

GRESEA ÉCHOS

Revue trimestrielle du Groupe de REcherche pour une Stratégie Économique Alternative

AÉROPORTS WALLONS: COMMENT ATTERRIR ?

S O M M A I R E

Éditorial

Déjouer l'engrenage productif

Cédric Leterme, Gresea *p. 3*

1. Aux origines de la stratégie aéroportuaire wallonne

François Lohest, ULB *p. 7*
David Aubin, UCL

2. Tourisme *low cost* et e-commerce : quelle utilité sociale ?

Cédric Leterme, Gresea *p. 23*

3. La baisse du trafic aérien, une nécessité

Collectif Pensons l'aéronautique *p. 37*
pour demain

4. Développement aéroportuaire : comprendre le positionnement syndical

Bruno Bauraind, Gresea *p. 47*

5. En lutte contre les projets de développement aéroportuaire

Interview de Charène Fleury, *p. 57*
Stay Grounded
par Cédric Leterme, Gresea



ÉDITORIAL

Déjouer « l'engrenage productif »

1989, la chute du mur de Berlin ouvre la voie à un triomphe désormais mondial du capitalisme. La même année – réforme de l'État oblige – la Région wallonne hérite d'une nouvelle compétence : la gestion des aéroports. L'occasion est belle. Tourner la page de l'industrie lourde pour se projeter dans le 21^e siècle et ses promesses de « mondialisation ».

Trois décennies – et des milliards d'investissements publics – plus tard, les tours de contrôle ont succédé aux hauts-fourneaux. Liège et Charleroi ne vivent plus de sidérurgie, mais d'aéroports. « Ils ont réussi », titrait fièrement une brochure éditée à Liège pour les vingt ans de l'occasion¹. « Ils » ? Les « forces vives » liégeoises et carolos (partis politiques, entrepreneurs, dirigeants syndicaux), qui ont su dépasser leurs clivages partisans et idéologiques pour s'unir derrière une nouvelle stratégie aéroportuaire.

« Ils ont réussi », donc...

Mais quoi, au juste ? Et à quel prix ?

1. « Ils ont réussi. Liege Airport ! », Grâce-Hollogne, Liege Airport, 2010.

ÉDITORIAL

En 1980, le sociologue américain Allan Schnaiberg proposait le concept « d'engrenage de la production » pour décrire le cercle vicieux qui caractérise les démocraties capitalistes¹. La croissance y structure en effet les intérêts et les relations entre la plupart des forces sociales organisées, à commencer par l'État, le capital et le monde du travail – quoique pour des raisons et selon des modalités différentes. Mais avec pour résultat, comme le souligne un autre sociologue, Brian Obach, qu'« ensemble, ces trois acteurs produisent à la fois les moyens et la volonté de perpétuer et d'étendre un système de production qui menace d'épuiser les ressources, de rompre les cycles des écosystèmes et finalement de détruire les fondements matériels de la vie et de la société. »²

Comment ne pas faire de parallèle avec l'unanimisme politique et syndical qui règne autour des aéroports wallons ? Au nom de l'emploi, les « forces vives » locales défendent en effet depuis trente ans le développement d'infrastructures aux conséquences pourtant de plus en plus catastrophiques pour la santé et l'environnement... mais aussi pour les droits des travailleurs.

Cette nouvelle édition du *Gresea Échos* propose un retour critique sur « l'engrenage de la production » qui caractérise les aéroports wallons... pour mieux le déjouer ?

Le premier article revient sur les origines du choix du secteur aéroportuaire comme substitut à la sidérurgie dans un contexte de libéralisation du ciel européen et de régionalisation des compétences en Belgique. Il décrit également les caractéristiques et les conséquences d'une stratégie de croissance wallonne dépendante d'un nombre restreint de gros opérateurs étrangers.

1. A. Schnaiberg, *The Environment : From Surplus to Scarcity*, New York, Oxford University Press, 1980.

2. B. Obach, « Un nouveau syndicalisme : ralentir l'engrenage de la production », *Mouvements*, vol. 80, n°4, 2014.

ÉDITORIAL

Le deuxième article se penche sur l'utilité concrète des aéroports wallons. Une question d'autant plus importante que ces derniers bénéficient d'un important soutien financier de la part des pouvoirs publics. Or, que ce soit le tourisme *low cost* à Charleroi ou l'e-commerce chinois à Liège, l'utilité sociale de ces activités pose question, alors même qu'il est urgent de remettre ce critère au premier plan pour répondre aux différentes urgences (écologiques, sociales) actuelles.

Le troisième texte démontre quant à lui que la baisse du trafic aérien est une nécessité si l'on veut s'assurer que le secteur s'inscrive dans une trajectoire compatible avec la lutte contre le réchauffement climatique. Un constat qui pose dès lors la question de la reconversion au moins partielle des travailleurs de l'aérien... Un défi aussi crucial que difficile à aborder pour les organisations syndicales, pour des raisons explicitées dans le quatrième article de ce numéro.

Enfin, parce que les enjeux que soulève le développement aéroportuaire ne se limitent évidemment pas à la Wallonie, et que les résistances qu'il suscite tentent également de dépasser les situations locales, nous clôturons ce numéro par un entretien avec une militante du réseau international Stay Grounded/Rester sur terre qui évoque à la fois l'importance et les défis qui entourent ce combat, à commencer par les relations souvent difficiles avec le monde du travail.

Un monde du travail dans lequel Brian Obach continue néanmoins de voir « le maillon le plus faible de l'engrenage » et « la meilleure possibilité de réorienter le système dans son ensemble ». À condition, toutefois, d'opter pour une stratégie écologique rompant radicalement avec l'économisme et le productivisme. Mais à condition, aussi, que la « transition » portée par le mouvement environnemental ne se fasse pas, à l'inverse, malgré et contre les travailleurs, mais bien pour et avec eux. Puisse ce double appel être entendu, et ce numéro y contribuer, même modestement.

GOSELIES Le Champ d'aviation

GRESEA ÉCHOS 116
AÉROPORTS WALLONS :
COMMENT ATERRIR ?

François Lohest
ULB
David Aubin
UCL

Aux origines de la stratégie aéroportuaire wallonne*

Cet article s'intéresse à la trajectoire suivie par les aéroports de Liège et de Charleroi depuis les années 1990. L'argument principal consiste à expliquer ce développement fulgurant par la conjonction de deux mouvements de régulation du secteur, à savoir la libéralisation des droits de trafic en Europe et la régionalisation de la compétence aéroportuaire dans le contexte belge.

* Cet article a été publié pour la première fois en 2014, dans la revue *Flux* (vol. 1, n°95) sous le titre « Les impacts de la libéralisation et de la régionalisation sur le paysage aéroportuaire belge : la success story wallonne à l'épreuve des faits ». Si le propos et l'analyse restent valables, nous avons inclus des mises à jour et des commentaires liés à l'actualité récente en notes de fin ou directement entre crochets dans le texte.

Aux origines de la stratégie aéroportuaire wallonne

F. Lohest, D. Aubin

En Belgique, la configuration aéroportuaire se dessine au cours de la Première Guerre mondiale. L'occupant allemand installe un champ d'aviation sur les communes de Haren et Evere, près de Bruxelles. À Stene, à proximité d'Ostende, il installe un champ d'aviation militaire, tout comme à Bierset, près de Liège. Après le conflit, l'armée belge reprend possession de ces sites et inaugure une école de pilotage à Gosselies, non loin de Charleroi. En 1923, le terrain d'aviation de Deurne, près d'Anvers, s'ouvre également. Ces cinq pôles servent de point d'ancrage aux activités aéronautiques civiles belges et restent aujourd'hui les principaux lieux aéroportuaires du pays¹.

Le développement du secteur aérien belge avant la régionalisation et la libéralisation

Leur gestion est d'abord confiée à l'Administration de l'aéronautique, créée en 1919. Dans les faits, l'État possède les principales installations au sol et les pouvoirs publics sont essentiels à la naissance du secteur. En 1923, des négociations entre plusieurs grandes banques belges, déjà actives dans le milieu aéronautique, et les pouvoirs publics aboutissent à la création de la Société anonyme belge d'exploitation de la navigation aérienne (Sabena). Les pouvoirs publics injectent la moitié du capital de la société, via l'État belge et la Colonie du Congo belge, les actionnaires privés apportant le reste².

Un pas est franchi, puisque l'État choisit de subventionner directement la compagnie aérienne nationale, qui devient le porte-drapeau de la Belgique dans les airs. Plusieurs lignes aériennes sont ouvertes dans les années 1920-1930, notamment vers le Congo, mais il faut attendre l'après-Seconde Guerre mondiale pour voir véritablement décoller

1. F. Lohest & D. Aubin, « Analyse historique du régime institutionnel du secteur aérien en Belgique (1899-2010) », *Working paper de l'IUKB n°2*, Sion, Institut Universitaire Kurt Bösch, 2011.

2. G. Vanthemsche, *La Sabena 1923-2001. Des origines au crash*, Bruxelles, De Boeck, 2002.

l'activité aéronautique. Suite à la Convention de Chicago¹, la Belgique opte pour une stratégie protectionniste de développement du secteur et met en place un système d'exploitation monopolistique des lignes aériennes régulières en accordant une concession exclusive à la Sabena¹.

En 1946, les autorités publiques créent la Régie des voies aériennes (RVA) pour permettre une exploitation optimale des aéroports, selon les méthodes commerciales et pour assurer la sécurité de la navigation aérienne. L'État crée donc un organisme unique, autonome, mais étroitement soumis à son autorité et qui dispose de moyens pour poursuivre ses objectifs. L'État contrôle chaque levier de développement du secteur : propriété sur les infrastructures et gestion, réglementation aérienne et financement de la Sabena². La RVA s'emploie à parfaire le maillage aéroportuaire belge pour l'adapter aux nouveaux besoins de la navigation aérienne. Sans surprise, c'est l'aéroport de Bruxelles qui concentre les investissements. Le site de Haren-Evere ayant été abandonné par l'occupant allemand et remplacé par un aérodrome à Melsbroek, la RVA entend consolider les activités à cet endroit ; les trois pistes en forme de Z sont déjà présentes et permettent à l'aéroport de concentrer l'essentiel, pour ne pas dire la totalité, des activités civiles du secteur.

La Sabena relie les principales villes européennes telles Paris, Londres, Amsterdam, Genève et Madrid, ainsi que des destinations scandinaves et en Europe centrale. Dès 1947, elle opère vers New York, Montréal et Mexico, mais l'Afrique, dont la liaison avec le Congo reste l'élément clé, est le

continent le mieux desservi par la compagnie. En 1950, 240.000 passagers utilisent l'aéroport de Melsbroek.

Ce succès mène à la construction d'une nouvelle aérogare en 1958, sur la commune de Zaventem, juste en face. Les pistes restent les mêmes, mais l'aérogare déménage, s'agrandit et les pistes s'allongent. On parle dorénavant de l'aéroport de Zaventem, ou de Bruxelles-National. En 1979, Brucargo est inauguré : ce complexe de cent hectares permet le transport cargo et le stationnement de gros porteurs. Ainsi, jusqu'à la fin des années 1980, la stratégie de développement des infrastructures est quasiment exclusivement centrée sur Bruxelles-National, confinant les autres plateformes à la marginalité.

Cette politique ne permet pourtant pas de faire de Bruxelles-National l'aéroport de qualité qu'il prétend être. À l'aube des années 1980, les infrastructures sont insuffisantes pour absorber et garantir la croissance du trafic. C'est pourquoi, en 1986, le gouvernement décide de dissocier les activités de gestion des plateformes aéroportuaires et de contrôle aérien de la RVA et de confier à un organisme distinct la rénovation de l'aérogare de Bruxelles-National. En 1987, la Brussels Airport Terminal Company est créée et les prémisses de la privatisation de l'aéroport sont actées. Parallèlement, les réformes institutionnelles (régionalisation) et la libéralisation européenne transforment le cadre de régulation et offrent de nouvelles opportunités aux acteurs du secteur.

1. La Convention de Chicago est signée le 7 décembre 1944 par 54 États. Elle leur octroie la souveraineté exclusive sur leur espace aérien et institue un régime bilatéral pour les relations aéronautiques internationales, répondant au principe de désignation monopolistique.

2. À partir de 1960, la Sabena glissera d'ailleurs nettement vers la sphère publique, qui détient d'abord 60% du capital. Ses participations ne feront que croître jusqu'au début des années 1980 (G. Vanthemsche, « La Sabena... », *op. cit.*). Lire aussi : F. Lohest & D. Aubin, « La régulation de l'aviation civile en Belgique. Analyse des régimes institutionnels depuis 1899 », *Courrier hebdomadaire du CRISP*, 2011/35-36 (n°2120-2121), 2011.

Les nouveaux contextes belge et européen : une opportunité saisie par les aéroports wallons

À la charnière des années 1980 et 1990, la structure de régulation du secteur aérien en Belgique est doublement transformée. D'une part, la libéralisation européenne met fin au monopole de la Sabena sur l'exploitation des lignes régulières au départ des aéroports belges. D'autre part, à partir de 1989, les Régions ont officiellement à charge d'équiper et d'exploiter des aéroports publics. En Flandre, il s'agit essentiellement des aéroports d'Anvers et Ostende et en Wallonie de ceux de Charleroi et Liège-Bierset. De son côté, l'État fédéral reste compétent pour l'utilisation de l'espace aérien et conserve l'aéroport de Bruxelles-National¹. La conjonction de ces deux réformes ouvre des perspectives nouvelles de développement du secteur : les acteurs régionaux désormais en charge des aéroports peuvent attirer des compagnies aériennes étrangères en toute légalité. Dès lors, les évolutions du secteur se fragmentent entre territoires régionaux. On constate une expansion généralisée du réseau, mais cette tendance est spécialement forte en Wallonie.

En effet, les pouvoirs publics wallons décident de miser sur le développement aéroportuaire comme levier de redéploiement économique. À la fin des années 1980, aussi bien à Liège qu'à Charleroi, l'emploi est frappé par la fermeture de nombreuses industries sidérurgiques et, ailleurs en Europe, « les gens se battent pour que les aéroports se développent parce que cela crée pas mal d'activités directes, indirectes et induites » (Entretien, 2010)². On

pense donc que les zones aéroportuaires peuvent devenir de nouveaux pôles d'activités économiques. En 1989, une note du gouvernement wallon esquisse les grands axes de développement des aéroports. Afin d'éviter une concurrence entre plateformes et un conflit entre bassins économiques pour l'obtention de financements publics, les autorités parient sur la diversification fonctionnelle entre les deux aéroports : le transport de passagers, de jour, sera développé à Charleroi, dans une zone fortement urbanisée ; le transport de fret 24h/24 sera le principal créneau de développement de Liège-Bierset, qui dispose de surfaces considérables et qui se situe en zone plus rurale (Entretien, 2010).

L'unanimité politique autour de cette stratégie égalitaire donne un coup de fouet aux activités aéroportuaires wallonnes. Les autorités régionales optent pour la concession de la gestion des aéroports. Le 30 avril 1990, la Société de Développement et de Promotion de l'aéroport de Bierset (SAB) est créée par Meusinvest [« Noshag » depuis 2019, NDLR], et deviendra Liege Airport ; l'année suivante, le 9 juillet 1991, la société anonyme Brussels South Charleroi Airport (BSCA) voit le jour à l'initiative de Sambrinvest³. La logique choisie par les autorités consiste à promouvoir la gestion dynamique et professionnelle des aéroports par des organisations qui, contrairement à l'administration, disposent des ressources nécessaires à la conduite d'activités commerciales de développement et de promotion (Entretien, 2010). Par ailleurs, les pouvoirs publics conservent la main, puisque les sociétés actionnaires des sociétés de gestion sont de capitaux publics.

1. J. Naveau, M. Godfroid & P. Frühling, *Précis de droit aérien* (2e ed.). Bruxelles, Bruylant, 2006.

2. Voir liste des entretiens en fin d'article.

3. Sambrinvest et Meusinvest [Noshag, NDLR] ont toutes deux été créées à la fin des années 1980 à l'initiative de la Région wallonne. L'idée était de mettre sur pieds des structures devant gérer les capitaux publics et ayant pour objectif d'aider les différentes entreprises des régions concernées (*invest* de troisième génération). Les actions de ces deux sociétés d'investissements se focalisent principalement sur les PME. Leur création s'inscrit directement dans le contexte socio-économique difficile de l'époque puisque la vocation de ces deux organismes était, à l'origine, d'assurer la reconversion industrielle des bassins sidérurgiques.

Dans le même temps, un montant d'investissement annuel de 6.200.000 € est octroyé à chaque aéroport en vue de rendre les sites opérationnels (Entretien, 2010). De grands travaux sont réalisés et cette impulsion permet d'attirer la compagnie *low cost* irlandaise Ryanair en 1997 à Charleroi et TNT en 1996 à Liège. En 1998, le centre de tri est inauguré sur le site liégeois et permet à l'aéroport de passer de quasiment inexistant au top 20 sur le réseau européen. En 1997, Charleroi accueille 200.000 passagers, contre 85.000 au cours de l'année précédente. Les activités entament leurs années de croissance continue.

Fort de ce succès, en 2001, le gouvernement wallon crée une société spécialisée, la Société wallonne des aéroports (Sowaer), entreprise publique autonome, qui prend d'importantes participations financières dans les sociétés de gestion pour le compte de la Région. À la Sowaer revient le rôle de développer et entretenir les infrastructures et les zones économiques qui leur sont accolées. Plusieurs transformations sont initiées et mènent à la construction de nouvelles aérogares, inaugurées en 2005 à Liège et en 2008 à Charleroi (Sowaer, 2009, 2010). L'essor des deux plateformes wallonnes sur les échiquiers belge et européen se consolide

[cf. figures 1 et 2 actualisées pour 2022] : en 2012, l'aéroport de Charleroi accueillait 6,5 millions de passagers [8 millions en 2022] ; avec 675.000 tonnes de fret en 2011 [1.400.000t en 2021, année record], Liège dépasse largement l'activité cargo à Bruxelles-National.

Si elle ne fait pas d'ombre au volume total d'activités à Bruxelles-National, la bonne santé des aéroports wallons contraste avec la situation en Flandre, dont les activités des deux aéroports sont quasiment inexistantes. Les contraintes environnementales expliquent en partie cela¹. Par ailleurs, il semble que les visées aéroportuaires de la Flandre se focalisent sur l'aéroport de Bruxelles-National, situé en Flandre, à Zaventem, et dont quasiment toutes les retombées économiques lui sont bénéfiques².

Au regard des événements des vingt dernières années, il faut reconnaître que la « success story » des aéroports wallons mérite d'être analysée de plus près tant elle se distingue par son dynamisme au sein d'un secteur touché par des crises chroniques – attentats du 11 septembre 2001, flambée du prix de l'énergie en 2008 –, et qui plus est en Belgique, traumatisée par la chute de la Sabena en 2001.



Source : SPF Mobilité



1. Naveau *et al.*, « Précis de droit aérien... », *op. cit.*

2. Lohest & Aubin, « La régulation de l'aviation civile en Belgique... », *op. cit.*

Analyse de la stratégie aéroportuaire wallonne

Sur la base des critères établis par Csikos et Varone¹, nous développons une mise en perspective de la stratégie aéroportuaire wallonne dans le contexte belge. Les auteurs identifient quatre relations entre les aéroports et leur environnement pour évaluer la trajectoire empruntée par une plateforme : le rapport aux activités, le rapport au secteur, le rapport au territoire et le rapport aux institutions. Ces relations sont mesurées à partir de divers indicateurs quantitatifs.

La **diversification fonctionnelle** de l'infrastructure permet de mesurer le rapport aux activités. Aujourd'hui, les activités des aéroports peuvent être strictement aéronautiques, mais aussi commerciales/non-aéronautiques². Csikos et Varone définissent les prestations aéronautiques par les redevances d'atterrissage, les redevances passagers et les autres redevances (parking avions, sécurité, etc.). Les activités commerciales concernent, quant à elles, les redevances commerciales, les parkings pour les passagers, la gestion de bâtiments, etc. La dépendance économique d'un aéroport aux activités aéronautiques et non aéronautiques permet de mesurer la diversification fonctionnelle de ses activités ; une répartition égale entre ces deux types d'activités (50% - 50%) définit une plateforme comme diversifiée.

La **dépendance aux opérateurs** de l'infrastructure permet de mesurer le rapport au secteur. On la mesure alors à l'aide des parts de marché de l'opérateur principal de l'aéroport. À la suite de Csikos et Varone, on considère l'infrastructure comme

dépendante d'un opérateur si celui-ci détient plus de 33% de parts de marché.

Afin d'affiner ces deux premières mesures, nous établissons pour notre analyse une *distinction entre le transport de passagers et le transport de fret*. Selon nous, en termes de diversification fonctionnelle, une plateforme est d'autant plus diversifiée si elle accueille des activités aéronautiques à la fois pour le transport de fret et de passagers. Ces deux segments d'activités peuvent également être analysés isolément en termes de dépendance aux opérateurs.

L'**insertion territoriale** permet d'analyser le rapport au territoire. Cette mesure se fonde sur la part des activités générées par les passagers régionaux et locaux par rapport aux passagers en transit. Si les passagers locaux permettent 80% ou plus des activités aéroportuaires, la plateforme est considérée comme fortement dépendante de son territoire.

Enfin, la **détention du capital** de l'infrastructure permet de mesurer le rapport aux institutions, principalement en termes de rapports de propriété publique/privée. C'est l'influence des pouvoirs publics sur l'exploitation de l'aéroport qui est ici visée. Cette influence publique est forte si la part de capital en mains publiques est supérieure à 50%.

Diversification fonctionnelle de l'infrastructure

Dans le cas des aéroports wallons, la diversification fonctionnelle s'observe au niveau de leurs segments d'activités aéronautiques. Le choix politique a été de spécialiser chaque aéroport dans un domaine spécifique. À cet égard, ils ne sont ni l'un ni

1. P. Csikos & F. Varone, « Impacts de la libéralisation sur les aéroports nationaux en Suisse : comparaison des cas de Genève et Zurich », *Flux*, 2013/2 n°92, 2013.

2. A. Graham, « How important are commercial revenues to today's airports? », *Journal of Air Transport Management*, vol. 15, 2009.

l'autre diversifiés. Liege Airport s'occupe presque exclusivement de transport de fret alors que BSCA exploite strictement le transport de passagers. À peine 20 tonnes de fret ont transité par BSCA en 2010 [425 en 2020] et en moyenne 300.000 passagers utilisent chaque année l'aéroport de Liège [170.000 en 2019 et plus que 76.000 en 2021] alors que l'aérogare dispose d'une capacité d'accueil d'un million de personnes par an¹.

Historiquement, cette stratégie a permis d'éviter une concurrence entre plateformes à l'échelle de la Région wallonne, mais, étant scellée par un compromis politique, elle empêche toute prétention à la diversification (Entretien, 2010). Il est peu probable que BSCA puisse ambitionner de transporter du fret : les compagnies présentes ne disposent pas de gros porteurs et les infrastructures sont trop réduites, tout comme l'espace disponible. Par contre, Liege Airport pourrait accueillir davantage de passagers, non seulement dans les conditions actuelles, mais également dans la perspective d'un agrandissement : les surfaces disponibles sont telles qu'elles pourraient sans problème faire transiter plus de passagers.

En ce qui concerne les activités commerciales, les deux plateformes tendent ces dernières années à augmenter leurs activités sur ce plan. L'évolution récente du site de Liege Airport lui confère un statut de pôle d'attraction d'activités qui dépasse largement ses liens historiques avec le trafic aérien. Il est en effet avant tout un lieu d'échanges économiques et de passage. Aujourd'hui, l'aéroport a également pour vocation de développer de nouveaux services et produits, en dehors du trafic aérien. Par exemple, en 2010, a été officiellement créée Liege Airport Business Park S.A., chargée du développement immobilier de Liege Airport. Ces revenus commerciaux permettent à la société de

1. X. Deville & S. Vennix, « Economic importance of air transport and airport activities in Belgium – Report 2009 », *Working paper document* n°218, Banque nationale de Belgique, 2011.

gestion de renforcer la rentabilité de l'entreprise, de la protéger des variations conjoncturelles du trafic aérien et de favoriser son autonomie vis-à-vis des pouvoirs publics. Il apparaît que l'ensemble du site de l'aéroport est devenu un « village économique » : plus de 75 entreprises y sont déjà installées [cf. encadré, NDLR]. De grands travaux sont prévus pour les prochaines années, notamment la construction d'un espace fret pour les trains à grande vitesse. Ce projet, dénommé Liège CAREX, s'inscrit dans un projet européen de fret express destiné à transférer une partie des colis de l'aérien vers le rail (Entretien, 2010)ⁱⁱ.

Liege Airport semble donc en voie de diversification vers les activités commerciales, ce qui est également le cas de BSCA, mais dans une moindre mesure. En effet, depuis l'ouverture de la nouvelle aérogare en 2008, beaucoup plus grande que la précédente, les revenus commerciaux de BSCA ont constamment augmenté. Cette augmentation se chiffre à +11% entre 2010 et 2011 et est due à une plus grande disponibilité d'espaces de location pour les free-shops et restaurants ainsi qu'à un système de parking beaucoup plus rentable (BSCA, 2012). Pour autant, dans la situation actuelle, *la diversification fonctionnelle des aéroports wallons est faible*.

Dépendance aux opérateurs de l'infrastructure

La *dépendance aux opérateurs* des aéroports wallons est *de forte à très forte*. Tant à Liège pour le transport de fret qu'à Charleroi pour le transport de passagers, une compagnie détient la moitié, voire davantage des parts de marché : TNT [rachetée par FedEx entre-temps] pour la première, Ryanair pour la seconde. Cette situation est une conséquence de la stratégie de développement mise sur pieds

POLÉMIQUE AUTOUR DU BILAN SOCIO-ÉCONOMIQUE DE LIEGE AIRPORT

Confronté à des critiques croissantes concernant ses impacts environnementaux et les nuisances liées à ses activités, l'aéroport de Liège se défend en mettant en avant sa réussite socio-économique. Courant 2023, deux études commandées et payées par l'aéroport sont ainsi présentées à la presse : une étude sur l'emploi réalisée par le SEGEFA (Service d'Étude en Géographie Économique Fondamentale et Appliquée de l'ULiège) (1) complétée par une étude de la SPI (Services Promotion Initiatives, Province de Liège) portant davantage sur le poids économique et territorial de l'aéroport (2).

Les résultats sont plutôt flatteurs : l'aéroport générerait environ 11.000 emplois (directs et indirects), dont une écrasante majorité en CDI et à temps plein, tandis que 82% des entreprises du site peuvent être considérées comme « structurantes ». De quoi démontrer la « force de résilience » de l'aéroport, selon le CEO, Laurent Jossart.

Pourtant, la méthodologie des deux études révèle des biais favorables à l'aéroport et au message qu'il souhaite faire passer (3). Les emplois directs font ainsi l'objet d'un comptage particulièrement généreux, tandis que rien n'est dit des nombreux coûts (économiques, environnementaux, etc.) associés à leur création. Quant au chiffre de 82% d'entreprises structurantes, il se base sur un échantillon de 50% seulement des entreprises pour lesquelles les données étaient disponibles, et rien n'est dit sur leur représentativité (notamment en matière d'emploi, sachant que 2% des entreprises réunissent à elles seules plus de 60% des emplois directs).

Une véritable étude indépendante sur les coûts et les avantages du développement de l'aéroport de Liège (et de Charleroi) reste donc à mener.

(1) « Retombées économiques de Liege Airport – Bilan 2021 – Rapport synthétique », *SEGEFA-ULiège*, 30 janvier 2023.

(2) « Analyse des entreprises liées aux activités de Liège Airport », *SPI-LEODICA*, décembre 2022.

(3) Pour une critique plus détaillée, lire : C. Leterme, « Emplois à l'aéroport de Liège : les chiffres et ce qu'on leur fait dire », *GRESEA*, 13 juin 2023.

durant les années 1990 par les autorités publiques. Avant l'essor des activités sur les plateformes wallonnes, aucune compagnie ou presque n'avait exploité durablement les infrastructures. Afin d'attirer des exploitants potentiels, les pouvoirs publics misent sur une logique de négociation fondée sur des promesses d'avantages pour les compagnies aériennes intéressées (Entretien, 2010).

Du côté de l'aéroport de Liège-Bierset, les négociations entre la Région wallonne, la société gestionnaire SAB¹ et TNT sont amorcées dès 1995. La méthode consiste à offrir à TNT une intervention financière conséquente en échange de leur installation à Liège. Le 26 février 1996, l'accord définitif est signé entre les trois parties, mais fait l'objet du secret contractuel (Entretien, 2010). On peut néanmoins affirmer que les conditions offertes à la compagnie

1. SAB : Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset, ancienne appellation de Liege Airport.

sont très favorables. Notamment, la Région se serait engagée à ne pas toucher aux redevances aéroportuaires, sauf celles qu'imposerait l'Union européenne. TNT aurait également obtenu des conditions favorables pour l'acquisition de terrains, ainsi que des garanties sur une consultation avant toute nouvelle construction ou installation pouvant être préjudiciable à ses activités (Entretien, 2010)¹.

Cette situation avantageuse pose non seulement problème du point de vue des règles de concurrence imposées par la législation européenne, mais également en termes de dépendance à cet opérateur. Ainsi, pendant plusieurs années, TNT a assuré plus de 80% des activités cargo à Liege Airport. Dès l'installation de l'opérateur à Liège, les tonnages de fret ont explosé, passant de moins de 8.000 tonnes en 1996 à plus de 150.000 en 1998. En 2010, les activités de TNT représentent 50 à 55% des activités du site liégeois (Entretien, 2010) et aujourd'hui, elles sont passées sous le seuil des 50%, mais représentent toujours plus des deux tiers du total des activités enregistréesⁱⁱⁱ. La situation a donc évolué de façon relativement saine par rapport à la suprématie initiale de TNT et d'autres compagnies ont choisi Liège comme base continentale, notamment Icelandair, Ethiopian, Kalitta ou encore Emirates. La dépendance à la compagnie de fret TNT Express demeure donc forte et les récentes inquiétudes quant au rachat de la compagnie par le géant américain UPS en témoignent².

À Charleroi, l'importance de l'opérateur historique Ryanair est plus prégnante encore. En 1997, lorsque des négociations sont entamées avec la compagnie, cette dernière tentait de se positionner sur des

aéroports régionaux sous-développés, dans le but d'obtenir des situations très favorables (Entretien, 2010). Le succès immédiat de la ligne Charleroi-Dublin pousse les autorités wallonnes à étudier la possibilité de faire mieux et d'établir des liaisons supplémentaires à partir de Charleroi Bruxelles-Sud. Plusieurs compagnies sont contactées par la Région, comme Easyjet ou Virgin Express, mais seule Ryanair est disposée à prendre le risque d'investir dans un aéroport aux infrastructures encore sommaires et peu connu du public³. Les négociations commencent donc entre Ryanair et la Région d'une part, et entre Ryanair et BSCA d'autre part, en vue de l'établissement d'une base pour la compagnie à Charleroi. Ces négociations aboutissent à la signature, en 2001, de deux accords. Le recouplement des informations disponibles permet d'affirmer que Ryanair a su obtenir des conditions très avantageuses, de la part de la Région comme de la part de BSCA⁴.

Un premier contrat est signé le 2 novembre 2001 entre BSCA et Ryanair, stipulant des obligations réciproques pour la période comprise entre le 1er avril 2001 et le 31 mars 2016. Il s'agit donc d'un engagement pour une durée de 15 ans. Trois avantages sont offerts par BSCA à Ryanair : le cofinancement des opérations de publicité, une participation aux frais d'ouverture de la plateforme et un tarif préférentiel pour l'assistance en escale. Le second contrat, liant la compagnie irlandaise et la Région, est signé le 6 novembre 2001. Il s'agit d'une convention sur le plafonnement du montant des redevances d'atterrissage à 1€ par passager, alors que, selon les textes, la redevance doit être chiffrée sur la base du nombre de tonnes des aéronefs et non par passager (Entretien, 2010).

1. P. Courbe, « Les limites du ciel. Enjeux du développement incontrôlé du transport aérien », Dossier, Namur, *Fédération Inter-Environnement Wallonie*, 2008.

2. B. Boutsen, « UPS-TNT : une opportunité? », *La Libre Belgique*, 26 janvier 2013.

3. J. De Beys, « La décision de la Commission européenne du 12 février 2004 sur les aides d'État accordées à Ryanair », *Courrier hebdomadaire du CRISP*, 2004/27 n°1852, 2004.

4. F. Dobruszkes, *Libéralisation et desserte des territoires : le cas du transport aérien européen*, collection Action publique, Bruxelles, Peter Lang, 2008.

Comme à Liège, des avantages sont octroyés à la compagnie la plus intéressée au départ. Si à Liège la domination de TNT s'est estompée peu à peu, limitant de plus en plus la dépendance de l'aéroport, la situation de Ryanair à Charleroi est pratiquement monopolistique, avec 80% des parts de marché du site (Rapport Annuel BSCA, 2012) [Selon son rapport annuel 2021, l'aéroport de Charleroi accueille 10 compagnies aériennes : Ryanair, Air Algérie, Wizz Air, Air Corsica, Pegasus, Tui Fly, Belavia, Air Belgium, Lauda et Eurowings. Depuis lors, Tui s'est désengagé de l'aéroport et Air Belgium a cessé son activité « passagers ». Enfin, Lauda est une filiale de Ryanair depuis 2018 ! En 2023, environ 85% des vols opérés à Charleroi le sont par Ryanair¹.] La position de Ryanair est dominante du fait de sa structure de coûts, des avantages qu'elle a obtenus et du fait de sa forte présence. Pour ces raisons, BSCA connaît des difficultés à attirer d'autres compagnies, car ces dernières ont peur de la concurrence de Ryanair, beaucoup plus performante pour ouvrir une nouvelle ligne (deux semaines) et proposer des coûts très réduits. Aucune compagnie ne serait capable de fournir des services équivalents et recevoir autant de passagers en si peu de temps. Certains se demandent même si la stratégie de BSCA n'est pas, dans les faits, dictée par Ryanair (Entretien, 2010).

De façon générale, la présence d'un opérateur fort semble être une constante pour tout aéroport². Cela est d'ailleurs également le cas à Bruxelles-National. Pendant cinquante ans, l'aéroport a été dépendant de la santé de la Sabena, qui assurait l'exploitation de la plateforme. Après la chute de la Sabena en 2001, il n'a pas fallu longtemps pour que la nouvelle compagnie belge, Brussels Airlines, s'y installe et en fasse son hub principal. Elle propose aujourd'hui

près de 250 départs quotidiens vers 70 destinations directes depuis la plateforme belge. Aucune autre compagnie n'est autant active sur le site bruxellois. Avec un total de six millions de passagers annuels, Brussels Airlines n'occupe pas loin d'un tiers des parts de marché de l'aéroport de Bruxelles-National. Si la tendance est moins forte que pour les infrastructures wallonnes, la dépendance à un opérateur reste importante. Cette dépendance peut poser problème pour la pérennité des activités des aéroports, mais cette tendance est générale et s'observe au niveau européen (Entretien, 2010).

Insertion territoriale

En termes d'insertion territoriale, il faut remarquer que l'aéroport de Liège, orienté *full cargo*, est *peu dépendant de son territoire* pour le bon déroulement de ses activités. Signalons qu'en plus d'être localisé au cœur du Triangle d'or européen des flux de marchandises³, l'aéroport se situe à proximité immédiate de l'autoroute de Wallonie et d'un noeud autoroutier important (E42 Lille-Francfort, E25 Rotterdam-Luxembourg, E40 Bruxelles-Cologne) permettant de rejoindre les plus grandes villes européennes en moins d'une journée de camionnage. Un potentiel de 400 millions de consommateurs peut ainsi être touché. En outre, la ville de Liège est reliée aux réseaux ferroviaires, y compris les lignes à grande vitesse, et fluvial.

Si la dépendance au territoire s'applique peu dans le cas des activités de fret, il n'en est pas de même pour les activités passagers de Liege Airport. Selon une étude de 2006 commandée par la Sowaer et dirigée par l'Université de Liège, 85% des passagers de l'aéroport de Liège sont de nationalité belge et

1. L-Post, du 8 septembre 2023.

2. P. Csikos & F. Varone, « Impacts de la libéralisation sur les aéroports nationaux en Suisse... », *op. cit.*

3. Le triangle d'or européen est la zone géographique comprise entre Amsterdam, Paris et Francfort par laquelle transitent 66% du fret européen. Si l'on ajoute Londres à l'ouest, Liège est alors située dans un espace géographique par lequel transitent les trois quarts du fret européen.

la moitié de ces passagers proviennent de la province de Liège¹. D'ailleurs, la proximité du domicile est le choix le plus souvent cité comme motivation à choisir un vol au départ de Liege Airport (Liege Airport, 2010). Dans ce cadre, *la dépendance au territoire apparaît comme forte*, mais ces chiffres sont à relativiser par la faible part du transport de passagers parmi le total des activités de l'aéroport [une proportion encore plus marginale depuis la crise du Covid-19, NDLR].

Pour ce qui est de l'aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud, *la dépendance au territoire est également forte*. Les activités de Ryanair et des autres compagnies ne proposent pas de correspondance et aucun passager n'effectue de transit. Le modèle de développement n'est clairement pas celui du hub, mais est fondé sur une localisation idéale au sein du réseau autoroutier : l'arrière-pays de l'aéroport couvre cinq millions d'habitants à une heure de route et neuf millions d'habitants à deux heures de route. Remarquons néanmoins que la clientèle de l'aéroport est composée à 53% de passagers non belges. Parmi cette population, les ressortissants des pays limitrophes et des pays desservis par Ryanair constituent la part la plus importante. On compte en effet 16,6% de Français et 11% de Hollandais pour 11,8% d'Espagnols, 11,5% d'Irlandais et 14,8% d'Italiens, le reste étant composé de voyageurs britanniques et allemands. Parmi les 47% de passagers nationaux, on compte essentiellement des Bruxellois et des Hennuyers².

Pour comparaison, la dépendance au territoire de Brussels Airport est différente. Selon les chiffres à disposition, 51% des passagers qui utilisent

l'aéroport sont des Belges, 26% sont la clientèle des compagnies desservant le site, 16% des passagers sont en transfert et 7% font le déplacement depuis l'étranger pour profiter des services de l'aéroport. En tant que hub international, et base de la compagnie Brussels Airlines membre du réseau Star Alliance, Bruxelles-National s'assure une part non négligeable de passagers non locaux.

Détention du capital de l'infrastructure

Dans le cas des aéroports wallons, *les participations publiques dans le capital des sociétés de gestion ont été constamment majoritaires*, même après l'ouverture des capitaux aux actionnaires privés. Le caractère fortement politique du choix de développement aéroportuaire comme stratégie de redéploiement économique et de création d'emplois explique cette situation.

BSCA a été constituée le 9 juillet 1991 à l'initiative de Sambrinvest. Cette société d'investissement de « troisième génération », dont le capital provient entièrement de la Région wallonne, détient encore 82% du capital en 1999. En 2001, la Sowaer acquiert 48,89% des parts de la société, le reste des parts se partageant pour l'essentiel entre Sambrinvest et la Sogepa³. En 2008, les pouvoirs publics décident d'ouvrir le capital à un partenaire stratégique en vue d'apporter une valeur ajoutée opérationnelle, commerciale et financière à BSCA. Le consortium Belgian Airports, composé du groupe italien Save (65%) et du Holding communal (35%), prend alors 27,65% des parts de BSCA. Fin 2012, Sambrinvest détient encore 19,16% de la société gestionnaire, la

1. CIRIEC, *Évaluation des retombées économiques en termes d'emplois des aéroports régionaux wallons*, Rapport, Liège, Centre International de Recherches et d'Information sur l'Économie Publique, Sociale et Coopérative, 2006.

2. *Ibid.*

3. La Sogepa, Société wallonne de gestion et de participation des entreprises, est le bras privilégié de la Région wallonne pour l'aide aux entreprises en redéploiement. Elle intervient soit sous la forme de prêt, soit sous la forme de capital, et gère les participations, obligations, avances ou intérêts que la Région wallonne ou elle-même détiennent dans ces sociétés via les missions déléguées du gouvernement. En cas d'intervention en capital, la Sogepa veille toujours à être un actionnaire minoritaire, car son but n'est pas de prendre le contrôle de la société.

Sogepa 27,65%, la Sowaer 22,56%, la Sabca¹ 0,67% et Igretec² 2,32%.

Récemment, Save a décidé de racheter les parts du Holding communal dans Belgian Airports et d'exercer son droit de rachat des parts de la Sowaer prévu par la convention d'actionnaires signée en 2009. Le groupe italien monte donc fortement dans BSCA avec 48,7% des parts³. En ce qui concerne Liege Airport, anciennement dénommée SAB S.A., elle est constituée, le 30 janvier 1990, par Meusinvest. Le capital de l'entreprise est plus rapidement ouvert à des partenaires privés, puisque dès 1999 les Aéroports de Paris (AdP) prennent une participation de l'ordre de 25% du capital. Aujourd'hui, l'actionariat de Liege Airport se partage entre la Sowaer (25%), AdP (25%) et la Société de Leasing et de Financement⁴ (50%) [suite à des tractations entre intercommunales liégeoises, c'est désormais le groupe NEB (Nethys-Ethias-Belfius) qui possède les 50% de la SLF, NDLR]. Meusinvest s'est donc entièrement retirée du capital de la société, mais les actionnaires publics sont *in fine* majoritaires.

Cette situation wallonne s'apparente à la trajectoire empruntée par les pouvoirs publics fédéraux concernant la société de gestion de Bruxelles-National. Au milieu des années 1990, la répartition de compétences entre BATC, active depuis 1987 pour la rénovation de l'aérogare, et la RVA provoque une situation conflictuelle permanente⁵. En vue de rétablir l'unicité de gestion de l'aéroport, l'arrêté royal du 2 avril 1998 crée la Brussels International Airport Company (BIAC), société anonyme de droit public majoritairement détenue par l'État, qui succède à BATC et reprend toutes les activités de

gestion et d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National. La RVA devient Belgocontrol et s'occupe exclusivement de tout ce qui concerne la sécurité de la navigation aérienne (contrôle aérien). En 2001, l'État transfère à BIAC la propriété sur toutes les infrastructures aéroportuaires de Zaventem et privatise la société en 2004. Aujourd'hui, la société de gestion est majoritairement (75% du capital) entre les mains d'un consortium privé spécialisé dans la gestion de grandes infrastructures (Macquarie) [ce dernier a vendu ses participations depuis lors, mais le capital reste à 75% dans des mains d'actionnaires privés, NDLR]. Les pouvoirs publics n'ont pratiquement plus aucun levier de contrôle sur l'aéroport principal du pays et sa stratégie de développement.

Discussion

Le principal enseignement de cette étude consiste à relever la percée des aéroports wallons dans le paysage aéronautique belge. La croissance des activités sur les aéroports de Liège et Charleroi est remarquable et les pouvoirs publics ont généralement tendance à qualifier ce développement de « success story ». La libéralisation a permis d'ouvrir les liaisons au départ de la Belgique à toutes les compagnies européennes et les autorités wallonnes, nouvellement en charge de leurs aéroports, ont su profiter de cette opportunité de développement économique. Au regard de nos critères d'analyse et de la trajectoire empruntée en Région wallonne, il est possible de discuter quelques points essentiels esquissant le portait des aéroports wallons dans les contextes belge et européen.

1. Sabca : Société anonyme belge de construction aéronautique créée en 1920 et présente sur le site de Charleroi-Gosselies depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale.
2. Igretec : Intercommunale pour la gestion et la réalisation d'études techniques et économiques regroupant 68 villes et communes de la province de Hainaut.
3. De Caebel, « Save monte en puissance dans BSCA », *L'Écho*, 14 juin 2013.
4. SLF : Intercommunale englobant 42 partenaires publics de la région liégeoise [rebaptisée Ecetia en 2011, NDLR].
5. G. Block, « La sécurité aérienne et la réforme du paysage aéroportuaire belge : rôles et missions de Belgocontrol », *Revue de droit commercial belge*, Bruxelles, Larcier, 1999.

Selon nous, contrairement à la situation qui prévaut dans la plupart des pays européens, la trajectoire des aéroports wallons ne peut être analysée à partir de stratégies d'aéroports, mais bien au regard d'une *stratégie aéroportuaire publique* dans le cadre d'un plan de développement économique plus large et cohérent à l'échelle régionale. On pourrait même définir la stratégie wallonne comme la construction d'une *plateforme multisite*. Ce n'est qu'à l'échelle du territoire de la Région que peut se comprendre cette trajectoire. L'omniprésence d'un acteur public – la Sowaer – dans le capital des deux sociétés gestionnaires, aux commandes des grands travaux d'infrastructure, à la définition du développement des zones économiques et à la coordination de la politique d'accompagnement des riverains suffit à démontrer le caractère coordonné et non concurrentiel du développement des aéroports wallons.

D'une part, la forte *détention publique du capital des sociétés de gestion* et le contrôle des droits de propriété sur les infrastructures ont permis à la Région de se donner les moyens de parvenir à ses objectifs de redéploiement économique. Par ailleurs, en passant des accords forts avec des opérateurs dynamiques, les autorités ont garanti le développement continu des activités sur leurs plateformes, au risque de passer outre certaines règles de concurrence européennes. Ainsi, malgré un contexte libéralisé, la situation en Wallonie s'apparente à celle de monopole fonctionnel adoptée par l'État belge après la Seconde Guerre mondiale et jusqu'au milieu des années 1990¹.

D'autre part, chaque aéroport a développé une niche d'activités très spécifique. À la fin des années

1990, le trafic point à point à bas prix, spécialité de Ryanair, est en éclosion et Bruxelles-National ne dispose pas de terminal *low cost*. BSCA décide de s'y consacrer. Par ailleurs, la situation de Liège dans le triangle d'or européen a permis de faire de cette plateforme un des sites les plus modernes et les plus importants en termes de fret aérien. Contrairement à Bruxelles-National, l'aéroport de Liège n'est pas ralenti par la réduction des vols de nuit et les conflits communautaires et interrégionaux liés au développement des infrastructures et aux retombées économiques².

Les aéroports wallons se sont donc positionnés clairement comme une alternative à l'aéroport de Bruxelles-National en étouffant la concurrence entre plateformes *via la diversification fonctionnelle à l'échelle de la Région*. Dès lors, les liaisons européennes de la Belgique s'étoffent grâce aux activités développées au départ de l'aéroport de Charleroi et la caractéristique bruxello-centrée du réseau belge s'estompe.

Il faut cependant reconnaître que sur la base de nos critères d'analyse, le développement aéroportuaire wallon ne résiste pas au problème de dépendance aux opérateurs et à leurs activités, elles-mêmes dépendantes du territoire dans le cas de l'aéroport de Charleroi. Plus encore, le caractère collusif des accords passés entre pouvoirs publics, sociétés de gestion et opérateurs de transport a ceci de particulier de cimenter cette dépendance au sein d'arrangements institutionnels très résistants au changement (Entretien, 2010)^{iv}. Par ailleurs, la diversification fonctionnelle de chaque plateforme n'en est qu'à ses prémises et reste particulièrement limitée

1. Lohest & Aubin, « La régulation de l'aviation civile en Belgique... », *op. cit.*

2. En effet, Bruxelles-National est situé en Région flamande, mais à proximité de Bruxelles et de quartiers densément peuplés. Par ailleurs, depuis la régionalisation, il est sous tutelle fédérale tout en étant géré par une société privée. Dans ce contexte, l'aéroport national fait l'objet d'un conflit entre la Région Bruxelles-Capitale, surveillée par les avions au départ de Bruxelles-National et compétente en matière environnementale (bruit), et la Région flamande, sur laquelle se situe l'aéroport et qui profite des retombées économiques de ses activités. Entre les deux se situe le pouvoir fédéral, qui est compétent pour cet aéroport et notamment la définition des routes aériennes. Cette complexité institutionnelle a mené à de nombreuses incertitudes et, en 2008, a poussé DHL, transporteur de fret aérien présent sur le site depuis 1985, à déménager la majeure partie ses activités bruxelloises à Leipzig (Lohest & Aubin, 2011a : Nassaux, 2006).

dans le cas de l'aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud. Actuellement, la situation laisse donc *chaque aéroport dépendant de son opérateur historique principal*.

Ce constat, très peu partagé au sein du monde politique wallon, permet de questionner la véritable *pérennité des activités* sur les deux plateformes wallonnes, mais également leur *qualité*, notamment en termes d'emplois. La forte position des opérateurs place les pouvoirs publics stratégiquement à leur merci puisque la création d'emplois, objectif affiché de la politique de développement aéroportuaire, dépend de l'activité de ces seules compagnies. Dans ce contexte, les compagnies n'hésitent pas à menacer de délocaliser en cas d'atteinte au bon déroulement de leurs activités et aux avantages concédés^{1 vi}. Par ailleurs, l'essor des compagnies *low cost* est fondé sur des conditions de travail particulièrement exigeantes et une maîtrise des coûts de personnel². À cet égard, la situation actuelle apparaît comme paradoxale et les bases du développement aéroportuaire comme secteur créateur d'emplois ne sont pas solides. Les récentes étapes vers la privatisation des sociétés de gestion auront pour conséquence de minimiser davantage le contrôle des pouvoirs publics sur leur « success story » aéroportuaire.

Néanmoins, les aéroports wallons n'ont plus à rougir de leurs activités par rapport à celles de Bruxelles-National. Sans prétendre les concurrencer réellement, la percée aéronautique wallonne agace au nord du pays et fait l'objet de critiques régulières. Tout d'abord, le monde politique flamand accuse les aéroports wallons de bénéficier de subsides fédéraux indirects, dans la mesure où un certain nombre de prestations de services de contrôle aérien ne leur sont pas facturées. Cette situation est une conséquence de l'accord de coopération signé

entre les Régions et l'État fédéral pour le compte de la RVA en 1989, lors du transfert de compétences. Les aéroports flamands en bénéficient donc également, mais leurs activités ne sont pas aussi florissantes. Ces attaques visent surtout à pointer du doigt une situation incohérente et à montrer que la concurrence entre aéroports est déloyale, y compris avec celui de Bruxelles-National. À cet égard, c'est Brussels Airlines qui s'est récemment plainte des avantages accordés par la Région wallonne à Ryanair, lui empêchant toute prétention à desservir des destinations européennes identiques à prix concurrentiel.

Cependant, Bruxelles-National reste l'aéroport principal du pays et cette situation ne devrait pas changer du fait de la croissance des activités wallonnes. La trajectoire de Brussels Airport depuis sa privatisation (2004) est beaucoup plus diversifiée que dans le cas des aéroports wallons et ses bases nettement plus solides. Il y a une certaine dépendance à la compagnie Brussels Airlines, mais en tant que hub international, Brussels Airport est moins dépendant de son territoire et permet à un voyageur de relier n'importe quelle destination dans le monde. De plus, depuis le milieu des années 2000, les liaisons directes se sont aussi développées, grâce à l'arrivée de nouvelles compagnies, notamment la *low cost EasyJet*. D'un point de vue économique, Brussels Airport dispose également de fortes capacités de diversification fonctionnelle : de nombreux revenus sont générés par les espaces magasins et les espaces parking, et l'aéroport permet à la fois le transport de passager et le transport de fret.

Dans le contexte belge, la stratégie aéroportuaire wallonne apparaît ainsi comme contrastée, à la fois remarquable dans l'absolu, mais fragile dans les faits. Les pouvoirs publics ont mis en place une promotion coordonnée des activités aéroportuaires,

mais également un système de dépendance aux opérateurs qui limite le contrôle à long terme de la trajectoire de développement. Pour beaucoup, malgré les effets positifs indéniables de la politique aéroportuaire wallonne, ce sujet fait encore aujourd'hui l'objet d'un tabou dans le monde politique (Entretien, 2010). La direction qui a été prise il y a 20 ans semble appelée à se poursuivre, mais se situe aujourd'hui dans un contexte bien différent, dans lequel les compagnies historiques sont très puissantes. À moyen et long terme, cette situation de dépendance rend le secteur aéroportuaire « fragile » en Région wallonne, contrairement aux apparences.

Liste des entretiens

Mme V. Leburton, Directrice générale de la Sowaer, le 24 septembre 2010, Namur.

M. C. Bodart, Directeur de l'exploitation aéroportuaire au Service Public de Wallonie, le 5 novembre 2010, Namur.

M. P. Courbe, Chargé de projet à Inter-environnement Wallonie, le 2 décembre 2010, Namur.

M. D. Gering, Directeur commercial « aviation » et communication manager chez Brussels South Charleroi Airport, le 8 décembre 2010, Gosselies.

M. C. Berlangier, Responsable juridique chez Belgocontrol, le 10 décembre 2010, Steenokkerzeel.

M. S. Kreins, coordinateur du projet Liège Carex, le 13 décembre 2010, Liège Airport.

Notes de fin

ⁱ Il faudrait évidemment ajouter, depuis lors, l'impact de la pandémie de Covid-19, qui a toutefois eu des conséquences opposées sur les deux aéroports wallons. Pour BSCA, les confinements et autres restrictions se sont traduits par un effondrement du nombre de passagers fréquentant l'aéroport, aboutissant notamment à une recapitalisation en urgence en 2021. À l'inverse, *Liege Airport* a tiré profit de sa spécialisation dans le transport de marchandises, en récupérant entre autres une partie du fret habituellement transporté dans les soutes passagers ou encore en servant de hub pour l'acheminement de matériel médical, avec à la clé des années 2020 et 2021 records.

ⁱⁱ Ce projet européen reste toutefois à ce jour lettre morte, faute de soutien de la part des partenaires français et allemands notamment.

ⁱⁱⁱ Cette situation a radicalement changé avec l'annonce de la restructuration chez TNT-FedEx en janvier 2021, l'opérateur privilégiant désormais l'aéroport de Paris Charles De Gaulle comme hub européen principal, avec l'aéroport de Liège en pôle secondaire. Cette décision s'est traduite par la perte de plusieurs centaines d'emplois sur les 1800 du site de Bierset et une baisse conséquente du nombre de vols opérés par TNT-FedEx. L'activité de l'aéroport n'en demeure pas moins concentrée sur un nombre (très) restreint de gros opérateurs puisqu'en 2021, 2% des entreprises présentes à l'aéroport réunissaient à elles seules plus de 60% des emplois...

^{iv} En janvier 2023, alors que la Région wallonne envisageait de plafonner la croissance du nombre de mouvements autorisés à l'aéroport de Liège dans le cadre d'un nouveau permis d'environnement couvrant les vingt prochaines années, TNT-FedEx a invoqué l'accord conclu en 1996 avec la RW qui lui garantissait un développement « sans restriction » et menacé de poursuites judiciaires si elle revenait sur sa parole... Il n'en sera finalement rien, le nouveau permis intégrant bien un plafonnement du nombre de vols, mais avec une marge de croissance appréciable pour les opérateurs.

^v Une menace mobilisée à nouveau dans le cadre du renouvellement du permis d'environnement de l'aéroport de Liège en 2023, alors que des restrictions (sur le nombre de vols et les limites de bruits) étaient en discussion. Quelques jours avant la décision finale, l'entreprise *Challenge* (deuxième plus gros employeur du site) a ainsi fait courir la rumeur qu'elle avait été contactée par l'aéroport d'Ostende pour accueillir ses activités en cas de départ « forcé » de Bierset (lire, par exemple : « L'aéroport d'Ostende invite les opérateurs liégeois à se délocaliser chez lui », *LEcho*, 26 janvier 2023). Une information démentie par la suite par l'aéroport d'Ostende... d'autant que ce dernier n'autorise pas les vols de nuit de gros porteurs et ne dispose pas des pistes adéquates...

1. En 1999 par exemple, une grève menée à Liège par le personnel de TNT paralyse pendant 210 minutes les activités du transporteur ; celui-ci licencie alors vingt-cinq personnes et brandit la menace d'une délocalisation en cas de récurrence.

2. J. Mosnier, « Le phénomène low cost : contre un certain nombre d'idées reçues », *Le journal des transports*, n°51, 2003.

Cédric Leterme
Gresea

Tourisme *low cost* et e-commerce : quelle utilité sociale ?

Le transport aérien est souvent critiqué pour les nuisances directes qu'il génère. On peut toutefois aussi interroger l'utilité sociale des activités qu'il rend possible. Que ce soit le tourisme *low cost* à Charleroi ou l'essor du e-commerce chinois à l'aéroport de Liège, cet aspect du développement aéroportuaire wallon mérite aussi d'être mis en question.

Tourisme *low cost* et e-commerce : quelle utilité sociale pour les aéroports wallons ?

Cédric Leterme, Gresea

« Nos aéroports, c'est notre porte vers l'international. » L'expression revient souvent dans la bouche d'Adrien Dolimont, ministre wallon (MR) des Aéroports, au moment de défendre la pertinence de poursuivre le développement des aéroports de Liège et de Charleroi¹. Selon lui, en effet, outre leur bilan en matière de création d'emplois², ces infrastructures auraient également pour vertu de rendre possibles des activités économiquement et socialement bénéfiques qui dépendent du trafic aérien pour exister.

L'utilité sociale, un voile sur la destruction des corps et de l'environnement

La subordination de la valeur d'usage – l'utilité concrète d'un bien ou d'un service – à la valeur d'échange – son prix sur le marché – est une caractéristique clé du mode de production capitaliste³ dont les marxistes – en commençant par Marx lui-même – ont souligné de longue date le caractère destructeur. Elle conduit en effet à produire tout et n'importe quoi pour autant que cela crée un maximum de valeur économique, peu importe les conséquences sociales, environnementales, etc. Cette subordination gagne encore en intensité dans la séquence néolibérale actuelle, dans laquelle de plus en plus de dimensions de la vie humaine sont désormais évaluées, comme une cotation boursière, en fonction d'une forme de rationalité marchande⁴. « Suis-je rentable ? Mes activités sont-elles rentables ? » Cette manière de penser le monde et soi-même donne évidemment la primauté à « l'utilité capitaliste » des activités

1. Par exemple : S. Tassin, « Adrien Dolimont : "On ne va pas culpabiliser les gens parce qu'ils voyagent en avion" », *La Libre*, 22 avril 2023 ou encore E. Renette, « Adrien Dolimont : "Il faut adapter le permis de l'aéroport de Charleroi à ses ambitions" », *Le Soir*, 7 juillet 2023.

2. Bilan par ailleurs contesté, lire l'encadré « Polémique autour du bilan socio-économique de Liege Airport », p. 14, dans ce numéro.

3. Illustrée notamment par le fameux cycle « A – M – A' » (argent – marchandise – argent + profit) identifié par Marx où l'argent n'est plus une simple médiation (entre deux marchandises, par exemple, comme dans un cycle « marchandise – argent – marchandise »), mais une fin en soi.

4. W. Brown, *Défaire le démos. Le néolibéralisme, une révolution furtive*, Paris, éd. Amsterdam, 2018.

humaines sur leur fonction concrète, à commencer par celles qui permettent de répondre à des besoins collectifs non marchandisables.

Alors que les crises sociales et environnementales générées par cette logique atteignent progressivement des points de non-retour, les entreprises et les États tentent de façon croissante de masquer les impacts désastreux de certaines activités économiques en leur accolant une ou plusieurs utilités sociales, ce qui permet de légitimer et de reproduire un secteur d'activité à moindres frais, sans impulser sa nécessaire transformation. En 2020, lorsqu'il expliquait que : « sans l'aéroport de Liège, les infirmières et les médecins ne pourraient pas travailler »¹, Jean-Luc Crucke, l'ex-ministre des Aéroports wallons, donnait corps à ce type de discours lénifiant.

BSCA : démocratisation touristique et développement local ?

Pour Charleroi et sa spécialisation dans le transport de passagers, c'est évidemment le développement du tourisme qui est mis en avant. Plus précisément, du tourisme *low cost*, c'est-à-dire d'une forme de tourisme guidée avant tout par la recherche du plus bas prix possible² en associant une simplification du service offert à une réduction permanente des coûts de production. Avec l'arrivée de Ryanair

1. L'avenir.net du 8 avril 2020.

2. À ce propos, lire : L.-M. Barnier, C. Calame, J. VanDewattyne, « Le low cost dans le secteur aérien. Vers une reconfiguration systémique de la production ? », *La Nouvelle Revue du Travail*, n°12, « Low Cost », 2018 ou encore S. Houzé, « Modèle low cost aérien. Le pilote automatique qui nous mène droit dans le mur », Bruxelles : CPCP, Analyse n°369, 2019.

3. Sur le « modèle Ryanair » et les résistances qu'il suscite, lire notamment : B. Bauraind, « "Ryanair must change". Lutter dans le low cost », *Gresea Échos*, n°104, décembre 2020.

4. Cf. notamment l'article « Aux origines de la stratégie aéroportuaire wallonne » dans ce numéro pp. 6-21.

5. Comme l'explique Wikipédia : « Les qualificatifs de court-courrier, moyen-courrier et long-courrier sont utilisés par les constructeurs d'avions de transport de passagers pour présenter leur gamme d'appareils. Appliqués à des avions dont la vitesse de croisière est de l'ordre de Mach 0,8 (988 km/h), ils correspondent à : - vol court-courrier, un vol de courte distance – 1.000 km ou moins – qui la plupart du temps est un vol intérieur (dans un même pays) ; - vol moyen-courrier, un vol de moyenne distance – de 1.500 km à 3.000 km –, souvent intracontinental et international ; - vol long-courrier, un vol de longue distance – 3.500 km ou plus – souvent un vol intercontinental ou transocéanique » (« Distance franchissable », *Wikipédia*, consulté le 8 août 2023).

en 2001 – l'un des pionniers de ce modèle, qui reste aujourd'hui (de loin) l'opérateur dominant à Charleroi³ et en Europe – BSCA est devenu l'une des références européennes – sinon mondiales – des stratégies de développement aéroportuaire par et pour le *low cost*⁴. Outre Ryanair, on y trouve exclusivement des compagnies à bas prix, proposant des vols courts et moyen-courriers⁵ entre aéroports régionaux (cf. tableaux ci-dessous), avec une offre renforcée en période de vacances scolaires.

Compagnies aériennes présentes à BSCA		
Air Belgium	belge	
Air Corsaire	française	
Pegasus	turque	
Ryanair	irlandaise	
TUI Fly	belge	
Volotea	espagnole	
Wizz Air	hongroise	

Source : BSCA

Principaux pays desservis au départ de BSCA		
Turquie		33 destinations
Espagne		22 destinations
Italie		21 destinations
France		19 destinations
Maroc		10 destinations
Roumanie		7 destinations
Grèce		6 destinations

Source : BSCA

Rien d'étonnant, puisque ce sont précisément ce type d'aéroports régionaux qui ont principalement été ciblés par les opérateurs *low cost* au moment de développer leur offre à partir des années 2000¹. Il s'agissait tout d'abord de tirer profit de la récente libéralisation du ciel européen (1987-1997) en faisant jouer la concurrence entre aéroports périphériques pour obtenir des conditions d'exploitation (ex. : redevances, subventions déguisées, exemptions de taxe) particulièrement avantageuses² – une condition indispensable pour pouvoir proposer des prix aussi bas, aux côtés des pressions constantes exercées sur les autorités régionales au sujet de la dégradation des conditions de travail³ ou encore des avantages fiscaux dont bénéficie le transport aérien en général (cf. encadré p.28). En outre, les aéroports régionaux, moins fréquentés à l'époque, permettaient aux compagnies *low cost* de réaliser des économies de densité⁴ – le fait d'augmenter l'usage des avions ou leur capacité sans étendre nécessairement le réseau desservi – en augmentant le nombre de rotations journalières des appareils, ce qui induit presque mécaniquement une intensification du travail des équipages et une augmentation des nuisances sonores et environnementales pour les riverains.

En échange, des aéroports comme Charleroi se voyaient non seulement garantir un certain niveau d'activités avec les retombées économiques

directes et indirectes qui en découlent (emplois, consommation, etc.), mais ils pouvaient également espérer servir, plus largement, d'outil de désenclavement pour des régions désireuses de profiter pleinement de la mondialisation croissante des flux de personnes et de marchandises. Pour une ville et une région comme Charleroi (et plus largement la Wallonie), la promesse était donc double : d'un côté, le développement d'une offre de vols *low cost* permettant à une population moins privilégiée d'également prendre l'avion⁵. De l'autre, la possibilité de renforcer son « attractivité internationale » et de miser sur les flux touristiques entrants pour (re) dynamiser l'économie locale⁶.

Mais qu'en est-il dans les faits ? Précisons d'abord que la « démocratisation du tourisme » rendue possible par le *low cost* aérien mérite d'être relativisée. Gossling et Humpe, par exemple, estiment qu'en 2018, seuls 11% de la population mondiale ont voyagé en avion⁷. Et ce chiffre tombe entre 2 et 4% si on ne tient compte que des vols internationaux. Les deux chercheurs démontrent également les inégalités importantes qui caractérisent cette pseudo-démocratisation de l'offre aérienne. Des inégalités régionales tout d'abord, comme le montre le graphique suivant (graphique p.27) tiré de leur étude. En 2018, 71% des usagers du transport aérien sont issus d'Europe, d'Amérique du Nord et d'Asie. Ensemble, les passagers originaires

1. Barnier, et al., « Le low cost dans le secteur aérien... », *op. cit.*

2. cf. l'article de Lohest & Aubin dans ce numéro pp. 6-21. Sur le même sujet, voir aussi le reportage du magazine *Investigation* de la RTBF : « Ryanair : un pirate dans les airs », diffusé le 5 avril 2023.

3. Bauraind et Vandewattyne « "Ryanair must change"... », *op. cit.*

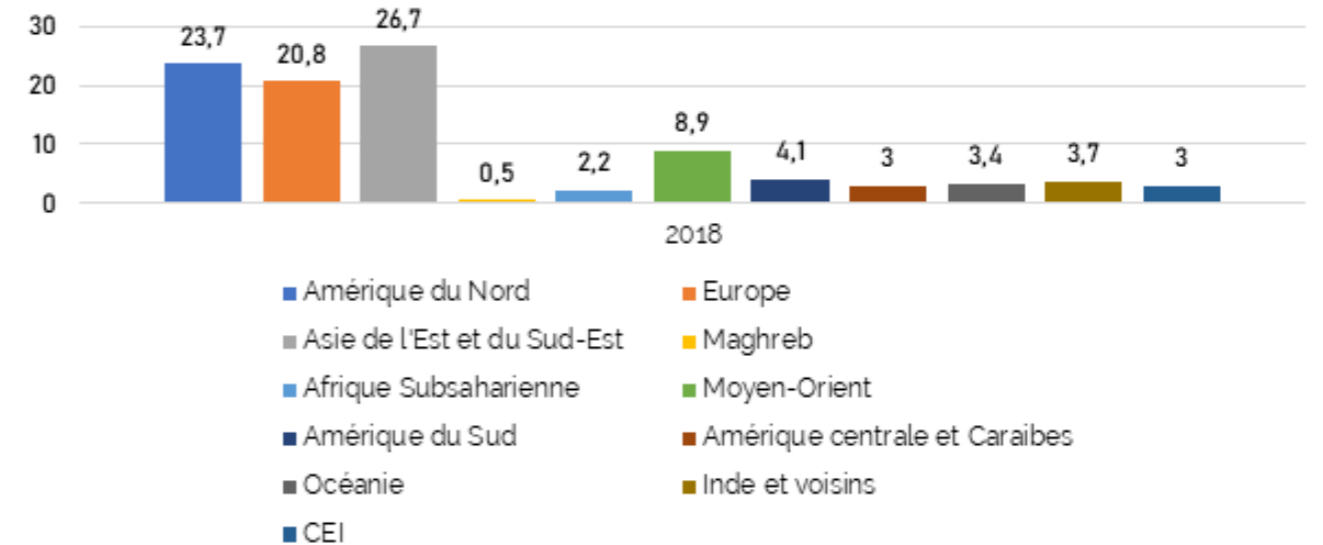
4. F. Dobruszkes, « Compagnies *low cost* européennes et aéroports secondaires : quelles dépendances pour quel développement régional ? », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°47, 2005, p.40.

5. Récemment, le PDG de Ryanair, Michael O'Leary, déclarait encore que : « On ne reviendra plus jamais à une époque où seuls les riches pouvaient prendre l'avion » (R. Meulders, « Le patron de Ryanair tacle l'aéroport de Zaventem : "Il est devenu l'un des plus chers d'Europe" », *La Libre*, 17 janvier 2023.).

6. Voir encore les récentes déclarations en ce sens de l'échevin du tourisme de la ville de Charleroi, Maxime Hardy (PS) : « Maxime Hardy veut convaincre les voyageurs de l'aéroport d'ajouter Charleroi à leur séjour touristique », *Sudinfo.be*, 27 juillet 2023.

7. En essayant de tenir compte des personnes ayant effectué plusieurs vols. Si on divise seulement le nombre de vols par la population mondiale, le chiffre augmente à 26%. Ce qui n'a évidemment pas beaucoup de sens si on veut mesurer l'inégal accès à ce transport. Lire : S. Gossling & A. Humpe, « The global scale, distribution and growth of aviation : Implications for climate change », *Global Environmental Change*, n°65, 2020, p.4.

Répartition géographique du trafic aérien en 2018 (siège/km)



Source : Gossling & Humpe, 2018.

d'Afrique subsaharienne et d'Amérique du Sud comptent seulement pour 6,3% du total ! L'Inde, pays du monde le plus peuplé, est quasiment exclu du transport aérien. À cela s'ajoute, dans les pays où l'avion est d'usage, une forte inégalité d'accès entre catégories de population.

Cette année, en Belgique, quatre personnes sur dix ne sont pas parties en vacances, avec parmi celles-ci une surreprésentation des « groupes généralement défavorisés : les familles monoparentales, les ménages à faibles revenus, les chômeurs ou les personnes avec un faible niveau d'instruction »¹. À l'inverse, parmi les personnes qui prennent l'avion (y compris sur des vols bon marché), on retrouve proportionnellement plus de catégories socio-économiques favorisées². En 2018, la moitié des Américains n'ont pas pris l'avion. À l'inverse, sur la

même période, 12% des adultes aux États-Unis ont réalisé deux tiers des déplacements par avion à raison d'au moins six voyages par personne³.

Dès lors, si le *low cost* a effectivement élargi la classe des revenus supérieurs ayant accès à l'avion, il a surtout permis à des personnes qui prenaient déjà l'avion de le faire à moindre prix... et donc plus souvent⁴. En effet, on ne prend pas l'avion pour nulle part. Même si le prix du billet est bas, il faut encore pouvoir financer le but du voyage : un logement, de la nourriture, des excursions, etc. Ce qui fait dire au géographe Frédéric Dobruszkes : « Le transport aérien, même si cela représente beaucoup d'emplois et de valeur ajoutée, en termes de mobilité, c'est une minorité de l'humanité et même dans les pays dits développés, cela ne concerne qu'une partie de la population. Cela veut dire que c'est cette

1. G. Woelfle, « 4 Belges sur 10 ne partent pas en vacances : pour des raisons financières, mais pas seulement », *RTBF.be*, 20 juillet 2023.

2. Cf. entre autres l'article « La baisse du trafic aérien, une nécessité » dans ce même numéro.

3. Gossling & Humpe, « The global scale... », *op. cit.*, p.7.

4. En 2015, une enquête sur plus de 1.200 voyageurs *low cost* avait établi que seul un sur quatre choisissait cette option pour des raisons budgétaires. « Les autres, en revanche, privilégient les voyages à bas coût pour profiter davantage des loisirs sur place, mais aussi pour partir plus souvent et plus loin. » (I. de Foucaud, « Portrait du voyageur *low cost* en cinq chiffres », *Le Figaro*, 28 janvier 2015.)

Le train (presque) toujours plus cher que l'avion en Europe

Un récent rapport de Greenpeace (1) est venu comparer les offres tarifaires entre les voyages en train et les voyages en avion en Europe. Le constat est sans appel : les voyages en train sont en moyenne deux fois plus chers que ceux en avion pour un même trajet, avec des différences pouvant aller jusqu'à 30 fois plus cher pour un trajet Londres-Barcelone. Des résultats qui, selon un porte-parole de l'ONG, « montrent à quel point les citoyens européens sont incités à prendre l'avion ».

« Les compagnies aériennes bénéficient d'avantages fiscaux scandaleux, et les *low cost*, en particulier, ont utilisé toutes les combines pour proposer des vols à des prix honteux. » (2)

Dénonçant une attractivité des billets d'avion « irresponsable », Greenpeace propose la mise en place de « tickets climat » : « des abonnements simples et abordables, valables dans l'ensemble des transports publics dans un pays ou une région définie, incluant les trains et le transport transfrontalier. » Pour financer cette mesure, l'ONG propose notamment de s'attaquer aux privilèges fiscaux dont bénéficie le secteur du transport aérien, à commencer par l'exonération de taxe sur le kérosène.

(1) Greenpeace, *Report : Ticket prices of planes vs trains – A Europe-wide analysis. How low-cost carriers destroy the climate while their unfair and aggressive pricing strategies go unchecked*, Greenpeace Central & Eastern Europe, Vienne, 2023.

(2) S. Jacob, « Nouveau rapport : le train deux fois plus cher que l'avion en Europe », Communiqué de presse, Greenpeace, 20 juillet 2023.

minorité-là qui va produire les impacts environnementaux. »¹ En d'autres termes, le transport aérien déplace peu de personnes au regard de son coût environnemental (cf. graphique p.29).

De plus, la modification des comportements des voyageurs induite par le *low cost* a également nourri l'essor d'un tourisme de masse aux conséquences néfastes de plus en plus largement documentées et dénoncées (y compris par les régions et les communautés supposées en bénéficier) : surfréquentation, pollution, explosion des prix de l'immobilier, nuisances en tous genres, on ne compte plus les reportages consacrés aux ravages du surtourisme dans des destinations prisées comme Barcelone ou Venise² rendues encore plus facilement

accessibles pour de courts séjours à très bas prix par les offres *low cost*.

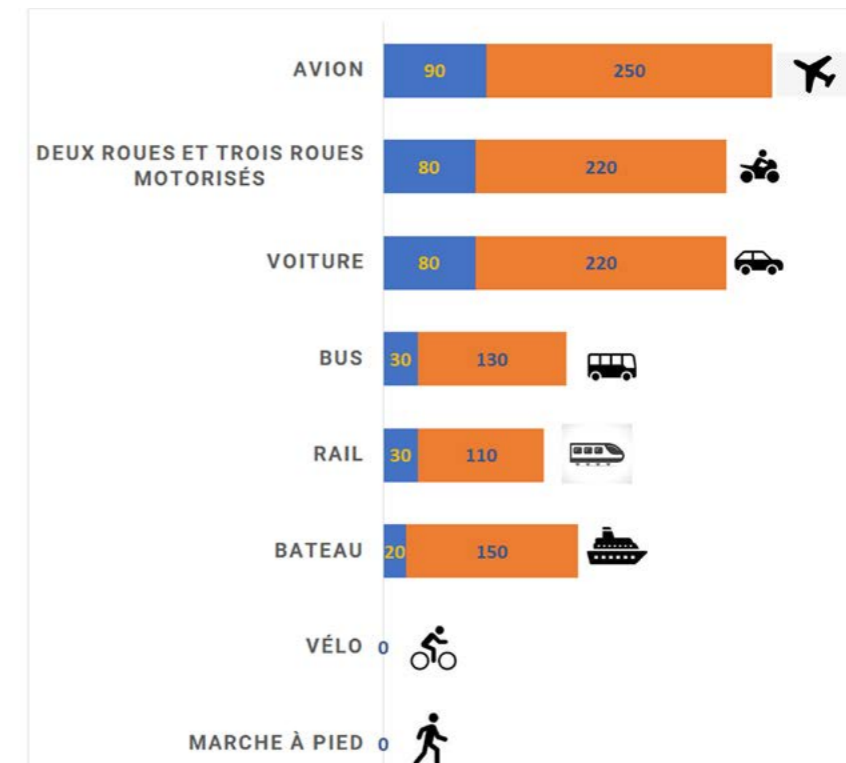
Une situation qui, paradoxalement, peut nuire à l'essor du tourisme dans les régions de départ comme celle de Charleroi ou la Wallonie. Car, non seulement l'explosion du nombre de passagers transitant par l'aéroport ne s'est pas (encore ?) traduite par des retombées notables sur le tourisme local – BSCA étant surtout utilisé par les touristes étrangers comme point d'accès vers d'autres destinations limitrophes comme Bruxelles, Gand ou Bruges³ – mais en outre ce même tourisme local souffre désormais de la possibilité offerte aux touristes wallons/belges d'opter pour des destinations plus lointaines à moindres frais, comme le dénonce

1. F. Dobruzkas, « Transition et transport aérien en Wallonie, quels futurs possibles ? », *Futurama* n°9, webinaire de l'IWEPS, 2022. [En ligne].

2. Lire, par exemple : B. Meeus, « Le surtourisme étouffe le monde », *Soirmag*, 16 juin 2021 ou encore B. Dutermé (coord.), « La domination touristique », *Alternatives Sud*, vol. XXV, n°3, 2018.

3. Lire, par exemple : D. Albin, « L'aéroport de Charleroi n'a que de faibles retombées pour la Ville », *DH.net*, 29 novembre 2022 ou encore Dobruzkas, « Compagnies low cost », *op. cit.*, p. 52-53.

Émissions directes de CO2 par voyageur pour un kilomètre parcouru, en grammes*



* Graphique d'intervalle, variation en fonction des modèles des véhicules, du plus simple au plus performant.
Source : GIEC

entre autres Pierre Courbe (Canopea) : « Toutes les initiatives de tourisme durable qui pourraient s'y développer [en Wallonie] souffrent de cette concurrence déloyale. Déloyale parce que si des destinations lointaines sont à portée de portefeuilles de plus en plus de gens, c'est notamment à cause de la non-taxation du kérosène. »¹ (cf. encadré p.28)

Enfin, il est également difficile de faire l'impasse sur les conditions de travail catastrophiques qui règnent dans le secteur du *low cost* aérien et qui constituent pourtant la condition de possibilité fondamentale de ses « avantages » supposés pour les consommateurs wallons et le développement économique local. À Charleroi, le personnel de cabine de Ryanair est ainsi presque systématiquement affecté dans un pays étranger, souvent contre son

choix et sans aucune aide de la compagnie. Ces jeunes européens arrivent à Gosselies sans ressources après avoir été, le plus souvent, contraints de s'endetter pour financer certains coûts liés à leur emploi. Ils se trouvent soumis à un management éloigné et particulièrement brutal, qui continue à vouloir éviter toute forme de concertation sociale. Il a fallu 11 jours de grève en 2022 pour que les hôtes et les stewards obtiennent le respect par la compagnie du salaire minimum sectoriel ! Les pilotes ont, pour leur part, dû accepter une diminution de salaire de 20% pour éviter les licenciements pendant le Covid-19. Alors que l'activité de la compagnie a repris, cette dernière refuse de les rétablir dans leurs droits salariaux.²

1. T. Boutte & L. Vanderkelen, « Faut-il boycotter les vols low cost ? », *La Libre*, 27 juin 2018.

2. Sur ces éléments : Bauraind et Vandewattyne, « «Ryanair must change»... », *op. cit.*

Connectivité mondiale de Liege Airport



Source : Liege Airport (2020)

Liege Airport : transport d'urgence et plateforme d'exportation ?

Du côté de l'aéroport de Liège, l'utilité sociale mise en avant est évidemment différente compte tenu de la spécialisation liégeoise dans le transport de marchandises. Avec ses 1.140.000 tonnes de fret transportées en 2022, Liege Airport se classe en effet parmi les cinq plus gros aéroports cargos européens – et le premier en Belgique – alors que le transport de passagers y demeure marginal¹. Parmi la vingtaine de compagnies aériennes présentes à l'aéroport, on ne trouve donc (presque) que des compagnies cargo qui, ensemble, desservent environ 1.500 destinations couvrant l'ensemble des continents de la planète (cf. schéma ci-dessus).

Pourtant, contrairement au tourisme international dont le développement repose majoritairement sur les voyages en avion, le transport de marchandises ne s'effectue que pour une proportion ultra-minoritaire par voie aérienne, du moins en volume. Le fret

aérien ne représente en effet que 1% du volume total du fret mondial, mais 35% en valeur². Une situation qui s'explique par le fait que l'avion est le mode de transport le plus coûteux pour les marchandises (contrairement aux personnes, cf. encadré p.28). Son usage ne se justifie donc que dans des situations précises : transport de biens périssables, urgence humanitaire ou encore livraison de territoires enclavés (cf. tableau ci-dessous).

Catégories de marchandises transportées par avion
Courrier postal
Biens de consommation
Poids lourds et hors gabarit
Biens intermédiaires
Animaux vivants
Matières dangereuses
Biens périssables
Nourriture et boissons non périssables
Aide humanitaire
Matériel militaire

Source : Airport Watch

1. Cf. l'article « Aux origines de la stratégie aéroportuaire wallonne » dans ce numéro pp.6-21.

2. Voir : <https://www.iata.org/en/programs/cargo/>. Pour plus d'informations sur le fret aérien et les enjeux qu'il soulève, lire également : C. Leterme, « Zoom sur le fret aérien et ses conséquences », *Gresea*, 4 octobre 2022.

De quoi offrir un argument tout trouvé aux partisans de son développement à l'aéroport de Liège : le fret aérien serait une activité à la fois quantitativement négligeable au regard des volumes totaux de marchandises transportées à l'échelle mondiale, mais qualitativement décisives dans certaines situations et/ou pour certains types de biens. En outre, disposer d'une telle infrastructure permettrait également d'être plus directement connecté aux marchés internationaux, avec à la clé des opportunités nouvelles pour les entreprises et consommateurs wallons.

Dans cette optique, les dirigeants de Liege Airport insistent régulièrement sur des *success stories* comme le choix de l'aéroport comme hub de l'OMS pour l'acheminement de matériel médical durant la crise du covid-19 ou encore son rôle dans l'envoi de matériel humanitaire suite à des catastrophes naturelles comme le tremblement de terre en Haïti en 2010¹. Mais d'autres exemples sont moins glorieux. Chaque année, à la Saint-Valentin, l'aéroport se targue ainsi d'être l'une des principales plateformes de transit de fleurs cultivées en Afrique et en Amérique du Sud dans des conditions sociales et environnementales pourtant déplorables, et destinées à servir de cadeaux (jetables) en Europe...² Idem au moment du Grand Prix de Formule 1 de Francorchamps – un événement matériellement et symboliquement catastrophique pour le climat – auquel l'aéroport se vante néanmoins de contribuer en assurant l'acheminement des bolides par avion ou encore le transfert des pilotes en jets privés...³

Au-delà de ces exemples, il est toutefois difficile d'avoir une vision précise de l'ensemble des marchandises – et surtout de leur proportion – qui transitent par l'aéroport de Liège (cf. encadré p.32). Mais une chose est sûre, la part de ce que l'on pourrait considérer comme socialement utile, voire indispensable, est dérisoire, tandis que l'écrasante majorité relève d'échanges dont on pourrait/devoir se passer. Soit parce que des alternatives de transport moins polluantes existent, soit parce que l'objet même de l'échange est problématique. Soit les deux.

Le cas du e-commerce chinois est emblématique à cet égard. Inexistant à l'aéroport jusque 2017, le commerce électronique connaît en effet un envol spectaculaire à Liège suite à l'accord conclu avec Alibaba en 2018 pour faire de l'aéroport sa principale porte d'entrée en Europe⁴. De quelques centaines de milliers de colis traités en 2017, on est ainsi passé à 9,5 millions en 2018, 362 millions en 2019 et jusqu'à 650 millions en 2021 (cf. graphique p.33) ! L'année 2022 a connu un recul important pour différentes raisons (guerre en Ukraine, inflation, zéro covid en Chine, déconfinement ailleurs), mais les volumes restent gigantesques. On sait pourtant qu'il s'agit, pour beaucoup, de produits fabriqués dans des conditions écologiques et sociales pour le moins discutables, dont le transport par avion ne vise qu'à garantir des délais de livraison les plus courts possibles en tant qu'argument marketing et d'incitant à la (sur)consommation⁵. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si contrairement au commerce international en général (qui repose à plus de 75%

1. Voir notamment le portail consacré à cet aspect des activités de l'aéroport sur leur site internet : <https://www.liegeairport.com/flexport/fr/case-studies/vols-humanitaires/> (consulté le 11 août 2023).

2. Voir par exemple cette vidéo promotionnelle publiée sur le compte Facebook de l'aéroport le 13 février 2023 : <https://www.facebook.com/watch/?v=6198691566820708>. Sur les conséquences sociales et environnementales du commerce mondial de fleurs fraîches, lire : Z. Ramirez & G. Valadon, « Allons voir si la rose... », *Le Monde diplomatique*, février 2020.

3. Voir notamment cette vidéo relayée sur le compte LinkedIn de Liege Airport : https://mt.linkedin.com/posts/liege-airport_la%C3%A9roport-de-li%C3%A8ge-est-la-plaque-tournante-activity-6968927302634074112-n2iq?trk=public_profile_like_view.

4. À ce propos, voir le dossier disponible sur le site du Gresea : www.gresea.be/alibaba.

5. Sur les enjeux de la livraison dans les nouveaux modes de consommation en ligne, lire le dossier « Zéro frais, zéro délai, la course folle de la livraison » de l'hebdomadaire *Alternatives Économiques* (n°418-12, 2021).

Des statistiques parcellaires sur les marchandises qui transitent par Liege Airport

Il n'existe pas de statistiques officielles concernant les marchandises qui transitent par l'aéroport de Liège (ex. : quels types de marchandises, quelles proportions, quelles origines, quelles destinations, etc.). Interrogé à ce propos au Parlement wallon, le ministre des Aéroports, Adrien Dolimont (MR), a expliqué que : « Liege Airport ne dispose pas de chiffres précis sur les marchandises qui sont transportées par les compagnies aériennes. Ces informations sont échangées entre les compagnies aériennes, les handlers et les autorités compétentes (essentiellement la douane). » Il a toutefois précisé que : « Globalement, Liege Airport est actif dans 3 secteurs du marché du fret aérien : le general cargo, l'express et l'e-commerce. C'est le seul aéroport cargo d'envergure au niveau européen à présenter cette particularité. La segmentation moyenne est d'environ de l'ordre de 20% pour l'e-commerce, 20% pour l'express et 60% pour le general cargo. » (1)

La même question a toutefois été posée à son homologue au gouvernement fédéral, le ministre Van Peteghem (en charge notamment des douanes). Ce dernier a pu fournir les informations suivantes : « Sur base du nombre de déclarations [aux douanes, NDLR] pour la période du 1^{er} juillet 2021 au 31 décembre 2022, les marchandises qui ont le plus souvent été importées via l'aéroport de Liège sont :

- matières textiles et ouvrages en ces matières (30,0%) ;
- matières plastiques et ouvrages en ces matières (13,2%),
- jouets, jeux, articles pour divertissements ou pour sports et divers ouvrages tels que peignes à coiffer, peignes de coiffure et articles similaires (11,6%) ;
- toutes sortes de machines, appareils et matériel électrique (9,9%) ;
- bijouterie, joaillerie et autres ouvrages (7,1%).

Pour l'exportation dans la période susmentionnée, cela concerne principalement les marchandises suivantes :

- matières textiles et ouvrages en ces matières (32%) ;
- matières plastiques et ouvrages en ces matières (14,7%) ;
- toutes sortes de machines, appareils et matériel électrique (12,5%) ;
- chaussures, coiffures, parapluies, parasol et articles similaires (11,4%). » (2)

(1) Question écrite n°240 du député O. Biérin au ministre A. Dolimont, Namur, Parlement de Wallonie, 18 avril 2023.

(2) Question parlementaire n°1496 de la députée C. Cornet au ministre V. Van Peteghem, Bruxelles, Parlement fédéral, 26 juin 2023.

sur le bateau), le commerce électronique transfrontalier dépend à 80% du transport aérien¹.

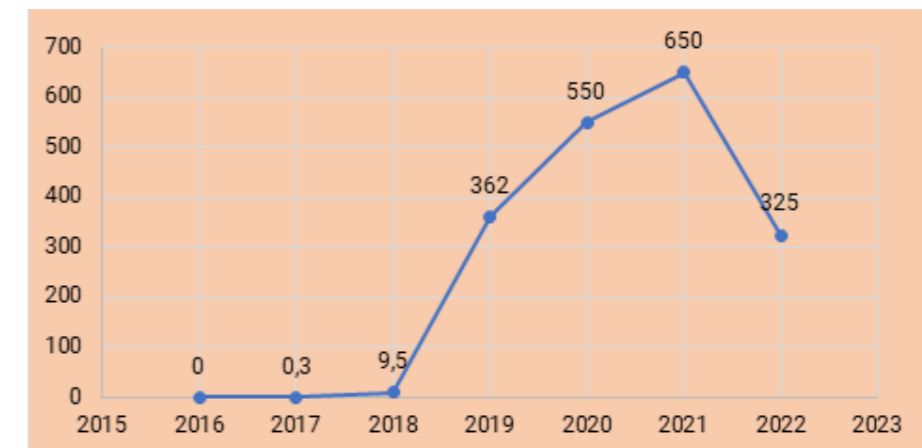
Un des principaux secteurs de développement actuel et futur de l'aéroport pose donc de sérieuses questions en matière d'impact environnemental

et d'utilité sociale. Mais d'autres ne sont pas en reste, à l'image du transport d'animaux vivants dont Liege Airport s'est également fait une spécialité (transports de vaches ou de chevaux de luxe par exemple²) ou encore du commerce avec des pays aux bilans en matière de droits humains

1. Chiffre rapporté dans cet article : G. Zhang, « L'Espagne, marché prometteur du e-commerce transfrontalier Asie-Europe », *Upply*, 22 avril 2022.

2. Voir notamment le portail du site internet de l'aéroport dédié au « Horse Inn » : <https://www.liegeairport.com/flexport/fr/case-studies/horse-inn/>.

Évolution du nombre de colis d'e-commerce traité à l'aéroport de Liège (en millions)



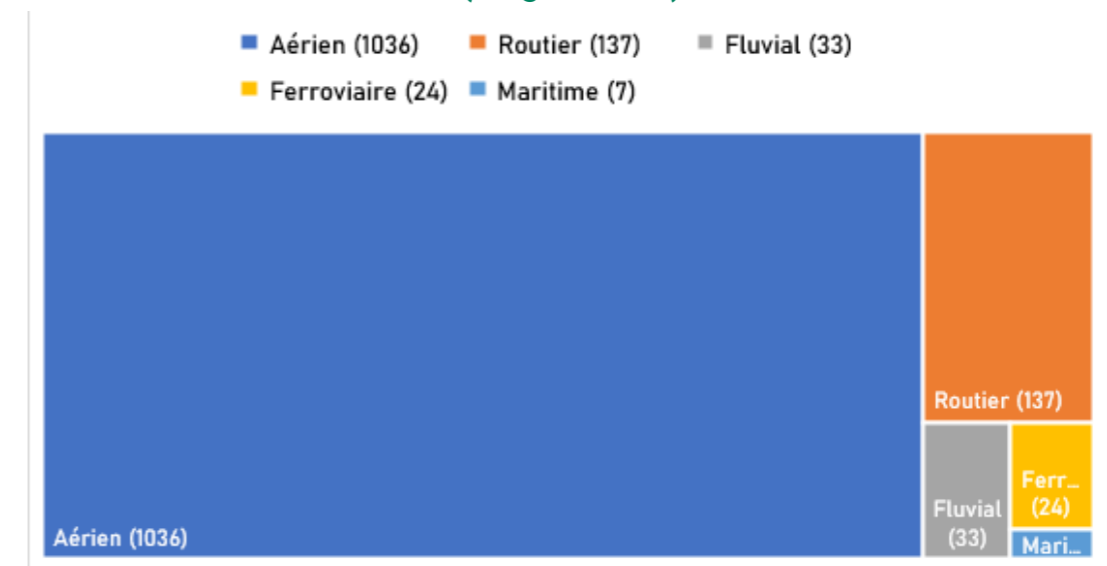
Source : Notre compilation de chiffres disponibles dans la presse

particulièrement problématiques¹. Précisons en outre que même si le fret aérien représente effectivement une proportion négligeable du volume total de marchandises transportées dans le monde, son impact climatique reste malgré tout considérable, tant l'avion est un mode de transport proportionnellement plus polluant que le bateau ou le train (sans parler des autres nuisances qu'il génère, à commencer par le bruit) (cf. graphique ci-dessous).

S'il est probablement illusoire de vouloir s'en passer totalement, son utilisation doit elle aussi faire l'objet d'une diminution radicale pour la maintenir uniquement dans les cas où elle s'impose.

Dans le cas de l'aéroport de Liège, l'utilité de l'activité cargo est même d'autant plus sujette à caution que Liege Airport constitue surtout une plateforme de transit depuis et vers d'autres pays, comme

Impact climatique des différents modes de transport de marchandises (en gCO2/km)



Source : European environment agency, 2018

1. Parmi les pays d'origine des plus gros opérateurs partenaires de l'aéroport, on retrouve notamment Israël (avec l'entreprise Challenge présente depuis 1996, deuxième plus gros employeurs du site), le Qatar (avec Qatar Airways, devenu partenaire majeur en 2019) ou encore, bien sûr, la Chine (avec Cainiao [Alibaba]), mais aussi de nombreuses autres entreprises chinoises).

en témoignent les chiffres livrés par le ministre en charge des douanes au gouvernement fédéral, Van Peteghem¹. Du 1^{er} juillet 2021 au 31 décembre 2022, les importations étaient uniquement destinées dans 16,9% des cas au marché belge, contre 27,8% pour l'Allemagne, 25,6% pour la France ou encore 14,3% pour l'Italie. On ne dispose malheureusement pas des informations similaires pour les exportations, mais il y a peu de raisons de croire que ces proportions soient radicalement différentes en ce qui concerne les marchandises européennes acheminées vers Liège pour être exportées ailleurs (principalement en Chine).

Promouvoir l'aérien, dans quel but ?

Pour conclure, il nous semble que les débats autour de la pertinence du choix de développement aéroportuaire wallon doivent également intégrer la question de l'utilité sociale des activités que ce développement permet. En effet, sauf à considérer – comme c'est malheureusement encore trop souvent le cas – que toute activité économique est bonne à prendre pourvu qu'elle permette de créer de la croissance et des emplois, la question du coût de ces emplois (directs et indirects) mais aussi de l'utilité concrète des activités qu'ils sous-tendent doivent être au centre des réflexions, a fortiori dans le cas d'infrastructures aussi massivement subventionnées que les aéroports de Liège et de Charleroi.

Ce n'est évidemment pas la même chose de soutenir à coup d'investissements publics des infrastructures comme des aéroports ou le développement d'un réseau ferroviaire plus performant et homogène, par exemple, même si les deux sont potentiellement générateurs d'emplois et de retombées économiques. Dans un cas, vous favorisez un report modal plus favorable au climat et à la nécessaire transition énergétique tout en luttant contre

les inégalités territoriales, tandis que dans l'autre, au contraire, vous alimentez l'essor d'activités qui aggravent les crises environnementales tout en creusant les inégalités au sein et entre les pays.



Source : Stay Grounded, Shopping Trip Flights, Bullshit Flights, CCBY2.0, Flickr.

1. Question parlementaire n°1496 de la députée C. Cornet au ministre V. Van Peteghem, Bruxelles, Parlement fédéral, 26 juin 2023.

Collectif « Pensons l'aéronautique
pour demain »

La baisse du trafic aérien, une nécessité

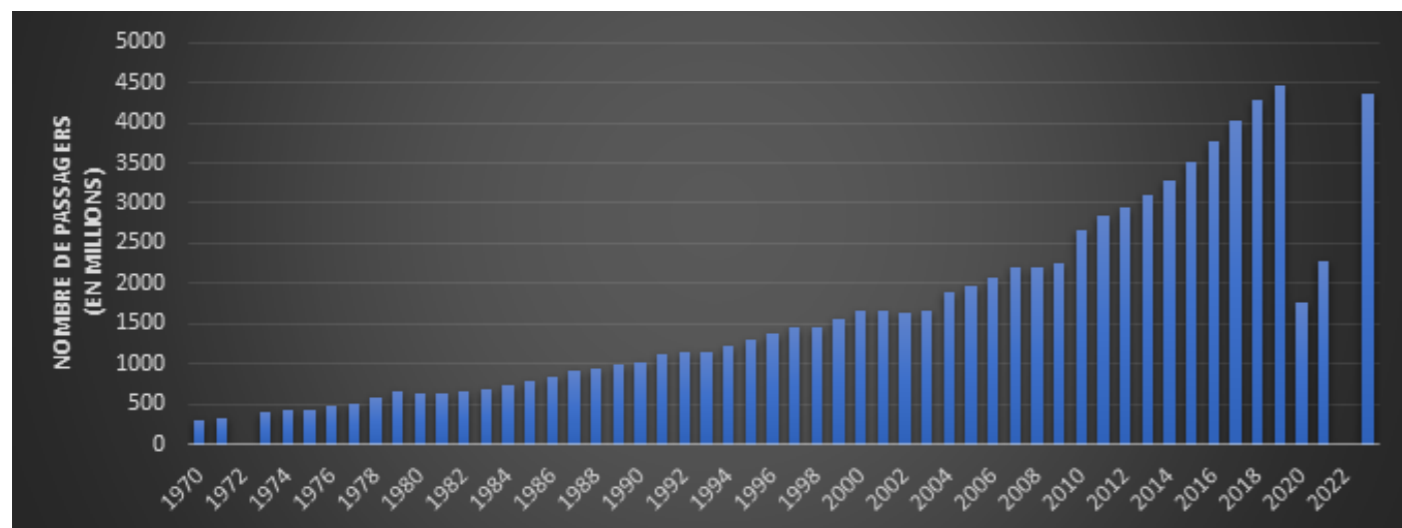
Le collectif « Pensons l'Aéronautique pour Demain » (PAD) est né à Toulouse en 2020, suite à la pandémie de Covid-19 et l'effet de la paralysie du ciel sur une économie régionale structurée autour de l'avionneur Airbus. Il regroupe des économistes, des chercheurs, des salariés de l'aéronautique, des étudiants, des riverains d'aéroports, des syndiqués, des citoyens de tous horizons (CGT, groupement de salariés d'Airbus, Fondation Copernic, Attac, etc.) qui travaillent ensemble pour faire advenir une aéronautique soutenable. Cet article est tiré du rapport *Moins d'avions, plus d'emplois* publié par le collectif en septembre 2021. Il a fait l'objet de quelques actualisations en accord avec les auteurs. Pour lire le rapport original complet : <https://aerodemain.org/rapports/>.

La baisse du trafic aérien, une nécessité

Collectif *Pensons l'aéronautique pour demain*

Depuis la Seconde Guerre mondiale, le trafic aérien commercial de passagers s'est très nettement accru. Alors qu'en 1946, neuf millions de passagers étaient transportés par avion dans les pays relevant du périmètre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), ce nombre atteignait près d'un milliard en 1990, deux milliards en 2005 et 4,46 milliards en 2019 (cf. graphique ci-dessous), un chiffre à nouveau en passe d'être atteint en 2023 après l'effondrement lié à la pandémie de Covid-19¹. Et les projections avant la crise laissaient apparaître un quadruplement du trafic de passagers à l'horizon 2050 (soit 16 milliards de passagers annuels). Avec le développement important du *low cost* depuis le début des années 2000,² la courbe de croissance du trafic aérien s'est nettement renforcée. Et jusqu'ici les diverses crises (chocs pétroliers, 11 septembre 2001, etc.) n'ont pas eu d'influence notable à long terme sur cet accroissement du transport aérien (passagers, fret, aviation d'affaires, etc.).

Évolution du nombre de passagers aériens dans le monde (1970-2023)



Source : Banque mondiale

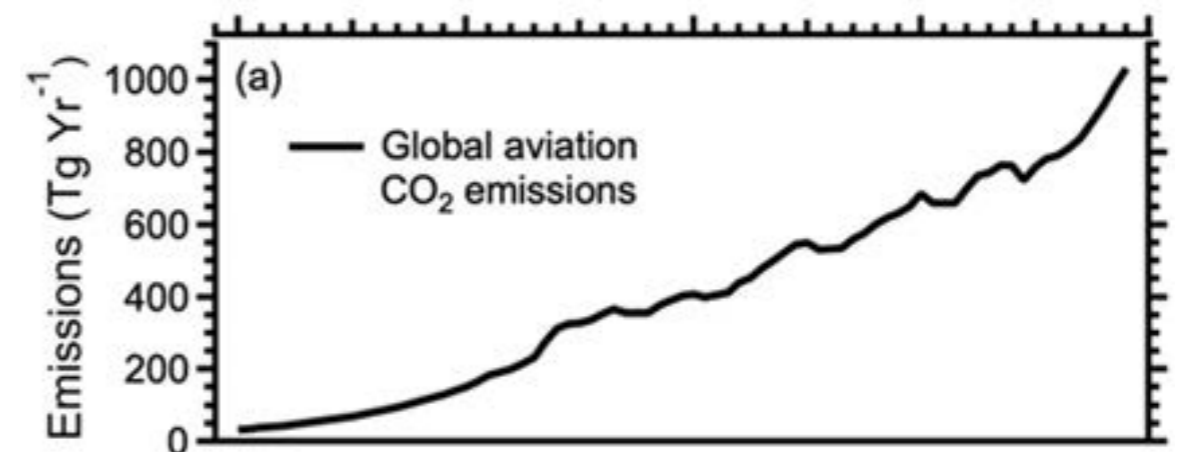
1. « Les compagnies aériennes prévoient 4,35 milliards de passagers en 2023, presque le record de 2019 », *Le Monde*, 5 juin 2023.

2. Cf. l'article "Tourisme low cost et e-commerce: quelle utilité sociale pour les aéroports wallons?", dans ce numéro.

De 2013 à 2018 selon le rapport Supaero-decarbo/Shift Project¹, les émissions de CO₂ liées au transport aérien ont augmenté de 32%, soit 70% plus rapidement que prévu par les projections de l'OACI et ont atteint, pour ce qui relève de l'aviation civile, environ 1,1 GtCO₂, amont inclus (extraction, transformation, transport du combustible). L'évolution des émissions carbone liées à l'aviation est représentée dans l'article « The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018 »² et suit jusqu'à présent la trajectoire de croissance exponentielle du trafic aérien. (cf. graphique ci-dessous)

Les rapports du GIEC nous rappellent l'impératif de réduction des gaz à effet de serre (GES). Les accords de Paris adoptés en 2015 lors de la COP21 ont engagé les parties prenantes sur un objectif de limitation du réchauffement climatique à un niveau bien inférieur à 2°C, de préférence 1,5°C, par rapport au niveau préindustriel. Parmi les différents scénarios P1, P2 P3 et P4 du rapport spécial du GIEC *Réchauffement planétaire de 1,5°C*³ (cf. graphique p. 40) qui permettraient de limiter l'élévation de la température à 1,5°C en 2100, le besoin de réduction d'émission de GES est d'a minima 35% en 2030 et 80% en 2050 par rapport à 2010 (le scénario P4 est écarté ici, nous l'expliquons par la suite).

Évolution des émissions globales de CO2 de l'aviation (1940-2020)



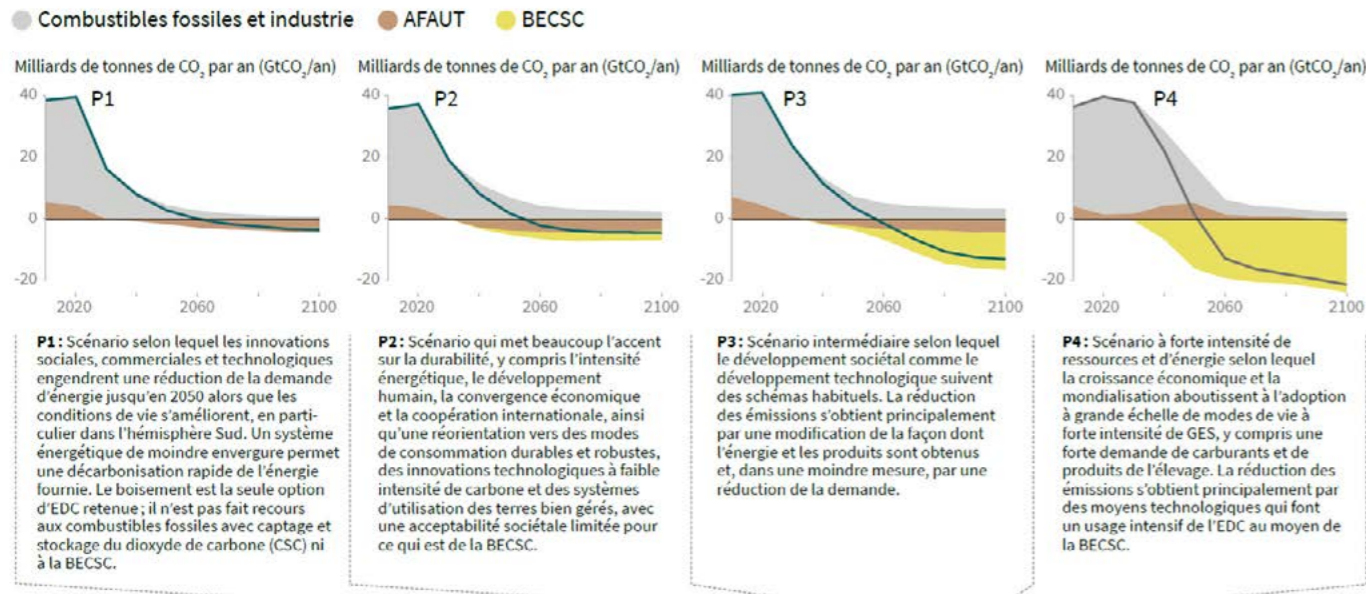
Source: Lee, et al., 2021

1. *Pouvoir voler en 2050*, Rapport de synthèse, Supaero-decarbo-The Shift Project, mars 2021.

2. D. S. Lee, et al., « The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018 », *Atmospheric Environment*, vol. 244, 2021.

3. Rapport *Réchauffement planétaire de 1,5°C*, Résumé à l'attention des décideurs, GIEC, 2019.

Détail des contributions aux émissions nettes mondiales de CO₂ pour quatre exemples de trajectoires modélisées



Les quatre scénarios du GIEC qui permettent de limiter le réchauffement à 1,5°C P1, P2 et P3 impliquent des baisses d'émissions significatives au niveau mondial chaque année dès 2020.

Indicateurs mondiaux	P1	P2	P3	P4	Intervalle interquartile
Types de trajectoires	Sans dépassement ou avec dépassement minimale	Sans dépassement ou avec dépassement minimale	Sans dépassement ou avec dépassement minimale	Dépassement marqué	Sans dépassement ou avec dépassement minimale
Évolution des émissions de CO ₂ en 2030 (% vs 2010)	-58	-47	-41	-4	(-58;-40)
↳ en 2050 (% vs 2010)	-93	-95	-91	-97	(-107;-94)
Émissions de GES - Prot. de Kyoto* en 2030 (% vs 2010)	-50	-49	-35	-2	(-51;-39)
↳ en 2050 (% vs 2010)	-82	-89	-78	-80	(-93;-81)

La baisse d'émissions brutes (puits carbone exclus) est explicitée dans les deux lignes « Émissions de GES-Prot. De Kyoto »
Source : GIEC, 2019

Des scénarios sectoriels problématiques

L'aviation commerciale est un des seuls secteurs, avec le transport maritime, à ne pas être engagé par les accords de Paris. En 2016, l'OACI parvient à un accord traitant des vols internationaux : est alors instauré un plafond des émissions de CO₂ au niveau de 2020 (principe de croissance neutre en carbone) par des solutions techniques et des mesures de compensation (voir par la suite les problématiques actuelles recensées au niveau du programme de compensation de l'OACI dénommé CORSIA). Trop peu ambitieux, cet accord a toutefois été remplacé

lors de l'assemblée générale de 2022 par un objectif de « zéro émission nette pour les vols internationaux d'ici 2050 »¹ plus en phase avec les recommandations du GIEC.

De son côté l'IATA [l'association du transport aérien international est un lobby représentant les intérêts des sociétés de transport aérien] a communiqué dès 2010 lors de son assemblée générale annuelle² son objectif de diminution des émissions carbone nettes de 50% en 2050 par rapport à 2005, avant de finalement s'engager elle aussi, en octobre 2021, en faveur d'un scénario de neutralité carbone à l'horizon 2050³. L'ATAG (Air Transport Action Group,

intégrant tous les leaders de l'aviation : IATA, Airbus, Boeing, les motoristes...) a analysé plus en détail la faisabilité de ces objectifs dans son rapport *Waypoint 2050*, dont la deuxième édition de septembre 2021 intègre la nouvelle cible du zéro émission nette en 2050¹. Les dispositifs envisagés pour baisser les émissions carbone sont essentiellement basés sur des technologies en rupture : utilisation massive de SAF/biocarburants durables, avions à propulsion électrique ou hydrogène, etc.

Les objectifs de l'OACI et de l'IATA s'inscrivent donc désormais dans une trajectoire officiellement compatible avec les recommandations du GIEC et les engagements des accords de Paris. Ces objectifs sont néanmoins jugés « difficilement tenables », car reposant sur des technologies non matures, comme expliqué dans le très récent rapport *Evaluating the climate impact of aviation emission scenarios towards the Paris agreement including Covid-19 effects* publié dans la revue scientifique *Nature Communications*². Surtout, les scénarios de l'ATAG pour atteindre l'objectif de neutralité carbone en 2050 impliquent un long délai pour pouvoir déployer l'utilisation des SAF en masse ou l'avion à hydrogène, et la baisse des émissions n'est constatée dans les scénarios de l'ATAG qu'à partir de 2035. Il est ainsi supposé dans chacun des scénarios du rapport *Waypoint 2050* un maintien du niveau des émissions carbone (au niveau de 2019) entre 2024 et 2035. Le graphique ci-dessous est tiré du scénario 1 du rapport (les scénarios 2 et 3 sont identiques sur ce sujet) et montre une projection des émissions carbone jusqu'à 2050, avec l'apport théorique respectif des technologies/opérations/SAF/mécanismes de marché (notamment les compensations carbone) permettant d'atteindre la neutralité carbone en 2050. Le maintien des émissions

carbone avant 2035 au niveau de 2019 se traduit dans le graphique par la ligne droite en pointillés sous la surface grise allant de 2024 à 2035.

L'ATAG aurait-elle pu proposer des scénarios plus ambitieux introduisant une baisse des émissions bien avant 2035 ?

> Avancer la production de SAF à grande échelle ? L'étude de l'ICCT (International Council on Clean Transportation) « Estimating sustainable aviation fuel feedstock availability to meet growing European Union demand »³ stipule, dans ses prévisions les plus optimistes, que les biocarburants répondront uniquement à 5,5% de la demande de kérosène au niveau européen (sous une hypothèse de croissance du trafic prévue par les industriels). Avec 75% de baisse des émissions par utilisation de biocarburants par rapport au kérosène, l'apport des SAF à la baisse des émissions carbone sera minime d'ici 2035 : à hauteur de 4% maximum de baisse des émissions pour ce qui est de l'Europe. Il existe de plus de nombreux freins à l'utilisation massive de SAF qui prendront beaucoup de temps à être solutionnés (passage aux SAF de génération 2 et 3 qui ne rentrent pas en concurrence avec la production alimentaire, alors que l'essentiel de la production mondiale est encore en SAF de génération 1 ou encore le prix prohibitif actuel : environ quatre fois plus cher que le kérosène conventionnel).

> Réduire la durée des phases de conception, développement et certification des avions à hydrogène, pour avancer leur entrée en service ? Airbus, actuellement l'avionneur le plus volontaire sur cette technologie, a déjà présenté sa feuille de route. Celle-ci semble incompressible face à l'ampleur des défis qui se présentent : études approfondies jusqu'à 2025 et lancement industriel uniquement en 2028, ce qui donne un délai de sept ans pour certifier l'avion, durée comparable au temps mis pour certifier les récents Boeing 787 ou Airbus A350. Cette durée

1. « Les États adoptent l'objectif ambitieux mondial zéro émission nette pour les vols internationaux d'ici 2050 », *Communiqué de presse*, OACI, Montréal, octobre 2022.

2. *Resolution on the Implementation of the Aviation "CNG2020" Strategy*, IATA, 2020.

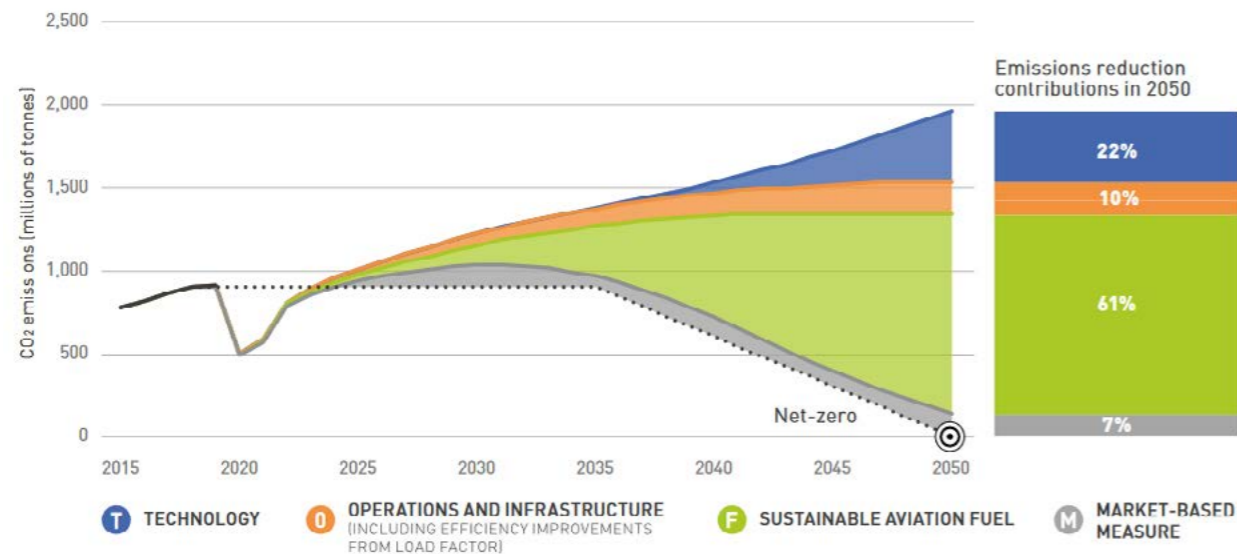
3. « Net-Zero Carbon Emissions by 2050 », *Communiqué de presse*, n°66, IATA, 2021.

1. Rapport *Waypoint 2050* (2nd Edition), Air Transport Action Group (ATAG), Septembre 2021.

2. V. Grewe, et al., « Evaluating the climate impact of aviation emission scenarios towards the Paris agreement including COVID-19 effects », *Nature Communications*, vol. 12, n°3841, 2021.

3. J. O'Malley, N. Pavlenko & S. Searle, « Estimating sustainable aviation fuel feedstock availability to meet growing European Union demand », *Working Paper 2021-13*, ICCT, mars 2021.

Scénario 1 de réduction des émissions de CO₂ de l'aérien selon l'ATAG



Source : ATAG (Air Transport Action Group), 2021

de sept ans apparaît donc déjà ambitieuse dans la mesure où l'avion à hydrogène est en rupture technologique par rapport aux précédents modèles. D'autres défis sont à surmonter : développement d'une filière de production décarbonée d'hydrogène, modification des infrastructures aéroportuaires pour l'approvisionnement, mise en place d'une réglementation internationale dédiée, etc. Airbus lui-même ayant récemment confirmé que l'hydrogène ne sera pas largement utilisé dans les avions d'ici 2050¹.

> Davantage recourir aux compensations carbone ? En théorie, le processus de compensation carbone consiste pour une compagnie aérienne à acheter des « crédits carbone » en compensation d'une quantité de CO₂ émise durant les vols. Le montant d'achat des crédits carbone permet par la suite de financer des écoprojets (qui doivent remplir certains critères d'éligibilité) destinés à séquestrer un volume de CO₂ équivalent à celui émis par la compagnie aérienne. Dans les faits, le principe de compensation carbone est critiqué et ne semble pas donner les résultats escomptés. La Commission européenne a (parmi d'autres dysfonctionnements) évalué² qu'une grande partie

des projets labellisés comme éligibles par le programme actuel de compensation CORSIA ne remplit pas le critère essentiel d'additionnalité (les écoprojets identifiés se seraient réalisés même sans le financement des compagnies aériennes, donc on ne peut pas considérer que ces dernières ont réussi à « compenser » leurs émissions). CORSIA est le programme de compensation carbone introduit par l'OACI en 2016.

La baisse du trafic aérien est inévitable

L'industrie de l'aviation n'a donc pas de propositions pour baisser significativement ses émissions carbone d'ici 2035, car les solutions de ruptures technologiques qu'elle préconise ne seront pas prêtes plus tôt. Le GIEC, pourtant, n'envisage pas de scénario viable (c'est-à-dire sans famine ni risque majeur) limitant le réchauffement à 1,5°C avec ce commencement tardif de baisse des émissions.

L'effort demandé par le GIEC étant au niveau mondial, l'industrie de l'aviation pourrait-elle continuer

son fort niveau d'émissions en supposant qu'un autre secteur baisse d'autant plus sa part, comme préconisé dans le rapport *Waypoint 2050* ? Nous constatons qu'il n'existe aucun accord entre le secteur de l'aérien et un autre secteur qui aurait accepté un tel principe de compensation : chaque secteur doit alors prendre sa part de l'effort.

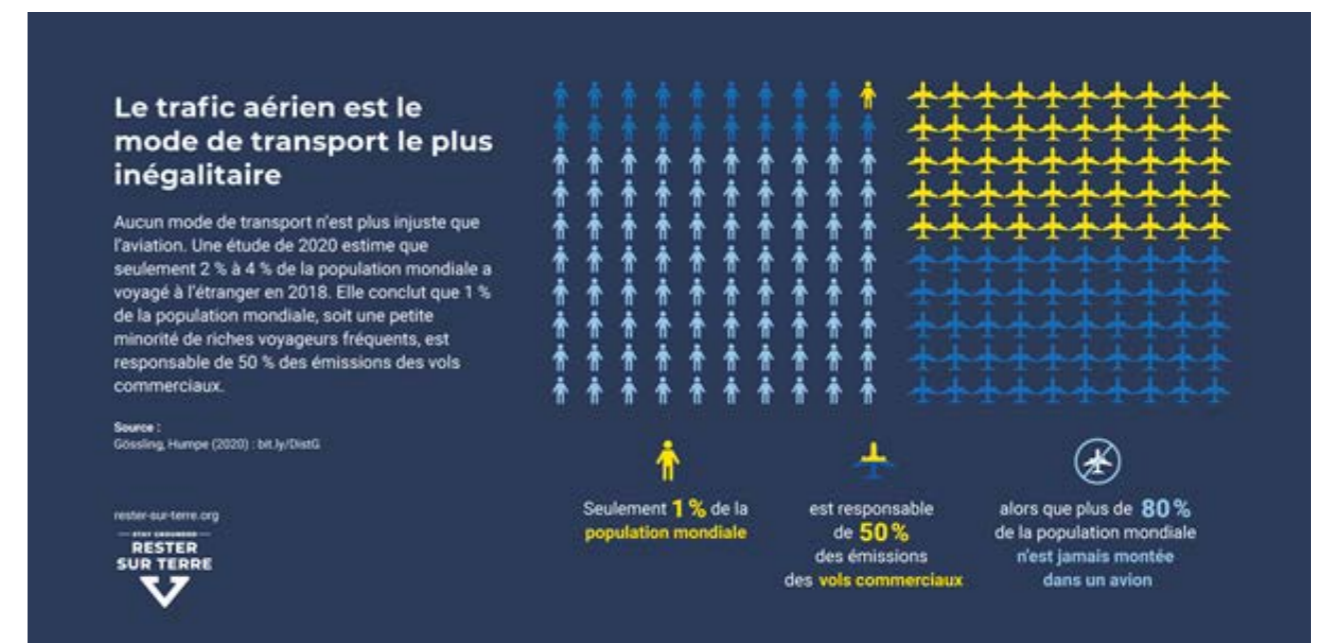
Puisque le secteur de l'aérien doit fortement baisser son niveau d'émissions carbone d'ici 2035 et qu'aucun moyen technologique ne permet la baisse dans les proportions nécessaires, nous concluons dès lors qu'il est nécessaire de baisser le niveau de trafic aérien mondial. Ce besoin est d'autant plus avéré que le secteur aérien contribue également au réchauffement climatique par la génération de traînées de condensation, de cirrus induits et de dérivés des oxydes d'azote (NO_x) survenant par combustion du kérosène en altitude¹. Ces émissions non-CO₂ contribuent significativement au réchauffement climatique, mais ne font pas l'objet de plan de réduction d'émissions par les institutions du secteur.

Malgré tout, nous en sommes conscients, la baisse du trafic ne peut pas être brutale et menée sans

davantage de réflexion. Les emplois directs, indirects et induits dépendants du trafic aérien sont très nombreux aussi bien en Occitanie qu'en France, en Europe ou dans le monde, et si l'on y ajoute ceux liés au tourisme, ce sont des millions d'autres qui sont menacés. Il semble aussi nécessaire que chaque secteur (routier, maritime, agriculture, etc.) fasse sa part de progrès en matière écologique et ce, de l'échelle locale à l'échelle mondiale, de la plus petite PME à la multinationale.

Néanmoins, et malgré les mirages vantés par les tenants du secteur, l'aviation touristique est très loin d'être à la portée de tous comme on l'entend souvent [cf. aussi les autres articles de ce numéro, NDLR]. Dans le monde, peu de personnes prennent l'avion en nombre de passagers unique (11% de la population mondiale a pris l'avion en 2018 tandis que 1% est responsable de la moitié des émissions) (cf. graphique ci-dessous) et se concentrent principalement dans les pays qualifiés de riches, même si, là encore, des nuances importantes existent comme c'est le cas, par exemple, pour la France.

Avant la pandémie, 2% de la population française comptait pour 50% des vols au total. Par ailleurs,



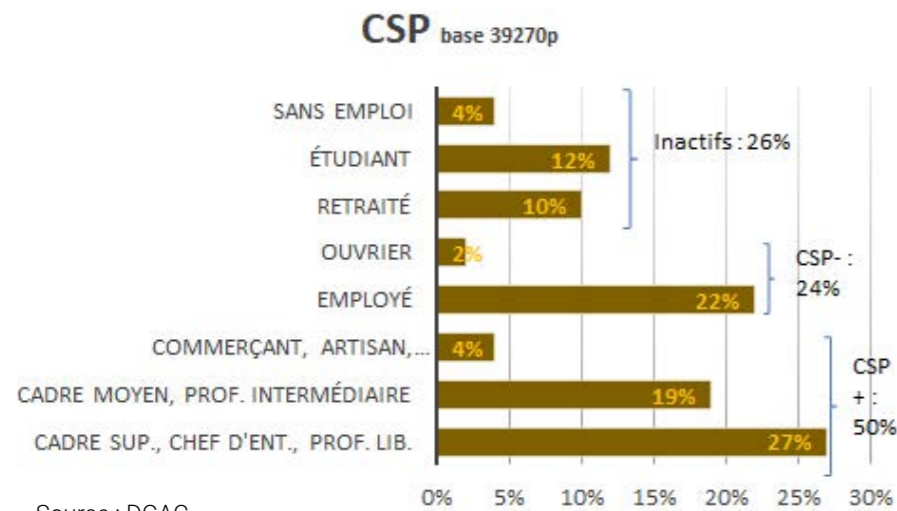
1. T. Hefher, L. Frost, « Airbus tells EU hydrogen won't be widely used in planes before 2050 », *Reuters*, 10 juin 2021.

2. « The EU's assessment of the Corsia airline CO₂ deal », *Communiqué de presse*, Transport & Environnement, mars 2021.

1. Lire notamment la fiche « What is the climate impact of aviation? » sur le site du réseau Stay grounded (Rester sur terre).

l'Enquête nationale auprès des passagers aériens conduite par la DGAC en 2015-2016¹ montrait les importantes disparités entre les différentes catégories professionnelles dans l'utilisation de l'avion :

Catégories socioprofessionnelles des passagers aériens en France (2015-2016)



Pour des raisons éthiques et égalitaires, le secteur aérien doit participer à la transition écologique : la population qui peut prendre l'avion est déjà, de par son train de vie, celle qui pollue le plus, c'est donc elle qui doit s'engager à faire les plus gros efforts pour changer/adapter son mode de vie aux enjeux actuels et futurs. Nous le constatons dans tous les coins du monde, l'augmentation du transport aérien renforce le bétonnage de lieux touristiques, l'artificialisation des sols, etc., et conduit souvent à l'extension des aéroports y compris là où la saturation de population a été atteinte, et de fait, critiquée par ses autochtones comme à Venise, Paris, Barcelone, et d'autres destinations [cf. l'article *Tourisme low cost et e-commerce : quelle utilité sociale ?*, p.23 de ce numéro]. Enfin, à l'heure où les questions inquiétantes sur la survie de l'espèce humaine nous amènent à nous orienter pour une majorité des habitants des pays « riches »

vers la sobriété, continuer à promouvoir le vol en avion comme un rêve de liberté atteignable comme le fut au XX^e siècle celui de l'automobile est pour le moins contradictoire, trompeur et pour les 90% de la population qui n'a jamais pris l'avion totalement

injuste (sur ces éléments, lire l'article p.57 de ce numéro). La manne financière qu'apporte le tourisme dans les pays les moins riches est sujette à caution et demande pour le moins une analyse objective sur les évolutions démocratiques et sociales de ces pays.

Par ailleurs, il faut garder à l'esprit que les besoins de maîtrise du trafic aérien ne

sont bien entendu pas les mêmes en fonction du niveau de développement des infrastructures dans les différents pays du monde. S'il est compréhensible qu'une zone géographique isolée et à plusieurs centaines de kilomètres du premier aéroport puisse souhaiter la création et le développement de nouveaux aéroports, les pays déjà largement équipés ne peuvent utiliser cet argument pour refuser une stabilisation ou une réévaluation à la baisse du trafic.

Le secteur de l'aérien doit donc offrir des perspectives de développement aux pays du tiers-monde tout en diminuant au niveau mondial. La baisse du trafic doit donc cibler en priorité les pays où le transport aérien s'apparente au monde du tourisme de masse et des *frequent flyers*/ passagers volant fréquemment.

1. *Enquête nationale auprès des passagers aériens*, Résultats annuels 2015-2016, Direction générale de l'aviation civile (DGAC), Décembre 2017.

Aéroport ou climat, la Wallonie doit choisir

En février 2021, le climatologue liégeois Pierre Ozer a entrepris de calculer l'impact du développement de l'aéroport de Liège sur les émissions de CO₂ de la Région wallonne. Premier constat du chercheur : « De 2013 à 2018, les efforts de la Wallonie pour faire diminuer les émissions de CO₂ ont été annulés par le développement de l'activité aérienne à Liège Airport. » Pourtant, toujours selon lui, « ce premier constat ne tient pas compte de l'activité aéroportuaire depuis l'explosion de l'e-commerce et l'intégration de Liège Airport dans la toile des Routes de la Soie via Alibaba. » Entre 2018 et 2020, la croissance des émissions de l'aéroport a ainsi été deux fois plus rapide que les efforts de réduction de CO₂ de la Wallonie...

Source : P. Ozer, « Les émissions de CO₂ à Liège Airport explosent et annulent la totalité des efforts wallons de réduction de dioxyde de carbone », *ORBi* (ULiège), 2021.



Photo : Flight radar 24 global coverage

Bruno Bauraind, Gresea



Développement aéroportuaire : comprendre le positionnement syndical

Cette analyse vise à déplier les contradictions auxquelles font face les syndicats belges lorsqu'il s'agit de territorialiser l'enjeu écologique à travers l'exemple des aéroports wallons. Et ce, pour une raison simple : nous pensons qu'il n'y aura pas de transformations écologiques de nos sociétés sans une refonte des rapports de production qui doit donc impliquer les travailleurs et les organisations qui les représentent, sauf à verser dans une forme d'autoritarisme vert que nous rejetons.

Développement aéroportuaire : comprendre le positionnement syndical

Bruno Bauraind, Gresea

Le 25 septembre 2022, plus de 2.000 personnes se réunissent à Liège à l'appel d'une centaine d'organisations coordonnées par le collectif Stop Alibaba & Co pour revendiquer un moratoire sur l'extension de l'aéroport¹. Parmi les principaux arguments avancés par les organisateurs : l'impact climatique d'une infrastructure dont la croissance aurait annulé, ces dernières années, l'équivalent des efforts de réduction des gaz à effet de serre réalisés à l'échelle de toute la Wallonie². Les syndicats sont les grands absents de ce rassemblement, ce qui ne manque pas de nourrir des regrets et des critiques parmi les manifestants et les organisations présentes.

Quelques mois plus tard, le 11 janvier 2023, le front commun syndical organise une grève contre le nouveau permis accordé par la Région wallonne à l'aéroport de Liège. Ce dernier permet une croissance de l'activité à Bierset (Liège), de 38.000 mouvements enregistrés en 2021 à 50.000 d'ici 2043. Il est néanmoins jugé trop restrictif par les syndicats qui craignent les menaces sur l'emploi brandies par la direction de l'aéroport et les entreprises qui y opèrent. Environ mille travailleurs se déplacent le même jour à Namur où des représentants syndicaux sont reçus – aux côtés de représentants de l'aéroport et de certaines directions d'entreprises actives sur le site – par le gouvernement wallon pour faire part de leurs inquiétudes et rappeler leur opposition à certaines mesures restrictives incluses dans le permis³. Face à la presse, l'argument de l'emploi est mis en avant par les syndicats : « Limiter à 50.000 mouvements par an, c'est anéantir notre espoir d'avoir 20.000 emplois en plus dans dix ans. Pire, certaines compagnies nous ont déjà annoncé qu'elles partiraient l'an prochain si le permis passait. »⁴

1. RTBF.be du 25 septembre 2022.

2. P. Ozer, « Les émissions de CO2 à Liège Airport explosent et annulent la totalité des efforts wallons de réduction de dioxyde de carbone », *ORBi* (ULiège), 16 février 2021.

3. *Le Soir*, 29 décembre 2023.

4. *Le Soir*, *op.cit.*

Une conflictualité sociale contrastée

Une manifestation sans rouge ni vert, au cœur de Liège pour s'opposer au développement aéroportuaire. Une autre rassemblant les syndicats et le patronat à Namur pour revendiquer la croissance de cette activité. Si elles se sont faites plus discrètes ces dernières années, le développement de l'aéroport de Charleroi a également fait l'objet d'importantes contestations¹ et, à l'instar de Liège, les organisations syndicales n'y ont pas pris le parti des collectifs de riverains ou des organisations écologistes.

Cette image contrastée tranche avec l'opposition capital-travail qui structure habituellement la conflictualité sociale en Belgique. Dans la société pilariée belge, les syndicats sont plus souvent considérés comme complémentaires plutôt que comme concurrents des autres acteurs des mouvements sociaux (partis, mutuelles, associations)². La question écologique n'échappe d'ailleurs pas à la règle. Les organisations syndicales sont membres de la coalition climat³. Elles font en outre partie des organisations qui ont très tôt perçu les conséquences d'un environnement dégradé sur la santé des travailleurs à travers les Comités pour la prévention et la protection au travail (CPPT) par exemple.

Comment dès lors expliquer cette position syndicale au sujet des aéroports wallons ? Pour la comprendre, nous présenterons successivement cinq facteurs qui ont trait à la permanence des restructurations, à l'ancrage institutionnel des organisations syndicales et à leur structuration interne.

1. Voir notamment le groupe Facebook : « Stop aux nuisances de l'aéroport de Charleroi ».

2. J. Faniel, « Les relations entre syndicats et associations en Belgique : origines et actualité », in D. Tartakowsky, F. Tétard (dir.), *Syndicats et associations*, Presses Universitaires de Rennes, 2006, 494 pages.

3. Le site de la Coalition Climat : <https://klimaatoalitie.be/fr/nos-membres/>

Transition et reconversion : nouvelles dimensions de l'incertitude

Le slogan « *fin du monde, fin du mois, même combat* », brandi lors des manifestations du mouvement contre le réchauffement climatique, se vérifie empiriquement lorsqu'il traduit le fait que les personnes en situation de précarité sont les plus touchées par les conséquences du changement climatique. Cela se vérifie au Bangladesh comme dans la vallée de la Vesdre. Mais, ce slogan est abusif lorsqu'il naturalise une supposée communauté d'intérêts entre des préoccupations écologiques – « la fin du monde » – et socio-économiques – « la fin du mois ».

Depuis les années 1970, quand il s'agit de territorialiser effectivement ce slogan, le mouvement écologique et le mouvement ouvrier en viennent d'ailleurs, la plupart du temps, à l'affrontement plus ou moins ouvert. Comme les mines, les centrales nucléaires ou l'industrie chimique dans d'autres pays ou régions, les aéroports sont en Wallonie deux points de cristallisation de cette conflictualité.

Cette dernière s'explique tout d'abord par la différence de temporalité entre les préoccupations d'urgence visant la reproduction à court terme des travailleurs – « *je dois manger aujourd'hui* » – et le péril écologique qui peut paraître plus éloigné. À cette temporalité s'ajoute un double niveau d'action. Le premier, celui de la reproduction, est proche du travailleur alors que les préoccupations écologiques impliquent une grille d'analyse macrosociale qui peut sembler désincarnée.

Enfin, il faut rappeler que la transition vers un capitalisme « vert » et les reconversions successives

de l'appareil industriel depuis une quarantaine d'années se font presque systématiquement au détriment des conditions de vie des travailleurs ; il est dans ce cas difficile de leur reprocher une forme de méfiance par rapport au discours sur la transition.

Les discours écologistes pêchent parfois par excès de simplification. La « reconversion » souvent présentée comme le pendant de la « transition » n'est pas une équation mathématique. Au contraire, cette opération demande la prise en compte des trajectoires professionnelles et des qualifications disponibles sur un territoire. Le secteur de la logistique à Liège et Ryanair à Charleroi pour le personnel de cabine permet des emplois qui exigent peu de qualification à des travailleurs qui ont déjà connu des reconversions forcées (la sidérurgie, par exemple) ou de longues périodes de chômage et des emplois très précaires. La perspective d'une reconversion professionnelle est dès lors vécue comme une nouvelle plongée dans l'incertitude¹.

Si le métier de pilote de ligne requiert des qualifications importantes et de nombreuses certifications, leur reconversion n'en est pas moins compliquée. En 2001, lors de la faillite de la Sabena, la ministre de l'Emploi avait réuni les pilotes dans un auditoire de l'université de Namur. Dans son introduction, elle présentait la reconversion de ce personnel comme une formalité au vu de leur haut degré de qualification. Elle méconnaissait dans ce cas le fait que, malgré leur haut niveau de qualification, la plupart des pilotes de ligne disposent d'un diplôme du secondaire supérieur. Ils se forment ensuite spécifiquement au métier de pilote, à l'époque à l'école de la Sabena². Il leur est dès lors presque impossible de se reconvertir sans accepter une baisse

significative de leur salaire et une dégradation de leurs conditions de travail. Deux ans après la faillite de la Sabena, seul un tiers des travailleurs avait retrouvé un emploi stable³. Et pour une partie des pilotes, c'est Ryanair qui a permis cette stabilité en arrivant à Charleroi en avril 2001...on est loin de la « reconversion écologiquement soutenable ».

Se reconvertir n'est pas seulement une question de qualifications ou de conditions de vie, la transition vers un autre emploi implique également des dimensions plus subjectives : un sentiment d'appartenance à un collectif de travail, à une entreprise, des formes de reconnaissances sociales, un investissement de long terme auquel il faut subitement renoncer. Chez Ryanair à Charleroi, la plupart des pilotes ou des hôtesses de l'air et stewards interviewés ne nourrissent pas une très grande fierté de travailler pour l'employeur *low cost*, ils évitent par exemple de porter l'uniforme en dehors des heures de vol. Mais, ils voient en Ryanair un tremplin vers d'autres compagnies,⁴ car ils considèrent leur métier comme une vocation, parfois choisie très jeune. David Gaborieau a démontré que, même dans les entrepôts logistiques où les conditions de travail sont particulièrement dégradées, « faire une belle palette » relevait de la fierté du bel ouvrage et d'une forme de réappropriation du travail prescrit par les salariés⁵.

Dans ce contexte, chez nombre de travailleurs et de délégués syndicaux du secteur aérien au sens large, la transition évoque surtout les restructurations multiples, la précarisation de l'emploi et les cellules de reconversion. Tenir compte de cela permet d'isoler une première propriété explicative de l'opposition des syndicats présents dans le secteur

1. Au sens de Robert Castel.

2. Entretien avec Stéphane, commandant de bord à la Sabena puis chez Ryanair, le 19 septembre 2023.

3. DH.net du 6 novembre 2023.

4. B. Bauraind, J. Vandewattyne, « Ryanair must change, Lutter dans le low cost », *Gresea Échos*, n°104, 2020, 63 pages.

5. D. Gaborieau, « "Le nez dans le micro". Répercussions du travail sous commande vocale dans les entrepôts de la grande distribution alimentaire », *La Nouvelle Revue du Travail*, vol.1, 2012.

et d'une partie de leurs affiliés au mouvement contre les aéroports en Région wallonne.

Les trois propriétés suivantes relèvent de l'évolution du contexte institutionnel dans lequel les syndicats, en tant qu'organisations cette fois, sont ancrés depuis le milieu du 20^e siècle.

Être associé au pouvoir en tant que contre-pouvoir

En Belgique, le syndicalisme commence à s'implanter dans les usines à partir de 1857 avec l'apparition d'un syndicat de tisserands et de fileurs à Gand. Jusqu'au début du 20^e siècle, il s'agit essentiellement de structures qui disparaissent avec le conflit qui les a vus naître¹. On distingue d'ailleurs difficilement à cette époque le syndicat de la grève. Selon Marx et Engels, ce sont deux notions analogues, puisque l'organisation ouvrière naissante est envisagée par ses membres comme une caisse de grève momentanée : « Au début du capitalisme, les syndicats surgissaient directement des mouvements de protestation et de revendication locaux, partiels et momentanés : aussitôt après l'agitation, l'organisation se désagrègeait. »² En outre, la répression violente des syndicalistes par la bourgeoisie et l'État, l'idéologie libérale et les spécificités liées au métier³ constituent un contexte particulièrement hostile à l'organisation du mouvement ouvrier.

Durant la première moitié du 20^e siècle, les syndicats vont pourtant progressivement s'insérer

dans le cadre institutionnel. Le contexte change (notamment, la prise en compte des millions d'ouvriers morts sur les champs de bataille de la 1^{re} Guerre mondiale) et la stratégie des acteurs évolue. Du point de vue des travailleurs, les syndicats ne doivent plus seulement répondre à l'urgence de la grève, mais à un besoin durable de représentation de leurs intérêts dans le système des relations professionnelles naissant.

L'attitude d'une partie du patronat et du pouvoir politique envers les syndicats évolue également. En reconnaissant le fait syndical et la négociation collective, l'État et certains patrons comprennent que les syndicats permettent d'intégrer la classe ouvrière au capitalisme. Le despotisme patronal des débuts de l'industrialisation fait progressivement place à des régimes hégémoniques⁴ dans lesquels les organisations syndicales sont autant des organisations de défense des travailleurs que de puissants leviers pour assurer l'adhésion collective de ces derniers au rapport de production capitaliste.

Le syndicalisme va alors progressivement se faire une place dans la Belgique des piliers (socialiste, chrétien et libéral). Ce système, qu'on peut qualifier de « néo-corporatiste⁵ », s'adosse à une division du travail et un échange politique⁶ entre les partis et les syndicats appartenant à un même pilier. Les partis s'occupent des questions politiques, les syndicats d'articuler et de trier les revendications socio-économiques des travailleurs afin que celles-ci ne mettent pas en péril l'équilibre du système. Des échanges s'effectuent entre les deux acteurs en

1. J. Neuville, *L'évolution des relations industrielles en Belgique. L'avènement du système des « relations collectives »* (Tome 1), Bruxelles, Vie ouvrière, 1976, pp.197-201.

2. K. Marx et F. Engels, *Le syndicalisme. Théorie, organisation et activité*, recueil de textes François Maspero, 1972, p.6.

3. P. Blaise, J. Faniel, « Les syndicats en Belgique : l'illusion de la puissance ? », *Les analyses du CRISP*, 25 juillet 2023.

4. M. Burawoy, « Between the Labor Process and the State: The Changing Face of Factory Regimes Under Advanced Capitalism », *American Sociological Review*, vol.48, n°5, 1983, pp. 587-605.

5. Selon le paradigme néo-corporatiste, l'État n'est pas séparé de la société civile, au contraire, il participe à la production d'arrangements institutionnels avec les différents groupes d'intérêts.

6. E. Arcq, B. Marques-Pereira, « Néo-corporatisme et concertation sociale en Belgique », *Politiques et Management public*, vol.9, n°3, 1991, pp.159-179.

fonction des enjeux sociétaux : le parti se fait le relais des revendications syndicales et le syndicat soutient électoralement le parti¹.

Entre les syndicats et le patronat, acteurs pivots de ce néocorporatisme, un système de règlement des conflits – la concertation sociale – se développe dans les secteurs à partir des années 1930.

Encadrer dans des relations professionnelles « productivistes »

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la philosophie de la concertation sociale est traduite dans le Projet d'accord de solidarité sociale conclu entre les représentants des travailleurs et ceux des employeurs. Il stipule que la prospérité générale du pays dépend de « la bonne marche » des entreprises, ce qui implique une « collaboration loyale » entre les patrons et les travailleurs, fondée sur le « respect mutuel » et la « reconnaissance réciproque de leurs droits et de leurs devoirs ». Ce compromis capital-travail va façonner, à travers la concertation sociale et la sécurité sociale, ce qu'on appelle le « modèle social belge ».

Mais, ce compromis est conditionné par la croissance économique que ce soit au niveau du pays, d'un secteur d'activité ou d'une entreprise. Encore aujourd'hui, les informations économiques et financières dont dépend la procédure d'information et de consultation des travailleurs en entreprise² portent essentiellement sur des indicateurs (de croissance) économiques, et très peu sur les externalités environnementales de l'activité de la firme, sauf si elles sont elles-mêmes des opportunités de croissance.

Dans ce jeu institutionnel, le rôle assigné au syndicat est de rendre possibles les gains de productivité, en tant que garant de la paix sociale, tout en s'assurant de leur répartition en tant que contre-pouvoir. Les syndicats sont alors pris dans ce que Brian Obach nomme « l'engrenage de la production »³. Selon cette théorie, le capital, l'État et le travail fabriquent, étendent et perpétuent un système de production qui menace d'épuiser les ressources. Les syndicats participent à cet engrenage en donnant la propriété aux bénéfices matériels (les hausses de salaires) destinés aux employés au détriment d'une réflexion plus large sur les enjeux du travail.

Ces deux contradictions : « être un contre-pouvoir, associé au pouvoir » et « intégrer des revendications écologiques dans un système productiviste » se font particulièrement aiguës lorsqu'en Région wallonne, au début des années 1990, l'activité aéroportuaire et le transport aérien ont été choisis comme des axes de redéploiement économique.

C'est au regard de cette double contrainte institutionnelle qu'il faut comprendre la position syndicale par rapport à l'activité aéroportuaire. Accepter la décroissance de l'activité aéroportuaire équivaudrait tout d'abord pour l'organisation syndicale à un aveu d'échec quant à sa participation à la reconversion des anciens bassins industriels. Il est ensuite compliqué pour une délégation syndicale et sa centrale syndicale de revendiquer la baisse du chiffre d'affaires de son entreprise puisque, de facto, cela les place en marge du modèle social belge qui repose sur la croissance.

Le témoignage de cet ancien permanent syndical de Charleroi est exemplatif de cette situation : « Dès 2001, j'ai témoigné devant les forces vives de Charleroi du danger que représentait Ryanair pour

1. J. Faniel, *Les syndicats, le chômage et les chômeurs : raisons et évolution d'une relation complexe*, Bruxelles, Thèse de doctorat, 2006, pp.77-79.

2. Arrêté royal du 27 novembre 1973 portant réglementation des informations à fournir aux conseils d'entreprises

3. B. Obach, « Un nouveau syndicalisme : ralentir l'engrenage de la production » (Trad. A. Grisoni), *Mouvements*, Vol 4, n°80, 2014, pp.119-131. Voir également l'édito de ce numéro.

les conditions de travail, mais aussi pour l'environnement. Et tout le monde a regardé ses pieds, y compris les écologistes. »¹ Le développement aéroportuaire est un consensus néocorporatiste dont il est particulièrement risqué pour une organisation de s'écarter. D'autant que, comme nous allons le voir, ce « modèle belge » est mis à rude épreuve depuis trois décennies.

Médier la dépendance belge

Dès les années 1990, le système « néocorporatiste » belge est mis sous pression par la mobilité transnationale du capital, la concurrence internationale, la libéralisation des marchés – celui du ciel européen entre 1987 et 1997 –, de nouvelles formes d'organisation du travail ainsi que par la conversion au néolibéralisme des partis sociaux-chrétiens et sociaux-démocrates. Selon Rhodes, ces pressions participent à l'émergence d'un « corporatisme compétitif »² qui donne la priorité à la compétitivité du territoire et à la stabilité macroéconomique sur la lutte contre les inégalités et la répartition des gains de productivité. Dans ce cadre, les syndicats se trouvent pris dans un chantage constant à la délocalisation qui est en partie due aux orientations économiques et politiques décidées par leurs partis « frères », auxquelles ils sont associés dans le cadre des « forces vives régionales » et autres comités stratégiques de redéploiement économique³. C'est le cas à Charleroi avec Ryanair comme à Liège avec Fedex.

Chantage d'autant plus intense dans une petite économie ouverte qui se caractérise, selon David Van Den Abbeel, « par un marché domestique limité, en termes de capacité de production et de consommation, qu'il compense par une forte intégration dans le commerce européen et, plus largement, international. Par définition, les soubresauts internes de ces économies ont peu de conséquences sur l'économie mondiale. À l'inverse, les événements qui affectent cette économie mondiale les concernent tout particulièrement et les touchent bien souvent de manière directe. »⁴

La dépendance belge à l'investissement direct étranger s'est fortement accrue depuis les années 1970⁵. Pour 2018, le CRISP constate que les sociétés contrôlées par des multinationales en Wallonie sont relativement peu nombreuses (723), mais qu'elles pèsent entre 23 et 37,5% de l'emploi salarié marchand⁶. En tant qu'ouverture sur l'économie mondiale, les deux aéroports relèvent dès lors d'enjeux qui dépassent largement leur périmètre. Les syndicats sont amenés à modérer leurs revendications sociales ou environnementales dans les aéroports pour potentiellement maintenir ou accroître le développement économique sous-régional. C'est là que le débat, toujours très nébuleux, sur les emplois indirects prend toute son importance (cf. encadré p.14).

Le néocorporatisme compétitif enrôle puis enferme les syndicats dans une logique qu'on pourrait qualifier « de zone franche ». Il n'est pas ici question *stricto sensu* du principe juridique qui renvoie à la possibilité pour une ou plusieurs entreprises implantées

1. Entretien avec Paul, ex-permanent syndical à l'aéroport de Charleroi, le 6 février 2013.

2. M. Rhodes, « Globalization, labour markets and welfare states: a future of 'competitive corporatism'? » in M. Rhodes et Y. Mény (dir.), *The Future of European Welfare: a New Social Contract?*, Basingstoke: Palgrave, 1977, pp. 178-203.

3. Les « forces vives » désignent des espaces de rencontre entre la société civile (entrepreneurs, syndicats, associations professionnelles, etc.) et des responsables politiques visant à penser le redéploiement économique.

4. D. Van Den Abbeel, « Quelles conséquences aura la crise économique du Covid19 sur la dépendance externe de la Wallonie ? », *Les analyses du CRISP*, 16 juillet 2020, p. 2.

5. B. Bauraind, « Multinationales : la dépendance belge », *Revue Démocratie*, 2016.

6. D. Van Den Abbeel, *op. cit.*, p. 6.

dans un périmètre donné de se soustraire, plus ou moins durablement, au régime commun en vigueur dans le pays d'accueil, principalement sur le plan douanier, de la fiscalité et du droit du travail¹. Il s'agit de l'expression qui dépeint depuis les années 1980 la tentative (réussie ou pas) des économies nationales, d'abord au Sud, d'intégrer l'économie mondiale libéralisée, en pariant sur le fait que l'attractivité du territoire via des politiques de compétitivité va permettre des transferts de technologie, le développement de réseaux de sous-traitance ou d'équilibrer la balance de paiements d'un pays.

Ce type de développement économique et de l'emploi se fait systématiquement au prix d'un moins-disant social et environnemental d'une intensité évidemment incomparable entre le Sud et le Nord. Lorsqu'elles ont parfois permis le développement économique, ces politiques d'attractivités étaient d'une part fortement encadrée par un État planificateur – les zones économiques spéciales (ZES) en Chine – et spécialisées sur des secteurs d'activité permettant une montée en gamme industrielle, l'électronique par exemple. À l'inverse, lorsqu'elles sont axées sur le textile en Tunisie ou au Bangladesh, ces stratégies de développement ont peu contribué au développement du pays. En Wallonie, le tourisme ou la logistique ne sont pas des secteurs à haute valeur ajoutée et la Région wallonne ne peut en aucun cas être considérée comme « un État planificateur » du point de vue aéroportuaire, au vu de la relation asymétrique qu'elle noue avec les opérateurs privés dès la signature des contrats d'exploitation².

Cette politique d'attractivité rend évidemment complexe la prise en compte des enjeux écologiques par des collectifs de travail dont les conditions de

travail sont, volontairement ou pas, sacrifiées au bénéfice supposé de l'économie régionale, c'est le cas pour le personnel de Ryanair comme de la logistique. La question écologique peut aussi devenir source de tensions à l'intérieur des syndicats entre des régionales interprofessionnelles ou des centrales locales qui voient dans ces sites le cœur de leur bassin d'emploi et de leur pouvoir d'action et le niveau confédéral et national qui doit prendre en compte les contraintes environnementales qui pèsent sur le pays à partir de l'extérieur.

Assurer la survie de l'organisation

Au fil du 20^e siècle, les syndicats sont devenus des organisations politiques de masse. Certains travailleurs ont été engagés pour faire fonctionner et structurer ces organisations. Ce qui a permis aux syndicats de développer les services aux affiliés, d'améliorer leur capacité d'analyse et de mobilisation. Ils sont aujourd'hui des employeurs importants qui connaissent aussi des difficultés économiques et des restructurations. Dans ce contexte, l'affiliation syndicale est une ressource financière, mais aussi une ressource de pouvoir externe et interne.

Vers l'extérieur tout d'abord. Pour peser sur les compromis politiques dans le système néocorporatiste, le syndicat doit être en mesure de mobiliser les travailleurs en nombre. Mais, cette condition du nombre est tout aussi vraie dans le jeu politique qui s'instaure à l'intérieur des organisations syndicales interprofessionnelles. Le syndicalisme belge s'est constitué à partir des secteurs d'activité. À la FGTB surtout, mais aussi à la CSC, les centrales professionnelles jouent un rôle déterminant dans la définition des stratégies défendues

1. F. Bost, « Les zones franches, interfaces de la mondialisation », *Annales de géographie*, Vol.6, n°658, p.564. En Région wallonne, il existe un dispositif spécifique appelé « zone Franche » qui concerne quatre territoires fortement touchés par les restructurations : Seraing (ArcelorMittal), Sambreville (Saint-Gobain), Gosselies (Caterpillar) et Frameries (Doosan), *Géoportail de la Wallonie*, « Zones franches de la Wallonie ». [En ligne].

2. Voir à ce sujet l'analyse d'Aubin et Lohest dans ce numéro pp. 6-21.

par les confédérations interprofessionnelles. Pour se rendre incontournables à l'intérieur des confédérations, les centrales doivent donc disposer d'un réservoir de militants et représenter des secteurs stratégiques pour l'économie belge.

À ce titre, les sites des deux aéroports wallons ne sont pas seulement des bassins d'emplois, ce sont aussi des « bassins d'affiliés ».

Conclusion

Comme nous venons de le voir, la position des organisations syndicales face au développement aéroportuaire et aux enjeux écologiques qu'il soulève relève de multiples facteurs qu'il serait réducteur d'assimiler à une posture climatosceptique ou antiécologique. D'autant que cette position d'organisation qui peut sembler monolithique cache, comme souvent, de nombreux débats et tensions en interne.

La question sociale posée par les travailleurs de Ryanair peut d'ailleurs aussi être une cause de tension entre la CSC de Charleroi et la CNE qui affine les travailleurs. La lutte pour de meilleures conditions de travail du personnel navigant à Charleroi reste cependant perçue comme consubstantielle du syndicalisme alors que la question écologique à Liège est ressentie par les syndicalistes comme imposées par des acteurs extérieurs, qui deviennent alors des adversaires potentiels.

S'ils sont pris dans l'engrenage de la production et du corporatisme compétitif, les syndicats sont aussi parmi les organisations de masse, celles qui parviennent le plus à sortir de l'économisme pour prendre en compte d'autres enjeux de société. Dans l'entreprise, ils leur arrivent de freiner la production

1. B. Obach, *op.cit.*

pour revendiquer des règles encadrant le travail. Ils font souvent pression sur les gouvernements pour obtenir une affectation des ressources vers des politiques sociales plutôt que vers des politiques d'expansion économique. Historiquement, ils ont plaidé pour une réduction collective du temps de travail et, enfin, ils défendent la protection de l'environnement de travail¹. Si cela n'est pas encore suffisant, cela démontre d'un renouveau syndical possible autour des enjeux environnementaux.

Interview de Charlène Fleury
Coordinatrice du réseau Stay Grounded/
Rester sur terre pour la France,
par Cédric Leterme,
Gresea

En lutte contre les projets de développement aéroportuaire

Il n'y a pas qu'en Wallonie que les aéroports soulèvent des critiques. Depuis 2016, le réseau Stay Grounded/Rester sur terre réunit des collectifs et des organisations qui luttent à travers le monde contre les conséquences du trafic aérien et des infrastructures aéroportuaires. Dans cette interview, la coordinatrice du réseau pour la France, Charlène Fleury, revient sur les origines, le fonctionnement et les revendications de Stay Grounded/Rester sur terre.

En lutte contre les projets de développement aéroportuaire

Interview de **Charlène Fleury**,
par **Cédric Leterme**

Pouvez-vous commencer par présenter le réseau Stay Grounded/Reste sur terre ?

Il s'agit d'un réseau international qui milite pour la réduction du trafic aérien et de ses effets néfastes, ainsi que pour des modes de déplacement plus soutenables et plus justes. C'est un réseau qui a été créé en 2016, à Vienne, en Autriche. Il regroupe deux grands types de membres. Les plus nombreux, ce sont les collectifs (plus de 200 aujourd'hui) liés à des luttes locales contre des projets aéroportuaires (extension, nouveaux aéroports, projets de compensation carbone, etc.). C'est le cœur du réseau. À côté, il y a également des grandes ONG nationales ou internationales comme ATTAC ou Alternatiba en France ou Transport & Environnement au niveau européen qui peuvent également être membre.

Mais il est aussi possible de devenir membre à titre individuel. Il y a des gens hautement intéressés par la thématique qui ont envie de donner du temps, mais qui n'ont pas forcément un groupe local proche de chez eux. Ceux-là peuvent facilement devenir membres sur le site internet et donner un coup de main en fonction de leurs compétences, que ça soit pour rédiger des analyses, aider au graphisme ou encore proposer des traductions, par exemple.

Comment fonctionnez-vous concrètement en tant que réseau ?

Concrètement, les groupes ont une totale autonomie par rapport à leurs actions. Ils doivent juste adhérer à un manifeste en treize points¹ qui reprend notre position par rapport au développement du trafic aérien ou aux fausses solutions promues par le secteur pour continuer son *business as usual*, entre autres. Des positions assez radicales puisqu'on critique notamment les mécanismes néocoloniaux de compensation carbone.

Mais à côté de ça, les groupes sont autonomes, même si on essaye évidemment d'organiser des actions et de travailler ensemble sur un certain nombre de thématiques. Cela passe alors par des groupes de travail

1. Disponible sur le site internet : <https://rester-sur-terre.org/position-paper/>.

(ex. : sur le greenwashing, sur le tourisme), qui produisent pas mal de contenus qui permettent ensuite aux groupes locaux de se baser sur un argumentaire solide pour pouvoir mener leurs actions.

Enfin, on essaye aussi de monter des actions communes. Ça peut être des actions simultanées à l'échelle européenne ou internationale, ou alors des actions de solidarité entre les différents groupes quand il y a des actualités importantes pour le réseau ici ou là. En ce moment, par exemple, on organise une grosse campagne autour de l'interdiction des jets privés au niveau européen.

C'est un réseau exclusivement européen ou vous avez également des membres hors Europe ?

Il y a une majorité de membres européens – ce qui est notamment lié à l'origine du réseau – mais il y a également des membres en provenance d'Amérique latine ou d'Asie. On essaye vraiment d'éviter que le réseau ne soit trop polarisé en Europe parce qu'un de nos postulats c'est que la croissance actuelle du secteur aérien est une source criante d'injustice au niveau mondial. Et donc, pour la combattre, il faut qu'en interne on arrive à faire en sorte que les sujets les plus importants pour les groupes du Sud global soient bien représentés.

C'est pourquoi on a une coordination européenne spécifique pour les membres européens, mais aussi pour les autres régions du monde en parallèle. Le but est de visibiliser les préoccupations des groupes locaux du Sud global et de faire remonter leur sujet dans les pays du Nord.

Comment arrivez-vous à travailler ensemble en ayant des membres aussi éclatés géographiquement ?

Effectivement, ce n'est pas évident parce que chaque groupe local a sa propre actualité et beaucoup de militants ont aussi un travail à côté. Donc

pour garder un lien, chaque collectif doit désigner un ou plusieurs référents qui sont sur les *mailing lists* et qui essaient d'assister aux réunions pour pouvoir transmettre ensuite les informations au sein de leur groupe. Et à l'inverse, pour pouvoir aussi faire remonter les avis ou propositions de leur groupe local au niveau du réseau.

Et puis à côté de ça, on fait en sorte de se voir chaque année au moins au niveau européen. L'année dernière c'était à Lille, cette année à Milan. Ce sont des rencontres qui sont plutôt dédiées au réseau européen parce qu'on veut être cohérent et éviter de demander à nos membres de trop prendre l'avion pour venir aux réunions. Mais en contrepartie, on a tout un travail qui vise à rendre ces réunions accessibles en ligne, avec un maximum de sessions organisées sous forme hybride, à la fois en présentiel et en distanciel.

Quelles sont les modalités d'action que vous privilégiez au sein du réseau ?

D'abord, on est un réseau non violent. Par contre, on se revendique clairement de la désobéissance civile. À partir de là, on mobilise tout le répertoire possible, depuis le répertoire institutionnel, juridique, jusqu'à la désobéissance civile, avec des actions qui peuvent souvent être symboliques.

Cela étant, on est quand même assez peu dans le plaidoyer institutionnel parce que c'est une partie du travail qui est déjà souvent pris en charge par de grosses ONG, par exemple le réseau action climat en France. On travaille donc en collaboration avec ces ONG pour être plus pertinents et essayer d'adapter nos actions et nos revendications en fonction de leur travail pour être les plus efficaces possibles.

Mais comme on reste avant tout un réseau *grass roots*, qui provient de la base, c'est vraiment laissé à l'appréciation des groupes locaux et de leur lutte.

C'est d'ailleurs intéressant, parce que justement les groupes locaux ont souvent pas mal de créativité et ils peuvent s'inspirer et se donner des idées mutuellement sans forcément se coordonner sur une action un jour donné.

Sur le fond, pourquoi cibler le secteur aérien en particulier ?

D'abord, parce que le transport aérien est responsable à l'heure actuelle de 2,9% des émissions de CO2 dans le monde. Ça peut paraître peu, mais si c'était un pays, il se classerait tout de même à la sixième position des plus gros pollueurs de la planète, entre le Japon et l'Allemagne. Donc c'est loin d'être négligeable, surtout quand on sait qu'en matière de réchauffement climatique, chaque dixième de degré compte.

Et encore, ces 2,9% ne tiennent pas compte des effets non-CO2 du trafic aérien (sur ce point, voir aussi l'article du PAD dans ce numéro p.37). Il faut savoir que quand un avion vole, il émet du CO2 dû à la combustion du kérosène dans le moteur, mais il émet également un certain nombre d'autres gaz qui ont un pouvoir réchauffant souvent encore plus important. À commencer par la vapeur d'eau, même si ça peut paraître contre-intuitif. C'est ce qu'on appelle les traînées de condensation. Elles évoluent ensuite en cirrus qui finissent par former une espèce de couche réchauffante. Alors, ce n'est pas comme le CO2, ça se dissipe en quelques jours, mais ça a tout de même un impact réchauffant très important. Si on inclut tous ces effets dans le bilan total de l'aviation, il faudrait multiplier par trois environ le bilan carbone du secteur. C'est colossal.

L'autre aspect préoccupant avec le secteur aérien, c'est sa trajectoire de croissance qui est tout simplement intenable. Avant le covid-19, elle était de l'ordre de 3 à 4% par an au niveau mondial. Ça signifie que le secteur aérien prend une part de plus en plus importante d'un budget carbone qui est déjà

en train de se réduire à peau de chagrin et qu'on est déjà en train d'exploser puisque la plupart des pays ne respectent pas leurs engagements climatiques.

Si on cible ce secteur, c'est donc, d'une part, pour rappeler que son bilan est beaucoup plus lourd que ce que l'industrie voudrait nous faire croire. Et d'autre part, parce que ce bilan est en train de s'aggraver sans être suffisamment mis en cause au niveau sociétal. Il faut quand même rappeler que le trafic aérien international n'est pas couvert par les accords de Paris puisque ceux-ci reposent sur des engagements des États par rapport à leurs émissions internes. Le transport aérien international s'est doté de son propre instrument, mais qui sera très probablement insuffisant pour respecter les limites de réchauffement décidées au niveau mondial.

Quelles sont vos revendications par rapport à ça ?

On peut les regrouper sous un chapeau assez facile à retenir : la réduction du trafic aérien. C'est une absolue nécessité pour respecter l'accord de Paris et rester sur une trajectoire des hausses de températures qui soit viable.

Mais on veut que cette réduction se fasse en concertation avec les salariés du secteur pour éviter un effondrement soudain et, au contraire, préparer leur reconversion avec eux (cf. l'article de Bruno Bauraind dans ce numéro p.47). Et on veut aussi que cette réduction se fasse de manière socialement juste, c'est-à-dire en commençant par les personnes qui voyagent le plus. Parce que c'est aussi un aspect que l'on pointe, l'injustice énorme que représente le trafic aérien aujourd'hui, avec 1% de la population mondiale qui est responsable de 50% des émissions liées à l'aviation, alors que 80% de la même population n'a jamais pris l'avion. Donc on voit bien que ce sont d'abord les plus grands voyageurs qui doivent cesser de prendre l'avion comme si c'était une trottinette...

Vous parlez de réduction du trafic aérien, mais est-ce que vous considérez qu'il y a quand même des usages de l'avion qui se justifient et que l'on pourra peut-être continuer de se permettre de voler grâce aux évolutions technologiques ?

Le nom du réseau pourrait laisser penser qu'on plaide pour l'abolition totale de l'avion, mais ce n'est pas le cas. On reconnaît tout à fait qu'il y a un certain nombre d'usages pour lesquels l'avion est utile ou même nécessaire : ça peut être les évacuations sanitaires en cas de catastrophes naturelles, pour éteindre des incendies, pour des questions de regroupement familial, etc. Dans tous ces cas, on a évidemment besoin d'avions et on est bien contents qu'ils existent. La question c'est plutôt dans quelle proportion peut-on continuer de voler ?

Aujourd'hui, si tout le monde volait comme les 10% les plus riches des Européens, on émettrait l'équivalent du tiers des émissions totales enregistrées en 2019, juste pour voler. Ce qui laisse quand même peu de place pour faire d'autres choses... Donc il est clair qu'il faut interroger la place qu'occupe le trafic aérien dans nos vies.

Alors, vous parlez de solutions technologiques. C'est un autre élément important dans notre argumentation. L'industrie aéronautique veut nous faire croire qu'on va pouvoir continuer à voler comme avant et qu'on n'aura pas besoin de se limiter grâce aux solutions technologiques. Mais c'est faux, parce que toutes les solutions mises en avant, soit arriveront trop tard, soit ne sont pas suffisantes pour réduire l'impact de l'aviation dans des proportions acceptables (cf. l'article du PAD dans ce numéro p.37). Ce discours sert donc juste à éviter de se poser les bonnes questions et c'est d'ailleurs la même chose pour la compensation carbone. On s'achète une bonne conscience pour continuer de voler comme si de rien n'était, alors que ce n'est pas tenable.

Que répondez-vous à ceux qui vous accusent de vouloir brider les libertés individuelles, d'attaquer le droit de voyager et de s'ouvrir à d'autres cultures ou qui évoquent les retombées économiques qui vont avec ?

Beaucoup de questions en une ! Mais effectivement, ce sont les principaux arguments qui nous sont opposés. En ce qui concerne les libertés individuelles, c'est une vaste blague, parce que sur une planète à +4°C, il n'y a plus beaucoup de libertés individuelles possibles... Mais c'est de toute façon une question plus générale, presque philosophique qu'il faut poser. Une société doit être capable de s'autoréguler pour organiser sa survie. Aujourd'hui, il y a des limitations de vitesse sur l'autoroute et il existe plein d'autres règles qui permettent de vivre ensemble correctement. Il faut aussi des règles concernant le trafic aérien pour contribuer à préserver ce qui peut encore l'être.

Sur la question du voyage et de l'ouverture au monde, c'est fallacieux de faire croire qu'en allant avec son *Lonely Planet* passer une semaine dans un pays pour cocher les cases des monuments à voir, en allant dans le même Airbnb ou dans la même auberge de jeunesse que tout le monde, on s'ouvre à une autre culture. C'est une manière de voyager qui est basée sur un modèle consumériste. On coche des cases, mais ça ne me paraît pas être l'essence du voyage ou de l'ouverture à l'autre. À l'inverse, des moyens de transport comme le train, la marche, le vélo ou même le stop peuvent être plus adaptés à l'aventure, à la découverte de l'autre, à se mettre à la disposition de l'imprévu. Mais malheureusement, la manière de vendre et de valoriser le voyage dans nos sociétés jusqu'à présent consiste à se téléporter avec un *jet lag* à l'autre bout de la planète pour rester une semaine... Il faut vraiment tordre le cou à cette idée reçue et montrer que ce n'est pas ça le vrai voyage.

Enfin, sur la question de la valeur économique, et bien oui, il y a plein de choses qui produisent actuellement de la valeur, mais qui sont en train de boussiller la planète... Le défi c'est justement d'arriver à faire différemment. Et d'opérer ce changement de manière suffisamment maîtrisée pour ne pas laisser des gens sur le carreau ou pour ne pas ruiner du jour au lendemain des villes ou des régions comme Toulouse, par exemple, qui dépendent aujourd'hui étroitement du trafic aérien. Or, justement, ce qui nous inquiète le plus, c'est cette impréparation des dirigeants du secteur aérien et leur entêtement à vouloir relancer la croissance de plus belle après la crise du covid-19. Un pari qui nous paraît éminemment risqué, et face auquel on propose plutôt de se poser, de réfléchir, de travailler avec les salariés notamment pour leur proposer des reconversions dans d'autres domaines comme les énergies renouvelables ou le train, par exemple. Il faut se préparer plutôt que de céder au chantage à l'emploi qui ne vise qu'à empêcher d'interroger la croissance du trafic aérien.

Quelles relations entretenez-vous avec le monde du travail de l'aérien ? Y a-t-il un discours, des démarches plus spécifiquement adressées aux travailleurs du secteur ?

Oui, on a un groupe de travail sur la transition juste qui s'occupe de cela. On a aussi des membres qui sont d'anciens salariés du secteur et qui travaillent avec nous pour promouvoir des solutions et ouvrir le débat au sein du secteur et dans les syndicats. Parce que c'est encore un sujet tabou. On a des liens constructifs avec plusieurs représentants syndicaux en France. Il y a le collectif PAD à Toulouse [cf. l'article p.37 dans ce même numéro, NDLR] ou encore le collectif ICARE qui travaillent là-dessus. Au Royaume-Uni, il y a le collectif *Safe landing* (cf. encadré ci-dessous) qui fait énormément de propositions sur la question, mais malgré tout, ça reste très tabou. Il y a une véritable omerta là-dessus au sein des entreprises du secteur et c'est très difficile d'avoir des contacts avec des salariés de l'aérien.

Pourtant, les collectifs que j'ai évoqués ont cherché à montrer que même si on freinait la croissance du trafic aérien, à moyen terme ça n'aurait pas nécessairement d'impact sur les emplois. Le rapport du PAD, notamment, intitulé *Moins d'avions, plus d'emplois*, montre qu'il y a une possibilité tout à fait raisonnable de maintenir l'emploi sans forcément chercher la croissance à tout prix. Ce qui démontre que cette croissance du trafic aérien est surtout motivée par des logiques de profit et pas

Des assemblées de travailleurs pour un « atterrissage en douceur »

Basé au Royaume-Uni, le collectif *Safe Landing* (atterrissage en douceur) se définit comme un « groupe de travailleurs de l'aviation qui plaident pour des emplois à long terme ». Selon eux, le secteur aéronautique se dirige tout droit vers un *crash*, dans la mesure où « la croissance prévue de l'aviation est incompatible avec des niveaux sûrs de réchauffement de la planète ». Et comme « il n'existe pas de technologies qui puissent être développées et mises à l'échelle dans les délais nécessaires », ils défendent l'idée d'une « transition juste » dirigée par et pour les travailleurs.

Concrètement, le collectif propose la mise en place d'assemblées de travailleurs représentatifs

du secteur, qui fonctionneraient sur le mode des assemblées citoyennes (ex. : pour le climat). Des instances de démocratie directe qui permettent aux participants de « s'engager dans une discussion et un débat ouverts, respectueux et informés avec leurs pairs sur une question donnée ».

« Il ne peut y avoir de justice climatique sans justice pour les travailleurs. Et il n'y aura pas de justice pour les travailleurs sans leur donner la parole ».

Plus d'informations sur leur site internet : www.safe-landing.org

nécessairement par le fait de proposer des emplois à tout le monde. Mais ça reste un sujet sur lequel on doit travailler. Donc s'il y a des salariés du secteur qui lisent ce dossier qu'ils n'hésitent pas à nous contacter !

On entend beaucoup de discours, ici en Europe, qui prétendent que de toute façon l'essentiel de la croissance aujourd'hui se fait dans les pays du Sud comme l'Inde ou la Chine. Est-ce le cas ?

Il faut commencer par rappeler qu'à l'heure actuelle, le trafic aérien continue de profiter à une minorité plutôt aisée qui vient essentiellement des pays du Nord, et qui se déplace souvent dans les pays du Sud au détriment des populations locales. On nous fait croire que la folle croissance du trafic aérien qui permet l'essor du tourisme en Asie du Sud-Est, par exemple, profite aux personnes là-bas, mais ce n'est pas tout à fait vrai. Ce sont souvent les mêmes personnes qui vont accumuler beaucoup d'argent et s'en mettre plein les poches grâce à un tourisme de masse qui détruit par ailleurs les écosystèmes locaux. Or, il faut bien dire que lorsque l'on a 50 projets de nouveaux aéroports au Mexique, c'est en grande partie pour répondre à une demande des pays du Nord de pouvoir voyager là-bas. Il faut donc remettre tout cela en perspective et bien voir que l'on partage une responsabilité importante dans la croissance du trafic aérien dans ces pays.

Ensuite, il est vrai qu'Airbus, par exemple, table beaucoup sur la croissance du trafic aérien entre ou au sein de la Chine et de l'Inde pour remplir son carnet de commandes. Et nous pensons que ce n'est pas forcément une bonne chose puisque, je l'ai dit, si le monde entier finit par voler comme les 10% les plus riches des Européens, le poids de l'aérien dans notre empreinte carbone totale sera tout simplement insoutenable. Que ça soit là-bas ou ici, il faut donc promouvoir des mobilités moins carbonées comme le train, mais aussi défendre une forme de « démobilité », c'est-à-dire une organisation de nos

sociétés sur des bases plus locales. Il faut arrêter, par exemple, de transporter d'un bout à l'autre de la planète des denrées alimentaires que l'on peut produire à côté ou bien pour lesquelles on peut trouver des alternatives locales.

Un autre argument qu'on oppose souvent aux luttes locales, c'est qu'en l'absence de changement global, on ne fait que reporter le problème ailleurs. Quelle est votre position là-dessus ?

On considère que l'articulation locale globale est fondamentale. Quand on mène une lutte locale, on s'en aperçoit assez vite. L'aéroport ou le projet que l'on conteste s'inscrivent toujours dans une dynamique de concurrence avec d'autres aéroports. S'ils veulent s'étendre, c'est pour attirer des compagnies et concurrencer l'aéroport d'à côté. C'est ce que l'on constate par exemple au niveau français avec l'aéroport de Lille, qui souhaite s'étendre. Ça n'a pas beaucoup de sens, mais comme il est en concurrence avec les autres aéroports autour, il se dit qu'il doit le faire.

Dans ce contexte, se fédérer autour de revendications communes, ça permet à la fois de visibiliser des luttes locales qui peuvent passer inaperçues parce qu'elles touchent une toute petite zone, mais aussi d'essayer d'obtenir des changements à des échelles plus larges. Par exemple, si on arrivait à obtenir la fin des extensions d'aéroports en France ou dans un autre pays, on aurait fait un grand pas, parce que toutes ces luttes locales n'auraient plus besoin de se battre là-dessus et pourraient se concentrer sur autre chose.

C'est pourquoi on revendique en France, et ailleurs en Europe, un moratoire sur les extensions et la construction de nouveaux aéroports. On a aussi tout un travail sur la taxation du kérosène au niveau européen puisqu'il n'est toujours pas taxé. Au niveau mondial, c'est lié à des accords internationaux qui seront plus difficiles à démanteler. Mais au niveau

d'un pays où d'une zone comme l'Europe, ce serait tout à fait possible de taxer le kérosène sur les vols intérieurs. C'est d'ailleurs déjà le cas aux États-Unis, en Suisse, en Norvège ou au Japon par exemple.

On demande également la fin des vols courts. En France, seules trois lignes ont été supprimées suite à la loi climat et résilience. Trois lignes sur une centaine de liaisons régulières métropolitaines ! C'est risible. En parallèle, on fait aussi évidemment un travail avec d'autres associations pour promouvoir des alternatives, à commencer par le train. Faire en sorte qu'il soit moins cher, plus accessible, plus fiable, que de nouvelles lignes de trains de nuit soient créées, etc.

Dans votre réponse on voit bien en quoi le global conditionne le local, mais qu'en est-il dans l'autre sens ? Certains en Belgique, y compris à gauche, considèrent qu'il faut d'abord régler ces questions au niveau européen, voire mondial, avant de remettre en cause des projets locaux. Ont-ils raison ?

Non, ne serait-ce que parce que chaque projet d'extension d'aéroport risque d'avoir un impact énorme sur la croissance des émissions de gaz à effet de serre. Donc, tant que l'on n'arrive pas à obtenir aux niveaux supérieurs des choses basiques qui devraient être en place depuis longtemps, il est fondamental de se battre pied à pied contre tous les projets. Y compris pour obtenir des victoires qui pourront servir de précédents. Ça a été le cas, par exemple, pour la lutte à Notre-Dame-des-Landes, qui a joué un rôle clé dans la bataille culturelle autour de ces questions. Grâce à cette lutte, il n'est plus envisageable aujourd'hui de créer un nouvel aéroport en France et probablement même en Europe. Donc même si ces luttes locales sont souvent fatigantes et ingrates, le jour où on obtient une victoire, ça crée un précédent et c'est vraiment quelque chose d'hyper important pour les autres luttes.

Par ailleurs, l'expérience que l'on acquiert au fil des luttes locales et qui permet de nourrir d'autres luttes est aussi intéressante, enrichissante et motivante. Ça permet aussi de voir qu'on n'est pas seul à lutter dans notre coin. On se sent moins démuné quand on sait qu'il y a dix autres collectifs qui sont sur une même lutte et qui tiennent la bataille. Pour moi, il y a vraiment un double mouvement local global, et les deux sont nécessaires et se nourrissent mutuellement.

Quelles sont les actualités du réseau pour les mois à venir ?

On peut citer la campagne pour l'interdiction des jets privés au niveau européen. On essaye vraiment de surfer sur cette vague d'indignation qui a eu lieu en 2022 autour de l'impact des jets privés et leur usage complètement déraisonné par une poignée de riches. On sait bien qu'on n'aura pas résolu la totalité des problèmes posés par le secteur aérien avec cette revendication. Mais l'indignation provoquée par cette débauche de CO2 émise par des ultra-privilegiés permet de pointer du doigt l'injustice du secteur aérien et de rappeler à quel point l'aviation est nuisible pour le climat. Donc on mène actuellement cette campagne avec une pétition et plusieurs actions internationales qui vont avoir lieu sur ce sujet.

Ensuite, on va aussi avoir une semaine de mobilisations sur le *greenwashing* du secteur aérien aux alentours du printemps 2024. Il s'agira ici de pointer les incohérences des annonces qui sont faites et de montrer que ce *greenwashing* sert surtout le *business as usual* en empêchant de questionner le dogme de la croissance du secteur aérien.