

Par
FRANCK BOUAZIZ

Dans la vaste salle d'audience du tribunal de judiciaire de Nantes (Loire-Atlantique), la présidente donne d'entrée de jeu la tonalité des débats : «*Ce n'est pas tous les jours que nous avons des procès de cette nature dans nos murs.*» Face à elle, la compagnie Volotea, qui comparait pour non-respect du temps maximal de travail, est bien consciente de l'enjeu. Son directeur des opérations a fait le voyage depuis le siège social de Barcelone et il est flanqué d'un interprète chargé de lui traduire chacun des mots prononcés par l'une ou l'autre des parties. Durant trois heures, les échanges puis le réquisitoire du procureur mettent un coup de projecteur sur les méthodes de gestion d'une compagnie aérienne à bas coûts qui s'est développée au pas de charge en France, au point de viser l'objectif de 200 vols quotidiens à partir de huit bases aéroportuaires – celle de Lille vient d'ouvrir, la huitième reste encore secrète. Créée en 2011 à Barcelone, elle compte aujourd'hui une flotte d'une quarantaine d'avions et réalise plus de 500 millions d'euros

de chiffre d'affaires. La France est son deuxième marché. En filigrane de ce procès, c'est le modèle économique du transport aérien low-cost, popularisé dans tous ses excès par Ryanair, qui est jugé. Et plus particulièrement les cadences de travail ou la recherche permanente de réduction des coûts, au point de franchir les limites de la légalité. Ce 5 avril, Volotea a dû s'expliquer sur plus de 70 infractions constatées au temps maximal de travail des hôtes et stewards. Tout est parti d'un signalement de plusieurs équipages qui ont fait part d'une situation d'épuisement à l'inspection du travail. Une enquête est alors menée. Elle révèle que Volotea s'affranchit de la législation française qui impose douze heures de repos minimum entre deux prises de poste. La compagnie se contente d'appliquer le droit européen, beaucoup plus permissif en la matière. Appelée à rendre compte de ses constatations devant le tribunal, l'inspectrice du travail ne mâche pas ses mots : «*Les navigateurs viennent me voir la peur au ventre. Il y a une pression phénoménale dans cette entreprise.*» Dans la salle d'audience, la présidente rappelle à l'ordre les dirigeants

de Volotea : «*C'est le droit du travail français qui s'applique, pas celui des travailleurs détachés.*» Quelques minutes plus tard, l'inspectrice en rajoute une couche : «*J'ai travaillé sur des dossiers de compagnies aériennes et je n'ai jamais vu des temps de vol aussi longs.*» A la barre, le directeur des opérations de Volotea éprouve visiblement quelques difficultés à trouver une stratégie de défense : «*Nous sommes une compagnie jeune, nous pouvons faire des erreurs.*» avance-t-il pour toute justification. Pour chacune des infractions constatées, le procureur réclame 2 000 euros d'amende. Jugement le 7 juin.

CONTRATS ESPAGNOLS

Ce n'est cependant pas la seule «*erreur*» qui vaut à Volotea d'être poursuivi par la justice pénale. Moins d'un an plus tôt, le 13 septembre, la compagnie est condamnée à 200 000 euros d'amende pour travail dissimulé par le tribunal correctionnel de Bordeaux (elle a fait appel), dont 100 000 avec sursis. Histoire de réaliser de substantielles économies, l'entreprise a embauché ses pilotes et stewards basés en France avec des contrats de droit

espagnol. Une pratique interdite puisque ces équipages résident en France et décollent chaque matin depuis des aéroports situés dans l'Hexagone. Or, en Espagne, les cotisations sociales des navigateurs sont nettement moins élevées. C'est avec ce genre de pratiques que le transporteur réussit à abaisser de manière drastique ses coûts de fonctionnement et à proposer des billets d'avion à prix cassés. Face à cette stratégie ultra-low-cost, les compagnies aériennes françaises, dont la quasi-totalité des salariés sont domiciliés en France, ne peuvent faire face et perdent régulièrement des parts de marché.

Contrairement par une procédure judiciaire de déclarer ses personnels en France, Volotea a changé de méthode pour réduire les coûts salariaux. Le 5 avril, les pilotes ont reçu un courrier qui n'a pas manqué de les surprendre. Intitulé «*Proposition de modification de contrat de travail pour raisons économiques*», le document met en avant les conséquences de la crise sanitaire pour mieux annoncer la couleur : «*Nous devons travailler dur pour réduire nos coûts.*» Par conséquent, la direction demande aux comman-

dants de bord une réduction de leur salaire de 25% et aux copilotes une baisse de 10%. Toute négociation préalable ayant échoué avec les syndicats, la direction essaie donc de parvenir à ses fins en sollicitant individuellement chaque navigateur. En outre, toute absence de réponse au courrier qui leur est adressé est considérée comme une acceptation de leur baisse de salaire. Cet épisode a mis le feu aux poudres et les syndicats de pilotes ont répondu par des préavis de grève pour le week-end dernier et le prochain.

Ils ont été suivis par les hôtes et stewards qui ont appelé, eux, à cesser le travail du 15 au 30 avril afin d'obtenir de meilleures conditions de repos compensateurs entre deux journées de travail. Les 300 salariés français qui œuvrent à bord des avions (ils sont 600 en période estivale) sont particulièrement remontés contre leurs conditions de travail. Afin de réduire les dépenses, les plannings sont établis de manière que les équipages rentrent chaque soir chez eux et ne dorment pas sur un lieu d'escale. Une manière de ne pas générer des frais d'hôtel et de restauration. «*Les journées commencent donc souvent*

Volotea

La compagnie entre bas coûts et coups bas

ENQUÊTE

Déjà visé par une autre procédure pénale, le transporteur low-cost a été convoqué devant les tribunaux début avril pour plus de 70 infractions au code du travail. En parallèle, plusieurs manquements aux règles de sécurité ont été constatés. Pilotes, hôtes et stewards ont déposé des préavis de grève.



Un avion de la compagnie Volotea, le 14 juillet 2020 sur le tarmac de

à 5 heures du matin pour le briefing organisé une heure avant le décollage. A ceci près qu'il y a toute une série de documents à récupérer au préalable, donc nous devons arriver quinze minutes avant, et ce temps n'est pas rémunéré», décrit Sonia (1), une hôtesse qui a de l'ancienneté. La suite n'est qu'une course contre la montre.

HUBLOT FÊLÉ

Officiellement, un avion Volotea ne doit stationner que vingt-cinq minutes sur le tarmac avant de repartir, de manière à réduire la facture de stationnement sur l'aéroport. Pendant ce laps de temps, les équipages doivent veiller au débarquement des passagers, faire le ménage à l'intérieur de l'avion, toilettes comprises, et accueillir les nouveaux voyageurs. Le tout dans un avion de 180 places. Cette cadence doit être tenue le temps de quatre atterrissages et quatre décollages. Les équipages du matin regagnent leur base vers 16 heures pour un nouveau départ le lendemain aux aurores. La séquence peut ainsi durer six jours avant deux jours de repos compensateurs. Le tout pour une rémunération légèrement

supérieure au smic, comme a pu le constater Libé en consultant certains bulletins de salaire.

En réalité, comme l'escala dure souvent plus de vingt-cinq minutes, les retards et donc les allongements de temps de travail s'accumulent en fin de journée. Or, pour des raisons de sécurité, la réglementation impose un repos compensateur minimum. Sylvain (1), un commandant de bord passé par nombre de compagnies avant d'atterrir chez Volotea, livre ce commentaire désabusé : «A ce rythme, les hôtesse et stewards sont usés au bout de cinq ans.» Ce même pilote confie une pratique hélas répandue dans la compagnie du fait de la fatigue ambiante : «Quand l'avion est stabilisé en altitude de croisière, il arrive que l'un des deux navigants pique une somme pour récupérer pendant que l'autre surveille les instruments et le bon déroulé du vol.»

Les couteaux sont également tirés entre les salariés et la direction de Volotea France (qui n'a pas répondu aux questions de Libération) depuis un contrôle inopiné destiné à détecter la consommation d'alcool ou de stupéfiants. Un matin de novembre 2019, le directeur général débar-

que en personne dans la salle de briefing de l'aéroport de Bordeaux, flacons en main, et annonce à l'équipage un test urinaire. Pilotes, stewards et hôtesse, déjà en uniforme, doivent s'exécuter sur-le-champ dans les toilettes. Le dépistage est effectué sans la présence d'un médecin. Les conditions dans lesquelles s'est déroulé ce contrôle ont entraîné le dépôt d'une plainte pénale devant le parquet de Toulouse, qui a confié l'enquête à une brigade de gendarmerie spécialisée dans le transport aérien.

Ces remous judiciaires ont déjà eu une conséquence pour la compagnie. En février, elle a été retenue pour exploiter la ligne Tarbes-Paris avec à la clé une subvention des collectivités et de l'Etat de 4,5 millions d'euros par an. Mais, à la suite d'un recours intenté par un concurrent non retenu, le tribunal administratif de Pau a décidé que Volotea ne pouvait être déclaré attributaire de cette ligne. Motif invoqué : la compagnie n'a toujours pas payé la condamnation à 100 000 euros dont elle a fait l'objet devant le tribunal correctionnel de Bordeaux.

Les relations sociales conflictuelles ne sont pas l'unique «spécialité» de

Volotea. Des pilotes s'inquiètent des conditions de sécurité sur certains vols. Les compagnies low-cost ont pour usage de faire voler leurs avions le plus possible en vertu d'une règle non écrite selon laquelle un avion au sol coûte de l'argent au lieu d'en rapporter. Les Airbus de la flotte sont donc soumis à des cadences intenses. Au quatrième trimestre 2021, le Syndicat national des pilotes de ligne est alerté par le refus d'un commandant de bord de décoller d'un aéroport français. Après une rapide inspection de l'appareil, le pilote a constaté qu'un hublot extérieur était fêlé et que l'avion a malgré tout effectué plusieurs vols. Or, le risque dans ce cas de figure est une dépressurisation brutale de l'appareil qui impose aux pilotes de sortir les masques à oxygène et de descendre en urgence pour voler à une altitude à laquelle les passagers peuvent respirer normalement. Quelques semaines plus tôt, c'est une fuite sur un circuit hydraulique qui a conduit à l'immobilisation d'un appareil.

PLATS CHAUDS

A chaque fois, la décision est prise après des discussions houleuses avec la direction des opérations qui n'apprécie pas qu'un avion ne décolle pas. Car, à la différence des compagnies traditionnelles comme Air France, la low-cost Volotea ne dispose pas d'appareil et d'équipage de réserve. Dès qu'un de ses Airbus est cloué au sol, les annulations de vol et les indemnités à payer aux passagers s'accumulent. «Nous sommes toujours sur le fil du rasoir», estime un autre commandant. «Quand une compagnie aérienne est engagée dans une telle situation, ça participe à l'augmentation du risque d'accident», poursuit ce pilote, qui se souvient avoir dû exiger du siège le contrat de travail d'un jeune copilote qui venait s'installer à ses côtés. L'intéressé était alors incapable de le présenter.

Sur ces questions de temps de travail et de sécurité, Libération a interrogé le ministère des Transports, et plus particulièrement la Direction générale de l'aviation civile, chargée de contrôler les compagnies aériennes autorisées à voler en France. La réponse est laconique : «Les aspects relatifs au respect des limitations des temps de vol et de repos ne peuvent pas faire l'objet de vérifications poussées en raison de la nature et de la complexité du sujet. [...] La validité du certificat de transport aérien de Volotea atteste de la conformité de la compagnie au standard de sécurité requis pour les compagnies européennes.» Ces dernières semaines, la compagnie a toutefois consenti à une avancée sociale de taille : désormais, les hôtesse et stewards disposent de gants pour sortir les plats chauds du four. Auparavant, ils avaient le choix entre les saisir à mains nues ou se débrouiller tant bien que mal avec des feuilles de papier essuie-tout. Bienvenue à bord. ◀



l'aéroport Napoléon-Bonaparte d'Ajaccio, en Corse. PHOTO PASCAL POCHARD-CASABIANCA. AFP

Carnet

HOMMAGE

Paris (75)
Il y a vingt ans,

Bernard HAILLANT,
auteur, compositeur,
interprète,

nous quittait le 17 avril 2002.

«L'homme en couleur»
est toujours dans notre cœur.



Vous organisez
un colloque,
un séminaire,
une conférence...

Contactez-nous

Réservations
et insertions

la veille de 9h à 11h
pour une parution
le lendemain

Tarifs : 16,30 € TTC la ligne
Forfait 10 lignes :
153 € TTC pour une parution
15,30 € TTC la ligne suppl.
abonnée et associations - 10[€]

Tél. 01 87 39 80 00

Vous pouvez nous faire
parvenir vos textes
par e-mail :
carnet-libe@teamedia.fr

La reproduction
de nos
petites annonces
est interdite

01 87 39 84 00
carnet-libe@teamedia.fr
La reproduction de nos petites
annonces est interdite

(1) Les prénoms ont été modifiés.