LE 10ème HOMME

Son devoir est de penser différemment

25 juillet 2020

Les milliards jetés en l'air

Comment les grandes entreprises aériennes ont profité de la crise du COVID-19

Par Bill Wirtz

Crédits photos : de FOTOGRIN / Shutterstock.com

Les Dessous de l'Union Européenne

Vauban éditions

Introduction

Le Coronavirus a particulièrement affecté les entreprises aériennes. Pour une majorité d'entre elles, tous les vols étaient annulés pendant les mois d'avril et de mai, ainsi que pendant une grande partie des mois de mars et de juin. Même au moment de la publication de cette lettre, beaucoup de vols sont annulés.

Les aides financières des Etats relatives à la crise du COVID-19 n'ont été fournies qu'aux entreprises qui pouvaient prouver une situation saine avant-crise. Cependant, les entreprises aériennes n'ont pas eu ces restrictions. Des milliards en aides ont été délivrés par les Etats alors que ces compagnies refusent de rembourser leur clientèle et continuent avec des business-model déficients.

Cette lettre vise à :

- Créer un aperçu des aides données aux entreprises aériennes
- Montrer comment ces entreprises ont violé la loi en toute impunité

Table des matières

Introduction 2
Des milliards pour faire quoi ? 3
Des protections non-existantes 4
Conclusion 7

Des milliards pour faire quoi ?

Avec la perte partielle ou même totale de leur clientèle, les compagnies aériennes ont demandé aux Etats de les aider et ceci dès les premiers jours de la crise. Ceci démontre au passage que les réserves financières sont extrêmement réduites. Voici une petite liste d'exemples des aides données par les différents pays :

Autriche : 450 millions d'euros, divisés entre subsides et prêts pour Austrian Airlines
Allemagne : 9 milliards d'euros de prêt pour Lufthansa avec une participation minuscule de l'Etat
Royaume-Uni : 343 millions d'euros de prêt sans condition pour British Airways
Espagne : Iberia a reçu 750 millions d'euros de prêt sans conditions
Portugal : 1,2 milliards d'euros de prêt sans conditions pour TAP
France : 7 milliards de prêt et garantie de prêt pour Air France, pas de dividende en 2020 (cependant ils pourront bien les doubler en 2021…)

Le total de toutes les aides déjà accordées en Europe est de **26,4 milliards d'euros.**

Le total des aides potentielles à venir : 6,5 milliards d'euros

L'énorme ironie de ces subsides est que les Etats imposent, en parallèle, des taxes de plus en plus fortes sur les transports aériens.

Plusieurs Etats membres de l'Union européenne continuent de faire pression en faveur de différents modèles de taxation du transport aérien. L'objectif est de freiner les vols pour lutter contre les émissions de carbone.

Au cours des dernières décennies, les voyages en avion sont devenus beaucoup moins chers. Cela a démocratisé les transports, dans la mesure où les consommateurs à faible revenu ont enfin eu accès à des voyages qui étaient réservés auparavant à la classe supérieure.

Les Pays-Bas ont proposé une nouvelle taxe de 7 euros par passager et par segment de vol dans l'Union européenne. Ce n'est peut-être pas beaucoup pour les habitants de certains pays du Nord comme la Finlande qui soutient la proposition, mais en Europe centrale et de l'Est, cela représenterait une augmentation considérable des prix.

D'autres modèles, comme la taxation du carburant, entraîneraient également une hausse du prix des billets. Mais peu importe si l'UE finit par taxer directement les passagers ou indirectement par le biais de taxes sur le kérosène, cela nuira forcément à la mobilité des Européens les plus vulnérables.

Il faut également comprendre que certaines nations insulaires comme Malte, Chypre et certaines parties de l'Espagne et de la Grèce seront également durement touchées. Contrairement à d'autres régions, ils n'ont pas la possibilité d'obtenir des touristes autrement que par les voies aériennes.

Des protections non-existantes

La FAQ des droits des passager aériens de l'Union européenne est très complète. Une longue rangée de "protections" vous sont promises, dont par exemple le système de compensation.

En 2004, l'Union européenne a mis en place le règlement n° 261/2004 relatif à "l'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol". Ce règlement définit des vols de trois types :

- Un vol d'une distance de moins de 1500 kilomètres
- Un vol intra-UE de plus de 1500 km, ou quelconque vol entre 1500 et 3500 kilomètres
- Un vol extra-UE de plus de 3500 kilomètres

Dans le cas d'une annulation (hors des cas de situations extraordinaires, dont circonstances de tempête), les vols de type 1 sont compensé d'une somme de 250 €, les vols de type 2 sont compensés d'une somme de 400 €, et les vols de type 3 sont compensés d'une somme de 600 €.

Personnellement j'ai toujours été contre ces modes de compensation, car il s'agit d'une assurance forcée qui est ajouté au prix de votre billet d'avion. Quand vous achetez un billet en ligne, différentes assurances privées vous offrent des assurances d'annulation à prix relativement bas. Avec ce règlement, l'assurance devient un coût caché parmi la somme totale.

Comme consommateur, vous pourriez vous dire "de toute façon j'allais prendre une assurance d'annulation sur mon vol, donc tant mieux que l'Etat le fait pour moi".

Le problème ici c'est les voies de recours. Une assurance privée ne va pas hésiter d'assigner en justice la compagnie responsable. Cependant, il est bien plus difficile de le faire en tant que particulier. Je suis moi-même dans la procédure de récupérer une compensation pour un vol annulé en septembre 2018 avec la compagnie LOT - Polish Airlines, entre Riga et Varsovie.

Après 6 mois de formulaires et de lettres, j'avais abandonné mon recours personnel et j'ai donné le dossier à une étude spécialisée dans la matière (qui se prend 20% de la compensation en cas de succès).

Lors de la publication de cette lettre, je n'ai toujours pas de réponse du tribunal de Varsovie. Il est évident pourquoi ni le système judiciaire, ni le la compagnie aérienne sont pressés : l'Union européenne ne donne aucune date limite au paiement de la compensation.

Parler de la compensation est une chose, mais ce qui intéresse beaucoup plus les passagers c'est le remboursement de leurs vols lors de cette crise du COVID-19. D'après les règles de l'Union européenne, ce remboursement doit se faire dans le délai de sept jours depuis l'annulation. Le 18 mars, la Commission européenne a publié une "circulaire d'interprétation" qui indique que la crise du COVID-19 est une circonstance imprévue, donc l'obligation des 7 jours ne s'appliquent pas. Une question se pose maintenant :

Est-ce que les compagnies aériennes peuvent forcer les consommateurs à accepter un bon d'achat au lieu d'un remboursement en espèces du montant du ticket ?

12 pays membres, dont la France, ont décidé de proposer une annulation complète des droits des passagers. Ils expliquent dans leur lettre co-signée:

“Lorsque la formulation du règlement [celui qui protège les consommateurs] a été conçue, la crise mondiale actuelle et son impact sur le transport aérien ne pouvaient pas être prévus. L'objectif partagé par l'Union européenne et ses États membres doit maintenant être de préserver la structure du marché européen du trafic aérien au-delà de la crise actuelle, tout en tenant compte des intérêts et de la nécessaire protection des passagers. “

La lettre continue :

“En outre, comme les consommateurs se voient offrir des bons d'achat d'une validité à long terme, il est essentiel de discuter des moyens de protéger les propriétaires de bons contre le risque de faillite des compagnies aériennes qui ont émis ces bons. “

Comme vous pouvez l’imaginer, ces pays n’offrent aucune solution à ce problème dans leur lettre.

Cette communication montre aux grandes entreprises qu’elles peuvent ignorer complètement les règles existantes sur le remboursement des tickets. Même si la Commission européenne a demandé à certains pays, dont la Grèce et l’Italie de respecter les règles existantes, les compagnies continuent à profiter de ce vaccum dans la protection du droit des passagers.

Si vous attendez un remboursement, il est bien probable que vous allez continuer à attendre, et vos Etats font tout pour laisser votre argent dans les poches des compagnies aériennes même si vous n’avez jamais reçu votre service.

Conclusion

La situation de sauvetage des compagnies aériennes est scandaleuse. Des milliards sont dépensés pour maintenir des compagnies qui ont gagné énormément d'argent durant ces dernières années. En même temps, l'Union européenne veut augmenter les taxes sur ces mêmes compagnies, ce qui sera également payé par les consommateurs.

Dans une vraie restructuration du marché en temps de crise, les mauvais acteurs disparaissent, car ils étaient mal préparés. Ce que les Etats font avec leurs plans de sauvetages est similaire au problème des banques en 2008 : ils déresponsabilisent les entreprises, puis ils demandent au contribuable d'éponger les frais.

Ce qui se produit par la suite sont des conseils d'administration arrogants, conscients du fait que peu importe ce qu'ils feront, il y aura toujours le contribuable pour corriger leurs erreurs.

Une catastrophe destinée à se reproduire.

1. L'information publiée dans cette publication. Cette publication fournit des informations et du matériel de nature générale. Vous n'êtes pas autorisés ni ne devez compter sur ce guide comme une source de conseils juridiques, de conseils d'entreprise, ou de conseils de toute autre nature. Vous agissez à vos propres risques en vous appuyant sur le contenu de ce guide. En aucun cas les propriétaires ou auteurs de ce guide ne peuvent être tenus responsables des actions, décisions ou tout autre comportement auxquels vous vous prêtez ou non se fondant sur le contenu de ce guide.

2. Risques reliés à l'utilisation de cette publication. Les auteurs ou propriétaires de cette publication ne seront pas tenus responsable pour toute pertes, dommages ou réclamations résultants d'événements relevant des catégories suivantes :
(1) Les erreurs commises par l'utilisateur de tout logiciel ou service en lien avec ce guide, e.g., les mots de passe oubliés, les paiements envoyés aux mauvaises adresses Bitcoin ou autres cryptomonnaies et les suppressions accidentelles de portefeuilles.
(2) Les problèmes de logiciel de site Web et/ou de tout logiciel ou service en lien avec ce guide, e.g., les fichiers portefeuille corrompus, les transactions incorrectement construites, les logiciels malveillants et/ou tout logiciel ou service en lien avec ce guide.
(3) Les défaillances techniques dans le matériel de l'utilisateur de tout logiciel ou service en lien avec ce guide, e.g., la perte de données attribuable à un périphérique de stockage défectueux ou endommagé.
(4) Les problèmes de sécurité rencontrés par l'utilisateur de tout logiciel ou service en lien avec ce guide, e.g., les accès non autorisés aux portefeuilles et/ou aux comptes des utilisateurs.
(5) Les actions ou inactions de tiers et/ou les événements rencontrés par des tiers, e.g., les faillites des fournisseurs de services, les attaques de sécurité à l'information ciblant les fournisseurs de services et les fraudes menées par des tiers.

3. Risques d'investissement. L'investissement dans les actions, Bitcoins et autre cryptomonnaies peut mener à des pertes financières sur de courtes ou même de longues périodes. Les investisseurs doivent aussi anticiper de larges fluctuations dans les prix. L'information publiée dans ce guide ne peut garantir que les investisseurs ne subiront pas de pertes financières.

4. Aucune garantie. Ce guide est fourni « tel quel » sans aucune garantie d'aucune sorte concernant le guide et/ou tout contenu, données, matériel et/ou services mentionnés dans cette publication.

Vauban Éditions SA – Adresse : Avenue morges 88, case postale 1474 – 1001 Lausanne