

Concurrence déloyale d'Ethiopian dans le cargo aérien?

08 avril 2017 00:00

Patrick Anspach

LE RÉSUMÉ

Un an après voir obtenu de nouveaux droits de trafic, la compagnie d'Addis-Abeba a concentré 55% de sa production cargo via la Belgique.

Mais cela n'a pas profité à l'emploi, dénonce la BeCA, l'association qui regroupe les pilotes belges.

Après des menaces de délocalisation à Maastricht, la compagnie africaine Ethiopian Airlines (ETH) avait reçu des droits de trafic sur la Belgique, signés en février 2016, par la ministre de la Mobilité de l'époque, Jacqueline Galant. De fait, Ethiopian avait obtenu plus que ce dont elle disposait avant, le droit d'assurer 28 vols "full cargo" par semaine en "5e Liberté", c'est-à-dire en continuation de la Belgique (Bruxelles et Liège) et en plus des vols passagers qui ne concernent que la ligne entre Bruxelles et Addis-Abeba.

Qu'en est-il aujourd'hui? La Belgian Cockpit Association (BeCA), qui regroupe les pilotes belges, a dressé un bilan sans complaisance qui montrerait que la concurrence de la compagnie africaine porterait sévèrement atteinte aux compagnies belges en général et à ASL Belgium (ex-TNT Airways) en particulier.

- Bruxelles, hub éthiopien?

Au départ de Liège et Bruxelles, Ethiopian Airlines dessert, à des fréquences variables, dix destinations: Accra, Lagos, Johannesburg, Istanbul-Gokçen, Beyrouth, Kuwait, Dubaï (4 fois par semaine maximum), Canton, Shanghai (4 fois) et Hong Kong (8 fois). C'est exactement le même nombre de destinations qu'a la compagnie directement au départ de sa base d'Addis-Abeba! "En vérité, 55% de la production d'ETH passe par la Belgique", s'indigne Didier Moraine, membre de la BeCA, statistiques des dernières semaines à l'appui.

- Contournement de la réglementation?

Pour qu'un vol soit considéré comme bénéficiant de la "5e Liberté", il faut que du fret (ou des passagers, d'ailleurs) ait été embarqué dans le pays de la compagnie (celui où elle est immatriculée) et arrive à destination finale après transit dans un pays (le nôtre dans ce cas-ci). "Or il est douteux que sur un vol entre Bruxelles et Hong Kong ou Lagos, du fret soit transporté en provenance de la capitale éthiopienne, puisqu'il y a des vols directs sur ces destinations au départ d'Addis!" relève Didier Moraine.

On ne serait plus dans un cas de "5e Liberté", mais de "7e Liberté" (le droit d'assurer du transport entre pays tiers), ce qui n'est pas prévu par le mémorandum.

- Absence de réciprocité?

Ethiopian Airlines est une compagnie à 100% aux mains de l'État éthiopien et bénéficie d'aides multiples, lui permettant de proposer des tarifs de transport très bas. Mais surtout, l'essentiel des exportations aériennes d'Éthiopie vers la Belgique sont des fleurs. Or, dénonce la BeCA, "Ethiopian possède une exclusivité sur le transport de la production nationale de fleurs".

Impossible donc, pour un éventuel concurrent belge, de s'établir sur ce marché. Donc, ce monopole contrevient à l'article 4 du mémorandum qui est censé garantir une saine concurrence et un accès libre au marché éthiopien.

- Pas d'emplois nouveaux?

Les pilotes dénoncent le chantage à l'emploi qui avait été fait avant la signature des nouveaux droits de trafic: "Des 400 emplois promis avec l'arrivée d'Ethiopian Airlines à Bruxelles et Liège, seule une toute petite dizaine de jobs de manutention ont été créés à Liège. Si des centaines d'emplois ont été créés, ils l'ont été principalement en Éthiopie", conclut Didier Moraine.

La BeCA dénonce donc une situation où la compagnie éthiopienne agit comme un opérateur local en exportant du fret vers une dizaine de destinations mondiales, "sans être dans les mêmes conditions de concurrence que les opérateurs belges" et demande à ce que le mémorandum soit dénoncé par la Belgique dans les plus brefs délais. Ce n'est pas gagné.

Copyright L'Echo

□