

15ème législature

| | | |
|--|---|--|
| Question N° : 24646 | De M. Paul Molac (Libertés et Territoires - Morbihan) | Question écrite |
| Ministère interrogé > Transports | | Ministère attributaire > Transports |
| Rubrique > transports aériens | Tête d'analyse >Défaillance de compagnies aériennes opérant en France | Analyse > Défaillance de compagnies aériennes opérant en France. |
| Question publiée au JO le : 19/11/2019 Réponse publiée au JO le : 08/09/2020 page : 6156 Date de changement d'attribution : 07/07/2020 | | |

Texte de la question

M. Paul Molac attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur l'impérieuse nécessité de mettre en place un dispositif qui permette de protéger les consommateurs en cas de défaillance de compagnies aériennes opérant en France, ainsi que les agences de voyages qui transfèrent les fonds aux compagnies, dès l'émission des billets. En moins de trois semaines, sont survenues, la mise en liquidation judiciaire d'Aigle Azur, deuxième compagnie aérienne française, puis la mise en redressement judiciaire d'XL Airways. Ces deux coups d'arrêt brutaux ont mis en lumière le manque de protection des consommateurs ayant payé des billets émis mais non honorés qui ont peu de chance d'être indemnisés, sauf à être passés par une agence de voyage dans le cadre de la vente d'un forfait touristique (vol + hôtel). En effet, les procédures collectives ouvertes, placent les passagers au plus bas de la liste des créanciers. En effet, il n'existe, à ce jour, aucune garantie financière protégeant les consommateurs, qui permettrait de couvrir le risque de défaillance des compagnies aériennes, alors que les textes imposent à toute agence de voyage de souscrire une garantie financière. Dans le cas de l'agence de voyage, la garantie financière est destinée à rembourser la totalité des fonds déposés par les clients pour les forfaits et prestations touristiques, ainsi qu'à couvrir les frais de rapatriement des voyageurs. Au surplus, il faut souligner que pour émettre de la billetterie aérienne, une agence de voyage doit disposer d'un agrément auprès de l'Association internationale du transport aérien (IATA) imposant le respect de critères financiers lourds et stricts ou de fournir une garantie bancaire afin de sécuriser les sommes encaissées des voyageurs pour le compte des compagnies aériennes. De plus, les agences de voyage agréées IATA sont obligées d'émettre les billets d'avion dès leur réservation, et de les payer à la compagnie. Par conséquent, l'ensemble des billets de retour et des départs à venir, ont déjà été payés à Aigle Azur, de la même façon pour XL Airways. Les compagnies aériennes refusent de créer un système de mutualisation dans l'intérêt des consommateurs victimes de ces défaillances, car les grosses compagnies refusent de payer pour les petites, plus exposées au risque de défaillance. Ainsi, le Gouvernement ne devrait-il pas imposer, dans le projet de loi sur le transport aérien en préparation, un mécanisme de solidarité entre les différents transporteurs ou un mécanisme consistant à séquestrer les sommes versées pour les consommateurs jusqu'à l'exécution complète du contrat de transport pour les prémunir contre le risque de défaillance des compagnies aériennes ? Il lui demande donc de préciser les intentions du Gouvernement afin de remédier aux problèmes engendrés par la défaillance des compagnies aériennes au détriment des consommateurs.

Texte de la réponse

Les faillites successives de deux compagnies aériennes françaises, et leur effet sur un grand nombre de passagers, ont constitué des évènements majeurs et engendré une mobilisation immédiate des services de l'État. Face à la soudaineté de l'annulation des vols d'Aigle Azur et d'XL Airways, les services de la Direction générale de l'aviation civile ont ainsi travaillé en lien étroit avec les autres compagnies aériennes pour les inciter, d'une part, à procéder à des augmentations de capacité ciblées et, d'autre part, à offrir des billets à tarif réduit aux passagers contraints de racheter un billet ; la priorité étant donnée au retour des passagers bloqués à l'étranger. Les services de l'État ont également veillé à informer largement les passagers affectés par ces défaillances sur leurs droits et éventuels recours en fonction de leur situation. Avec l'impact de la crise du COVID, le Gouvernement est d'autant plus conscient des limites de la réglementation applicable en ce qui concerne la protection des passagers ayant acheté un billet sans autre prestation (« vol sec »), et non couverts 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. Une telle situation impose de s'interroger sur les améliorations possibles en termes de protection des passagers aériens. Le Gouvernement y est déterminé et les services de la Direction générale de l'aviation civile s'emploient, avec les autres ministères concernés, au premier rang desquels le ministère des finances, à explorer les pistes d'amélioration possibles sur un sujet qui a déjà fait l'objet d'échanges et de réflexions approfondies par le passé, y compris au niveau européen. Aucune des solutions identifiées alors, parmi lesquelles la création d'un fonds 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). Cela démontre la complexité de ce dossier comme la nécessité d'être innovant, pour faire émerger des solutions efficaces pour les passagers et adaptées aux spécificités du secteur aérien. Des mécanismes assurantiels nouveaux pourraient ainsi, par exemple, être développés comme le recours plus systématique à des comptes séquestres. Dans le contexte très mondialisé et concurrentiel du transport aérien, il n'apparaît en particulier pas sans conséquence de mettre en place à la seule échelle nationale un système tel que celui évoqué de fonds de garantie. C'est en priorité au niveau européen que devraient s'établir les règles correspondantes. Le Gouvernement entend accorder à cet égard toute l'attention nécessaire aux opportunités pouvant se présenter au niveau de l'Union européenne.