

Ryanair, l'irlandais qui rackette les aéroports français

La compagnie low cost coûte cher : elle collectionne les subventions auprès des collectivités avec cette menace : "Tu l'aides ou elle te quitte !"

VOILÀ ce qu'on appelle faire preuve d'autorité. Le 13 octobre, la chambre régionale des comptes de Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées (Occitanie) publie un rapport dans lequel elle pointe les subventions, selon elle illégitimes, versées en pagaille à la compagnie aérienne low cost Ryanair.

Deux mois plus tard, le 16 décembre, la même région octroie 550 000 euros d'aides à... Ryanair ! Qui, cette année, recevra au total 1,4 million d'euros, si l'on compte aussi l'argent versé par Montpellier Méditerranée Métropole et par la communauté du Pays de l'Or, sise à Mauguio, où se trouve l'aéroport. Il s'agit, argumentent en chœur les élus, de maintenir l'activité de l'aéroport de Montpellier Méditerranée.

Les ailes du délire

Ici comme ailleurs, Ryanair a érigé cette maxime en modèle : « Si vous ne payez pas, on s'envole ! » Chantage efficace : la compagnie est aujourd'hui présente dans 33 aéroports hexagonaux, contre seulement 17 en Grande-Bretagne et 13 en Allemagne.

Depuis, cependant, l'Europe a durci les conditions d'octroi de l'aide publique aux aéroports, forçant les collectivités à développer des trésors d'imagination. A Montpellier, elles ont créé une structure servant d'« escale » à l'argent public, l'Association de promotion des flux touristiques



et économiques (Afte), qui empêche l'essentiel des subventions. Avec celles-ci, l'Afte achète des publicités en ligne sur le site de Ryanair afin d'inciter les Belges de Charleroi, les Allemands de Francfort et les Anglais de Leeds à prendre l'avion pour Montpellier. En 2015, l'association a payé 1,25 million d'euros pour ces spots de pub. Une addition réglée à Airport Marketing Services (AMS), filiale de Ryanair, sorte d'agence de com' du groupe, installée dans un paradis fiscal, l'île de Man.

Les élus occitans (socialistes, droite et centre, et même trois communistes) n'en continuent pas moins

de financer la deuxième compagnie low cost du monde. Ryanair rafle 80 % des subventions montpelliéraines, alors qu'elle n'assure que 10 vols hebdomadaires de l'aéroport, sur un total de 109.

Micmac sur le tarmac

Tout cela pour des retombées plutôt discutables. Sur cet aéroport, la compagnie assure des rotations (le temps où l'avion reste au sol) de 45 minutes. Un record ! Elle ne règle ainsi aucune redevance de « stationnement ». Comme elle débarque ses

passagers à pied, elle ne paie pas davantage la redevance de « passerelle », et sa banque d'enregistrement des passagers est partagée avec celle des autres compagnies.

Ryanair crée bien des emplois locaux, mais en quantité homéopathique. En 2013, le groupe a été condamné pour le « travail dissimulé » de 127 employés de Marseille-Provence, embauchés sous contrat irlandais alors qu'ils habitaient le Midi de la France. Tarif : 200 000 euros d'amende et 8,1 millions de dommages et intérêts versés aux caisses de Sécurité sociale, de chômage et de retraite. Depuis, le personnel au sol est rarement salarié par la compagnie ; les chambres de commerce et les collectivités locales prennent le relais. Et le personnel embarqué n'est pas plus favorisé : entre 60 et 70 % des pilotes et des hôtesses Ryanair, autoentrepreneurs, sont priés d'acheter leurs uniformes et de financer eux-mêmes leur formation.

Bruxelles, qui a Ryanair en ligne de mire, a déjà condamné en 2014 la compagnie à restituer 9,6 millions d'aides publiques versées pour « soutenir » les aéroports d'Angoulême, Pau et Nîmes. Mais fermer le robinet peut inciter la sympathique compagnie à mettre ses menaces à exécution. Ainsi a-t-elle quitté les plateformes de Pau, Toulon-Hyères et Angoulême-Cognac, pas assez sécurisables. Les dirigeants de Ryanair sont des gestionnaires de haut vol...

Jérôme Canard

Le Canard enchainé