

france | l'événement

Turbulences et atterrissages difficiles pour l'aérien

En l'espace de trois semaines, deux compagnies aériennes françaises se sont retrouvées dans l'impasse. Dans un secteur à très forte concurrence.

Ce lundi, l'intersyndicale de la compagnie aérienne XL Airways (1) a prévu deux manifestations devant le ministère des Transports à Paris et devant le tribunal de commerce de Bobigny. Après Aigle Azur début septembre, XL Airways a annoncé en fin de semaine dernière se trouver dans une impasse financière. « Les compagnies françaises ne peuvent se battre à armes égales à ce niveau de charges, taxes, redevances », a notamment diagnostiqué sur Twitter le pilote de ligne Guillaume Schmid, vice-président du syndicat SNPL Air France.



La justice a accordé un sursis à Aigle Azur.

(AFP)

La guerre des prix ne permet aucun faux pas

Mais les compagnies françaises ne sont pas les seules à connaître des difficultés. « Il y a toujours eu des faillites de compagnies aériennes. Mais depuis fin 2018, cela s'est accéléré », explique Anne-Laure Hery porte-parole d'Air Indemnité (2), le leader français des services d'indemnisation des passagers aériens. Et les modèles économiques étaient tous différents. « Outre Aigle Azur, ce sont cinq compagnies qui ont fait faillite depuis cette date-là : Cobalt Air, une com-

pagne nationale chypriote ; Primera Air (danoise) qui faisait des vols charters, tout comme Small Planet ; Germania (vols à bas coût) ou encore Wow Air (islandaise) qui pourrait reprendre ses activités de low cost long-courrier. Mais qu'Aigle Azur tombe, c'est un symbole fort. Et inquiétant. » XL Airways c'est du low-cost long-courrier. Aigle Azur spécialisée sur le bassin méditerranéen avait essayé de se diversifier dans le long-courrier. Les explications sont multiples mais « ce qui ressort de ces faillites, c'est d'abord la concurrence très agressive sur les prix, remarque Anne-Laure Hery. Toutes les compagnies communiquent là-dessus. Et elles ont du mal à tenir. Surtout quand le prix du baril de pétrole aug-

mente. Il y a aussi des problèmes de placement stratégique et de gestion, mais on sait aussi que les marges sont très faibles. » « Dans le même temps, il y a des compagnies qui se lancent. » La concurrence a beau être terrible, « des créneaux restent à prendre » selon certaines compagnies. « La vraie question est de savoir comment elles s'y retrouvent financièrement quand elles proposent un vol Paris-New York à 100 €. » C'est ce que se demande aussi le SNPNC-FO qui dénonce « la Direction générale de l'aviation civile qui tolère, voire encourage le dumping social de compagnies low-cost étrangères qui peuvent ouvrir des bases d'exploitation en France en se dispensant d'appliquer la régle-

repères

> **XL Airways.** Basée à Paris-Charles-de-Gaulle, elle emploie 570 collaborateurs. Elle a transporté 730.000 passagers en 2018 essentiellement en Amérique du Nord, mais aussi en Chine. L'entreprise est la propriété du holding français DreamJet Participations.
> **Aigle Azur.** Elle a transporté 1,88 million de passagers l'an dernier, principalement vers l'Algérie, mais aussi le Liban, le Portugal, la Russie, le Brésil ou le Mali. La compagnie emploie quelque 1.150 personnes, dont 800 en France et 350 en Algérie. En cessation de paiement, le tribunal de commerce d'Évry a décidé sa liquidation avec un sursis jusqu'au 27 septembre.

mentation française, y compris sur les salaires ». La fédération FO de l'équipement, de l'environnement, des transports et des services (Feets FO), accuse aussi les pouvoirs publics de « créer une distorsion dans la taxation » des compagnies aériennes françaises « au regard des pratiques étrangères (ce qui) est suicidaire ».

Olivier Pirot

(1) SNPNC-FO, Unsa aérien, SNPL, Unac et CGT.
(2) Fondé par Jérôme Grattelle, (originaire de Saint-Paterne-Racan en Indre-et-Loire), Air Indemnité a répondu à plus de 150.000 demandes d'assistance en 2018.

••• Le voyageur britannique Thomas Cook au bord de la faillite

Le compte à rebours a commencé pour le voyageur britannique Thomas Cook qui tentait dimanche soir, lors d'un conseil d'administration décisif, d'échapper à une retentissante faillite avec un éventuel allègement de sa dette, sollicitée auprès de ses créanciers. Cette réunion de la dernière chance devait déterminer du sort du groupe et éviter une opération de rapatriement massif et coûteux de centaines de milliers de touristes. La faillite du plus ancien voyageur au monde serait un coup de tonnerre pour le tourisme européen. Et Thomas Cook devrait organiser immédiatement le rapatriement de 600.000 touristes à travers le monde, dont 150.000 Britanniques et 10.000 Français. A la fois tour-opérateur et com-

pagne aérienne, le groupe réalise environ 10 milliards de livres (11,32 milliards d'euros) de chiffre d'affaires par an. Mais il est fragilisé depuis quelques années par une rude concurrence entre tour-opérateurs et par un environnement économique incertain. Thomas Cook compte 22.000 salariés, dont 9.000 au Royaume-Uni. Le groupe a considéré n'être plus viable tel quel, et a mis sur pied un vaste plan de restructuration avec une prise de contrôle de ses activités de tour-opérateur par le chinois Fosun et de sa compagnie aérienne par ses créanciers. Mais les 900 millions de livres promis ne suffisent pas et Thomas Cook a besoin de 200 millions supplémentaires pour poursuivre ses activités.

» édito

Télescopage



Par Chantal Pétilat

Un habitant de la terre sur deux aurait pris l'avion en 2018. Cette frénésie des voyages ne garantit pourtant pas l'avenir de tous les acteurs de ce secteur d'activité. Ces derniers jours, les victimes ont pour nom Thomas Cook, XL Airways, Aigle Azur. Qui s'ajoutent à Primera Air, Small Planet Airlines, Cobalt, Wow Air... tombées l'an passé du ciel européen. Si leur histoire, comme les causes de leur chute, nombreuses et complexes, ne sont pas les mêmes, toutes se brûlent les ailes à l'ardeur d'une rude concurrence. Mais c'est grâce à cette dernière que s'est opérée la démocratisation du transport aérien, des vacances sous un autre hémisphère ou des week-ends loin de chez soi. Aucune raison que ces rêves d'ailleurs ne soient réservés qu'aux riches. Désormais cependant, cette croissance économique qu'on imaginait se poursuivre, malgré la disparition des plus fragilisées, se heurte à un autre mur, celui de la conscience écologique. Le secteur a du mal à convaincre de l'efficacité de ses initiatives pour réduire ses émissions de CO2. C'est ainsi qu'est né en Suède le « flygskam », autrement dit la honte de prendre l'avion. Avec son pendant le « trainbrag », la fierté de prendre le train. Pour l'instant, l'avion étant souvent bien moins cher que le train, les adeptes sont tiraillés entre leurs convictions et leur porte-monnaie. N'empêche, cette chronique d'une régression annoncée, illustration du télescopage entre économie et écologie, nécessite d'être anticipée. Afin d'éviter de sacrifier emplois et activités connexes sur l'autel de la transition.

aujourd'hui

> Début du procès du **scandale sanitaire du Mediator** à Paris, pour homicides et blessures involontaires et tromperie aggravée.
> Dissolution du **parlement espagnol** en amont des élections législatives programmées au 10 novembre.
> A Malte, réunion des ministres de l'Intérieur de l'Union européenne sur l'**immigration**.

sur lanr.fr

Le bébé phoque frappé à la tête par un pêcheur à Dunkerque n'a pas survécu

en savoir plus

> Il n'y a pas de parade absolue, pour les clients, à une faillite d'une compagnie aérienne. « Quand vous bookez un billet sachez que si vous le faites via une agence de voyages, dans le cadre d'un forfait, celle-ci a obligation d'assurer le service en cas de défaillance, rappelle cependant Anne-Laure Hery. Vous serez pris en charge. »
> Mais le bon réflexe avant de réserver un billet, c'est de regarder l'actualité. Cela fait des mois que XL Airways cherche un repreneur par exemple. Il y a même eu des réunions de crise avant l'été.
> Pour autant, une mise en liquidation peut se décider du jour au lendemain. « Si vous avez booké très récemment, selon les cartes bancaires, le code monétaire vous permet de faire opposition au paiement. C'est valable en cas de redressement judiciaire ou de liquidation. C'est ce qu'on appelle le "charge back" sur

certaines cartes bancaires, comme une sorte de retro-facturation quand les droits des consommateurs ne sont pas respectés. Cela fonctionne en cas de faillite. De toute façon, j'invite les usagers à se rapprocher de leur établissement bancaire dans tous les cas. »
> Plus généralement, « quand il y a une faillite, vous n'avez plus que vos yeux pour pleurer. L'assurance annulation ne couvre pas ces cas-là. Très peu d'assurances couvrent les faillites. »
> Mais la probable faillite d'Aigle Azur a remis dans le débat « le problème de l'absence de fonds de garantie pour ces cas-là. Cela existe pour les agences de voyages, mais pas pour les compagnies aériennes. Le problème est que les grosses compagnies ou celles en bonne santé ne veulent pas payer pour les petites ou celles en difficulté. »