

# La bombe TNT

Par Paul Vaute

Syndicats, patronat, ministres régionaux, médias locaux même... : à Liège depuis lundi dernier, c'est l'union sacrée pour nous rassurer. Non, disent-ils tous en chœur, nous n'allons pas perdre les services de transport express et la compagnie aérienne TNT après avoir perdu la filière à chaud sidérurgique d'ArcelorMittal. Il va sans dire qu'il faut le souhaiter. Il est beaucoup plus douteux qu'on puisse en être certain. Tentons plutôt, sans wishful thinking ni pessimisme outrancier, de prendre la mesure aussi juste que possible des raisons de craindre et d'espérer.

Arrivée il y a quatorze ans, TNT représente aujourd'hui entre 35 et 40 % de l'activité fret à Liège Airport, devenu grâce à elle le premier aéroport cargo de Belgique et un des dix premiers d'Europe. Son poids à Bierset est proportionnellement moindre que naguère, certes, mais ce sont tout de même quelque 2200 emplois directs – deux tiers des emplois sur le site – qui seraient menacés si la fusion avec le géant américain UPS devait, une fois dotée du feu vert des autorités européennes de la concurrence, entraîner une concentration de l'activité au profit du hub proche de Cologne. Et que dire des emplois indirects, estimés à quelque 7600 pour l'ensemble aéroportuaire ?

Malheureusement, les installations liégeoises, évaluées à l'aune des critères d'outre-Atlantique, ne sont pas des plus performantes. Elles souffrent, en outre, de l'absence de paix sociale, épinglée même par José Happart, le président des lieux, socialiste certes très parvenu mais lucide en ce cas. Faut-il rappeler que l'aéroport de Liège fut le seul touché par la grève des travailleurs de Belgocontrol il y a deux ans ? Et le seul bloqué par la grève générale FGTB il y a un an ? TNT groupe y aurait laissé plusieurs centaines de milliers d'euros. C'est à ce moment qu'il fallait crier gare. Maintenant, il est trop tard.

Sur le plateau favorable de la balance,

il y a en tout cas les intentions affichées par les dirigeants du groupe de courrier américain. "UPS reconnaît la valeur significative des opérations, des atouts et du personnel de TNT Express à Liège, et continuera à l'avenir d'utiliser ces opérations, atouts et personnel dans le groupe intégré", peut-on lire dans le communiqué diffusé après l'OPA amicale. Propos confirmés depuis au gouvernement wallon. Pratiquement, un "tout à Cologne" se heurterait à des infrastructures insuffisantes ainsi qu'aux menaces pesant sur les vols nocturnes – déjà interdits à Francfort –, alors qu'à Bierset, les possibilités d'extension existent et la politique wallonne de rachat ou d'insonorisation des maisons voisines a calmé les oppositions riveraines. S'y ajoute, comme l'a révélé "La Libre Belgique" (23/3), la mise à l'étude d'une connexion ferroviaire à grande vitesse entre Liège et Cologne, via le projet Euro Carex.

Mais qu'en sera-t-il à long terme ? Il n'est pas d'entreprise éternelle, bien sûr. Mais il faut vivre, toujours plus, dans la dépendance à l'égard de centres de décision éloignés, étrangers à notre culture sociale, sans contact direct avec le concret des êtres et des choses d'ici. Il n'est pas fatal que les managers d'Atlanta jugent expédient de se passer du hub de Bierset ou d'y réduire drastiquement le volume de l'emploi. Mais ce couperet pourra tomber à tout moment. L'épée de Damoclès des aides publiques récupérables en cas de délocalisation, pour autant qu'elles le soient, ne pèsera pas bien lourd dans les profits et pertes d'un groupe unifié dont le chiffre d'affaires va dépasser les 60 milliards.

Oui, il y a lieu de ne plus dormir que d'un œil. Car ici, ce n'est plus la vieille industrie de l'acier qui pourrait recevoir le coup de grâce, mais bien la logistique, une des clés majeures du renouveau liégeois. TNT est désormais une bombe à retardement, capable de faire voler en éclat un pan entier de notre redéploiement.