

« Le modèle actuel de l'aviation arrive à bout de souffle »

Après l'annonce des grèves chez Brussels Airlines et Ryanair, quel est l'avenir du modèle actuel. Pour Bruno Bauraind, politologue, le modèle low cost n'est plus viable.

ENTRETIEN

HÉLÈNE SEYNAEVE

Pour Bruno Bauraind, politologue et secrétaire général du Gresea, le modèle actuel de l'aviation arrive à bout de souffle.

On n'a pas toujours eu des vols à 25€. C'était comment avant ?

Il y a 40 ans, le secteur de l'aviation était surtout constitué de compagnies publiques (la Sabena par exemple) qui avaient des quasi-monopoles sur les lignes et qui fixaient les prix. Le débat sur la question climatique était quasiment inexistant et les conditions de travail très intéressantes pour les pilotes, mais aussi pour le personnel de cabine. C'était des métiers reconnus socialement, avec de meilleures conditions de travail qu'aujourd'hui.

Puis il y a eu l'ouverture à la concurrence des années 90. La libéralisation du ciel européen a eu deux conséquences. Premièrement, en

effet, une mise en concurrence des compagnies publiques traditionnelles avec des compagnies privées, avec la privatisation progressive des premières. Deuxièmement, ça a permis l'émergence de compagnies low cost qui, avec la concurrence, peuvent mener une guerre sur les prix. Après, ce modèle a été un succès commercial chez Ryanair et Easy Jet en Europe, mais ce n'est pas le cas de toutes les compagnies.

Quand on propose des vols à partir de 9€, comment fait-on pour les rentabiliser ?

Déjà on dépouille le service offert. Tout est payant à bord : les bagages, le repas... Ça veut dire que votre vol à 9€ coûte rarement 9€. Ensuite, on optimise l'espace, avec des sièges très serrés, et on rationalise tous les coûts, comme le temps entre l'atterrissage et le décollage.

Après on fait des économies sur les salaires et le travail. Il y a ce qu'on a appelé avec Jean Vandewattyne (UMons), une « ryanairisation » du secteur. Même chez Brussels Airlines les conditions de travail se dégradent pour faire concurrence aux prix de Ryanair sur certaines lignes. Il y a une ou deux autres low cost qui ont copié le modèle, comme Wizz Air, mais Ryanair reste le maître dans cette idée d'avoir la part salariale la plus basse, que ce soit pour les pilotes ou les *cabin crew*, qui sont payés en dessous des normes.

Biographie

Bruno Bauraind est politologue diplômé de l'Université Catholique de Louvain et de l'Université Saint-Joseph (Beyrouth). Secrétaire général du Gresea (Groupe de recherche pour une stratégie économique alternative), il est également membre du Gracos (Groupe d'analyse des conflits sociaux), où avec Jean Vandewattyne (UMons), il suit les développements des conflits sociaux chez Ryanair et dans le secteur aérien.

Enfin, ce sont des entreprises qui ont été fortement aidées par le public. Par exemple, Ryanair a toujours joué sur un chantage au développement des aéroports régionaux, comme à Charleroi. Leur argument a été de dire qu'ils participeraient au développement de l'infrastructure aéroportuaire en développant des lignes, en attirant des clients et en favorisant la création d'un bassin d'emplois. En échange, ils demandent la quasi-exclusivité sur l'aéroport et un environnement économique favorable – soit peu de taxes. Les redevances aéroportuaires, par exemple, sont beaucoup plus basses à Charleroi qu'à Bruxelles. C'est un des leviers pour mettre des billets à bas prix sur le marché.

Des aéroports ont, eux aussi, été privatisés.

La privatisation des plateformes aéroportuaires est un grand enjeu. Elles disposent d'un pouvoir important : accorder des slots. Là aussi, on a une mise en concurrence de toutes les entreprises sous-traitantes. L'aéroport de Bruxelles, par exemple, réclame des prix très bas pour pouvoir offrir aux compagnies des frais de prise en charge au sol les plus bas possibles. Ça dégrade fortement les conditions de travail : les bagagistes, notamment, ont fait grève il y a peu.

On s'apprête à affronter une semaine mouvementée, avec des grèves, pour justement, de meilleures conditions de travail et salariales...

Oui globalement. Chez Ryanair, et un peu chez Brussels Airlines, c'est aussi le respect de la démocratie industrielle belge, c'est-à-dire de la concertation sociale. Chez Ryanair de 2001 à 2018 il n'a pas été question de reconnaître les organisations syndicales. Avec les grèves européennes des pilotes et des *cabin crew* de 2017-2018, ils ont dû les reconnaître dans certains pays, dont la Belgique. Mais depuis lors, ils essayent de neutraliser cette concertation sociale en ne venant pas ou en refusant tout.

Même si Ryanair se porte relativement bien, les compagnies dans leur ensemble ont été fragilisées par le covid. Ont-elles les moyens de répondre aux exigences des salariés ?

Il faut voir l'impact de la crise du covid sur l'ensemble du secteur et Ryanair sort vainqueur. Même si ça lui a coûté de l'argent, elle avait accumulé des fonds propres importants qui lui ont permis de passer la crise, elle a obtenu la baisse des salaires des pilotes et des *cabin crew* parfois jusqu'à 20 % et bénéficie de la mise en concurrence des travailleurs provoquée par certaines faillites, comme Thomas Cook. Donc Ryanair a les moyens de répondre à ces revendications. La question qui se pose, par ailleurs, est de savoir si on peut permettre à une entreprise de ne pas respecter les principes du droit belge, que ce soit en matière de dignité des travailleurs ou en droit de la concurrence.

Le secteur de l'aviation parvient à recruter ? Le personnel se plaint aussi d'une dévalorisation sociale.

Les pilotes sont sur un marché de l'emploi mondial, donc la concurrence est importante. L'avantage de Ryanair, que ce soit pour les pilotes ou pour le personnel de cabine, c'est qu'il y a très peu



de conditions à l'embauche, et il faut leur reconnaître une certaine égalité des chances. Pour les jeunes pilotes, il y a tout de même la tentation de rejoindre rapidement des compagnies comme Emirates où on peut facilement doubler son salaire. Mais malgré un *turnover* important, Ryanair parvient à recruter.

Est-ce que cette « ryanairisation » s'est limitée aux courts et moyens courriers ?

Oui, le modèle low cost a plutôt été un échec sur le long courrier, notamment du fait qu'il soit plus difficile de faire des économies d'échelle et que les passagers attendent un certain confort. Les conditions de travail et les salaires sont restés meilleurs. Il y a aussi une forme de reconnaissance sociale. Je rencontre des travailleurs qui sont très fiers de leur métier, mais très peu fiers de travailler chez Ryanair et qui préfèrent se changer à l'aéroport plutôt que de se promener en rue avec l'uniforme, ce qu'on ne retrouve pas dans d'autres compagnies.

Considérant le chaos estival qui s'annonce, sommes-nous arrivés au bout d'un modèle ?

Quant au modèle de l'aviation, il arrive à bout de souffle, et le modèle low cost encore plus. Avec les obligations européennes, lorsque le kérosène sera taxé, qu'on prendra en compte la production de CO2 dans les aéroports et tout ce qu'on a un peu mis sous le tapis, un billet à 9€, ça deviendra compliqué à mettre sur le marché. Toutes les compagnies prévoient des augmentations de chiffre d'affaires, mais ça va à l'encontre de l'histoire telle qu'elle s'écrit du réchauffement climatique.

Je crois que le défi du transport aérien aujourd'hui, y compris les syndicats, ont du mal à prendre en compte, c'est de voler moins pour voler mieux, avec de meilleures conditions salariales, techniques...

Je crois que le défi du transport aérien aujourd'hui, c'est de voler moins pour voler mieux

”

voyages lecteurs

Balade musicale en Andalousie, berceau du Flamenco

Départ le 10 octobre 2022

Rejoignez notre groupe de lecteurs du Soir lors de cette découverte exclusive de l'Andalousie.

En compagnie de la violoniste et conférencière Joëlle Strauss, vous découvrirez autrement Séville, Cordoue, Grenade, Ronda, Cadix et Jerez... Terre de mariages de cultures et de peuples, si l'Andalousie a vu naître le Flamenco, ce n'est pas par hasard. Depuis des siècles cette région brasse cultures, religions et peuples musulmans, juifs, chrétiens et gitans. Ce qui a donné naissance au Flamenco, une musique et des chants si profonds qu'ils vous subjuguent.

PRIVILÈGE ABONNÉS LE SOIR

Accès gratuit au Business Lounge à Brussels Airport Zaventem

CE PRIX COMPREND

vols, transferts, accompagnement et conférences de Joëlle Strauss, hôtels 4*, repas boissons comprises, visites et guides

Circuit culturel 8J/7N à pd 2.249 €/pp en chambre double



Joëlle Strauss



LE SOIR voyage

PROGRAMME COMPLET ET RÉSERVATION SUR WWW.LESOIR.BE/VOYAGES

Ce voyage vous est proposé par Vacancesweb.be et opéré par Optimum. Sauf erreurs d'impression ou d'omission