



Les tarifs de secours – le meilleur recours par temps de faillite

Wow Air, Niki et désormais Aigle Azur. Ces trois entités font partie des dernières compagnies aériennes européennes ayant fait faillite, affectant des milliers de passagers. Les images et histoires de voyageurs dans l'incapacité de partir en vacances ou de rentrer chez eux a fait la une des journaux, relançant par la même occasion un débat entre les différents acteurs impliqués dont ces voyageurs, les gouvernements, les compagnies aériennes et les associations d'agences de voyage.

Afin de rapatrier les passagers en cas de faillite, ces dernières préconisent comme solution une avance de fonds se rajoutant au prix du billet, ceci dans le but de constituer un fonds de garantie. Cette option servirait comme une assurance obligatoire, une sorte de 'plan B' garantissant le remboursement de passagers ou de pouvoir les ramener chez eux si une compagnie aérienne venait à faire faillite. Si au premier abord cette option semble être simple, en réalité, elle comporte de nombreux problèmes.

En premier lieu, payer deux fois. Les coûts liés au fonds de garantie feront monter le prix des billets d'avion pour tout le monde. Sans compter le fait que la plupart des passagers souscrivent déjà à des assurances de voyage ou sont bénéficiaires de protection ou de remboursement s'ils ont acquis leurs billets avec une carte de crédit.

En second lieu, ce serait écraser une mouche avec un gant de boxe : la Commission Européenne a estimé qu'entre 2011 et 2020, seulement 0,07% de tous les passagers pourraient être affectés par une faillite d'une compagnie aérienne et de ceux-ci, seulement 12% auraient besoin d'une aide au rapatriement.

Enfin, les coûts administratifs seraient élevés. Selon une estimation, ils pourraient représenter jusqu'à 85% de la somme totale du fonds de garantie en question.

Alors quel serait le meilleur moyen de faire face à cette situation ? « Nous avons étudié des solutions potentielles et, en 2014, IATA a mis en œuvre [l'assistance solidaire au rapatriement de passagers bloqués dans le cadre de faillite d'une autre compagnie aérienne](#), plus communément appelée 'tarifs de secours' » indique Monique de Smet, Directrice des Affaires de l'Union Européenne de IATA. « En résumé, les compagnies membres de IATA au départ et à l'arrivée de l'Union Européenne feront tout leur possible afin de proposer le rapatriement aux passagers bloqués loin de chez eux pour cause de faillite d'une autre compagnie. »

Quand le système est mis en marche, les passagers bloqués sont réacheminés, dans la mesure des places disponibles, à leur point de départ ou à l'aéroport le plus proche desservi par une compagnie membre de IATA, et ce à prix réduit (plus communément appelés 'tarifs de secours'). Cette aide solidaire est valable jusqu'à deux semaines à partir de la date de faillite de la compagnie sur laquelle le passager devait initialement voyager. Afin d'augmenter la connaissance et diffusion de cette solution, l'Etat responsable de la licence de la compagnie aérienne en faillite doit communiquer aux passagers bloqués la possibilité de faire appel à ces tarifs de secours (par exemple par le biais de sites internet de gouvernements). Ces tarifs solidaires ne doivent être proposés qu'aux passagers ne disposant pas d'une assurance couvrant le rapatriement.

« Le système s'améliore au fil du temps » ajoute de Smet. « Dans le cas de WOW, 13 compagnies aériennes se sont solidarisées, offrant des tarifs de secours ». Pour Aigle Azur, IATA a activé ces tarifs à la demande de la [Direction générale de l'aviation civile](#) (DGAC) le 6 septembre. Air France a été la première compagnie à proposer des solutions aux passagers bloqués avant que d'autres ne suivent dans son sillage. Au 13 septembre, 10 compagnies avaient offert des tarifs spéciaux aux passagers affectés :

- [Air France](#)
- [Air Caraïbes](#)
- [Corsair](#)
- [XL Airways](#)
- [Transavia](#)
- [Alitalia](#)
- [Vueling](#)
- [Air Algérie](#)
- [Royal Air Maroc](#)
- [ASL](#)

Une relation de proximité avec les gouvernements est vitale quand les compagnies aériennes rencontrent des difficultés. En réalité, l'Etat ayant octroyé la licence a, selon la loi européenne, l'obligation de surveiller la situation financière de ses compagnies aériennes. Toutefois, le rôle des gouvernements pourrait aller bien au-delà. Les compagnies aériennes fixent les tarifs de secours à des prix très bas, mais malheureusement ces prix peuvent rester élevés en raison de taxes rajoutées par-dessus. Il est d'ailleurs fréquent de voir des taxes et autres charges représenter plus de 50% du prix d'un billet.

« Alors que les compagnies aériennes démontrent leur solidarité en participant à cette initiative, permettant de limiter les désagréments, d'autres parties prenantes doivent contribuer à l'effort. Les faillites de compagnies aériennes sont heureusement peu fréquentes. La solution la plus juste et efficace pour protéger le voyageur passe par la participation des gouvernements et des autres pour prendre part à cette solution et de réduire leurs taxes et charges » rajoute de Smet.

[Cliquez ici pour lire la position de IATA sur les faillites de compagnies aériennes](#)