



Séminaire

"L'EUROPE SOCIALE ET LA CRISE"

Mercredi 21 novembre 2012

Première table ronde : "Quelles sont les
conséquences et issues à la crise ?"

Ignacio Plaza, *syndicaliste européen à European Cockpit
Association*

M. PLAZA.- Je pense que la crise affecte maintenant tout le monde et les pilotes n'y font pas exception. Je pense que la crise que nous vivons aujourd'hui, n'est pas comme les crises que nous sommes habitués à subir de façon cyclique dans l'aviation.

C'est une crise qui a des visages multiples, qui est économique. Il y a une diminution de la demande mais aussi une difficulté pour les entreprises à recevoir du financement.

C'est aussi une crise énergétique, parce que le carburant est plus cher. Il y a aussi tous les impacts des émissions, qui génèrent des coûts pour nos entreprises.

C'est une crise politique, parce que les états n'agissent plus, ils réagissent. Ils cherchent la solution mais il n'y a pas vraiment de politiques nouvelles et les gens ne s'y retrouvent pas. Ils ne pensent pas que les gouvernements peuvent trouver des solutions. Ils ne voient pas non plus les syndicats aboutir à des solutions. Ils n'ont surtout pas confiance dans les entreprises qui sont considérées comme des institutions qui prennent de l'argent et qui n'en redonnent pas.

C'est aussi une crise globale, parce que tout le monde est en train de changer. Il y a de nouveaux pays (la Chine, le Brésil et le monde musulman) qui cherchent leur place. Tout cela crée par rapport à notre économie en Europe, des difficultés pour un positionnement ainsi que des problèmes de concurrence. Je voudrais vous dire comment on vit cela dans l'association des pilotes.

La réaction des compagnies aériennes a été en général relativement classique. Il y a un mouvement de consolidation. Il y a une accélération des fusions et des acquisitions et surtout, on a vu en Europe, que les compagnies aériennes prennent tout ou en partie modèle sur les low cost comme modèles à suivre. Pour nous, c'est une poursuite de la réduction des coûts et de l'augmentation de la productivité. Beaucoup de compagnies aériennes transfèrent la production à des filiales ou créent de nouvelles compagnies low cost prenant d'autres caractéristiques du modèle low cost. C'est un refus du dialogue social avec les employés et une précarisation du travail (beaucoup plus de travailleurs temporaires) avec dans sa structure, des faux indépendants.

Cela représente pour les pilotes, concrètement, en premier lieu, des pertes d'emplois. Ces dernières années, on a vu cinq compagnies de taille moyenne fermer mais depuis 2008, il y a 30 compagnies aériennes qui ont disparu. Nous estimons à plus ou moins 3 000 pilotes qui ont perdu leur emploi lors des deux dernières années.

D'autres compagnies ne ferment pas mais réduisent leurs emplois de façon peut-être plus civilisée, par des départs anticipés à la retraite et par des départs non remplacés. Certaines détachent une partie de leurs pilotes vers d'autres pays ou vers d'autres compagnies. D'autres ont recours à des temps partiels. Si on veut avoir quelque chose de positif, il y a des compagnies dans lesquelles cette réduction, même si les personnes concernées ne trouvent pas cela drôle, se fait dans de meilleures conditions.

Une deuxième conséquence très concrète pour les pilotes européens, c'est une migration vers le Moyen-Orient, la Chine et Hong-Kong. C'est vraiment quelque chose qui n'arrivait pas avant. Les pilotes européens ne trouvent pas ici des postes avec des conditions acceptables. Donc, s'ils ont des opportunités, ils partent vers d'autres pays offrant de meilleures conditions, avec des salaires sur lesquels ils ne paient pas d'impôt, parce qu'ils sont expatriés. Ils n'ont aucune sécurité d'emploi ou syndicale mais ils trouvent qu'ils sont mieux traités qu'en Europe.

En Europe, nous voyons aussi une précarisation des emplois. 50 % des pilotes qui travaillent pour Ryanair, aujourd'hui, sont des pilotes engagés de façon temporaire par des structures, des faux indépendants ou des modèles comme cela.

Mais il y a aussi chez Ryanair comme dans d'autres compagnies, un refus de reconnaître les syndicats. Les travailleurs temporaires, c'est très commode pour des employeurs qui ne veulent pas de "problème" avec des pilotes, qui veulent faire respecter les normes de sécurité. Si vous êtes un

pilote pointilleux qui dit *"je veux avoir plus de carburant dans mon avion ou plus de temps pour vérifier la sécurité des avions"*, votre contrat ne sera pas renouvelé. C'est très facile, pas besoin de licencier, ou de le justifier. Votre contrat n'est pas reconduit, c'est tout.

Il y a aussi une diminution de salaire et une aggravation des conditions de travail. En réalité, il faut travailler plus, plus longtemps et gagner moins. C'est logique dans le contexte de crise actuelle mais cela a aussi un impact sur la santé. Le stress des personnels de vol est croissant. L'équilibre vie professionnelle/vie de famille diminue drastiquement. Le degré de satisfaction des travailleurs mobiles dans l'aviation civile a diminué dramatiquement. Je peux dire qu'actuellement, vous pouvez aller sur YouTube, il y a une vidéo d'un syndicat anglais qui appelle vraiment à ne pas devenir pilote. *"Vous pensez qu'être pilote, c'est le rêve que vous allez voyager partout, que c'est cool, mais aujourd'hui, la réalité est différente"*.

Je voudrais aussi parler de la dégradation des relations sociales. Il y a différents motifs. Premièrement, l'absence de règles européennes en matière de négociation collective. Maintenant, des compagnies proposent des contrats espagnols aux pilotes en Espagne, des contrats italiens aux pilotes italiens et les syndicats n'ont plus un seul interlocuteur pour négocier. Cela donne l'idée de la complexité des problèmes qui affrontent certains pilotes.

Deuxièmement, il y a clairement ce que je disais avant : une attitude antisyndicale. Ce n'est pas seulement dans des compagnies low cost, mais aussi dans des grandes compagnies qui profitent des mesures de restructuration de crise pour diminuer les droits syndicaux. Et on se demande ce que réduire les droits de représentation d'un pilote, quand il est amené à se justifier pour des mesures de sécurité, a à voir avec la crise financière ! Ce sont des choses qui n'ont rien à voir. Pourtant, elles sont incluses dans des plans à prendre ou à laisser, pour résoudre la crise économique. Ce sont des tendances que l'on est en train de voir s'installer.

Nous sommes en plein dans cette situation. Nous avons peut-être tendance à la démotivation mais il faut essayer de s'en sortir. Si j'avais la solution, je serai peut-être à l'Union Européenne ou quelque part au gouvernement espagnol ! Je ne sais pas.

Néanmoins, on doit essayer de s'en sortir. Je pense que pour s'en sortir, on doit reconnaître que ce ne sera jamais comme avant. Pour les pilotes, ce ne sera plus jamais les commandants de bord qui séjournent dans des palaces et, qui ont beaucoup de loisirs. Ce ne sera jamais comme avant. On va vers d'autres types de relations sociales et c'est irréversible.

En même temps, il y a des signes qui nous permettent d'entrevoir un monde meilleur. Le modèle low cost a fait beaucoup de mal mais il a atteint ses limites. Les gouvernements voient que c'était très bien de proposer des billets bon marché à tout le monde mais ils voient qu'ils perdent de l'argent, parce que tous les impôts sont délocalisés et ne profitent pas au pays. Nous avons de nouvelles règles qui encadrent les low cost. Je pense que c'est bien.

Dans le cas de Ryanair, quand un pilote rentrait à Ryanair, il pensait que pendant trois ans, il pouvait gagner beaucoup d'argent et que ce n'était pas grave s'il devait subir les maltraitances d'O'Leary, pendant trois ans. On peut tenir pendant trois ans mais au-delà, cela commence à fatiguer et au-delà des trois ans, on n'accepte plus la même chose.

Or, les pilotes de Ryanair, après 3 ans, n'ont pas d'emploi dans d'autres compagnies et ils doivent donc rester. Ils commencent à se demander si ce qu'il leur impose est bien et s'ils peuvent continuer à jouer sur le fil de la sécurité pendant longtemps sans se crasher. Ce sont des questions qui commencent à se poser et qui vont amener Ryanair et les autres compagnies low cost à changer et faire plus attention.

En deuxième lieu, je pense que c'est une crise globale qu'il faudrait des solutions globales. Je trouve que maintenant, il y a un intérêt partagé des compagnies, des gouvernements, des employés, à trouver des solutions mondiales à la crise, pour éviter des concurrences déloyales sur les sujets sociaux comme sur les taxes.

Je pense que les gouvernements ont maintenant l'expérience du secteur maritime. Aucun gouvernement, aucune compagnie aérienne ne souhaite réitérer le phénomène de dumping social et des pavillons de complaisance. Le travail qui existe au niveau maritime peut être un peu récupéré et adapté pour le secteur aérien. Pour cela, on a peut-être une opportunité au mois de février, où l'OIT va organiser un forum pour parler de la crise. Les Européens peuvent proposer des solutions alternatives pour s'en sortir.

Pour terminer sur une note plus optimiste, je pense que c'est la réaction sociale qui va nous sortir de la crise. Il y a de plus en plus de gens -c'est très diffus- qui demandent à faire les choses autrement. Je pense que l'on se rend compte que les mesures de réduction des coûts ne sont pas la panacée, qu'il faut faire plus de choses.

Il y a le mouvement des *Indignados* en Espagne mais aussi dans beaucoup de pays d'Europe. Les gens n'acceptent plus maintenant. Les Danois, par exemple, étaient très fâchés de la façon dont la compagnie nationale avait imposé des réformes pour ses employés. Ils disent "*c'est très bien, il faut sauver une compagnie aérienne mais on ne peut pas accepter un management de terreur. Ce n'est plus acceptable.*" Les gens ne veulent plus cela.

Il faut envisager la façon de donner une voix à ces gens. Je pense qu'il n'y a plus de confiance dans les institutions actuelles, dans les partis politiques, les syndicats. On doit trouver cette nouvelle voie pour se réapproprier l'art et la manière d'exprimer les voix des gens et pas seulement de réagir à des phénomènes économiques que personne ne comprend. C'est la façon dont on perçoit les choses chez nous.

M. CADOREL.- Merci. Pouvez-vous nous parler de votre association ? Sa présentation est en anglais.

M. PLAZA.- Je travaille pour l'European Cockpit, l'Association des pilotes de ligne. Nous travaillons à Bruxelles depuis 1991. Notre mission, c'est de représenter les pilotes devant les institutions européennes mais aussi avec tous les autres partenaires sociaux qui sont présents à Bruxelles. Nous avons 38 associations membres. Cela représente plus ou moins 38 000 pilotes.

La façon dont on travaille, il y a trois fois par an des représentants de nos membres qui viennent à Bruxelles et qui donnent leur avis sur tous les sujets techniques et sociaux sur lesquels nous travaillons. Tous les mois, 7 pilotes sont élus par cette conférence et décident au jour le jour. Et nous sommes 8 collègues à Bruxelles à travailler pour l'association. Nous sommes assistés par 8 groupes de travail techniques et industriels qui représentent, je pense, 55 experts qui vont à différentes réunions à Bruxelles, à Cologne, etc. Nous discutons avec les institutions européennes et aussi avec les compagnies aériennes ou les consommateurs, etc.

M. CADOREL.- Merci beaucoup. C'est plus clair pour tout le monde. Emmanuel, cela va être à toi de nous parler de ta vision de Bruxelles. Correspond-elle à celle des trois collègues experts ? Je le suppose...