

Économie et touristique pour Charleroi

récit Un site unique en Wallonie, qui a eu du mal à se remettre du départ de Caterpillar



A l'époque, Caterpillar, c'était tout de même 4.000 emplois indirects sur les 125.000 emplois carolos. © BELGA



S.VDV.

L'investissement de la Sogepa (Société wallonne de gestion et de participation) ne se limitera pas au capital puisqu'elle investira 41 millions d'euros supplémentaires (sur les 54 du consortium public) en dettes.

Le dossier, quelque peu bloqué par l'épidémie de coronavirus, a fini par se débloquer ces derniers mois. Plusieurs facteurs ont convaincu Merlin Entertainments de miser sur le site de Caterpillar: la situation géographique et le potentiel de clients, la taille du site et la main-d'œuvre disponible. «Charleroi est un emplacement idéal avec un marché de 21 millions de personnes à deux heures de route», a expliqué le CEO du groupe Merlin, John Jakobsen.

Par ailleurs, le site carolo a bénéficié également du changement de stratégie du groupe Merlin Entertainments, dicté par la pandémie et le changement climatique. Auparavant, le groupe construisait ses Legoland proches des destinations touristiques (c'est le cas de celui de Windsor, proche du château, mais aussi de la capitale anglaise, Londres, ou de celui du lac de Garde). Désormais, le groupe mise davantage sur des zones d'habitations denses, faisant le pari que les gens vont désormais voyager moins loin et préférer de plus en plus de courts séjours (ce qu'ils nomment le *median marge tourism*).

Dernier argument pour le site de Caterpillar et la Wallonie: cette région ne dispose d'aucune attraction majeure pour laquelle on se déplacerait. Legoland veut s'inscrire dans cette optique («l'équivalent d'un Primark pour un centre commercial», nous dit-on). En s'installant à Charleroi, Merlin Entertainments espère entre 1,5 et 2 millions de visiteurs par an. «Il y a clairement une dimension touristique à ce dossier», s'est d'ailleurs félicité Elio Di Rupo (PS), ministre-président de la Région wallonne.

Pour Charleroi, c'est aussi une aubaine. Car à côté du développement du Biopark ou du secteur aéronautique, pourvoyeurs d'emplois qualifiés, Charleroi était à la recherche d'entreprises génératrices d'emplois peu qualifiés. Ce qui sera le cas du parc d'attractions, qui devrait ouvrir au printemps 2027. Merlin Entertainments table en effet sur deux ans de mise à niveau du site ainsi que deux années supplémentaires pour la construction du parc. Dans un premier temps, c'est la Soresic (Société de reconversion des sites industriels de Charleroi) qui devra déconstruire et dépolluer le site, un coût estimé à 15 millions d'euros.

Six ans. C'est le temps qu'il aura fallu pour donner une nouvelle vie à ce site industriel de 93 hectares, si bien situé, aux confins de Charleroi et à deux minutes des autoroutes (tant celle qui mène à Bruxelles que celle qui va de Tournai à Liège). Depuis la fermeture de Caterpillar, la Ville de Charleroi – via la cellule Catch (mise sur pied suite à la fermeture de Caterpillar en vue de redéployer l'économie du bassin carolo), pilotée alors par l'actuel secrétaire d'Etat à la Relance économique, Thomas Dermine (PS) – et la Région wallonne n'ont pas ménagé leurs efforts pour la reconversion de ce fleuron. Tant pour une question de symbole (la fermeture de Caterpillar ayant été vécue comme un traumatisme dans une ville que Paul Magnette, le président des socialistes francophones, venait de conquérir) que de vitalité économique (il fallait inverser la tendance d'un déclin industriel). «La première étape consistait à négocier avec Caterpillar pour récupérer le site pour un euro symbolique. Sans cela, rien n'aurait été possible», explique Paul Magnette.

Six ans mis à profit par la Ville de Charleroi pour faire de la cellule Catch une vraie machine à projet pour le site. «Au départ, dans le plan Catch, qui devait définir une stratégie économique globale pour le bassin carolo, le site de Caterpillar ne figurait pas, mais très vite, on s'est rendu compte qu'il s'agissait d'un emblème important», raconte Thomas Dermine. Dans un premier

temps, Paul Magnette, bourgmestre dont la vision d'avenir pour Charleroi était contrecarrée par la fermeture de ce géant, et Jean-Claude Marcourt, ministre wallon de l'Economie (PS), travaillèrent sur trois points: absorber l'impact social que la fermeture de l'usine a eu sur les travailleurs et les sous-traitants (Caterpillar, c'était tout de même 4.000 emplois indirects sur les 125.000 emplois carolos), mission qu'ils confièrent au Forem, trouver un nouvel occupant pour le site et, enfin, réfléchir pour faire de cette catastrophe sociale une opportunité afin de redynamiser le bassin carolo.

La cellule Catch prend comme modèle ce qui a été réalisé à Genk par la cellule Salk, créée suite à la fermeture de l'usine Ford. Les deux plans préconisent la création d'emplois de marché (et non des emplois subsidiés), mais là où Catch innove, c'est que ses actions sont listées par secteurs. «Pour le site de Caterpillar, on a d'abord ciblé les secteurs les plus proches de ce qui se faisait sur place, à savoir les entreprises de génie civil puis celles de tracteurs et de camions», se rappelle Thomas Dermine. «Mais on nous a, à chaque fois, répondu qu'il y avait une surcapacité en Europe occidentale au sein de ces secteurs.»

Le mirage Thunder Power

Catch contacte alors les entreprises de mobilité électrique. Charleroi tente d'abord de séduire Tesla, avant de se tourner vers le constructeur d'automobiles électriques Thunder Power, qui

cherchait à établir sa première usine européenne, pour le convaincre de venir s'installer sur ce site plutôt qu'en Catalogne.

Pourtant, cette solution, bancale dès le début (le site étant en effet trop grand pour le constructeur sino-taiwanais), s'est délitée au fur et à mesure de l'avancement du dossier. Thunder Power, start-up qui n'avait pas encore sorti un seul véhicule et donc pas fait ses preuves dans le segment de la voiture électrique devenu concurrentiel, n'avait pas les épaules assez solides ni, surtout, les idées assez claires, réservant d'abord le site de Charleroi à la construction de sa citadine avant, sous la pression de la Sogepa (le bras financier de la Région wallonne, prêt à injecter 150 millions pour attirer Thunder Power), de préférer y assembler son plus petit modèle (la Chloé).

Le projet est vite retardé d'un an, avant que le covid ne le ferme définitivement, le constructeur sino-taiwanais n'ayant pas réussi à lever les fonds pour la construction de son usine chinoise, censée servir de rampe de lancement au projet européen.

La Région wallonne et Catch avaient cependant déjà activé leur plan B. Amazon est sondé, Apple aussi. Google est une option (l'entreprise choisira finalement Farciennes), le déménagement de Nexans est envisagé. Sans succès. Au point que les acteurs commencent à évoquer la division du site en plus petites parcelles, ce qui signifierait l'abandon du rêve d'un gros acteur industriel. «On avait reçu plein de dossiers d'en-

treprises de logistique, mais on estimait que ce secteur ne générerait que très peu d'emplois par hectares», explique Thomas Dermine. «On savait aussi que si on morcelait le site, on allait vite le remplir, mais qu'on perdait un avantage puisqu'il existe très peu de sites de grande capacité en Belgique.» C'est bien simple, sur le sol wallon, seul le site de Chertal (Liège) rivalise avec celui de Caterpillar mais, contrairement au site carolo, il lui faut quelques années de dépollution avant d'être utilisable.

Nom de code: La Brique

Jusqu'à ce que Merlin Entertainments, groupe actif dans le monde des parcs d'attractions (il en possède 120), ne se manifeste, fin 2019. Merlin Entertainments, c'est Sea Life ou Madame Tussauds, mais c'est surtout Legoland, dix parcs d'attractions dédiés au Lego (dont trois en Europe), ce qui en fait le deuxième plus grand opérateur d'attractions touristiques au monde (le premier européen). Les Anglais recherchent une implantation dans le Benelux, le nord de la France ou l'ouest de l'Allemagne. Lorsque la cellule Catch l'apprend, c'est le branle-bas de combat. Le dossier est monté. Nom de code: La Brique.

Pour séduire le groupe, l'artillerie lourde est sortie avec une visite de Pairi Daiza à la clé. Le discours d'Eric Domb – qui dit aux Anglais que si son parc, sans branding ni autoroute, attire 2 millions de visiteurs, Legoland devrait y parvenir sans trop de difficulté –, convaincant.

La taille du site plaît à Merlin Entertainments (qui en a besoin pour l'implantation du parc et la création d'hôtels et de restaurants). La situation géographique également. Tout comme la présence proche de l'aéroport. Malgré le covid, qui stoppa la croissance du secteur des parcs d'attractions, Merlin Entertainments, qui a constaté au sortir de l'épidémie que les taux de fréquentation des parcs étaient revenus à la normale, finit par maintenir ses investissements, dont celui de Gosselies, pour lequel on parle tout d'une même d'une enveloppe de 370 à 400 millions d'euros.

En mai, la Région wallonne est rassurée sur les intentions du groupe anglais lors d'une mission économique à Londres lors de laquelle une délégation (qui comprenait le patron de Sambrinvest, Grégoire Dupuis, le directeur de la Sogepa, Sébastien Durieux, et l'administratrice générale de l'Awex, Pascale Delcomminette, en plus du ministre wallon de l'Economie, le libéral Willy Borsus) avait rencontré le CEO du groupe, John Jakobsen. Il ne manquait plus que la signature finale.

EXPO I ♥ JAPAN

LES 1001 FACETTES DU JAPON

Gare TGV Liège Guillemins

JUSQU'AU 30.09.2022

www.EUROPAEXPO.be



20011791