

Rapport sur la compagnie Phénix Aviation

Phénix Aviation est actuellement titulaire d'une licence délivrée par arrêté du 4 juillet 2001 du préfet de la région Haute-Normandie.

Cette licence permet à la compagnie d'exercer une activité de transport public non régulier, dans une zone constituée par l'Europe et les pays riverains de la Méditerranée, au moyen d'appareils de moins de 20 sièges et d'une masse maximale au décollage inférieure à 10 tonnes. Elle exploite effectivement actuellement deux appareils, un Beech 200 et un Beech 100 et mène une activité d'aviation d'affaires de type taxi.

La compagnie souhaite désormais affréter puis exploiter des appareils de plus de vingt sièges pour des vols non réguliers. Elle sollicite également l'extension de sa zone d'exploitation au monde entier.

Dans ces conditions, en application du code de l'aviation civile (article R. 330-1), votre avis est sollicité sur la délivrance, cette fois-ci par le ministre chargé de l'Aviation civile, d'une nouvelle licence d'exploitation de transporteur aérien à la compagnie Phénix Aviation, qui se substituera à celle actuellement en vigueur.

Les porteurs de ce projet d'extension d'activités y distinguent deux phases successives et complémentaires. La première correspond à la saison hiver 2006-2007, phase transitoire de montée en puissance, et la deuxième correspond au rythme de croisière du développement visé à moyen terme qui doit être atteint à partir de la saison hiver 2007-2008.

I. Présentation de la compagnie Phénix Aviation

I.1. Actionnariat et moyens

Phénix Aviation, compagnie créée en 1997 sous l'appellation « Transmanche Aviation », issue d'Air Normandie, était jusqu'à ces derniers jours une société à responsabilité limitée (SARL) au capital de 83 995 euros, détenu à 88,78% par la SARL Lima Papa, dont M. Didier Berger est le gérant, spécialisée dans la location d'avions, à 2,22% par la société par actions simplifiée (SAS) Aviation Tourisme Investissement (A.T.I.) dont nous reparlerons plus loin et à 10% par M. Jean Borie qui est par ailleurs le gérant de la compagnie.

La compagnie, basée à l'aéroport du Havre, emploie 5 personnes dont 4 pilotes.

I.2. Résultat financier

Au cours de l'exercice 2004, clos au 31 décembre 2004, Phénix Aviation a réalisé un chiffre d'affaires de 1,17 million d'euros pour un résultat d'exploitation positif de 60 049 euros et un résultat net positif de 43 374 euros.

Au 31 décembre 2004, les capitaux propres de Phénix Aviation s'élevaient à 59 201 euros pour un endettement total de 59 220 euros et sa trésorerie nette s'établissait à 171 708 euros.

La compagnie effectue environ 600 heures de vol par an.

II. Présentation de la première phase du projet (phase transitoire de montée en puissance)

II.1. Description

Les responsables de la compagnie Phénix Aviation envisagent d'affréter en ACMI (aircraft, crew, maintenance, insurance) à partir de novembre 2006 et jusqu'en avril 2007, pour un total de 1 725 heures de vol, un appareil de type A330-200, exploité par la compagnie espagnole Iberworld.

Cette opération serait effectuée dans le cadre d'accords commerciaux que le consolidateur Aerolines, en cours de création, aurait conclu avec des voyagistes. Ceux-ci souhaitent transporter leurs clients, sur les vols au départ de Paris et à destination de San Salvador aux Bahamas, de Punta Cana, de La Romana, de Cancun (via Barcelone) et du Costa-Rica, à l'aide d'un appareil peu densifié du type A330-200 comprenant 338 sièges, dont 51 sièges en classe supérieure. La compagnie espagnole Iberworld, proposant un appareil dans cette configuration, serait le « transporteur de fait » sur ces vols. Aerolines affrèterait donc Phénix Aviation qui affrèterait à son tour Iberworld. Un « transporteur de fait » est une personne, autre que le transporteur contractuel, qui, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel, effectue tout ou partie du transport.

D'après ses promoteurs, ce projet permettrait de disposer via une compagnie aérienne française d'un appareil haut de gamme, inexistant à ce stade dans les flottes des compagnies françaises.

Les personnels navigants techniques seraient ceux du transporteur espagnol, tandis que les personnels navigants commerciaux seraient recrutés en France sous contrat à durée déterminée de droit français.

Par ailleurs les responsables du projet estiment que Phénix Aviation pourrait bénéficier des droits du nouvel entrant pour l'attribution des créneaux horaires nécessaires sur Orly.

II.2. Evolution de la situation de la compagnie

Dans le cadre de la première phase de ce projet, les responsables de la compagnie Phénix Aviation ont décidé de procéder à une augmentation de capital et de la transformer en société anonyme avec conseil d'administration.

A l'issue de cette opération, le capital de Phénix Aviation est de 300 000 euros, détenu à 53% par la Société Française d'Exploitation et de Gestion (S.F.E.G.), 34% par NGH, 10% par A.T.I. et 3% par M. Jean Borie qui devient le directeur général de la compagnie tandis que la présidence du conseil d'administration est assurée par M. Didier Berger, qui est par ailleurs le gérant de la S.F.E.G.

La S.F.E.G. est une société anonyme au capital de 10 685 457 euros entièrement détenu par M. Didier Berger. C'est une société holding majoritairement présente dans le capital de sociétés spécialisées dans la location d'avions et d'hélicoptères.

La N.G.H. est une société anonyme au capital de 1 020 000 euros, détenue à plus de 98% par trois personnes physiques françaises et néerlandaise.

A.T.I. est une société par actions simplifiée détenant des participations majoritaires dans le capital de sociétés de service dans le domaine du transport aérien et du tourisme. Son capital qui s'élève à 480 000 euros est détenu à hauteur de 51% par la société Damoye Capital, une société par actions simplifiée unipersonnelle créée par M. Cédric Pastour, de 34% par la S.F.E.G. et de 15% par les cadres de la société. M. Pastour est par ailleurs le président directeur général d'A.T.I.

II.3. Prévisions économiques

La compagnie Phénix Aviation a transmis un compte de résultat, un bilan ainsi qu'un plan de trésorerie mensuel pour les exercices 2006 et 2007. Pour les activités long-courrier, ces documents n'incluent que la saison hiver 2006/2007.

Au cours de l'exercice 2006, Phénix Aviation prévoit de réaliser un chiffre d'affaires de près de 4 millions d'euros, un résultat d'exploitation et un résultat net positifs. A l'issue de cet exercice, la trésorerie nette serait très largement positive.

Au cours de l'exercice 2007, Phénix Aviation prévoit de réaliser un chiffre d'affaires de près de 9 millions d'euros, avec un résultat d'exploitation et un résultat net positifs. A l'issue de cet exercice, la trésorerie nette serait largement positive.

D'après le tableau de trésorerie transmis par la compagnie, la trésorerie serait constamment positive au cours de ces deux exercices avec un point bas positif en juin 2006 et un point haut très largement positif en mars 2007.

Phénix Aviation bénéficiera d'un compte courant d'associés, bloqué pendant les 7 mois d'exploitation du secteur long courrier, et mis en place par A.T.I, d'un montant d'un million d'euros. La compagnie disposera également d'une ligne de cautions bancaires de 1,5 million d'euros.

III. Appréciations sur la première phase du projet

III.1. Appréciation du contrôle effectif de Phénix Aviation et de l'honorabilité des dirigeants

L'administration a d'ores et déjà pu s'assurer que les dispositions du règlement (CEE) n°2407/92 concernant le contrôle effectif communautaire et l'honorabilité des dirigeants étaient respectées dans le cadre de la modification de l'actionnariat de Phénix Aviation.

III.2. Appréciation du plan d'entreprise et des garanties financières

Le plan d'entreprise de la compagnie aérienne Phénix Aviation repose sur le partenariat entre le consolidateur Aerolines et un groupe de voyagistes solidement implantés sur le marché. Cette collaboration représenterait ainsi près de 60% de l'activité de Phénix Aviation. L'économie générale de la compagnie est donc très sensible à cette collaboration.

Pour l'obtention des créneaux horaires à Orly, il est vraisemblable que Phénix Aviation bénéficie effectivement du statut de nouvel entrant. Le début de l'exploitation dépend néanmoins de l'attribution de ces créneaux par le coordonnateur.

Au plan financier, les porteurs du projet apportent, via l'augmentation de capital, l'apport en compte courant d'associés et les lignes de crédit bancaires, les garanties financières suffisantes permettant de faire face aux obligations actuelles et potentielles de la compagnie au cours des douze prochains mois et ce d'autant plus que le mode de fonctionnement envisagé immobilise très peu de capital. Ces garanties permettraient en outre de faire face à un besoin d'affrètement de substitution pour quatre ou cinq rotations si l'appareil d'Iberworld venait à faire défaut. Ces garanties permettraient également le cas échéant d'organiser sans délais la reProtection, le rapatriement ou l'hébergement de passagers.

Sans préjudice des autorisations nécessaires à l'exploitation envisagée, le projet est donc compatible avec le règlement communautaire concernant les licences des transporteurs aériens, sous réserve de l'apport des garanties financières prévues.

III.3. Approbation du programme et d'autorisation de l'affrètement

Toutefois, compte tenu de l'affrètement envisagé, votre rapporteur vous propose d'examiner les conditions d'approbation du programme d'exploitation correspondant à cette première phase par l'administration de tutelle.

La compagnie Phénix Aviation devra, comme toute compagnie, faire approuver son programme de vols, par l'administration et donc lui déposer son projet qui prévoit l'affrètement d'un transporteur non français pour assurer des services aériens non réguliers sur une desserte extracommunautaire. Or dans ce cas l'administration dispose d'un pouvoir discrétionnaire pour autoriser l'affrètement.

L'administration a déjà indiqué à votre rapporteur, ainsi qu'au porteur de projet, que l'approbation de ce programme pourrait susciter des difficultés, si ce projet se limitait à la première phase.

En effet, la disproportion entre les moyens propres de Phénix Aviation et les moyens affrétés, l'absence de circonstances exceptionnelles justifiant cet affrètement et le fait qu'Iberworld ne dispose pas des droits de trafic lui permettant d'assurer les services extracommunautaires envisagés pourraient conduire l'administration à refuser l'approbation de ce programme, à moins que cet affrètement réponde à des besoins temporaires, en l'absence de moyens équivalents dans les flottes de compagnies françaises, afin d'assurer la transition vers une phase de développement avec des moyens propres.

IV. Présentation de la deuxième phase du projet (rythme de croisière)

IV.1. Description

Dans le cadre de cette seconde phase, sur la base du même montage commercial que pour la première phase en hiver, les dirigeants de Phénix Aviation envisagent de se spécialiser dans l'exploitation de vols touristiques en se positionnant sur le long-courrier pendant les saisons d'hiver et sur le moyen-courrier pendant les saisons d'été.

Ainsi, à compter de la saison aéronautique d'hiver 2007/2008, l'affrètement en ACMI de l'A330-200 auprès d'Iberworld serait remplacé par un contrat de location de type AMI (aircraft, maintenance, insurance). Durant les saisons aéronautiques d'été, la compagnie Phénix louerait en AMI deux A320 de la compagnie espagnole, tandis que l'A330 rejoindrait sa flotte d'origine.

Selon les documents prévisionnels transmis par la compagnie, ce schéma lui permettrait d'exploiter des services aériens entre Paris, d'une part, San Salvador, Punta Cana, La Romana et le Panama, d'autre part, durant la saison aéronautique d'hiver 2007/2008, ainsi que des services aériens moyen-courriers au départ de Lille et Paris durant la saison aéronautique d'été 2008.

IV.2. Prévisions économiques

Au cours de cette deuxième phase, du 1^{er} novembre 2007 au 31 octobre 2008, la compagnie prévoit de réaliser 4 054 heures de vol sur ses liaisons long et moyen-courriers, dont 2 128 en A330 et 1 926 en A320, et d'y transporter 314 000 passagers, dont 76 000 sur le long-courrier et 238 000 sur le moyen-courrier, pour un chiffre d'affaires de 46 millions d'euros et un résultat net de 1,52 million d'euros.

Au 31 octobre 2008, les capitaux propres seraient de 3,52 millions d'euros et les dettes atteindraient 2,88 millions d'euros. A cette même date, la trésorerie s'élèverait à 6,23 millions d'euros.

IV.3. Evolution de la situation de la compagnie

La transformation de l'affrètement en ACMI en location AMI de l'A330 s'accompagnerait de l'intégration de six équipages de personnels navigants techniques et d'une soixantaine de personnels navigants commerciaux préalablement au début de la saison aéronautique d'hiver 2007/2008.

Pour cette deuxième phase, Iberworld s'engagerait à prendre le contrôle de Phénix Aviation. La participation de 53% de la SFEG dans l'actionnariat de la compagnie serait donc cédée à Iberworld au plus tard en octobre 2007.

En revanche, l'été 2007 paraît aux porteurs du projet une échéance trop proche pour que Phénix Aviation réussisse à commencer si tôt l'exploitation des deux A320, d'où une période intermédiaire, réalisée avec un avion de plus faible capacité indépendamment des accords avec Iberworld. Ceci explique pourquoi actuellement une prise de contrôle immédiate de la compagnie Phénix Aviation par Iberworld n'est pas envisagée.

V. Appréciations sur la deuxième phase du projet

V.1. Appréciation du contrôle effectif communautaire de Phénix Aviation et de l'honorabilité de ses dirigeants

En cas de changement de son actionnariat et d'évolution de sa direction, la compagnie devra transmettre les documents permettant à l'administration de s'assurer du respect des dispositions des articles 4 et 6 du règlement (CEE) n°2407/92 du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens, relatifs à la nécessité d'un contrôle majoritaire et effectif communautaire des compagnies aériennes et à l'honorabilité de leurs dirigeants.

V.2. Appréciation des prévisions économiques

Les comptes prévisionnels transmis concernent l'exercice 2007/2008 de la compagnie clos le 31 octobre 2008 et ne permettent pas de comparaisons strictement cohérentes avec les comptes relatifs à la première phase du projet (comptes prévisionnels années civiles 2006 et 2007). Avec cette réserve, et bien que ces prévisions semblent optimistes en termes de nombre de passagers transportés et de résultat net escompté, le projet, fondé sur une appréciation intelligente des complémentarités du marché intracommunautaire, semble viable.

Toutefois, cette deuxième phase, compte tenu des évolutions économiques et juridiques qu'elle comporte, devra faire l'objet d'une analyse plus approfondie, lors du prochain réexamen de la licence d'exploitation de la compagnie, préalablement à la saison aéronautique d'hiver 2007/2008, au regard notamment des lettres d'intentions et d'engagements des tours opérateurs intéressés par les capacités qui seraient offertes par Phénix Aviation.

V.3. Approbation du programme

Compte tenu de la structure juridique envisagée, qui est celle d'une compagnie française, disposant de moyens propres inscrits sur son certificat de transporteur aérien, les programmes de services aériens non réguliers sur des liaisons extracommunautaires de la compagnie pourraient être approuvés par l'administration, sous réserve des dispositions du cadre bilatéral.

VI. Proposition d'avis

L'administration a indiqué que l'approbation du programme présenté par Phénix Aviation dans le cadre de la seule première phase pourrait susciter des difficultés.

Il semble donc difficile à votre rapporteur de vous proposer d'émettre un avis favorable au projet tel qu'il est présenté pour la saison d'hiver 2006-2007 sans considérer cette première phase comme une période transitoire.

Toutefois, le projet dans son ensemble, incluant sa deuxième phase crédibilisée par des engagements précis de la société Iberworld, pourrait être considéré comme un tout : le projet serait alors regardé comme la transformation d'une petite compagnie française en une société, toujours française bien qu'à capitaux espagnols, mais complètement renouvelée pour exploiter en moyens propres des appareils qui n'existent pas actuellement dans cette configuration sur le marché français, selon un modèle économique qui tire intelligemment profit des synergies existant entre les besoins des clientèles françaises et espagnoles de l'aviation de tourisme long et moyen courriers, dont les saisonnalités sont inversées.

Dans cette optique, la première phase pourrait effectivement être regardée comme une phase transitoire utilisant un affrètement qui pourrait être autorisé par l'administration au titre d'un besoin temporaire correspondant à des circonstances exceptionnelles constituées par la création d'un projet ambitieux et novateur.

Aussi, dans ces conditions, votre rapporteur vous propose d'émettre un avis favorable à la délivrance, par le ministre chargé de l'Aviation civile, d'une licence d'exploitation de transporteur aérien à la société Phénix Aviation et d'autorisations d'exploiter, outre des services aériens intracommunautaires, des services aériens extracommunautaires non réguliers de passagers, de courrier et de fret, sous réserve que :

- les fonds propres ou quasi fonds propres de la société soient portés à 300 000 euros en numéraire entièrement libérés en capital préalablement au début de l'exploitation du premier appareil long courrier ;
- les comptes courants d'associés soient portés à 1 million d'euros et, afin d'être pris en compte comme quasi fonds propres au sens de l'alinéa précédent, soient bloqués pour la durée d'exploitation d'appareils long courrier ;
- les dirigeants de la société Iberworld s'engagent fermement, préalablement à la délivrance de la licence, à prendre le contrôle effectif de la société Phénix Aviation avant fin octobre 2007 au plus tard ;
- les dirigeants de la société Iberworld s'engagent dans les mêmes conditions à ce que Phénix Aviation reste une compagnie française, dont le siège et le principal établissement soient durablement situés en France, comme l'exige la réglementation communautaire.