un modèle du développement basé sur la distinction sur des marchés concurrentiels (industrie, finance, tourisme, gentrification), ici notamment incarnée par le pôle logistique et la présence du géant du numérique. De finalité, la vitalité économique du territoire devient, sous le prisme créatif néo-libéral, une ressource pour le développement des industries des plateformes et du commerce international. Ce cas incarne ainsi une forme de mise en œuvre d'orientations macro-économiques promues par des acteurs industriels globaux et légitimées par de grandes institutions internationales (B20, G20, OMC, mais aussi la CNUED et l'ONU).

Pour ces raisons, le projet liégeois d'Alibaba et son soutien sans débat de la part des décideurs publics apparaît iconique. Pour les habitants, élus ou militants qui se sont mobilisés pour s'y opposer, les enjeux locaux qu'il soulève font écho à des projets d'aménagement sur de nombreux autres territoires et concernant une grande variété d'acteurs industriels²³. Cette lutte locale contre une invisibilisation de modèles alternatifs du développement et pour des modalités de construction de la décision publique davan-

21. Philippe Mordant, vice-président du Comité, *La Libre*, 05 avril 2019. Dans la lignée d'un précédent Comité de concertation qui s'est réuni entre 2001 et 2004, ce Comité d'accompagnement a été créé suite à l'annonce de l'arrivée d'Alibaba. Il est composé des représentants des 17 communes concernées par le plan de développement à long terme de l'aéroport, d'un représentant de la Ville de Liège, d'un représentant de la société de gestion *Liège Airport*, d'un représentant de la SOWAER, d'un représentant du cabinet du ministre en charge des aéroports. Il s'est réuni en avril 2019, puis novembre 2019 et octobre 2020.

22. Alain Létourneau, «La théorie des ressources communes : cadre interprétatif pour les institutions publiques?», *Éthique publique*, vol. 17, n° 2, 2015.

23. Lefèvre & Wiart, «Mobilisation de la société civile contre la localisation d'industries de l'économie créative : les conflits pour la re-politisation des territoires», in *L'Espace Politique*, vol. 43, 2022.

tage concertées s'articule ainsi avec un ensemble hétérogène et en nombre croissant de luttes observées en Europe et ailleurs. Les projets de localisation d'activités jugées « inutiles » ou « néfastes » de la part d'industriels sans attaches préalables aux territoires semblent ainsi avoir pour effet d'induire autant de mobilisations locales qui, au-delà de leurs singularités, entrent en résonance et tendent à peser, au sein des institutions comme de l'opinion publique, pour accroître la légitimité, voire la rationalité, de modèles alternatifs du développement et de gouvernance. Des ZAD aux Gilets Jaunes en France, contre l'artificialisation des terres ou la nocivité de complexes commerciaux ou de loisirs, ces mobilisations interconnectées contribuent à produire des contre-expertises, des contre-modèles qui, bien que fortement hétérogènes, impliquent des modalités de gouvernance revivifiées. L'interpénétration des échelles locales et internationales comme la transversalité des enjeux économiques, sociaux et environnementaux semblent notamment constituer de nouveaux cadres de pensée du développement territorial.