

Alain Vanalderweireldt, président de l'association belge des pilotes: "On aimerait un arbitrage de l'Etat pour Ryanair"

ABONNÉS ENTRETIEN RÉALISÉ PAR RAPHAËL MEULDERS ET VINCENT SLITS Publié le samedi 31 mars 2018 à 09h11 - Mis à jour le samedi 31 mars 2018 à 09h12



◀2

◀13

ENTREPRISE (/ECONOMIE/LIBRE-ENTREPRISE) Commandant de bord pour la compagnie cargo allemande DHL depuis 23 ans, Alain Vanalderweireldt est depuis dix ans président de la Beca, l'association belge des pilotes. Le rêve de piloter un avion date de l'enfance pour cet économiste de formation ("*l'économie reste ma deuxième passion*"). "*La première guerre du Golfe est arrivée juste après que j'ai obtenu ma formation de pilote, explique-t-il. Le marché est devenu saturé et je suis resté quatre ans sans boulot.*"

Conscient des difficultés du métier, le commandant Vanalderweireldt compte "*faire toute sa carrière*" chez DHL. "*Je travaille souvent la nuit et chaque vol est différent. C'est comme aux Galeries Lafayette, il se passe toujours quelque chose ! Toute ma vie sociale et celle de ma famille ont été construites autour de mes horaires. Mon choix de carrière est de rester dans le cargo, où le siège de commandant me convient parfaitement.*" En tant que représentant des pilotes chez DHL, le "Captain" "*sait ce qui va arriver*" chez Brussels Airlines, rachetée par les Allemands de Lufthansa. "*Toute ma hiérarchie est allemande. Je connais bien les mentalités*", anticipe-t-il.

Vous représentez les pilotes belges lors des négociations avec la direction de Ryanair. Comment cela se passe-t-il ?

Nous sommes très clairement sur un blocage. Ryanair veut absolument faire une convention collective avec ses pilotes basés en Belgique, comme dans les autres pays. Mais pour les syndicats et nous, il faut commencer par le commencement, c'est-à-dire l'application du droit de travail belge. Sans cela, cette convention collective est un document qui n'a aucun sens. Ce n'est pas avec un papier qu'on va régler le dialogue social. Ryanair a une politique à sens unique et cela crée un sentiment d'insatisfaction chez une partie des employés qui s'en vont.

Justement, pensez-vous que la compagnie irlandaise cherche à gagner du temps afin d'éviter une fuite trop massive de ses pilotes, ce qui compromettrait ses opérations ?

Peut-être qu'ils veulent temporiser mais ce n'est que postposer de quelques mois le problème. On a du mal à comprendre la politique de Ryanair : on aimerait avoir un dialogue sincère et direct avec eux mais, pour l'instant, chacun campe sur ses positions avec des échanges de lettres sans réel contenu. On aimerait un arbitrage au niveau de notre Etat fédéral, on travaille là-dessus pour avoir un médiateur. Que Ryanair ne veuille pas du droit social belge, ce n'est pas correct. La compagnie ne fait partie d'aucune commission paritaire et n'a même pas de responsable en Belgique.

Les conditions de travail chez Ryanair sont-elles à ce point mauvaises ?

Elles doivent être améliorées par rapport à celles proposées par les concurrents. Les conditions de travail ne sont pas très mauvaises mais il y a une combinaison de facteurs, comme les contrats en société de management, qui mettent mal à l'aise certains pilotes. En Allemagne, la sécurité sociale s'est directement retournée contre des travailleurs de Ryanair à cause de ce type de contrat. Les pilotes de Ryanair veulent une relation équilibrée avec leur employeur, or on dirait qu'il y a une asymétrie totale du pouvoir, avec ce système permanent du "c'est à prendre ou à laisser". Même si on aime son métier, il faut une bonne relation avec son employeur pour rester fidèle à l'entreprise. Une culture d'entreprise se change par le haut, il faut un changement d'attitude des dirigeants de Ryanair.

© DEMOULIN BERNARD

Si les négociations restent au point mort avec Ryanair, envisageriez-vous des actions ?

C'est compliqué. Se mettre en grève pour le simple respect de la législation nationale n'est pas porteur. On attend que le droit soit appliqué et respecté de manière spontanée par l'employeur. Et si ce n'est pas le cas, on envisage un arbitrage du ministère du travail belge. Encore faut-il savoir lequel... Le système de Ryanair est un labyrinthe européen et il n'y a pas d'autorité de référence. Il faut qu'on sorte de ce rapport de force, conflictuel et asymétrique, comme l'ont fait d'autres low cost tels que SouthWest aux Etats-Unis ou Easyjet en Europe.

Ryanair fait face à une pénurie de pilotes expérimentés. Les départs des pilotes continuent-ils à Charleroi et Zaventem ?

Oui, cela continue et c'est un processus ininterrompu. Tant que les unités de formation de Ryanair peuvent fournir des pilotes, la compagnie pourra assurer ses vols. On est dans une logique de l'entreprise "tourniquet" : on entre et si on n'est pas content, on s'en va. Mais est-ce viable avec 4 300 pilotes sur un marché cyclique ?

Faut-il s'inquiéter de l'intégration de Brussels Airlines dans Eurowings, la filiale low cost de Lufthansa ?

Les vols africains de Brussels Airlines ont potentiellement un beau futur devant eux, vu l'expérience et les connexions actuelles. Pour le réseau intra-européen, il y aura une mise en concurrence avec le réseau existant d'Eurowings et donc le futur est plus flou. Le hub de Bruxelles semble être remis en question. Il y aura aussi des synergies. Je travaille pour une entreprise allemande et je sais que, quand les centres de décision sont déplacés en Allemagne ou en France, la tartine tombe rarement du côté des petits pays.

En tant que pilote, pensez-vous qu'il existe une solution technique pour diminuer les effets des nuisances sonores à Zaventem et ses alentours ?

Sur ce dossier, qui est politique, politique et repolitique depuis la ministre Durant en 1999, nous recommandons une approche holistique. Depuis près de vingt ans, plusieurs études techniques ont été commandées ou télécommandées sur le sujet. Mais en tant qu'acteurs professionnels, ce qui nous fait dresser les cheveux sur la tête, c'est que ces études, qui ne sont centralisées par personne, ont disparu ou se contredisent. Il n'y a pas une approche technique globale : on commande des experts en fonction de ce que l'on veut démontrer au lieu de voir ce qu'on fait ailleurs.

© DEMOULIN BERNARD

Que faut-il faire pour résoudre le problème ?

Un aéroport amènera toujours des nuisances, mais on peut les réduire. On a demandé au ministre Bellot de mettre en place une commission indépendante qui effectuerait des études techniques et subsisterait de ministre en ministre. Depuis que je suis président de la Beca, chaque ministre recommence tout à zéro. Et on réinvente la roue. Pour moi, il faut d'abord tout mettre à plat, avec des études neutres et transparentes et après, les choix seront politiques. On me demande parfois de survoler inutilement certaines zones la nuit et je me demande pourquoi. Quand on contacte les cabinets, on nous répond : *"Ah non, on ne touche pas, ça c'est politique."* C'est la faillite du "tout au politique" depuis 20 ans. Il n'y a pas de méthode de travail sur ce dossier, tout est biaisé avec des effets d'annonce et des gens qui avancent masqués dans toutes les communautés.

Vous avez montré certaines inquiétudes récemment par rapport au contrôle aérien en Belgique. Pourquoi ?

Avec les contrôleurs aériens, on a de très bonnes relations. Par contre, on a dû reprendre le dossier de Belgocontrol en main, à contrecœur, depuis le blackout de 2015 et les pannes de 2017. C'est un bel exemple de la faiblesse du régulateur. Pendant des années, on a fait des coupes budgétaires en ne recrutant plus et en n'investissant plus dans du matériel. On se demande qui n'a pas pris ses responsabilités : on se trouve dans le cadre d'effectifs ultra-tendus, avec des engagements d'urgence de contrôleurs venus d'Europe de l'Est. Pourquoi la Beca doit-elle s'intéresser aux écrans radars qui s'éteignent ? Pourquoi a-t-il fallu attendre des crises pour engager ?

Est-ce que la sécurité a été mise en danger lors de ces failles de Belgocontrol ?

Non car il y a un certain nombre de systèmes de secours. Mais c'est un enchaînement de facteurs qui crée un accident. On s'est rapproché d'une zone où le risque d'accident était bien réel, s'il y avait eu des facteurs additionnels. L'un des gros problèmes est que c'est le régulateur qui coordonne l'audit interne dans ce genre de crise, donc des experts internes qui rapportent au CEO. Ce sont des gens très compétents, mais ils n'ont aucun pouvoir.

© DEMOULIN BERNARD

Les jeunes rêvent-ils encore au métier de pilote?

Oui car c'est un métier très varié. Voler reste le rêve de beaucoup de garçons et de plus en plus de petites filles.

Mais les conditions de travail ne se sont-elles pas dégradées. Est-il plus difficile d'être pilote qu'il y a 20 ans?

C'est différent. Il y a eu une grande professionnalisation de la formation et les écoles de formation des pilotes de ligne sont devenus de vrais 'business'. Au niveau des programmes de formation, de la cohérence et des matières enseignées, on peut dire le niveau a augmenté.

Dans le temps, quand j'ai commencé à faire ma formation, en 1990, il y avait, outre la Force Aérienne, deux filières: l'école d'aviation civile qui était la filière Sabena et la filière privée. C'était moins organisé. Il y avait des tests en vol organisé par l'Administration de l'Aéronautique. On y apprenait d'autres choses, par exemple à voler en solo.

Aujourd'hui, on s'inscrit dans un enseignement plus cadré et le jeune, une fois qu'il entre dans un programme de formation, est vraiment coaché et à la limite n'a pratiquement jamais volé seul. De ce côté-là, c'est moins difficile de devenir pilote qu'avant si on a la tête bien faite et bien pleine. Pour les anciennes générations, il fallait prendre son baluchon, trouver des instructeurs, des examinateurs... Cela apprenait la patience, une certaine responsabilité.

Aujourd'hui, les difficultés sont autres. C'est la sélection par l'argent ou l'endettement. Une formation de pilote de ligne coûte au minimum 70000 euros. En pratique, on est plutôt aux alentours de 100000 euros. Moi, à l'époque, j'ai dû payer un tiers de cela.

N'y a-t-il pas une pression de plus en plus forte sur la productivité des pilotes?

Oui. On est dans la rentabilité partout. Les cadences de production ont augmenté. Il est admis que dans les coûts totaux en opération d'un avion, les équipages - cockpit et cabine - représentent 8%. Beaucoup d'autres coûts sont incompressibles: le fuel, les leasing d'avions, les frais fixes... Chaque compagnie essaie de compresser ses coûts. Donc il y a une pression sur les équipages.

Les pilotes belges sont-ils toujours autant recherchés?

Oui, la personnalité des Belges, leur flexibilité, leur connaissance des langues, tout cela est apprécié à l'étranger. C'est un facteur plus culturel.

© DEMOULIN BERNARD

Avec l'automatisation croissante dans les cockpits, les jeunes pilotes ne sont-ils pas moins bien préparés à certains imprévus?

Toutes les formations sont en principe assurées. Mais c'est un fait que les élèves deviennent des "clients". Et c'est un peu une tendance qui nous inquiète. Les centres de formation deviennent des "profit centers". Et comme le pilote est un client, s'il doit reprendre des heures de formation, on les lui propose.

On forme globalement les jeunes pilotes dans la bonne direction. Mais mettez vous dans la position d'un directeur d'école qui doit dire à son élève: "Tu as investi déjà autant d'argent dans ta formation mais on voit que cela n'avance pas assez vite". A ma connaissance, c'est très rare que les écoles arrêtent ou recalent des élèves. Donc, il peut y avoir des jeunes qui ont certes réussi ces tests d'assez haut niveau mais à force d'avoir été ré-entraîné. Et ce sont peut-être des gens qui ne sont pas vraiment à leur place. Mais attention, chacun a ses forces et ses faiblesses et a peut-être un jour raté un test. D'ailleurs, un super "Buck Dany" serait même inquiétant... Car quelqu'un qui aurait trop confiance en lui ne pourra être bon pour travailler en équipage.

Diriez-vous qu'il y a un risque pour la sécurité aérienne?

Non. On ne va pas jusque-là. Les compagnies aériennes mettent en place des tests psycho techniques. Et il y en a de plus en plus. Maintenant, la qualité de ces tests et leur subjectivité, c'est parfois très étrange. Parfois, ces tests détectent bien les gens potentiellement à problème. Mais parfois les grilles de lecture des psychologues sont assez étonnantes....

Le cas du pilote suicidaire de German Wings aurait-il pu être évité?

C'est complexe. Car on arrive sur le terrain de la confidentialité médicale. Certains filets de sécurité auraient pu être mis en place. Cela étant, un profil psychologique comme celui-là, c'est quand même très difficile à détecter. Il y a eu un German Wings sur combien d'années sans accident de ce genre?

Les pilotes sont-ils formés aux nouveaux risques de cyber-terrorisme?

Non, pas encore. Cela se traite au niveau des départements "Opérations" et "Safety" des compagnies qui mettent en place des lignes de défense informatiques etc.

Le pilote reste plus dans la gestion de son avion et n'a pas vraiment de formation sur ce risque particulier.

Avec le développement technologique, les avions recevront de plus en plus d'instructions via les ordinateurs embarqués et seront de plus en plus contrôlés. Les flux de communication entre les contrôleurs aériens et les pilotes vont se réduire. Si tout ce la n'est pas sécurisé, on se retrouvera en face de certaines menaces.

Revenons à la précarisation du métier de pilote. Il y a encore des pratiques comme le "Pay to Fly" où les pilotes paient pour voler?

Oui et cela nous inquiète. Le marché de l'emploi étant saturé il y a quelques années, pour un jeune qui envoyait son CV comme 1000 autres jeunes, la seule manière de se démarquer, c'était d'avoir une expérience en vol, un premier job. Certaines compagnies ont proposé des engagements dans des contrats "Zero heure": on vole, on est payé, on ne vole pas, on ne reçoit rien. Pire, certaines sociétés se sont spécialisées dans le "Pay to fly": on a le droit de voler comme co-pilote mais en versant de l'argent.

Cela existe encore?

Vu que le marché est en train de reprendre, ce genre de pratiques a tendance à être mis en sourdine. Mais cela existe. Il y a des gens qui sont rentrés dans ces systèmes-là. Maintenant, nous en voyons moins. Mais on sait que ces montages vont revenir. Un équipage a le pouvoir final de décision dans un cockpit. Et prendre une décision quand on est dans un statut précaire, c'est très difficile et cela crée toute une série de distorsions au niveau de l'autorité de l'équipage.

Le commandant de bord gère le vol et l'avion avec le co-pilote, c'est une équipe. Et quand un membre de l'équipe a un gros caillou dans sa chaussure, ce n'est pas facile. Le statut d'indépendant en soit ne nous inquiète pas car c'est un métier extrêmement cyclique. Mais sa généralisation si. Si on a 10 ou 20% d'indépendants pour absorber les pointes, c'est compréhensible même si cela ne nous plait pas forcément. Mais avoir des sociétés avec 40% d'indépendants, ce n'est plus vraiment une compagnie aérienne tel qu'on le conçoit.

La nature du lien contractuel peut entraîner un délitement de l'autorité de l'équipage. Vous combinez cela à la pression économique, aux cadences, à la fatigue,... Il est rare qu'un accident a une seule cause. C'est souvent un enchaînement de circonstances ou d'événements.

Le "Pay to fly" est-il illégal?

Le problème c'est que quand on se réfère aux législations du droit du travail d'un pays d'Europe de l'Est, c'est très léger au niveau de leur vision de qui est légal ou pas. Mais pour nous, c'est inacceptable. Mais dire que c'est illégal.... Quand on parle aux avocats locaux de ces pays-là, ils nous expliquent que c'est très compliqué... Les jeunes qui en bénéficient ne vont pas être les plaignants. Dans un marché du travail dérégulé, c'est la compétition de tous contre tous et celui qui aura un CV mieux rempli aura un avantage par rapport aux autres.

Les jeunes pilotes sont-ils toujours attirés par le Moyen-Orient?

L'expansion vers le Moyen-Orient a eu lieu il y a plusieurs années. On a vu beaucoup de pilotes européens partir il y a 4 ou 5 ans. On voit clairement qu'il se passe quelque chose là-bas. Peut-être de la surcapacité. Il y a un flottement au niveau des engagements.

La Chine est, elle, en plein boom. En Europe, il y a une série de compagnies qui se développent aux travers de stratégies expansionnistes comme Ryanair ou Norwegian. Leur logique, c'est la croissance et il y a un besoin accru de pilotes. Et puis il y a d'autres acteurs comme Air France par exemple qui doit tenir compte de la pyramide des âges: leurs pilotes plus âgés prennent leur pensions ou ils s'étendent via des compagnies parallèles comme Transavia. Il y a une série de collègues qui quittent certaines compagnies européennes pour aller vers d'autres compagnies européennes. Il n'y pas que la Chine qui attire. Et puis le marché américain qui est un peu particulier.

Y a-t-il une pénurie de pilotes en Europe?

Qualifiés et avec une expérience et des qualifications d'instructeur, cela y ressemble.

Les salaires ont-ils une tendance à augmenter?

On ne voit pas vraiment une compétition sur les salaires. C'est plutôt sur l'opérationnel que cela se joue, sur les opportunités de voler sur d'autres avions.

Le métier de pilote est-il reconnu comme un métier pénible?

Non, c'est un régime spécial. Au niveau médical, des études ont démontré que travailler dans un avion relevait d'un milieu difficile avec la pressurisation, le rayonnement, la fatigue... Un indice imparable: on est pas autorisé d'avoir deux pilotes de 60 ans à bord d'un cockpit. C'est une réglementation européenne. Notre demande est clairement de réintroduire un régime spécial. Travailler jusqu'à 65 ou 67 ans, avec les cadences, ce n'est pas possible. Nous avons déjà approché le cabinet Bacquelaine et nous sommes en discussion avec les employeurs. La question, c'est évidemment le financement. Notre solution préférée, ce serait un régime de type sectoriel. La reconnaissance de la pénibilité du métier de pilote n'est pas une solution parce que il nous en faut une certaine souplesse. Et les métiers pénibles sont souvent liés à des entreprises qui affectent des groupes complets. Certains peuvent continuer à voler jusqu'à 65 ans, d'autres pas. Voler jusqu'à 67 ans, c'est impossible car notre licence s'arrête d'ailleurs à 65 ans. Et se reconverter à 65 ans, ce n'est pas possible non plus.

Des études ont démontrée que les pilotes s'endormaient souvent dans les cockpit? Faut-il s'en inquiéter?

La gestion de la fatigue fait partie de notre quotidien.

On a des horaires atypiques. Personnellement je vole la nuit. Mais non, ce n'est pas inquiétant. Un pilote qui est bien dans son contrat et sa compagnie peut gérer cette fatigue. Il y a moyen de tirer des sonnettes d'alarme pour un pilote, par exemple en se retirant d'un vol. Sur un long courrier, on a des moments de pause et de récupération. Mais c'est vrai que les cadences d'aujourd'hui amènent à une fatigue cumulée. Un pilote a besoin de plusieurs jours de congé pour récupérer complètement. Et les jours de congé ne sont pas uniquement des jours de congé mais parfois passés au lit pour récupérer.

On parle beaucoup de véhicules autonomes. Pensez-vous que dans 15 à 20 ans les avions voleront sans pilote? Ce métier va-t-il disparaître?

Etant un fan de technologie et connaissant le milieu du drones, c'est très impressionnant ce que l'on est déjà capable de faire. Maintenant, connaissant aussi très bien mon métier, je dirais que s'il y a deux pilotes dans un cockpit, ce n'est pas un hasard. Le travail en équipage avec deux êtres humains est indispensable au stade technologique actuel. Car un des eux peut être faillible, pour une série de raisons. On fait beaucoup confiance aux ordinateurs, pilotes automatiques ou systèmes de navigation mais il arrive que cela tombe en panne. Et c'est pour cela qu'il y a non pas un être humain mais bien deux. L'un et l'autre assistent dans les situations normales. Et dans des circonstances extraordinaires, les deux pilotes ne sont pas de trop.

N'avoir plus de pilote dans un avion avec les technologies actuelles, c'est impossible. Sauf à accepter un taux de perte de x%. Le premier obstacle viendra des passagers et des associations professionnelles. On voit dans des situations de crise que le rôle des humains est essentiel.

Cela fait 23 ans que je vole et la technologie embarquée n'a finalement pas tellement évolué. J'ai du mal à croire que l'on va assister à des sauts technologiques tels que l'on pourra se passer de pilotes demain. Car tout s'use, les ordinateurs peuvent aussi être l'objet de bugs. Mon sentiment, c'est que ce sont souvent des effets d'annonce pour se mettre en avant. Mais c'est fascinant et passionnant. Mais je ne pense que cela sera une réalité avant quelques décennies.

Entretien réalisé par Raphaël Meulders et Vincent Slits

◀2

◀13

Sur le même sujet :

- Rien ne va plus entre Ryanair et les syndicats belges (/economie/libre-entreprise/rien-ne-va-plus-entre-ryanair-et-les-syndicats-belges-5aa1838fcd7063d5671d25a4)
- Michael O'Leary, patron de Ryanair: "La plupart des revendications de mes pilotes sont des âneries" (/economie/libre-entreprise/michael-o-leary-patron-de-ryanair-la-plupart-des-revendications-de-mes-pilotes-sont-des-aneries-5a9edadedcd702f0c1a28be19)
- Ryanair intègre le droit social belge dans ses contrats de travail (/economie/libre-entreprise/ryanair-integre-le-droit-social-belge-dans-ses-contrats-de-travail-5a7a95a9cd70fdabb9dcede7)

1 commentaire

Trier par

Les plus récents



Ajouter un commentaire...

**Lucien Friob**

Très bonne interview qui ramène pas mal de polémiques à leur juste mesure. Bravo.

J'aime · Répondre · 2 · 8 h

[plugin Commentaires Facebook](#)