

Aérien belge : l'espoir qui donne des ailes

L'aérien redécouvre, bat de l'aile... les jeux de mots ne manquent pas. Mais le redémarrage de l'aviation post-covid ne s'annonce pas simple. Voire cynique. Pour faire face, le secteur se restructure.



La bonne santé du secteur cargo profite à l'aéroport de Bruxelles et, dans une plus grande proportion encore, celui de Liège qui bat record sur record. © BELGA.

ÉRIC RENETTE

Ce lundi à Boston (USA) débute la grand-messe annuelle de l'Iata (Association du transport aérien international). L'occasion de faire le point sur les grands dossiers traditionnels (sécurité, finances, empreinte environnementale, etc.) mais surtout, sur la crise covid et les espoirs d'en sortir. Si pas rapidement, au moins vivant... Ce qui est le cas de la plupart des acteurs belges. Seul un « décès » a été constaté : la faillite de Swissport Belgium et de ses 1.500 travailleurs en partie recasés chez d'autres opérateurs du secteur. Parallèlement, Skeyes (service public de contrôle aérien), Brussels Airlines (compagnie aérienne) et Aviapartner (services au sol) ont reçu une aide de l'Etat.

Profitions-en pour faire le point sur la situation des acteurs du secteur aérien en Belgique où les interrogations sur l'avenir sont aussi nombreuses que les inquiétudes. Aujourd'hui, des espoirs de redémarrage sont partagés. Repartir ? Oui. Comme avant ? Pas certain.

Le cargo gagne et perd

En général, en Belgique comme ailleurs, l'aviation confirme une reprise depuis cet été 2021. Phénomène déjà constaté durant l'été 2020 mais rapidement « séché » par la deuxième vague de covid et des restrictions de voyage peu homogènes. Une partie du secteur aérien affiche, pourtant, invariablement, une assez bonne santé : le transport des marchandises. Air Belgium a d'ailleurs réussi à sauter sur cette occasion pour lancer un service de vols cargo. Un lancement visiblement réussi mais sur lequel la jeune compagnie ne désire pas faire de commentaires actuellement, pas plus que sur le reste de ses activités.

La bonne santé du secteur cargo profite à l'aéroport de Bruxelles et, dans une plus grande proportion encore, à celui de Liège qui bat record sur record. Ce qui n'a pas empêché Fedex d'y annoncer un plan de licenciement « loi Renault » et de rapatrier une partie du volume (en croissance) traité à Liège vers ses installations de l'aéroport parisien Charles de Gaulle. Face au succès conjoncturel (ou à des retards dans ses installations parisiennes ?), Fedex a ensuite revu ses corrections sociales à la baisse (il ne parle plus de se défaire de 700 personnes mais « seulement » de 160). Les intentions du géant américain sur son avenir à Liège Airport ne sont pas claires. Par contre,

X-Air Services, un de ses sous-traitants directs, qui entretient les avions alimentant Fedex à Liège, a lui aussi déclenché une procédure « loi Renault » pour licencier 65 salariés sur 101 car le « déménagement » d'une grande partie de la flotte de ASL (prestataire de vols pour Fedex) vers Paris, lui, est maintenu pour le premier trimestre 2022. Bref, la bonne santé du secteur du cargo ne préserve pas des mauvaises surprises.

La reprise des activités dans les vols passagers depuis cet été a aussi suscité d'autres points de tension sociale. Ryanair, évidemment, profite de chaque événement pour tenter de faire baisser ses coûts. La compagnie irlandaise a accompagné la crise covid d'une menace de perte de 170 emplois pour imposer une diminution des salaires que les syndicats goûtent assez peu. Chez Brussels Airlines et à l'aéroport de Charleroi, d'autres tensions sociales sont liées à la reprise des activités. Des deux côtés, c'est une nouvelle organisation du travail qui pose problème, ainsi que le nombre de personnes déployées pour y faire face.

Ryanair champion

Beaucoup d'interrogations pèsent encore sur l'avenir du secteur aérien, la réunion de l'Iata les soulignera certainement. En Belgique, comme dans le reste de l'Europe, on peut cependant déjà constater que, à travers la pandémie, c'est Ryanair qui sort grand vainqueur de l'épreuve. Sans avoir reçu d'aide d'Etat et avec plus de 3 milliards d'euros de réserve qui lui permet de continuer à négocier l'achat de nouveaux avions et de se développer. Les compagnies traditionnelles s'inquiètent également du retour des voyages d'affaires, ceux qui permettent la rentabilité d'un vol mais que la généralisation du télétravail et des réunions virtuelles a asséché. Leur retour en grâce reste avant tout lié à la cohérence de l'accès aux différents pays et régions. L'annonce de la possibilité d'un retour prochain vers les Etats-Unis booste, paraît-il, les réservations de Lufthansa.

Ces incertitudes en renvoient à une dernière : combien de temps les aides (chômage...) d'Etat vont-elles se poursuivre ? Question valable également pour un grand nombre d'acteurs et d'emplois indirects ou complémentaires dans la chaîne logistique qui dépendent de l'aérien. Tous se retrouvent donc derrière un vœu qui, paraît-il, donne des ailes : l'espoir.

Tui Belgium



- 65 %
de passagers
entre 2019 et 2021



=
personnel inchangé



- 3
la flotte est passée
de 43 avions en 2019
à 40 en 2021

A la fois tour-opérateur et compagnie aérienne, TUI Belgium enregistre toujours une sérieuse diminution du nombre de passagers par rapport à l'année record qu'était 2019. Mais si on se concentre sur la seule saison d'été, la compagnie est remontée à 70 % de 2019, avec des avions pleins à plus de 90 % en juillet et 80 % en août. « Les réservations de juillet 2021 ont même dépassé celles de juillet 2019 », assure TUI Belgium. L'ensemble du personnel est de retour en service depuis ce mois de juillet 2021 et la compagnie annonce recruter du personnel navigant pour les mois à venir. La saison d'hiver assurera la desserte de 46 destinations contre 53 en hiver 2019.

La compagnie a limité sa flotte de 3 avions mais elle a aussi supprimé le recours à d'autres avions en leasing pour les pics d'été comme elle le faisait auparavant. Pour ce mois d'octobre, elle annonce l'arrivée d'un cinquième Boeing 737 Max dont elle est la seule utilisatrice parmi les compagnies belges.

Brussels Airport



- 61 %
de passagers
entre 2019 et 2021



- 15 %
de personnel

Pour le mois de septembre, la fréquentation de l'aéroport national est remontée à 53 % de ce qu'elle a connu en septembre 2019. Mais sur l'ensemble de l'année, la diminution reste drastique. Alors que 2019 avait enregistré un record de fréquentation de 26,4 millions de passagers, Brussels Airport devra sans doute se contenter d'une dizaine de millions de passagers pour 2021. Alors qu'il en faut 15 millions pour dégager des bénéfices. Comme à Liège Airport, l'activité cargo fonctionne très positivement : 560.000 tonnes sur janvier-août 2021, contre 441.000 en 2019. Une série de compagnies n'ont pas encore repris leurs vols vers Bruxelles (Air Algérie, CSA Czech, Delta Air Lines, Thai, Air Transat, Hainan Airlines...). L'aéroport a diminué son taux d'emploi de 15 %, soit 200 personnes en moins, environ, qui font partie des 4.000 emplois perdus depuis le début de la crise sur l'ensemble des activités aéroporétaires bruxelloises.

Brussels Airlines



- 57 %
de passagers
entre 2019 et 2021



- 25 %
de personnel



- 11
la flotte est passée
de 49 avions en 2019
à 38 en 2021

Depuis juin 2020, la compagnie historique du pays a décidé de n'opérer que des vols financièrement « cash positive ». « Pendant les mois d'été 2021, nous avons même volé avec un léger profit », assure la compagnie. Un des marqueurs du retour à une situation plus normale, c'est que les réservations, très axées sur le « last minutes » ces derniers mois, se font de plus en plus à l'avance, preuve d'une certaine confiance du public. C'est, évidemment, le marché de loisir qui remplit les avions mais, assure Brussels Airlines, les réservations pour des vols d'affaires sont enfin en croissance. Même s'ils partent de très (très) bas. Socialement, la situation est tendue. Dès le tout début de la pandémie, la maison mère allemande a décidé de réduire la voilure de sa filiale belge (flotte diminuée de 20 % et environ 25 % du personnel en moins, passant d'environ 4.200 à 3.200). La reprise plus intensive des vols d'été sous une nouvelle organisation des horaires a mis le personnel de cabine sur les genoux, estiment les syndicats.

Brussels South Charleroi Airport



- 25 %
de passagers
entre 2019 et 2021



=
personnel inchangé

Avec 597.000 passagers en août, l'aéroport de Charleroi reste encore loin des 810.000 du mois d'août 2019 (- 26 %). Ce qui est cependant mieux que l'aéroport national. Sur l'ensemble de l'année (janvier-août), la situation reste très préoccupante (70 % de passagers en moins), d'autant que la situation financière de l'aéroport carolo était nettement moins brillante que celle de l'aéroport national avant même la pandémie. Depuis quelques semaines, la reprise du travail à plus forte intensité a provoqué une tension sociale importante. Avec la perspective d'application d'un nouveau plan stratégique, actuellement en négociation, qui implique diverses mesures de rétablissement. Notamment une augmentation de capital, une renégociation du contrat avec Ryanair (pas encore obtenue) et, surtout, des économies sur l'opérationnel. C'est-à-dire sur l'organisation du travail et le nombre d'emplois. La volonté est de faire passer une centaine de personnes actuellement sous contrat de 38 heures par semaine à seulement 30 heures et d'accroître la flexibilité aux heures de pointe.