

Note de Synthèse - Ethiopian Airlines Cargo en Belgique -

Historique :

En février 2016, les autorités belges et Ethiopian Airlines signaient un mémorandum octroyant 28 vols par semaine en 5^e liberté¹ aux départs des aéroports belges (BRU et LGG).

La signature de ce mémorandum a fait suite à une intense campagne de menace de délocalisation vers Maastricht et d'un chantage à l'emploi avec la promesse d'une création de 400 emplois^{2,3}.

Situation actuelle :

Ethiopian Airlines possède 6 B777 Cargo (B77L) immatriculés :

- [ET-APS](#), [ET-APU](#), [ET-ARH](#), [ET-ARI](#), [ET-ARJ](#), [ET-ARK](#)

Le mémorandum limite le nombre de vols “full freighter” effectués en 5^e liberté à 28 par semaine.

Both delegations finally agreed to increase the number of frequencies in 5th freedom up to 28 per week.

L'analyse de 6 semaines de vols donne les résultats suivants :

	Max	Week 5 23/01-29/01	Week 6 30/01-05/02	Week 7 06/02-12/02	Week 8 13/02-19/02	Week 9 20/02-26/03	Week 10 27/02-05/03
Total flights B77L	-	73	64	60	70	73	79
5th freedom	28	27	18	20	23	24	23
□Belgium ↔ HKG	8	4	1	2	4	4	4
□Belgium ↔ DWC	4	4	3	4	3	3	3
□Belgium ↔ PVG	4	2	0	1	2	2	2
Belgium → ADD	-	2	7	2	0	1	1
ADD → Belgium	-	11	12	13	16	14	14
% flights via Belgium	-	54,79%	57,81%	58,33%	55,71%	53,42%	48,10%

¹ https://fr.wikipedia.org/wiki/Libert%C3%A9s_a%C3%A9riennes

² [La Libre - 11 septembre 2015](#)

³ [De Tijd - 20 février 2016](#)

Analyse des destinations de la flotte B77L d'Ethiopian Airlines :

ETH effectue avec ses 6 B77L en moyenne 70 vols par semaine. **Près de 55% de la production totale est effectuée via la Belgique !** Environ 13 vols par semaine sont opérés d'Addis Abeba (ADD) vers la Belgique, ce qui fait que **près de 20 % des vols en B77L au départ d'ADD sont à destination de la Belgique**. La Belgique est de très loin la destination principale des B77L d'ETH. Il est à noter que très peu de vols sont organisés de la Belgique vers ADD (cf tableau ci-dessus).

10 destinations en 5^e liberté depuis la Belgique



10 destinations au départ d'Addis Abeba



Il est remarquable de constater les similitudes d'une **opération en hub** entre les opérations faites depuis ADD et depuis la Belgique.

Nous n'avons aucune information sur la quantité de cargo transportée depuis ADD qui resterait à bord des avions à destination de la dizaine d'aéroports desservis par ETH au départ de la Belgique. S'il advenait que les avions d'ETH ne transportent aucun cargo au départ d'ADD vers ces destinations, par exemple en arrivant vides ou étant vidés en Belgique, ces vols ne pourraient plus être considérés comme des vols en 5^e liberté mais devraient être considérés comme des vols en 7^e liberté⁴, qui sont **interdits par le mémorandum**. Une enquête détaillée de l'administration belge nous semble indispensable.

2. Full Freighter 7th freedom traffic rights:

The Ethiopian delegation requested full 7th freedom traffic rights on Africa and the USA.

The Belgian delegation answered that it was not in position to accept such request.

Notre position est qu'ETH ne respecte probablement pas toujours cette disposition. Ayant, par exemple, des vols directs à destination de Hong Kong (HKG) depuis ADD, il est peu probable que, juste pour respecter la définition d'un vol en 5^e liberté, ETH transporte du cargo vers cette destination en passant par les aéroports belges.

Il est à noter que la plupart des pays ayant des accords similaires se protègent de ces abus en limitant les fréquences et la quantité de cargo chargé depuis leur territoire. Ce qui n'a été fait dans le mémorandum qu'au niveau des fréquences sur seulement 3 destinations (Hong Kong (HKG), Shanghai (PVG) et Dubaï (DWC)). La Belgique semble donc avoir fait preuve d'une grande naïveté en la matière.

After discussions, both delegations agreed on:

- Hong Kong: limit the 5th freedom rights operations up to maximum 8 frequencies per week, counted on a monthly basis;
- Shanghai: limit the 5th freedom rights operations up to maximum 4 frequencies per week, counted on a monthly basis;
- Dubai: limit the 5th freedom rights operations up to maximum 4 frequencies per week, counted on a monthly basis;

⁴ https://fr.wikipedia.org/wiki/Libert%C3%A9s_a%C3%A9riennes

Ethiopian Airlines et le marché éthiopien à l'exportation :

ETH est une compagnie détenue à 100% par l'Etat éthiopien, ce qui lui permet de bénéficier d'avantages que ses concurrents n'ont pas⁵. ETH possède en outre une **exclusivité sur le transport de la production nationale de fleurs**^{6,7}. D'ailleurs, très peu de concurrents cargo sont présents sur l'aéroport d'Addis Abeba⁸, le marché à l'export leur étant virtuellement fermé.

En 2014, 78 % des exportations vers la Belgique étaient des fleurs et 2,9 % des légumes⁹. Le reste de la production locale, comme le café (11 % du total des exportations vers la Belgique), n'est pas transporté par avion. Le marché à l'exportation éthiopien est donc inaccessible aux compagnies aériennes belges. Ce point est en **contradiction avec l'article 4 du mémorandum qui est censé garantir une saine concurrence et un accès libre au marché éthiopien**.

4. Fair Competition and Market access:

The Belgian delegation reminded the Article 9 of the initialled BASA and insisted that fair competition and market access are key elements of the principle of reciprocity.

Any restriction which prevents doing business or any unjustified administrative burden will be considered as an infringement of the initialled BASA.

Il n'existe donc aucune réciprocité possible aux droits de trafic accordés à ETH.

Les emplois créés en Belgique :

Des 400 emplois promis avec l'arrivée d'ETH à BRU et LGG, à notre connaissance, seule une toute petite dizaine de jobs de manutention ont été créés à LGG pour gérer la vingtaine de vols hebdomadaires. A Bruxelles, la surcharge de travail a vraisemblablement été absorbée par les effectifs déjà en place. Si des centaines d'emplois ont été créés, ils l'ont été principalement en Éthiopie.

Ces chiffres sont à comparer avec ceux d'une opération long courrier équivalente basée en Belgique. On parlerait alors effectivement de centaines d'emplois créés en Belgique, dont une bonne partie d'emplois hautement qualifiés !

⁵ [Ethiopian soars with help from the state](#)

⁶ http://siteresources.worldbank.org/INTETHIOPIA/Resources/PREM/Ethiopia-Transport_Cost-Final.pdf

⁷ <http://www.worldbank.org/en/country/ethiopia/publication/ethiopia-economic-update-strengthening-export-performance-through-improved-competitiveness>

⁸ https://en.wikipedia.org/wiki/Addis_Ababa_Bole_International_Airport#Cargo

⁹ http://atlas.media.mit.edu/en/visualize/tree_map/hs92/export/eth/blx/show/2014/



Conclusions :

ETH agit comme un **opérateur local** en exportant du cargo depuis la Belgique vers une dizaine de destinations dans le monde, mais **sans être dans les mêmes conditions de concurrence que les opérateurs belges** (lois sociales, aides d'Etats, ...). **Près de 55% de la production totale est effectuée via la Belgique !**

L'Ethiopie applique des **mesures protectionnistes** très fortes en octroyant un monopole à ETH sur l'exportation de la production florale, bloquant de facto ses concurrents qui doivent alors repartir à vide faute d'accès au marché éthiopien.

En conclusion, ce mémorandum doit être dénoncé par la Belgique dans les plus brefs délais.

Références additionnelles :

- Mémorandum du 12 février 2016
- Données récoltées sur le site flightradar24
 - <https://www.flightradar24.com/data/aircraft/ethiopian-airlines-et-eth>

