

Le low cost de Ryanair coûte cher à nos villes

Un documentaire révèle les dessous de la compagnie aérienne à bas prix. Chantage aux collectivités locales, dumping social, tout est bon pour faire baisser les coûts.

Quelles combines cachent les billets d'avion à tout petit prix? C'est la question qui a poussé le journaliste Enrico Porsia à s'intéresser à la plus puissante des compagnies aériennes à bas coût. Son documentaire, "La face cachée du low cost. Enquête sur le système Ryanair" est diffusé pour la première fois ce matin lors d'un colloque à Paris.

Le modèle économique sur lequel repose la compagnie irlandaise est, à certains égards, commun à tous ses concurrents : des avions identiques pour simplifier la maintenance, un système de réservation à l'avance pour assurer un bon taux de remplissage, une utilisation maximale des avions pour rentabiliser leur acquisition. Et un billet dont le prix de base grimpe vite si l'on y ajoute taxes, bagages et consommations à bord.

Mais Ryanair, qui a transporté l'an dernier 72 millions de passagers, "a poussé jusqu'au bout toutes les pratiques", estime Marie-José Kotlicki, de l'Ugict-CGT, syndicat d'ingénieurs, cadres et techniciens. Les employés ont interdiction de se syndiquer. Tous sont sous contrat irlandais. L'entreprise estime que cela l'exonère du paiement des charges sociales nationales. C'est pour cette raison que Ryanair a été accusé de "dumping fiscal" à Marseille, en septembre 2010. Menacée d'un procès, la compagnie a appliqué la stratégie « de la sauterelle » : si elle rencontre des difficultés à un endroit, elle atterrit ailleurs.

C'est ce qui s'était passé à Angoulême-Cognac, fin 2009. En contrepartie de l'ouverture d'une nouvelle ligne dans ce petit aéroport, les Irlandais ont exigé des collectivités locales qu'elles leur accordent des "aides marketing" via l'achat de pubs sur le site Ryanair.com. Le montant de ces investissements publics devait atteindre la somme de 925 000 euros sur trois ans. Mais Ryanair a soudain revu à la hausse ses exigences. Michel Boutant, président du conseil général de la Charente, a refusé ce "chantage".

Ryanair s'est envolé. "En réalité, ces aides marketing sont des subventions déguisées", assure le sénateur PS, poursuivi par l'entreprise pour diffamation. Ce procédé est toujours appliqué dans les 23 aéroports desservis en France par Ryanair. Lionel Guérin, PDG de Transavia, filiale low cost d'Air France explique : "A Nantes, nous avons été exonérés d'une partie des taxes aéroportuaires la première année, puisqu'on a ouvert cette ligne. Mais en aucun cas la ville de Nantes ne donne de subventions à hauteur de 30 euros par passager, comme d'autres collectivités locales le font pour Ryanair. C'est d'ailleurs pour ça que la compagnie n'est pas à Nantes..."

Prenez le Metro de l'actu

<http://www.metrofrance.com/info/le-low-cost-de-ryanair-coute-cher-a-nos-villes/mkkw!IxzYyitEpDuBU/>