

Le président

d'Emirates, Tim Clark, estime avoir besoin de 30 A380 de plus que les 90 déjà commandés à Airbus. © AFP.



ÉCONOMIE

L'Europe laisse-t-elle tomber les pilotes belges ?

TRANSPORTS La fusion UPS-TNT pourrait favoriser les équipages américains

► Pour l'association des pilotes belges, l'Europe n'a pas défendu les emplois de Bierset

► Selon eux, c'est à la Belgique d'agir et d'aller dénoncer, à Washington, la concurrence déloyale pour les vols cargo faite, en Europe, par les pilotes US.

Il reste une chance d'intervenir dans le débat. C'est d'aller plaider la cause belge directement au prochain "joint-committee" à Washington, le 15 janvier prochain. Comme tout Etat européen, la Belgique peut y faire entendre son point de vue, ne pas se contenter de l'avis global de l'Union Européenne. Nous avons fait le tour du gouvernement pour savoir quel ministre pouvait représenter la Belgique. Nous n'avons toujours aucune réponse. » Y en aura-t-il une ?

Pour l'association belge des pilotes (Belgian Cockpit Association, Beca), c'est en terme de survie à long terme que la Belgique doit aller personnellement expliquer les risques cachés derrière la prochaine fusion de TNT (basé à Bierset) et d'UPS (dont la base européenne est à Cologne) à la prochaine réunion « open sky » entre Europe et États-Unis. Pour les pilotes, c'est clair, l'Europe a déjà laissé tomber la défense de TNT et, derrière, les emplois de Bierset. Elle ouvre en plus une large porte pour que les pilotes américains d'UPS fassent demain le travail des pilotes de TNT Airways (environ 500 personnes basées à Liege Airport).

Globalement, dénonce la Beca, de plus en plus de vols intra-européens sont opérés par des avions et des pilotes américains bénéficiant d'avantages fiscaux quand il est strictement interdit aux pilotes européens d'effectuer des prestations réciproques aux USA. En septembre dernier, après avoir suivi les escales de différents colis qu'ils s'étaient envoyés, les pilotes ont agité la sonnette d'alarme. Pour eux, il existe des déséquilibres flagrants entre le ciel européen et le ciel américain. Les compagnies cargo américaine (Fedex et UPS) captent déjà une partie du marché du fret et du courrier express intra-européen. Ils basent des avions et des équipages en Europe, de plusieurs jours à plusieurs mois, sous l'abri d'un « document général » qui doit officielle-



Selon le syndicat belge des pilotes, ce sont leurs homologues américains qui pourraient faire demain le travail des pilotes de TNT Airways, la compagnie aérienne qui occupe 500 personnes à Bierset. © BISSAP.

ment faciliter leurs démarches douanières mais ne vaut pas permis de travail.

Avec l'absorption de TNT par UPS, ce sera pire. UPS ou Fedex, ne payant pas de taxes en Europe, auront un avantage sur les compagnies européennes actives dans le transport des marchandises ou du courrier express. Dont les repreneurs de TNT Airways (le groupe ASL Aviation Group),

« A long terme, les pilotes américains qui viennent voler détaxés vont rafler tout » LA BECA

une compagnie cargo qui travaille pour le compte des autres.

En résumé, selon les accords « open sky », une compagnie non européenne ne peut pas effectuer de « cabotage » (des vols entre des aéroports d'un même pays) ni des vols cargo intra-européens à l'exception d'une étape (sans recharger) entre le départ et l'arrivée.

Les compagnies américaines répliquent en brandissant des accords spécifiques avec différents

pays (France, Allemagne, Luxembourg...). accords militaires au départ, où sont basées leurs bases européennes (hub), à Paris pour Fedex, à Cologne pour UPS. Selon l'association des pilotes belges, l'Europe aurait admis que ces escales par les hubs ouvrent la possibilité d'une relation virtuelle avec les États-Unis, qu'il serait inutile de prêter en réalité.

La fusion UPS-TNT est inscrite à l'ordre du jour du prochain « joint-committee » à Washington, ainsi que les prestations des équipages américains. L'Europe laissant faire (aucun des grands pays, qui trouvent leur compte dans le fonctionnement actuel ne va défendre un petit pays), la Beca espère que la Belgique va aller plaider sa cause en direct et faire appliquer sa vision du droit. « Sinon, à long terme, les pilotes américains qui viennent voler en étant détaxés vont rafler tout le marché », plaide la Beca. Or, ce qui devrait passer pour de la concurrence déloyale laissant l'Europe insensible, la Belgique va-t-elle s'agiter davantage ? ■ É. R.

ACTIONS

Le ciel européen sera perturbé la 22 janvier

L'association européenne des pilotes (ECA) appelle ses membres à observer une journée de grève le 22 janvier. L'appel devrait être suivi de manière variée selon les pays. Sans doute de manière assez forte en Grande-Bretagne, en Allemagne ou en France. En Belgique, il y aura des actions (sensibilisation ?) mais sans doute pas de perturbation des vols. L'ECA entend sensibiliser le public, à défaut d'avoir vu les autorités européennes relayer ses doléances sur les durées de pilotage. Une pétition européenne qui a rassemblé 91.000 signatures à ce jour soutient ses revendications : ne pas autoriser des vols de nuit de plus de 10 heures. Or, l'Agence européenne de sécurité aérienne vient d'autoriser des vols de 11 heures, voire de 12 heures afin de mieux répondre à la

concurrence étrangère. Malgré la multiplication d'études et de recommandations dénonçant l'impact de la fatigue sur la qualité du travail des pilotes. Des études et recommandations réalisées à la demande de... l'Europe elle-même. Et malgré le fait que les durées sont limitées à 9 heures maximum aux États-Unis, en Espagne ou en Grande-Bretagne, par exemple. Les pilotes estiment que la réglementation européenne doit autoriser que des systèmes nationaux restent plus contraignants. « Ça vous rassurerait de savoir que le pilote qui va faire atterrir votre avion n'a plus dormi depuis 23 heures ? » résumait un pilote belge en novembre dernier, sachant qu'un pilote peut être de garde ou en stand-by (donc éveillé) avec des préavis pouvant atteindre 10 heures avant de devoir saisir le manche à balais ou le joystick. É. R.

Les banques applaudissent des règles moins sévères

FINANCE

Pourquoi, alors que les Bourses étaient poussives ce lundi, les valeurs bancaires avaient le sourire, BNP Paribas progressant de 1,9 %, KBC de 0,5 % ou ING de 2,6 % ? Parce que ce week-end, le Comité de Bâle, qui regroupe les principaux régulateurs bancaires, a décidé d'assouplir les règles de liquidités qui doivent être appliquées aux banques internationales en 2015.

Pour éviter de rééditer le stress intense vécu à l'automne 2008, on travaille en effet depuis des années à renforcer les obligations financières des banques. Un des ratios est celui de liquidités, qui est destiné à s'assurer que les banques détiendront suffisamment d'actifs très liquides (en gros, facilement vendables) pour faire face à d'importantes sorties de fonds durant un mois. Mais les banques estimaient que les régulateurs étaient trop sévères dans la définition de ces actifs liquides. Elles ont eu gain de cause : désormais, dans le calcul de ce ratio de liquidités, elles pourront prendre en compte leur portefeuille d'actions ou les crédits immobiliers titrisés...

Discussions sur les bonus

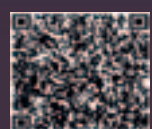
Ce n'est pas la première fois que la Bourse réagit positivement à une nouvelle concernant un retard ou un assouplissement des règles de Bâle. Lorsqu'il est apparu à l'automne que la réglementation ne pourrait pas entrer en vigueur comme prévu en ce mois de janvier, les actions bancaires avaient déjà fait la cabriole. Et il est vrai que l'on traîne. Le Commissaire européen en charge du marché intérieur et des services, Michel Barnier, a d'ailleurs appelé ce lundi le Parlement européen et les Etats à conclure « dans les prochaines semaines » les négociations sur le texte qui doit traduire les nouvelles règles de Bâle en droit européen.

Les Européens s'étripent notamment sur le montant des bonus. Le Parlement européen aurait voulu que la rémunération variable ne puisse excéder la rémunération fixe. Mais certains Etats y sont opposés. ■

P.-H.T. (avec afp)



© AFP.



ACCESS
MBA

salon
one-to-one
Bruxelles 28 Janvier

> One-to-one et Duo avec les directeurs d'admission des meilleurs programmes MBA
> MBA consulting et GMAT workshops

Inscription obligatoire sur :
www.accessmba.com

CI CAREERS INTERNATIONAL

AFEP

monster.be

EuropeanVoice