

Un mouvement européen contre le modèle Ryanair

Depuis l'automne dernier, les tensions sociales montent au sein de la compagnie aérienne Ryanair. Ce vendredi, les pilotes de cinq pays ont débrayé.

Ryanair a été confronté ce vendredi à un mouvement de grève d'une ampleur inédite. Le débrayage de pilotes, en pleine période de congés estivaux, est intervenu en Allemagne, en Belgique, en Suède, en Irlande et aux Pays-Bas. Plus de 55.000 passagers, dont 42.000 pour l'Allemagne, ont été concernés par quelque 400 annulations de vols sur les 2.400 qu'opère chaque jour la compagnie.

> **La tension monte depuis l'automne 2017.** Les tensions sociales chez Ryanair ont éclaté au grand jour en septembre 2017 lorsqu'un grave problème de planning des pilotes avait conduit à des annulations portant sur 20.000 vols. Cette crise a forcé Ryanair à reconnaître des syndicats, ce que la compagnie avait toujours refusé jusqu'alors. La grogne avait déjà conduit à un premier mouvement européen, fin juillet, lorsque le personnel de cabine en Espagne, en Italie, au Portugal et en Belgique avait fait grève. Quelque 600 vols furent annulés, touchant 100.000 passagers.

> **Dumping social.** Ryanair profiterait au maximum du dumping social au sein de l'Union européenne. Les syndicats lui reprochent sa politique de l'emploi et le recours à des contrats précaires. Sur Europe 1, Christophe Tharot, président du Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL), expliquait vendredi qu'il existait « trois types de contrat chez Ryanair : il y a des pilotes qui sont directement employés par Ryanair, il y a des pilotes qui sont employés par des compagnies de placement, et le troi-



Des employés de Ryanair manifestent à l'aéroport de Francfort. (AFP)

sième cas c'est de l'auto-entrepreneuriat. » Environ un tiers des pilotes de Ryanair seraient en fait des auto-entrepreneurs selon Christophe Tharot.

> **Les syndicats demandent plus de considération.** La compagnie rejette ces accusations, affirmant mieux payer ses pilotes que ses concurrents, ce que les intéressés démentent. Mais les syndicats demandent des hausses de salaires, l'intégration des intérimaires ou encore des contrats de travail selon le pays de résidence des pilotes.

En Suède, ils réclament en outre d'être reconnus comme des interlocuteurs. « Ryanair n'a jamais eu de convention collective, il n'a jamais parlé aux syndicats en Suède et il le refuse encore », dénonce Martin Lindgren, à la tête du syndicat suédois des pilotes. La compagnie assure qu'en Allemagne en tout cas, elle a fait des concessions,

promettant qu'à Noël tous les pilotes seront intégrés.

> **Témoignages accablants.** A travers l'Europe, les témoignages se multiplient. Au *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, un copilote explique sous couvert d'anonymat que « chez Ryanair on te met la pression par principe. Pour eux, c'est normal [...] J'ai vu comment Ryanair a tenté de pousser des salariés à effectuer un autre vol alors que ce jour-là, à cause de nombreux retards, l'équipe aurait travaillé pendant quinze heures d'affilée. »

En Belgique, c'est Sarkis Simonjan, un steward qui explique à la RTBF qu'après huit semaines de formation en Espagne, il a rejoint la compagnie : « Le premier mois, j'ai gagné 900 €. Le deuxième mois, j'étais à 870 € et le mois dernier j'ai gagné 1.000 € ». Il précise : « Nous ne sommes payés que pour les heures de vol. » La pré-

chiffres clés

Basé en Irlande, Ryanair est le premier groupe européen en terme de transports de passagers avec 130,3 millions de voyageurs à 2017 (+ 9 % par rapport à 2016). Lufthansa en a embarqué 130,04 millions l'an passé. Ryanair opère aujourd'hui à travers 200 aéroports en Europe grâce à une flotte de 440 Boeing 737.

Le chiffre d'affaires de Ryanair en 2017 a été de 7,15 milliards d'euros (contre 6,65 milliards en 2016) et son profit net a grimpé de 10 % en un an pour se chiffrer à 1,45 milliard d'euros.

paration du vol, le briefing de sécurité, l'accueil des passagers, le temps de rotation au sol... tout cela n'est pas comptabilisé. Ce n'est pas Ryanair qui l'embauche mais Crewlink, un sous-traitant. Il est non seulement payé à l'heure de vol, mais il dépend aussi de la législation et de la Sécurité sociale irlandaise. « En cas de maladie, nous ne sommes pas couverts par la Sécurité sociale belge. Nous n'avons pas non plus droit au chômage économique. »

Car Ryanair impose quand elle le peut, selon les syndicalistes, des contrats de travail irlandais plus flexibles aux membres du personnel navigant, même s'ils vivent ailleurs en Europe. La compagnie fait valoir à ce sujet que la majeure partie du travail est effectuée à bord d'avions immatriculés en Irlande. Mais cela lui permet surtout de ne pas payer les charges sociales ou patronales des différents pays où se trouvent ses pilotes.

» édito

Concentré européen



par Olivier Pirot

Le mouvement de protestation qui a pris corps dans cinq pays européens différents au sujet de Ryanair, ce vendredi, est une première qui révèle au grand jour, pour nombre de voyageurs, les pratiques de la compagnie aérienne.

Dans sa recherche du lowcost permanent, de la réduction des coûts et de la rémunération de ses employés, la société irlandaise est une sorte de concentré des pratiques les plus contestables possibles au sein de l'Union européenne. Et si Ryanair a déjà été condamné, notamment en France, pour avoir dépassé les limites sur le plan social et du droit du travail, cela n'empêche pas son patron de continuer dans la provocation ou les menaces de délocalisation pour mettre toujours plus la pression sur les personnes qu'il emploie.

Mais ce serait trop facile et tentant de faire porter à Michael O'Leary l'entière responsabilité de ces dérives. Après tout, ce n'est pas le patron de Ryanair qui a mis en place les règles du jeu. Et comme dans toute compétition sportive, il joue avec les limites et l'esprit de ces règles.

C'est parce que l'Union européenne a laissé la possibilité de ce dumping social qu'il est appliqué. C'est parce qu'il n'y a pas eu d'harmonisation vers le haut et que demeurent des zones grises que certains s'y engouffrent. Si Bruxelles travaille et cherche à faire des progrès, les responsabilités sont, pour l'instant au moins, à partager.

aujourd'hui

> A Aktau (Kazakhstan), inauguration du nouveau complexe portuaire de **Kuryk**, cœur de l'industrie pétrolière kazakhe située sur la « nouvelle route de la soie ».

> Le premier ministre espagnol **Pedro Sanchez** reçoit la chancelière allemande Angela Merkel dans sa résidence de vacances au sud de Séville.

sur lanr.fr

Le réalisateur Wes Anderson bientôt en tournage à Angoulême

l'avis de l'expert

Jérôme Grattelle est le président fondateur de Air Indemnité. La plateforme qui emploie cinquante experts et juristes s'est spécialisée dans le traitement des demandes d'indemnités des voyageurs auprès des compagnies aériennes. Le site prévoit de gérer plus de 200.000 demandes en 2018 pour un montant moyen par voyageur de 400 €.

Même si, surtout par provocation, Ryanair a annoncé qu'elle n'indemniserait pas les voyageurs touchés, le droit européen protège bien le voyageur. C'est le règlement européen 261 de 2004 qui établit les règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de retard ou d'annulation. « Il

repose sur trois principes, explique Jérôme Grattelle. Le premier est la prise en charge à l'aéroport des passagers sur le plan de la restauration et de l'hébergement qui doit être effective dès deux heures de retard. Le deuxième concerne le réacheminement, la proposition d'un autre vol... pour que l'impact soit le plus faible pour le voyageur. Le troisième point concerne l'indemnisation. »

Le législateur a mis en place un forfait destiné à compenser le préjudice, selon la distance du vol, à condition que la compagnie soit jugée responsable. Mais l'application du règlement européen dépend du Code du travail de chaque pays. « En France,

c'est une question qui ne fait plus débat : dans le cas d'une grève interne de personnel, il ne peut s'agir d'une circonstance qui exonère la compagnie. Il y a un cadre très précis en France, avec des préavis, des possibilités de discussion entre la direction et les représentants syndicaux... La compagnie a des solutions comme la possibilité de réorganiser ses opérations ». Sauf si elle vous prévient plus de quatorze jours à l'avance.

Au niveau européen, des décisions ont fait jurisprudence et rappellent l'esprit du règlement qui était de protéger les passagers. Et les grèves ne font pas partie des circonstances exceptionnelles. Si, généralement, les compagnies

remboursent les billets sans problème, c'est plus compliqué pour les indemnités. Elles jouent sur le manque d'information des passagers, le découragement ou l'ampleur et les frais inhérents aux démarches à accomplir. C'est le créneau choisi par Air Indemnité et son modèle économique. Le site regroupe les demandes, gratuitement, négocie avec les compagnies et les amène devant un tribunal d'instance si besoin. Si elle gagne, elle prélève une commission. Si elle perd, les frais sont pour sa poche.

Recueilli par Olivier Pirot

www.air-indemnite.com