

Paris, 4 décembre 2025

**PROJET DE DÉCISION SUITE A L'APPEL A CANDIDATURES LANCÉ LE 26 SEPTEMBRE 2025  
SUR LES SERVICES AÉRIENS SUR LES LIAISONS  
MARSEILLE-ALGER ET MARSEILLE-ORAN**

**1. Procédure**

Par suite de l'arrêté du 23 septembre 2025 modifiant l'arrêté du 1er juillet 2016 relatif à l'exploitation de services de transport aérien par la société Vueling Airlines SA, des droits d'exploitation sur la liaison **Marseille-Alger** sont rendus disponibles à partir de la saison aéronautique d'été 2026.

En outre, lorsqu'une liaison dite de catégorie 3 au sens du cadre bilatéral franco-algérien relatif aux services aériens (« 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 » et arrangements administratifs associés) dépasse le seuil de 150 000 passagers annuels pendant deux années consécutives, celle-ci relève alors de la catégorie 2. Des lors, chaque pavillon peut désigner deux transporteurs pour exploiter des services sur la route. Conformément aux dispositions de ce cadre, un deuxième transporteur pourra être désigné sur la liaison **Marseille-Oran**.

Les transporteurs aériens de l'Union européenne ont été informés de la disponibilité de ces droits de trafic sur les liaisons Marseille-Alger et Marseille-Oran 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 26 septembre 2025<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.

En application du cadre bilatéral franco-algérien sur les services aériens, la France a ainsi la possibilité de désigner aux autorités algériennes au maximum :

- un transporteur supplémentaire sur la liaison de catégorie 2 Marseille-Alger ;
- un transporteur supplémentaire sur la liaison de catégorie 2 Marseille-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 de catégorie 2 précitées est sujet au respect du mécanisme d'équilibre des capacités offertes par les deux pavillons : 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%.

---

<sup>1</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000052290780>

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

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

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

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 délivrée par la France, 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 proposés à compter du 29 mars 2026, soit au début de la saison IATA d'été 2026, à raison de 4 fréquences hebdomadaires en programme de base et 5 fréquences hebdomadaires durant la pointe été.

Le programme proposé correspond à une offre de 83 700 sièges offerts par an entre 2026 et 2028.

Volotea :

La compagnie souhaite exploiter les services proposés à compter du 29 mars 2026, soit au début de la saison IATA d'été 2026 avec la possibilité de les commencer plus tôt en cas d'attribution rapide des droits de trafic. Elle souhaite exploiter 7 fréquences hebdomadaires minimum pendant les périodes de faible demande et un maximum de 14 fréquences hebdomadaires pendant les vacances et les périodes de forte demande.

Ce programme correspond à une offre de 224 260 sièges offerts par an entre 2026 et 2028.

### **3.2. Liaison Marseille-Oran**

ASL Airlines France :

La compagnie souhaite exploiter des services proposés à compter du 29 mars 2026, soit au début de la saison IATA d'été 2026, à raison de 2 fréquences hebdomadaires en programme de base et 3 fréquences hebdomadaires durant la pointe été pour la première année. Ensuite une augmentation continue est prévue jusqu'à arriver à 3 fréquences hebdomadaires en programme de base et 4 fréquences hebdomadaires en pointe pour la troisième année.

Le programme proposé correspond à une offre de 42 408 sièges pour les deux premières saisons (été 2026 et hiver 2026), 54 070 pour l'été et l'hiver 2027 et 63 612 pour l'été et l'hiver 2028.

## Transavia France :

La compagnie souhaite exploiter des services à compter du 29 mars 2026, soit au début de la saison IATA d'été 2026 avec la possibilité de les commencer plus tôt en cas d'attribution rapide des droits de trafic.

La compagnie propose 2 fréquences hebdomadaires en programme de base et 3 fréquences hebdomadaires en pointe pour la saison d'été 2026 puis 1 fréquence en saison d'hiver 2026.

Ensuite une augmentation continue est prévue jusqu'à arriver à 3 fréquences hebdomadaires pour la saison d'été 2028 et 2 fréquences hebdomadaires pour la saison d'hiver 2028.

Ce programme correspond à une offre de 34 020 sièges pour les deux premières saisons (été 2026 et hiver 2026), 37 044 sièges pour l'été et l'hiver 2027 et 52 542 sièges pour l'été et l'hiver 2028.

### **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 deux candidats diffèrent principalement sur le nombre de fréquences opérées :

- ASL Airlines France propose 4 fréquences hebdomadaires en programme de base et 5 fréquences hebdomadaires durant la pointe été.
- Volotea propose 7 fréquences hebdomadaires minimum pendant les périodes de faible demande et un maximum de 14 par semaine pendant les vacances et les périodes de forte demande.

Le nombre minimum de fréquences proposé par Volotea (7) est supérieur au programme maximal proposé par la compagnie ASL Airlines France et permet une desserte tous les jours de la semaine. L'ampleur d'augmentation de l'offre en fonction de la demande de transport apporte une flexibilité donnant également un avantage à l'offre de Volotea.

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

	ASL Airlines France	Volotea
Satisfaction de la demande de transport	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 Volotea par rapport à ASL Airlines France :

	ASL Airlines 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 vols, en 2023 et en 2024** :

	2023	2024
ASL	0.63	0.1
Volotea	0.78	0.74

En 2023 et 2024, le nombre de signalements ayant fait l'objet d'une suspicion de manquement rapporté au nombre de passagers transportés est supérieur pour la compagnie Volotea.

ASL Airlines France dispose donc d'un avantage sur ce point.

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

ASL Airlines France propose, en tarifs Promo et Mini, des billets non-modifiables.

En tarif Basic, les frais de modification sont de 65 € jusqu'à 3 heures avant le vol, auxquels s'ajoute la différence tarifaire.

En tarif Standard, les frais de modification sont de 55 € 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.

Volotea n'applique pas de frais de modification sur cette liaison : seule la différence tarifaire devra être payée par le passager. La compagnie s'engage sur cette proposition tarifaire spécifique à la liaison Marseille-Alger.

Volotea dispose donc d'un avantage sur ce point.

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

Volotea dispose d'un bureau physique de commercialisation à Marseille, ainsi que des bureaux physiques de commercialisation à Alger et Oran et propose la commercialisation en monnaie locale. Volotea est basé à l'aéroport de Marseille depuis 2018.

ASL Airlines France dispose d'une agence physique à Alger (ville) et de points de ventes indirects (agences de voyages) dans la totalité des communes algériennes. Elle propose la commercialisation en monnaie locale. ASL Airlines France ne dispose pas de bureau de commercialisation à Marseille mais le prévoit si les droits lui sont attribués.

ASL Airlines France dispose donc d'un avantage sur ce point.

Dans la mesure où ASL Airlines France dispose d'un avantage en termes de nombre de signalements et sur l'existence de bureaux de commercialisation et Volotea dispose d'un avantage en matière de substituabilité des billets, l'offre d'ASL est légèrement mieux placée que celle de Volotea sur ces aspects.

	ASL Airlines France	Volotea
Qualité de service	1	2

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 Transavia France, à laquelle aucune des deux compagnies candidates 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 le 29 mars 2026, soit au début de la saison IATA d'été 2026.

Volotea prévoit de commencer ses opérations le 29 mars 2026, soit au début de la saison IATA d'été 2026, avec la possibilité de les commencer plus tôt en cas d'attribution rapide des droits de trafic. Cependant, les droits de trafic seront disponibles qu'à partir de la saison d'été 2026.

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

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

Les deux transporteurs exploitent déjà de nombreux services aériens. En matière de capacités financières, ces transporteurs disposent du niveau d'exigence prescrit par le règlement (CE) 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.

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

L'offre d'ASL Airlines France correspond à 83 700 sièges offerts par an entre 2026 et 2028.

L'offre de Volotea correspond à 224 260 sièges offerts par an entre 2026 et 2028, portant ainsi l'offre du pavillon français à près de 340 000 sièges par an, un niveau nettement supérieur à 250 000 sièges observé en 2017.

Malgré l'incertitude sur l'atteinte de l'objectif de Volotea, la part de marché que souhaite gagner la compagnie entre 2026 et 2028 au profit du pavillon européen face au pavillon Algérien reste nettement plus importante que l'objectif d'ASL Airlines France.

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

	ASL Airlines France	Volotea
Développement de la part de marché du pavillon européen sur la relation bilatérale considérée	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 avions Boeing 737-800, respectant les exigences des chapitres IV de l'OACI. Volotea prévoit d'exploiter les droits sollicités avec des avions Airbus 319 et 320 respectant les exigences des chapitres IV et V de l'OACI.

L'âge moyen des flottes montre des écarts mineurs qui ne permettent pas de dégager un avantage significatif pour l'une ou l'autre compagnie. Les performances environnementales globales des avions utilisés apparaissent comparables, tant en matière de conformité réglementaire que de nuisances sonores.

En conséquence, les deux offres peuvent être considérées comme équivalentes sur ces aspects et ne peuvent pas être différenciées sur ce critère.

i) Développement des correspondances offertes aux passagers

Aucune de ces compagnies n'est une compagnie de réseau, mais chacune propose des correspondances grâce à des partenariats ou ses propres opérations. 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 deux candidats ne peuvent pas être différenciées sur ce critère.

**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 des dernières procédures, intervenues en 2019 et 2024.

Par conséquent, les offres ne peuvent pas être différenciées sur ce critère.

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 deux 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 deux transporteurs se conforment à leurs obligations s'agissant du paiement des taxes et redevances aéronautiques en France.

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

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

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

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

#### 4.2. Liaison Marseille-Oran

a) Satisfaction de la demande de transport aérien

Les propositions des deux 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 pour la première année. Ensuite une augmentation continue est prévue jusqu'à arriver à 3 fréquences hebdomadaires en programme de base et 4 fréquences hebdomadaires en pointe pour la troisième année.
- Transavia France propose 2 fréquences hebdomadaires en programme de base et 3 fréquences hebdomadaires en pointe pour la saison d'été 2026, 1 fréquence en saison d'hiver 2026. Ensuite une augmentation continue est prévue jusqu'à arriver à 3 fréquences hebdomadaires pour la saison d'été 2028 et 2 fréquences hebdomadaires pour la saison d'hiver 2028.

Afin de considérer ces propositions, il convient de prendre en compte l'application du mécanisme d'équilibre des capacités auquel la liaison Marseille–Oran est soumise et qui pourrait contraindre la capacité offerte d'un nouveau transporteur français désigné sur cette route.

L'offre actuelle d'Air Algérie — unique représentant du pavillon algérien — et celle de Volotea — unique représentant du pavillon français désigné aujourd'hui — sont très équilibrées. En l'absence d'information sur une évolution éventuelle de cet équilibre, l'analyse tient compte d'une limite de 125% de l'offre totale du pavillon algérien pour l'ensemble des deux transporteurs du pavillon français, calculée sur le fondement de l'offre en sièges proposée lors des saisons aéronautiques d'hiver 2024-2025 et d'été 2025.

Les propositions d'ASL Airlines France et de Transavia France dépassent cette limite, de sorte que toutes deux répondent de manière satisfaisante à la demande de transport aérien sur cette liaison.

En conséquence, la limitation de capacité appliquée pour garantir l'équilibre entre pavillons ne permet pas de départager les offres d'ASL Airlines France et de Transavia France sur ce critère.

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 :

	ASL Airlines France	Transavia France
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 vols, en 2023 et en 2024** :

	2023	2024
ASL	0.63	0.1
Transavia	0.78	0.52

Pour les 2 dernières années, le nombre de signalements ayant fait l'objet d'une suspicion de manquement rapporté au nombre de passagers transportés est supérieur pour Transavia France.

ASL Airlines France dispose donc d'un avantage sur ce point.

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

ASL Airlines France propose, en tarifs Promo et Mini, des billets non-modifiables.

En tarif Basic, les frais de modification sont de 65 € jusqu'à 3 heures avant le vol, auxquels s'ajoute la différence tarifaire.

En tarif Standard, les frais de modification sont de 55 € 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, propose un tarif Plus qui permet la modification en payant juste la différence tarifaire jusqu'à 14 jours avant le départ du vol puis 50 € de frais de modification ensuite.

En tarif Basic avec des frais de modification de 50 € auxquels s'ajoute la différence tarifaire (à moins de disposer de l'option Flex).

En tarif Max, il n'y a pas de frais de modification et seule la différence tarifaire doit être payée par le passager, et ce jusqu'à 2h avant le départ du vol.

Les offres ne peuvent donc pas être différenciées sur ce point.

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

ASL Airlines France dispose d'une agence physique à 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. ASL Airlines France ne dispose pas de bureau de commercialisation à Marseille mais le prévoit si les droits lui sont attribués.

Transavia France est basé à l'aéroport de Marseille-Provence depuis 2022. La compagnie est également présente à Oran, et y possède depuis 2024 un établissement local où il est possible de payer les billets en monnaie locale.

ASL Airlines France dispose donc d'un avantage sur ce point.



Dans la mesure où ASL Airlines France dispose d'un avantage en termes de nombre de signalements et sur l'existence de bureaux de commercialisation en Algérie, ASL Airlines France dispose d'un avantage sur ce point.

	ASL Airlines France	Transavia France
Qualité de service	1	2

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-Oran. Le transporteur déjà désigné est la compagnie Volotea, à laquelle aucune des deux compagnies candidates n'est liée.

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

e) Date de début de l'exploitation

ASL Airlines France souhaite exploiter des services proposés à compter du 29 mars 2026, soit au début de la saison IATA d'été 2026.

Transavia France prévoit d'exploiter les services concernés à compter du 29 mars 2026, avec la possibilité de les commencer plus tôt en cas d'attribution rapide des droits de trafic. Cependant, les autorités françaises et algériennes se sont entendues pour un passage en catégorie 2 de la route à partir de la saison d'été 2026 : il ne sera pas possible d'exploiter la route avant.

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 deux transporteurs exploitent déjà de nombreux services aériens. En matière de capacités financières, ces transporteurs disposent du niveau d'exigence prescrit par le règlement (CE) 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.

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

Pour les mêmes raisons que celles évoquées au titre du critère 4.2.a), le mécanisme d'équilibre des capacités prévu par le cadre bilatéral franco-algérien ne permet pas de départager les candidats en fonction du développement de la part de marché du pavillon européen.

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

ASL Airlines France prévoit d'exploiter les droits sollicités avec des avions Boeing 737-800 respectant les exigences des chapitres IV de l'OACI. Transavia France prévoit d'exploiter les droits sollicités avec des avions Boeing 737-800 et/ou des avions Airbus 320NEO respectant les exigences des chapitres IV et XIV 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 9,5 ans.

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

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

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 deux candidats ne peuvent pas être différenciées sur ce critère.

**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

Les offres ne peuvent pas être différenciées sur ce critère.

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 deux 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 candidats sont en règle concernant les taxes et les redevances aéronautiques en France.

Les offres ne peuvent pas être différenciées sur ce critère.

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

ASL Airlines France et Transavia disposent toutes les 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 deux liaisons, Marseille-Alger et Marseille-Oran, l'analyse des critères principaux suffit à apprécier les demandes concurrentes.

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

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

## **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 13 octobre 2025 ;
- 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 Volotea comme transporteur du pavillon européen sur la liaison Marseille-Alger.

Il est proposé de désigner Transavia France comme transporteur du pavillon européen sur la liaison Marseille-Oran.

Considérant l'incertitude sur l'évolution de ces dessertes, une évaluation de l'exploitation des droits attribués sera réalisée à l'issue de la saison d'hiver 2026. Ces droits pourront être suspendus ou retirés :

- 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, ils pourront alors être transférés 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). Son dirigeant est Carlos MUNOZ BERAZA.

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. 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 26 septembre 2025 ayant annoncé la disponibilité des droits de trafic sur la ligne Marseille-Alger 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 11 octobre 2025, Volotea a transmis les documents suivants :

- un certificat de transporteur aérien (certificado de operador aéreo – air operator certificate) n° ES.AOC.115 du 15 avril 2024 au nom de Volotea, S.A. (Espagne) ;
- une licence d'exploitation (*licencia de explotación*) au nom de Volotea, S.L. (Espagne) ;
- un extrait K-BIS du 10 octobre 2025 - 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 10 octobre 2025- 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 Provence datant du 08 janvier 2018 ;
- une attestation de régularité fiscale émise le 15 septembre 2025 par la direction générale des finances publiques ;
- un décompte, daté du 5 novembre 2025, du nombre d'employés (pilotes, personnel de cabine, autre personnel) pour l'aéroport de Marseille ;
- une attestation datée du 1<sup>er</sup> septembre 2025 d'immatriculation au registre national des entreprises ;
- des exemples de contrats de travail français d'employés de la base de Marseille ;
- une attestation, datée du 13 novembre 2025, 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 10 novembre 2025 par l'URSSAF pour l'établissement de Volotea sur l'aéroport de Marseille ;

Volotea a également produit une note officielle de candidature en date du 10 octobre 2025 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 l'attestation d'immatriculation au registre national des entreprises de l'INPI, ils font l'objet des numéros SIRET suivants :

- a. A l'aéroport de Toulouse-Blagnac (établissement principal) : n° 75180118400050

- b. A l'aéroport de Marseille (établissement secondaire) : n° 75180118400118

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

- Volotea déclare employer au 5 novembre 2025 à Marseille, 49 personnels navigant cabine et 33 personnels navigants techniques ainsi que 2 agents au sol. Des exemples de contrats de travail français de la base de Marseille ont été fournis par la compagnie ;
- Volotea est à jour de ses obligations fiscales, d'après l'attestation de régularité fiscale émise le 15 septembre 2025 par la direction générale des finances publiques.
- Volotea est à jour de ses cotisations à la caisse de retraite du personnel navigant professionnel (CRPN) de l'aéronautique civile pour son personnel navigant déclaré et de ses obligations fiscales auprès de l'URSSAF pour son établissement à Marseille.

## **3. Proportionnalité des moyens engagés pour exploiter la liaison Marseille-Alger**

Volotea prévoit d'utiliser des moyens basés à Marseille pour exploiter la liaison. La compagnie base trois A319/A320 à Marseille-Provence et emploie 84 salariés pour cette base. Elle affirme avoir d'ores-et-déjà réservé la capacité nécessaire à l'exploitation des services aériens proposés entre Marseille et Alger.

En conséquence, la compagnie Volotea est considérée établie en France pour les services aériens concernés.

---