

17 septembre 2026

Grève chez Skeyes : le MR réclame d'urgence un service minimum dans l'aérien !

Post RS : Un préavis de grève sur 24 nuits au contrôle aérien de Charleroi, quelque 830 vols menacés, jusqu'à 300.000 passagers pénalisés : pour la deuxième fois depuis juin, le contrôle aérien cloue les avions au sol et pénalise un moteur économique important pour la Wallonie. Au Mouvement Réformateur, nous refusons que voyageurs, travailleurs et économie wallonne paient pour des conflits qui ne sont pas les leurs. Nous réclamons depuis longtemps un service minimum dans l'aérien. Le ministre Crucke promet un texte pour début octobre : place aux actes, pas aux renvois de balle.

Abstract :

- *Depuis le 16 septembre et jusqu'au 10 octobre, les contrôleurs aériens de Skeyes à Charleroi ont prévu d'arrêter le travail chaque nuit, de 22h à 8h, suite à un différend sur leur prime de nuit qu'ils souhaitent porter : jusqu'à 300.000 passagers potentiellement touchés.*
- *C'est la deuxième paralysie depuis juin. Notre position : le droit de grève est une liberté fondamentale, pas un droit de paralyser un service essentiel. La réponse structurelle, un service minimum dans le contrôle aérien, doit maintenant être concrétisée par le ministre fédéral de la Mobilité, Jean-Luc Crucke. Le rail a son service garanti depuis la loi Bellot (MR) de 2017 : le ciel doit avoir le sien.*
- *Une grève qui frappe ceux qui n'y sont pour rien. Ni l'aéroport, ni son personnel, ni les compagnies, ni les passagers ne sont parties à ce conflit interne à Skeyes. Ce sont pourtant eux qui paient, alors que Charleroi a battu son record avec 11,2 millions de passagers en 2025.*

1. Rétroactes

Jusqu'en 2009, les contrôleurs de Charleroi prolongeaient au besoin leur service pour gérer les vols tardifs, moyennant une prime spécifique. Depuis, un dispositif élaboré en concertation avec les syndicats leur permet de passer la nuit sur place, prestation rémunérée comme un service de nuit. Or, l'aéroport est fermé la nuit : les arrivées tardives, surtout des avions Ryanair basés sur place, s'achèvent le plus souvent avant minuit, et Charleroi ne traite en moyenne que 3 vols nocturnes, contre 27 à Liège. Les contrôleurs carolos réclament pourtant l'alignement sur leurs collègues liégeois : selon Skeyes, leur seule revendication porterait la prime de nuit à 160 % d'un niveau qui dépasse déjà 1.000 euros par service.

2. Une grève qui frappe passagers et salariés de l'aéroport de Charleroi

Ceux qui paient la facture ne sont pas autour de la table : 44 vols supprimés dès la première nuit, des voyageurs bloqués, des rotations désorganisées (un avion qui ne rentre pas le soir ne repart pas le matin). Et derrière, un aéroport qui fait vivre plus de 3.000 emplois sur site et plus de 20.000 emplois indirects et induits. Tout doit être fait pour protéger un moteur essentiel de l'économie wallonne.

3. Le droit de grève n'est pas un droit de paralysie

Le MR respecte le droit de grève, mais aucune liberté n'est absolue : elle s'arrête là où commence celle de voyager, de travailler et d'entreprendre. Le contrôle aérien est un monopole : quand il s'arrête, personne ne peut prendre le relais et la grève retombe presque entièrement sur des tiers.

Et ce n'est pas un accident isolé. Le 2 juin, une grève sans préavis contre les conditions de mise en service de la future tour numérique de Namur a mis à l'arrêt tout le trafic aérien belge : environ 140 vols annulés à Brussels Airport, 30 vols supprimés à Charleroi, une quarantaine de vols cargo perturbés à Liège. En 2019 déjà, des actions à répétition avaient fermé l'espace aérien belge, pour un coût estimé à près de 10 millions d'euros. L'exception est devenue la règle.

4. Un service minimum qui fonctionne déjà ailleurs

Le droit de grève reste entier : chacun demeure libre d'y participer. Ce qui change, c'est que la collectivité peut s'organiser. La loi de 2017 n'a pas empêché les cheminots de mener des actions, y compris une semaine de grèves fin janvier 2026 ; elle a simplement permis aux voyageurs de connaître, 24 heures à l'avance, l'offre de trains disponible.

La légitimité ou non d'une revendication ne justifie pas que jusqu'à 300.000 passagers et toute une plateforme économique en fassent les frais. Le service minimum ne tranche aucun conflit en faveur ou en défaveur de quiconque : il empêche seulement qu'il se règle sur le dos des autres.

5. Le MR au Ministre Crucke : le temps des études est terminé

Interpellé, Jean-Luc Crucke répond que le litige « ne relève pas de sa capacité d'intervention » : selon l'accord de coopération de 1989, l'extension 24h/24 demandée par la Wallonie en 2009 serait à charge de la Région et de l'aéroport. L'argument ne convainc pas. Financer une extension horaire ne fait pas de la Wallonie l'employeur des contrôleurs : skeyes est une entreprise publique fédérale placée sous sa tutelle, et le cadre du droit de grève se fixe au fédéral. Payer la facture, ce n'est pas tenir le manche.

Le ministre le sait : il prépare lui-même un projet de service minimum dans le secteur aérien, annoncé pour début octobre. Nous attendons donc qu'il dépose son texte début octobre, qu'il couvre réellement les vols de passagers et de fret, et qu'il use dès maintenant de son autorité de tutelle pour résoudre le conflit chez skeyes. Partenaire de la majorité fédérale, le MR soutiendra un texte le plus ambitieux possible.