

**Jeff Bezos** le fondateur d'Amazon a ravi à Bill Gates la première place du classement des milliardaires mondiaux publié mardi par le magazine Forbes. © AFP



# ÉCONOMIE

## La galère d'un jeune pilote de Ryanair

**AÉRIEN** La précarité, avant de toucher un premier salaire décent de 1.800 euros bruts

- ▶ Il n'y a pas de crise des pilotes selon le patron de Ryanair.
- ▶ Pour les jeunes qui arrivent, pourtant, la vie low cost est loin d'être aisée.
- ▶ Étonnant que certains veuillent partir ?

Pour Michael O'Leary, le patron de Ryanair, il n'y a pas lieu de parler de « crise » des pilotes chez Ryanair cet hiver. S'il a dû annuler 20.000 vols, ce serait à cause d'un épisode, d'un épiphénomène, lié à un manque de pilotes uniquement dû à un changement mal intégré de la gestion annuelle des congés et, parallèlement, une explosion de la demande à travers le monde qui rend les pilotes expérimentés plus rares donc plus chers. Au cœur de la compagnie low cost irlandaise, tout le monde ne partage pas cette analyse. « Dans les cockpits, on ne parle que de ça, des sales coups qu'ils nous font », raconte Michael, prénom généralement emprunté quand un pilote veut témoigner anonymement. Il parle aussi de « discipline de la peur », de survie « grâce à ma carte de crédit et à un prêt familial » et d'un cumul impressionnant d'heures non payées avant de toucher un premier salaire de misère. Sur les dix premiers mois chez Ryanair, il a gagné un total de... 3.750 euros brut. « Et pourtant, Dieu sait à quel point, au début, je défendais la compagnie qui m'avait donné la chance de vivre ma passion. » C'est un témoignage, pas une généralité mais, sans doute, pas une exception non plus.

Michael, fort d'une licence de pilote obtenue en 2015, arrive chez Ryanair peu avant l'été dernier. « Enfin, pas directement chez Ryanair puisque j'ai dû signer avec une entreprise intermédiaire », c'est Mc Ginley Aviation, qui elle, a un contrat de service avec Ryanair, « qui m'a fait créer une société, avec deux autres pilotes que je ne connais pas. Officiellement, je suis donc indépendant. » Des sociétés gérées par un comptable « qui prélève huit mensualités de 169 euros par an pour ses services ». Des frais, des sommes à déboursier, Michael en a des tonnes à raconter, pour une carrière d'à peine un an. L'entretien d'embauche, il faut le payer. « Ils



« On est payés les heures en vol, pas la préparation, ni le temps passé à terre », raconte Michael (prénom d'emprunt), pilote chez Ryanair. © PHOTONEWS.

ont beau dire que ce n'est pas vrai, c'est plus de 300 euros, en plus du voyage aller/retour et de l'hôtel, ça fait plus de 700 euros au total. » Le badge qui donne accès aux aéroports, c'est 250 euros pour cinq ans. L'uniforme : 300 euros. Ce qui n'est rien par rapport à la formation Boeing 737, dispersée en différents endroits, pour lesquels il faut donc payer l'hôtel, les taxis... « J'avais déjà un loyer, un prêt à rembourser pour ma formation, j'ai dû refaire un emprunt familial. » Et partout, visiblement, un système de rabaissement des jeunes qui débarquent. « Il y a des exercices de sauvetage en piscine, on doit payer deux euros d'entrée à la piscine alors qu'on paye la formation 29.500 euros ! qui coûte moins de 20.000 ailleurs... »

La formation passée, enfin à bord ! Mais gratuitement d'abord. Les premiers vols, un pilote surveillant s'ajoute dans le cockpit « et c'est à lui qu'on passe votre salaire ». Puis, cette première

étape passée, ce sont des vols avec un commandant-instructeur « pour qui on prélève 20 euros de mon salaire horaire de 55 euros brut, tout comme 4,50 euros pour payer un passage obligatoire par le simulateur tous les six mois. On vole donc à 30,50 euros l'heure. Et quand on ne vole pas beaucoup, il ne reste plus grand-chose. » Une seule fois, en un an, Michael a facturé 1.800 euros brut le même mois. C'est, jusqu'ici, son meilleur score sur un total de 3.750 euros gagnés en dix mois.

**« Ce qu'on veut ce n'est pas de l'argent, ce sont des conditions normales pour travailler »**

MICHAEL, PILOTE ANONYME

L'écolage a duré plusieurs mois, parce qu'il n'était pas affecté à une base très active. Il vole maintenant avec un commandant « normal », les choses s'améliorent. Mais il passe d'une base à

l'autre, sans jamais savoir pour combien de temps (ce qui empêche de louer un appartement, donc la solution c'est chaque fois l'hôtel, à ses frais évidemment), il peut rester plusieurs jours en stand-by, sans être payé : « On est payés les heures en vol, pas la préparation, ni le temps passé à terre ». Tant pis s'il y a du retard, un membre de l'équipage coincé dans un embouteillage, ou du brouillard qui empêche de décoller. Qu'importe, il faut payer son hébergement quand on n'est pas appelé en renfort dans une autre base... et pas question d'être malade : « On n'a le droit à rien, on est indépendant, et on vous fait bien comprendre que c'est mal vu. Un jour, je n'étais vraiment pas bien mais j'ai volé quand même, parce qu'il fallait bien que je paye mon hôtel. J'ai fait mon plus mauvais atterrissage. On vous fait confiance pour transporter 180 personnes mais pas pour estimer si vous êtes capable de voler ou pas. Il y a une

discipline de la peur tout le temps, vous êtes tout le temps en train de vous demander sur quoi ils vont vous coincer. » Sans surprise, la soi-disant indépendance du pilote est vite oubliée quand il s'agit de le sermonner, Ryanair le fait en direct.

L'enfer ? Michael a l'impression que le pire est derrière lui. Un bon mois cette saison d'été et il pourra grimper jusqu'à 5.000 ou 7.000 euros. « Dans ce cas, en été tout part en taxe et en hiver on ne gagne rien. » Et la possibilité de devenir commandant est rapide chez Ryanair (après quatre ou cinq ans). Mais il faut tenir, dans un système qui a réussi à le dégoûter en moins d'un an. « C'est ça que la direction ne veut pas comprendre. Elle offre des augmentations mais ce qu'on veut ce n'est pas de l'argent, ce sont des conditions normales pour travailler. Ici, tout le monde déteste son employeur, ce n'est pas normal. » ■

ÉRIC RENETTE

## en Belgique Un accord avant la fin du mois ?

Deux semaines avant le début de la saison estivale, Michael O'Leary, se veut rassurant. L'icône du patron de la compagnie low cost irlandaise l'assure, la première compagnie aérienne européenne est prête à passer l'été sans devoir annuler des vols. Elle avait pourtant dû en supprimer 20.000 pour garantir la saison d'hiver, alors qu'une menace de grève massive à l'aube des vacances de fin d'année l'avait conduite à accepter de traiter avec les syndicats de pilotes, ouvertement honnis. « Nous avons dû faire face à un changement dans le système de congés pour les pilotes, les congés s'étant accumulés de novembre à février. Nous n'avons jamais manqué de pilotes et nous n'en manquons pas pour opérer nos 430 avions cet été. »

Bien sûr, reconnaît-il, il existe aujourd'hui une réelle pression



Discuter avec un seul syndicat européen est illusoire, pour le CEO de Ryanair Michael O'Leary. © BELGA.

pour trouver des pilotes expérimentés sur le marché mondial et les compagnies asiatiques

offrent des conditions salariales importantes. « Mais pour aller vivre et travailler en Chine, c'est surtout intéressant si vous êtes célibataires et avez moins de 30 ans. Si nous avons proposé aux pilotes une augmentation de salaire de 20 %, ce n'est pas pour qu'ils ne partent pas mais pour être certains que nous proposons une meilleure paye que Norwegian », explique le patron irlandais.

Une offre qu'aurait acceptée « une majorité des pilotes des bases de Charleroi et de Zaventem », assure Michael O'Leary. À 75 % paraît-il, mais c'est une donnée récoltée par la direction, pilote par pilote, et jusqu'ici invérifiable. Quant à discuter directement avec les syndicats, le dirigeant de la compagnie assure que les choses avancent bien avec les représentants des pilotes en Grande-Bretagne,

Italie, Espagne, Portugal « et Belgique », mais que la perspective de discuter avec un seul syndicat européen représentant tous les pilotes (European Employee Representative Council, EERC) est une illusion. « Ils ne représentent personne. On reconnaît les syndicats des pilotes là où la majorité des gens veulent qu'on les reconnaisse. Nous discutons avec le Balpa en Grande-Bretagne, l'Anpac en Italie, la Beca en Belgique avec qui nous espérons aboutir à des accords d'ici la fin du mois. Viendront ensuite les autres membres du personnel navigant. »

Pas certain que les syndicats, ni au niveau européen ni au niveau belge, ne partagent ce point de vue jugé un rien optimiste. Ils donneront leur point de vue ce jeudi. ■

É. R.

### SÉCURITÉ

#### Sécurité : les files s'allongent

On n'a jamais fait autant la file dans les aéroports regrette Airlines For Europe (A4E), l'association qui regroupe 644 millions de passagers, soit 75 % du trafic en Europe. En congrès à Bruxelles, A4E relève que le contrôle standard a augmenté de 20 secondes en moyenne (soit 60 minutes par avion de 180 places). En outre, en 2017, deux fois plus de vols ont été retardés à cause de problèmes de contrôles frontaliers qu'en 2016 (Il y avait pourtant eu les attentats à Bruxelles), certains aéroports cumulant même jusqu'à des augmentations de 300 % des retards de vol. Traduction statistique : chaque jour, jusqu'à 5 % des passagers

ont pu manquer leur vol ou leur correspondance et au total, plus de 300 millions de passagers ont été affectés par les contrôles renforcés, depuis mars 2017 (contrôle plus systématique).

L'association des compagnies aériennes ne demande certainement pas que ces contrôles soient allégés mais, avec une croissance attendue de 6 % en 2018, elle souhaite que les autorités aéroportuaires y affectent un nombre suffisant de personnel ou de moyens, notamment en développant les solutions biométriques. Quatre pays sont plus précisément visés par ces demandes des compagnies européennes : l'Espagne, la France, l'Italie et le Portugal. É. R.