

UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE
POLITIQUE

PÔLE TRANSPORTS
INSTITUT DE FORMATION UNIVERSITAIRE ET DE RECHERCHE DU
TRANSPORT AÉRIEN



**LA RÉPERCUSSION DE LA FAILLITE D'UNE COMPAGNIE
AÉRIENNE À L'ÉGARD DES PASSAGERS ET DES AUTRES
COMPAGNIES AÉRIENNES**

Mémoire pour l'obtention du
Master 2 Droit et management du transport aérien

Par
Amélie GERBAUD

Sous la direction de
Mme Julie LABORDE, codirectrice de l'IFURTA
Mme Alexa ANDRIEUX, en sa qualité de tutrice d'apprentissage

Année universitaire 2019-2020

UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE
POLITIQUE

PÔLE TRANSPORTS
INSTITUT DE FORMATION UNIVERSITAIRE ET DE RECHERCHE DU
TRANSPORT AÉRIEN



**LA RÉPERCUSSION DE LA FAILLITE D'UNE COMPAGNIE
AÉRIENNE À L'ÉGARD DES PASSAGERS ET DES AUTRES
COMPAGNIES AÉRIENNES**

Mémoire pour l'obtention du
Master 2 Droit et management du transport aérien

Par
Amélie GERBAUD

Sous la direction de
Mme Julie LABORDE, codirectrice de l'IFURTA
Mme Alexa ANDRIEUX, en sa qualité de tutrice d'apprentissage

Année universitaire 2019-2020

REMERCIEMENTS

Je tenais à exprimer ma reconnaissance à ma tutrice, Alexa ANDRIEUX, pour m'avoir donné l'occasion de me pencher sur ce sujet fort intéressant et d'actualité, et pour avoir pris le temps de m'aiguiller dans l'élaboration de mon plan.

Je remercie Mme Julie LABORDE pour ses précieux conseils. J'adresse mes sincères remerciements aux professeurs et professionnels qui m'ont dispensé les connaissances et outils nécessaires à la réussite de mes études universitaires.

Je remercie l'Université d'Aix-Marseille, le Master 2 Droit et management du transport aérien et le pôle Distribution PI – Transport – Consommation d'Air France pour avoir fait de cette année une merveilleuse expérience.

Enfin, un grand merci à mes proches, pour leur soutien indéfectible durant toutes mes études universitaires, ils m'ont donné le dynamisme, le courage et la volonté d'y arriver.

TABLE DES ABREVIATIONS

ACI	<i>Airport Council International</i> ¹
AEA	<i>Association of European Airlines</i> ²
<i>Art. cit.</i>	<i>Article déjà cité</i>
ATOL	<i>Air Travel Organiser's Licence</i> ³
CAA	<i>Civil Aviation Authority</i> ⁴
COHOR	<i>Association pour la coordination des horaires</i>
DGAC	<i>Direction générale de l'aviation civile</i>
ELFAA	<i>European Low Fares Airline Association</i> ⁵
ERA	<i>European Regions Airline Association</i> ⁶
EUACA	<i>European Airport Coordinators Association</i> ⁷
IATA	<i>International Air Transport Association</i> ⁸
<i>Ibid.</i>	<i>Ibidem, même endroit</i>
OACI	<i>Organisation de l'aviation civile internationale</i>
OCDE	<i>Organisation de coopération et de développement économiques</i>
<i>Op.cit.</i>	<i>Opere citato, ouvrage cité</i>
OSP	<i>Obligation de service public</i>
SAFI	<i>Scheduled Airline Failure Insurance</i> ⁹
<i>Trad.</i>	<i>Traduction</i>
UE	<i>Union européenne</i>

¹ *Trad.* Conseil international des aéroports.

² *Trad.* Association des compagnies aériennes européennes.

³ *Trad.* Licence d'organisateur de voyage aérien.

⁴ *Trad.* Autorité (britannique) de l'aviation civile.

⁵ *Trad.* Association européenne de compagnies aériennes à bas prix.

⁶ *Trad.* Association européenne des compagnies aériennes régionales.

⁷ *Trad.* Association européenne des coordinateurs aéroportuaires.

⁸ *Trad.* Association internationale du transport aérien.

⁹ *Trad.* Assurance en cas de faillite de compagnies aériennes régulières. Dans le cadre de ce Mémoire, ce sera la version originale qui sera utilisée.

SOMMAIRE

Introduction	1
Partie 1) L'incidence de la faillite d'une compagnie aérienne sur les passagers	6
Titre 1) Les limites de la procédure de recouvrement de la créance	7
Chapitre 1) Le régime applicable à l'égard d'un vol à forfait	8
Chapitre 2) La vulnérabilité du passager en cas de vol sec	18
Titre 2) Les mécanismes de protection des passagers	27
Chapitre 1) Le périmètre insuffisant des assurances	28
Chapitre 2) Les standards de rapatriement des voyageurs bloqués	35
Partie 2) L'incidence de la faillite d'une compagnie aérienne sur les autres compagnies aériennes	40
Titre 1) Les effets de la faillite sur la connectivité du réseau aérien	41
Chapitre 1) La conséquence du retrait d'un membre d'une alliance de compagnies aériennes	43
Chapitre 2) La portée de l'attribution des droits de trafic vacants	47
Titre 2) Les normes relatives aux enjeux d'exploitation disponibles	53
Chapitre 1) Les standards des obligations de service public	54
Chapitre 2) Le régime de l'acquisition opportune des créneaux horaires libérés	58
Conclusion	64
Bibliographie	65
Table des Matières	77

INTRODUCTION

1. « *Operating within the regulatory complexities of the airline industry is no easy feat, as evidenced by the industry's numerous bankruptcies and razor thin profit margins* »¹⁰. Cette citation illustre parfaitement les problèmes du marché du transport aérien. Tout particulièrement depuis la libéralisation du transport aérien, les faillites se sont suivies. La banqueroute des compagnies aériennes est même devenue un phénomène commun en Europe¹¹. L'intérêt du Mémoire ci-présent est de se focaliser sur les conséquences résultant de la faillite d'un transporteur aérien sur les consommateurs et sur ses pairs. Par conséquent, il convient de clarifier que seront écartées de ce Mémoire la question portant sur les salariés ainsi que l'incidence sur les aéroports en eux-mêmes. Pour les besoins de ce Mémoire, il ne sera pas non plus traité le fret aérien. Ce monographe aura donc vocation à se concentrer uniquement sur les faillites de transporteurs aériens de passagers et leurs effets sur les consommateurs de ce service ainsi que sur les autres compagnies situées sur le marché.
2. Il convient dès lors de définir la notion à la base de ce Mémoire, à savoir la faillite. Dénommé également banqueroute et insolvabilité, il s'agit d'une situation économique dans laquelle une entreprise encourt une dette qu'elle est incapable de rembourser¹². Conformément aux dispositions de sauvegarde du Chapitre 11 de la loi sur les faillites des Etats-Unis¹³, quelques compagnies aériennes américaines ont pu être sauvées¹⁴. En guise d'illustration, en septembre 2005, les compagnies aériennes

¹⁰ Trad. « *Il n'est pas facile d'opérer dans les complexités réglementaires de l'industrie du transport aérien, comme en témoignent les nombreuses faillites et marges bénéficiaires de l'industrie* ».

TABORDA (A.), « Airline Alliances : Justifying the Bureau's Intervention », *Air and Space Law*, vol. 41, n° 6, novembre 2016, p. 475.

¹¹ **PANTAZI (T.)**, « Airline Bankruptcy and Consumer Protection in the European Union », *Air and Space Law*, vol. 35, n° 6, novembre 2010, p. 409.

¹² Booz&co, « Study on consumer protection against aviation bankruptcy », Final report, prepared for Directorate-General Energy and Transport European Commission, in association with Mr VON DEN STEINEN (E.), Dr JOERSS (I.) and Dr MENDES DE LEON (P.), London, 07 January 2009, p. 7.

¹³ UNITED STATES BANKRUPTCY CODE (USBC), TITLE 11 - BANKRUPTCY, CHAPTER 11 – REORGANIZATION.

¹⁴ **SPOTTO (J. E.)**, « The Challenge of Airline Bankruptcy - Lessons for Mature Industries », *Issues in Aviation Law and Policy*, 2004, 2004-2008, p. 4145.

Northwest et *Delta* se sont placées sous le champ d'application de ce Chapitre notamment en raison de l'augmentation du prix du fuel et de la forte compétitivité issue¹⁵, conséquence à long terme de la libéralisation du marché du transport aérien. Ces compagnies sont encore en activité. Dans le cadre de ce Mémoire, il s'agit de comprendre que l'utilisation des termes faillite, banqueroute, insolvabilité renvoie à l'idée que la compagnie en question a cessé ses activités sans possibilité de reprise via une procédure de sauvegarde. Ainsi, il sera écarté de ce Mémoire toute procédure de sauvegarde et le Chapitre 11 de la loi sur les faillites des Etats-Unis, pour se concentrer uniquement sur les conséquences suivant la banqueroute d'une compagnie aérienne.

3. Depuis la libéralisation du transport aérien commercial américain¹⁶ et européen au 1^{er} avril 1997, il est constaté une augmentation du nombre de compagnie aérienne ayant failli en raison d'une baisse des prix. En réalité, les compagnies aériennes étaient désormais maîtres pour décider du montant de leur prestation, engendrant dès lors une intense compétition sur le marché. La libéralisation a résulté sur de nombreuses fusions, dont des alliances, et faillites transformant l'industrie aérienne en « oligopole »¹⁷ dominé par quelques compagnies aériennes qui ne sont toutefois pas immunisées au spectre de la faillite. La réalité est sombre et en raison du nombre important de transporteurs aériens sur le marché et de la faible vacation de l'exploitation, les transporteurs sont dans une telle concurrence qu'ils doivent asseoir leur domination sur de plus faibles transporteurs qui disparaissent¹⁸. Parallèlement, cette libéralisation du transport aérien a permis d'abaisser les barrières à l'entrée et permettant ainsi l'entrée sur le marché des low-costs dans les années 1990. De manière générale, ils ont rapidement trouvé leur place en proposant de nouvelles lignes sur le

¹⁵ **McBAY (C.)**, « Airline Deregulation Deserves Another Shot : How Foreign Investment Restrictions and Subsidies Actually Hurt the Airline Industry », *Journal of Air Law and Commerce*, vol. 72, n° 1, Winter 2007, p. 182.

¹⁶ *Airline Deregulation Act of 1978*, Pub. L. N° 95-504, 92 Stat. 1705, signé le 24 octobre 1978.

¹⁷ **WALLS (J.)**, « Airline Mergers, Acquisitions and Bankruptcies: Will the Collective Bargaining Agreement Survive », *Journal of Air Law and Commerce*, vol. 56, n° 3, Spring 1991, p. 847.

¹⁸ **Бокк (А. К.)**, « How to Restore the Airline Industry to Its Full Upright Position : An Analysis of the National Commission to Ensure a Strong, Competitive Airline Industry Report », *Journal of Air Law and Commerce*, vol. 59, n° 3, February-March 1994, p. 663.

marché et des billets à des prix très attractifs qui ont poussé le consommateur à changer de comportement vis-à-vis du mode de réservation de ses déplacements¹⁹.

4. Plusieurs hypothèses viennent expliquer la faillite d'une compagnie aérienne dont l'augmentation du prix du fuel, la maintenance nécessaire et coûteuse des équipements, le salaire des employés de la compagnie²⁰, la pression fiscale²¹ (le « *poids des taxes et charges sociales en France bien supérieures qu'à la moyenne européenne* »²²) sur fond de concurrence intensive entre transporteurs aériens mais également avec les autres modes de transport dont ceux terrestres, à savoir les lignes à grandes vitesses (LGV). Lorsqu'un transporteur aérien rencontre des difficultés à jongler avec l'un des éléments, non-exhaustifs, précités, il est particulièrement vulnérable aux fluctuations du marché.

5. Jusqu'à 2005, près de 163 compagnies aériennes sont tombées en banqueroute²³. Dans un même ordre d'idée, la compétition a rendu les compagnies davantage vulnérables à des crises périodiques comme l'augmentation du pétrole ou les crises²⁴. A cet égard, il convient d'illustrer avec les conséquences liées à la suspension des opérations en avril 2010 suivant l'éruption volcanique islandais, Eyjafjallajökull²⁵. Plus récemment, le contexte actuel de la pandémie de coronavirus (COVID-19) ayant résulté à une baisse conséquente d'activité des compagnies aériennes n'a en rien arrangé leur fragilité. Les situations de crises sont de bonnes illustrations de parallèle avec la situation du marché aérien. Pour illustrer, dans les années 1980, à l'issue du second choc pétrolier, les compagnies aériennes *Braniff international, Laker Airways, Eastern Air Lines, Pan American* ont

¹⁹ PANTAZI (T.), « Airline Bankruptcy and Consumer Protection in the European Union », *art. cit.*, p. 412.

²⁰ SPIOTTO (J. E.), « The Challenge of Airline Bankruptcy - Lessons for Mature Industries », *art. cit.*, p. 4146.

²¹ ROYER (E.), « Transport aérien : la vache à lait ? », *Juris Tourisme 2019*, n°222, p. 3.

²² MORAES (R.), « Faillites Aigle Azur, XL Airways : un manque de stratégie nationale dans le secteur aérien », *Air-Journal.com*, 28 septembre 2019.

²³ SPIOTTO (J. E.), « The Challenge of Airline Bankruptcy - Lessons for Mature Industries », *art. cit.*, p. 4145.

²⁴ PANTAZI (T.), « Airline Bankruptcy and Consumer Protection in the European Union », *art. cit.*, p. 412.

²⁵ RAZEMON (O.), « Avril 2010, quand le « volcan islandais » imposait le silence à Orly », *lemonde.fr*, 2 avril 2020.

failli²⁶. Dans le cas du 11 septembre 2001, plusieurs compagnies ont dû faire faillite en raison de la chute des billets. L'année 2003 n'a pas été une période propice à l'industrie aérienne, notamment en raison de ralentissements économiques couplés par le conflit irakien sur le plan international et par l'arrêt de l'exploitation fortement déficitaire du Concorde par *Air France* et *British Airways*²⁷. Entre novembre 2005 et le milieu de septembre 2008, vingt-neuf compagnies aériennes sont tombées en faillite dont la majorité étaient des transporteurs régionaux, s'expliquant par leurs faibles liaisons et leur vulnérabilité accrue aux changements dans le marché²⁸.

6. Le contexte de la crise sanitaire mondiale de l'année 2020, a eu un impact conséquent sur le secteur aérien qui était soumis à de fortes concurrences et des difficultés financières. Le Fonds monétaire international (FMI) a d'ailleurs révélé au 23 mars 2020 que la perte possible pour le marché aérien serait équivalent à 252 milliards de dollars, correspondant à une perte de 44% par rapport à l'année 2019²⁹. Parallèlement, toute l'inquiétude de cette situation inédite sur le marché aérien a conduit à une résolution européenne tendant à préserver la pérennité des compagnies aériennes immatriculées dans l'Union, tout en garantissant les droits des passagers a été adoptée par la Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable le 19 juin 2020³⁰. Ce document a pour objectif de requérir la révision du Règlement (CE) 261/2004³¹ avec un effet rétroactif pour déterminer les modalités de remboursement des passagers n'ayant pas pu embarquer dans un contexte inédit. Il y est également précisé que « *l'équité concurrentielle impose la suppression de toutes les dispositions purement nationales tendant à augmenter certaines charges [...] dès lors*

²⁶ France Télévisions, « Compagnies aériennes : des turbulences et des faillites », *Francetvinfo.fr*, 20 septembre 2019.

²⁷ MEYLAN (M.), « Economie - Difficultés du secteur aérien », *Tourisme et Droit* 2003, n° 48, p. 31.

²⁸ Booz&co, « Study on consumer protection against aviation bankruptcy », *op. cit.*, p. 37.

²⁹ Direction générale du Trésor, « *L'impact de la crise du Covid-19 sur le transport aérien, et notamment en Inde* », article rédigé par PRIMOIS (C.), publié au 26 mars 2020.

³⁰ Sénat, *Résolution européenne tendant à préserver la pérennité des compagnies aériennes immatriculées dans l'Union, tout en garantissant les droits des passagers aériens*, Session ordinaire de 2019-2020, 19 juin 2020, n° 103.

³¹ Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91, 11 février 2004.

qu'elles peuvent handicaper les seuls opérateurs nationaux ou les seuls aéroports situés sur le territoire national »³². C'est pourquoi il est intéressant de se pencher sur un tel sujet. Les faillites de compagnies aériennes ont jalonné le marché aérien depuis la libéralisation du transport et il est particulièrement pertinent d'examiner les répercussions que ces sorties du marché provoquent sur le simple consommateur et sur les autres compagnies toujours en activité.

7. Avant de développer ce sujet au travers de deux thématiques, il convient en amont d'apposer les bases de délimitations. Seuls les transporteurs de passagers seront concernés. Ce Mémoire aura pour délimitation géographique la France et par extension, l'Union européenne. Toutefois, cela n'empêchera pas les illustrations à titre comparative avec notamment le Royaume-Uni ou encore à une échelle internationale. Le choix d'une telle démarcation permettra de développer les mécanismes existants à une échelle nationale et européenne et de faire une étude davantage concentrée. De même, l'Union européenne est à la fois soucieuse du maintien des compagnies aériennes et de la préservation des droits de passagers et la France servira de bonne base concernant l'applicabilité de certaines dispositions de celle-ci à un niveau interne.

8. Pour une meilleure lecture de cette monographie, l'étude des impacts de la faillite d'un transporteur aérien sera subdivisée en deux thèmes. A la base d'une banqueroute d'une compagnie aérienne, le consommateur constitue la première victime directe dont sa chance pour obtenir une totale satisfaction pour les désagréments subis est minime (**Partie 1**). Dans une autre mesure, lorsqu'une entreprise sur le marché fait faillite, il subsiste un effet papillon qui peut se retrouver soit négatif pour tous ceux qui dépendait étroitement ou alors très profitable pour les concurrents (**Partie 2**).

³² *Ibid*, point (22).

PARTIE 1) L'INCIDENCE DE LA FAILLITE D'UNE COMPAGNIE AERIENNE SUR LES PASSAGERS

9. En cas de suspension brusque de services aériens, les passagers sont les premiers à être affectés. L'impact d'une faillite d'une compagnie aérienne est variable entre, d'une part, la situation d'un voyageur qui se retrouve bloqué à l'étranger et d'un consommateur qui n'a pas encore commencé son voyage, et d'autre part, les voyageurs à forfait et les passagers disposant d'un simple billet d'avion. Outre la complexité révélée par les changements de comportement des voyageurs dans la prise de réservation de leur voyage à l'issue de l'essor d'internet³³, cette seconde dichotomie met en exergue une situation très inégale qui se retrouvera dans toute cette première Partie du Mémoire que ce soit au niveau du recouvrement des sommes versées pour ce voyage brusquement interrompu (**Titre 1**) ou au niveau des mécanismes dits de protection tendant pourtant à apporter un certain équilibre (**Titre 2**).

³³ v. Partie 1 – Titre 1 - Chapitre 1 – Section 2) de ce Mémoire.

TITRE 1) LES LIMITES DE LA PROCEDURE DE RECOUVREMENT DE LA CREANCE

10.A l'issue d'une insolvabilité d'une compagnie aérienne, les consommateurs ne peuvent généralement pas être en mesure de recouvrer les sommes qu'ils ont versés pour leur voyage qui n'a pu être concrètement réalisé. Dans l'ensemble, les voyageurs ne disposent pas des fonds nécessaires pour acheter un autre billet à des prix similaires. Dans un même ordre d'idée, les acheteurs d'un voyage à forfait sont susceptibles de perdre les autres éléments de services de voyage qu'ils avaient préalablement payés. Par conséquent, l'incidence globale d'une faillite d'une compagnie aérienne sur le consommateur peut engendrer des conséquences pécuniaires très élevées qui ne sont pas souvent récupérées³⁴.

11. Par définition, un créancier est une personne titulaire d'un droit de réclamer l'exécution d'une obligation, soit le versement d'une certaine somme d'argent³⁵. En conséquence, dès lors qu'un détenteur d'un billet d'avion, avec ou sans service de voyage annexé, n'a pas reçu la prestation de transport pour laquelle il a versé une certaine somme et qu'il n'a obtenu aucun dédommagement à ce manquement, il est identifié comme étant créancier de la compagnie aérienne. Pourtant ce statut ne permet pas à tous les voyageurs d'obtenir le paiement des sommes dues. Il subsiste à cet égard un profond déséquilibre de traitement de la situation des passagers en fonction de leur mode de réservation. Cette inégalité est principalement constituée de l'absence d'une réglementation suffisamment protectrice des acheteurs d'un vol sec. Alors que les voyageurs disposant d'un forfait sont couverts par la Directive européenne 2015/2305 (**Chapitre 1**), les passagers sans prestation se retrouvent pratiquement démunis (**Chapitre 2**).

³⁴ Booz&co, « Study on consumer protection against aviation bankruptcy », *op. cit.*, p. 101.

³⁵ Définitions de créancier et de créance issues du Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales (CNRTL), disponible à l'adresse : www.cnrtl.com.

CHAPITRE 1) LE REGIME APPLICABLE A L'EGARD D'UN VOL A FORFAIT

13. A l'inverse des acheteurs d'un vol sec, les détenteurs d'un voyage à forfait ont bénéficié très rapidement d'une protection financière en cas de procédure d'insolvabilité. Dès les années 1990, la Directive (CEE) 90/314 était à cet égard la réglementation européenne la plus pertinente en leur fournissant une assistance considérable. Elle a été remplacée par la Directive (UE) 2015/2305 au 30 juin 2018³⁶ pour pallier les diverses carences identifiées par les changements de comportements des consommateurs dans leurs divers modes de réservation de voyage qui n'étaient pas pris en compte par la définition de la directive de 1990. A cette époque, un forfait était caractérisé simplement par la « *combinaison préalable d'au moins deux des éléments suivants, lorsqu'elle est vendue ou offerte à la vente à un prix tout compris et lorsque cette prestation dépasse vingt-quatre heures ou inclut une nuitée : a) transport ; b) logement ; c) et autres services touristiques non accessoires au transport ou au logement représentant une part significative dans le forfait* »³⁷. Le marché des voyages a grandement évolué depuis l'essor des nouvelles technologies et pour correspondre aux nouveaux modes de réservation des consommateurs, il a fallu étendre cette définition.

14. Réitérant cette exigence de « *combinaison d'au moins deux types différents de services de voyage aux fins du même voyage ou séjour de vacances* »³⁸, la Directive (UE) 2015/2302 a apporté deux possibilités quant à la conclusion de cette prestation. Soit ces divers éléments sont conclus par un seul professionnel par le biais d'un contrat unique³⁹, soit, et il s'agit de la nouveauté par rapport à la précédente directive, ils sont souscrits conformément à l'un des cinq modes de réservation suivant. Ils peuvent être « *achetés auprès d'un seul point de vente et ont été choisis avant que*

³⁶ Directive (UE) n° 2015/2302 du Parlement européen et du Conseil relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées, modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 et la directive 2011/83/UE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 90/314/CEE du Conseil, 25 novembre 2015, Article 29.

³⁷ Directive (CEE) n° 90/314 du Conseil concernant les voyages, vacances et circuits à forfait, 13 juin 1990, Article 2.

³⁸ *Ibid*, Article 3.

³⁹ *Ibid*, Article 3, a).

le voyageur n'accepte de payer »⁴⁰, soit « proposés, vendus ou facturés à un prix tout compris ou à un prix total »⁴¹, soit « annoncés ou vendus sous la dénomination de «forfait» ou sous une dénomination similaire »⁴², soit « combinés après la conclusion d'un contrat par lequel un professionnel autorise le voyageur à choisir parmi une sélection de différents types de services de voyage »⁴³, soit « achetés auprès de professionnels distincts grâce à des procédures de réservation en ligne liées, lorsque le nom du voyageur, les modalités de paiement et l'adresse électronique sont transmis par le professionnel avec lequel le premier contrat est conclu à un ou plusieurs autres professionnels et lorsqu'un contrat avec ce ou ces derniers est conclu au plus tard 24 heures après la confirmation de la réservation du premier service de voyage »⁴⁴. En droit français, c'est en son article L.211-2 que le Code du tourisme définit cette notion de forfait conformément aux dispositions de la Directive (UE) 2015/2302 transposées en droit français⁴⁵.

15. Sont exclus du champ du forfait touristique, toutes combinaisons de service de voyage ne faisant pas partie intégrante de la valeur de cette combinaison, n'étant pas « annoncés comme étant une caractéristique essentielle de la combinaison ou ne [constituant] pas d'une manière ou d'une autre une telle caractéristique »⁴⁶ ou qui ont été « achetés uniquement après [...] l'exécution d'un service de voyage »⁴⁷. Dans ces cas-là, la garantie financière octroyée par la Directive (UE) 2015/2302 ne sera pas applicable en cas d'insolvabilité du transporteur aérien.

16. Par conséquent, il est essentiel de se fier au mode de réservation de la prestation pour déterminer le niveau de « obligations juridiques du professionnel [et] le niveau de protection des voyageurs »⁴⁸. Ainsi, il

⁴⁰ *Ibid*, Article 3, b), (i).

⁴¹ *Ibid*, article 3, b), (ii).

⁴² *Ibid*, article 3, b), (iii).

⁴³ *Ibid*, article 3, b), (iv).

⁴⁴ *Ibid*, article 3, b), (v).

⁴⁵ Ordonnance n° 2017-1717 portant transposition 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, 20 décembre 2017.

⁴⁶ Directive (UE) n° 2015/2302, Article 3, 2), a) et Code du tourisme, Article L.211-2, II), B), 1°.

⁴⁷ Directive (UE) n° 2015/2302, Article 3, 2), a) et Code du tourisme, Article L.211-2, II), B) 2°.

⁴⁸ Commission européenne, Rapport n° 2019/270 au Parlement européen et au Conseil sur les dispositions de la directive (UE) 2015/2302 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2015 relative aux

conviendrait de se pencher dans le cadre de ce Chapitre sur les modalités de cette protection délivrée par la Directive (UE) 2015/2302 (**Section 1**) mais également de s'intéresser à la préoccupation de la prise en compte des changements de comportement des voyageurs dans la conclusion de leurs réservations (**Section 2**).

SECTION 1) LA PROTECTION FINANCIERE OCTROYEE PAR LA DIRECTIVE (UE) 2015/2302

17. Dès lors qu'il n'est pas question d'un vol sec mais d'un voyage à forfait, une « *obligation de résultat* »⁴⁹ pèse sur le voyageur. A cet égard, les Etats membres ont l'obligation de veiller à ce que le voyageur demeure responsable, même en cas de faillite d'une compagnie aérienne⁵⁰, « *de l'exécution des services de voyage compris dans le contrat de voyage à forfait, indépendamment du fait que ces services doivent être exécutés par lui-même ou par d'autres prestataires de services de voyage* »⁵¹. Par conséquent, dès lors que les passagers sont en possession d'un voyage à forfait, ils sont couverts en cas d'insolvabilité d'une compagnie aérienne du moment que cela corresponde à la définition précitée.

18. Le vendeur du séjour est responsable de l'exécution de cette prestation. Conformément à la loi du 22 juillet 2009⁵², il lui incombe une double responsabilité. Tout d'abord, il lui revient une responsabilité du fait d'autrui, soit du dommage provoqué de son propre fait ainsi que des actions des personnes à sa charge⁵³. Ensuite, il subsiste également une responsabilité de plein droit « *à l'égard de l'acheteur de la bonne exécution des obligations résultant du contrat, que ce contrat ait été conclu à distance ou non et que ces obligations soient à exécuter par elle-même ou par d'autres prestataires*

voyages à forfait et aux prestations de voyage liées applicables aux réservations en ligne effectuées à différents points de vente, 21 juin 2019, p. 2.

⁴⁹ COLETTE (B.), « Aérien Voyageurs », *Bulletin des Transports et de la Logistique*, n° 3374, 18 juillet 2011, p. 440.

⁵⁰ Booz&co, « Study on consumer protection against aviation bankruptcy », *op. cit.*, p. 48.

⁵¹ Directive (UE) n° 2015/2302, article 13, 1).

⁵² Loi n° 2009-888 de développement et de modernisation des services touristiques, 22 juillet 2009, J.O.R.F., n° 169, 24 juillet 2009, Texte n° 1, page 12352.

⁵³ Code Civil, Article 1242.

de services, sans préjudice de son droit de recours contre ceux-ci et dans la limite des dédommagements prévus par les conventions internationales »⁵⁴. Cette double responsabilité permet au voyageur de se retourner contre un unique interlocuteur permettant ainsi de faciliter les réclamations des passagers.

19. Dans un même ordre d'idée, la Cour de Justice⁵⁵ a considéré que lorsque le consommateur est déjà suffisamment protégé par une réglementation européenne, il ne peut pas fonder sa demande de droit de remboursement de son billet simultanément sur la Directive Voyages et sur le Règlement (CE) 261/2004⁵⁶. Cette inapplicabilité du Règlement européen est confirmée par l'article 3 dudit texte qui écarte son application lorsque le « voyage à forfait est annulé pour des raisons autres que l'annulation du vol »⁵⁷. La notion d'annulation se caractérise comme étant « le fait qu'un vol qui était prévu initialement et sur lequel au moins une place était réservée n'a pas été effectué »⁵⁸. Sur cette base, les passagers en possession d'un voyage à forfait pourraient penser qu'ils peuvent se retourner contre la compagnie aérienne puisque les éléments de cette définition sont rencontrés. Toutefois, comme le précise la Cour de Justice, ils disposent déjà d'une solide protection prodiguée par la Directive (UE) 2015/2302 et surtout d'un autre organisateur vers lequel ils peuvent se tourner pour obtenir l'assistance et les remboursements dus. Par conséquent, seule la Directive (UE) 2015/2302 est applicable pour prodiguer une protection financière aux consommateurs en possession d'un voyage à forfait.

20. En cas d'insolvabilité du transporteur aérien, il incombe au voyageur les dispositions de l'article 17 de la Directive (UE) 2015/2302. Il s'agit de l'article disposant de la protection contre l'insolvabilité. Deux possibilités ressortent de cet article. Tout d'abord, il appartient aux voyageurs de fournir une garantie visant à rembourser « sans retard excessif après que le voyageur

⁵⁴ Code du tourisme, Article L.211-16.

⁵⁵ CJUE (3^e Ch.), arrêt du 10 juillet 2019, *Affaire HQ e.a. c. Aegean Airlines S.A.*, requête n° C-163/18.

⁵⁶ **AUGROS (V.)**, « Activités touristiques – Transport aérien – le voyageur à forfait dans la tourmente », *Juris Tourisme 2020*, n°226, 15 janvier 2020, p. 44.

⁵⁷ Règlement (CE) n° 261/2004, Article 3.

⁵⁸ Règlement (CE) no 261/2004, Article 2, l).

*en a fait la demande »*⁵⁹, les paiements effectués par celui-ci⁶⁰ ou en leur nom. A préciser également que cette protection contre l'insolvabilité « *bénéficie aux voyageurs quels que soient leur lieu de résidence, le lieu de départ ou le lieu de vente du forfait et indépendamment de l'État membre où l'entité chargée de la protection contre l'insolvabilité est située »*⁶¹. Une subtilité réside quant à cette garantie qui « *couvre les coûts raisonnablement prévisibles »*⁶² et le remboursement n'est pas automatique, il revient à la charge du voyageur de se tourner vers le voyageur pour demander le remboursement.

21. Il ressort dans ce même article la possibilité que « *la continuation du forfait peut être proposée »*⁶³. Cependant aucune autre précision n'est apportée sur ce point. Il serait intéressant de se rapprocher de l'article 13. Cet article se concentre sur l'exécution du forfait en apportant des éléments quant à la remédiation d'une non-conformité des services. Par définition, il s'agit « *l'inexécution ou la mauvaise exécution des services de voyage compris dans un forfait »*⁶⁴. Puisque le transport est caractérisé comme étant un service de voyage, alors cet article peut se retrouver applicable en cas de non-exécution d'un service même si aucune mention explicite n'est faite quant à l'insolvabilité du transporteur aérien. Conformément aux dispositions de l'article 2, il est caractérisé qu'une organisation soit une « *un professionnel qui élabore des forfaits et les vend ou les offre à la vente, directement ou par l'intermédiaire d'un autre professionnel ou encore conjointement avec un autre professionnel, ou un professionnel qui transmet les données du voyageur à un autre professionnel »*⁶⁵. De ce fait, il semblerait à la lecture de cette définition que le transporteur aérien ne soit pas le principal concerné par l'insolvabilité décrite à l'article 17 de la Directive (UE) 2015/2302. Pourtant, aucune exclusion n'est explicitée et donc les dispositions lui sont applicables.

⁵⁹ Directive (UE) n° 2015/2302, Article 17, 5).

⁶⁰ *Ibid*, Article 17, 2).

⁶¹ *Ibid*, 3).

⁶² *Ibid*, 2).

⁶³ *Ibid*.

⁶⁴ *Ibid*, Article 2, 13).

⁶⁵ *Ibid*, 8).

22. Comme précité au début de cette Section, le voyageur demeure responsable en cas d'insolvabilité d'une compagnie aérienne⁶⁶ de, pour reprendre les dispositions de l'Article 13, « *l'exécution des services de voyage compris dans le contrat de voyage à forfait, indépendamment du fait que ces services doivent être exécutés par lui-même ou par d'autres prestataires de services de voyage* »⁶⁷. Ainsi, cet Article 13 serait également applicable en cas de faillite d'une compagnie aérienne puisque le transport de passager représente un service de voyage et conformément à son premier alinéa, le voyageur est responsable en cas de non-conformité d'un service de voyage.

23. A l'inverse de l'article 17, l'article 13 a pour vocation de requérir une résolution à la non-conformité avant d'engager la procédure de remboursement. Celle-ci n'intervient que lorsque l'organisateur n'est pas en mesure de trouver une solution adéquate et dans un délai raisonnable qu'il lui revient la charge de dédommager le voyageur lésé, qui peut résilier le contrat sans payer de frais de résiliation, et de le rapatrier⁶⁸. Conformément aux dispositions de cet article, le voyageur veille à remédier à la non-exécution du service de voyage, soit du transport de passager dans le cas qui intéresse ce Mémoire, à moins qu'il ne se retrouve dans une impossibilité⁶⁹ ou que les coûts engendrés sont disproportionnés⁷⁰. Par ailleurs, il incombe une responsabilité à l'organisateur, en cas de circonstances exceptionnelles et inévitables, de supporter « *les coûts de l'hébergement nécessaire, si possible de catégorie équivalente, pour une durée maximale de trois nuitées par voyageur. Si des durées plus longues sont prévues par la législation de l'Union sur les droits des passagers applicable aux moyens de transport concernés pour le retour du voyageur, ces durées s'appliquent* »⁷¹. Aucune explicitation n'est faite quant à ces circonstances exceptionnelles et inévitables mais le caractère brusque des

⁶⁶ Booz&co, « Study on consumer protection against aviation bankruptcy », *op. cit.*, p. 48.

⁶⁷ Directive (UE) n° 2015/2302, article 13, 1).

⁶⁸ *Ibid.*, 6).

⁶⁹ *Ibid.*, 3), a).

⁷⁰ *Ibid.*, 3), b).

⁷¹ *Ibid.*, 7).

interruptions des services aériens par la faillite de la compagnie aérienne en charge pourrait s'intégrer. Dès lors, il reviendrait au voyageur de prendre en charge les sommes des consommateurs impactés par la non-conformité de leur transport.

24. Au titre de la Directive (UE) 2015/2302, les passagers disposent d'une solide garantie en cas d'insolvabilité lorsqu'il est question d'un voyage à forfait tel que défini par la réglementation européenne. Il convient toutefois de noter qu'il subsiste parallèlement à cette catégorie de voyage d'autres types introduits par le changement de comportement des consommateurs. A cet égard, on peut citer la prestation de voyages liés qui occupe le titre de la Directive (UE) 2015/2302 mais également d'autres modes de réservation dont le cadre de protection est malheureusement encore assez flou.

SECTION 2) LA PRISE EN COMPTE DU CHANGEMENT DE COMPORTEMENT DES CONSOMMATEURS DANS LES STANDARDS DE PROTECTION

25. Depuis les années 1990, l'essor d'internet, dont le e-commerce, a grandement affecté le marché et contribué au changement des habitudes de consommateurs en leur permettant réaliser par eux-mêmes leur forfait depuis n'importe où⁷². A noter que le pourcentage de citoyens de l'UE qui achètent des biens ou des services sur Internet à des fins privées est passé de 22 % en 2004, 34 % en 2008⁷³ et à 67% en 2014⁷⁴. Ces derniers cherchant désormais à personnaliser leurs vacances en fonction de leurs besoins individuels et de leurs préférences ou à obtenir le meilleur prix sans forcément passer par des forfaits prédéfinis. Ainsi, la séparation entre le transporteur, les agences de voyages et les hôtels s'est rapidement brouillée puisqu'on retrouve par exemple sur des sites de compagnies aériennes de la publicité pour des hôtels ou de la location de voiture⁷⁵. En se construisant leur propre forfait, les consommateurs auraient pu croire

⁷² Booz&co, « Study on consumer protection against aviation bankruptcy », *op. cit.*, p. 80.

⁷³ PANTAZI (T.), « Airline Bankruptcy and Consumer Protection in the European Union », *art. cit.*, p. 413.

⁷⁴ Eurostat, *Statistics on ICT use in tourism*, données extraites en février 2016, Juin 2019, p. 2.

⁷⁵ *Ibid.*

qu'ils disposaient des protections prodiguées par l'ancienne Directive Voyage. Cependant, ces modes de réservation n'étaient pas prévues par la Directive (CEE) 90/314, il a fallu attendre la Directive (UE) 2015/2302 pour introduire un nouveau concept englobant une très grande partie des divers types de réservation.

26. Introduite par la Directive (UE) 2015/2302 et transposée en droit interne sous l'article L.211-2 du Code du Tourisme, la prestation de voyage liée a été incluse dans un souci de s'adapter à la réalité du marché touristique. Par définition, une prestation de voyage liée consiste en la combinaison d'au moins deux services de voyage, constituant une caractéristique essentielle dans cet agencement, achetés aux fins du même voyage ou séjour « entraînant la conclusion de contrats séparés avec des prestataires de services de voyage individuels, si un professionnel facilite [...] le choix séparé et le paiement séparé de chaque service de voyage par les voyageurs ou [...] l'achat d'au moins un service de voyage supplémentaire auprès d'un autre professionnel lorsque le contrat avec cet autre professionnel est conclu au plus tard vingt-quatre heures après la confirmation de la réservation du premier service de voyage »⁷⁶. En élargissant ainsi les définitions et le champ d'application de la protection financière octroyée par la Directive 2015/2302, la différence de traitement et les inégalités s'accroissent entre les voyageurs disposant d'un forfait et ceux détenteurs d'un simple billet d'avion.

27. Il incombe à l'organisateur l'obligation de mentionner « de façon claire, compréhensible et apparente » que le consommateur, en contractant une prestation de voyage liée, sera protégé contre l'insolvabilité mais ne « bénéficiera d'aucun des droits applicables exclusivement aux forfaits touristiques et que chaque prestataire de service sera seulement responsable de la bonne exécution contractuelle de son service »⁷⁷. Par conséquent, il subsiste un régime de responsabilité simple en fonction de l'intervention du prestataire. En d'autres termes, il revient au demandeur de

⁷⁶ Code du tourisme, Article L.211-2, III).

⁷⁷ Directive (CE) n° 2015/2302, Article 19, 2).

se retourner uniquement contre le professionnel en charge du service du voyage qui a rencontré un problème. L'article 19 de cette Directive et l'annexe II de celle-ci précisent qu'il revient au professionnel d'informer clairement le consommateur qu'en cas de non-conformité du service de voyage, soit le transport de passagers qui nous intéresse dans cette situation.

28. Malgré les prises en compte des nouveaux modes de réservations inclus dans la Directive (UE) 2015/2302 via un élargissement de la définition de forfait ou de prestation de voyage liée, il subsiste toutefois des complexités et certaines ambiguïtés comme la réservation en ligne liée (« clickthrough booking »)⁷⁸. Pour être considéré comme étant un forfait, il est requis la transmission des données personnelles du client, à savoir le nom, les modalités de paiement et son adresse électronique, par le premier prestataire à un second dans un délai maximal de vingt-quatre heures à compter de la réservation du premier service. Lorsque ce délai est dépassé, ces services de voyages seront dès lors considérés comme étant indépendants et ne relevant subséquemment plus du champ d'application de la Directive (UE) 2015/2302.

29. Il réside un problème certain quant aux modes de réservations n'entrant pas dans le champ d'application de la Directive européenne : que ce soit les situations de prestations de prestations de réservation en ligne liée ou l'une des trois hypothèses d'exclusion énumérée à l'article 2 de la Directive, comprenant les forfaits ou prestations de voyages liés de moins de vingt-quatre heures sans nuitée incluse⁷⁹, les forfaits ou prestations de voyage liées à but non lucratif et pour un groupe restreint de voyageurs⁸⁰, ou ceux conclus dans le cadre d'un voyage d'affaires⁸¹. Le considérant 21 dispose à cet effet qu'il « *y a lieu que l'application des dispositions de la présente directive à des domaines qui ne relèvent pas de son champ d'application reste de la compétence des États membres, conformément au droit de*

⁷⁸ Commission européenne, *Rapport n° 2019/270, op. cit.*

⁷⁹ *Directive (UE) n° 2015/2302, article 2, 2), a.*

⁸⁰ *Ibid, article 2, 2), b.*

⁸¹ *Ibid, c.*

l'Union »⁸². Par conséquent, les voyageurs dans ce cas se retrouvent avec la même possibilité qu'un acheteur d'un vol sec, c'est-à-dire sans aucune solution viable pour récupérer les sommes, puisqu'il « *n'existe aucune protection obligatoire des voyageurs contre l'insolvabilité du prestataire au niveau de l'Union européenne (UE)* »⁸³. Et comme ces modes de réservations ne concernent pas la combinaison de différents services de voyage conformément à la définition du forfait ou de la prestation de voyage liée, dans ce cas, le service constituant au transport de passager se doit d'être considéré indépendamment d'un autre service. Ainsi le prestataire est la compagnie aérienne en charge du vol, à moins que le voyageur se présente comme étant le seul contractant du billet. La Cour de Justice de l'Union européenne a considéré qu'une agence de voyage se présente « *clairement comme partie contractante* »⁸⁴ lorsque l'identité du transporteur est indiquée en « *petites lettres seul et sans autre précision* »⁸⁵. Dans ce cas, il sera retenu une responsabilité pour faute prouvée à son égard.

⁸² *Ibid.*, considérant (21).

⁸³ Commission européenne, *Rapport n° 2019/270*, *op. cit.*

⁸⁴ Cass. (Civ. 1), arrêt du 30 octobre 2007, pourvoi n° 06-18510.

⁸⁵ *Ibid.*

CHAPITRE 2) LA VULNERABILITE DU PASSAGER EN CAS DE VOL SEC

30. A l'instar d'un forfait, il ne subsiste que peu de solution pour l'acheteur d'un vol sec⁸⁶. Par définition, un « Vol sec » se caractérise par un billet vendu sans prestation. En d'autres termes, un tel service ne rentre pas dans le champ du forfait puisqu'il est seul, sans autre prestation associée. Il s'agit dès lors d'une véritable problématique inquiétante pour les passagers lésés « *en raison des difficultés financières croissantes d'un grand nombre de compagnies aériennes* »⁸⁷ et de l'absence de responsabilité du transporteur aérien en dehors des situations de morts, lésions corporelles, refus d'embarquement, retard ou annulation de vol.

31. Que ce soit au niveau international ou européen, il ne subsiste aucune réglementation allant imposer une responsabilité à la compagnie aérienne en cas de faillite de celle-ci. Certes, il est indiqué au Protocole de Guatemala la possibilité d'introduire un système d'indemnisation complémentaire⁸⁸. Cependant, cela ne concerne que la mort ou les lésions corporelles⁸⁹. Ce Protocole spécifie également que l'Etat a pour interdiction d'imposer au transporteur « *une responsabilité quelconque s'ajoutant à celle stipulée par la Convention* »⁹⁰. Ce document étant uniquement concentré sur les morts et les lésions corporelles des passagers, cela écarte implicitement la notion de faillite d'une compagnie aérienne. Il convient de préciser que cette notion n'était pas très source d'inquiétude à cette époque puisque la libéralisation du transport aérien n'était pas encore enclenchée. Il en va de même à l'échelle européenne par le biais du Règlement (CE) 889/2002⁹¹. Ce texte couvre pourtant la responsabilité des compagnies aériennes en cas de décès, de blessure ou encore en cas de

⁸⁶ DELPECH (X.), « « Faillite » de compagnie aérienne : quels droits pour les passagers ? », *Juris Tourisme* 2019, 223, p. 3.

⁸⁷ SYLLA (A.), « Insolvabilité du transporteur aérien », *Bulletin des Transports et de la Logistique*, n°3772, 17 février 2020, p. 86.

⁸⁸ *Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à la Haye le 28 septembre 1955, signé le 8 mars 1971, à Guatemala, Article XIV, 1).*

⁸⁹ *Ibid.*

⁹⁰ *Ibid.*

⁹¹ *Règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, 13 mai 2002.*

dommage occasionné par un retard. Cependant, la suspension des services aériens découlant d'une faillite ne saurait être catégorisé de retard ni de dommage qualifiable de blessure ou de mort⁹². Par conséquent, le Règlement (CE) 889/2002 ne saurait être applicable pour indiquer la responsabilité du transporteur aérien au même titre que le Règlement (CE) 261/2004 dont le champ d'application est réservé aux trois conditions suivantes, le refus d'embarquement, le retard et l'annulation de vol.

32. Il serait intéressant de se demander si ce Règlement (CE) 261/2004 pourrait être applicable à la faillite d'une compagnie aérienne en raison de l'annulation du transport de passagers. A son article 2, le Règlement (CE) 261/2004 définit la notion d'annulation comme étant « *le fait qu'un vol qui était prévu initialement et sur lequel au moins une place était réservée n'a pas été effectué* »⁹³. Se basant sur cette définition, les passagers pourraient penser qu'ils peuvent se retourner contre la compagnie aérienne puisqu'ils ont bien une réservation sur le vol et que celui-ci n'a pas été effectué. Pourtant, il est fondamental d'écarter l'applicabilité du Règlement (CE) 261/2004 en cas de faillite d'une compagnie aérienne puisqu'une insolvabilité de celle-ci signifie qu'elle n'a pas les fonds nécessaires pour indemniser les passagers en cas d'annulation du vol. D'autant plus, ce Règlement est applicable au « *transporteur aérien* », soit à « *une entreprise de transport aérien possédant une licence d'exploitation en cours de validité* »⁹⁴. En étant en banqueroute, l'autorité compétente pour l'octroi des licences d'exploitation retire celle-ci à la compagnie aérienne concernée conformément aux dispositions du Règlement 1008/2008 puisque le transporteur ne remplit plus ses « *exigences en matière d'honorabilité* »⁹⁵ et dès lors le Règlement ne saurait lui être applicable.

33. Ainsi, l'insolvabilité ne rentre dans aucun régime de responsabilité juridique du transporteur aérien au niveau international ou européen. Il subsiste une véritable vulnérabilité à cette échelle, considérablement accentuée par

⁹² Booz&co, « Study on consumer protection against aviation bankruptcy », *op. cit.*, p. 26.

⁹³ Règlement (CE) n° 261/2004, Article 2, I).

⁹⁴ *Ibid.*, a).

⁹⁵ Règlement (CE) n° 1008/2008, Article 9, 6).

l'absence d'obligation pour les compagnies aériennes de garantir le remboursement des passagers qui n'ont « *pas à justifier d'une garantie financière susceptible de servir à l'indemnisation des passagers* »⁹⁶ à l'inverse des organisateurs de voyage. Le déséquilibre de la dichotomie entre un voyageur disposant d'un forfait et celui d'un simple billet d'avion s'accroît considérablement au regard des faibles solutions envisageables pour un simple détenteur d'un vol sec ou d'un consommateur d'une prestation qui n'est pas conclue conformément aux dispositions de la Directive (UE) 2015/2302.

34. Il convient toutefois de faire un aparté concernant les taxes d'aéroports incluses dans le prix du billet d'avion. Ces dernières sont en principe payées seulement lors de « *l'embarquement effectif du passager* »⁹⁷. Pour tous les contrats ayant été conclus après le 13 juin 2014⁹⁸, l'obtention du remboursement des « *taxes et redevances individualisées et affichées comme telles dans le prix du titre qu'ils ont vendu [intervient] au plus tard trente jours à compter de la date de réception de la demande* »⁹⁹. Ainsi le remboursement n'est pas automatique, il revient au détenteur du billet de s'adresser par « *tout moyen, notamment en ligne* »¹⁰⁰. Un détenteur d'un vol sec aura ainsi la possibilité de recouvrer le montant des taxes aéroportuaires.

35. Alors que le détenteur d'un vol sec ou un consommateur d'une prestation ne correspondant pas aux dispositions de la Directive (UE) 2015/2302 aura la possibilité de récupérer la taxe d'aéroport, le recouvrement des autres sommes qu'il a versé est plus difficile. Il est conseillé et dans son droit de déclarer sa créance même si les chances d'être remboursé sont minces (**Section 1**). Une certaine partie de ces consommateurs peuvent également mettre en œuvre la procédure de rétro-facturation (**Section 2**) offrant une issue un peu plus favorable.

⁹⁶ SYLLA (A.), « Insolvabilité du transporteur aérien », *art. cit.*, p. 86.

⁹⁷ *Code de la consommation*, Article L.113-8.

⁹⁸ *Loi n° 2014-344 relative à la consommation*, 17 mars 2014, Article 34.

⁹⁹ *Code de la consommation*, Article L.113-8.

¹⁰⁰ *Ibid.*

SECTION 1) LE RECOUVREMENT INCERTAIN VIA LA DECLARATION DE LA CREANCE

36. « Dans le cadre d'une liquidation judiciaire, les passagers concernés sont invités à déclarer leur créance auprès des liquidateurs par le droit français [m]ais leur créance est infime »¹⁰¹. Cette expression résume parfaitement la situation délicate des consommateurs impactés d'une faillite d'une compagnie aérienne. Il convient d'abord de préciser en quoi consiste cette procédure.

37. Lorsqu'une compagnie aérienne rencontre des difficultés financières, se retrouvant ainsi en état de cessation de paiement, la procédure dite de liquidation judiciaire met fin à son activité. Le déroulement de la procédure est la suivante. Il revient au tribunal compétent, soit le tribunal de commerce pour les entreprises de transport aérien, de prononcer le jugement d'ouverture permettant dès lors à tout passager concerné de déclarer leur créance¹⁰². Pour illustrer, le jugement d'ouverture de procédure de redressement judiciaire d'*Aigle Azur*¹⁰³ et de *XL Airways*¹⁰⁴ est le point de départ de la déclaration de la créance des passagers de ces deux anciennes compagnies aériennes. Les créanciers ont un délai de deux mois suivant la publication de ces jugements au BODACC pour adresser la déclaration de leurs créances au mandataire judiciaire ou au créancier¹⁰⁵. Dépassé ce délai, toute créance non déclarée sera inopposable¹⁰⁶ et donc perdue.

38. Toutefois, les créanciers ne sont pas égaux. Les créances sont payées dans l'ordre suivant : l'Etat, la caisse de sécurité sociale, les créances des

¹⁰¹ SYLLA (A.), « Insolvabilité du transporteur aérien », *art. cit.*, p. 86.

¹⁰² Ministère de l'économie, des finances et de la relance, « Ce qu'il faut s'avoir sur la liquidation judiciaire », 16 août 2019, disponible à l'adresse suivante : <https://www.economie.gouv.fr/entreprises/liquidation-judiciaire>.

¹⁰³ BODACC A, n° 20190193, Jugement d'ouverture d'une procédure de redressement judiciaire (Aigle Azur), Annonce n° 2235.

¹⁰⁴ BODACC A, n° 20190190, Jugement d'ouverture d'une procédure de redressement judiciaire (XL Airways France), Annonce n° 2450.

¹⁰⁵ *Code du commerce*, Article L.622-24.

¹⁰⁶ *Ibid*, article L.622-26.

salaires¹⁰⁷, « les prêts consentis ainsi que les créances résultant de l'exécution des contrats poursuivis [...] et dont le cocontractant accepte de recevoir un paiement différé »¹⁰⁸ puis les autres¹⁰⁹ comprenant tout particulièrement les passagers. A leur niveau, il ne reste plus beaucoup d'actifs. D'autant plus que le tribunal de commerce peut prononcer la clôture de la liquidation judiciaire, en raison notamment d'insuffisance d'actifs, et dans une telle situation toutes les poursuites engagées par le créancier sont bloquées. Les passagers concernés ne seront donc jamais en mesure de récupérer les sommes qu'ils ont versé.

39. Certes, la déclaration de la créance est une étape importante pour le passager qui se retrouve lésé par la faillite du transporteur aérien. Cependant, ce mécanisme ne lui permet pas d'obtenir le remboursement des sommes versées et il se retrouve perdant et sans moyen de recours complémentaire. Il arrive toutefois que certains voyageurs disposent d'un arrangement et peuvent être directement remboursés sur leur carte bancaire via la procédure de rétro-facturation ou « *Chargeback* ».

SECTION 2) LE RECOUVREMENT POTENTIEL VIA LA PROCEDURE DE RETRO-FACTURATION

40. Tel que précité, les acheteurs d'un vol sec ou les consommateurs d'une prestation non-conforme aux dispositions de la Directive (UE) 2015/2302 impactés par la faillite de leur transporteur aérien peuvent faire opposition auprès de la banque via la procédure de rétro-facturation ou « *Chargeback* ». Il s'agit d'une notion anglosaxonne désignant une procédure par laquelle un consommateur qui a payé par carte bancaire peut être directement remboursé par la marque de la carte bancaire ou la banque¹¹⁰. De ce fait, en droit français, le Code monétaire et financier est en charge et présente les modalités d'application d'une telle procédure.

¹⁰⁷ *Ibid*, Article L.622-17, III), 1°.

¹⁰⁸ *Ibid*, 2°.

¹⁰⁹ *Ibid*, 3°.

¹¹⁰ Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF), « Rétrofacturation, chargeback », 15 novembre 2019.

Conformément à son article L.133-17, «*il peut être fait opposition au paiement en cas de procédure de redressement ou de liquidation judiciaires du bénéficiaire tant que le compte du prestataire de services de paiement du bénéficiaire n'a pas été crédité du montant de l'opération de paiement*»¹¹¹. Il est indiqué que le consommateur pouvait adresser l'opposition à l'ordre de paiement avec les éléments justificatifs requis. Cependant le délai est très court, dans la mesure où le compte du commerçant est crédité du montant de l'opération au plus tard à la fin du 1^{er} jour ouvrable suivant le moment de réception de l'ordre de paiement¹¹². Dépassé ce délai, il ne sera plus possible au consommateur de faire opposition et il devra dès lors se présenter comme étant créancier de la compagnie aérienne, sa demande de recouvrement de créance n'aboutira ainsi jamais.

41. Comparativement, il subsiste une législation anglosaxonne sur ce point¹¹³ qui ne concerne que les consommateurs anglais. Dans sa version en vigueur au 1^{er} avril 2019, il est disposé à la section 75 du *Consumer Credit Act 1974* que « (1) *If the debtor under a debtor-creditor-supplier agreement falling within section 12(b) or (c) has, in relation to a transaction financed by the agreement, any claim against the supplier in respect of a misrepresentation or breach of contract, he shall have a like claim against the creditor, who, with the supplier, shall accordingly be jointly and severally liable to the debtor* »¹¹⁴. En traduction, cette réglementation incombe une responsabilité conjointe sur le fournisseur, à comprendre en ce sens la compagnie aérienne insolvable, et sur la compagnie de la carte de crédit. A noter cependant que le consommateur ne pourra faire une réclamation que si le prix du vol ne dépasse pas 100 Livre sterling (£)¹¹⁵, soit à titre d'indication 111,05 euros (€). Ainsi, il subsiste une certaine limite sachant que certains billets d'avion ont été achetés à un montant supérieur.

¹¹¹ *Code monétaire et financier*, Article L.133-17, II).

¹¹² *Ibid*, Article L.133-13.

¹¹³ *Consumer Credit Act 1974*, Part VI, Section 75 - Liability of creditor for breaches by supplier.

¹¹⁴ *Trad.* Si le débiteur, en vertu d'un accord débiteur-créancier-fournisseur relevant de l'article 12, points b) ou c), a, dans le cadre d'une transaction financée par l'accord, une réclamation contre le fournisseur pour une fausse déclaration ou une rupture de contrat, il a une créance semblable contre le créancier, qui, avec le fournisseur, est solidairement responsable envers le débiteur.

¹¹⁵ *Consumer Credit Act 1974*, Section 75, (3), (b).

42. A titre d'illustration concrète, suivant la faillite de la compagnie aérienne Flybe, l'autorité britannique de l'aviation civile (CAA) a indiqué aux consommateurs anglais lésés qui n'étaient couverts d'aucun mécanisme de protection tel que le système dit *Air Travel Organiser's Licence* (ATOL), pouvaient recouvrer leur créance via notamment deux points : l'assurance *Scheduled Airline Failure Insurance* (SAFI)¹¹⁶ qui pourra leur permettre d'obtenir le prix du billet ou le remboursement partiel d'une partie non-utilisée¹¹⁷ ou de se tourner vers la compagnie de la carte de crédit conformément aux dispositions du *Consumer Credit Act 1974* en leur fournissant un document intitulé « *negative response letter* » rédigé par l'autorité britannique de l'aviation civile, confirmant ainsi la suspension des opérations de la compagnie aérienne¹¹⁸.

43. Les quatre grandes marques de cartes de crédit internationale, à savoir American Express, Discover, Mastercard et Visa, disposent chacune d'un code référençant un motif de rétro-facturation leur permettant ainsi de catégoriser concrètement le litige en question. Pour American Express, il s'agit du code C08¹¹⁹, intitulé « *Goods/Services Not Received or Only Partially Received* » et précisant qu'une partie ou la totalité des services payés par la carte n'ont pas été fournis à la date prévue¹²⁰. Pour Mastercard¹²¹, il s'agit du code 4855, « *Goods or Services Not Provided* ». Pour Visa, c'est le code 30 « *Services Not Provided or Merchandise Not Received* »¹²² et pour Discover, il s'agit du code RG « *Non-Receipt of Goods, Services, or Cash* »¹²³. Il convient de constater que chacune des marques précitées ne mentionne pas explicitement la notion d'insolvabilité de la compagnie aérienne mais plutôt la non-délivrance des services payés par cette carte de crédit. Il faut obligatoirement que le consommateur ait

¹¹⁶ v. Partie 1 - Titre 2 – Chapitre 1 – Section 2.

¹¹⁷ Civil Aviation Authority (CAA), « Advice to UK consumers following Flybe entering administration », 4 mars 2020.

¹¹⁸ *Ibid.*

¹¹⁹ American Express, « How to Manage and Help Prevent Disputes », juin 2020, p. 40.

¹²⁰ *Ibid.*

¹²¹ Mastercard, « Chargeback guide », 14 mai 2020, p. 69.

¹²² v. *Chargeback's Reason Code Encyclopedia* (trad. L'encyclopédie des codes des motifs de rétrofacturation).

¹²³ *Ibid.*

effectué le paiement du billet avec la carte de crédit sinon l'opération ne saurait être mise en place.

44. Il convient de préciser que l'indication du retrait de la licence d'exploitation d'un transporteur aérien peut servir de renseignement pour les établissements bancaires. Ainsi ces derniers ont connaissance de la difficulté financière d'une compagnie aérienne et cela leur permet de se protéger de certains consommateurs mal intentionnés décidant de prendre leur billet d'avion en ayant conscience des problèmes financiers pour se retourner vers leur établissement bancaire dans un bref délai et enclencher la procédure de rétrofacturation. Par conséquent, il est essentiel que les consommateurs apportent la preuve que le vol était prévu au moment de l'achat avec la carte de crédit¹²⁴. A titre d'indication, cette preuve peut être le document précité intitulé « *negative response letter* ». Parallèlement, il peut subsister un délai de prescription pour la mise en œuvre de cette procédure de remboursement. A titre d'illustration, pour Discover, le consommateur a 120 jours civils à partir de la date prévue de livraison pour faire sa demande en apportant bien évidemment tous les éléments de preuve nécessaire¹²⁵.

45. Toutefois, il peut arriver que certaines modalités de ces arrangements dont le délai de prescription et l'apport d'une preuve nécessaire ne fournissent pas de certitude quant au remboursement des dépenses. Dès lors, il revient aux consommateurs n'ayant pas obtenu satisfaction de déclarer leur créance. Cependant ils se retrouveront dans une impasse sachant que leur place dans l'ordre des créanciers est faible et leur chance de recouvrement se retrouve ainsi insignifiante.

46. Sans l'apport d'une législation solide telle que la Directive (UE) 2015/2302, les simples détenteurs de billet sont excessivement vulnérables à contrario des consommateurs d'un voyage à forfait ou d'une prestation de voyage liée dans le recouvrement des sommes dépensées. Toutefois, il convient

¹²⁴ American Express, « How to Manage and Help Prevent Disputes », juin 2020, p. 40.

¹²⁵ Mastercard, « Chargeback guide », 14 mai 2020, *op. cit.*, p. 70.

d'apporter une nuance. Dans les cas où un passager, hors voyage à forfait ou prestation de voyage liée, a contracté une assurance en amont, il pourra obtenir une possible réparation sur ce biais. Cependant, les divers mécanismes de protection rencontrent également une certaine limite et ne rompt pas la dichotomie.

TITRE 2) LES MECANISMES DE PROTECTION DES PASSAGERS

47. La protection des consommateurs constitue une des priorités et des principales préoccupations de l'Union européenne. Les exigences d'une telle protection sont « *prises en considération dans la définition et la mise en œuvre des autres politiques et actions de l'Union* »¹²⁶. L'Union doit contribuer à la réalisation d'un niveau élevé de protection des consommateurs¹²⁷ par des mesures adoptées en application de l'article 114 du TFUE en tenant particulièrement compte des évolutions constantes¹²⁸. Cependant, les mécanismes de protection disponibles pour les voyageurs ne sont que partiels ou insuffisants. Il ne cesse de subsister la dichotomie entre les voyageurs disposant d'un forfait ou non ressort de nouveau, cette fois-ci accompagnée par une différenciation géographique, au sens où tout le monde n'a pas accès de la même manière au mécanisme en fonction de son positionnement géographique.

48. Le mécanisme de protection des consommateurs s'articule sous deux aspects. Tout d'abord, l'assurance joue un rôle considérable en matière d'insolvabilité du transporteur aérien bien que la déconstruction du système européen n'arrange pas (**Chapitre 1**). Le rapatriement, pour sa part, a démontré toute son efficacité lors des faillites précédentes en dépit d'une certaine tarification (**Chapitre 2**).

¹²⁶ *Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE)*, Article 12.

¹²⁷ *TFUE*, Titre XV, Article 169.

¹²⁸ *TFUE*, Article 114, 3).

CHAPITRE 1) LE PERIMETRE INSUFFISANT DES ASSURANCES

49. Le Règlement (CE) 889/2002 en son article 1 impose une « *obligation pour un transporteur aérien communautaire d'être assuré à hauteur du montant permettant de garantir que toutes les personnes ayant droit à indemnisation reçoivent la totalité de la somme à laquelle elles peuvent prétendre en vertu du présent règlement* »¹²⁹. Cependant comme il a été démontré dans le Chapitre précédent, il n'y a pas de mention d'insolvabilité mais de décès ou de blessure de passagers. Ainsi, il n'y a pas véritablement d'obligation pour un transporteur de disposer d'une assurance en cas de faillite de sa part. De plus, il faut que le consommateur pense bien à s'être assuré avant la date de voyage prévue, auquel cas il sera trop tard pour solliciter l'application d'une police d'assurance.

50. Toutefois, le périmètre offert dans le domaine des assurances en cas de faillite d'une compagnie aérienne est assez déstructuré et marqué par l'absence d'une assurance globale, ou du moins une assurance efficiente à l'échelle européenne. Le marché actuel est composé de diverses polices d'assurances intéressantes (**Section 1**), dont l'une très prometteuse et spécifique à la situation d'une insolvabilité d'un transporteur aérien ressort du lot. Il s'agit du *Scheduled Airline Failure Insurance* (**Section 2**).

SECTION 1) L'ABSENCE D'UNE ASSURANCE GENERALISEE

51. En France, l'état actuel dans le domaine de l'assurance est caractérisé par l'absence d'une législation propre. A cet égard, une réponse ministérielle a été apportée en 2020 précisant qu'il revient en « *priorité au niveau européen que devraient s'établir les règles correspondantes* »¹³⁰. Toutefois, il subsiste actuellement l'absence d'une assurance européenne propre à ce sujet et il ne semble pas pour le moment en être d'actualité, estimant que les consommateurs étaient suffisamment protégés par l' « *étroite*

¹²⁹ Règlement (CE) n° 889/2002, Article 1, 2).

¹³⁰ Assemblée nationale, 15^e législature, *Question écrite n° 23609*, réponse ministérielle.

surveillance de la capacité financière des transporteurs aériens titulaires d'une licence constitue la meilleure solution »¹³¹.

52. Le contrôle des finances d'un transporteur aérien se caractérise via le procédé de retrait de la licence d'exploitation. Il s'agit d'une mesure de précaution qui doit être activée dès qu'un problème financier de la compagnie aérienne est indiqué, plus exactement pour reprendre les termes employés par le Règlement (CE) 1008/2008 dès que « *le transporteur aérien [...] ne satisfait plus aux exigences en matière d'honorabilité* »¹³², soit que la compagnie se trouve en état de grandes difficultés financières¹³³. Pour rappel, ce retrait de licence n'a que pour objectif d'informer sur la situation d'une compagnie et également de prévenir les passagers. Dès qu'un jugement prononçant l'ouverture du redressement judiciaire d'une compagnie aérienne ou toute autre procédure similaire est lancé, il revient à « *l'autorité compétente pour l'octroi des licences [de procéder] sans retard à une analyse approfondie de la situation financière, et sur la base de ses conclusions, [et de réexaminer] le statut de la licence d'exploitation conformément au présent article dans un délai de 3 mois* »¹³⁴. Pour illustrer, lorsque les jugements prononçant l'ouverture du redressement judiciaire de XL Airways et de Aigle Azur sont apparus, très rapidement deux arrêtés ont été publiés retirant la licence d'exploitation des deux compagnies aériennes¹³⁵.

53. Parallèlement, l'absence d'une assurance généralisée ne signifie pas pour autant qu'aucune police d'assurance n'existe en ce domaine. Tout d'abord, il convient de s'intéresser aux cartes de crédit internationales précitées¹³⁶. Ces dernières disposent d'une propre police d'assurance qui propose une

¹³¹ Commission des communautés européennes, Communication n° 2008/216 au Parlement européen et au Conseil, *Rapport sur le fonctionnement du Règlement (CE) n° 785/2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux exploitants d'aéronefs dans l'UE*, 24 avril 2008, p. 10, point (6).

¹³² Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, 24 septembre 2008, Article 9, 6).

¹³³ *Ibid*, Article 7, 1).

¹³⁴ *Ibid*, Article 9, 2).

¹³⁵ Arrêté portant retrait de la licence d'exploitation de transporteur aérien de la société XL Airways France, 4 octobre 2019 et Arrêté portant retrait de la licence d'exploitation de transporteur aérien de la société Aigle Azur, 27 septembre 2019.

¹³⁶ v. Partie 1 – Titre 1 - Chapitre 2 – Section 2.

assistance au consommateur payant son voyage avec la carte concernée. Pour illustrer, American Express¹³⁷ propose une police intitulée « *Assurances voyages annuelle et temporaire American Express Multirisque* » et permet d'assurer en cas d'interruption du séjour à hauteur de « *500 € ou à concurrence du montant indiqué [dans les conditions de voyage] pour les prestations non consommées et non récupérables et autres frais payés d'avance* »¹³⁸ mais la franchise reste de « *10% du prix du Voyage* »¹³⁹. Cette police d'assurance couvre également les frais de déplacement, à hauteur maximum de 1500€¹⁴⁰, en cas d'interruption des services par le transporteur aérien sans qu'il n'ait été prévu un moyen de transport de substitution dans un délai raisonnable de 72 heures maximum¹⁴¹. Le délai de règlement des sinistres est de 10 jours suivant la réception du dossier complet. La procédure de réclamation est la suivante. Tout d'abord, le consommateur doit présenter sa réclamation. Généralement, cette étape connaît une issue favorable si le consommateur est de bonne foi. Cependant dans les rares cas, ils ont la possibilité de contacter directement le siège d'AXA TRAVEL Insurance¹⁴² qui est la compagnie d'assurance fournissant la garantie proposée par la carte de crédit. Il convient également de préciser que l'assurance proposée par American Express ne couvre pas taxes d'aéroports non récupérables ni toute demande dont le consommateur avait connaissance au moment de la souscription du contrat¹⁴³.

54. Le marché est constitué de diverses polices d'assurance offrant une assistance intéressante pour les passagers qui ne doivent pas être déjà sous la protection d'une autre garantie. La plupart de ces polices prennent en charge le retour impossible de l'assuré au-delà de la date initialement prévue tel est le cas de CHAPKA Assurances qui assure à hauteur de « *100*

¹³⁷ American Express Multirisque, Conditions générales – Assurances voyages annuelle et temporaire, mai 2018.

¹³⁸ *Ibid*, p. 11, point (10), section C – Frais d'annulation et/ou interruption de séjour.

¹³⁹ *Ibid*, p. 2.

¹⁴⁰ *Ibid*, p. 3.

¹⁴¹ *Ibid*, p. 16, point (20), Section M – Retour impossible.

¹⁴² *Ibid*, p. 17, Point (28), Procédure de réclamation.

¹⁴³ *Ibid*.

€ / nuit et par personne avec un maximum de 5 nuitées »¹⁴⁴ et APRIL International qui prodigue une assistance rapatriement en remboursant les frais réels du billet¹⁴⁵. La nuance est que la garantie de cette dernière compagnie d'assurance comprend également dans le cadre de la prestation « *Annulation de voyage* » la situation de la faillite de la compagnie aérienne¹⁴⁶, ce qui est assez rare dans une police d'assurance pour le souligner. Il est généralement fait mention d'une situation d'interruption de voyage dans les polices d'assurance et seulement les parties déjà payées mais non utilisées sont remboursées. A titre comparatif, il s'agit de la garantie proposée par la compagnie d'assurance allemande *Europäische Reiseversicherung A.G.*¹⁴⁷. A noter que les garanties des diverses polices d'assurances exigent que le voyageur n'ait pas eu connaissance des difficultés financières de la compagnie au moment de la souscription. Ainsi, cela revient à la surveillance précitée par l'autorité compétente pour l'octroi de la licence d'exploitation.

55. Il convient de faire un aparté sur le cumul des assurances. Selon les dispositions du Code des Assurances, cette notion se caractérise lorsqu'un assuré a contracté « *auprès de plusieurs assureurs par plusieurs polices, pour un même intérêt, contre un même risque* »¹⁴⁸. Pour éviter une surcompensation, il lui revient l'obligation de prévenir tous les assureurs concernés. Lorsqu'il est assuré pour une interruption du voyage, un retour impossible ou encore pour l'insolvabilité de la compagnie aérienne en elle-même, et que la situation se produit, il peut se tourner vers un seul assureur de son choix¹⁴⁹.

56. Certaines polices d'assurances peuvent concerner tous les voyageurs indépendamment de leur mode de réservation et d'autres n'apportent qu'une assistance à une seule catégorie tel est le cas pour une célèbre

¹⁴⁴ Chapka assurances, Contrat multirisque voyages 1 an, Tableau des garanties, p. 5.

¹⁴⁵ April international, Assurance Grand voyageur, Les garanties.

¹⁴⁶ *Ibid.*

¹⁴⁷ Europäische, Insurance Product Information Document, Cancellation cover for one trip, octobre 2018, p. 5, Article 17, 2).

¹⁴⁸ Code des Assurances, Article L.121-4.

¹⁴⁹ *Ibid.*

licence anglaise. *Air Travel Organiser's Licence (ATOL)*¹⁵⁰ est une licence apportant seulement une solide protection aux voyageurs à forfait en couvrant le remboursement intégral de leurs vacances annulées et s'ils sont bloqués à l'étranger, faire une demande pour couvrir les frais de rapatriement. Il est précisé que les vols secs sont généralement exclus de cette exigence d'assistance incombant aux voyageurs à moins qu'une compagnie aérienne décide de l'appliquer, comme il a été le cas pour d'*Easyjet*¹⁵¹ mais c'est très rare. Parallèlement, la protection *Scheduled Airline Failure Insurance (SAFI)* apporte également une dichotomie en se concentrant principalement sur les détenteurs de vols secs¹⁵². Cette police d'assurance est très intéressante en la matière et pourrait apporter une bonne base en cas de réglementation européenne malgré l'existence de quelques limites dans son application.

SECTION 2) LA POLICE D'ASSURANCE PROMETTEUSE POUR LES DETENTEURS D'UN VOL SEC

57. A l'intention des détenteurs d'un vol sec, la police d'assurance *Scheduled Airline Failure Insurance (SAFI)* permet aux passagers d'être assurés comme une partie des coûts résultant de l'insolvabilité de la compagnie aérienne qu'ils avaient réservés : le coût du rapatriement est couvert si le passager est bloqué ou le billet original est remboursé dans le cas où le passager ne pourrait le recouvrer¹⁵³. Sont écartées de cette police d'assurance, les compagnies aériennes dont les difficultés financières étaient connues publiquement¹⁵⁴. Par ailleurs, cette police d'assurance peut être « *retirée du marché moyennant un préavis très court* »¹⁵⁵.

¹⁵⁰ Civil Aviation, *The Civil Aviation (Air Travel Organisers' Licensing) Regulations*, 2012, n° 1017. Amendé par Civil Aviation, *The Civil Aviation (Air Travel Organisers' Licensing) (Amendment) Regulations*, 2018, n° 670.

¹⁵¹ v. <https://www.easyjet.com/fr/politique/atol>.

¹⁵² Commission européenne, *Communication n° 2013/129 au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, La protection des passagers en cas d'insolvabilité d'une compagnie aérienne*, 18 mars 2013, point (15).

¹⁵³ STEER DAVIS GLEAVE, « Impact Assessment of passenger protection in the event of airline insolvency », Rapport préparé pour la Commission européenne, mars 2011, p. 7, point (7). réitéré dans Commission européenne, *Communication n° 2013/129, op. cit.*, point (15).

¹⁵⁴ STEER DAVIS GLEAVE, « Impact Assessment of passenger protection in the event of airline insolvency », *op. cit.*, p. 7, point (7).

¹⁵⁵ Commission européenne, *Communication n° 2013/129, op. cit.*, point (15).

58. Cette police d'assurance peut être « *disponible sur une base individuelle et parfois incluse dans les services généraux d'assurance voyage* »¹⁵⁶. Elle tend en ce sens à offrir un complémentaire à l'assurance de voyage à laquelle le voyageur a souscrit en amont du départ de son voyage. Cette police d'assurance se retrouve généralement dans celles anglaises. En guise d'illustration, la compagnie d'assurance *Travel Direct* lui consacre une section M1 et permet à chaque assuré de recouvrer les sommes payées et également de soit remplacer le vol non réalisé par un billet de même valeur¹⁵⁷ ou de se charger des coûts de rapatriement vers le Royaume-Uni¹⁵⁸. Les mentions de cette police d'assurance sont souvent similaires d'un contrat d'assurance à l'autre. A cet égard, par exemple, la compagnie *International Passenger Protection Limited* qui administre la compagnie d'assurance *ProtectMyHoliday.com* prodiguant une couverture contre les faillites aériennes similaire à celle de *Travel Direct* avec une légère nuance concernant la géographie : Royaume-Uni, Îles Anglo-Normandes, Île de Man et l'Irlande du Nord¹⁵⁹. A cet égard, il convient de souligner une certaine restriction géographique quant à son applicabilité. Par exemple, une telle police d'assurance n'existe pas en France, est disponible dans peu d'Etats mais très présente au Royaume-Uni, en Irlande¹⁶⁰. De même, il apparaît que la couverture d'assurance peut se limiter aux seuls vols à l'intérieur du Royaume-Uni sont concernés¹⁶¹.

59. Au sein des assurances, il subsiste également une dichotomie entre les protections délivrées par la police d'assurance ATOL se concentrant principalement sur les voyages à forfait, et entre la police d'assurance SAFI, qui concerne uniquement les vols secs. Cependant, des restrictions géographiques sont présentes et ces deux polices d'assurances ont principalement un champ d'applicabilité anglais. Il subsiste cependant

¹⁵⁶ *Ibid.*

¹⁵⁷ Direct travel insurance, « Your travel insurance policy documentation », page 35, Section M1 – Scheduled airline failure.

¹⁵⁸ *Ibid.*

¹⁵⁹ ProtectMyHoliday.com, *Policy wording*, Specimen only, p. 2.

¹⁶⁰ Commission européenne, *Communication n° 2013/129, op. cit.*, point (15).

¹⁶¹ Direct travel insurance, « Your travel insurance policy documentation », page 35, Section M1 – Scheduled airline failure.

certaines polices d'assurances à l'échelle nationale très intéressantes et les cartes de crédit fournissent une assistance. Il manque seulement une législation uniforme dans le domaine des assurances.

CHAPITRE 2) LES STANDARDS DE RAPATRIEMENT DES VOYAGEURS BLOQUES

60. Par définition, le terme de rapatriement se caractérise par le « *retour du voyageur au lieu de départ ou à un autre lieu décidé d'un commun accord par les parties contractantes* »¹⁶². Ce procédé est régulièrement mis en œuvre pour les voyageurs impactés par la faillite d'une compagnie aérienne.

61. En 2014, « *le pourcentage de passagers de l'UE bloqués loin de chez eux en cas d'insolvabilité d'une compagnie aérienne est extrêmement faible* »¹⁶³. Toutefois, tout dépend de la taille de la compagnie aérienne. Par exemple, la perte d'un transporteur de grande capacité, offrant des centaines de milliers de sièges, est susceptible d'avoir un impact plus important que la perte de plusieurs petits transporteurs de capacité moindre. Il convient de préciser que tous les passagers ne sont pas impactés de la même manière par la faillite d'une compagnie aérienne. A cet égard, ceux qui ont voyagé intra-européen disposeront d'alternatives, dont le transport terrestre tel que *Eurostar* ou n'importe quel autre train sous présentation de la carte d'embarquement à l'issue de la faillite de *Flybe*¹⁶⁴, plus facilement qu'une personne partant de France et à destination d'Australie où la mise en place du rapatriement sera davantage coûteuse¹⁶⁵.

62. Dans le cadre d'un voyage à forfait ou d'une prestation de voyage liée, il demeure une obligation pour le voyageur de donner de prompt assistance au consommateur en difficulté¹⁶⁶. A cet égard, conformément aux dispositions de la Directive (UE) 2015/2302, il revient à l'organisateur de fournir le rapatriement du passager et de prendre en charge les frais découlant¹⁶⁷. Il est également précisé qu'il revient au voyageur d'assurer la prise en charge de l'hébergement, s'il est nécessaire, avant la date du

¹⁶² Directive (UE) n° 2015/2302, Article 3, 16).

¹⁶³ IATA, « Voluntary repatriation assistance to passengers stranded as a result of financial failure by another airline », octobre 2014.

¹⁶⁴ Civil Aviation Authority (CAA), « Further advice to UK consumers impacted by Flybe entering administration », *op. cit.*

¹⁶⁵ Booz&co, « Study on consumer protection against aviation bankruptcy », *op. cit.*, p. 40.

¹⁶⁶ Directive (UE) n° 2015/2302, article 17, 1.

¹⁶⁷ *Ibid.*, 6).

rapatriement du voyageur lésé¹⁶⁸. A cet égard, les Etats membres impose que le voyageur fournisse suffisamment de preuve de sécurité pour le rapatriement du consommateur en cas de faillite¹⁶⁹ et il doit informer des modalités de rapatriement, le consommateur avant le départ. A cet effet, la Directive (UE) 2015/2302 met à disposition aux voyageurs cinq formulaires d'information standard dans ses annexes. Ces formulaires ont vocation de modèle pour les agences de voyages et mentionnant « *En outre, comme l'exige la loi, l'entreprise/les entreprises XY dispose/disposent d'une protection afin de rembourser vos paiements et, si le transport est compris dans le forfait, d'assurer votre rapatriement au cas où elle(s) deviendrait(en)t insolvable(s)* »¹⁷⁰. Dans le cadre d'un voyage de prestation liée, la Directive précise que le voyageur « *dispose, comme l'exige le droit de l'Union européenne, d'une protection [...] pour votre rapatriement* »¹⁷¹.

63. Pour les vols secs, la situation est différente et dépend davantage de la volonté des compagnies aériennes¹⁷² pour desservir ces routes ou de proposer un tarif dit spécial. En guise d'illustration, lors de la faillite de *Primera Air, Norwegian* a choisi de seulement délivrer les routes entre l'aéroport de Londres-Gatwick (LGW) et l'aéroport international John F Kennedy (JFK) alors que *EasyJet* a choisi d'opérer sur toutes les routes communes avec la compagnie aérienne en banqueroute¹⁷³. De même, « *cette assistance peut être mise à disposition jusqu'à un maximum de deux semaines après la date de défaillance de la compagnie d'origine [et] ce service ne devrait être disponible que pour les passagers qui n'ont pas d'assurance couvrant le rapatriement* »¹⁷⁴. Il n'y a pas d'obligation formelle pour les compagnies aériennes de fournir une aide en cas de faillite de l'un de leurs pairs.

¹⁶⁸ *Ibid*, 4).

¹⁶⁹ Booz&co, « Study on consumer protection against aviation bankruptcy », *op. cit.*, p. 49.

¹⁷⁰ *Ibid*, annexe 1, Partie A, B et C.

¹⁷¹ *Ibid*, annexe 2, Partie A et D.

¹⁷² Commission européenne, *Communication n° 2013/129, op. cit.*, point (35).

¹⁷³ Civil Aviation Authority (CAA), « Further advice to UK consumers impacted by Primera Air ceasing operations », 2 octobre 2018.

¹⁷⁴ IATA, « Voluntary repatriation assistance to passengers stranded as a result of financial failure by another airline », *op. cit.*

64. A l'issue de l'annonce de la suspension des opérations en juillet 2005 de *EUJet*, 5000 passagers ont été bloqués en Europe sans qu'aucune mission de réacheminement ni de compensation n'ait été reportée par les autorités compétentes¹⁷⁵. Il a fallu que des compagnies aériennes rivales offrent de rapatrier ces passagers¹⁷⁶. Il est allé d'une situation similaire concernant la faillite de *SkyEurope* qui n'a reçu aucune réponse immédiate de la part des autorités compétentes. Ce sont les compagnies rivales qui ont rapidement réagi (*Ryanair*, *Easyjet* et *Austrian Airlines*) en proposant aux passagers un tarif réduit, variant selon la destination¹⁷⁷.

65. Ce rapatriement de voyageurs bloqués par les compagnies membres d'associations européennes¹⁷⁸ sera cependant facturé par un « *tarif de sauvetage pour une somme modique, qui suffit à couvrir les dépenses telles que les taxes et les coûts marginaux de transport* »¹⁷⁹. « *Ces passagers seront renvoyés sous réserve de capacité disponible, à leur point d'origine ou à l'aéroport le plus proche desservi par une compagnie membre de IATA, à un tarif réduit (tarif de sauvetage)* »¹⁸⁰. En guise d'illustration, lors de la faillite de *Primera Air*, la compagnie aérienne *Norwegian* a proposé un tarif réduit de 50 % par rapport au prix standard net pour les voyages jusqu'au 14 octobre 2018 sous réserve de disponibilité¹⁸¹. Cependant, ces tarifs solidaires ne sont proposés qu'aux passagers ne disposant pas d'une assurance couvrant le rapatriement. A cet égard, les voyageurs qui étaient en possession notamment d'une protection ATOL ne pouvaient prétendre à cette tarification spéciale.

66. Il subsiste une obligation pour les Etats membres de l'Union européenne d'informer de l'existence « *de ces offres de sauvetage sur les sites web de*

¹⁷⁵ PANTAZI (T.), « Airline Bankruptcy and Consumer Protection in the European Union », *art. cit.*, p. 410.

¹⁷⁶ 'The Failure of EUjet - An Analysis of Customer Experiences - Civil Aviation Authority', *International Travel LawJournal* (2005): 180-185

¹⁷⁷ PANTAZI (T.), « Airline Bankruptcy and Consumer Protection in the European Union », *art. cit.*, p. 410.

¹⁷⁸ Tel que l'AEA, l'ELFAA, l'IATA et l'ERA.

¹⁷⁹ Commission européenne, Communication n° 2013/129, *op. cit.*, point (35).

¹⁸⁰ IATA, « Voluntary repatriation assistance to passengers stranded as a result of financial failure by another airline », *op. cit.*

¹⁸¹ Norwegian, « Norwegian offers repatriation fares to those affected by Primera bankruptcy », 2 octobre 2018, disponible au lien suivant : <https://media.uk.norwegian.com/pressreleases/norwegian-offers-repatriation-fares-to-those-affected-by-primera-bankruptcy-2731659>.

leurs administrations nationales »¹⁸² et plus particulièrement à l'Etat responsable de la licence de la compagnie aérienne en faillite. A cet égard et en guise d'illustration, sur le site de l'autorité britannique de l'aviation civile, plusieurs compagnies aériennes ont offert des tarifs réduits pour la faillite de *Flybe*¹⁸³, *FlyBMI*¹⁸⁴ et *Primera Air*¹⁸⁵. Pour ces trois compagnies aériennes, l'autorité britannique compétente a répertorié les compagnies ainsi qu'une liste des numéros de téléphone à contacter pour pouvoir bénéficier des tarifs proposés et dans une optique de centraliser toute la situation. L'autorité compétente a également reporté les routes qui seraient opérées temporairement par la compagnie pour réacheminer les passagers bloqués. Cependant il convient de constater qu'un faible nombre de compagnie aérienne se sont proposés : cinq pour *Flybe*, trois pour *FlyBMI* et six pour *Primera Air*. Les volontaires sont à la fois des *majors* comme Air France pour la faillite de *Flybe* ou *Delta Air Lines* pour celle de *Primera Air*, ou des *low-costs* comme *Easyjet* et *Ryanair* qui se sont proposées pour les trois faillites. Ce qui est intéressant est ainsi la diversité de la nature du transporteur qui est volontaire en cas de rapatriement des passagers bloqués.

67. Mais ce système de tarif de sauvetage n'est pas parfait comme l'illustre la faillite de *Aigle Azur*, où une centaine de passagers s'est retrouvée bloqué à 'aéroport d'Alger et « *n'ont pu retourner en France [...] qu'en rachetant à leurs frais un nouveau billet auprès d'une compagnie concurrente* »¹⁸⁶. La Commission européenne a été informée par les associations de compagnies aériennes que « *que ce processus pourrait être amélioré si les Etats membres coordonnaient, voire finançaient ce type de réacheminement* »¹⁸⁷. Ainsi, le problème majeur qui fragilise les passagers déjà lésés par une telle situation semble concerner l'absence d'une

¹⁸² Commission européenne, *Communication n° 2013/129, op. cit.*, point (36).

¹⁸³ Civil Aviation Authority (CAA), « Further advice to UK consumers impacted by Flybe entering administration », *op. cit.*

¹⁸⁴ Civil Aviation Authority (CAA), « Further advice to UK consumers impacted by FlyBMI ceasing operations », 18 février 2019.

¹⁸⁵ Civil Aviation Authority (CAA), « Further advice to UK consumers impacted by Primera Air ceasing operations », 2 octobre 2018.

¹⁸⁶ DELPECH (X.), « « Faillite » de compagnie aérienne : quels droits pour les passagers ? », *art. cit.*, p. 3.

¹⁸⁷ Commission européenne, *Communication n° 2013/129, op. cit.*, point (35).

législation uniforme en cas de faillite de compagnie aérienne comprenant les divers modes de réservation, dont le simple achat de billet d'avion.

68. Une compagnie aérienne lorsqu'elle fait faillite a des répercussions directes et indirectes sur divers acteurs. Les premières victimes à la base de la chaîne sont les passagers qui se retrouvent généralement vulnérables mais ils ne sont pas les seuls à se retrouver fragilisés par cette situation inattendue.

PARTIE 2) L'INCIDENCE DE LA FAILLITE D'UNE COMPAGNIE AERIENNE SUR LES AUTRES COMPAGNIES AERIENNES

69. La faillite d'une compagnie aérienne affecte également ses pairs. La répercussion est généralement identifiable au sein des réseaux aériens et de leur connectivité. Il est précisé en son Règlement (UE) 2019/712 que l'intérêt de l'Union européenne est « *accordée à la nécessité de protéger les intérêts des consommateurs et de maintenir un niveau élevé de connectivité pour les passagers et pour l'Union* »¹⁸⁸. Le secteur de l'aviation est d'une importance capitale pour tout Etat, générant croissance économique, emplois et déplacements. C'est pourquoi il est de son intérêt de mettre en place des « *marchés de l'aviation ouverts et connectés permet de faire baisser le prix des vols et d'étoffer l'offre de destinations à travers le monde* »¹⁸⁹. Cependant, ce besoin de mettre en œuvre une connectivité de réseau, et dépendant du degré de dépendance de celle-ci connaît une incidence variable que ce premier Titre de la Seconde Partie de ce Mémoire va s'attacher à développer (**Titre 1**).

70. La libéralisation du transport aérien a été le point de départ d'une concurrence sans précédent sur le marché du transport aérien. De nombreuses compagnies aériennes se retrouvent en compétition alors qu'il y a peu d'enjeux d'exploitation disponibles. C'est pour cela que la faillite d'une compagnie aérienne prodigue une certaine opportunité pour celles toujours en activité (**Titre 2**).

¹⁸⁸ Règlement (UE) n° 2019/712 du Parlement européen et du Conseil visant à préserver la concurrence dans le domaine du transport aérien, et abrogeant le règlement (CE) n° 868/2004, 17 avril 2019, Article 3, 1).

¹⁸⁹ Commission européenne, Communication n° 2017/286 au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, Aviation : une Europe ouverte et connectée, 8 juin 2017, p. 2.

TITRE 1) LES EFFETS DE LA FAILLITE SUR LA CONNECTIVITE DU RESEAU AERIEN

71. La connectivité des réseaux aériens est fondamentale sur divers aspects que ce soit pour les individus ou les entreprises, mais également pour « *l'économie au sens large, car plus une ville, une région ou un pays compte de liaisons aériennes avec d'autres destinations en Europe et d'autres parties du monde, plus sa croissance peut progresser* »¹⁹⁰. Par définition un réseau aérien est composé de l'ensemble de routes aériennes et des aéroports utilisés par les compagnies aériennes. Tout l'intérêt d'un réseau est d'accroître la portée d'une compagnie aérienne. Pour l'année 2018, IATA indique que « *22 000 paires de villes sont maintenant reliées par des liaisons directes. Ce chiffre est en hausse de 1300 par rapport à 2017 et il représente plus du double des 10 250 paires de villes de 1998* »¹⁹¹. Davantage de liaisons sont reliées, accentuant la connectivité aérienne, essentielle pour le rendement de tout transporteur aérien. Lorsque l'on parle de connectivité de liaisons, il ressort trois notions. Tout d'abord, la connectivité dite directe se concentre sur « *les voyages sans escale au départ ou à destination d'un aéroport donné* »¹⁹². Ensuite, sous la notion de connectivité indirecte se regroupent « *les voyages à destination ou au départ de cet aéroport, avec une escale avant d'y arriver ou après l'avoir quitté* »¹⁹³. Enfin, la connectivité d'aéroport ou de hub se caractérise par « *enfin les voyages avec escale sur le hub considéré dans le but de repartir vers la destination finale* »¹⁹⁴.

72. L'objectif premier d'une alliance de compagnies aériennes est de fournir une complémentarité de réseaux aériens pour ses membres. Cependant les alliances dépendent de leur membre et subséquemment, les faillites de

¹⁹⁰ *Ibid.*

¹⁹¹ IATA, « Connectivité et efficacité accrues – Publication des statistiques de l'industrie aérienne pour 2018 », 31 juillet 2019, p. 1.

¹⁹² Sénat, *Concurrence dans le transport aérien : l'indispensable transparence*, Rapport d'information n° 180, Session ordinaire de 2015-2016, rédigé par BIZET (J.), BOCQUET (E.), KERN (C.) et SUTOUR (S.) au nom de la commission des affaires européennes, déposé le 19 novembre 2015.

¹⁹³ *Ibid.*

¹⁹⁴ *Ibid.*

l'un d'entre eux les impactent. Outre les « *conséquences négatives [...], par exemple, sous la forme des coûts irrécupérables en raison des spécifiques investissements de l'alliance* »¹⁹⁵, ce qui va nous intéresser dans ce Mémoire sera l'impact de la sortie d'un membre sur le réseau de l'alliance (**Chapitre 1**).

73. Parallèlement, la sortie d'un transporteur aérien peut affecter gravement certaines liaisons et toutes ne sont pas toujours récupérées. La faillite de *Malév* est une bonne illustration de cette problématique. A l'issue de son retrait, plusieurs régions sont restées moins accessibles comme la péninsule balkanique, comprenant ainsi Skopje, Sarajevo, Tirana, Podgorica, Sofia et Ljubljana mais également le Proche-Orient avec Damas, Amman et Beyrouth. Cette région était déjà marquée par une forte instabilité politique mais aussi la desserte de Belgrade¹⁹⁶. De même, la faillite d'*Air Berlin* a laissé des écarts capacitaires qui n'ont pas été compensés par d'autres compagnies¹⁹⁷. Néanmoins, le retrait d'un transporteur aérien laisse des droits de trafic vacants très intéressants pour les autres compagnies actives dans un contexte permanent de concurrence acérée (**Chapitre 2**).

¹⁹⁵ KLOPHAUS (R.), LORDAN (O.), « Measuring the vulnerability of global airline alliances to member exits », part of special issue : World Conference on Transport Research - WCTR 2016 Shanghai. 10-15 July 2016, *Transportation Research Procedia*, vol. 25, ed. Elsevier, 2017, pp. 7-16.

¹⁹⁶ PWC, « Overview of air transport and current and potential air connectivity gaps in the CESE region », étude préparée pour la Commission européenne, 4 décembre 2014, p. 37.

¹⁹⁷ GROSCHÉ (T.), KLOPHAUS (R.), SEREDYNSKI (A.), « Market concentration in German air transport before and after the Air Berlin bankruptcy », *Transport policy*, vol 94, août 2020, ed. Elsevier.

CHAPITRE 1) LA CONSEQUENCE DU RETRAIT D'UN MEMBRE D'UNE ALLIANCE DE COMPAGNIES AERIENNES

74. Par définition, une alliance aérienne est un accord entre plusieurs compagnies aériennes dans « *une recherche de coopération et de complémentarité* »¹⁹⁸. Il subsiste trois grandes alliances globales majeures. Créée en 1997, *Star Alliance* regroupe en son sein vingt-six transporteurs aériens et « *a maintenu sa position en tant que plus grande alliance de compagnies aériennes en 2018, avec 21,9 % du trafic régulier total (en RPK)* »¹⁹⁹. Enregistrant « 18,8 % »²⁰⁰ du trafic régulier total en 2018, *Skyteam* est la seconde grande alliance avec dix-neuf membres offrant une forte connectivité de réseau, étant reliée à plus de 1036 destinations dans plus de 170 pays. De son côté, *Oneworld* comprend treize membres à destination de 1000 aéroports et a enregistré un total de « 15,4 % »²⁰¹ du trafic régulier en 2018. A côté de ces alliances globales, il ressort des alliances de compagnies aériennes de passagers de moindre renommée : *Value alliance* avec six membres low-cost issus du marché d'Asie Pacifique, *U-FLY Alliance* et l'*alliance Vanille* composée de cinq transporteurs du Sud-Ouest de l'océan indien. Il convient de préciser que dans ce Mémoire, il serait pertinent de se focaliser uniquement sur l'impact du retrait d'un membre sur le trio d'alliance de renommée mondiale.

75. Au sein de ces alliances, « *les transporteurs aériens ont également pu proposer des vols à destination d'un grand nombre de villes* »²⁰² via des accords leur permettant « *d'accéder à un vaste réseau* »²⁰³. L'un de ces accords est indiqué par le code C04, intitulé partage de codes²⁰⁴. Par

¹⁹⁸ MEYLAN (M.), Transport aérien, « Le phénomène de concentration dans le ciel européen et mondial », Tourisme et droit 2002, n°42, p.22.

¹⁹⁹ IATA, « Connectivité et efficacité accrues – Publication des statistiques de l'industrie aérienne pour 2018 », *op. cit.*, p. 3.

²⁰⁰ *Ibid.*

²⁰¹ *Ibid.*

²⁰² OACI, « Effet des alliances et fusions de transporteurs aériens sur la concurrence loyale et prévention de monopoles », Note de travail présentée par l'Égypte pour la sixième conférence mondiale du transport aérien (18-22 mars 2013), point (1.3).

²⁰³ *Ibid.*

²⁰⁴ Commissariat général à la stratégie et à la prospective (CGSP), « Les compagnies aériennes européennes sont-elles mortelles ? Perspectives à vingt ans », Rapport de la mission présidée par ABRAHAM (C.), juillet 2013.

définition, un partage de code se caractérise par un « *accord par lequel un transporteur contractuel utilise un indicatif de vol qui lui est propre pour commercialiser conjointement un vol d'un transporteur de fait* »²⁰⁵. A l'échelle européenne, les accords de partage de code « *pour les services aériens ayant pour aéroport de destination, de départ ou de transit tout aéroport situé sur leur territoire et pour point de départ ou de destination tout point situé dans un pays tiers* »²⁰⁶ sont autorisés, ce qui a été réitéré en France dans un arrêté de 2015²⁰⁷. A noter qu'il peut subsister des conditions spécifiques en cas d'accords commerciaux avec un pays tiers. A cet égard et en guise d'illustration, les accords commerciaux entre un transporteur français et un transporteur d'un pays tiers nécessitent une autorisation délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile²⁰⁸.

76. Grâce aux accords de partage des codes, chaque compagnie peut « *étendre virtuellement son réseau en profitant de celui des autres membres* »²⁰⁹. Pour rappel, l'objectif des alliances de compagnie aérienne est d'étendre leur réseau²¹⁰. Elle se fonde sur la complémentarité des réseaux, dont la connectivité est basée sur les accords de partage de codes entre les membres. « *Ces alliances sont devenues de plus en plus complexes et interdépendantes* »²¹¹. Cette dernière caractéristique étant d'autant plus renforcée dans les situations d'un partage de codes intensif²¹². L'interdépendance des membres au sein d'une alliance peut conduire à la fragilité de celle-ci en raison de la sortie d'une des compagnies aériennes membres.

²⁰⁵ Arrêté relatif à l'autorisation des opérations d'affrètement et de partage de codes des entreprises de transport aérien titulaires d'une exploitation délivrée par la France, 31 juillet 2015, Article 2.

²⁰⁶ Règlement (CE) n° 1008/2008, Article 15.

²⁰⁷ Arrêté du 31 juillet 2015, *op. cit.*, Article 4.

²⁰⁸ Code de l'aviation civile, Article R.330-9.

²⁰⁹ Commissariat général à la stratégie et à la prospective (CGSP), « Les compagnies aériennes européennes sont-elles mortelles ? Perspectives à vingt ans », *op. cit.*

²¹⁰ KLOPHAUS (R.), LORDAN (O.), « Measuring the vulnerability of global airline alliances to member exits », *art. cit.*

²¹¹ OACI, « Effet des alliances et fusions de transporteurs aériens sur la concurrence loyale et prévention de monopoles », *op. cit.*, point (5.2).

²¹² KLOPHAUS (R.), LORDAN (O.), « Codesharing network vulnerability of global airline alliances », *Transportation Research Part A : Policy and Practice*, vol. 111, mai 2018, pp. 1-10.

77. L'une des conséquences ressortant de ces sorties est la suppression des routes qui ne sont pas également opérées par un autre membre, affectant ainsi la connectivité du réseau²¹³. Il convient de préciser également que l'impact du retrait d'un membre au sein de l'alliance diverge en fonction du poids de ce membre et des liens qu'il entretient avec les autres membres. Certaines compagnies contribuent davantage à l'alliance que d'autres. L'une des illustrations les plus pertinentes est l'alliance *Oneworld*, la plus vulnérable du trio en raison de son faible nombre de membre²¹⁴. C'est pourquoi la faillite de *Malév* et d'*Air Berlin* ont eu un fort impact sur son réseau. *Air Berlin* opérait trois routes sur quatre sans partage de code²¹⁵. Pour sa part, la faillite de *Malév* a laissé un vide dans l'alliance qui a perdu le transporteur national de la Hongrie et sur les 28 itinéraires que le transporteur proposait, outre la perte de fréquence de vols, huit liaisons n'ont pas été recouvrées. Il s'agit de Stuttgart, Thessaloniki, Göteborg, Hambourg, Kiev, Madrid, Milan et Stockholm²¹⁶. Parallèlement, il faut ajouter que *Star Alliance* a également connu une perte avec la faillite de la compagnie aérienne *Ansett Australian* qui a retiré la présence de l'alliance sur le territoire australien. Il faut noter que malgré la faillite de *Ansett Australian* qui a enlevé sa présence en Australie²¹⁷, *Star Alliance* a su rebondir pour devenir la plus puissante des alliances de compagnies aériennes.

78. Parallèlement, il est arrivé qu'une alliance de compagnie aérienne soit trop fragile et que la faillite d'un membre l'achève définitivement. C'est le cas de l'ancienne alliance *Qualiflyer*, créée en mars 1998 dite « alliance des petits »²¹⁸, rassemblant onze compagnies aériennes : *Swissair*, *Sabena*, *Air Portugal*, *Air Outre Mer*, *Turkish Airlines*, *Crossair*, *Polish Airlines*, *Portugalia*, *Air Littoral*, *Volare*, et *Air Europe*. Cette alliance visait à

²¹³ KLOPHAUS (R.), LORDAN (O.), « Measuring the vulnerability of global airline alliances to member exits », *art. cit.*

²¹⁴ KLOPHAUS (R.), LORDAN (O.), « Codesharing network vulnerability of global airline alliances », *art. cit.*

²¹⁵ *Ibid.*

²¹⁶ PWC, « Overview of air transport and current and potential air connectivity gaps in the CESE region », *op. cit.*, p. 28.

²¹⁷ Centre for Aviation (CAPA), « Ansett's collapse set decade of positive change for aviation in Australia – and beyond », 12 septembre 2011.

²¹⁸ BIPLAN (P.), « Les compagnies aériennes entre la nation et la mondialisation », *Hérodote*, n° 114, ed. La Découverte, octobre 2004, p. 65.

« concurrencer les grandes alliances mondiales, qu'il s'agisse de Oneworld (autour de British Airways) ou de Star Alliance (autour de Lufthansa) en Europe. »²¹⁹ et en 2000, « le groupe « dessert 330 destinations dans le monde »²²⁰. Sans aucune grande compagnie aérienne, elle avait déjà une forte fragilité et une dépendance considérable dans la solidité de ses membres. Par ailleurs, cette alliance rencontrait déjà des problèmes. *Swissair* connaît des difficultés financières et tombe en faillite, avant de devenir *Swiss*, en 2001 en même temps que *Sabena*, conduisant à la chute définitive de l'alliance.

79. La portée de l'impact de la faillite d'un transporteur aérien sur une alliance de compagnie aérienne dépend de son poids, soit du nombre de routes qu'il opérait individuellement, et également de la constitution de l'alliance, soit si elle est constituée de grandes compagnies aériennes ou de petites compagnies. Certes, la principale conséquence du retrait d'un membre est la perte de certaines routes aériennes. Toutefois, il convient de garder à l'esprit que l'industrie aérienne est dynamique et que le marché rebondit rapidement. Les places laissées vacantes sont une véritable opportunité pour les transporteurs en activité. Ces derniers entrent en concurrence pour pouvoir récupérer les routes aériennes rendues disponibles.

²¹⁹ **CAPRON (M.)**, « La Sabena : de l'alliance avec Swissair à la chute finale (1995-2001) », *Courrier hebdomadaire du CRISP*, n° 1757-1758, 2002, p. 44, point (4.1).

²²⁰ *Ibid*, p. 10.

CHAPITRE 2) LA PORTEE DE L'ATTRIBUTION DES DROITS DE TRAFIC VACANTS

80. La notion de droit de trafic est caractérisée par le « *droit d'exploiter un service aérien entre deux aéroports communautaires* »²²¹. Alors qu'à l'échelle européenne, l'exploitation des services aériens est réglementée par le Règlement (CE) 1008/2008, les droits de trafic ont été initialement fixés sous le cadre juridique international de la Convention de Chicago de 1944²²². Cette dernière a établi « *le cadre juridique des accords aériens et des droits de trafic qui en découlent* » dans l'optique de permettre un « *développement ordonné du transport aérien respectant notamment la souveraineté des États quant à leur ciel et à leur territoire* »²²³. Dès lors ont été instaurées les libertés de l'air, « *permettant aux compagnies de prendre tel ou tel trafic entre tel ou tel territoire* »²²⁴. Dans ce Chapitre, il convient de s'intéresser plus particulièrement sur les routes aériennes et uniquement de services aériens dits réguliers. De même, la procédure d'attribution des droits de trafic vacant sera celle du droit interne français établi conformément aux dispositions du Règlement 1008/2008. La procédure d'attribution des droits d'exploitation de *XL Airways* et *Aigle Azur* servira d'illustration concrète.

81. En droit interne et concernant le transporteur aérien communautaire établi en France, il est soumis à l'arrêté du 22 janvier 2007 disposant qu'ils doivent constituer un dossier dans un délai de quinze jours suivant la publication de la disponibilité des droits de trafic disponibles au Journal Officiel de la République française²²⁵. Il doit être rédigé en langue française ou avec la traduction en langue française à transmettre au ministre chargé de l'aviation civile²²⁶, soit la Direction générale de l'aviation civile (DGAC). A cet égard, en guise d'illustration concrète, c'est cet organisme qui a auditionné les

²²¹ Règlement (CE) n° 1008/2008, Article 2, 14).

²²² Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944.

²²³ BIPLAN (P.), « Les compagnies aériennes entre la nation et la mondialisation », *art. cit.*, p. 57.

²²⁴ *Ibid.*

²²⁵ Arrêté du 22 janvier 2007, Article 5.

²²⁶ *Ibid.*, Article 2.

onze compagnies intéressées par les droits de trafic laissés vacants par la faillite de *XL Airways* et *Aigle Azur*²²⁷.

82. Ce dossier se doit de regrouper un certain nombre d'éléments essentiels. Tout d'abord, le transporteur aérien doit prouver qu'il est actif et fournir une « *licence d'exploitation de l'entreprise, le certificat de transporteur aérien et le certificat d'assurance relatif à l'exploitation envisagée* »²²⁸. Parallèlement, il doit justifier qu'il est en possession d'un établissement en France²²⁹. Ce dossier servant à la DGAC à apprécier la demande de la compagnie aérienne, il doit également se constituer d'un « *descriptif du projet de desserte* » prévisionnel sur trois ans²³⁰. A savoir que cette procédure s'en retrouve simplifiée si la demande porte sur une liaison que le transporteur exploite déjà²³¹.

83. A l'issu de l'envoi du dossier, l'autorité compétente publiera un avis aux transporteurs aériens de l'Union européenne. En guise d'illustration concernant les faillites de *Aigle Azur* et *XL Airways*, la DGAC a publié un avis le 12 octobre 2019²³². Il subsiste une exigence de publicité de la procédure aussi bien par la publication au Journal officiel de la République française de l'avis que d'une notice sur le site du ministère de l'écologie et de la transition²³³. Cette publicité est d'autant plus requise lorsqu'il s'agit d'accord relatif à des services aériens entre les Etats membres et les pays tiers où « *la Commission veille à ce que ces procédures soient publiées au Journal officiel de l'Union européenne dans les huit semaines de leur réception* »²³⁴. Cette dernière doit être notifiée de toute nouvelle procédure

²²⁷ Ministère de la transition écologique, « Droits d'exploitation des compagnies Aigle Azur et XL Airways », 18 février 2020.

²²⁸ Arrêté du 22 janvier 2007, Article 2, a).

²²⁹ *Ibid*, b).

²³⁰ *Ibid*, c).

²³¹ *Ibid*, Article 3.

²³² Avis aux transporteurs aériens de l'Union européenne de disponibilité de droits de trafic, *J.O.R.F.*, n° 238, 12 octobre 2019, Texte n° 102.

²³³ Ministère de la transition écologique, « Droits d'exploitation des compagnies Aigle Azur et XL Airways », *op. cit.*

²³⁴ Règlement (CE) n° 847/2004 du Parlement européen et du Conseil concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les Etats membres et les pays tiers, 29 avril 2004, article 6.

ou modification ultérieure des procédures « *au plus tard huit semaines avant leur entrée en vigueur* »²³⁵.

84. Lorsque l'autorisation d'exploiter les services aériens est accordé, elle doit être « *délivrée par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, [et] publiée au Journal officiel de la République française* »²³⁶. Prenant illustration sur les arrêtés rendus pour l'exploitation des droits de trafic rendus disponibles à l'issue de la faillite de *XL Airways* et de *Aigle Azur*, ils ont tous une constitution similaire. Tout d'abord, il est fait un rappel des accords bilatéraux entre l'Etat du transporteur français et l'Etat de la liaison visée. Par exemple, pour un arrêté concernant l'exploitation de liaisons algériennes par les sociétés *Air France* et *ASL Airlines France*, il est disposé que celle-ci est « *autorisée à exploiter des services aériens réguliers de passagers, de courrier et de fret sur [nom de la liaison ou des liaisons] dans les limites fixées par l'accord relatif aux services de transport aérien entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire, signé le 16 février 2006* »²³⁷. Ces autorisations d'exploitations ont toutes été limitées à « *cinq ans* »²³⁸ et il est exigé une « *licence d'exploitation en cours de validité* »²³⁹. La suite de ces arrêtés se contentent de rappeler au transporteur aérien l'encadrement juridique, à savoir le respect de l'article 7 Arrêté 22 janvier 2007, du Code des transports, le code de l'Aviation civile et l'article 9 de l'arrêté du 22 janvier 2007. Il est tout de même précisé un

²³⁵ *Ibid.*

²³⁶ Arrêté du 22 janvier 2007, Article 9.

²³⁷ Arrêté relatif à l'exploitation de services de transport aérien réguliers entre Marseille et l'Algérie par les sociétés *Air France* et *Volotea*, 13 février 2020, Article 1 et 2.

²³⁸ Arrêté relatif à l'exploitation de services de transport aérien réguliers entre Marseille et l'Algérie par les sociétés *Air France* et *Volotea*, 13 février 2020, Article 1 et 2 ; Arrêté relatif à l'exploitation de services de transport aérien réguliers entre Lille et l'Algérie par la société *ASL Airlines France*, 13 février 2020, Article 1 ; Arrêté du 13 février 2020 relatif à l'exploitation de services de transport aérien réguliers entre Bordeaux et l'Algérie par la société *Volotea*, Article 1. ; Arrêté du 13 février 2020 relatif à l'exploitation de services de transport aérien réguliers entre Lyon et l'Algérie par les sociétés *ASL Airlines France*, *Transavia France* et *Volotea*, Article 1, 2 et 3. ;

²³⁹ Arrêté du 13 février 2020 relatif à l'exploitation de services de transport aérien réguliers entre Marseille et l'Algérie par les sociétés *Air France* et *Volotea*, Article 3 ; Arrêté du 13 février 2020 relatif à l'exploitation de services de transport aérien réguliers entre Lille et l'Algérie par la société *ASL Airlines France*, Article 2. ; Arrêté du 13 février 2020 relatif à l'exploitation de services de transport aérien réguliers entre Bordeaux et l'Algérie par la société *Volotea*, Article 2. ; Arrêté relatif à l'exploitation de services de transport aérien réguliers entre Lyon et l'Algérie par les sociétés *ASL Airlines France*, *Transavia France* et *Volotea*, 13 février 2020, Article 4.

délai de contestation de deux mois à compter de la publication de la décision conformément à l'article R.421-2 du Code de justice administrative.

85. En guise d'illustration, à l'issue de la faillite des compagnies aériennes *XL Airways* et *Aigle Azur*, les liaisons suivantes ont été récupérées par *Air France*, *ASL Airlines France*, *Volotea*, *Transavia*, *French Bee*. Pour certaines liaisons, les compagnies les ont récupérées intégralement sans limitations de fréquence, ce qui n'a pas été le cas pour plusieurs d'entre elles²⁴⁰. Pour les liaisons récupérées intégralement, *Air France* a obtenu Marseille-Alger, Nice-Alger, Toulouse-Alger et Toulouse-Oran. *ASL Airlines France* a récupéré Lille-Alger, Lille-Oran, Lyon-Alger, Paris-Annaba et Paris-Béjaïa. La société *Volotea* a obtenu Bordeaux-Alger et Lyon-Sétif. *Transavia* a, pour sa part, récupéré les liaisons Lyon-Béjaïa, Lyon-Constantine, Lyon-Oran, Paris-Alger, Paris-Oran, Paris-Béjaïa, Paris-Constantine, Paris-Sétif et Paris-Tlemcen.

86. Concernant cette fois-ci les autorisations disposant d'une limitation de fréquence, *Air France* a obtenu dans la limite de vingt-sept fréquences hebdomadaires au total sur les liaisons Paris-Sao Paulo et Paris-Rio de Janeiro. *Transavia* a récupéré jusqu'à sept fréquences hebdomadaires au total sur la liaison Paris-Beyrouth, jusqu'à deux fréquences hebdomadaires au total sur la liaison Lyon-Beyrouth, et jusqu'à une fréquence hebdomadaire sur la liaison Montpellier-Beyrouth. *French Bee* a pour sa part obtenue dans la limite de quatre fréquences hebdomadaires la liaison Paris-Sao Paulo.

87. Par ailleurs, en cas de manquement grave à la sécurité aérienne, cette autorisation peut être suspendue ou retirée par l'autorité compétente²⁴¹. Il en va de même en cas de « *renoncement écrit du transporteur à l'exploitation de la liaison aérienne considérée, de non-utilisation ou*

²⁴⁰ Arrêté du 22 janvier 2007, Article 9.

²⁴¹ *Ibid.*

*d'utilisation partielle des droits pendant une période supérieure ou égale à six mois »*²⁴².

88. Parallèlement, il serait intéressant de sortir de la France et de faire un aparté sur la récupération des routes aériennes à l'issue de la faillite de *Malév* et d'*Air Berlin*. Anciens membres de l'alliance *Oneworld*, ces deux compagnies avaient une place assez conséquente sur le marché, *Malév* était la compagnie aérienne porte-drapeau hongroise alors qu'*Air Berlin* était la seconde compagnie en Allemagne juste derrière *Lufthansa*. La sortie du marché d'*Air Berlin* a soulevé des inquiétudes quant au monopole du marché allemand lorsque la première compagnie aérienne sur ce marché s'est proposée en août 2017 d'acquérir les deux compagnies subsidiaires d'*Air Berlin*, de ses appareils et de sa low-cost *Eurowings*²⁴³. Pour le moment, la Commission européenne n'a pas affiché son approbation à ce sujet mais il reste que le paysage compétitif allemand a grandement évolué et le seul frein à cette inquiétude du monopole de *Lufthansa* réside dans la présence d'une compétition intermodale²⁴⁴.

89. Lorsque *Malév* est tombée en banqueroute, l'impact s'est reflété sur le marché hongrois puisqu'il venait de perdre sa compagnie nationale. Il apparaît néanmoins que cette perte a servi aux low-costs pour s'implémenter davantage dans le marché. A cet effet, *WizzAir* et *Ryanair* se sont retrouvés grands gagnants. *WizzAir* a remplacé *Malév* sur huit nouvelles lignes, à savoir Bucarest, Kiev, Moscou, Sofia, Tel Aviv, Thessaloniki, Varna et Varsovie, avec une fréquence moindre passant de 95 à 16 par mois²⁴⁵ tout en élargissant ses fréquences sur les liaisons dont le low-cost avait déjà en possession. Il s'agit d'Amsterdam, Brussels, Copenhague, Frankfort, Göteborg, Istanbul, Londres, Madrid, Milan, Stockholm, Rome, Helsinki et Târgu Mureş. De son côté, *Ryanair* récupère

²⁴² *Ibid.*

²⁴³ Commission européenne, Décision de la Commission n° 2017/9118, Case M.8633 – LUFTHANSA / CERTAIN AIR BERLIN ASSETS, 21 décembre 2017.

²⁴⁴ GROSCHÉ (T.), KLOPHAUS (R.), SEREDYNSKI (A.), « Market concentration in German air transport before and after the Air Berlin bankruptcy », *art. cit.*

²⁴⁵ PWC, « Overview of air transport and current and potential air connectivity gaps in the CESE region », *op. cit.*, p. 23.

treize nouvelles liaisons, comprenant Amsterdam, Brussels, Frankfort, Göteborg, Hambourg, Londres, Madrid, Milan, Stockholm, Paris, Rome, Thessaloniki, Varsovie, et constate une augmentation de ses capacités sur sa seule route existante, Dublin, de 300%²⁴⁶. La faillite de *Malév* illustre les opportunités que sa perte, malgré qu'elle ait un impact sur le marché évident, ouvre une opportunité non négligeable pour les transporteurs sur le marché et leur permet ainsi d'étendre leur réseau et de s'asseoir davantage dessus. Les places vacantes laissées par les compagnies aériennes en banqueroute ont subséquemment une importance non négligeable.

²⁴⁶ *Ibid*, p. 25.

TITRE 2) LES NORMES RELATIVES AUX ENJEUX D'EXPLOITATION DISPONIBLES

90. Il subsiste un libre accès du marché mais les ressources sont rares d'autant plus que la compétitivité est très importante dans ce milieu. Dès qu'une compagnie est en banqueroute, elle libère des routes. Cependant il arrive que celles laissées vacantes aient été attribuées à une obligation de service public (OSP) et il est particulièrement capital que celles-ci retrouvent un transporteur (**Chapitre 1**).

91. La libéralisation du transport aérien a abaissé les barrières à l'entrée et a permis à de nombreuses compagnies aériennes d'entrer sur le marché plus facilement et de se développer, entraînant une certaine congestion dans les aéroports. Pour pallier cet engorgement, la présence de créneaux horaires est nécessaire malgré l'apport d'une certaine restriction sur l'accès au marché²⁴⁷. Toutefois par l'augmentation du trafic aérien annuellement, les créneaux disponibles se font assez rares, d'où l'intérêt lors de la faillite d'un transporteur aérien (**Chapitre 2**).

²⁴⁷ NERA, « Study to assess the effects of different slot allocation schemes », Rapport pour la Commission européenne (DG TREN), Janvier 2004.

CHAPITRE 1) LES STANDARDS DES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC

92. En 2018, il subsiste au sein de l'Union européenne cent dix-sept liaisons soumises à des obligations de service public (OSP)²⁴⁸ réparties dans treize Etats. Il s'agit de la Croatie, Chypre, République tchèque, Estonie, Finlande, France, Grèce, Irlande, Italie, Portugal, Espagne, Suède et Royaume-Uni²⁴⁹. Ces liaisons sont principalement domestiques, « *seules sept d'entre elles relient des aéroports situés dans deux États membres différents* »²⁵⁰. Exception au principe général de la libre prestation des services aériens²⁵¹, une obligation de service public est introduite par un Etat lorsque celui-ci estime que le marché ne pourra pas assurer un « *niveau acceptable de services de transport aérien dans certaines régions d'Europe* »²⁵² et que sa mise en place soit « *considérée comme vitale pour le développement économique et social de la région desservie par l'aéroport* »²⁵³. Cette disposition a toute son importance dans le secteur aérien puisqu'elle permet de garantir l'accès aux régions isolées. En France, elles sont au nombre de « *40 et servent à acheminer près de 5,7 millions de passagers par an, soit un passager sur cinq en transport intérieur* »²⁵⁴.

93. A noter qu'il subsiste deux catégories d'obligations de service public (OSP). Tout d'abord, les OSP qui sont décrites comme étant ouvertes sa caractérisent par le fait que « *tout transporteur aérien est libre d'exploiter les lignes concernées, à la condition de respecter les obligations* »²⁵⁵ sans compensation financière et celles dénommées restreintes dont « *l'exploitation de la liaison est attribuée à une compagnie aérienne en*

²⁴⁸ *Ibid.*

²⁴⁹ Commission européenne, *Communication n° 2017/3712, Lignes directrices interprétatives relatives au règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil — Obligations de service public (OSP)*, 17 juin 2017.

²⁵⁰ *Ibid.*

²⁵¹ *Ibid.*

²⁵² Commission européenne, *Communication n° 2015/598 au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, Une stratégie de l'aviation pour l'Europe*, 7 décembre 2015.

²⁵³ *Règlement (CE) n° 1008/2008*, Article 18.

²⁵⁴ *Ibid.*

²⁵⁵ Sénat, *Contribution du transport aérien au désenclavement et à la cohésion des territoires*, Rapport d'information n° 734 fait au nom de la mission d'information sur les transports aériens et l'aménagement des territoires, Session extraordinaire de 2018-2019, enregistré à la présidence du Sénat le 24 septembre 2019.

exclusivité, avec une éventuelle compensation financière »²⁵⁶. Toutes les obligations de service public n'ont pas les mêmes objectifs : certains servent aux liaisons tendant à assurer la continuité territoriale et d'autres sont des liaisons d'aménagement du territoire.

94. En droit interne, il revient au ministre chargé de l'aviation civile de décider « *sur proposition de collectivités territoriales ou d'autres personnes publiques intéressées [...] d'imposer des obligations de service public sur des services aériens réguliers dans les conditions* »²⁵⁷ prévues par les articles 16²⁵⁸, 17²⁵⁹ et 18²⁶⁰ du Règlement (CE) 2008/1008. Dans le cadre du Mémoire et du Chapitre ci-présent, la base légale repose sur l'article 16 de ce Règlement fixant la procédure d'urgence applicable lorsque l'obligation de service public ne répond plus aux normes de « *continuité, de régularité* »²⁶¹.

95. Pour garantir la bonne continuité du service, il subsiste un préavis de six mois²⁶² lorsqu'un transporteur envisage de se retirer de cette exploitation. Toutefois, la faillite d'une compagnie aérienne est en principe soudaine. Il s'agit d'une interruption inopinée de service qui ne saurait être anticipée. De ce fait, la situation de l'insolvabilité du transporteur aérien entre dans le champ d'application de l'article 16 du Règlement (CE) 1008/2008. De même, la Commission européenne est allée en ce sens dans un Rapport de 2017 visant à exposer les lignes directrices de la réglementation européenne en la matière. A cet égard, la Commission précise que le transporteur peut « *être contraint de mettre fin à la fourniture des services à bref délai, par exemple en raison de son insolvabilité financière* »²⁶³. Par conséquent, l'obligation du préavis n'est pas réalisable dans cette circonstance et il sera activé, dès lors, la procédure d'urgence.

²⁵⁶ *Ibid.*

²⁵⁷ *Code de l'aviation civile*, Article R.330-7.

²⁵⁸ Intitulé : « Principes généraux applicables aux obligations de service public »

²⁵⁹ Intitulé : « Procédure d'appel d'offres pour l'obligation de service public »

²⁶⁰ Intitulé : « Examen des obligations de service public »

²⁶¹ *Règlement (CE) n° 1008/2008*, Article 16, §1).

²⁶² *Arrêté modifiant les obligations de service public imposées sur les services aériens entre Limoges et Paris (Orly)*, 28 mai 2018, Annexe.

²⁶³ Commission européenne, *Communication n° 2017/3712*, *op. cit.*, p. 19, partie 9, point (106).

96. Permettant « *d'éviter une interruption des services aériens concernés* »²⁶⁴, la procédure disposée à l'article 16 du Règlement (CE) 1008/2008 octroie à un Etat membre la possibilité de « *désigner d'un commun accord un autre transporteur aérien communautaire pour exécuter l'obligation de service public pendant une période maximale de sept mois, non renouvelable, moyennant le respect [de certaines] conditions* »²⁶⁵ dès lors que certaines conditions sont respectées. A savoir, qu'une compensation versée par l'Etat ne doit pas dépasser « *pas le montant nécessaire pour couvrir les coûts nets occasionnés par l'exécution de chaque obligation de service public, en tenant compte des recettes y relatives conservées par le transporteur aérien ainsi que d'un bénéfice raisonnable* »²⁶⁶, qu'il subsiste une absence de discrimination et une transparence totale quant au choix du transporteur²⁶⁷, et qu'un « *nouvel appel d'offres est lancé* »²⁶⁸. Certes la procédure revêt un caractère urgent mais il est indispensable que les autorités compétentes prennent contact avec « *plusieurs transporteurs aériens susceptibles d'être intéressés par l'exploitation de vols sur la liaison concernée. Il s'agit généralement de transporteurs aériens déjà actifs dans la région et/ou ayant participé à la dernière procédure d'appel d'offres* »²⁶⁹. Il est imposé à l'Etat concerné d'informer la Commission et les Etats membres concernés de la mise en place de la procédure d'urgence et de ses motifs. A l'issue d'un examen, il revient à la Commission de suspendre la procédure²⁷⁰ si celle-ci ne correspond pas aux exigences prévues de la procédure d'urgence²⁷¹.

97. Il subsiste quelques restrictions concernant la procédure d'urgence. Tout d'abord, il convient de rappeler que cette mesure s'articule sur le caractère urgent de la situation concernée. Elle « *s'applique uniquement à l'interruption soudaine et inattendue des services aériens sur une liaison*

²⁶⁴ *Ibid.*

²⁶⁵ Règlement (CE) n° 1008/2008, Article 16, § 12).

²⁶⁶ *Ibid.*, Article 17, 8).

²⁶⁷ *Ibid.*, Article 16, 12), b). Confirmé Commission européenne, *Communication n° 2017/3712*, *op. cit.*, point (110).

²⁶⁸ Règlement (CE) n° 1008/2008, Article 16, §12), c).

²⁶⁹ *Ibid.*

²⁷⁰ *Ibid.*, Article 16, 12).

²⁷¹ Commission européenne, *Communication n° 2017/3712*, *op. cit.*, point (112).

OSP où les services étaient déjà assurés par un transporteur aérien sélectionné au moyen d'un appel d'offres public »²⁷². Sont exclues également les OSP dites ouvertes, au sens où elles ne sont pas exclusives à un transporteur, et les interruptions de services aériens ayant fait l'objet d'un préavis de six mois, « l'interruption des services n'est pas soudaine ou imprévisible et il y a suffisamment de temps pour lancer un nouvel appel d'offres sans la procédure d'urgence »²⁷³. Par ailleurs, il convient de préciser qu'il subsiste un délai maximal dans la durée de la prise de l'obligation de service public. Il s'agit d'une période maximale de sept mois non-renouvelable à compter du « début des opérations du transporteur aérien nouvellement sélectionné »²⁷⁴. Ainsi durant cette exploitation un préavis de six mois conformément aux dispositions de l'article 17 du Règlement (CE) 1008/2008 sera mis en œuvre avec la publicité de l'appel d'offres. A l'issue de la période de sept mois, le transporteur remplaçant la compagnie failli pourra se présenter à cet appel d'offre, la situation n'étant plus urgente à ce niveau.

98. Il convient d'illustrer par la faillite d'*Aigle Azur*, qui servira de transition avec le dernier Chapitre de ce Mémoire. Le retrait de ce transporteur a libéré un certain nombre de créneaux sur l'aéroport de Paris-Orly. Conformément aux dispositions de l'article 4 de l'arrêté du 28 janvier 2002 relatif à l'utilisation et à la réservation de créneaux sur Orly, l'Etat a décidé de réserver un créneau horaire supplémentaire pour satisfaire aux conditions découlant des obligations de service public. En cas d'insuffisance du « nombre de créneaux horaires accordés et exploités sur l'aéroport de Paris-Orly »²⁷⁵, l'Etat peut préempter le maximum de 20% du pool pour les dessertes soumises à l'OSP, réduisant ainsi la taille du pool à 9 868 créneaux sur les 12 335 créneaux de vols²⁷⁶ rendus disponibles par la perte de la compagnie.

²⁷² *Ibid*, point (106).

²⁷³ *Ibid*, point (107).

²⁷⁴ *Ibid*, point (109).

²⁷⁵ Arrêté du 28 janvier 2002, Article 4.

²⁷⁶ L'ECHO TOURISTIQUE, « Slots d'Aigle Azur : Air France et les low cost grandes gagnantes », article rédigé par PELTIER (C.), 5 décembre 2019.

CHAPITRE 2) LE REGIME DE L'ACQUISITION OPPORTUNE DES CRENEAUX HORAIRE LIBERES

99. Par définition, un créneau horaire se caractérise comme étant une « *heure prévue d'arrivée ou de départ disponible ou attribuée à un mouvement d'aéronef à une date précise dans un aéroport coordonné aux termes du présent règlement* »²⁷⁷. L'attribution des créneaux représente un des piliers fondamentaux pour accéder au marché aérien et également source de concurrence d'autant plus renforcée par l'absence de créneaux disponibles en raison de la saturation des aéroports suivant un trafic aérien dense²⁷⁸.
100. Il convient de préciser que les compagnies aériennes n'en sont pas propriétaires, elles ont « *seulement la garantie que les créneaux qu'elles ont exploités l'année précédente leur sont réattribués, pour peu qu'elles les aient suffisamment utilisées* »²⁷⁹. Communément nommée le droit du grand-père, cette quasi-réattribution automatique concerne prioritairement les compagnies déjà implantées sur l'aéroport et qui ont concrètement exploitées *a minima* le pourcentage requis. A cet égard, pour qu'elles aient le droit « *à la même série de créneaux pour la saison correspondante suivante [elles doivent] apporter la preuve au coordonnateur [qu'elles ont] utilisé ces créneaux, avec l'autorisation du coordonnateur, pendant 80 % au moins de la période pour laquelle ils ont été attribués* »²⁸⁰. Si la condition n'a pas été remplie, ces derniers seront alors versés dans un pool.
101. Un pool se constitue des « *créneaux horaires nouvellement créés, ceux qui sont inutilisés, ceux qui ont été abandonnés par un transporteur en cours ou fin de saison ou qui sont disponible pour d'autres raisons* »²⁸¹. Il convient de noter que seule une compagnie aérienne disposant d'une licence

²⁷⁷ Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la communauté, 18 janvier 1993, Article 2. (version consolidée au 1^{er} avril 2020)

²⁷⁸ OCDE, *La réforme de la réglementation dans le secteur de l'aviation civile*, op. cit., p. 10.

²⁷⁹ DELPECH (X.), « La clause du grand-père : une fausse bonne idée ? », *AJ contrat* 2019, n° 11, novembre 2019, p. 453.

²⁸⁰ Règlement (CEE) n° 95/93, Article 10, 3).

²⁸¹ *Ibid*, Article 10, 1).

d'exploitation valide est en mesure de disposer de créneaux. Si jamais elle ne correspond plus à cette exigence, alors ces créneaux seront reversés au pool, considérés dès lors comme abandonnés puisque le transporteur n'est plus en mesure de l'utiliser. C'est sur ce concept que le coordonnateur va réattribuer les créneaux laissés vacants en se fondant sur les diverses demandes des compagnies aériennes intéressées. Depuis l'entrée en vigueur de ce Règlement européen, cette attribution de créneaux horaires est de la responsabilité des Etats membres, via l'autorité compétente dénommée le coordonnateur. Pour les aéroports de Paris, le coordonnateur est l'association pour la coordination des horaires (COHOR), en charge d'attribuer ces enjeux d'exploitation²⁸². Il peut lui arriver qu'il base sa décision dans un objectif précis vis-à-vis du contexte concurrentiel. A cet égard et en guise d'illustration, c'est dans une volonté de « rétablir « un certain niveau de concurrence » sur les destinations à fort trafic comme Nice, Toulouse ou Italie »²⁸³ qui motivé le coordonnateur pour attribuer la majorité des créneaux laissés vacants par la faillite d'*Air Lib* en 2003 à trois compagnies aériennes à bas prix, à savoir *Aeris* (7 622), *EasyJet* (7 300) et *Virgin Express* (5 840)²⁸⁴. A eux trois, ils ont récupéré 20 762 créneaux horaires sur les 35 622 laissés disponibles après avoir décompté ceux réservés aux dessertes d'aménagement territoriale ou obligation de service public²⁸⁵.

102. Il convient de préciser que l'association européenne des coordonnateurs aéroportuaires (EUACA) a mis en place une ligne directrice concernant la situation où un transporteur aérien ne disposerait plus d'une licence d'exploitation valide. Pour ce faire, elle se base sur les lignes directrices de IATA, mises à jour annuellement. Cette association internationale dispose de toute une brève partie sur les modalités suivant la perte de sa licence d'exploitation par une compagnie aérienne et ce qu'il faut faire des créneaux disponibles²⁸⁶. Il s'agit pour les coordonnateurs d'entrer en discussion avec

²⁸² *Ibid*, 4), c).

²⁸³ *Actionco.fr*, « Les créneaux d'*Air Lib* attribués essentiellement à des low cost », 1^{er} avril 2003.

²⁸⁴ OCDE, *La réforme de la réglementation dans le secteur de l'aviation civile*, op. cit., p. 12, Encadré 1, « Attribution des créneaux disponibles (44'528 créneaux) suite à la disparition d'*Air Lib* en 2003 ».

²⁸⁵ *Ibid*.

²⁸⁶ IATA, WWACG, ACI, *Worldwide Airport Slot Guidelines (WASG)*, 1^{er} juin 2020, p. 41, point (8.15).

les représentants d'une compagnie aérienne en faillite. Deux éléments ressortent, soit il suppose la possibilité que la compagnie revienne sur le marché, après la mise en place d'une procédure de sauvegarde qui a abouti ce que l'on va écarter de ce Mémoire sachant que nous nous intéressons ici uniquement à l'après-faillite, ou alors le coordonnateur peut les placer dans un pool²⁸⁷. L'association européenne EUACA vient apporter quelques précisions concernant les coordonnateurs des Etats membres de l'Union européenne. A cet effet, elle précise dans ses lignes directrices que lorsqu'elle a eu connaissance du retrait de la licence d'exploitation, l'autorité compétente se doit de reprendre le contrôle des créneaux et d'établir contact dans les plus brefs délais avec le transporteur, directement ou par ses représentants, pour obtenir des informations et décider de les placer dans un pool en vue d'une réaffectation si il n'obtient pas la preuve satisfaisante que le transporteur récupèrera sa licence d'exploitation ou s'il a la confirmation que la compagnie aérienne est insolvable²⁸⁸.

103. Il convient de préciser qu'il subsiste un délai raisonnable de réponse du transporteur. Si le dialogue n'a pas été initié dans un délai raisonnable et qu'aucune protection juridique n'est liée à la faillite d'une compagnie en droit national, dès lors les créneaux seront réattribués²⁸⁹. L'association européenne EUACA a apporté quelques précisions concernant ce délai raisonnable. Le coordonnateur national se doit de prendre en compte certaines conditions : l'étape du processus²⁹⁰, l'impact que ces horaires vont entraîner sur l'aéroport concerné la possibilité que le nombre de créneaux dans le pool soit conséquent pour une réattribution, la situation capacitaire de l'aéroport concerné, mais également de se fier, s'il existe, aux dispositions légales internes²⁹¹. Pour la France, ce délai est fixé à 30 jours après la notification au transporteur ou de ses représentants²⁹².

²⁸⁷ *Ibid*, point (8.15.4).

²⁸⁸ EUACA, *Slot Guidelines*, « Air carriers that do not hold a valid operating license », 2018, p.2.

²⁸⁹ *Worldwide Airport Slot Guidelines (WASG)*, *op. cit.*, point (8.15.4).

²⁹⁰ Soit avant le début de la saison, en fin de saison, en saison hiver ou saison été.

²⁹¹ *Slot Guidelines*, « Air carriers that do not hold a valid operating license », *op. cit.*, p .3.

²⁹² *Ibid*, p. 4.

104. Sans porter atteinte aux dispositions de l'article 19 du Règlement (CE) 1008/2008²⁹³, ces créneaux laissés à l'abandon par la banqueroute d'une compagnie aérienne « *sont répartis entre les transporteurs ayant introduit une demande. 50 % de ces créneaux sont attribués à de nouveaux arrivants, à moins que les demandes de nouveaux arrivants représentent moins de 50 %* »²⁹⁴. En pratique, la priorité est donnée aux compagnies déjà implantées sur l'aéroport. Pour illustrer, suivant la faillite de *XL Airways* et *Aigle Azur*, ce sont les compagnies déjà présentes qui ont eu un droit de priorité sur la moitié des créneaux libérés. Cela s'explique principalement par l'application de la clause du grand-père, limitant « *de manière significative l'accès au marché et la mise en place des conditions effectives de concurrence sur les principaux aéroports coordonnés* »²⁹⁵.
105. Il subsiste un léger déséquilibre quant à l'attribution des créneaux étant donné qu'il est très difficile pour les nouvelles compagnies de contester la position dominante des compagnies historiques. En ce sens, des barrières à l'entrée sont posées alors que la libéralisation du trafic aérien avait pour optique d'abaisser celles-ci. La réalité est complexe puisqu'il subsiste peu de disponibilité dans les enjeux d'exploitation et le contrôle d'un large portefeuille de créneaux horaires dans des aéroports saturés peut résulter sur une forte barrière à l'entrée pour tous les aéroports arrivants. Dans une autre mesure, cela peut également affecter les passagers qui se retrouveront avec un choix moindre et peut-être même une augmentation de prix²⁹⁶. C'est ce qui a été à juste titre relevé par la Commission européenne dans son enquête sur les acquisitions de *Lufthansa* des avoirs d'*Air Berlin* en faillite. Il a été relevé un problème lié à la demande de transfert des créneaux horaires sur l'aéroport de Düsseldorf au cours de la saison estivale. Il illustre parfaitement le problème du risque de monopole des grandes compagnies aériennes sur le marché sachant qu'avant la transaction les créneaux détenus par *Lufthansa* sur cet aéroport sont à

²⁹³ Règlement 1008/2008, Article 19, 1).

²⁹⁴ Règlement (CEE) n° 95/93, Article 10, 7).

²⁹⁵ OCDE, Examen sur la réforme de la réglementation, *La réforme de la réglementation dans le secteur de l'aviation civile*, 2004, p. 11, point (2.2.2).

²⁹⁶ Commission européenne, Communiqué de presse, « Mergers: Commission approves acquisition by Lufthansa of Air Berlin subsidiary LGW, subject to conditions », 21 décembre 2017.

hauteur de 39% et augmenteront à 54% à l'issu du transfert selon les calculs de la Commission européenne²⁹⁷.

106. Dans le cadre de la faillite du transporteur *Air Berlin*, *Lufthansa* a demandé le transfert des créneaux conformément aux dispositions de l'Article 8 bis du Règlement créneaux²⁹⁸. A cet égard, la Commission européenne s'est penchée sur les effets concurrentiels d'une telle demande en raison de la sensibilité du marché allemand puisque le second transporteur a disparu et le risque du monopole de la grande compagnie *Lufthansa*. D'autant plus que dès lors qu'un transporteur dispose d'un portefeuille important de créneaux horaires, sa domination laisse peu de place aux nouvelles compagnies²⁹⁹. A cet égard, une concurrence efficace connaîtrait un risque si les compagnies aériennes jouent un rôle important dans ce processus concurrentiel, à savoir plus la proportion de transporteurs sur le marché est forte, plus on peut s'attendre à une concurrence exacerbée³⁰⁰. Il convient de préciser que la Commission européenne peut adresser à la compagnie aérienne une recommandation du 15 décembre 2017³⁰¹ lorsqu'elle constate qu'un risque sur le marché compétitif est très présent. A cet effet, pour reprendre le problème rencontré pour l'aéroport de Düsseldorf précité, elle a suggéré à *Lufthansa* de limiter le nombre de transfert de créneaux pour la saison estivale permettant ainsi à ce qu'*a minima* la moitié des créneaux sur l'aéroport de Düsseldorf soient attribuées à des transporteurs concurrents du groupe *Lufthansa*³⁰².

107. Parallèlement, il est intéressant de soulever que la compagnie *EasyJet* a été soumise à une enquête similaire dans la situation identique de la banqueroute d'*Air Berlin*. Ainsi, il serait pertinent de comparer les deux décisions de la Commission européenne entre la grande compagnie

²⁹⁷ Commission européenne, *Case M.8633 – LUFTHANSA / CERTAIN AIR BERLIN ASSETS*, *op. cit.*, p. 65, point (304).

²⁹⁸ Règlement 95/93, article 8 bis. (Version consolidée 2020)

²⁹⁹ Commission européenne, *Case M.8633 – LUFTHANSA / CERTAIN AIR BERLIN ASSETS*, *op. cit.*, p. 37, point (171).

³⁰⁰ *Ibid*, p. 61, point (278).

³⁰¹ *Ibid*, pp. 70-71.

³⁰² *Ibid*, p. 66, point (309).

Lufthansa et la compagnie low-cost³⁰³. A l'inverse de *Lufthansa*, *EasyJet* a voulu acquérir un portefeuille de créneaux sur l'aéroport de Berlin Tegel³⁰⁴. A noter que la constitution de l'enquête de la Commission européenne est constituée similairement où elle analyse notamment la substituabilité des compagnies sur les lignes et créneaux horaires voulues pour déterminer l'impact probable concurrentiel sur le marché³⁰⁵. Les résultats pour les deux compagnies aériennes semblent assez similaires, sachant qu'avec le transfert elles risqueraient de contribuer à placer une barrière à l'entrée pour l'aéroport de Düsseldorf avec *Lufthansa* et l'aéroport de Berlin Tegel pour *EasyJet*³⁰⁶. Pour ce dernier, ce transfert de créneaux empêcherait la flexibilité opérationnelle au détriment des concurrents d'*EasyJet* sur l'aéroport concerné³⁰⁷ au sens où lorsqu'un très grand nombre de créneaux est attribué à un faible nombre de transporteur, la concurrence n'est pas viable³⁰⁸. Toutefois, ce qui a été nuancé par rapport à *Lufthansa* et qui n'a pas requis de recommandation de la part de la Commission européenne est la présence d'un autre concurrent très fort déjà sur l'aéroport, à savoir *Lufthansa*. De plus, le montant des créneaux d'*EasyJet* à l'issue du transfert serait en dessous de 20%³⁰⁹. Par conséquent, pour être valide et considéré comme n'apportant pas une concurrence déséquilibrée à l'égard d'une seule compagnie aérienne, il faut qu'il y ait un concurrent assez important déjà sur place et que le montant des créneaux ne soit pas trop conséquent, en ce sens il ne devrait pas dépasser 50%, et ne pas avoir déjà en place des membres de son groupe, sinon la compétition se retrouverait déloyale pour la Commission.

³⁰³ Commission européenne, *Case M.8633 – LUFTHANSA / CERTAIN AIR BERLIN ASSETS*, *op. cit.* et Commission européenne, Décision de la Commission n° 2017/8776, *Case M.8672 – EASYJET / CERTAIN AIR BERLIN ASSETS*, 12 décembre 2017.

³⁰⁴ Commission européenne, *Case M.8672 – EASYJET / CERTAIN AIR BERLIN ASSETS*, *op. cit.*, p. 2., point (4).

³⁰⁵ Commission européenne, *Case M.8633 – LUFTHANSA / CERTAIN AIR BERLIN ASSETS*, *op. cit.*, p. 17 et Commission européenne, *Case M.8672 – EASYJET / CERTAIN AIR BERLIN ASSETS*, *op. cit.*, p. 10.

³⁰⁶ Commission européenne, *Case M.8672 – EASYJET / CERTAIN AIR BERLIN ASSETS*, *op. cit.*, p. 31, point (159).

³⁰⁷ *Ibid*, point (160).

³⁰⁸ *Ibid*, point (161).

³⁰⁹ Commission européenne, *Case M.8672 – EASYJET / CERTAIN AIR BERLIN ASSETS*, *op. cit.*, p. 22, point (120).

CONCLUSION

108. A l'issue de ce Mémoire, il ressort plusieurs éléments. Ces derniers sont particulièrement inquiétants concernant la situation des consommateurs lésés par la faillite de leur transporteur aérien. Alors qu'une partie est suffisamment protégée légalement, il subsiste une absence de réglementation principalement pour les détenteurs d'un vol sec qui ne peuvent que se tourner dans les meilleurs des cas vers l'assurance qu'ils ont contracté avant le départ ou leur carte de crédit. Néanmoins, il serait intéressant d'établir à une échelle européenne des dispositions sur ce point permettant une meilleure protection des passagers. D'autant plus avec le spectre des insolvabilités intensifié par la crise sanitaire mondiale.
109. Parallèlement, les grands gagnants d'une banqueroute sont les concurrents. Dans un marché libéralisé, les disponibilités sont assez rares et la concurrence est intense. C'est pour cette raison que l'annonce de la faillite d'un transporteur est source d'opportunité que ce soit pour les routes aériennes ou les créneaux libérés. Cependant les systèmes actuels ne sont pas totalement aboutis et n'évite pas les risques de concurrence inégale. Dans l'ensemble, le marché aérien est dynamique et il peut rapidement rebondir.
110. Toutefois, il se pourrait que l'épidémie mondiale affecte considérablement le marché aérien. A l'heure de la rédaction de cette monographie, les informations quant à l'avenir de cette situation n'étaient pas encore concrètement évaluées.

BIBLIOGRAPHIE

I - Sources internationales

A. Traités internationaux

- *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*, signé le 12 octobre 1929, à Varsovie, Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CXXXVII, n° 2763, p. 123.
- *Protocole portant modification de la Convention de Varsovie*, signé le 28 septembre 1955, à La HAYE, Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 478, n° 6943, p. 371.

B. Documentations et réglementations d'acteurs internationaux

1) Documentations de IATA

- IATA, « Voluntary repatriation assistance to passengers stranded as a result of financial failure by another airline », octobre 2014, disponible via le lien :
<https://www.iata.org/contentassets/08885f2cf07d4f258ba858acede4f988/voluntary-repatriation-assistance-to-passengers-report-pr-2014-11-25-01.pdf>.
- IATA, « Connectivité et efficience accrues – Publication des statistiques de l'industrie aérienne pour 2018 », 31 juillet 2019, Montréal, 4 pages, disponible via le lien :
<https://www.iata.org/contentassets/f8d2fbbfe2664612a1e4e65a22422dc3/2019-07-31-01-fr.pdf>.

2) Documentations et réglementations de l'OACI

a) Réglementation de l'OACI

- *Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à la Haye le 28 septembre 1955*, signé le 8 mars 1971, à Guatemala, *document de l'OACI*, n° 8932. (pas en vigueur)

- *Convention relative à l'aviation civile internationale*, signée à Chicago, le 7 décembre 1944, 9ème ed., *document de l'OACI*, n° 7300/9, 2006, 116 pages, disponible à l'adresse suivante :
https://www.icao.int/publications/Documents/7300_cons.pdf
(langues multiples : français, anglais, espagnol et russe)

b) Documentation de l'OACI

- OACI, « Effet des alliances et fusions de transporteurs aériens sur la concurrence loyale et prévention de monopoles », Note de travail présentée par l'Égypte pour la sixième conférence mondiale du transport aérien (18-22 mars 2013), 4 pages, disponible via le lien :
https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/WorkingPapers/ATConf6-wp039_fr.pdf#search=alliances%20a%C3%A9riennes%20europe.

3) Documentation conjointe entre IATA, WWACG et ACI

- IATA, WWACG, ACI, *Worldwide Airport Slot Guidelines (WASG)*, 1^{er} juin 2020, 71 pages, disponible en ligne :
<http://euaca.org/up/files/DocsWSG/WORLDWIDE%20SLOT%20GUIDELINES/WASG%20Edition%2001%20eff.%201%20June%202020.pdf>.

II - Sources européennes

A. Traités européens

- *Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE)*, version consolidée, *J.O.U.E.*, C 202, 7 juin 2016, pp. 47 à 199.

B. Directives européennes

- *Directive (CEE) n° 90/314 du Conseil concernant les voyages, vacances et circuits à forfait*, 13 juin 1990, *J.O.C.E.*, L 158, 23 juin 1990, pp. 59-64.
- *Directive (UE) n° 2015/2302 du Parlement européen et du Conseil relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées, modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 et la directive 2011/83/UE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 90/314/CEE du Conseil*, 25 novembre 2015, *J.O.U.E.*, L 326, 11 décembre 2015, pp. 1-33.

C. Règlements européens

- *Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la communauté*, 18 janvier 1993, *J.O.C.E.*, L 14, 22 janvier 1993, pp. 1-6.
- *Règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident*, 13 mai 2002, *J.O.C.E.*, L 140, 30 mai 2002, pp. 2-5.
- *Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91*, 11 février 2004, *J.O.U.E.*, L 46, 17 février 2004, pp. 1-8.
- *Règlement (CE) n° 847/2004 du Parlement européen et du Conseil concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les Etats membres et les pays tiers*, 29 avril 2004, *JO.U.E.*, L 157, 30 avril 2004, pp. 7-17.
- *Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté*, 24 septembre 2008, *J.O.U.E.*, L 293, 31 octobre 2008, pp. 3-20.
- *Règlement (UE) n° 2019/712 du Parlement européen et du Conseil visant à préserver la concurrence dans le domaine du transport aérien, et abrogeant le règlement (CE) n° 868/2004*, 17 avril 2019, *J.O.U.E.*, L 123, 10 mai 2019, pp. 4-17.

D. Documentations de la Commission européenne

1) Communications de la Commission européenne

- Commission des communautés européennes, Communication n° 2008/216 au Parlement européen et au Conseil, *Rapport sur le fonctionnement du Règlement (CE) n° 785/2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux exploitants d'aéronefs dans l'UE*, 24 avril 2008, Bruxelles, 16 pages.
- Commission européenne, Communication n° 2013/129 au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, *La protection des passagers en cas d'insolvabilité d'une compagnie aérienne*, 18 mars 2013, Bruxelles, 11 pages.
- Commission européenne, Communication n° 2015/598 au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, *Une stratégie de l'aviation pour l'Europe*, 7 décembre 2015, Bruxelles, 18 pages.

- Commission européenne, Communication n° 2017/286 au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, *Aviation : une Europe ouverte et connectée*, 8 juin 2017, Bruxelles, 8 pages.
- Commission européenne, Communication n° 2017/3712, *Lignes directrices interprétatives relatives au règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil — Obligations de service public (OSP)*, 17 juin 2017, J.O.U.E., C 194, 17 juin 2017, pp. 1-28.

2) Décisions de la Commission européenne

- Commission européenne, Décision de la Commission n° 2017/8776, *Case M.8672 – EASYJET / CERTAIN AIR BERLIN ASSETS*, 12 décembre 2017, 33 pages, disponible au lien suivant : https://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m8672_673_5.pdf. (langue anglaise)
- Commission européenne, Décision de la Commission n° 2017/9118, *Case M.8633 – LUFTHANSA / CERTAIN AIR BERLIN ASSETS*, 21 décembre 2017, 71 pages, disponible au lien suivant : https://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m8633_2370_3.pdf. (langue anglaise)

3) Rapport de la Commission européenne

- Commission européenne, *Rapport n° 2019/270 au Parlement européen et au Conseil sur les dispositions 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 applicables aux réservations en ligne effectuées à différents points de vente*, 21 juin 2019, Bruxelles, 4 pages.

4) Communiqué de presse de la Commission européenne

- Commission européenne, Communiqué de presse, « Mergers: Commission approves acquisition by Lufthansa of Air Berlin subsidiary LGW, subject to conditions », 21 décembre 2017, disponible au lien : https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_17_5402.

5) Etudes préparées par des acteurs externes pour la Commission européenne

- NERA, « Study to assess the effects of different slot allocation schemes », Rapport pour la Commission européenne (DG TREN), Janvier 2004, 392 pages, disponible via le lien suivant : https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/studies/doc/airports/2004_01_slot_allocation_schemes.pdf.
- STEER DAVIS GLEAVE, « Impact Assessment of passenger protection in the event of airline insolvency », Rapport préparé pour la Commission européenne, mars 2011, 165 pages, disponible via le lien suivant : https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/passengers/studies/doc/2011_03_passenger-rights-airline-insolvency.pdf.
- Booz&co, « Study on consumer protection against aviation bankruptcy », Final report, prepared for Directorate-General Energy and Transport European Commission, in association with Mr VON DEN STEINEN (E.), Dr JOERSS (I.) and Dr MENDES DE LEON (P.), London, 07 January 2009, 120 pages, disponible en ligne : https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/studies/doc/internal_market/2009_01_bankruptcy_study.pdf.
- PWC, « Overview of air transport and current and potential air connectivity gaps in the CESE region », étude préparée pour la Commission européenne, 4 décembre 2014, disponible en ligne : https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/studies/doc/internal_market/2014-12-overview-of-air-transport-and-current-and-potential-air-connectivity-gaps-in-the-cese-region-paper-b.pdf.

E. Arrêt de la CJUE

- CJUE (3e Ch.), arrêt du 10 juillet 2019, Affaire HQ e.a. c. Aegean Airlines S.A., requête no C-163/18.

F. Documentation d'autres acteurs de l'Union européenne

a) Documentation de l'OCDE

- OCDE, Examen sur la réforme de la réglementation, *La réforme de la réglementation dans le secteur de l'aviation civile*, 2004, 61 pages, disponible via le lien suivant : <http://www.oecd.org/fr/france/32482747.pdf>.

b) Documentation de l'EUACA

- EUACA, *Slot Guidelines*, «Air carriers that do not hold a valid operating license », 2018, disponible à l'adresse suivante : https://www.cohor.org/wp-content/uploads/2018/03/EUSG-Nr-2-Air-carriers-that-do-not-hold-a-valid-Operating-License_300314-endorsed-in-EUACA-71.pdf.

c) Documentation d'Eurostat

- Eurostat, *Statistics on ICT use in tourism*, data extracted in February 2016, Juin 2019, 11 pages, disponible au lien suivant : <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/pdfscache/50384.pdf>.

III – Sources nationales

A. Règlementations américaines

- *Airline Deregulation Act of 1978*, Pub. L. N° 95-504, 92 Stat. 1705, signé le 24 octobre 1978.
- UNITED STATES BANKRUPTCY CODE (USBC), TITLE 11 - BANKRUPTCY, CHAPTER 11 – REORGANIZATION, disponible via : <https://uscode.house.gov/browse/prelim@title11&edition=prelim>.

B. Règlementations et documentations anglaises

a) Règlementations anglaises

- Consumer Credit Act 1974, Part VI, Section 75 - Liability of creditor for breaches by supplier, *UK Public General Acts*, n° 1974 c. 39, disponible via le lien suivant : <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1974/39/section/75>.
- Civil Aviation, *The Civil Aviation (Air Travel Organisers' Licensing) Regulations*, 2012, n° 1017.
- Civil Aviation, *The Civil Aviation (Air Travel Organisers' Licensing) (Amendment) Regulations*, 2018, n° 670. (en vigueur au 1^{er} juillet 2018)

b) Documentations du CAA

- Civil Aviation Authority (CAA), « Further advice to UK consumers impacted by Primera Air ceasing operations », 2 octobre 2018, disponible via le lien suivant : <https://www.caa.co.uk/News/Further-advice-to-UK-consumers-impacted-by-Primera-Air-ceasing-operations/>.
- Civil Aviation Authority (CAA), « Further advice to UK consumers impacted by FlyBMI ceasing operations », 18 février 2019, disponible via le lien : <https://www.caa.co.uk/News/Further-advice-to-UK-consumers-impacted-by-FlyBMI-ceasing-operations/>.

- Civil Aviation Authority (CAA), « Further advice to UK consumers impacted by WOW AIR ceasing operations », 28 mars 2019, disponible via le lien : <https://www.caa.co.uk/News/Further-advice-to-UK-consumers-impacted-by-WOW-AIR-ceasing-operations/>.
- Civil Aviation Authority (CAA), « Advice to UK consumers following Flybe entering administration », 4 mars 2020, disponible via le lien suivant : <https://www.caa.co.uk/News/Advice-to-UK-consumers-following-Flybe-entering-administration/>.
- Civil Aviation Authority (CAA), « Flybe limited – Suspension of operations », *Airline Licensing*, 5 mars 2020, disponible via le lien : https://www.caa.co.uk/uploadedFiles/CAA/Content/Collapsible_Content/Passengers/Flybe%20Negative%20Response%20Letter.pdf.
- Civil Aviation Authority (CAA), « Further advice to UK consumers impacted by Flybe entering administration », 5 mars 2020, disponible via le lien : <https://www.caa.co.uk/News/Further-advice-to-UK-consumers-impacted-by-Flybe-entering-administration/>.

C. Règlements et documentations françaises

a) Règlements français

- *Loi n° 2009-888 de développement et de modernisation des services touristiques*, 22 juillet 2009, *J.O.R.F.*, n° 169, 24 juillet 2009, Texte n° 1, p. 12352.
- *Loi n° 2014-344 relative à la consommation*, 17 mars 2014, *J.O.R.F.*, n° 65, 18 mars 2014, Texte n° 1, p.5400.
- *Arrêté relatif à l'autorisation des opérations d'affrètement et de partage de codes des entreprises de transport aérien titulaires d'une exploitation délivrée par la France*, 31 juillet 2015.
- *Arrêté relatif à l'autorisation d'exploitation des services aériens réguliers entre la France et les pays situés hors de l'Union européenne par des transporteurs aériens communautaires établis en France*, 22 janvier 2007.
- *Arrêté modifiant les obligations de service public imposées sur les services aériens entre Limoges et Paris (Orly)*, 28 mai 2018.
- *Arrêté portant retrait de la licence d'exploitation de transporteur aérien de la société Aigle Azur*, 27 septembre 2019.
- *Arrêté portant retrait de la licence d'exploitation de transporteur aérien de la société XL Airways France*, 4 octobre 2019
- *Arrêté relatif à l'exploitation de services de transport aérien réguliers entre Marseille et l'Algérie par les sociétés Air France et Volotea*, 13 février 2020.
- *Arrêté relatif à l'exploitation de services de transport aérien réguliers entre Lille et l'Algérie par la société ASL Airlines France*, 13 février 2020.

- *Arrêté relatif à l'exploitation de services de transport aérien réguliers entre Bordeaux et l'Algérie par la société Volotea*, 13 février 2020.
- *Arrêté relatif à l'exploitation de services de transport aérien réguliers entre Lyon et l'Algérie par les sociétés ASL Airlines France, Transavia France et Volotea*, 13 février 2020.
- *Arrêté relatif à l'exploitation de services de transport aérien réguliers entre Marseille et l'Algérie par les sociétés Air France et Volotea*, 13 février 2020.
- *Arrêté relatif à l'exploitation de services de transport aérien réguliers entre Lille et l'Algérie par la société ASL Airlines France*, 13 février 2020.
- *Arrêté relatif à l'exploitation de services de transport aérien réguliers entre Bordeaux et l'Algérie par la société Volotea*, 13 février 2020.
- *Arrêté relatif à l'exploitation de services de transport aérien réguliers entre Lyon et l'Algérie par les sociétés ASL Airlines France, Transavia France et Volotea*, 13 février 2020.

b) Arrêt de la Cour de Cassation

- Cass. (Civ. 1), arrêt du 30 octobre 2007, pourvoi n° 06-18510.

c) Documentations du Sénat français

- Sénat, *Concurrence dans le transport aérien : l'indispensable transparence*, Rapport d'information n° 180 (2015-2016), rédigé par BIZET (J.), BOCQUET (E.), KERN (C.) et SUTOUR (S.) au nom de la commission des affaires européennes, déposé le 19 novembre 2015, disponible via le lien : http://www.senat.fr/rap/r15-180/r15-180_mono.html.
- Sénat, *Contribution du transport aérien au désenclavement et à la cohésion des territoires*, Rapport d'information n° 734 fait au nom de la mission d'information sur les transports aériens et l'aménagement des territoires, Session extraordinaire de 2018-2019, enregistré à la présidence du Sénat le 24 septembre 2019, disponible en ligne : <http://www.senat.fr/rap/r18-734/r18-7345.html#fnref18>.
- Sénat, *Résolution européenne tendant à préserver la pérennité des compagnies aériennes immatriculées dans l'Union, tout en garantissant les droits des passagers aériens*, Session ordinaire de 2019-2020, 19 juin 2020, n° 103, disponible en ligne via le lien suivant : <http://www.senat.fr/leg/tas19-103.html>.

d) Documentation de l'Assemblée nationale

- Assemblée nationale, 15^e législature, *Question écrite n° 23609*, réponse ministérielle publiée au *J.O.R.F.*, 21 janvier 2020, pp. 473-474.

e) Autres documentations

- Commissariat général à la stratégie et à la prospective (CGSP), « Les compagnies aériennes européennes sont-elles mortelles ? Perspectives à vingt ans », Rapport de la mission présidée par ABRAHAM (C.), juillet 2013, 142 pages, disponible via le lien suivant : <https://www.vie-publique.fr/sites/default/files/rapport/pdf/134000597.pdf>.
- Avis aux transporteurs aériens de l'Union européenne de disponibilité de droits de trafic, *J.O.R.F.*, n° 238, 12 octobre 2019, Texte n° 102.
- BODACC A, n° 20190193, Jugement d'ouverture d'une procédure de redressement judiciaire (Aigle Azur), Annonce n° 2235, disponible via le lien suivant <https://www.bodacc.fr/annonce/detail-annonce/A/20190193/2235>.
- BODACC A, n° 20190190, Jugement d'ouverture d'une procédure de redressement judiciaire (XL Airways France), Annonce n° 2450, disponible via le lien : <https://www.bodacc.fr/annonce/detail-annonce/A/20190190/2450>.
- Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF), « Rétrofacturation, chargeback », 15 novembre 2019, disponible via le lien suivant : <https://www.economie.gouv.fr/dgccrf/Publications/Vie-Pratique/fiches-pratiques/retrofcturation-chargeback.fr>.
- Ministère de la transition écologique, « Droits d'exploitation des compagnies Aigle Azur et XL Airways », 18 février 2020, disponible via le lien : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/droits-dexploitation-des-compagnies-aigle-azur-et-xl-airways>.
- Direction générale du Trésor, « *L'impact de la crise du Covid-19 sur le transport aérien, et notamment en Inde* », article rédigé par PRIMOIS (C.), publié au 26 mars 2020, disponible au lien suivant : <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Articles/2020/03/26/l-impact-de-la-crise-du-covid-19-sur-le-transport-aerien-et-notamment-en-inde>.

IV – Articles de revues

- **AUGROS (V.)**, « Activités touristiques – Transport aérien – le voyageur à forfait dans la tourmente », *Juris Tourisme 2020*, n°226, 15 janvier 2020, p.44.
- **BIPLAN (P.)**, « Les compagnies aériennes entre la nation et la mondialisation », *Hérodote*, n° 114, ed. La Découverte, octobre 2004, pp. 56-70.
- **Bock (A. K.)**, « How to Restore the Airline Industry to Its Full Upright Position: An Analysis of the National Commission to Ensure a Strong, Competitive Airline Industry Report », *Journal of Air Law and Commerce*, vol. 59, n° 3, February-March 1994, p. 663-708.

- **CAPRON (M.)**, « La Sabena : de l'alliance avec Swissair à la chute finale (1995-2001) », *Courrier hebdomadaire du CRISP*, n° 1757-1758, 2002, pp. 5-62.
- **COLETTE (B.)**, « Aérien Voyageurs », *Bulletin des Transports et de la Logistique*, n° 3374, 18 juillet 2011, p. 440.
- **DELPECH (X.)**, « « Faillite » de compagnie aérienne : quels droits pour les passagers ? », *Juris Tourisme 2019*, 223, p. 3.
- **DELPECH (X.)**, « La clause du grand-père : une fausse bonne idée ? », *AJ contrat 2019*, n° 11, novembre 2019, p. 453.
- **GROSCHÉ (T.)**, **KLOPHAUS (R.)**, **SEREDYNSKI (A.)**, « Market concentration in German air transport before and after the Air Berlin bankruptcy », *Transport policy*, vol 94, août 2020, ed. Elsevier, pp. 78-88.
- **KLOPHAUS (R.)**, **LORDAN (O.)**, « Codesharing network vulnerability of global airline alliances », *Transportation Research Part A : Policy and Practice*, vol. 111, mai 2018, pp. 1-10.
- **KLOPHAUS (R.)**, **LORDAN (O.)**, « Measuring the vulnerability of global airline alliances to member exits », part of special issue : World Conference on Transport Research - WCTR 2016 Shanghai. 10-15 July 2016, *Transportation Research Procedia*, vol. 25, ed. Elsevier, 2017, pp. 7-16.
- **MCBAY (C.)**, « Airline Deregulation Deserves Another Shot : How Foreign Investment Restrictions and Subsidies Actually Hurt the Airline Industry », *Journal of Air Law and Commerce*, vol. 72, n° 1, Winter 2007, p. 173-206.
- **MEYLAN (M.)**, « Economie - Difficultés du secteur aérien », *Tourisme et Droit 2003*, n° 48, p. 31.
- **PANTAZI (T.)**, « Airline Bankruptcy and Consumer Protection in the European Union », *Air and Space Law*, vol. 35, n°6, novembre 2010, p. 409-422.
- **ROYER (E.)**, « Transport aérien : la vache à lait ? », *Juris Tourisme 2019*, n°222, pp. 3-5.
- **SPIOTTO (J. E.)**, « The Challenge of Airline Bankruptcy - Lessons for Mature Industries », *Issues in Aviation Law and Policy*, 2004, 2004-2008, p. 4145-4192.
- **SYLLA (A.)**, « Insolvabilité du transporteur aérien », *Bulletin des Transports et de la Logistique*, n°3772, 17 février 2020, p. 86.
- **TABORDA (A.)**, « Airline Alliances : Justifying the Bureau's Intervention », *Air and Space Law*, vol. 41, n°6, novembre 2016, p. 475-502.
- **WALLS (J.)**, « Airline Mergers, Acquisitions and Bankruptcies: Will the Collective Bargaining Agreement Survive », *Journal of Air Law and Commerce*, vol. 56, n° 3, Spring 1991, p. 847-894.

V – Articles de presse

- *Actionco.fr*, « Les créneaux d’Air Lib attribués essentiellement à des low cost », 1^{er} avril 2003, disponible en ligne : <https://www.actionco.fr/Thematique/equipement-1213/Breves/Les-creneaux-Air-Lib-attribues-essentiellement-low-cost-162965.htm#>.
- Centre for Aviation (CAPA), « Ansett’s collapse set decade of positive change for aviation in Australia – and beyond », 12 septembre 2011, disponible au lien suivant : <https://centreforaviation.com/analysis/reports/ansetts-collapse-set-decade-of-positive-change-for-aviation-in-australia--and-beyond-58536>.
- France Télévisions, « Compagnies aériennes : des turbulences et des faillites », *Francetvinfo.fr*, 20 septembre 2019, disponible en ligne : https://www.francetvinfo.fr/economie/industrie/compagnies-aeriennes-des-turbulences-et-des-faillites_3625053.html.
- **MORAES (R.)**, « Faillites Aigle Azur, XL Airways : un manque de stratégie nationale dans le secteur aérien », *Air-Journal.com*, 28 septembre 2019, disponible en ligne : <https://www.air-journal.fr/2019-09-28-faillites-aigle-azur-xl-airways-la-fnam-denonce-le-manque-de-strategie-nationale-dans-le-secteur-5215262.html>.
- L’ECHO TOURISTIQUE, « Slots d’Aigle Azur : Air France et les low cost grandes gagnantes », article rédigé par PELTIER (C.), 5 décembre 2019, disponible : <https://www.lechotouristique.com/article/slots-daigle-azur-air-france-et-les-low-cost-grandes-gagnantes>
- **RAZEMON (O.)**, « Avril 2010, quand le « volcan islandais » imposait le silence à Orly », *lemonde.fr*, 2 avril 2020, disponible au lien suivant : <https://www.lemonde.fr/blog/transports/2020/04/02/avril-2010-quand-le-volcan-islandais-imposait-le-silence-a-orly/>.

VI – Sites internet

- Star Alliance : <https://www.staralliance.com/fr/about>.
- Skyteam : <https://www.skyteam.com/en/about>.
- Oneworld : <https://fr.oneworld.com/-kbj4/membres>.
- Value Alliance : <https://www.valuealliance.com/#/about>.
- Ufly Alliance : <http://www.uflyalliance.com/about>.
- COHOR : <http://www.cohor.org/>.
- International Travel Portection : <https://www.ipplondon.co.uk/>.
- *Chargeback’s Reason Code Encyclopedia*, disponible au lien suivant : <https://chargeback.com/chargeback-reason-codes/>.
- American Express Multirisque, Conditions générales – Assurances voyages annuelle et temporaire, mai 2018, pp. 2-18 , disponible via le lien : https://www.americanexpress.com/content/dam/amex/fr/staticassets/pdf/insurance/assurances-voyages/CG_ASSURANCES_VOYAGES_OPTIONNELLES.pdf.

- American Express, « How to Manage and Help Prevent Disputes », juin 2020, disponible en ligne : <https://www.americanexpress.com/content/dam/amex/us/merchant/pdf/Final-Disp-Reference-Guide-June2020.pdf>.
- Mastercard, « Chargeback guide », 14 mai 2020, disponible via le lien suivant : <https://www.mastercard.us/content/dam/mccom/global/documents/chargeback-guide.pdf>.
- Chapka assurances, Contrat multirisque voyages 1 an, Tableau des garanties, disponible via le lien suivant : <https://www.chapkadirect.fr/open.php?file=doc&idpro=823&type=cs&langue=fr>.
- April international, Assurance Grand voyageur, Les garanties, disponible via le lien suivant : <https://fr.april-international.com/sites/france/files/2018-09/assurance-grand-voyageur-garanties.pdf>.
- Europäische, Insurance Product Information Document, Cancellation cover for one trip, octobre 2018, disponible via le lien suivant : <https://service.europaeische.at/doc/en/Complete information Cancellation Cover-AIO-SS 2018-EN-002.pdf>.
- Direct travel insurance, « Your travel insurance policy documentation », disponible via le lien suivant : <https://www.direct-travel.co.uk/services/library/Documents/3/9351/dated/12-06-2020>.
- ProtectMyHoliday.com, *Policy wording*, Specimen only, 5 pages, disponible via le lien : <https://www.protectmyholiday.com/Assets/Documents/insurancepolicyspecimen.pdf>.

TABLE DES MATIERES

Introduction	1
Partie 1) L'incidence de la faillite d'une compagnie aérienne sur les passagers	6
Titre 1) Les limites de la procédure de recouvrement de la créance	7
Chapitre 1) Le régime applicable à l'égard d'un vol à forfait	8
Section 1) La protection financière octroyée par la Directive (UE) 2015/2302	10
Section 2) La prise en compte du changement de comportement des consommateurs dans les standards de protection	14
Chapitre 2) La vulnérabilité du passager en cas de vol sec	18
Section 1) Le recouvrement incertain via la déclaration de la créance	21
Section 2) Le recouvrement potentiel via la procédure de rétro-facturation	22
Titre 2) Les mécanismes de protection des passagers	27
Chapitre 1) Le périmètre insuffisant des assurances	28
Section 1) L'absence d'une assurance généralisée	28
Section 2) La police d'assurance prometteuse pour les détenteurs d'un vol sec	32
Chapitre 2) Les standards de rapatriement des voyageurs bloqués	35
Partie 2) L'incidence de la faillite d'une compagnie aérienne sur les autres compagnies aériennes	40
Titre 1) Les effets de la faillite sur la connectivité du réseau aérien	41
Chapitre 1) La conséquence du retrait d'un membre d'une alliance de compagnies aériennes	43
Chapitre 2) La portée de l'attribution des droits de trafic vacants	47
Titre 2) Les normes relatives aux enjeux d'exploitation disponibles	53
Chapitre 1) Les standards des obligations de service public	54
Chapitre 2) Le régime de l'acquisition opportune des créneaux horaires libérés	58
Conclusion	64
Bibliographie	65

Résumé – LA LIBERALISATION DU MARCHÉ AÉRIEN A PERMIS D'ABAISSEZ LES BARRIÈRES À L'ENTRÉE ENTRAINANT UN FORT CONTEXTE DE CONCURRENCE. NE POUVANT ÊTRE EN MESURE DE RIVALISER, CERTAINES COMPAGNIES SONT CONTRAINTES DE SE DÉCLARER EN FAILLITE ENGENDRANT DES CONSÉQUENCES SUR LEURS PASSAGERS ET LES AUTRES TRANSPORTEURS. LA VULNÉRABILITÉ DES PREMIÈRES VICTIMES ACCENTUÉE PAR LES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENTS DANS LEUR MODE DE RÉSERVATION PAR L'ÉSOR D'INTERNET. POUR LES AUTRES COMPAGNIES AÉRIENNES, EN DÉPIT DE QUELQUES INCONVÉNIENTS, L'INSOLVABILITÉ DE L'UN DE LEURS PAIRS EST SURTOUT SOURCE D'OPPORTUNITÉ.

Summary – *THE DEREGULATION OF THE AVIATION MARKET HAS ACHIEVED LOW BARRIERS TO ENTRY, RESULTING IN A STRONG COMPETITIVE ENVIRONMENT. UNABLE TO COMPETE, SOME AIRLINES ARE FORCED TO DECLARE BANKRUPTCY, RESULTING IN CONSEQUENCES FOR THEIR PASSENGERS AND OTHER CARRIERS. THE VULNERABILITY OF THE FIRST VICTIMS EMPHASISED BY CHANGES IN BEHAVIOUR IN THEIR WAY OF BOOKING BY THE DEVELOPMENT OF THE INTERNET. FOR OTHER AIRLINES, DESPITE A FEW DRAWBACKS, THE INSOVENCY OF ONE OF THEIR PEERS IS MOSTLY A SOURCE OF OPPORTUNITY.*

Mots-Clés – ALLIANCE DE COMPAGNIES AÉRIENNES – COMPAGNIE AÉRIENNE – FAILLITE – INSOLVABILITÉ - TRANSPORTEUR AÉRIEN – PASSAGERS – RESEAU AÉRIEN – VOL SEC – VOYAGE À FORFAIT

Keywords – *AIRLINES ALLIANCE – AIRLINE – BANKRUPTCY – INSOLVENCY – AIR CARRIER –PASSENGERS - AIR NETWORK – FLIGHT ONLY – PACKAGE TRAVEL*