

Transport aérien : l'essor des affrètements inquiète

AÉRIEN

Face au manque d'avions, les compagnies aériennes recourent plus souvent à l'affrètement.

Au point d'inquiéter les représentants des salariés, qui redoutent une nouvelle forme de dumping social.

Bruno Trévidic

Elles ont pour nom Fly2Sky, Smartlynx, AirExplore, Hifly, Ascend Airways, Klasjet... Vous n'en avez probablement jamais entendu parler, mais vous avez peut-être déjà volé dans l'un de leurs avions, parfois sans même le savoir. Car si aucune d'entre elles ne vend de billets d'avion, elles transportent des millions de passagers chaque année.

Ce sont des compagnies d'affrètement, dites ACMI (pour Aircraft, crew, maintenance et insurance). Leur spécialité est d'opérer des vols pour le compte et sous la marque d'autres compagnies, en fournis-

sant l'avion et l'équipage au complet. Toutes les grandes compagnies aériennes ont déjà eu recours à leurs services, pour remplacer un avion indisponible ou en cas de grève.

Un phénomène très marqué en Europe

Mais cette activité, restée jusqu'à présent ponctuelle et marginale, est aujourd'hui en plein essor, sous les effets conjugués des retards de livraison d'avions, des problèmes de moteurs Pratt & Whitney et de la pénurie de pièces détachées. Au point de devenir un secteur d'activité à part entière et un sujet d'inquiétude pour les représentants des personnels navigants de compagnies traditionnelles, qui redoutent une forme de dumping social.

En 2024, l'affrètement a représenté plus de 920.000 heures de vol dans le monde, soit 25 % de plus qu'en 2023, selon les chiffres communiqués lors d'une conférence organisée sur ce thème par la Caisse de retraite des personnels navigants (CRPN). Au départ des aéroports français, ce sont plus de 20.000 heures de vols effectuées l'an dernier.

Pour certains, l'affrètement n'est plus seulement une solution de dépannage, mais un moyen d'augmenter son offre à moindres coûts. Le phénomène est particulièrement marqué en Europe, premier marché mondial de l'affrètement, du fait de la forte saisonnalité du trafic aérien, 35 % plus élevé l'été que l'hiver. Selon le cabinet d'études Cirium Ascend, le nombre de contrats d'affrètements y est passé d'un

peu plus de 500 en 2022 à 700 en 2023, mobilisant 368 avions. L'été dernier, le plus gros « consommateur » d'ACMI, le groupe Lufthansa, comptait 35 appareils affrétés. Turkish Airlines en avait 25, TUI 24, SAS, 20, et Air France-KLM, 13.

Certaines compagnies ACMI affichent des taux de croissance impressionnants. A commencer par le numéro un mondial du secteur, Avia Solutions Group (ASG), dont le chiffre d'affaires a augmenté de 22 % de 2023 à 2023 (à 2,26 milliards d'euros) et de 25 % sur les neuf premiers mois de 2024.

Le phénomène est particulièrement marqué en Europe, premier marché mondial de l'affrètement, du fait de la forte saisonnalité du trafic aérien.

Présent sur tous les continents, le groupe compte 221 avions et 15 compagnies aériennes, dont Smartlynx, Ascend Airways, Avion Express et AirExplore en Europe. ASG a transporté 35 millions de passagers en 2024, pour le compte de compagnies aussi diverses qu'Eurowing, filiale de Lufthansa, TUI, Easyjet, Vueling, Royal Air Maroc, l'indienne Indigo ou l'australienne Jetstar.

Le groupe, qui emploie plus de 14.000 personnes, assure respecter les meilleures normes sociales,

environnementales et de gouvernance. Sa flotte est constituée d'avions relativement récents (Airbus A320, A321 A330 et Boeing 737 Max) et ASG a passé une commande de 40 B737-800, assortie de 40 options. Néanmoins ASG a une préférence évidente pour les pays à la fiscalité et au coût du travail allégés.

Des hôtesses de l'air à 300 euros par mois

Si son siège social est à Dublin, la majorité de son personnel est basée à Vilnius, en Lituanie, pays d'origine de son président-fondateur et principal actionnaire, Gediminas Ziemelis. Sa principale filiale européenne Smartlynx, qui revendique un tiers du marché ACMI européen, avec plus de 10 millions de passagers en 2024 (soit 62,5 % de plus qu'en 2023), a ses bases en Lettonie, en Estonie et à Malte, où il n'existe pas d'impôt sur les sociétés.

Les pays baltes ne sont toutefois pas les seuls à attirer les compagnies ACMI. AirExplore, dont la flotte est passée de 9 à 16 appareils en 2024, a opté, quant à elle, pour la Slovaquie. Sa concurrente Fly2Sky, dont les A320 et A321 ont notamment volé au départ d'Orly, pour Transavia France, TAP Air Portugal, Royal Air Maroc et aujourd'hui Air Algérie, est basé à Sofia, en Bulgarie. Même la compagnie portugaise Hifly, qui s'était fait connaître en reprenant un Airbus A380, a dû se résoudre à transférer l'essentiel de sa flotte à une filiale maltaise.

« En 2024, près de 300 avions monocouloirs ont été opérés en ACMI en Europe, et parmi eux, plus de 70 % étaient exploités par des com-

panies basées en Europe de l'Est », souligne-t-on à la CRPN, où l'on dénonce une concurrence déloyale et parfois même illégale et de plus intégrée au fonctionnement des compagnies.

« L'été dernier, nous avons récupéré des contrats de travail d'officiers pilote de ligne à 1.000 euros fixe par mois et de stewards et d'hôtesses à 300 euros », assure Sandrine Johnson, directrice générale adjointe de la CRPN. Nous avons également détecté qu'une compagnie avait effectué 265 jours d'opérations en France sans déclarer ses salariés ».

La préférence française d'Air France

Face à cette concurrence à bas coûts, les quelques compagnies françaises qui tentent de compléter leur activité régulière par des affrètements, comme Amélia ou ASL, ne peuvent donc compter que sur le souhait des grandes compagnies d'éviter les affrètements bas-de-gamme, dommageables pour leur image de marque.

Chez Air France, où les affrètements externes « ne représentent que 0,5 % à 1 % de l'activité », selon sa directrice générale Anne Rigail, et ne doivent être « qu'une solution de dernier recours, quand nous n'avons pas de solution interne », on s'efforce ainsi d'affréter français. Même chose du côté d'Air Corsica. Mais d'autres sont moins regardants, comme La Poste et Chronopost, visées par une plainte de la CRPN, pour avoir utilisé les services d'une compagnie suédoise, West Atlantic Cargo Airlines, qui n'a versé aucune cotisation sociale pendant trois ans. ■

