

## Ethiopian Airlines: 50% du trafic en Belgique



Grâce à la signature de Jacqueline Galant, en février 2016, Ethiopian Airlines Cargo dispose du droit de débarquer et embarquer sur son territoire. C'est ce que l'on appelle la 5e liberté de l'air, qui est assortie d'une limitation à 28 vols par semaine. Pour convaincre la ministre des transports, la compagnie éthiopienne avait menacé d'une délocalisation vers Maastricht, une menace en l'air selon Didier Moraine, membre du comité exécutif de la BÉCA et chargé de relations avec la European Cockpit Association (ECA). Ce droit de trafic devait créer 400 emplois en Belgique, ils ne sont finalement qu'une dizaine.

Aujourd'hui, Ethiopian Airlines réalise plus de 55% de son trafic au

départ de Bruxelles, à des tarifs plus que concurrentiels par rapport à la Belgique, car les salaires éthiopiens sont moins élevés, et la compagnie nationale éthiopienne dispose de subvention de l'État. Didier Moraine dénonce la clause réciprocité présente dans le mémorandum. *«La Belgique doit avoir accès à leur marché, mais c'est purement théorique. Les exportations de l'Éthiopie sont constituées à 78% par les fleurs. Or, les exploitants ont signé des contrats d'exclusivité avec Ethiopian Airlines. La compagnie éthiopienne est venue prendre des parts de marché, mais ne nous laisse pas un accès à son marché à elle.»*





# UPS et Fedex et leurs vols virtuels illégaux



BELGA

UPS et FedEx opèrent en Europe en vertu des accords «Open skies». Ces accords ne permettent pas aux transporteurs américains de fournir des services tout-cargo, qui ne feraient pas partie d'un service desservant les États-Unis.

En clair, les cargos peuvent voler en Europe, soit s'ils viennent des États-Unis, soit s'ils y partent. *«La compagnie américaine peut faire des vols intra-Europe, comme Helsinki-Liège, explique Didier Moraine, de la BéCA. À condition de finir aux États-Unis ou d'en venir.»* La règle compte une exception: les USA peuvent fournir un service tout-cargo à partir ou à destination de huit États européens (France, Allemagne, Luxembourg...) dont la Belgique, l'Espagne ou la Finlande

ne font pas partie.

Mais dans les faits, la règle n'est pas respectée. Pour en avoir le cœur net, la BéCA a envoyé un paquet d'Helsinki vers Madrid. Le paquet est passé via Cologne, mais n'est pas passé par les États-Unis, comme le veut Open skies. Quand l'association des pilotes belges a signalé l'infraction à la Commission européenne, elle a légitimé les infractions en créant un nouveau concept de «vol virtuel». En conclusion, les restrictions des accords Open skies sont bypassées par UPS et Fedex. Et à Liège, chez ASL (ex-TNT, voir encadré), on s'inquiète pour la suite.



# La CNE de TNT est inquiète

Une compagnie américaine ne peut pas détenir la majorité des parts d'une compagnie aérienne européenne. Donc, quand Fedex a racheté le groupe TNT, il a revendu la branche aviation, de l'entreprise de marchandise à ASL airlines, compagnie irlandaise...

Aujourd'hui, ASL Belgique est donc prestataire de services pour Fedex. Mais Franck Duroisin, délégué syndical à ASL, s'inquiète de voir Fedex mettre la main sur trois routes aériennes d'ASL. *«Avec le système social des USA, payer des pilotes américains coûte moins cher. Les pilotes américains sont basés en Europe, ne paient pas d'impôts chez nous... Ils profitent de la désunion européenne.»*

Les équipes liégeoises, touchées par deux ans de restructuration, la perte de trois Boeing 777 ont peur de la perte de ces trois routes aériennes. *«La casse sociale va arriver très vite. On parle du futur d'ASL: on va le payer cash si on ne fait pas marche arrière.»* Selon les pilotes belges, les trois routes sont un ballon d'essai. Si on ne réagit pas, l'érosion fera d'ASL une coquille vide, qui disparaîtra.



## SOCIAL

3

# L'Europe veut des règles favorables aux USA



Reporters / Andrieu

En aviation, le «Wet lease» est la location avec équipage: une compagnie X demande à une compagnie d'exercer une partie de ses opérations avec l'avion Y et l'équipage Y. Ce fonctionnement est encadré de règles strictes: cela doit être exceptionnel (7 mois, renouvelables une seule fois); ou saisonnier (pour la durée de la saison; ou pour surmonter des difficultés opérationnelles.

La Commission européenne veut assouplir ces règles. *«Elle est poussée par le lobby américain Atlas Air, qui opère pour Amazon»*, dit Didier Moraine, de la BÉCA. Il explique que si on change les règles, on pourrait avoir une nouvelle compagnie aérienne, par exemple basée en Irlande, qui

n'aurait qu'un seul avion. Mais elle desservirait le monde entier, à partir de 40 avions qui ne lui appartiendraient pas.

*«La Commission européenne essaie de passer en force, sans passer par le Parlement, via le Conseil de l'Europe. L'ECA, association européenne de pilotes demande une étude d'impact du changement des règles. Elle a tiré le signal d'alarme, et trouvé une minorité de blocage... une première fois.»* La Commission a remis le couvert, et les pilotes cherchent à convaincre les états membres de bloquer cette nouvelle





**SECTEUR DU CARGO AÉRIEN**

# **Les pilotes dénoncent un libéralisme naïf**



## SECTEUR DU CARGO AÉRIEN

# Les pilotes dénoncent un libéralisme naïf

Les pilotes d'avions belges tirent la sonnette d'alarme: l'avenir du cargo belge et européen est menacé. Ils font le point sur trois dossiers.

Anne SANDRONT

Laisser entrer le loup dans la bergerie, signer des accords défavorables pour la Belgique ou l'Europe, laisser les États-Unis prendre des libertés avec les règles... Alain Vanalderweireld, président de la Belgian cockpit association (BéCA) résume tout cela avec l'expression de «Libéralisme naïf»: *«On ouvre des portes, et on est le dindon de la farce»*.

Selon lui, la Belgique ne protège pas suffisamment son propre marché. Ainsi, la Belgique a cédé au chantage de l'Éthiopie, qui brandissait des menaces peu réalistes de poser un pied-à-terre à Maastricht, alors que l'aéroport néerlandais n'était pas capable d'assurer les vols d'avions de 400 tonnes par temps de pluie (voir point 1).

Mais la Belgique n'est pas la seule à se tirer une balle dans le pied. L'Europe est pointée du doigt à deux reprises par les pilotes: parce qu'elle ne fait rien contre les États-Unis, qui transgressent allègrement les règles (point 2), et veut même modifier les règles internationales, au profit des USA. Le secteur du cargo aérien réclame des emplois européens pour des pilotes européens.