

Paris, le 02/09/2024

**PROJET DE DÉCISION SUITE A L'APPEL A CANDIDATURES LANCÉ LE 19 MAI 2024  
SUR LES SERVICES AÉRIENS SUR LES LIAISONS  
MARSEILLE-ALGER, TOULOUSE-ALGER ET TOULOUSE-ORAN**

**1. Procédure**

À la suite du mail de renonciation adressé par la compagnie Air France à la Direction générale de l'aviation civile le 18 mars 2024, les droits d'exploitation jusqu'alors attribués à cette compagnie sur les liaisons Marseille-Alger, Toulouse-Alger, Toulouse-Oran et Nice-Alger ont été rendus disponibles à compter du 16 septembre 2024. Les transporteurs aériens de l'Union européenne ont été informés de la disponibilité de ces droits de trafic par l'Avis aux transporteurs aériens de l'Union européenne de disponibilité de droits de trafic, publié au Journal Officiel de la République française le 19 mai 2024<sup>1</sup> et une notice a été publiée sur le site internet du ministère de la transition écologique<sup>2</sup>. Les transporteurs aériens européens établis en France souhaitant utiliser ces droits ont été invités à faire connaître leur candidature.

Il n'y a pas eu de demandes concurrentes sur la liaison Nice-Alger. Par conséquent, le présent projet de décision analyse exclusivement les demandes reçues sur les liaisons Marseille-Alger, Toulouse-Alger et Toulouse-Oran.

Dans le cadre de l'accord aérien franco-algérien (« 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 à Paris le 16 février 2006 »), la France a la possibilité de désigner aux autorités algériennes au maximum :

- un transporteur supplémentaire sur la liaison de catégorie 2 Marseille-Alger ;
- un transporteur sur les liaisons de catégorie 3 Toulouse-Alger et Toulouse-Oran.

Pour pouvoir être désignés, les transporteurs doivent être titulaires d'une licence d'exploitation délivrée par un Etat membre de l'Union européenne et être établis en France au sens de l'article R. 6412-16 du code des transports.

De plus, l'exercice des droits de trafic sur les liaisons précitées est sujet au respect du mécanisme d'équilibre des capacités offertes par les deux pavillons :

- sur la liaison de catégorie 2 Marseille-Alger, la différence entre le nombre de sièges offerts par les transporteurs désignés de l'un des deux pays et le nombre de sièges offerts par les transporteurs désignés de l'autre pays ne peut excéder 25% ;
- sur les liaisons de catégorie 3 Toulouse-Alger et Toulouse-Oran, chaque transporteur est autorisé à exploiter jusqu'à 7 fréquences hebdomadaires par liaison. Au-delà de ces 7 fréquences hebdomadaires, la différence entre le nombre de sièges offerts par le transporteur désigné de l'un des deux pays et le nombre de sièges offerts par le transporteur désigné de l'autre pays ne peut excéder 25%.

<sup>1</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000049549772>

<sup>2</sup> <https://www.ecologie.gouv.fr/autorisation-dexploitation-depot-et-approbation-programmes-vol>

Se sont portées candidates dans le délai réglementaire de quinze jours suivant la publication de l'avis :

- sur la liaison Marseille-Alger, trois compagnies : ASL Airlines France, Transavia France et Volotea ;
- sur la liaison Toulouse-Alger, trois compagnies : ASL Airlines France, Transavia France et Volotea ;
- sur la liaison Toulouse-Oran, deux compagnies : Transavia France et Volotea.

Ces demandes ont été instruites selon les modalités définies par l'article 7 de l'arrêté du 22 janvier 2007 *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.*

## **2. Établissement de la compagnie Volotea**

L'appel d'offres était ouvert aux compagnies européennes établies en France. ASL Airlines France et Transavia France possédant toutes deux une licence d'exploitation française, elles sont, de fait, réputées établies.

L'établissement de Volotea a fait l'objet d'une étude spécifique, détaillée en annexe.

## **3. Présentation synthétique des demandes par compagnie**

### **3.1. Liaison Marseille-Alger**

ASL Airlines France :

La compagnie souhaite exploiter des services à compter de fin octobre 2024, à raison de 7 fréquences hebdomadaires en programme de base et 9 fréquences hebdomadaires durant la pointe été.

Ce programme correspondrait à une offre de 23 058 sièges en 2024, 145 530 sièges en 2025 et 142 926 en 2026.

Transavia France :

La compagnie souhaite exploiter des services à compter de fin octobre 2024, avec la possibilité de les commencer plus tôt en cas d'attribution rapide des droits de trafic, à raison de 5 fréquences hebdomadaires durant la saison aéronautique d'hiver 2024-2025, puis 7 fréquences hebdomadaires en programme de base à partir du début de la saison aéronautique d'été 2025, avec la possibilité d'opérer jusqu'à 10 fréquences hebdomadaires durant la pointe été.

Ce programme correspondrait à une offre de 116 017 sièges durant la première année d'exploitation puis 132 289 sièges par an.

Volotea :

La compagnie souhaite exploiter des services à compter du 16 septembre 2024 (à raison de 3 fréquences hebdomadaires) avec une augmentation de capacités intervenant le 7 octobre 2024 (5 fréquences hebdomadaires). Puis, à compter du 4 novembre 2024, la compagnie souhaite exploiter 10 fréquences hebdomadaires durant les saisons aéronautiques d'hiver et 11 fréquences hebdomadaires durant les saisons aéronautiques d'été, avec de possibles variations selon le niveau de la demande entre un minimum de 7 fréquences hebdomadaires et un maximum de 14 fréquences hebdomadaires.

Ce programme correspondrait à une offre de 207 360 sièges par an.

### **3.2. Liaison Toulouse-Alger**

#### ASL Airlines France :

La compagnie souhaite exploiter des services à compter de fin octobre 2024, à raison de 2 fréquences hebdomadaires en programme de base et 3 fréquences hebdomadaires durant la pointe été.

Ce programme correspondrait à une offre de 6 426 sièges en 2024, 43 848 sièges en 2025 et 43 848 sièges en 2026.

#### Transavia France :

La compagnie souhaite exploiter des services à compter de fin octobre 2024, avec la possibilité de les commencer plus tôt en cas d'attribution rapide des droits de trafic, à raison de 2 fréquences hebdomadaires en programme de base et 3 fréquences hebdomadaires durant la période de Noël et les vacances scolaires durant les saisons aéronautiques d'hiver 2024-2025 et d'été 2025, puis jusqu'à 5 fréquences hebdomadaires durant les périodes de pointe.

Ce programme correspondrait à une offre de 51 700 sièges en 2024-2025, 60 984 sièges en 2025-2026 et 60 989 sièges en 2026-2027.

#### Volotea :

La compagnie souhaite exploiter des services à compter du 5 novembre 2024, à raison de 2 fréquences hebdomadaires.

Ce programme correspondrait à une offre de 28 783 sièges par an.

### **3.3. Liaison Toulouse-Oran**

#### Transavia France :

La compagnie souhaite exploiter des services à compter de fin octobre 2024, avec la possibilité de les commencer plus tôt en cas d'attribution rapide des droits de trafic. Durant la saison aéronautique d'hiver 2024-2025, elle souhaite exploiter 2 fréquences hebdomadaires en programme de base et jusqu'à 4 fréquences hebdomadaires autour de Noël et pendant les vacances scolaires. Durant la saison aéronautique d'été 2025, elle souhaite exploiter 3 fréquences hebdomadaires en programme de base et jusqu'à 6 voire 7 fréquences hebdomadaires en période de pointe. Durant la saison aéronautique d'hiver 2025-2026, elle souhaite exploiter 3 fréquences hebdomadaires en programme de base et davantage autour de Noël et pendant les vacances scolaires. Durant la saison aéronautique d'été 2026, elle souhaite exploiter 4 fréquences hebdomadaires en programme de base et jusqu'à 7 fréquences hebdomadaires en période de pointe.

Ce programme correspondrait à une offre de 62 084 sièges en 2024-2025, 79 267 sièges en 2025-2026 et 78 897 sièges en 2026-2027.

#### Volotea :

La compagnie souhaite exploiter des services à raison de 1 fréquence hebdomadaire à compter du 3 octobre 2024, puis 2 fréquences hebdomadaire à compter du 5 novembre 2024, et enfin 3 fréquences hebdomadaires durant les saisons aéronautiques d'été à compter du début de la saison aéronautique d'été 2027.

Ce programme correspondrait à une offre de 28 783 sièges en 2024-2025 et 2025-2026 et 37 221 sièges en 2026-2027.

#### 4. Examen des candidatures au regard des critères de l'article 7 de l'arrêté du 22 janvier 2007

##### 4.1. Liaison Marseille-Alger

###### a) Satisfaction de la demande de transport aérien

Les propositions des trois candidats diffèrent principalement sur le nombre de fréquences opérées :

- ASL Airlines France propose 7 fréquences hebdomadaires en programme de base et 9 fréquences hebdomadaires durant la pointe été.
- Transavia France propose 5 fréquences hebdomadaires durant la saison aéronautique d'hiver 2024-2025, puis 7 fréquences hebdomadaires en programme de base à partir du début de la saison aéronautique d'été 2025, avec la possibilité d'opérer jusqu'à 10 fréquences hebdomadaires durant la pointe été.
- Volotea propose 10 fréquences hebdomadaires durant les saisons aéronautiques d'hiver et 11 fréquences hebdomadaires durant les saisons aéronautiques d'été, avec de possibles variations selon le niveau de la demande entre un minimum de 7 fréquences hebdomadaires et un maximum de 14 fréquences hebdomadaires.

Le programme de base proposé par les compagnies ASL Airlines France et Transavia France est identique à terme (7 fréquences hebdomadaires), mais Transavia France n'opère que 5 fréquences hebdomadaires durant la première saison aéronautique d'exploitation. Le programme de pointe proposé par Transavia France est toutefois légèrement plus important que celui proposé par ASL Airlines France (10 fréquences hebdomadaires contre 9 fréquences hebdomadaires). Par conséquent, les offres de ces deux compagnies ne peuvent pas être différenciées sur ce critère.

En revanche, Volotea propose un programme plus important de 10 fréquences hebdomadaires durant les saisons aéronautiques d'hiver et 11 fréquences hebdomadaires durant les saisons aéronautiques d'été, avec de possibles variations selon le niveau de la demande entre un minimum de 7 fréquences hebdomadaires et un maximum de 14 fréquences hebdomadaires.

Par conséquent, même si les programmes de pointe été de Volotea et de Transavia se rejoignent (respectivement 11 et 10 fréquences par semaine), la première propose un service plus intense que la seconde sur l'ensemble de l'année. Le classement des candidats sur ce critère est donc le suivant, avec un avantage pour Volotea :

	ASL Airlines France	Transavia France	Volotea
Satisfaction de la demande de transport	2	2	1

###### b) Politique tarifaire

Au regard des données fournies par les compagnies (non reproduites dans cette analyse compte tenu de la confidentialité des données), ont été comparés le tarif moyen coupon hors taxes et redevances avec prestations annexes, les prix maximum et minimum proposés avec un bagage en soute, ainsi que les politiques de réduction.

Le classement des candidats sur ce critère est le suivant, avec un avantage pour Transavia France par rapport à Volotea et à ASL Airlines France :

	ASL Airlines France	Transavia France	Volotea
Politique tarifaire	3	1	2

c) Qualité du service

La qualité de service a été jugée sur quatre critères :

- **La configuration des appareils** : les offres ne peuvent être différenciées sur ce point ;
- **Le nombre de signalements recueillis par le bureau des passagers aériens ayant fait l'objet d'une saisine de la compagnie par la DGAC en raison d'une suspicion de manquement aux obligations prévues par la réglementation européenne, pour 100 000 passagers transportés, en 2022 et en 2023** :

	2022	2023
ASL	0	3,55
Transavia France	1,36	1,89
Volotea	5,87	1,92

Transavia France présente une stabilité, à un niveau faible, du nombre de signalements ayant fait l'objet d'une suspicion de manquement par 100 000 passagers transportés. Elle dispose donc d'un léger avantage sur ce point.

Volotea, partant d'un niveau plus important en 2022, connaît une nette amélioration de 2022 à 2023. ASL Airlines France connaît une dégradation, mais en partant d'une absence de signalements ayant fait l'objet d'une suspicion de manquement en 2022. ASL Airlines France et Volotea ne peuvent donc pas être distingués sur ce point.

- **La politique de substituabilité des billets** :

ASL Airlines France propose, en tarifs Promo et Basic, des billets non-modifiables. En tarif Standard, les frais de modification sont de 50 euros jusqu'à 48 heures avant le vol, auxquels s'ajoute la différence tarifaire, puis de 100 euros jusqu'à 3 heures avant le vol, auxquels s'ajoute la différence tarifaire. En tarif Flex, il n'y a pas de frais de modification et seule la différence tarifaire doit être payée par le passager.

Transavia France applique des frais de modification de 55 euros, auxquels s'ajoute la différence tarifaire, sauf si le passager a souscrit à l'option Flex (au tarif de 10 euros par sens). En tarif Plus, il n'y a pas de frais de modification jusqu'à 14 jours avant le vol (seule la différence tarifaire doit être payée par le passager), et après ce délai, des frais de modification de 55 euros s'appliquent, auxquels s'ajoute la différence tarifaire. En tarif Max, la modification est possible sans frais jusqu'à 2 heures avant le vol : seule la différence tarifaire doit être payée par le passager.

Volotea n'appliquera pas de frais de modification sur cette liaison : seule la différence tarifaire devra être payée par le passager. Volotea dispose donc d'un léger avantage sur ce point, tandis qu'ASL Airlines France et Transavia France ne peuvent pas être distingués sur ce point.

- **L'existence de bureaux de commercialisation** :

Volotea dispose d'un bureau physique de commercialisation à Marseille, ainsi que de bureaux physiques de commercialisation à Alger et Oran et propose la commercialisation en monnaie locale. Transavia dispose d'une agence commerciale à Alger depuis 2024 et propose la commercialisation en

monnaie locale. Les offres de ces deux compagnies ne peuvent donc pas être différenciées sur ce critère.

En revanche, ASL Airlines France dispose d'une agence physique à Alger (ville) et à Tizi Ouzou, ainsi que de points de vente dans les aéroports d'Alger, Béjaïa, Annaba, Sétif, Tlemcen, Constantine et Oran, de même que de points de ventes indirects (agences de voyages) dans la totalité des communes algériennes. Elle propose la commercialisation en monnaie locale. Elle prévoit de mettre en place un point de vente en permanence à l'aéroport de Marseille. Elle dispose donc d'un léger avantage sur ce point.

Dans la mesure où Transavia France dispose d'un léger avantage en termes de nombre de signalements, Volotea en matière de substituabilité des billets et ASL Airlines France sur l'existence de bureaux de commercialisation, les offres des candidats ne peuvent pas être différenciées sur ce critère :

	ASL Airlines France	Transavia France	Volotea
Qualité du service	1	1	1

d) Contribution à l'offre d'un niveau satisfaisant de concurrence

Deux transporteurs peuvent être présents au titre du pavillon européen sur la liaison de catégorie 2 Marseille-Alger. Le transporteur déjà désigné est la compagnie Vueling, à laquelle aucune des trois compagnies n'est liée.

Les candidats ne peuvent donc pas être différenciés sur ce critère.

e) Date de début de l'exploitation

ASL Airlines France prévoit de commencer ses opérations fin octobre 2024.

Transavia France prévoit de commencer ses opérations fin octobre 2024, voire plus tôt en cas d'attribution rapide des droits de trafic.

Volotea prévoit de commencer ses opérations le 16 septembre 2024 à hauteur de 3 fréquences hebdomadaires, puis d'opérer 5 fréquences hebdomadaires à compter du 7 octobre 2024 et enfin d'opérer son programme nominal à compter du 4 novembre 2024.

Il n'existe donc pas de différence significative sur ce point : les candidats ne peuvent donc pas être différenciés sur ce critère.

f) Garanties offertes en matière de pérennité de l'exploitation

Les trois transporteurs exploitent déjà de nombreux services aériens. En matière de capacités financières, ces transporteurs disposent du niveau d'exigence prescrit par le règlement n°1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté.

Les candidats ne peuvent donc pas être différenciés sur ce critère.

	ASL Airlines France	Transavia France	Volotea
Garanties offertes en matière de pérennité de l'exploitation	1	1	1

g) Développement de la part de marché du pavillon européen sur la relation bilatérale considérée

L'offre d'ASL Airlines France correspond à 23 058 sièges en 2024, 145 530 sièges en 2025 et 142 926 en 2026.

L'offre de Transavia France correspond à 116 017 la première année puis 132 289 sièges par an.

L'offre de Volotea correspond à 207 360 sièges par an.

Le classement des candidats sur ce critère est donc le suivant, avec un avantage net pour Volotea :

	ASL Airlines France	Transavia France	Volotea
Développement de la part de marché du pavillon européen sur la relation bilatérale considérée	2	2	1

h) Performances environnementales des appareils utilisés, notamment en matière de nuisances sonores

ASL Airlines France prévoit d'exploiter les droits sollicités avec des aéronefs respectant les exigences des chapitres III à IV de l'OACI.

Transavia France prévoit d'exploiter les droits sollicités avec des aéronefs respectant les exigences des chapitres IV et XIV de l'OACI, ces derniers ayant vocation à remplacer progressivement les premiers.

Volotea prévoit d'exploiter les droits sollicités avec des aéronefs respectant les exigences des chapitres IV et V de l'OACI.

L'âge moyen de la flotte utilisée à ce jour permet également de différencier les compagnies, eu égard aux meilleures performances d'appareils plus récents. L'âge moyen de la flotte d'ASL Airlines France est de 20 ans. L'âge moyen de la flotte de Transavia France est de moins de 10 ans. L'âge moyen de la flotte de Volotea est de 17,5 ans.

En conséquence, l'offre de Transavia France est nettement mieux placée que celle d'ASL Airlines France et de Volotea sur ces aspects :

	ASL Airlines France	Transavia France	Volotea
Performances environnementales des appareils utilisés	3	1	2

i) Développement des correspondances offertes aux passagers

Aucune de ces compagnies n'est une compagnie de réseau, mais chacune propose, grâce à des partenariats ou ses propres opérations, des correspondances. En tout état de cause, le trafic entre la France et l'Algérie s'inscrit principalement dans une logique de vols point à point.

Par conséquent, les offres des trois candidats ne peuvent pas être différenciés sur ce critère.

	ASL Airlines France	Transavia France	Volotea
Développement des correspondances offertes aux passagers	1	1	1

**L'article 7 de l'arrêté du 22 janvier 2007 propose également la prise en compte à titre subsidiaire de critères additionnels :**

j) Ancienneté de la demande, exprimée de façon active et récurrente

ASL Airlines France et Volotea avaient toutes deux postulé aux droits d'exploitation sur cette liaison lors du dernier appel d'offres, intervenu en 2019, ce qui n'est pas le cas de Transavia France.

Par conséquent, l'offre de Transavia France est moins bien placée que celle d'ASL Airlines France et de Volotea sur cet aspect :

	ASL Airlines France	Transavia France	Volotea
Ancienneté de la demande, exprimée de façon active et récurrente	1	2	1

k) Contribution à l'aménagement du territoire

Les offres ne peuvent pas être différenciées sur ce critère.

l) Perspectives de développement du tourisme en France

Les flux entre la France et l'Algérie sont principalement de nature affinitaire. Les trois transporteurs apparaissent à même de développer ces échanges.

Les offres ne peuvent par conséquent pas être différenciées sur ce critère.

m) Adéquation des appareils à la situation des aéroports français desservis

Les offres ne peuvent pas être différenciées sur ce critère.

n) Situation des transporteurs vis-à-vis du paiement des taxes et des redevances aéronautiques en France

Les trois transporteurs se conforment à leurs obligations s'agissant du paiement des taxes et redevances aéronautiques en France, bien que Volotea ait rencontré un retard à la fin de l'année 2023, rapidement régularisé.

Leurs offres ne peuvent par conséquent pas être différenciées sur ce critère.

	ASL Airlines France	Transavia France	Volotea
Situation des transporteurs vis-à-vis du paiement des taxes et des redevances aéronautiques en France	1	1	1

o) Existence d'un service de commercialisation en langue française

ASL Airlines France, Transavia France et Volotea disposent toutes trois d'un service de commercialisation en langue française.

Les offres ne peuvent par conséquent pas être différenciées sur ce critère.



## 4.2. Liaison Toulouse-Alger

### a) Satisfaction de la demande de transport aérien

Les propositions des trois candidats diffèrent principalement sur le nombre de fréquences opérées :

- ASL Airlines France propose 2 fréquences hebdomadaires en programme de base et 3 fréquences hebdomadaires durant la pointe été.
- Transavia France propose 2 fréquences hebdomadaires en programme de base et 3 fréquences hebdomadaires durant la période de Noël et les vacances scolaires durant les saisons aéronautiques d'hiver 2024-2025 et d'été 2025, puis jusqu'à 5 fréquences hebdomadaires durant les périodes de pointe.
- Volotea propose 2 fréquences hebdomadaires.

Le classement des candidats sur ce critère est donc le suivant, avec un léger avantage pour Transavia France :

	ASL Airlines France	Transavia France	Volotea
Satisfaction de la demande de transport	2	1	3

### b) Politique tarifaire

Au regard des données fournies par les compagnies (non reproduites dans cette analyse compte tenu de la confidentialité des données), ont été comparés le tarif moyen coupon hors taxes et redevances avec prestations annexes, les prix maximum et minimum proposés avec un bagage en soute, ainsi que les politiques de réduction.

Le classement des candidats sur ce critère est le suivant, avec un avantage net pour Volotea par rapport à ASL Airlines France et Transavia France :

	ASL Airlines France	Transavia France	Volotea
Politique tarifaire	2	2	1

### c) Qualité du service

Consulter le paragraphe consacré à ce critère sur la route Marseille-Alger.

Les offres des candidats ne peuvent pas être différenciées sur ce critère :

	ASL Airlines France	Transavia France	Volotea
Qualité du service	1	1	1

### d) Contribution à l'offre d'un niveau satisfaisant de concurrence

Un seul transporteur peut être présent au titre du pavillon européen sur une telle liaison de catégorie 3.

Les candidats ne peuvent donc pas être différenciés sur ce critère.

### e) Date de début de l'exploitation

ASL Airlines France prévoit de commencer ses services fin octobre 2024.

Transavia France prévoit de commencer ses opérations fin octobre 2024, voire plus tôt en cas d'attribution rapide des droits de trafic.

Volotea prévoit de commencer ses opérations le 5 novembre 2024.

Il n'existe donc pas de différence significative sur ce point : les candidats ne peuvent donc pas être différenciés sur ce critère.

f) Garanties offertes en matière de pérennité de l'exploitation

Consulter le paragraphe consacré à ce critère sur la route Marseille-Alger.

Le classement des candidats sur ce critère est le suivant :

	ASL Airlines France	Transavia France	Volotea
Garanties offertes en matière de pérennité de l'exploitation	1	1	1

g) Développement de la part de marché du pavillon européen sur la relation bilatérale considérée

L'offre d'ASL Airlines France correspond à 6 426 sièges en 2024, 43 848 sièges en 2025 et 43 848 en 2026.

L'offre de Transavia France correspond à 51 700 sièges en 2024-2025, 60 984 sièges en 2025-2026 et 60 989 sièges en 2026-2027.

L'offre de Volotea correspond à 28 783 sièges par an.

Le classement des candidats sur ce critère est donc le suivant, avec un avantage net pour ASL Airlines France et Transavia France :

	ASL Airlines France	Transavia France	Volotea
Développement de la part de marché du pavillon européen sur la relation bilatérale considérée	2	1	3

h) Performances environnementales des appareils utilisés, notamment en matière de nuisances sonores

Consulter le paragraphe consacré à ce critère sur la route Marseille-Alger.

L'offre de Transavia France est nettement mieux placée que celle d'ASL Airlines France et de Volotea sur ces aspects :

	ASL Airlines France	Transavia France	Volotea
Performances environnementales des appareils utilisés	3	1	2

i) Développement des correspondances offertes aux passagers

Consulter le paragraphe consacré à ce critère sur la route Marseille-Alger.

	ASL Airlines France	Transavia France	Volotea
Développement des correspondances offertes aux passagers	1	1	1

**L'article 7 de l'arrêté du 22 janvier 2007 propose également la prise en compte à titre subsidiaire de critères additionnels :**

j) Ancienneté de la demande, exprimée de façon active et récurrente

ASL Airlines France et Volotea avaient toutes deux postulé aux droits d'exploitation sur cette liaison lors du dernier appel d'offres, intervenu en 2019, ce qui n'est pas le cas de Transavia France.

Par conséquent, l'offre de Transavia France est moins bien placée que celles d'ASL Airlines France et de Volotea sur cet aspect :

	ASL Airlines France	Transavia France	Volotea
Ancienneté de la demande, exprimée de façon active et récurrente	1	2	1

k) Contribution à l'aménagement du territoire

Les offres ne peuvent pas être différenciées sur ce critère.

l) Perspectives de développement du tourisme en France

Les flux entre la France et l'Algérie sont principalement de nature affinitaire. Les trois transporteurs apparaissent à même de développer ces échanges.

Les offres ne peuvent par conséquent pas être différenciées sur ce critère.

m) Adéquation des appareils à la situation des aéroports français desservis

Les offres ne peuvent pas être différenciées sur ce critère.

n) Situation des transporteurs vis-à-vis du paiement des taxes et des redevances aéronautiques en France

Consulter le paragraphe consacré à ce critère sur la route Marseille-Alger.

Leurs offres ne peuvent par conséquent pas être différenciées sur ce critère.

	ASL Airlines France	Transavia France	Volotea
Situation des transporteurs vis-à-vis du paiement des taxes et des redevances aéronautiques en France	1	1	1

o) Existence d'un service de commercialisation en langue française

ASL Airlines France, Transavia France et Volotea disposent toutes trois d'un service de commercialisation en langue française.

Les offres ne peuvent par conséquent pas être différenciées sur ce critère.

### 4.3. Liaison Toulouse-Oran

#### a) Satisfaction de la demande de transport aérien

Les propositions des deux candidats diffèrent principalement sur le nombre de fréquences opérées :

- Transavia France propose, durant la saison aéronautique d'hiver 2024-2025, 2 fréquences hebdomadaires en programme de base et jusqu'à 4 fréquences hebdomadaires autour de Noël et pendant les vacances scolaires. Durant la saison aéronautique d'été 2025, elle souhaite exploiter 3 fréquences hebdomadaires en programme de base et jusqu'à 6 voire 7 fréquences hebdomadaires en période de pointe. Durant la saison aéronautique d'hiver 2025-2026, elle souhaite exploiter 3 fréquences hebdomadaires en programme de base et davantage autour de Noël et pendant les vacances scolaires. Durant la saison aéronautique d'été 2026, elle souhaite exploiter 4 fréquences hebdomadaires en programme de base et jusqu'à 7 fréquences hebdomadaires en période de pointe.
- Volotea propose 1 fréquence hebdomadaire à compter du 3 octobre 2024, puis 2 fréquences hebdomadaires à compter du 5 novembre 2024, et enfin 3 fréquences hebdomadaires durant les saisons aéronautiques d'été à compter du début de la saison aéronautique d'été 2027.

Le classement des candidats sur ce critère est donc le suivant, avec un avantage net pour Transavia France :

	Transavia France	Volotea
Satisfaction de la demande de transport	1	2

#### b) Politique tarifaire

Au regard des données fournies par les compagnies (non reproduites dans cette analyse compte tenu de la confidentialité des données), ont été comparés le tarif moyen coupon hors taxes et redevances avec prestations annexes, les prix maximum et minimum proposés avec un bagage en soute, ainsi que les politiques de réduction.

Le classement des candidats sur ce critère est le suivant, avec un avantage net pour Volotea :

	Transavia France	Volotea
Politique tarifaire	2	1

#### c) Qualité du service

La qualité de service a été jugée sur quatre critères :

- **La configuration des appareils** : les offres ne peuvent être différenciées sur ce point ;
- **Le nombre de signalements recueillis par le bureau des passagers aériens ayant fait l'objet d'une saisine de la compagnie par la DGAC en raison d'une suspicion de manquement aux obligations prévues par la réglementation européenne, pour 100 000 passagers transportés, en 2022 et en 2023** :

	2022	2023
Transavia France	1,36	1,89
Volotea	5,87	1,92

Transavia France présente une stabilité, à un niveau faible, du nombre de signalements ayant fait l'objet d'une suspicion de manquement par 100 000 passagers transportés. Volotea, partant d'un niveau plus important en 2022, connaît une nette amélioration de 2022 à 2023. Transavia France dispose donc d'un léger avantage sur ce point.

- **La politique de substituabilité des billets :**

Transavia France applique des frais de modification de 55 euros, auxquels s'ajoute la différence tarifaire, sauf si le passager a souscrit à l'option Flex (au tarif de 10 euros par sens). En tarif Plus, il n'y a pas de frais de modification jusqu'à 14 jours avant le vol (seule la différence tarifaire doit être payée par le passager), et après ce délai, des frais de modification de 55 euros s'appliquent, auxquels s'ajoute la différence tarifaire. En tarif Max, la modification est possible sans frais jusqu'à 2 heures avant le vol : seule la différence tarifaire doit être payée par le passager.

Volotea n'appliquera pas de frais de modification sur cette liaison : seule la différence tarifaire devra être payée par le passager. Volotea dispose donc d'un léger avantage sur ce point.

- **L'existence de bureaux de commercialisation :**

Volotea dispose d'un bureau physique de commercialisation à Marseille, ainsi que de bureaux physiques de commercialisation à Alger et Oran et propose la commercialisation en monnaie locale. Transavia dispose d'une agence commerciale à Alger depuis 2024 et propose la commercialisation en monnaie locale. Les offres de ces deux compagnies ne peuvent donc pas être différenciées sur ce critère.

Dans la mesure où Transavia France dispose d'un léger avantage en termes de nombre de signalements et Volotea en matière de substituabilité des billets, les offres des candidats ne peuvent pas être différenciées sur ce critère :

	Transavia France	Volotea
Qualité du service	1	1

d) Contribution à l'offre d'un niveau satisfaisant de concurrence

Un seul transporteur peut être présent au titre du pavillon européen sur une telle liaison de catégorie 3.

Les candidats ne peuvent donc pas être différenciés sur ce critère.

e) Date de début de l'exploitation

Transavia France prévoit de commencer ses opérations fin octobre 2024, voire plus tôt en cas d'allocation rapide des droits de trafic.

Volotea prévoit de commencer ses opérations le 3 octobre 2024.

Il n'existe donc pas de différence significative sur ce point : les candidats ne peuvent donc pas être différenciés sur ce critère.

f) Garanties offertes en matière de pérennité de l'exploitation

Consulter le paragraphe consacré à ce critère sur la route Marseille-Alger.

Le classement des candidats sur ce critère est le suivant :

	Transavia France	Volotea
Garanties offertes en matière de pérennité de l'exploitation	1	1

g) Développement de la part de marché du pavillon européen sur la relation bilatérale considérée

L'offre de Transavia France correspond à 62 084 sièges en 2024-2025, 79 267 sièges en 2025-2026 et 78 897 en 2026-2027.

L'offre de Volotea correspond à 28 783 sièges en 2024-2025 ainsi qu'en 2025-2026 et 37 221 en 2026-2027.

Le classement des candidats sur ce critère est donc le suivant, avec un avantage net pour Transavia France :

	Transavia France	Volotea
Développement de la part de marché du pavillon européen sur la relation bilatérale considérée	1	2

h) Performances environnementales des appareils utilisés, notamment en matière de nuisances sonores

Consulter le paragraphe consacré à ce critère sur la route Marseille-Alger.

L'offre de Transavia France est nettement mieux placée que celle de Volotea sur ces aspects :

	Transavia France	Volotea
Performances environnementales des appareils utilisés, notamment en matière de nuisances sonores	1	2

i) Développement des correspondances offertes aux passagers

Consulter le paragraphe consacré à ce critère sur la route Marseille-Alger.

	Transavia France	Volotea
Développement des correspondances offertes aux passagers	1	1

**L'article 7 de l'arrêté du 22 janvier 2007 propose également la prise en compte à titre subsidiaire de critères additionnels :**

j) Ancienneté de la demande, exprimée de façon active et récurrente

Volotea avait postulé aux droits d'exploitation sur cette liaison lors du dernier appel d'offres, intervenu en 2019, ce qui n'est pas le cas de Transavia France.

Par conséquent, l'offre de Transavia France est moins bien placée que celle de Volotea sur cet aspect :

	Transavia France	Volotea
Ancienneté de la demande, exprimée de façon active et récurrente	2	1

k) Contribution à l'aménagement du territoire

Les offres ne peuvent pas être différenciées sur ce critère.

l) Perspectives de développement du tourisme en France

Les flux entre la France et l'Algérie sont principalement de nature affinitaire. Les trois transporteurs apparaissent à même de développer ces échanges.

Les offres ne peuvent par conséquent pas être différenciées sur ce critère.

m) Adéquation des appareils à la situation des aéroports français desservis

Les offres ne peuvent pas être différenciées sur ce critère.

n) Situation des transporteurs vis-à-vis du paiement des taxes et des redevances aéronautiques en France

Consulter le paragraphe consacré à ce critère sur la route Marseille-Alger.

Leurs offres ne peuvent par conséquent pas être différenciées sur ce critère.

	Transavia France	Volotea
Situation des transporteurs vis-à-vis du paiement des taxes et des redevances aéronautiques en France	1	1

o) Existence d'un service de commercialisation en langue française

Transavia France et Volotea disposent toutes deux d'un service de commercialisation en langue française.

Les offres ne peuvent par conséquent pas être différenciées sur ce critère.

## 5. Synthèse de l'analyse au regard des critères

Sur les trois liaisons, Marseille-Alger, Toulouse-Alger et Toulouse-Oran, l'analyse des critères principaux suffit à apprécier les demandes concurrentes.

<b>CRITERES D'ANALYSE Liaison MARSEILLE - ALGER</b>	<b>ASL Airlines France</b>	<b>Transavia France</b>	<b>Volotea</b>
satisfaction de la demande de transport aérien	2	2	1
politique tarifaire	3	1	2
qualité du service	1	1	1
contribution à l'offre d'un niveau satisfaisant de concurrence	1	1	1
date prévue du début de l'exploitation	1	1	1
garanties offertes en matière de pérennité de l'exploitation	1	1	1
développement de la part de marché du pavillon européen sur la relation bilatérale considérée	2	2	1
performances environnementales des appareils utilisés	3	1	2
développement des correspondances offertes aux passagers	1	1	1

<b>CRITERES D'ANALYSE Liaison TOULOUSE - ALGER</b>	<b>ASL Airlines France</b>	<b>Transavia France</b>	<b>Volotea</b>
satisfaction de la demande de transport aérien	2	1	3
politique tarifaire	2	2	1
qualité du service	1	1	1
contribution à l'offre d'un niveau satisfaisant de concurrence	1	1	1
date prévue du début de l'exploitation	1	1	1
garanties offertes en matière de pérennité de l'exploitation	1	1	1
développement de la part de marché du pavillon européen sur la relation bilatérale considérée	2	1	3
performances environnementales des appareils utilisés	3	1	2
développement des correspondances offertes aux passagers	1	1	1



<p style="text-align: center;"><b>CRITERES D'ANALYSE</b> <b>Liaison TOULOUSE - ORAN</b></p>	<p style="text-align: center;">Transavia France</p>	<p style="text-align: center;">Volotea</p>
satisfaction de la demande de transport aérien	1	2
politique tarifaire	2	1
qualité du service	1	1
contribution à l'offre d'un niveau satisfaisant de concurrence	1	1
date prévue du début de l'exploitation	1	1
garanties offertes en matière de pérennité de l'exploitation	1	1
développement de la part de marché du pavillon européen sur la relation bilatérale considérée	1	2
performances environnementales des appareils utilisés	1	2
développement des correspondances offertes aux passagers	1	1

## **6. Projet de décision**

- Vu 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 à Paris le 16 février 2006 ;
- Vu le code des transports, notamment son article R 6412-16 ;
- Vu l'arrêté du 22 janvier 2007 relatif à l'autorisation d'exploitation des services aériens réguliers entre la France et le pays situés hors de l'Union européenne par des transporteurs aériens communautaires établis en France ;
- Considérant les offres déposées par les compagnies candidates jusqu'au 10 juin 2024 ;
- Considérant les échanges écrits entre les candidats et les services de DGAC pour l'instruction de leur dossier ;
- Considérant les analyses menées par les services de la DGAC en application de l'arrêté du 22 janvier 2007 susvisé ;
- Considérant la déclaration du Conseil sur le droit d'établissement, faite au conseil des ministres des Transports de l'UE de décembre 2003,

Il est proposé de désigner Transavia France comme transporteur du pavillon européen sur les liaisons Marseille-Alger, Toulouse-Alger et Toulouse-Oran.

Cette autorisation pourra être suspendue ou retirée :

- si les engagements pris dans son dossier de candidature par le transporteur autorisé ne sont pas respectés ;
- en cas de non-utilisation ou d'utilisation partielle des droits alloués pendant une période supérieure ou égale à six mois.

En ce cas, elle pourra alors être transférée à un autre candidat qui respecterait les critères d'attribution.

## ANNEXE

### Analyse du critère d'établissement de VOLOTEA en France pour opérer les services sollicités

Volotea est une compagnie aérienne espagnole, créée en 2012 et immatriculée au registre du commerce et des sociétés (RCS) le 5 mars 2013. Il s'agit d'une société de droit étranger dont le siège social est situé à Aeropuerto de Asturias 33459 Santiago del Monte (Espagne).

En France, elle a été immatriculée le 5 mars 2013 au registre du commerce et des sociétés du greffe du tribunal de commerce de Bordeaux sous le numéro 751 801 184 RCS Bordeaux. Son dirigeant à l'étranger est Carlos MUNOZ BERAZA ; son dirigeant en France est Michel NAHON. Volotea a commencé son exploitation en France le 4 mars 2013.

Suite à la publication au Journal Officiel de la République française de l'arrêté du 19 mai 2024 ayant annoncé la disponibilités des droits de trafic sur les lignes Marseille-Alger, Toulouse-Alger, Toulouse-Oran et Nice-Alger, à la suite de la renonciation d'Air France, la compagnie a déposé un dossier de candidature dans les délais.

Le présent document analyse la demande de la compagnie au regard du critère d'établissement, que les compagnies européennes doivent respecter pour pouvoir exploiter des droits de trafic au départ de France, à moins que les pays tiers concernés ne soient couverts par un accord directement conclu par l'Union européenne.

#### **1. Documents transmis pour justifier l'établissement**

Le 9 juin 2024, Volotea a transmis les documents suivants :

- un certificat de transporteur aérien (certificado de operador aéreo – air operator certificate) n° ES.AOC.115 du 18 novembre 2022 au nom de Volotea, S.A. (Espagne) ;
- une licence d'exploitation (*licencia de explotación*) au nom de Volotea, S.A. (Espagne) ;
- un extrait K-BIS du 14 avril 2024 - extrait d'immatriculation principale au registre du commerce et des sociétés (RCS) du greffe du tribunal de commerce ; immatriculation constatée depuis le 5 mars 2013 au RCS sous le numéro 751 801 184 RCS Toulouse ;
- un extrait K-BIS du 3 juin 2024- extrait d'immatriculation secondaire au registre du commerce et des sociétés (RCS) du greffe du tribunal de commerce ; faisant état d'un établissement secondaire à l'aéroport de Marseille datant du 12 janvier 2018 ;
- une attestation de régularité fiscale émise le 28 mai 2024 par la direction générale des finances publiques ;
- un décompte, daté du 9 juin 2024, des contrats en vigueur passés par Volotea pour chacune de ses bases de Toulouse et Marseille : location de bureaux, assistance en escale, catering, maintenance...
- un décompte, daté du 6 juin 2024, du nombre d'employés (pilotes, personnel de cabine, autre personnel) pour l'aéroport de Toulouse, Marseille et les autres bases de Volotea en France ;
- une attestation, datée du 7 juin 2024 de cotisation par Volotea à la caisse de retraite du personnel navigant professionnel (CRPN) de l'aéronautique civile pour son personnel navigant ;
- des relevés de situation comptable émis le 19 avril 2024 par l'URSSAF pour les établissements de Volotea situés sur l'aéroport de Toulouse et Marseille ;

Volotea a également produit une note officielle de candidature en date du 9 juin 2024 dans laquelle on peut trouver des éléments complémentaires sur l'établissement en France de Volotea.

## **2. Il ressort de ces documents que :**

- Volotea a déclaré un établissement principal en France sur l'aéroport de Toulouse et un de ses établissements secondaires est situé sur l'aéroport de Marseille ; ces établissements apparaissent sur les relevés de situation comptable émis par l'URSSAF le 19 avril 2024, ils font l'objet des numéros SIRET suivants :
  - a. A l'aéroport de Toulouse-Blagnac : n° 75180118400050
  - b. A l'aéroport de Marseille : n° 75180118400068

Par ailleurs, l'établissement de Marseille apparaît comme établissement secondaire au RCS d'Aix-en-Provence depuis le 12 janvier 2018.

- Volotea loue des locaux dans ces aéroports, comme en attestent les contrats de location fournis à l'appui de cette demande.
- Volotea déclare employer au 6 juin 2024, 820 employés dont 274 pilotes et 546 personnels de cabine. Plus particulièrement, Volotea déclare employer :
  - o A l'aéroport de Marseille : 115 personnes dont 38 pilotes et 77 personnels de cabine ;
  - o A l'aéroport de Toulouse-Blagnac : 55 personnes dont 21 pilotes et 34 personnels de cabines ;
- Volotea est à jour de ses obligations fiscales et des cotisations à la caisse de retraite

## **3. Proportionnalité des moyens engagés pour exploiter les liaisons**

L'analyse montre une proportionnalité entre les opérations aériennes présentes et futures de la compagnie et les moyens humains et matériels de son établissement en France.

Volotea possède trois A319/A320 et emploie 115 salariés sur sa base de Marseille ainsi que deux A319 et 55 salariés sur la base de Toulouse. La compagnie affirme avoir d'ores et déjà réservé la capacité nécessaire à l'exploitation des deux fréquences hebdomadaires entre Toulouse et Alger et Toulouse et Oran ainsi qu'entre Marseille et Alger.