



Les Métiers Aéroportuaires en chute libre

L'impact du Low Cost sur la sécurité

Olivier DUFRASNE • 12/2023

Rue de Suède 45,
1060 Bruxelles

FGTB-ABVV
Bruxelles-Brussel

CEPAG
BXL

1 Introduction

L'arrivée des acteurs low cost dans les métiers aéroportuaires n'a fait que prendre de l'ampleur au cours des trois dernières décennies. Les travailleurs du secteur - plus particulièrement celles et ceux affectés dans les services de manutention au sol, ont pu observer l'impact négatif grandissant sur les métiers ainsi que les conséquences sur les compagnies aériennes qu'on pourrait qualifier de « traditionnelles ».

Cette note a pour but d'essayer de faire prendre conscience que ce modèle économique, en se focalisant surtout sur la possibilité de voyager à un prix dit « démocratique », est loin d'être sans conséquences pour la sécurité des voyageurs et pour celle des salariés aéroportuaires.

En effet, les marges bénéficiaires sont tellement réduites pour les sociétés de manutention qu'elles doivent trouver des solutions de fonctionnement à moindre coût pour pouvoir survivre dans un espace de plus en plus concurrentiel.

Même si le modèle « low cost » n'est pas d'application auprès de toutes les compagnies aériennes, celles-ci n'ont pas d'autre choix que de s'aligner sur ce modèle. C'est donc tout un secteur qui est tiré vers le bas, et par conséquent l'aviation dans sa totalité qui subit les effets néfastes du « low cost ».

2 Modèle du low cost et son apparition en Belgique.

L'idée directrice du low cost est de diminuer au maximum les coûts de revient en supprimant ou rendant payantes les prestations superflues et en optimisant le fonctionnement de la compagnie avec, comme objectif, de peser sur le prix de vente des billets puisque les lourdes structures des compagnies aériennes traditionnelles ne leur permettent pas d'être concurrentielle.

Dans la période 1992-1999, l'expansion du low cost est facilitée par la dérégulation du trafic aérien européen.

A cette époque, l'union Européenne autorise, les compagnies aériennes à établir des lignes régulières à partir de l'ensemble du territoire de l'Union, quelle que soit la nationalité de la compagnie. »

Conséquence directe de cette dérégulation : aujourd'hui, une compagnie comme Ryanair n'est plus basée à l'aéroport de Bruxelles National mais continue à voler au départ de Bruxelles comme beaucoup d'autres compagnies low cost qui opèrent depuis le tarmac.

Nous pouvons également constater que depuis plusieurs années des compagnies traditionnelles comme Brussels Airlines (filiale du groupe allemand Lufthansa) deviennent hybrides et proposent des billets low cost pour faire face à une concurrence de plus en plus agressive et par la même occasion gagner des parts de marché.



3 Les conséquences néfastes du modèle économique low cost sur les métiers au sol

Les répercussions de ce modèle économique sont, comme vous pouvez vous en douter, très préjudiciables sur la manière de fonctionner dans le cadre de la manutention au sol, vu que toutes ces activités dites low cost ne permettent pas aux entreprises qui travaillent pour celles-ci de prétendre à des rémunérations de fonctionnement correctes. De plus, elles sont soumises à d'innombrables pressions pour survivre dans un secteur de plus en plus concurrentiel et doivent également faire face à des coups de fonctionnement qui sont conséquents dans le domaine de l'aviation.

Etant donné que la partie du budget consacrée à la masse salariale est bien encadrée par la commission paritaire 140.04, d'autres pistes d'économies doivent être envisagées. En effet, il s'agit de compenser ce manque à gagner et les compagnies qui s'occupent du traitement des bagages n'ont pas d'autre choix que de chercher différentes pistes pour faire des économies.

Parmi celles-ci, une des possibilités est de limiter les coûts de production et de réduire à son maximum **les formations du personnel**. Qu'elles soient de base ou dans des domaines très spécifiques, les formations ont une importance cruciale pour la sécurité dans sa globalité, et ne peuvent être bâclées sous peine de conséquences catastrophiques.

C'est ce point qui sera développé dans la présente fiche afin de vous faire prendre conscience que ce modèle économique a un impact direct sur la sécurité du vol et par conséquent sur la vôtre, quand vous prenez l'avion. En payant un montant dit « démocratique », voire dérisoire pour un billet d'avion, vous mettez un prix sur votre propre sécurité.

Le but ici n'est pas d'inciter à la peur mais de vous démontrer clairement les incidences et répercussions directes et indirectes de ce modèle économique.

Pour commencer, parlons de la durée impartie pour la formation en elle-même : quand j'ai débuté ma formation de Chef d'équipe au début des années 2000, j'avais déjà une ancienneté de plus de cinq ans et plusieurs qualifications (bagagiste, chauffeur de zone, chauffeur tout engins). Pour devenir Chef d'équipe, il y avait à l'époque plusieurs phases : la première partie théorique était planifiée sur deux semaines avec un examen (à cours fermé) avec obligation de réussite pour continuer le processus d'apprentissage. À partir de ce moment, vous pouviez commencer une période de parrainage de trois mois (uniquement axée sur la pratique), en présence d'un Chef d'équipe expérimenté qui donnait son appréciation (positive ou négative) sur la réalisation des tâches. C'est alors que vous pouviez commencer à travailler d'une manière autonome pour une période de un an. Pendant cette année, vous ne pouviez que manutentionner les avions moyen-courrier (Narrow Body) et, à la fin de celle-ci, il y avait une évaluation de fonctionnement et de connaissance des procédures de chargement et déchargement. Cette évaluation se déroulait en présence de l'instructeur et du parrain qui vous remettait alors un avis positif ou négatif. Si vous aviez atteint tous les objectifs, alors vous étiez qualifié en tant que Chef d'équipe moyen-courrier et vous pouviez alors commencer le même processus pour la qualification long-courrier (Wide Body), avec un schéma identique de formation et d'apprentissage.

Aujourd'hui, il est possible de devenir Chef d'équipe seulement après une ancienneté de trois mois ! Et sans avoir les qualifications nécessaires des fonctions qui précèdent celles de Chef d'équipe. De plus, cette formation ne fait plus de distinction entre les fonctions de chefs d'équipe moyen-courrier et long-courrier (elle englobe les deux fonctions en une seule). Ce n'est pas tout : la durée de formation théorique ne dépasse pas une semaine.

Vous pouvez comprendre aisément que cette différence d'apprentissages ne donne pas une connaissance de la fonction de Chef d'équipe équivalente à celle que j'ai pu suivre durant ma carrière : les chefs d'équipe aujourd'hui n'ont pas le bagage nécessaire pour garantir un chargement en respectant toutes les consignes de sécurité. De plus, ils ne sont pas conscientisés des dangers puisqu'ils n'ont pas eu la possibilité de suivre les formations adéquates et c'est là le vrai danger.

Pour vous faire prendre conscience du manque de connaissances, prenons quelques exemples (que j'ai pu constater durant ces dernières années et plusieurs témoignages qui m'ont été rapportés par d'anciens collègues toujours en activité aujourd'hui. Ces exemples peuvent vous paraître techniques voire futiles mais d'un point de vue professionnel, ils ont toute leur importance pour que le vol se passe dans les meilleures conditions et ainsi éviter et limiter tout incident.

Parmi les incidents les plus fréquents, il y a les associations de produits qui sont chargés sous la dénomination de cargo (animaux, cargo glace, produits radioactifs, produits périssables, produits inflammables, différents gaz). Certains d'entre eux ne peuvent être associés dans la même soute ou alors se doivent de respecter une distance minimale car ils pourraient provoquer, en cas de contacts entre eux, des dommages structurels à l'avion ou, dans le pire des cas, un début d'incendie ou une explosion. Le non-respect de ces consignes peut avoir de graves conséquences.

Il y a aussi l'obligation de suivre d'une manière scrupuleuse le plan de chargement afin d'avoir la meilleure répartition possible du poids dans l'avion (la trime) pour éviter qu'il ne décroche au moment du décollage. Sous la pression du respect des timings, des charges sont parfois déplacées sans aucun accord des autorités compétentes dans ce domaine, or il est primordial de prendre les mesures et dispositions nécessaires pour que « la trime » soit correcte et s'assurer qu'il n'y ait pas de problème au décollage.

D'autres dispositions économiques viennent s'ajouter pour réduire au maximum les coûts de fonctionnement et ont également des liens directs avec la sécurité (entretien du matériel réduit, augmentation de la productivité, recours plus fréquents à des agents intérimaires, cumul des fonctions,...) mais les formations restent primordiales pour sécuriser au maximum les activités manutentionnaires..

Rassurez-vous, la plupart des incidents énumérés ci-dessus ont été finalement détectés et des mesures adéquates ont été prises afin que le vol se passe dans de bonnes conditions. Mais je ne peux pas vous certifier que certains incidents ne soient pas passés sous les radars.

Un instructeur de la SABENA, référence dans son domaine et reconnu par tous, m'a un jour dit : « dans l'histoire de l'aviation, c'est le cumul des petits incidents qui ont le plus souvent provoqué le crash d'un avion, alors sois consciencieux et professionnel dans l'exercice de ta fonction car le moindre petit détail a son importance ».

Ce n'est pas une mauvaise répartition de quelques dizaines de kilos dans les soutes à bagages qui mettront le vol en danger mais, additionné à plusieurs négligences, cette « petite » erreur peut avoir des conséquences désastreuses.

Conclusion

Quand vous prenez place dans un avion à 5 heures du matin à l'aéroport de Bruxelles National ou ailleurs pour le compte d'une compagnie aérienne « low cost », vos seules préoccupations sont de profiter un maximum de votre city trip , tout en vous assurant -en regardant par le hublot - que votre valise à bien été embarquée

Voyager à moindre coût est une opportunité pour beaucoup de personnes ou familles d'accéder à des destinations qui ne leur étaient pas permises avant l'arrivée du low cost dans l'aviation.

Mais sans parler de l'impact écologique désastreux du secteur aéroportuaire suite à l'intensification des vols, un aller-retour le même jour pour se procurer un plaisir que l'on pourrait s'offrir au coin de notre rue n'est pas d'une nécessité absolue,

Il est beaucoup plus difficile de mettre l'aspect sécurité avant l'aspect économique et le bien-être, pourtant bien-être rime avec sécurité.

La prochaine fois que vous regarderez par le hublot de votre avion, portez votre regard un peu plus loin que la piste proche de vous et vous prendrez peut-être conscience que les 50 euros que vous avez déboursés pour votre voyage doivent servir à payer une foule de métiers aéroportuaires qui sont le plus souvent invisibles :la totalité de ces services ont besoin de moyens suffisants et de formations adéquates pour vous apporter la sécurité que vous méritez pour continuer à voyager. Posez-vous alors la question : 50 euros, est-ce suffisant ?

FGTB-ABVV
Bruxelles-Brussel

CEPAG
BXL