

# Les pilotes imploront la Belgique de défendre son cargo aérien

**TRANSPORTS** La Belgique et l'Europe ferment les yeux sur la concurrence déloyale

► Compagnies américaines, africaines... tout le monde viendrait se servir sur un marché européen du cargo aérien naïf et mal défendu.

L'association belge des pilotes (Belgian Cockpit Association) lance un appel d'urgence. Le « mayday » concerne le secteur du transport des marchandises (cargo) menacé de perte de centaines d'emplois. Soutenus par leur association européenne (ECA), les pilotes interpellent l'Europe et lui demandent de montrer sa fermeté et sa volonté de défendre les activités face à une volonté de mainmise sur le marché des concurrents. Les pilotes citent trois exemples de laisser-faire européen dans le secteur, avec une Belgique qui, selon eux, sert régulièrement de cheval de Troie dans la dérégulation et met en danger « ses » emplois dans le secteur. Sachant ce que représentent le marché européen et ses 500 millions de consommateurs potentiels au niveau mondial, la naïveté ne peut être de mise.

**1 Leasing sans condition** Association belge et européenne demande fermement à la Belgique, et à tous les autres pays, de retirer la demande de la Commission européenne d'autoriser du « wet leasing » illimité. Le « wet leasing », c'est quand une compagnie aérienne loue un (des) avion(s) et (leurs) équipage(s) d'une compagnie non européenne pour sous-traiter une partie de leur activité. Jusqu'ici l'Europe conditionne ces leasings à certaines conditions : il doit s'agir de besoins exceptionnels (remplacer un appareil en maintenance, lancement d'une nouvelle route...), saisonniers (absorber une surcharge momentanée) et limitée dans le temps (7 mois max). À la demande des États-Unis (notamment pour pouvoir fournir des services mondiaux de e-commerce), la Commission européenne, sans passer par les débats et le Parlement, réclame un mandat pour négocier un accord qui implique la suppression de ces conditions. Une libéralisation totale. Les pilotes réclament une

étude d'incidence avant toute autorisation afin d'évaluer les impacts sociaux énormes situés.

« Il suffira donc qu'une compagnie aérienne dispose d'un seul avion-cargo et "wet lease tout le reste de ses activités hors Union pour casser toute concurrence » explique-t-on à la Beca. Qui craint de voir disparaître, purement et simplement, les emplois de pilotes européens. Au cabinet du ministre fédéral François Bellot (mobilité), on se dit conscient du danger du « wet leasing », c'est pourquoi on confirme être favorable au mandat demandé par la Commission mais avec un monitoring permanent du continu des négociations. Selon la Beca, le refus de cinq pays européens suffirait à empêcher la Commission d'obtenir mandat « en blanc ». La décision devrait être prise ce 6 avril.

**2 Un « ciel ouvert » surtout américain** États-Unis et Europe ont réglementé leurs relations aériennes à travers un accord dit « open sky » (ciel ouvert). En gros, ce règlement technique interdit aux compagnies américaines d'opérer des services full cargo à l'intérieur de l'union européenne sans provenir des États-Unis tant qu'elles ne lèvent pas certaines barrières protectionnistes de leur côté. En 2012, des membres de la Beca ont démontré qu'il n'en était rien. Ils se sont auto-envoyés des bics entre collègues et, en suivant le « tracking » de leur envoi chez UPS ont démontré qu'un paquet envoyé d'Helsinki à Madrid ne passait pas par les États-Unis comme prescrit mais simplement, comme tout paquet européen, par le centre de tri de Cologne de l'opérateur américain. « Mise devant le fait accom-

pli, la Commission a justifié l'infraction en invoquant un nouveau concept de vol virtuel, c'est comme si le paquet était allé jusqu'aux États-Unis et revenus en Europe, virtuellement. C'est purement illégal. Quand on a demandé si les compagnies européennes pourraient faire de même en inventant un vol virtuel hors territoire US, l'administration américaine a clairement précisé que ces vols virtuels ne s'appliquaient qu'en Europe » regrette la Beca qui, une fois encore, y voit une menace claire de concurrence déloyale pour les emplois de pilotes européens.

**3 Manque de réciprocité** La signature par la Belgique d'un nouveau mémorandum avec l'Éthiopie autorisant 28 vols d'Ethiopian Airlines vers la Belgique, en février 2016, avait fait couler

beaucoup d'encre. Elle illustre notamment la rivalité entre les aéroports de Bruxelles et de Liège.

Un an plus tard, la Beca analyse qu'Ethiopian, compagnie d'État, respecte le mémorandum mais réalise aujourd'hui 55 % de son activité cargo via la Belgique, sans être soumise aux mêmes règles sociales et fiscales que les compagnies belges potentiellement concurrentes. Qui ne peuvent faire de même puisque, en Éthiopie, le commerce des fleurs, seule exportation réelle, est soumis à des exclusivités avec la compagnie nationale. « Finalement, le mémorandum n'a conforté que quelques emplois en Belgique mais à ouvert la porte à une concurrence déloyale que la Belgique ne contrôle pas et laisse faire. » ■

ÉRIC RENETTE



Beaucoup de fleurs du marché d'Aalsmeer (le plus grand d'Europe) proviennent d'Éthiopie, via la Belgique. Sans réciprocité possible, dénoncent les pilotes.

© REMKO DE WAAL/EPA

## LES BRÈVES

### CONJONCTURE 10 % de faillites en plus au premier trimestre 2017

Durant le premier trimestre 2017, 2.767 entreprises ont été déclarées en faillite en Belgique, soit 9,5 % de plus que durant la même période l'an dernier, selon les dernières données du bureau d'informations financières Graydon publiées lundi. Les trois Régions du pays ont enregistré des chiffres à la hausse. La plus forte augmentation concerne Bruxelles-capitale (+20,8 %), suivie de la Flandre (+8 %) et de la Wallonie (+6,6 %). La plupart des cessations d'activités ont eu lieu dans le secteur Horeca (546), mais leur nombre est resté stable. On constate toutefois d'importantes disparités régionales : l'Horeca wallon est fortement impacté (+19,2 %), à l'inverse de la Flandre (-2 %) et de Bruxelles (-21,1 %). Par contre, le nombre de faillites a bondi dans le secteur de la construction (+12,2 %), des services aux entreprises (+16,3 %) et des transports (+20,5 %). « L'évolution favorable de 2016 semble inversée, constate Eric Van den Broele de Graydon. Mais nous n'atteignons absolument pas les niveaux records notés aux premiers trimestres 2013 et 2015 ». (b)

## Le FMI tarde à rejoindre le plan de sauvetage grec

**EUROPE** Dans une note confidentielle, le MES démonte la « vision pessimiste » du FMI

Depuis le lancement du troisième plan de sauvetage de la Grèce conclu à l'été 2015 et prévoyant 86 milliards d'euros d'aide, le FMI, qui doit rejoindre ce plan mais ne l'a pas encore formellement fait, n'a cessé de publier des notes soutenant que les finances publiques grecques ne seront jamais soutenables sans un allègement significatif de la dette grecque. Irrités par ces sorties, les Européens se sont résolus à répliquer. Dans une note officielle datée du 23 mars dernier,

pas destinée à publication mais que *Le Soir* a obtenue, le Mécanisme européen de stabilité (MES) conteste de manière très précise les analyses chiffrées du FMI, « qui a adopté systématiquement une vue pessimiste sur les perspectives fiscales » de la Grèce. Principal argument développé dans cette note : alors que la trajectoire budgétaire de la Grèce depuis 2015 s'est avérée largement plus positive que ne le prévoyaient les objectifs du plan de 2015, le FMI n'a pas ajusté ses

prévisions. Et si FMI et Européens ont partagé le constat d'un résultat positif de 0,2 % du résultat structurel (hors service de la dette) en 2015, les Européens tablent aujourd'hui sur un résultat final de 2 % pour l'an passé, de 1,8 % pour 2017, et de 3,5 % en 2018. Le FMI n'annonce pour sa part que 0,9 % pour l'an passé, 1 % pour 2017 et 1,5 % pour 2018. « Malgré des surperformances en comparaison des objectifs 2015 et 2016, le FMI n'a pas révisé ses prévisions pour 2018 depuis 2016 », s'étonne le MES. « Et en dépit de données observables objectivement meilleures que prévu, le FMI a commencé à diverger substantiellement des institutions européennes tant en termes de perspectives économiques à moyen et long terme, qu'en termes de projections budgétaires : deux variables cruciales pour l'analyse de soutenabilité de la dette. »

L'insistance du FMI à présenter un tableau noir, contre l'évidence de « données objectives », n'est pas le seul signe d'une mauvaise volonté manifeste. « Poul Thomsen revient constamment avec de nouvelles exigences vis-à-vis des Grecs, à chaque fois que les précédentes sont satisfaites », expliquent au *Soir* plusieurs sources concordantes ne pouvant

parler que sous couvert de l'anonymat. « Ce fut la demande totalement inacceptable pour nous et finalement abandonnée de réduire les retraites de 40 % », explique une source proche de ces dossiers. Et plus récemment, ses exigences ont porté sur les objectifs budgétaires structurels (sans tenir compte du service de la dette, NDLR) pour les années suivantes : « Malheureusement, ces exigences ont porté sur les objectifs budgétaires structurels (sans tenir compte du service de la dette, NDLR) pour les années suivantes : 2,5 % pour 2019 et 3,5 % pour 2020. Poulsen a demandé de hausser à 3,5 % l'objectif pour 2019. Ce à quoi Angela Merkel et Wolfgang Schäuble ont finalement acquiescé. »

« Au vu de l'attitude du FMI, on peut avoir des doutes quant à ses intentions de monter à bord », explique une autre source. La réticence n'est pas neuve. Mais il y a une nouvelle explication possible. Alors qu'Obama avait jugé très important de soutenir la Grèce et d'éviter qu'elle ne sorte de l'euro, « il semble que les dirigeants américains au FMI n'ont toujours pas reçu d'information claire sur la position de la nouvelle administration américaine sur la question », explique l'une de nos sources à Bruxelles.

Si la perspective de pouvoir

continuer sans le FMI « fait un peu rêver, nous n'avons pas de signaux des États membres clés qu'ils seraient prêts à laisser tomber le Fonds », rapporte l'une des sources européennes en visant le principal État : l'Allemagne. « Il n'y a pas que la question politique de l'Allemagne en période préélectorale, complète une autre source. On sera bientôt à un an de l'échéance du plan actuel, et il faudra envisager le retour de la Grèce sur les marchés financiers. Or si le FMI n'appose pas son cachet "finances publiques soutenables" sur le bulletin grec, qui voudra prêter à la Grèce, et de préférence à des taux favorables ? » Poser la question, c'est quasiment y répondre. Voilà pourquoi, « le retrait du FMI ne figure pas vraiment dans les discussions actuelles », assuraient presque à regret plusieurs sources européennes. Restera à voir si le FMI, une fois que Donald Trump et les siens se feront fait une opinion, resteront tout aussi acquis à l'idée. ■

JUREK KUCZKIEWICZ



Le Danois Poul Mathias Thomsen, responsable du FMI pour la Grèce. © D.R.

### RÉTROACTE

#### Dette : la divergence

Pour le FMI, la dette de la Grèce n'est pas soutenable à long terme et demande à être allégée. Pour l'UE, il est inimaginable d'abandonner une partie des créances de la Grèce, principalement pour deux raisons politiques : ce serait injuste envers les pays qui ont bénéficié d'aides qu'ils remboursent ou ont déjà remboursé (Irlande, Espagne, Portugal). Et ce serait « invendable » aux opinions publiques des pays qui ont prêté ou garanti ces prêts.

J.K.Z

LE SOIR

Une version beaucoup plus détaillée de cet article est à lire sur notre site pour les abonnés.