

## 30 ans de soutien à l'occupation, à la colonisation et aux crimes de guerre d'Israël

L'aéroport de Liège est le cinquième plus gros aéroports cargo en Europe. Idéalement situé au milieu du « triangle d'or » qui relie Amsterdam, Paris et Francfort, il est également un des derniers aéroports européens à autoriser des vols 7j/7, 24h/24. Son développement s'est ainsi construit sur le dos de la santé et de la qualité de vie des riverain·es et des travailleur·euses, de la destruction de la biodiversité, de la bétonisation des sols et du dérè-

glement climatique<sup>1</sup>. Mais Liege Airport s'est aussi développé – et continue de le faire – grâce aux complicités qu'il entretient avec des régimes et des entreprises aux bilans catastrophiques en matière de respect des droits fondamentaux. Parmi ceux-ci, des entreprises et l'Etat d'Israël, dont Liege Airport est un partenaire privilégié depuis ses débuts comme aéroport spécialisé dans le fret aérien.

1. Plus de détails sur les sites du collectif Stop Alibaba & Co ([www.stopalibaba.com](http://www.stopalibaba.com)) ou du Comité Liège Air Propre ([www.liegepropre.be](http://www.liegepropre.be)).

# « Premier grand succès pour l'aéroport de Liège »

En 1996, « *le premier grand succès pour l'aéroport de Liège* »<sup>2</sup> a ainsi été la conclusion d'un accord avec l'entreprise privée de cargo israélienne Cargo Air Lines (CAL), qui devenait alors la première entreprise internationale à s'installer à Bierset. CAL a été créée en 1976, en Israël, « *initialement pour transporter les exportations agricoles du pays en Europe* »<sup>3</sup>. Aujourd'hui, il s'agit du deuxième plus gros transporteur de fret israélien avec El Al, la compagnie aérienne nationale créée en 1948 par l'Etat hébreux (et également présente à Bierset, voir ci-dessous).



Un moment important pour l'aéroport en 1996 avec l'arrivée de CAL. De gauche à droite, Luc Partoune, Yossi Pinrassi, Vice-Président d'Agrexco, Henri Schlitz, Président de la SAB, Arik Nechamkin, Président de CAL, Mordechai Nivon, Président de LACHS, Shlomo Tirosh, CEO d'Agrexco et Alain Decors, directeur commercial SAB.

Source : « Ils ont réussi. Liège Airport ! », Grâce-Hollogne, 2010.

Lors de son implantation à Liège, CAL s'est associée avec AGREXCO, alors le « principal exportateur de produits frais d'Israël » (cfr ci-dessous), pour créer la société L.A.C.H.S. (*Liège Air Cargo Handling Services*), chargée de la manutention des marchandises transportées depuis et vers Israël. Initialement spécialisée dans les produits périssables, L.A.C.H.S. va également progressivement développer une expertise dans le transport d'animaux vivants, de matières dangereuses et ra-

dioactives, de produits pharmaceutiques et autres « marchandises exceptionnelles »<sup>4</sup>.

En 2006, CAL rachète les parts d'AGREXCO (tombée en faillite) pour devenir l'unique actionnaire de L.A.C.H.S., avant d'être elle-même rachetée par l'homme d'affaire israélien Offer Gilboa en 2010<sup>5</sup>. Dans la foulée, celui-ci décide d'internationaliser et de diversifier davantage son groupe, qu'il rebaptise « Challenge Group » en 2016.

2. Selon les termes d'une brochure réalisée pour les vingt ans de l'aéroport : [https://www.liegeairport.com/corporate/wp/wp-content/uploads/sites/5/2016/10/Lie%CC%80geAirport\\_brochure\\_20ans-BD.pdf](https://www.liegeairport.com/corporate/wp/wp-content/uploads/sites/5/2016/10/Lie%CC%80geAirport_brochure_20ans-BD.pdf).

3. [https://en.wikipedia.org/wiki/Challenge\\_Group](https://en.wikipedia.org/wiki/Challenge_Group) (notre traduction).

4. <https://www.challenge-handling.be/>.

5. [https://en.wikipedia.org/wiki/Challenge\\_Group](https://en.wikipedia.org/wiki/Challenge_Group).

# Liège toujours au centre des activités de Challenge

Aujourd'hui, le groupe Challenge compte huit filiales<sup>6</sup> et possède des bureaux dans une douzaine de pays. « *Au cours des cinq dernières années, le groupe a triplé sa capacité et traite désormais 300 000 tonnes de fret par an, avec l'ambition d'atteindre un demi-million de tonnes par an. Il possède aujourd'hui une flotte de quatre Boeing 747-400F et de quatre Boeing 767-3008* »<sup>7</sup>.

L'aéroport de Liège reste toutefois au cœur de son activité, puisqu'il constitue l'une des deux bases

fixes du groupe (avec Tel Aviv) et, surtout, il abrite la filiale Challenge Handling, laquelle « *sert de centre opérationnel du groupe, desservant tous les avions du groupe dans une installation dédiée.* »<sup>8</sup> Sur les 900 employé·es de Challenge, 750 travaillent ainsi à Liège, ce qui fait du groupe le deuxième plus gros employeur – et bastion syndical – à Liège Airport, après TNT-FedEx. L'entreprise projette toutefois d'employer 700 personnes supplémentaires d'ici 2035<sup>9</sup>, ce qui pourrait en faire alors le plus gros employeur du site.

## Group destinations



Source : Brochure de présentation du groupe Challenge

6. Challenge Airlines IL (Tel Aviv), Challenge Airlines BE (Liège), Challenge Airlines MT (Malte), Challenge Air Cargo (Malte), Challenge Aviation, Challenge Handling (Liège), Challenge Logistics (Malte et Liège), Challenge Technic.

7. [https://en.wikipedia.org/wiki/Challenge\\_Group](https://en.wikipedia.org/wiki/Challenge_Group) (notre traduction).

8. <https://www.challenge-group.com/expert/challenge-handling/> (notre traduction).

9. [https://www.rtc.be/video/info/economie/challenge-handling-continue-son-developpement-a-liege-airport\\_1514859\\_325.html](https://www.rtc.be/video/info/economie/challenge-handling-continue-son-developpement-a-liege-airport_1514859_325.html).

# 30 ans de partenariat... et de polémiques

En tant que première entreprise internationale à s'être implantée à l'aéroport de Liège, Challenge en constitue ainsi un partenaire historique depuis près de 30 ans. Une période durant laquelle ses activités ont toutefois régulièrement suscité la polémique. Rappelons d'abord que durant ses dix premières années d'existence, L.A.C.H.S. (aujourd'hui Challenge Handling) était codétenue par AGREXCO, une entreprise que BDS-France (Boycott-Désinvestissement-Sanctions)<sup>10</sup> n'hésitait pas à qualifier, en 2009, « *d'instrument N°1 de la colonisation dans l'agriculture* » :

« *D'abord parce que l'entreprise est directement liée au ministère de l'agriculture israélien qui la contrôle à 50% et dont elle applique la politique, mais aussi parce que les 70% de ses exportations proviennent des colonies (reconnu en 2006 par le directeur d'Agrexco-Carmel lors d'un procès en Grande Bretagne). Notamment des colonies de la vallée du Jourdain où sept mille colons se sont appropriés 95% des terres et contrôlent 98% de l'eau ! Réduisant à la misère ou à l'exil les paysannes palestiniennes des zones où sévit cette entreprise.* »<sup>11</sup>

Entre 1996 et 2006, l'aéroport de Liège a donc servi de hub logistique clé pour l'une des entreprises les plus notoirement impliquées dans le commerce de produits agricoles en provenance des colonies

israéliennes. Et si, depuis 2006, AGREXCO a fait faillite, Challenge continue néanmoins d'être active dans le commerce de produits périssables entre l'Europe et Israël. En 2013, l'ABP expliquait ainsi que « *d'autres sociétés israéliennes comme ME-HADRIN (Jaffa), EDOM, AVIV ...continuent à exporter ces produits [agricoles] par avions. Ils sont ensuite rapidement envoyés par camions vers les grands centres de distribution en Belgique et aux Pays-Bas ...et vendus comme si de rien n'était avec toutes sortes de labels cachant leur origine coloniale. Des tonnes de fleurs sont ainsi exportées via CAL-LACHS après avoir bénéficié d'une importante irrigation alors qu'Israël contrôle la quasi- totalité des ressources aquifères des territoires palestiniens et que le peuple palestinien est de plus en plus privé de cette ressource vitale* »<sup>12</sup>.

Aujourd'hui, l'aéroport de Liège continue de faire office de hub de premier plan pour l'acheminement de fleurs fraîches en Europe (notamment au moment de la Saint-Valentin<sup>13</sup>), et Challenge reste un acteur majeur de ce commerce (et du commerce de produits frais israéliens de manière générale). Le rôle de l'aéroport comme plaque tournante pour l'importation de produits agricoles en provenance des colonies et des territoires occupés en Palestine reste donc un sujet d'actualité dont il est urgent de se saisir.

---

10. « *La campagne BDS (Boycott Désinvestissement Sanctions) a été lancée par la société civile palestinienne en 2005, suite à des dizaines d'années de lutte contre Israël et sa politique d'apartheid. Les Palestiniennes font appel aux citoyens de conscience du monde, afin que prenne fin le plus long conflit de l'histoire récente, en leur demandant de boycotter tous les produits israéliens, mais aussi de pratiquer un boycott sportif, culturel et universitaire. Iels nous demandent également de faire pression sur les entreprises étrangères, notamment européennes, afin qu'elles arrêtent leur collaboration avec cet Etat criminel. Enfin, ils nous demandent de faire appliquer par nos Etats les sanctions qui auraient dû être appliquées depuis des dizaines d'années devant ce déni de droit intolérable* ». Cf : « *Qui sommes-nous ?* » sur le site de BDS-France : <https://www.bdsfrance.org/qui-sommes-nous/>.

11. <https://www.bdsfrance.org/campagne-agrexcocarmel/>.

12. <https://www.association-belgo-palestinienne.be/rassemblement-liege-bier%ef%bb%bfset-stop-au-business-de-%ef%bb%bfoccupation-et-de-la-colonisation-de-la-pale%ef%bb%bfstine/>.

13. Des fleurs qui proviennent d'Israël, mais aussi d'autres pays comme l'Ethiopie ou le Kenya où elles sont cultivées dans des conditions sociales et environnementales catastrophiques...



# Implication directe dans le transport d'armes

Autre source de polémique, le rôle joué par Challenge et l'aéroport de Liège dans le soutien aux opérations militaires menées par l'État d'Israël à l'encontre des Palestiniens. En effet, comme l'expliquait également l'ABP en 2013, « *Cette même société, CAL-LACHS, ne s'occupe pas que de légumes et de fleurs. Elle est également spécialisée dans le commerce et la logistique de pièces mécaniques, de produits dangereux, de produits toxiques, de drones ... et elle bénéficie de subventions européens en participant au programme de recherche européen dans le cadre du projet civilo-militaire iDetect 4 All* ».

Cette situation a déjà mené à des interpellations et à des mobilisations de l'ABP comme lors de l'opération « Plomb durci », en 2009 ou « Bordure protectrice » en 2014<sup>14</sup>, avec comme première revendication la transparence totale sur la nature exacte des marchandises qui transitent par l'aéroport de Liège via Challenge. Celle-ci cultive en effet l'art du secret autour de ses opérations les plus sensibles (y compris en assurant elle-même la sécurité de ses avions au sol), avec la bénédiction tacite de la direction de l'aéroport et des autorités wallonnes qui préfèrent fermer les yeux.

Plus récemment, après avoir tenté de nier les faits, le CEO de Challenge, M. Yossi Shoukroun, a toutefois dû admettre que son entreprise avait bel et bien fait transiter des armes et du matériel militaire depuis les États-Unis vers Israël, en passant par Liège, dans le cadre de la riposte d'Israël aux attaques perpétrées par le Hamas le 7 octobre 2023 – une riposte dont la Cour Internationale de Justice a estimé qu'elle portait un risque de génocide<sup>15</sup>.

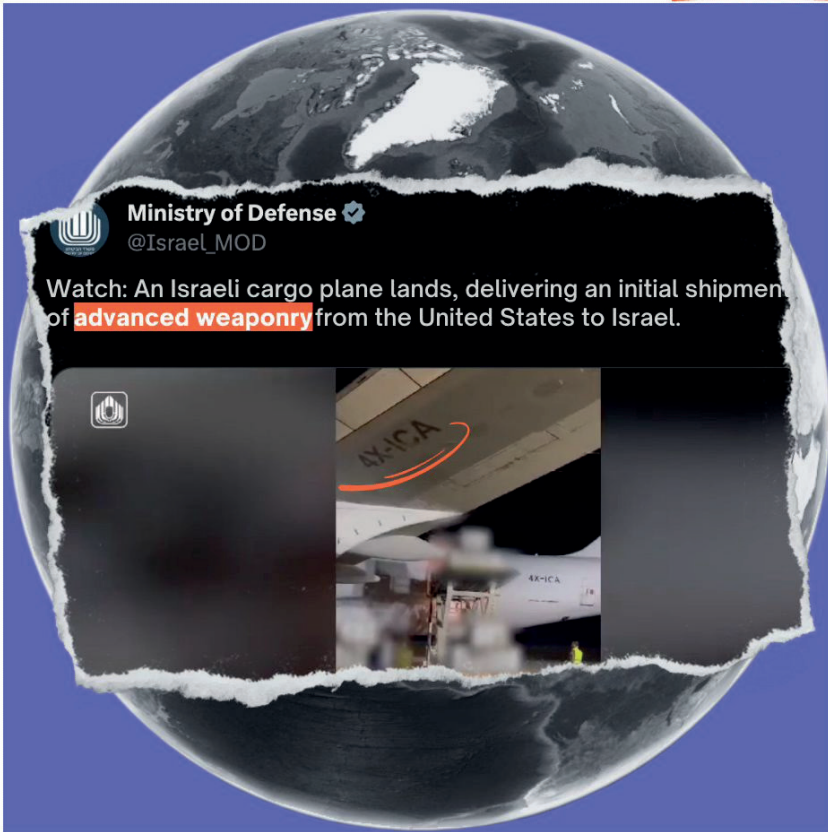
Grâce à des données de vols compilées par un collectif d'activistes, on a ainsi pu établir que Challenge avait effectué huit allers-retours entre les États-Unis et Israël impliquant des arrêts dans des bases militaires entre le 9 octobre et le 10 novembre 2023, dont deux vols ayant transité par Bierset avant de se rendre sur une base militaire israélienne. Confronté à ces données, M. Shoukroun a reconnu avoir obtenu sept licences sur cette période de la part des autorités belges pour transporter du matériel militaire comme des détonateurs électriques, par exemple. Il expliquait également avoir « loué » ses avions à l'armée israélienne, sans toujours savoir ce qu'ils transportaient. Or, un tweet du ministère israélien de la Défense daté du 11 octobre et affichant le texte suivant : « *Un avion-cargo israélien livre une première livraison d'armes avancées des États-Unis à Israël* », était illustré par une photo d'un appareil appartenant à Challenge...



Ci-dessus : Extrait du communiqué de presse publié par la CNAPD, Agir pour la Paix, l'Association belgo-palestinienne et Vredesactie (21 novembre 2023)

14. Cf. ABP.

15. <https://www.lesoir.be/550598/article/2023-11-21/guerre-israel-hamas-du-materiel-explosif-pour-larmee-israelienne-transite-par>.



Publié le 11 octobre 2023

Ci-dessous : le tweet du Ministère de la défense israélien montrant un avion de Challenge

Pour M. Shoukroun, rien de bien neuf toutefois : « Même avant la guerre, nous organisons des envois vers l'armée israélienne : des uniformes, des ordinateurs, de l'équipement plus administratif ». Deux semaines plus tôt, lors d'une première interview où il avait tenté de nier son implication dans le transfert d'armes, M. Yossi Shoukroun avait également reconnu implicitement ses liens avec l'armée israélienne en expliquant qu'il n'avait plus demandé de licence d'exportation pour du matériel militaire « depuis des mois » (un mensonge donc). Il soulignait également que le soutien de Challenge à l'effort de guerre israélien n'était pas uniquement militaire, en insistant sur le fait que son entreprise permettait d'abord et avant tout d'exporter des ambulances et des denrées agricoles vers Israël, dans un contexte où les opérations militaires rendaient leur approvisionnement « normal » difficile :

« On a notamment envoyé 54 ambulances, des équipements médicaux et beaucoup de nourriture. Il faut savoir que l'agriculture est mise à mal en Israël pour le moment et il faut nourrir les gens. (...) Il faut compenser le manque de fret habituellement assuré par les vols passagers. Israël a besoin du cargo aérien. On ne peut pas comparer la situation avec l'Ukraine (dont le ciel reste fermé à tout vol commercial depuis février 2022 et le début de l'invasion de la Russie, Ndlr) qui a une frontière avec l'Europe. Israël est comme une île entourée par des ennemis. Même si on est en paix avec l'Égypte et la Jordanie, dans les circonstances malheureuses actuelles, on ne peut pas se fier à eux »<sup>16</sup>.

16. <https://www.lalibre.be/economie/entreprises-startup/2023/11/08/nous-amenons-des-ambulances-et-de-la-nourriture-depuis-liege-vers-israel-pas-des-armes-OTOKYKAUORBBTNQYEH5WOLLFLU/>.

# Un soutien plus large à interroger

Des propos qui devraient amener à s'interroger sur le soutien plus large que l'aéroport de Liège rend possible en faveur d'Israël (un pays particulièrement dépendant du cargo aérien, comme le rappelle M. Shoukroun dans l'extrait ci-dessus), outre les cas particulièrement problématiques de transport de produits issus des colonies ou de matériel militaire.

D'autant que ces relations ne se limitent pas aux seules activités du groupe Challenge. La filiale cargo de la compagnie El Al, l'opérateur israélien national historique créé en 1948 et toujours première compagnie aérienne du pays, a ainsi également choisi l'aéroport de Liège comme hub européen en 2008, celui-ci servant de relais pour ses vols « full cargo » entre New York et Tel-Aviv<sup>17</sup>.

Jusqu'à-là, El AL utilisait plutôt l'aéroport de Schiphol (Amsterdam), mais les conséquences d'un scandale datant des années 1990 l'ont poussé à déménager à Liège. En 1992, un 747 de la compagnie s'est en effet écrasé sur un quartier de la banlieue populaire d'Amsterdam, tuant instantanément 43 personnes. Des années plus tard, dans un procès retentissant, il a été établi que l'avion transportait secrètement « *d'importantes quantités de composés chimiques cyanogènes permettant la fabrication de gaz sarrin* »<sup>18</sup>. Dans la foulée, les autorités néerlandaises se sont montrées de plus en plus exigeantes en matière de transparence sur

le transfert d'armes et de matériel militaire via Schiphol. Une transparence qui n'a pas plu à El AL, qui a finalement opté pour Liège notamment parce que « *contrairement à la réglementation néerlandaise concernant le trafic d'armes, la Belgique ferme les yeux sur le transport de matériel militaire si ce matériel ne subit pas un transbordement vers un autre moyen de transport* »<sup>19</sup>.

On retrouve donc pour El Al les mêmes types d'interrogations et de relations troubles avec Israël que dans le cas de Challenge. Même TNT (racheté entre-temps par FedEx) avait été accusée d'entretenir « *des liens avec les entreprises installées dans les colonies d'Israël* » dans un rapport publié il y a une dizaine d'années par des ONG néerlandaises<sup>20</sup>. Autant d'éléments qui font de l'aéroport de Liège une infrastructure décisive pour la perpétuation du régime colonial, d'apartheid et (de plus en plus) génocidaire de l'Etat d'Israël.

Or, pour l'heure, ces relations sont rarement remises en cause, même dans leur dimension les plus inacceptables, quand elles ne sont pas encouragées au nom de l'emploi, y compris par des partis ou organisations syndicales historiquement solidaires de la cause palestinienne. Les mêmes emplois qui contribuent pourtant depuis des décennies à entretenir (parfois directement) les politiques coloniales et génocidaires de l'Etat d'Israël.

---

17. <https://www.liegeairport.com/flexport/fr/actualites/el-al-cargo-et-liege-airport-renouvellent-leur-partenariat/>.

18. Cf la brochure « De Schiphol à Bierset : trop d'opacité, pas assez de transparence ! » publiée par l'ABP en 2009.

19. <https://agirpourelapaix.be/fourniture-de-larmee-israelienne-par-laeroport-de-liege/>.

20. Cité ici : <http://www.radioairlibre.be/infos/Agrexco-Israel.htm>.

# Proposer autre chose ?

Il ne s'agit certainement pas ici de jeter l'opprobre sur les travailleur·euses qui dépendent de ces emplois. Mais la situation en Palestine a atteint un tel degré de gravité qu'elle devrait, à tout le moins, pousser les organisations syndicales et les travailleur·euses à refuser de transporter des armes qui serviraient directement à entretenir les massacres en cours, une manière également de faire pression sur les autorités belges pour les forcer à contribuer à ce qui, pour le moment, ne reste que de belles déclarations : « cessez le feu ! ». Le 31 octobre dernier, plusieurs centrales syndicales belges ont d'ailleurs publié un appel en ce sens<sup>21</sup>. Celui-ci n'a toutefois pas été signé par les Métallos de la FGTB, pourtant directement concernés chez Challenge.

En parallèle, plusieurs organisations (y compris syndicales) ont appelé les autorités à interdire le transit d'armes à destination d'Israël<sup>22</sup>. Pour le transport de matériel militaire via un aéroport belge, ou pour la simple traversée de l'espace aérien national, une autorisation du SPF Mobilité est requise, tandis que le SPF Économie doit délivrer une licence de transport de matériel explosif. En outre, les marchandises doivent faire l'objet d'une déclaration de transit – reprenant différentes informations comme le pays de départ et de destination, le moyen d'acheminement, la nature de la marchandise, etc – aux douanes (et donc au SPF finances). Ainsi, le gouvernement fédéral détient toutes les informations relatives à ces transports et dispose donc également de la possibilité de les bloquer.

De son côté, le Décret wallon sur le commerce des armes ne prévoit pas la nécessité de demander une licence de transit aux autorités wallonnes tant qu'il n'y a pas de transbordement d'un moyen de transport vers un autre. Mais le gouvernement wallon a lui aussi toujours la possibilité et le pouvoir de bloquer ce transit. Or, l'article 6 du Traité de l'ONU sur le commerce des armes enjoint explicitement les États à interdire le transfert d'armes lorsqu'ils savent qu'elles seront utilisées pour commettre des crimes de guerre et des attaques contre des civils et des cibles civiles.

Plus largement, en accord avec la campagne BDS, un appel au boycott pourrait être lancé à l'encontre des entreprises Challenge et El Al, de même qu'un appel à la révocation des accords passés ou à venir entre ces entreprises et l'aéroport de Liège, ainsi qu'à l'application de toutes formes de sanction jugées utiles pour faire pression sur le gouvernement israélien afin qu'il respecte enfin le droit international et les droits fondamentaux des Palestiniens.

Dans cette optique, il incombe toutefois aux organisations politiques et syndicales wallonnes de cesser d'entretenir l'idée que ces entreprises seraient indispensables au développement de la Wallonie. Il n'est pas inutile de rappeler que l'aéroport profite de nombreuses subventions sans lesquelles il n'a jamais été rentable<sup>23</sup>. Cet argent public doit pouvoir servir à autre chose qu'à alimenter les profits d'entreprises au bilan humain, écologique et social aussi catastrophique que Challenge simplement au nom de l'emploi. Il est temps de réfléchir avec les travailleur·euses concerné.e.s – en commençant par celles et ceux qui travaillent chez Challenge<sup>24</sup> – aux possibilités de développer des activités compatibles avec un avenir vivable et exempt de violences coloniales.

---

21. <https://www.facebook.com/photo/?fbid=752029130300573&set=a.638482551655232>.

22. <https://www.rtf.be/article/carte-blanche-plus-aucune-arme-a-destination-disrael-ne-doit-transiter-par-la-belgique-11287131>.

23. <https://trends.levif.be/a-la-une/politique-economique/crises-a-liege-et-charleroi-des-aeroports-trop-chers-pour-le-contribuable/>.

24. On pourrait toutefois également citer d'autres partenaires majeurs de l'aéroport comme Alibaba (Chine), Ethiopian Airways ou encore Qatar Airways...



