



## Conférence - Débat

**"15 ANS DE LOW COST EN EUROPE :  
QUEL BILAN POUR L'AERIEN FRANÇAIS ?"**

**Mardi 29 mars 2011**

Conclusions de Frank Mikula

*(Président de l'UNAC)*

**M. MIKULA.** - Philippe, je ne vais pas respecter le contrat qui était de tirer les conclusions de cette conférence. Vu la teneur de ce débat, je suis tout à fait incapable de faire ne serait-ce qu'un résumé. Notre brochette d'experts nous ont dit eux-mêmes qu'ils pouvaient se tromper. Je ne suis pas expert, donc je vais me tromper, c'est sûr.

Premier mot pour réagir au livre d'**Emmanuel Combe**, pas forcément à ce qu'il a dit, aujourd'hui. Les considérations sur l'emploi. Une vision libérale, ce n'est pas forcément sale, mais libérale, un peu "schumpeterrienne" qui consiste à dire "*les low cost, cela détruit des emplois à Air France, dans le cas présent mais cela en crée dans les low cost, donc, ce n'est pas grave, au global on s'y retrouve. C'est la destruction créatrice*", certes. Il suffit de regarder les statistiques européennes d'**Emmanuel Combe** : cela ne se vérifie pas vraiment.

On a chez les navigants qui sont légalement ou règlementairement liés à la taille de l'avion ou à l'avion lui-même pour les pilotes, effectivement, une croissance de 110 % sur la période de libéralisation des vols intra européens. Là, on a des croissances en effectifs de navigants considérables. Dans le même temps, on doit être à 30 ou 40 % d'emplois Sol en moins. C'est considérable. Quand on regarde l'Europe, dans cette période de libéralisation du transport aérien, on a à peine une croissance de 6 % sur une période de 10 ans. Epsilonesque.

Si on rapporte cela au nombre d'emplois, on doit avoir une diminution d'environ 35 à 36 % du nombre d'emplois par heure de vol. Donc, on a bien détruit de l'emploi.

Si on regarde la qualité de l'emploi, on constate que cette libéralisation légale, inscrite par l'Europe en plusieurs paquets sur une dizaine d'années, s'est traduite au bout du compte par plus d'externalisation, une augmentation de la productivité considérable, des nouveaux contrats du type *B-scale* et compagnie. On ne peut pas dire qu'on ait amélioré la qualité de l'emploi. On n'a pas amélioré la quantité, ni la qualité non plus.

J'ai du mal à y voir des éléments positifs. **Emmanuel Combe** nous dit "*c'est du commerce. Certes, un peu exacerbé par certains côtés, mais ce n'est jamais que du commerce, de la concurrence*". Et **Gilles Bordes-Pagès** nous dit "*ce n'est pas de la concurrence, c'est de la concurrence déloyale*". Ils ont un peu raison tous les deux.

Ryanair, c'est clair, c'est illégal. C'est un patron voyou. Je l'ai déjà écrit 100 fois. Il n'y a aucun scrupule à le redire. Il n'a pas un impact direct sur notre activité, certes, mais celui qu'il peut avoir sur easyJet et indirectement sur nous, est largement indirect et fort ; l'impact sur la définition du niveau de prix acceptable est considérable.

Vous ouvrez le journal comme moi, tous les jours, vous voyez la publicité de Ryanair : 9 €. Je ne sais pas où on va avec 9 €. Même pour aller dans le village d'à côté, 9 €, ce n'est pas assez cher. Il y a forcément quelqu'un qui paie. **Gilles Bordes-Pagès** nous l'a expliqué : nous payons tous, nous, notamment salariés d'Air France mais tous les salariés français, les billets des passagers de Ryanair.

Après, il y a easyJet. **Emmanuel Jahan** a fait un reproche *a posteriori*, un peu facile "*je vous l'avais bien dit quand j'étais moi-même dans cette salle en CCE qu'il fallait s'adapter*". Il n'a pas dû le dire très fort mais je n'étais pas forcément à côté de lui !

J'ai envie de poser une question à mon tour : Qu'aurions-nous pu faire pour nous adapter par anticipation ? Faire des licenciements par anticipation ? C'est essentiellement dans le personnel Sol qu'il y a des licenciements. Chez le navigant, on va augmenter sa productivité et le faire travailler 750 heures. C'est le projet bases Province. Travailler plus pour gagner moins, mais ce n'est pas tout

à fait ce qu'ils nous disent, c'est pour gagner pareil. Cela fait quand même diminuer le prix de l'heure de vol...

C'était ce type d'anticipation qu'il fallait mettre en place ? Impossible. Déjà en réaction, on n'est pas sûr d'en être capable. Alors en anticipation, je vous le dis tout de suite, ce n'est pas possible !

Est-ce que cela aurait été suffisant ? Et même aujourd'hui, les bases Province ou une adaptation en augmentant la productivité et en baissant les salaires, est-ce suffisant ? Je suis un peu d'accord avec notre collègue : c'est un puits sans fond. On va s'adapter conjoncturellement à court terme, à une situation de la concurrence qui va elle-même s'adapter et diminuer encore ses coûts. C'est un puits sans fond. Après les navigants, après les personnels d'exploitation, après les commerciaux, ce seront les juristes (on va aller prendre des Chinois, ils seront aussi bons et beaucoup moins chers), les DRH et les directeurs généraux. Ceux d'easyJet sont beaucoup mieux que ceux d'Air France, ou même ceux de Ryanair. Leur PDG est quand même meilleur, il passe mieux à la télé... Cette course n'a pas de fin.

Une fois que j'ai dit cela, il faut que je me dépêche parce que j'ai rendez-vous pour aller me jeter sous les roues de l'A380 qui se pose dans dix minutes ! Je ne vois pas d'issue à ces conversations. Je n'ai qu'une envie, pour retrouver un peu d'espoir, c'est de revenir à ce qui a guidé les personnes qui ont construit l'Europe à son origine. Leur objectif -je l'avais noté parce que c'était trop beau- était une harmonisation des conditions de travail et de vie dans le progrès. Voilà ce qui a guidé les fondateurs de la Communauté Européenne.

C'est vrai que dans leur esprit, cette libre circulation des travailleurs et des marchandises ne portait pas à préjudice forcément. On s'entendait entre amis : les Allemands, les Français, les Belges, entre voisins. Les gens qui travaillaient dans la Ruhr pouvaient aller travailler en Alsace : copains, copines, même niveau de rémunération, même protection sociale.

Les problèmes ont commencé rapidement avec l'extension hétérogène. On a commencé à voir cette concurrence, cette libéralisation, se traduire par une pression énorme sur les coûts. « *Ce n'est pas grave, c'est du commerce.* »

C'est là où j'ai du mal à suivre. Je respecte les travaux des chercheurs et des enseignants comme **Emmanuel Combe**, mais ma vision syndicaliste est forcément un peu plus cynique.

La concurrence exacerbe les pressions sur les coûts. Quand on regarde bien, on en est à une pression sur les coûts sociaux. On met donc maintenant -je fais un gros raccourci- des systèmes sociaux en concurrence. La thèse de Gilles et de son patron ou directeur financier, on l'a entendue 100 fois. MM. Calavia, Gourgeon et compagnie : "*regardez en France, quel pays de «m...», on fait payer les charges sociales sur le travail*". Oui. C'est comme cela qu'on finance historiquement nos régimes de protection sociaux. Ce n'est peut-être pas terrible mais c'est ainsi. Ce n'est pas moi qui vais pouvoir le changer, aujourd'hui. On constate effectivement que dans les pays plus libéraux, ils se sont adaptés plus rapidement et mieux que nous à la crise, en baissant les salaires et en créant des emplois, mais en augmentant la pauvreté en même temps.

On a réussi, nous, grâce à ces charges sociales qui coûtent si cher, à préserver un semblant d'unité dans le corps social. Les élections ont montré que ce n'est pas très solide. On a moins de pauvreté et d'inégalités que des pays avec un régime social plus libéral. Finalement, cela vaut peut-être le coup de sauver notre système ? De toute façon, cela va coûter cher.

Quand j'entends dans la salle, "*il est indispensable que nous nous adaptions*", je peux le comprendre, c'est une vision d'administrateur.

Qui va s'adapter ? Les salariés. Ce sont eux qui vont porter le coût de cette restructuration. On l'a vu, ce sera peut-être même en pure perte. Le coût social va être épouvantable, même si dans un premier temps, on dit "*ce n'est pas grave, aujourd'hui, tu ne fais rien, tu fais 700 heures de vol, tu vas travailler un peu et en faire 750*". Cela veut dire 8 heures par jour ; des nouveaux contrats de travail et une nouvelle rémunération avec des personnes que l'on va soit embaucher pour cela, soit déplacer.

Les conditions sociales qui rendraient cela acceptable n'ont pas été acceptées par la Direction. On ne peut pas dire qu'on soit au commencement d'un consensus. Nous n'y sommes pas arrivés. Je suis donc très inquiet.

Est-ce que j'ai encore des mauvaises nouvelles ? ! Cela ne peut donc pas être une conclusion. Peut-être, des commentaires de syndicaliste que notre camarade tout à l'heure regrettait de ne pas avoir entendus plus tôt.

Je ne vois pas comment on peut empêcher l'expansion des low cost. On peut la freiner et on s'y emploie. Avec tous les procès mis sur **Michael O'Leary**, on arrivera peut-être à un résultat. On a réussi à freiner easyJet qui est dorénavant obligée d'appliquer la législation française. Il a fallu passer par la justice, je le rappelle ; ce n'est pas venu spontanément. Si la justice venait à donner raison aujourd'hui, à Ryanair, je vous garantis qu'easyJet recommencerait ce qu'elle faisait avant, c'est-à-dire cesser de payer ses charges sociales. Nous sommes sous cette pression.

Comment peut-on la freiner au-delà de la ralentir, de l'arrêter, ou même l'inverser ? Je suis incapable de vous le dire et malheureusement, aujourd'hui, je n'ai pas entendu de réponse. Je vous laisse donc la trouver seul !