



GREVE DES PILOTES D'AIR FRANCE PROJET DE DEVELOPPEMENT TRANSAVIA

LE MODELE LOW-COST EN QUESTION : UN DUMPING SOCIAL ET FISCAL

Le conflit social à Air France-KLM a duré deux semaines. Les pilotes, soutenus par une partie des personnels, s'opposent au développement de la filiale low-cost de la compagnie, Transavia. Selon le SNPL, cela se traduira par une dégradation des conditions de travail et des baisses de salaire. Les exemples des compagnies à bas coût, Ryanair et EasyJet en tête, laissent craindre le pire. Car l'ascension du low-cost se fait partout au détriment du droit du travail et des protections sociales, tout en bénéficiant de millions de subventions publiques optimisées dans des paradis fiscaux. L'avenir du transport aérien européen prendra-t-il des allures de crash social ? Ville et Aéroport fait l'analyse critique du modèle low-cost et ses effets de dumping social et fiscal.

Au travers de l'exemple de cette grève des pilotes de la compagnie Air France, le plus important depuis 1998, c'est le modèle low-cost qui est posé. Ce mouvement social répond à la position d'une direction qui ne respecte pas les accords en vigueur, fixe des points de sortie « non négociables ». Sur le fond, le projet de création de Transavia Europe ne constituait-il pas une délocalisation des emplois des pilotes vers des Etats-membres moins disant socialement ? Quant au développement de Transavia France, ne s'agit-il pas d'une externalisation et d'un transfert de l'activité d'Air France ?

Pire, les efforts consentis depuis deux ans, à hauteur de 20% de la masse salariale, par les salariés d'Air France dans le cadre du plan Transform2015, ne servent-ils pas aujourd'hui à la direction pour le financement d'un projet qui vise à la délocalisation de leurs emplois ? Cette spirale entraînera à terme une baisse des ressources fiscales et sociales de notre pays.

« Si on pouvait faire du low-cost avec les règles de fonctionnement d'une compagnie traditionnelle, cela se saurait ! (...) Il n'est donc pas possible d'aller travailler chez Transavia aux conditions d'Air France, sauf à tuer Transavia ». (entretien aux Echos du 10/09/14). Le discours du Président Alexandre de Juniac, passé directement de la direction du cabinet de Christine Lagarde, ministre de l'Economie, à Air France en 2011, a au moins le mérite d'être clair : le développement de la filiale à bas coût d'Air France passera par une dégradation des conditions de travail, ou ne se fera pas.

Transavia France, créée en 2007, devait au départ fonctionner comme une compagnie charter, affrétant des avions en dehors des vols réguliers pour des voyageurs par exemple. Avec la crise que traverse Air France depuis 2008, la direction a changé de stratégie et décide d'en faire une compagnie à bas coût, en économisant notamment sur le personnel.

Délocalisation des équipages, sous-traitance au sol

Les pilotes en grève depuis près de deux semaines demandent un contrat unique pour les pilotes d'Air France et de Transavia. Ils craignent aussi une délocalisation des emplois. La direction a finalement abandonné le projet Transavia Europe. Il s'agissait de développer des bases de Transavia dans d'autres pays d'Europe, avec du personnel employé aux conditions locales. Certaines de ces nouvelles bases auraient pu se trouver au Portugal, où le salaire minimum s'élève seulement à 565 euros par mois et où les cotisations patronales sont bien plus basses qu'en France.

Moins payés pour plus d'heures de vol

La grève en cours ne concerne que les pilotes, qui représentent 7% des effectifs du groupe (4700 salariés sur 65000 employés). Mais d'autres syndicats soutiennent le mouvement car la menace que la stratégie low-cost fait peser sur les emplois touche tous les métiers de l'entreprise. Aujourd'hui déjà, les personnels navigants commerciaux de Transavia, les stewards, sont moins payés que leurs collègues d'Air France, tout en effectuant plus d'heures de vol. Pour le personnel au sol, la stratégie est à la sous-traitance généralisée. Même si un vol de Transavia vient atterrir sur une base Air France, c'est du personnel sous-traitant qui s'en occupe. C'est incohérent mais cela montre que le projet c'est de fermer des bases Air France. N'y-a-t-il pas là une volonté claire d'Air France d'opérer un transfert de liquidités vers la filiale Transavia avec des droits sociaux dégradés pour les pilotes, le personnel navigant commercial et les personnels au sol ? C'est un mouvement de fonds à Air France comme dans le transport aérien en général, d'aller vers le low-cost avec des conditions sociales qui se dégradent.

Coût du travail : la concurrence infernale

La croissance des compagnies à bas coût a certes de quoi faire réfléchir les commerciaux d'Air France. Ryanair, avec 81 millions de passagers transportés en 2013, a déjà dépassé Air France (77 millions). La compagnie irlandaise dessert aujourd'hui 31 aéroports français, de Brest à Nice, de Beauvais à Bergerac. EasyJet, compagnie anglaise née en 1995, comptabilise de son côté 60 millions de passagers en 2013, avec un chiffre d'affaires en hausse de 10%. Elle dessert 181 liaisons en France dans une dizaine d'aéroports.

De belles réussites commerciales, mais à quel prix ? Les quatre premières compagnies low-cost européennes – Ryanair, EasyJet, Air Berlin et Vueling – sont aussi celles qui dépensent le moins pour leurs salariés : moins de 10% du chiffre d'affaires pour Ryanair et Vueling, un peu plus de 11% et 12% pour Air Berlin et EasyJet. Air France-KLM, elle, est à 30%. D'autres grandes compagnies comme la Lufthansa et IAG (ex British Airways) dépensent entre 20% et 25%.

Pilotes intérimaires et travailleurs indépendants chez les low-cost

Le succès économique de ces compagnies repose sur une réduction drastique de la plupart des coûts, en particulier ceux afférents au personnel. Il n'est donc pas étonnant de constater qu'à l'image de Ryanair, elles soient à la pointe des techniques d'optimisation sociale, en contournant le droit européen voire en y dérogeant. Dans un contexte de concurrence exacerbée, ces pratiques tendent désormais à être mise en œuvre au sein de certaines filiales de grands groupes. Telle est l'une des conclusions du rapport d'information du sénateur Bocquet paru en avril dernier sur le dumping social dans le transport européen.

Le rapport présente plusieurs ruses utilisées par les compagnies low-cost pour faire des économies sur les salaires et les cotisations sociales. En tête : la généralisation du recours aux travailleurs indépendants pour composer leurs équipages. Ce statut leur permet de s'exonérer des charges sociales et patronales. La pratique est employée par une grande partie des compagnies à bas coût, des plus grandes aux plus petites. Ryanair étant sans doute l'entreprise qui a le plus développé ce système. 70% des 3200 pilotes seraient recrutés sous ce statut et 60% des personnels de cabine.

Ryanair a mis en place une filière complexe permettant de ne pas apparaître comme l'employeur de ses propres pilotes, à travers une multitude d'entreprises d'intérim. Ces pilotes dit indépendants travaillent, dans le cas de Ryanair, exclusivement pour elle. Ils se voient imposer des sanctions s'ils ne respectent pas les consignes et sont tenus à un préavis de trois mois s'ils souhaitent rompre leur contrat. Toutes les contraintes d'un travail salarié, donc, mais sans les cotisations sociales. Ceux qui ont la chance d'être embauchés directement par Ryanair le sont de toute façon sous contrat irlandais, quel que soit le pays de leur base d'affectation. Il faut dire que les charges patronales y représentent moins de 11% du salaire brut.

Des compagnies déjà condamnées pour travail dissimulé

Ces pratiques douteuses des compagnies sont de plus en plus souvent attaquées en justice. Vueling et EasyJet ont ainsi été condamnées en France pour travail dissimulé et entrave aux instances représentatives des salariés. Chacune a été condamnée à 100 000 euros d'amendes, confirmées par la Cour de cassation en mars 2014. En octobre 2013, le tribunal d'Aix-en-Provence avait déjà condamné Ryanair à 200 000 euros d'amende pour infraction au droit social français et entrave à l'exercice du droit syndical.

Près de 800 millions d'euros de subventions publiques à Ryanair

Le tribunal a exigé en plus de l'amende le versement de 9 millions d'euros de dommages et intérêts, principalement à destination de Pôle emploi, de l'URSSAF et des caisses de retraites des salariés. La compagnie irlandaise a fait appel de cette décision. Cette situation est d'autant plus choquante que la compagnie perçoit des subventions de la part des collectivités territoriales pour maintenir de l'activité sur les aéroports régionaux. Ces subventions ont atteint 793 millions d'euros en 2011 et permis à la compagnie de ne pas être déficitaire. Le dumping social bénéficie pour l'heure du concours financier du contribuable. Dès 2007, une série de rapports des chambres régionales des comptes avait lancé l'alerte sur les centaines de millions d'euros versées par les collectivités à la compagnie irlandaise. La Commission européenne a d'ailleurs estimé en juillet 2014 que plusieurs de ces aides publiques constituaient un avantage économique injustifié et étaient incompatibles avec le droit.

Vols vers les paradis fiscaux

Ces rapports montrent qu'une partie des sommes sont versées sous couvert de publicités touristiques que les collectivités locales desservies paient en échange d'une visibilité sur le site de la compagnie. Des prestations dont le prix n'a aucun rapport avec les sommes effectivement versées. Et des prestations payées à une filiale de Ryanair, Airport Marketing Services Limited, basée à Jersey, paradis fiscal notoire. Airport Marketing Limited a depuis été transformé en Netherhall Limited, et déplacé dans une autre destination appréciée des évadés fiscaux, l'île de Man.

De même EasyJet a deux filiales, qui lui appartiennent à 100%, et qui sont basées aux îles Caïmans. Cette optimisation sociale et fiscale est en passe de devenir le modèle européen en matière de transport aérien. Avec quelles conséquences demain pour la sécurité des passagers ?

Ville & Aéroport

Le 29-09-14