



Note d'éducation permanente

de l'ASBL Fondation Travail-Université

www.ftu.be

N°2025- 12, Novembre 2025

Liege Airport: un dilemme emploi-environnement pour les syndicats

Une analyse de Douglas SEPULCHRE

La gauche et les syndicats sont traversés par des débats – parfois larvés, parfois ouverts – autour de l'extension de Liege Airport, un aéroport de fret situé dans la province liégeoise, à Bierset. L'article suivant cherche à relever et discuter des différentes réponses déployées depuis les années 1990 jusqu'aujourd'hui par les syndicalistes de la FGTB et de la CSC quand ils sont confrontés à des dilemmes, comme dans le cas de l'aéroport, entre la préservation de l'environnement et celle de l'emploi.

INTRODUCTION

L'aéroport de Liège a une histoire qui remonte aux années 1990, concomitante au développement de préoccupations environnementales au sein de la CSC et de la FGTB. Depuis la fin du siècle dernier, les syndicats tant chrétien que socialiste ont cherché à porter des revendications environnementales qui dépassent les murs des entreprises. Elles témoignent d'une compréhension élargie développée par les syndicats vis-à-vis de leurs affilié-es, non plus seulement perçu-es comme des travailleur-ses mais également comme des citoyen-nés, riverain-es ou consommateur-rices exposé-es à différentes formes de pollutions environnementales¹. Les syndicats défendent de fait des propositions radicales pour faire face à la catastrophe écologique. Depuis les années 2010, une critique du productivisme apparaît même dans les discours des deux organisations syndicales : la FGTB dénonce dans son congrès de 2018 « le modèle

¹ Sepulchre, D., (2023), « Des syndicats partagés entre défense de l'environnement et de l'emploi », *Chronique Internationale de l'IRES*, vol. 184, n° 4, pp. 67-84.

capitaliste basé sur le surproductivisme et le surconsumérisme »² et la même année, Marie-Hélène Ska, secrétaire générale de la CSC s'indigne de « la poursuite d'une croissance aveugle du PIB [qui] mène à des impasses sociales et environnementales »³. Ces discours nuancent l'image d'organisations syndicales tournées vers le partage des fruits de la croissance et ancrées dans un imaginaire productiviste indépassable⁴. Pourtant, dans le contexte précis de l'aéroport de Liège, depuis maintenant trente ans, la question environnementale reste un sujet sensible. Les préoccupations relayées par des riverain-es de l'aéroport ou les activistes écologistes sont le plus souvent balayées par les organisations syndicales qui brandissent l'argument de l'emploi dans une région qui, il est vrai, en manque cruellement. Nous proposons ici de discuter des différentes manières dont les deux grands syndicats cherchent à répondre au dilemme entre l'emploi et l'environnement. Nous montrons qu'on peut, globalement, dégager trois réponses qui, chacune, posent des difficultés.

L'AÉROPORT DE LIÈGE : HISTOIRE ET CONTESTATIONS

L'histoire de l'aéroport de Liège, comme aéroport de transport de marchandises, débute dans les années 1990. Son développement ne peut être compris indépendamment d'un double contexte. D'une part, celui du déclin de l'industrie lourde (et plus particulièrement la sidérurgie) qui a affecté le bassin liégeois dès les années 1970. D'autre part, par l'essor spectaculaire d'une autre industrie, celle de la logistique, dont la Région wallonne a pensé pouvoir profiter en misant sur son insertion favorable dans les réseaux internationaux d'échanges de marchandises. Si le projet de développement de l'aéroport a principalement été porté à l'époque par des acteurs politiques, le rôle des organisations syndicales reste important. Comme acteur spécifique de représentation des intérêts des travailleur·ses, les deux syndicats mènent à cette époque un important travail de négociation pour convaincre CAL Cargo Airlines (devenu Challenge) puis la société néerlandaise Livraison express TNT (depuis rachetée par FedEx) de s'implanter à Liège, tout en leur expliquant les règles sociales en vigueur en Belgique. Deux dirigeants métallurgistes liégeois des années 1990, René Piron (pour la FGTB) et Louis Smal (pour la CSC) parviennent à convaincre TNT de choisir l'aéroport en s'engageant, par le biais d'un « projet de charte sociale », à garantir un « climat favorable au développement de l'activité dans le respect des dispositions légales et conventionnelles »⁵. Les syndicats entendent ainsi se défaire du stigmate de « gréviculteurs » et convaincre l'entreprise de la pertinence du choix de Liège. Ces démarches rappellent « la quête des organisations syndicalistes cherchant désespérément patron », dans la mesure où la soumission aux revendications patronales illustre les fissures du compromis social au terme de la période fordiste⁶. La

² FGTB, « Rapport statutaire », 2018.

³ Ska M-H. (2018), « Une transition juste », *Politique, revue belge d'analyse et de débat*, n° 104.

⁴ Mercoeur, G. (2023), « Enjeux écologiques et syndicalisme Stratégies, perspectives et limites de l'environnementalisme syndical », *Les Mondes du travail*, n° 29, pp. 63-78.

⁵ (8 mars 1996), « TNT s'installe à Liège Airport. Une éclaircie dans la grisaille », *Syndicats*, p. 2.

⁶ Piret, C. (2022), « En quête de conscience de classe. Étude de cas élargie des subjectivités de classe des anciens ouvriers de la sidérurgie liégeoise face aux restructurations », Thèse de doctorat, Université Libre de Bruxelles, p. 147.

délocalisation des activités de TNT depuis Cologne vers Liège suscite pour les travailleur·ses liégeois·es un énorme élan d'espoir à cette époque, dans une région engluée depuis longtemps dans une la crise sociale. Le dirigeant syndical métallurgiste René Piron se montre enthousiaste en avançant que « Bierset sera probablement, à l'Horizon 2000, l'investissement le plus important en termes d'emplois que l'on ait fait dans la région liégeoise depuis 20 ans »⁷. En dépit des montants publics conséquents investis, l'histoire de l'aéroport de Liège peut se présenter comme une forme de « success story » (pour reprendre les termes de communication de Liege Airport) : il génère actuellement 11.000 emplois directs et indirects et a de fortes perspectives de croissance. Par ailleurs, les organisations syndicales sont bien implantées dans un site qui semble être devenu un nouveau « bastion syndical ».

Malgré ce qui s'apparente à une réussite, l'histoire du développement de l'aéroport a donné lieu à des formulations contrastées. Depuis la fin des années 1990, il est en effet la cible de différents collectifs de riverain·es, militant·es environnementaux ou agriculteur·rices opposé·es à son développement. Ces derniers ont fait remarquer les dégâts environnementaux générés par les infrastructures aéroportuaires et logistiques : émissions de gaz à effet de serre, artificialisation des sols, pollution sonore, etc. L'hiver 2023-2024 a été marqué par différentes mobilisations autour du site de l'aéroport : en décembre 2023, plusieurs centaines de militant·es de Code Rouge, un rassemblement d'organisations issues de la gauche écologique et sociale, ont occupé un entrepôt de l'aéroport pour dénoncer sa contribution au réchauffement planétaire. En mars 2024, dans le contexte du mouvement social des agriculteur·rices, des dizaines d'entre eux ont bloqué l'aéroport, présenté comme symbole de la mise en concurrence mondiale de la production agricole.

Notre recherche vise à comprendre la chose suivante : comment se construisent les réponses au dilemme emploi-environnement au sein des deux organisations syndicales ? Nous proposons ici d'interroger trois stratégies, trois manières différentes dont les syndicats se sont saisis d'un tel dilemme.

DÉFENDRE L'EMPLOI À TOUT PRIX

La première réponse s'illustre le plus clairement par les mobilisations syndicales en 2022 et 2023 à propos du renouvellement du permis d'exploitation de l'aéroport. Ces mobilisations ont fait suite à une décision de l'administration de la Région wallonne d'introduire des mesures de régulation environnementale. Celles-ci ne cherchaient pas à réduire le trafic aéroportuaire, mais à limiter sa croissance future ainsi qu'à mettre en place des normes de bruit plus contraignantes (pour écarter certains modèles d'avions jugés trop bruyants). Pressées par les directions de plusieurs entreprises (FedEx, Challenge, Liege Airport, ASL) présentes sur l'aéroport trouvant le permis trop contraignant et menaçant de délocaliser, les fédérations, centrales et délégations syndicales se sont mobilisées auprès du gouvernement wallon pour obtenir un permis moins restrictif.

Les syndicalistes, lorsqu'ils défendent l'aéroport et s'opposent aux projets de

⁷ (8 mars 1996), « TNT s'installe à Liège Airport. Une éclaircie dans la grisaille », *Syndicats*, p. 2.

régulation écologique, mobilisent plusieurs arguments. D'une part, ils avancent que la concurrence aéroportuaire intra-européenne est telle qu'il est dangereux de perturber l'activité économique des exploitants de l'aéroport par des règles environnementales trop contraignantes. D'autre part, ils estiment qu'il est inutile de limiter l'extension de l'aéroport puisque l'activité, et donc la pollution, serait simplement délocalisée en dehors de Liège, les aéroports de Cologne et Maastricht n'étant qu'à une courte distance de celui de Bierset. Autrement dit, pour reprendre une expression souvent mobilisée par plusieurs représentants syndicaux lors d'entretiens : « Liège ne doit pas laver plus blanc que blanc ». Enfin, ils défendent qu'il faut être modéré et graduel dans les mesures de régulation environnementale afin de ne pas brusquer les entreprises, dont il est attendu qu'elles s'engagent sur le chemin de la transition, principalement par une amélioration de leur flotte. Le développement de la multimodalité (principalement par le renforcement des réseaux ferroviaires) est également vu comme une piste. Tous ces arguments sont mobilisés par des syndicalistes qui refusent dès lors de défendre des mesures de régulation écologique, perçues comme une menace. La préoccupation qui sous-tend l'ensemble de ces arguments est bien entendu celle de l'emploi qu'il s'agit de préserver pour des travailleur·ses et syndicalistes évoluant dans une région heurtée depuis des années par la désindustrialisation.

Les mobilisations des syndicalistes, et plus singulièrement la dernière ayant rassemblé un millier de travailleur·ses en janvier 2023 à Namur, débouchent sur la signature d'un nouvel accord entre les partis du gouvernement wallon, moins restrictif que le premier permis. Les organisations syndicales se félicitent de l'accord et du rôle qu'elles ont joué. Elles présentent comme une victoire le recul de la Région wallonne et se réjouissent du fait que l'aéroport continuera de croître. Ces mobilisations sont un exemple typique de transaction entre le syndicat et les partis politiques qui garantissent la prolongation législative des revendications du premier. Elles révèlent cependant comment les syndicats peuvent être instrumentalisés par des employeurs qui comprennent bien la puissance de leurs relais politiques et... comment ils peuvent devenir une force hostile à l'écologie et de soutien au capitalisme fossile.

CONTESTER L'AÉROPORT

Malgré ces prises de position, des voix discordantes se font entendre au sein du monde syndical. Elles sont principalement portées par les organisations de jeunesse de la FGTB et de la CSC ou, de manière plus larvée, dans les structures syndicales de formation. Les Jeunes FGTB, l'organisation de jeunesse de la FGTB, s'oppose depuis 2022 aux projets d'extension de l'aéroport. Plusieurs de ses militant·es ont participé à des manifestations et ont planté des arbres sur le site. Les Jeunes FGTB ont soutenu une manifestation organisée par le collectif Stop Alibaba & Co, qui rassemble différent·es militant·es opposé·es à l'extension de l'aéroport, en septembre 2022. Les Jeunes CSC, l'organisation de jeunesse de la CSC, a mené des débats concernant les projets d'extension de l'aéroport. Certain·es de ses militant·es ont participé à des manifestations et actions organisées par le collectif Stop Alibaba & Co, mouvement d'activistes opposés à l'extension de l'aéroport. Plus généralement, certains syndicalistes issus de structures interprofessionnelles ou de formations se montrent eux aussi critiques vis-à-vis de l'aéroport.

De manière générale, la stratégie critique et d'opposition relative à l'extension de l'aéroport s'appuie sur les éléments suivants : les activités aéroportuaires directes (vols d'avions) et indirectes (camions de transport des marchandises) génèrent différentes pollutions, au premier rang desquelles les gaz à effet de serre, incompatibles avec les principes écologiques défendus par l'organisation syndicale ; par ailleurs, l'extension de l'aéroport s'inscrit dans une perspective d'accroissement des échanges internationaux en contradiction avec les principes de relocalisation de l'économie défendus par les syndicats au niveau interprofessionnel. De telles stratégies visent par ailleurs à réconcilier les préoccupations écologiques et sociales en dénonçant non seulement les conséquences suscitées par la logistique et la logique du flux-tendu (qui favorise la sous-traitance et la flexibilisation du travail) sur les conditions d'emploi et de travail (horaires flexibles, travail de nuit, conditions de travail éprouvantes et dégradées), mais également les pertes d'emploi générées par le développement de l'e-commerce (au cœur du modèle économique de l'aéroport). Les promoteurs de cette stratégie critique tentent par ailleurs de créer des ponts en affirmant leur double solidarité d'une part vis-à-vis des travailleur·ses et d'autre part vis-à-vis des collectifs opposés à l'aéroport (comme Stop Alibaba & Co) ou des préoccupations des riverain·es.

Ces stratégies sont rendues possibles par le fait qu'elles sont portées par des activistes situé·es à la marge des organisations syndicales (au sein des organisations de jeunesse, des structures de formation). Ces personnes ne sont dès lors pas impliquées dans la négociation collective et se retrouvent peu contraintes par des rapports de représentation vis-à-vis de travailleur·ses avec lesquelles elles ont peu d'interaction. Ces stratégies sont également rendues possibles par les trajectoires individuelles de militant·es disposant de nombreux capitaux (militant, culturel, scolaire) et sont perçu·es comme relativement atypiques par rapport aux autres syndicalistes. De telles stratégies témoignent des possibilités de convergences entre la « fin du monde » et la « fin du mois », mais elles ne parviennent pas à s'ancrer dans les organisations syndicales et à s'insérer dans les répertoires d'action syndicaux usuels.

LA PISTE DE LA SANTÉ

La troisième stratégie est nettement plus minoritaire, mais mérite d'être détaillée tant elle paraît féconde. Elle constitue en fait un véritable « environnementalisme ouvrier », c'est-à-dire qu'elle exprime des revendications environnementales s'appuyant sur l'expérience de travail des syndicalistes⁸. Elle s'illustre le mieux à travers le cas d'une personne que nous appellerons ici Yann, ouvrier au sein de la multinationale FedEx présente sur l'aéroport. Le travail de Yann se déroule exclusivement en piste : comme manutentionnaire expérimenté, il a pour mission d'œuvrer à la sécurisation des avions lors des chargements et déchargements. Yann est également militant syndical ; dès son arrivée chez FedEx, il rejoint le syndicat majoritaire dans l'entreprise. Il devient dans un premier temps délégué (il ne l'est plus) et participe au plus grand nombre de formations possible. Il fait la rencontre d'un formateur syndical (dont il devient un ami) proche de la gauche radicale liégeoise. Ce sont ces réseaux qui le sensibilisent aux dégradations environnementales générées par les activités aéroportuaires. La critique

⁸ Barca, S. et Leonardi, E. (2018), « Working-class ecology and union politics: a conceptual topology », *Globalizations*, vol. 15, n° 4, pp. 487-503.

environnementale qu'il formule s'appuie certes sur ces réseaux syndical et militant, mais se renforce ensuite sur base de son expérience de travail et des connaissances qu'il développe concernant le fret aérien. En tant que travailleur sur la piste, il fait le constat que les activités aéroportuaires et leur lot de dégradations environnementales affectent directement sa santé et celle de ses collègues : le bruit des avions dégrade l'ouïe et provoque des acouphènes ; l'exposition au kérosène et à différents combustibles provoque des maladies respiratoires et cardiovasculaires... De telles observations lui permettent de tisser un lien entre les dégradations environnementales et les risques d'altération de la santé encourus. Il se prononce en faveur d'une réduction massive du nombre de mouvements d'avions et dénonce les opérations de *greenwashing* de l'aviation. Yann ne se contente pas de « penser » pour lui-même les questions environnementales, mais cherche activement à sensibiliser ses collègues. Il évalue que la meilleure porte d'entrée pour le faire est précisément la question de la santé. En effet, aborder de front la question de la décroissance aéroportuaire et des dégradations environnementales lui paraît inaudible pour ses collègues. Par la question de la santé, il pense pouvoir faire un pont entre le travail et l'environnement.

On voit comment, face à un tel dilemme, différentes réponses se construisent au sein des organisations syndicales. La première se propose de défendre l'emploi à tout prix et de laisser faire l'industrie du fret aérien dans l'attente de transformations technologiques qui peinent à émerger et paraissent largement utopiques. La seconde réponse se nourrit des connaissances et critiques issues des mouvements de la gauche écologique et sociale. Néanmoins, alors qu'elle se développe dans les marges des organisations syndicales, elle échoue à se rendre audible pour les travailleur·ses et paraît parfois hors-sol. La troisième réponse, bien que très minoritaire, nous semble être la plus prometteuse. Elle constitue un véritable environnementalisme ouvrier qui permet de développer une rigoureuse critique écologique s'appuyant sur les besoins et réalités concrètes des travailleur·ses que les syndicats entendent organiser. Elle seule nous paraît pouvoir réellement faire la jonction nécessaire entre la « fin du monde » et la « fin du mois ».

Douglas SEPULCHRE

Historien et sociologue

Protection de la propriété intellectuelle : la FTU utilise le système de licences et de partage des connaissances Creative Commons
<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.0/be/deed.fr>



Les notes d'éducation permanente sont mises à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage à l'Identique 3.0 non transposé.
 Les autorisations au-delà du champ de cette licence peuvent être obtenues auprès de christine.steinbach@ftu.be

FTU – Association pour une Fondation Travail-Université

Chaussée de Haecht, 579
 1030 Bruxelles
 +32-2-2463851

Site éducation permanente : www.ftu.be

Éditrice responsable : Dominique Decoux