



Fantastique Le P-DG de Ryanair, Michael O'Leary, 51 ans, a multiplié les provocations, se montrant prêt à tout pour faire baisser le prix des billets. Mais des accidents inquiètent les professionnels, comme, ci-dessous, cette sortie de piste à Limoges, le 21 mars 2008.



ALERTE ROUGE LA SÉCURITÉ EN QUESTION

UNE COMPAGNIE QUI DÉPASSE LES BORNES

Totalement déshumanisée, l'entreprise met ses pilotes sous pression et recule toujours plus les limites acceptables par la profession.

Michael O'Leary, cet étrange patron toujours très « classe », qui s'est payé une plaque de taxi pour rouler plus vite dans les voies réservées à Dublin, est devenu champion de la provocation pour faire parler de sa compagnie. Voici une liste non exhaustive de projets annoncés mais n'ayant jamais vu le jour : toilettes payantes, surtaxes pour les obèses, business class

Supprimer le copilote pour baisser de 10 € le prix du billet...

« fellations comprises » (sic), voyage debout pour payer moins cher. Sa dernière saillie : supprimer le copilote pour payer son billet 10 euros de moins ! Car, pour lui, « le consommateur européen est prêt à ramper sur du verre pilé pour voyager moins cher ». Largement moins drôle, Ryanair fait aussi la une pour des incidents graves. Le très sérieux magazine professionnel *Flight International* révélait, le 6 février 2007, que le 24 avril 2006 plusieurs vols de la compagnie irlandaise s'étaient posés à Londres Stansted par temps de brouillard en dessous des minima, c'est-à-dire avec une visualisation incertaine de la piste. Et le 21 mars 2008, c'est dans la capitale de la porcelaine, Limoges, qu'il a failli y avoir de la casse. Dans des conditions météorologiques rendues difficiles par des rafales de vent et de la pluie, un Boeing 737-800 n'a pas réussi à s'arrêter avant la fin de la piste et a continué dans la terre et l'herbe sur quelques mètres. La cause ? Mystère, aucune enquête n'a eu lieu.

Le 16 août dernier, on apprenait que les autorités aériennes avaient ouvert une enquête suite aux atterrissages de trois avions de Ryanair à Valence, le 26 juillet vers 21 heures. Les équipages avaient déclaré des situations d'urgence faute de carburant, et bénéficié d'une priorité d'atterrissage. Le syndicat allemand des pilotes Cockpit a assuré peu après que la compagnie irlandaise exerçait « une forte pression » pour des économies de carburant, tandis qu'une association espagnole évoquait « une situation de risque grave pour la sécurité des passagers ». « Cette attitude est inadmissible et très accidentogène. Le principe de l'aviation est de toujours se ménager une marge de sécurité », tempête Christian

Roger, ancien président du Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL). Interrogé par VSD, la compagnie Ryanair renvoie vers les autorités aéronautiques irlandaises. Bizarrement, les enquêteurs indiquent que les trois avions qui ont déclaré des situations d'urgence carburant n'ayant été avaient leurs réservoirs au-dessus de la limite réglementaire. Ryanair

exulte, mais un commandant de bord français remarque : « S'ils ont déclaré une urgence, c'est qu'ils étaient près de la limite ou alors qu'ils ne voulaient pas attendre en consommant du carburant, pour des raisons financières. Ce qui est aussi grave. » Ça n'aurait rien d'étonnant : Michael O'Leary a le sens de l'économie. Ses hôtesse – qui touchent 1 300 euros par mois (salaires et commissions sur les ventes) – sont aussi invitées à poser en maillot de bain sexy dans le calendrier maison. ■ F. N.

L'Irlande est en fête. Soyez des nôtres ! clament les publicités de Ryanair, la compagnie irlandaise qui propose en ce moment l'aller simple Beauvais-Dublin à 19 euros. Derrière ces prix ultra-attractifs se cache une entreprise aux moeurs impitoyables et un P-DG, Michael O'Leary, apôtre intransigeant du low cost (bas coût). Pilotes sous pression, ambiance pesante, rationalisation des coûts à outrance : dans cette société qui a transporté 76 millions de passagers en 2011, personne n'est syndiqué. Il est donc très difficile pour des pilotes d'accepter de parler, leur exclusion serait immédiate.

VSD a rencontré un commandant de bord qui a quitté cette compagnie après des années passées à travailler « la boule dans l'estomac ». Appelons-le Christophe. Ce qu'il relate est digne du roman de John Grisham *La Firme*. « À Ryanair, tu te sens épié, continuellement surveillé, témoigne-t-il. Sauf quand tu es convoqué, tu n'es en contact avec personne. Tout se passe par ordinateur. Si tu as un problème, il n'y a pas de téléphone, tout se fait par e-mail. Tout est codifié, jusqu'aux annonces commerciales que l'on effectue à bord

et qui sont, éventuellement, écoutées par l'un des quinze « clients mystères ». » Et quand l'avion atterrit, un système de puces dans le fuselage envoie toutes les informations à la base. Si on arrive un peu trop vite ou trop loin sur la piste, tout est codifié, décortiqué. Et sanctionné.

Mais le plus grave concerne les emports minimaux de kérosène, qui pourraient mettre en danger les passagers. Cette obsession des économies joue sur un théorème simple : charger moins pour peser moins lourd et donc consommer moins. Christophe a été témoin de ces pratiques. Ryanair, qualifiée d'ovni par ses concurrentes, reste pile sur la ligne jaune de la réglementation. « Michael O'Leary respecte les règlements : tu emportes du kérosène pour aller d'un point A à un point B avec une réserve vers un point C. Mais ce total théorique est calculé par des logiciels qui ne prennent pas en compte la possibilité d'aléas. » Il suffirait qu'il y ait trop de brouillard sur la piste ou qu'un accident s'y soit produit pour que l'appareil soit dans l'incapacité de se dérouter.

Pis : « Chez Ryanair, il y a un classement très pernicieux, baptisé la « full league », publié chaque mois sur l'Intranet de la société, dénonce Chris-

tophe. Ce tableau d'honneur met en avant le commandant de bord qui a embarqué le moins de carburant dans le mois. Inversement, celui qui en a emporté le plus est montré du doigt. » Dans chacune des bases de la compagnie (une cinquantaine), un commandant de bord référent – le « base captain » – reçoit même une prime supplémentaire s'il se hisse dans le Top 3 des bases de la compagnie ayant consommé le moins de carburant. « Les sommes peuvent atteindre des montants incroyables, explique notre pilote. Un chef de base en Espagne a ainsi gagné 20 000 euros de bonus à la fin de l'année. » La pression s'exerce de manière permanente. Au moment de la préparation du vol, si le pilote

rajoute 300 kilos de carburant, il doit faire un rapport et, au-delà de 500 kilos, il est convoqué pour s'expliquer. « Il existe des ayatollahs qui te convoquent à 301 kilos, relève notre témoin. Certains sont tellement attirés par l'appât du gain. Tout est enregistré dans un dossier électronique et ça peut mal se terminer. Tu peux te faire virer si tu n'as pas une excellente raison d'avoir pris plus. » Problème : 300 kilos, ce n'est rien. Un

Des primes pour ceux qui emportent le moins de kérosène