



15ème législature

Question N° : 24477	De M. Denis Masségli (La République en Marche - Maine-et-Loire)	Question écrite
Ministère interrogé > Économie et finances		Ministère attributaire > Économie, finances et relance
Rubrique > transports aériens	Tête d'analyse > Faillite XL Airways	Analyse > Faillite XL Airways.
Question publiée au JO le : 12/11/2019 Réponse publiée au JO le : 15/12/2020 page : 9228 Date de changement d'attribution : 07/07/2020		

Texte de la question

M. Denis Masségli alerte M. le ministre de l'économie et des finances sur les conséquences de la liquidation judiciaire de la compagnie XL Airways pour ses clients. 130 000 billets ont été émis et encaissés sans aucune garantie de remboursement pour les clients. Les banques ne semblent pas appliquer le *chargeback* prétextant que celui-ci ne serait valable que pour les entreprises basées à l'étranger. Les conseils émis sur le site du ministère de l'économie et des finances ne sont pas suivis d'effets de leur part. Il lui demande si l'État qui prélève sur ces billets, par le biais de diverses taxes, près de la moitié du coût total pour les voyageurs, peut intervenir et minimiser les pertes pour ces dizaines de milliers de clients. Dans un secteur très concurrentiel et un contexte très instable, les consommateurs doivent être protégés des risques de faillites des compagnies aériennes et chaque acteur doit prendre ses responsabilités.

Texte de la réponse

Dès l'annonce de la faillite de la compagnie de transport aérien XL Airways, ainsi que celle de la compagnie Aigle Azur, les services de l'Etat se sont fortement mobilisés pour accompagner les clients concernés, notamment en incitant les autres compagnies à mettre en œuvre des services de transports leur permettant d'effectuer les éventuels vols retours prévus. S'agissant des demandes de remboursement des frais engagés pour les vols, ce n'est que si le billet a été acheté dans une agence de tourisme et fait partie d'un forfait touristique que le consommateur pourra engager une demande de remboursement auprès de l'agence, responsable de plein droit de la réalisation des prestations qu'elle a vendues (article L. 211-16 du code du tourisme). Tel n'est pas le cas pour le passager ayant acheté un billet d'avion sans autre prestation (aussi appelé « vol sec ») qui devra alors signaler sa créance auprès des mandataires judiciaires désignés par le tribunal dans un délai de 2 mois à compter de la publication du jugement d'ouverture au bulletin officiel des annonces civiles et commerciales (article R. 622-24 du code de commerce). De manière alternative, si l'achat a été effectué par carte bancaire, les clients peuvent se tourner rapidement vers leur établissement bancaire pour se faire rembourser via la procédure de « chargeback » si celle-ci est proposée. Les autorités françaises sont conscientes des limites de cette réglementation en ce qui concerne la protection des passagers ayant acheté un « vol sec », non couvert à ce titre par les dispositions protectrices de la directive (UE) 2015/2302 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2015 relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées transposée dans le code du tourisme. C'est pourquoi les services de la direction générale de l'aviation civile et de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes s'emploient actuellement à explorer les pistes innovantes susceptibles de renforcer efficacement la protection des passagers face à des faillites. Dans un contexte de forte concurrence du marché transport aérien à



échelle mondiale, les nouvelles règles doivent être, pour être pleinement efficaces, définies au niveau de l'Union européenne. Par le passé, dans le cadre des discussions menées au niveau européen, aucune des solutions identifiées parmi lesquelles la création d'un fond général de réserve ou le recours à un dispositif d'assurance, n'avait pu toutefois être considérée comme pleinement satisfaisante pour l'ensemble des parties concernées (consommateurs, voyageurs, compagnies aériennes, assureurs et pouvoirs publics). Dès lors, le Gouvernement entend accorder à cet égard toute l'attention nécessaire aux opportunités innovantes pouvant se présenter dans le cadre de la révision annoncée du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la communauté.