**L’impact d’un Brexit sans accord sur les compagnies aériennes**

*31 mars 2019, 6 h 30, Juan F., cadre d’une société de négoce basée à Barcelone reçoit un SMS de la compagnie Iberia lui annonçant que son vol Barcelone-Malaga qui devait décoller à 9h est annulé. Inquiet il se connecte sur le site web de la compagnie et apprend qu’Iberia et sa filiale Vueling viennent de perdre tous leurs droits de trafic du fait du retrait de l’Angleterre de l’Union Européenne, et ne sont plus autorisées à exploiter des vols intérieurs en Espagne…*

Pour comprendre pourquoi le Brexit sans accord pourrait affecter les vols intérieurs espagnols, et bien d’autres également, il est nécessaire de revenir sur quelques règles du transport aérien civil.

**Droits de trafic** - Tout d’abord, chaque pays étant souverain sur son espace aérien, règle fondamentale posée par la convention de Chicago depuis 1944, toute compagnie aérienne voulant opérer hors de son territoire doit obtenir une autorisation de la part de l’Etat qu’elle souhaite relier. En pratique ces autorisations ne sont pas accordées à une compagnie en particulier mais font l’objet d’accords internationaux bilatéraux qui bénéficient à tous les transporteurs de chaque pays. Le contenu de ces accords, que l’on nomme parfois « open sky », varie suivant les relations existant entre les deux pays et peut aller du simple droit d’exploiter des vols d’Etat à Etat en embarquant des passagers dans l’un pour les débarquer dans l’autre (ce que l’on nomme les 3ème et 4ème libertés de l’air), au droit d’exploiter des liaisons intérieures (que l’on appelle le droit de « cabotage » ou 8ème et 9ème libertés). En règle générale les Etats ayant des relations économiques stables et ouvertes s’accordent mutuellement les 5 premières libertés, c’est à dire le droit de relier le pays signataire, puis un pays tiers. Ainsi par exemple, dans un accord *open-sky* entre la France et Singapour, sera prévu le droit pour les compagnies aériennes françaises de desservir Singapour puis un Etat tiers (Indonésie, Australie par exemple), en embarquant des passagers de Singapour pour cet Etat tiers. Ces accords peuvent également prévoir des limitations de fréquence (pas plus de *n* vols par semaine) et contiennent le plus souvent des clauses relatives à la concurrence ; en effet, la question de la concurrence impacte notamment les relations avec les pays du Golfe dont les compagnies sont fortement subventionnées par leur Etat de rattachement. Ouvrir des droits de trafic à un Etat étranger suppose que ses compagnies aériennes se soumettent aux mêmes impératifs de concurrence que celles de l’Etat qui accorde ces droits.

**Le ciel européen** – l’ouverture du ciel est une réalité dans l’Union Européenne qui, rappelons-le promeut un marché intérieur « unique » de biens, services et capitaux. Cela signifie qu’en application du règlement européen relatif à l’exploitation des services aériens dans l’UE (Règlement n°1008/2008), toute compagnie aérienne d’un pays de l’UE est libre d’opérer toute liaison aérienne au sein de l’UE, y compris des vols purement intérieurs. Cette ouverture du ciel européen à la concurrence explique ainsi que la compagnie low-cost EasyJet, originairement anglaise, puisse opérer des vols intérieurs en France, en concurrence avec le transporteur historique Air France.

**Conditions pour opérer dans le ciel européen** – C’est ici que la question prend un relief particulier dans le contexte du Brexit. En effet, le règlement européen précité définit précisément quelles compagnies sont autorisées à opérer dans le ciel unique européen. Outre des conditions d’ordre technique et financières (sécurité, assurance…), deux conditions relatives à la « nationalité » de la compagnie sont posées de manière cumulative :

* le principal établissement de la compagnie doit être situé dans un Etat membre de l’UE, et,
* la majorité du capital de l’entreprise et son contrôle doit appartenir à des Etats membres et/ou à des ressortissants d’Etats membres de l’UE.

Dès lors, la sortie de l’Angleterre de l’UE ferme théoriquement le ciel européen aux compagnies aériennes ayant leur siège social et leur principal établissement en Angleterre, telles qu’EasyJet, British Airways et d’autres compagnies comme Virgin Atlantic ou FlyBe.

Si l’on revient brièvement sur les deux conditions posées par la législation européenne, celle relative au siège de la compagnie est relativement facile à vérifier, à la différence de celle relative à la propriété du capital et du contrôle. En effet les difficultés se concentrent sur cette deuxième condition pour la satisfaction de laquelle la compagnie devra prouver que les personnes physiques directement ou indirectement propriétaires de la majorité du capital ont la nationalité d’un pays de l’UE, et donc d’un des 27 pays hors Angleterre à compter du 30 mars. La complexité de la structure du capital des compagnies aériennes et le fait que certaines d’entre elles sont cotées en bourse ne facilite pas la détermination de la nationalité et peut engendrer de sérieux doutes. Ainsi, la seule cotation en bourse pose problème puisque le capital de la compagnie change de main chaque jour et que l’identité des investisseurs n’est pas toujours connue. Également, la superposition des structures de contrôle (holding) entre la compagnie et l’investisseur final est génératrice d’incertitudes quant à la nationalité de la compagnie. Que dire enfin d’un investisseur ayant plusieurs nationalités ?

**Quelles compagnies sont concernées ?** Bien plus que l’on ne l’imagine ! En effet, non seulement sont affectées les compagnies telles que celles mentionnées plus haut (British Airways, EasyJet…), mais également celles qui sont contrôlées par des capitaux non-européens et anglais et pour lesquelles le Brexit aboutira à ce que la majorité du capital soit hors UE. Ainsi la compagnie low-cost la plus florissante en Europe, Ryanair, serait aujourd’hui dominée par des capitaux anglais et américains (respectivement 20 % et 40 %, soit la majorité), alors que son centre opérationnel est en Irlande, et pourrait donc être touchée de plein fouet par un Brexit sans accord.

Mais il y a pire, le groupe IAG (International Airline Group) qui contrôle Iberia, Vueling, British Airways, AerLingus et d’autres compagnies mineures, sera sous contrôle de capitaux étrangers à compter du Brexit, ce qui fait peser une menace sans précédent sur les deux principales compagnies dites espagnoles, alors que Madrid n’a jamais souhaité quitter l’UE…

Certaines compagnies ont déjà tristement tiré les conséquences de cette nouvelle donne en cessant leurs opérations. C’est le cas pour la compagnie régionale FlyBMI qui a fermé le rideau brusquement le 17 février 2019, invoquant les conséquences du Brexit sur ses activités.

**Quelles sont les conséquences potentielles ?** A y regarder de plus près, les conséquences d’un hard-Brexit pourraient être réellement catastrophiques pour le secteur des compagnies aériennes.

* les compagnies touchées devraient pouvoir continuer à opérer des vols Angleterre-EU, mais les vols intérieurs à l’UE leur seront fermés. Ainsi Ryanair ne pourrait plus assurer de liaison depuis la France vers l’Italie ou l’Espagne ; de même, comme évoqué plus haut, Iberia et Vueling, propriété à 100 % du groupe IAG, pourraient perdre leurs droits d’exploitation sur les lignes intérieures espagnoles…
* mais il y a pire encore : les compagnies concernées vont perdre les droits de trafic concédés par des pays tiers à l’UE dans le cadre d’accord bilatéraux avec l’Union. Ainsi par exemple les droits de trafic des compagnies européennes avec Etats-Unis sont contenus dans un accord négocié au niveau de l’UE ; la sortie de l’Angleterre pourrait ainsi faire perdre à une compagnie telle que British Airways ou Virgin Atlantic, tout droit d’opérer à destination des USA. Quand on connait la densité actuelle du trafic entre les deux pays, on imagine sans peine les conséquences commerciales. L’Angleterre devra donc renégocier ses droits de trafic avec chacun des Etats concernés, ou ressusciter des accords antérieurs à ceux de l’UE.

**Comment sortir de cette impasse ?** Tout d’abord, certaines compagnies aériennes, celles sont la survie dépend du marché européen, ont anticipé les conséquences du Brexit. Ainsi EasyJet a-t-elle créé dès 2017 une compagnie dédiée à l’UE, nommée « EasyJet Europe » et basée en Autriche. La part des capitaux non-européens, Angleterre incluse ne dépassant pas 50 %, « EasyJet Europe », qui a également immatriculé une bonne partie de sa flotte en Autriche, pourra continuer à exploiter toutes ses liaisons au sein de l’UE, et ce compris les vols intérieurs en France.

Ryanair vient de faire de même à une plus petit échelle, en créant une compagnie propre en Angleterre, et ce afin de pouvoir continuer à exploiter des liaisons intérieures outre-manche.

Pour les autres compagnies, et notamment celles regroupées sous la holding IAG, la seule issue est d’aller vers une restructuration de leur capital afin de conserver un «passeport européen », mais cela ne se décrète pas et pourra prendre plusieurs années. Pour parer au plus pressé, Ryanair et IAG ont modifié leurs statuts en prévoyant que certains actionnaires n’ayant pas la nationalité d’un pays de l’UE seraient privés de droit de vote aux assemblées de la compagnie, au moins temporairement, de telle manière qu’ils ne soient plus considérés comme contrôlant la compagnie. Ils apprécieront…

A court terme, les autorités se veulent rassurantes et promettent que le ciel ne se videra pas le 31 mars 2019, même en cas de « no-deal ». Ainsi la Commission européenne a-t-elle proposé deux mesures de nature à laisser plus de temps aux transporteurs pour s’adapter :

* le maintien pour 12 mois des droits sur certaines liaisons entre l’Angleterre et l’UE,
* le prorogation pour 9 mois de la licence européenne de certaines compagnies touchées.

De son côté la Direction Générale de l’Aviation Civile française (DGAC) explique que dans l’hypothèse d’un no-deal, les compagnies anglaises ou considérées comme telles pourront continuer à bénéficier de la possibilité de desservir la France à partir de l’Angleterre, sous condition de réciprocité (droits des 3ème et 4ème libertés). Mais cela ne règle, temporairement, qu’une partie du problème…