



Direction du transport aérien

Paris, 17 juin 2026

PROJET DE DÉCISION SUITE A L'APPEL A CANDIDATURES LANCÉ LE 24 AVRIL 2026 SUR LES SERVICES AÉRIENS ENTRE NICE et MONACO

1. Procédure

Le Mémoire d'entente signé le 3 juin 2026 entre les autorités aéronautiques françaises et monégasques relatif à l'accord aérien bilatéral du 25 octobre 2002 prévoit que deux (2) compagnies par pavillon soient désignées pour exploiter des services aériens réguliers entre Nice et Monaco, à compter du 1er août 2026.

A la suite de la volonté exprimée par plusieurs transporteurs d'obtenir des droits d'exploitation sur les services aériens réguliers de transport de passagers entre Nice et Monaco, l'article 5 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](#) s'applique : les transporteurs souhaitant disposer de ces droits étaient invités à faire connaître leurs demandes.

Conformément aux dispositions de cet article 5, les transporteurs aériens de l'Union européenne ont été informés de la disponibilité de ces droits 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 24 avril 2026¹ et une notice a été publiée sur le site internet du ministère des transports². Les transporteurs aériens européens établis en France souhaitant utiliser ces droits ont été invités à faire connaître leur candidature.

Pour 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 des articles R 6412-15 et -16 du code des transports.

Le présent projet de décision analyse les demandes concurrentes reçues pour l'exploitation de services aériens réguliers de transport de passagers entre Nice et Monaco. Trois compagnies : **Alpes Hélicoptères**, **Green Bees Hélicoptère** et **Héli Sécurité** se sont portées candidates sur cette liaison dans le délai réglementaire de quinze jours francs suivant la publication de l'avis.

Ces demandes ont été instruites selon les modalités définies par [l'article 7 de l'arrêté du 22 janvier 2007](#).

A titre d'information, il est précisé que les transporteurs retenus devront opérer leurs services conformément aux engagements pris dans leur dossier de candidature, sous peine de retrait de l'autorisation accordée.

¹ <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000053935642>

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

2. Établissement des candidats en France

L'appel à candidatures était ouvert aux compagnies européennes établies en France. Les trois candidats possédant une licence d'exploitation délivrée par la France ils sont, de fait, réputés établis.

3. Présentation synthétique des candidatures par compagnie

| | Alpes Hélicoptères | | Green Bees Hélicoptère | | Héli Sécurité | |
|-----------------------------------|--|---------------------|------------------------|---------------------|----------------------|---------------------|
| | <i>Haute saison</i> | <i>Basse saison</i> | <i>Haute saison</i> | <i>Basse saison</i> | <i>Haute saison</i> | <i>Basse saison</i> |
| Appareil | AW09 | H120 | H120 | H120 | H130 | H130 |
| Sièges appareil | 6 - 8 | 4 | 4 | 4 | 6 | 6 |
| Fréquences | 70 | 35 | 30 | 30 | 28 | 14 |
| Consommation | 180 L/h | 100-120 L/h | 100-120 L/h | 100-120 L/h | 170 L/h | 170 L/h |
| Niveau de bruit | - | 78.7 dBA | 78.7 dBA | 78.7 dBA | 81.1 dBA | 81.1 dBA |
| Jours service | 7jours / 7 | 7jours / 7 | 7jours / 7 | 7jours / 7 | 7jours / 7 | 7jours / 7 |
| Engagement environnemental | 50% de SAF35 et compensation des émissions | | 25% de SAF35 | | Minimum 50% de SAF35 | |

Méthodologie et hypothèses retenues pour l'étude des critères

- Les appareils retenus pour la présente étude sont exclusivement les aéronefs principaux, c'est-à-dire ceux qui seront majoritairement utilisés par chaque candidat en fonction de la saison.
- Pour les calculs de performance environnementale, le Leonardo AW09 d'Alpes Hélicoptères a été considéré dans sa configuration à 6 places. De plus, la consommation moyenne du H120 a été fixée à 110 L/h, par consensus entre les données fournies par les candidats.
- Le niveau de bruit comparé est le niveau de bruit survol, en dBA.
- Les fréquences affichées sont données à titre indicatif pour donner une idée du volume de trafic prévu (nombre d'allers-retours) pour une semaine type en haute et basse saison. Les candidats ont confirmé que ces fréquences sont susceptibles d'évoluer en fonction de la demande actuelle et future.
- Sur l'engagement environnemental, seuls les engagements fermes et concrets de la part des candidats ont été pris en compte.
- Comprendre « 50% de SAF35 » comme : 17.5% du total du carburant utilisé est du carburant SAF.
- Lorsqu'il est possible de différencier les candidats sur un critère, chaque candidat se voit attribuer un rang. Le cas échéant, il est également possible que deux candidats obtiennent le même rang lorsqu'il n'existe pas de différence notable entre leurs offres pour un critère donné.
- La synthèse au regard des critères consolide les rangs des candidats et permet d'en déduire le classement définitif pour cet appel à candidatures.

4. Examen des candidatures au regard du critère de la performance environnementale

Le mémorandum d'entente entre les autorités aéronautiques françaises et monégasques relatif à l'accord aérien bilatéral du 25 octobre 2002 prévoit d'accorder une importance supérieure au critère relatif à la performance environnementale des aéronefs utilisés et de leurs opérations. Ce critère a fait l'objet d'une instruction indépendante des autres critères d'analyse et a été décliné selon les 5 sous-critères suivants :

a) Consommation des appareils utilisés

| | Alpes Hélicoptères | | Green Bees Hélicoptère | | Héli Sécurité | |
|--|-----------------------|----------------|------------------------|----------------|-----------------------|----------------|
| | Haute saison | Basse saison | Haute saison | Basse saison | Haute saison | Basse saison |
| Appareil | AW09 | H120 | H120 | H120 | H130 | H130 |
| Sièges appareil | 6 - 8 | 4 | 4 | 4 | 6 | 6 |
| Consommation | 180 L/h | 100-120 L/h | 100-120 L/h | 100-120 L/h | 170 L/h | 170 L/h |
| Consommation de carburant / siège | 30 L/h/siège | 27.5 L/h/siège | 27.5 L/h/siège | 27.5 L/h/siège | 28.3 L/h/siège | 28.3 L/h/siège |
| Moyenne | 28.8 L/h/siège | | 27.5 L/h/siège | | 28.3 L/h/siège | |

L'analyse de la consommation horaire moyenne rapportée au nombre de sièges offerts fait apparaître des performances quasi identiques des appareils utilisés par les trois candidats.

La consommation de carburant étant également dépendante de variables comme le remplissage, les conditions météo et le pilotage, il a été considéré que ces différences au niveau des consommations moyennes par siège des appareils n'étaient pas significatives et ne permettent pas de différencier les candidats.

En conséquence, les offres peuvent être considérées comme équivalentes pour ce sous-critère.

| | Alpes Hélicoptères | Green Bees | Héli Sécurité |
|--|--------------------|------------|---------------|
| Consommation des appareils utilisés | - | - | - |

b) Nuisances sonores des appareils utilisés

| | Alpes Hélicoptères | Green Bees Hélicoptère | Héli Sécurité |
|------------------------|--------------------|------------------------|---------------|
| Appareil | H120 | H120 | H130 |
| Chapitre OACI | 11.4.1 | 11.4.1 | 11.4.1 |
| Niveau de bruit | 78.7 dBA | 78.7 dBA | 81.1 dBA |

En raison de l'absence de certificat acoustique dans le dossier de candidature, le Leonardo AW09 proposé par Alpes Hélicoptères a été exclu de l'évaluation pour ce sous-critère.

L'appareil qui sera utilisé à titre principal par Héli Sécurité est plus lourd que le H120. Son niveau de bruit est donc supérieur. En termes de perception, la différence de 3,4 dBA SEL (=81.1-78.7) est perceptible par la plupart des personnes mais sans que cela semble nettement plus bruyant.

Pour ce sous-critère, un léger avantage est attribué à Green Bees et à Alpes Hélicoptères.

| | Alpes Hélicoptères | Green Bees | Héli Sécurité |
|---|--------------------|------------|---------------|
| Nuisances sonores des appareils utilisés | 1 | 1 | 2 |

c) Utilisation des carburants d'aviation durable

Sur l'hypothèse retenue d'un approvisionnement à Monaco en SAF35 (mélange comportant 35% de carburant d'aviation durable), les engagements de réduction des émissions à la source des candidats sont les suivants :

- *Héli Sécurité* : Engagement de minimum 50% de SAF35, soit l'équivalent de 17.5% d'utilisation de carburant d'aviation durable par vol.
- *Alpes Hélicoptères* : Engagement de 50% de SAF35, soit l'équivalent de 17.5% d'utilisation de carburant d'aviation durable par vol.
- *Green Bees* : Engagement de 25% de SAF35, soit 8.8% de carburant d'aviation durable par vol.

Même si l'approvisionnement en carburant d'aviation durable à Monaco fait encore l'objet de défis logistiques et opérationnels, un léger avantage est attribué à Héli Sécurité et Alpes Hélicoptères pour leurs engagements plus ambitieux au regard de l'utilisation de carburants d'aviation durable sur la ligne régulière Nice – Monaco.

En conséquence, le classement pour ce sous-critère est le suivant :

| | Alpes Hélicoptères | Green Bees | Héli Sécurité |
|--|---------------------------|-------------------|----------------------|
| Utilisation des carburants d'aviation durable | 1 | 2 | 1 |

d) Compensation des émissions

Ce sous-critère cherche à mettre en valeur les initiatives volontaires et engageantes permettant de neutraliser, via des dispositifs de compensation des émissions, une partie de l'empreinte carbone de la ligne régulière.

Parmi les candidats, Alpes Hélicoptères est le seul à proposer un mécanisme de compensation des émissions adossé à un engagement contractuel avec une entreprise française spécialisée dans les projets certifiés « Label bas carbone ».

Un avantage net est attribué à Alpes Hélicoptères pour ce sous-critère.

| | Alpes Hélicoptères | Green Bees | Héli Sécurité |
|-----------------------------------|---------------------------|-------------------|----------------------|
| Compensation des émissions | 1 | 2 | 2 |

e) Développements futurs concernant la performance environnementale

Les trois candidats ont présenté dans leurs dossiers l'intégration de nouvelles technologies à moyen-long terme pour faire face aux enjeux environnementaux de la ligne régulière Nice – Monaco. Les candidats ont notamment détaillé des projets d'intégration d'appareils de type eVTOL en partenariat avec des constructeurs.

Bien que la direction du transport aérien soutienne activement les initiatives visant l'introduction d'eVTOL, particulièrement adaptés à la liaison Nice – Monaco, l'expérience tend à montrer que les délais de certification de ces machines ont été largement sous estimés par leurs fabricants. Il a donc été considéré que ces projets, ne peuvent être matérialisés dans la durée concernée par l'analyse du présent appel à candidatures.

Les candidats sont donc considérés comme équivalents sur ce volet.

| | Alpes Hélicoptères | Green Bees | Héli Sécurité |
|---|---------------------------|-------------------|----------------------|
| Développements futurs concernant la performance environnementale | - | - | - |

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

a) Satisfaction de la demande de transport aérien

Ce critère évalue l'aptitude des candidats à répondre de manière continue, régulière et flexible à la demande de transport aérien de la liaison régulière Nice-Monaco.

L'enjeu principal de ce critère repose sur la mise en œuvre par les candidats d'un programme prévisionnel d'exploitation capable d'absorber les flux variables selon les périodes d'une clientèle d'affaires et touristique à forte valeur ajoutée.

L'analyse porte spécifiquement sur le fait que la liaison soit assurée sept jours sur sept, sur l'adéquation des horaires avec les besoins réels du marché, ainsi que sur la flexibilité des moyens opérationnels face aux variations de la demande, qu'elles soient saisonnières ou liées à de grands événements.

L'examen des dossiers analysés montre que les trois candidats proposent un programme prévisionnel satisfaisant au regard de la demande de transport aérien. En effet, chacun d'eux garantit un service passager direct continu sept jours sur sept, sans baisse de régime le week-end, et présente un programme de vols prévisionnel calibré selon la demande, avec un maintien d'un niveau minimal de rotations en période creuse et un renforcement de l'offre lors des pics d'activité et des grands événements.

De plus, face aux aléas techniques, à la maintenance programmée, aux besoins d'évolution futurs ou aux surcroûts de trafic, les trois candidats déploient des stratégies d'agilité similaires s'appuyant sur des hélicoptères en réserve pour sécuriser les besoins de la ligne. Des documents permettant de confirmer cette disponibilité opérationnelle ont été fournis par les trois candidats.

Ainsi, bien que les approches internes puissent légèrement différer, les trois candidats proposent des programmes prévisionnels adaptés aux besoins de la route. En conséquence, les offres peuvent être considérées comme équivalentes sur ces aspects et ne peuvent pas être différenciées sur le critère de la satisfaction de la demande de transport aérien.

| | Alpes Hélicoptères | Green Bees | Héli Sécurité |
|--|---------------------------|-------------------|----------------------|
| Satisfaction de la demande de transport | - | - | - |

b) Politique tarifaire

Au regard des données fournies par les trois candidats (non reproduites dans cette analyse compte tenu de la confidentialité des données), ont été comparés le tarif moyen pour un aller-retour avec prestations annexes, le prix des bagages, les politiques de réduction et les programmes de fidélité.

Les politiques tarifaires des candidats apparaissent cohérentes et comparables pour l'exploitation de la ligne régulière Nice – Monaco, tant en matière de tarifs hors taxes que de politiques de réduction et de prix des options (bagages, transferts depuis les aéroports et autres options payantes).

Cependant, une fois tous ces critères pris en compte, l'offre de Green Bees Hélicoptère se différencie nettement des offres d'Alpes Hélicoptères et Héli Sécurité avec un avantage concurrentiel décisif au niveau des tarifs proposés.

En conséquence, le classement des candidats est le suivant, avec un avantage pour Green Bees Hélicoptère.

| | Alpes Hélicoptères | Green Bees | Héli Sécurité |
|----------------------------|---------------------------|-------------------|----------------------|
| Politique tarifaire | 2 | 1 | 2 |

c) Qualité du service

La qualité de service rendue aux passagers de la ligne régulière Nice – Monaco a été jugée sur trois sous-critères :

- **La configuration des appareils :**

Caractéristiques des hélicoptères des candidats pour opérer la route Nice – Monaco

| | Alpes Hélicoptères | | Green Bees | Héli Sécurité |
|----------------------------------|---------------------------|-------------|-------------------|----------------------|
| | <i>H120</i> | <i>AW09</i> | <i>H120</i> | <i>H130</i> |
| Nombre de places passager | 4 | 6-8 | 4 | 6 |
| Nombre de bagages cabine | 3 | 4 | 3 | 4 |
| Nombre de bagages soute | 2 | 4 | 2 | 2 |

Ce sous-critère évalue l'impact des choix des candidats concernant les appareils utilisés sur la qualité du service.

L'Airbus Hélicoptères H130 d'Héli Sécurité et le Leonardo AW09 d'Alpes Hélicoptères surclassent le H120 de Green Bees en termes de confort à bord, capacité d'emport et modularité.

Toutefois, Héli Sécurité exploite déjà son H130 sur la route, tandis qu'Alpes Hélicoptères ne prévoit l'intégration de son AW09 qu'à partir de la haute saison 2027.

En conclusion, un léger avantage est accordé à Héli Sécurité sur Alpes Hélicoptères, car bien que les deux candidats proposent des configurations supérieures à celle de Green Bees, Héli Sécurité bénéficie de la disponibilité immédiate du H130.

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

L'évaluation de la présence commerciale locale se structure de manière différenciée entre les deux plateformes de la ligne :

- À Monaco, seul le candidat Héli Sécurité dispose d'un bureau de commercialisation et un espace lounge, en partage avec *Monacair*. L'existence d'un bureau de commercialisation Héli Sécurité à Monaco a été jugé non discriminante dans le cadre de cette analyse car l'absence d'implantation pour les deux autres concurrents est liée à une indisponibilité locale indépendante de leur volonté. Le Mémoire d'entente signé le 3 juin 2026 implique en effet qu'un bureau de commercialisation à Monaco sera à court terme mis à disposition des deux candidats français désignés.
- À Nice, seuls Héli Sécurité et Green Bees disposent d'un bureau de commercialisation actif.

Ce critère établit un avantage léger pour Héli Sécurité et Green Bees grâce à leur visibilité commerciale sur la plateforme de Nice.

- Les prestations annexes

Concernant les prestations annexes (transferts, accès à des salons VIP, synergies avec d'autres acteurs de la région) Héli Sécurité tire profit de son ancrage historique pour proposer des avantages intéressants et de solides synergies avec les acteurs locaux, soutenues par des investissements conséquents détaillés par la compagnie dans son dossier de candidature.

En conclusion, l'avantage sur ce sous-critère est attribué à Héli Sécurité grâce à ses investissements et son organisation déjà établie.

Synthèse

La qualité de service proposé par l'offre d'Héli Sécurité se différencie des autres candidats par la configuration des appareils utilisés sur la route, l'accès à des salons, ainsi que par un meilleur panel de prestations annexes.

Green Bees et Alpes Hélicoptères présentent des offres avec une qualité de service équivalente, mais l'entrée en flotte du Leonardo AW09, hélicoptère surclassant le H120 en termes de qualité de service, offre un avantage décisif à Alpes Hélicoptère face à Green Bees. Le classement des candidats sur le critère de la qualité de service est donc le suivant :

| | Alpes Hélicoptères | Green Bees | Héli Sécurité |
|---------------------------|---------------------------|-------------------|----------------------|
| Qualité de service | 2 | 3 | 1 |

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

Le Mémoire d'entente signé le 3 juin 2026 entre les autorités aéronautiques françaises et monégasques relatif à l'accord aérien bilatéral du 25 octobre 2002 limite à 2 opérateurs maximum le nombre d'opérateurs pour le pavillon français, et aucun lien capitalistique ou commercial n'existe entre les candidats Héli Sécurité, Green Bees et Alpes Hélicoptères.

Ainsi, toute sélection de deux transporteurs parmi les 3 candidats garanti une concurrence satisfaisante et équitable.

Les candidats ne peuvent pas être différenciés sur ce critère.

| | Alpes Hélicoptères | Green Bees | Héli Sécurité |
|--|---------------------------|-------------------|----------------------|
| Contribution à l'offre de concurrence | - | - | - |

e) Date de début de l'exploitation

La date de début des opérations est également fixée par le Mémoire d'entente du 3 juin 2026 et par l'Avis aux transporteurs aériens de l'Union européenne de disponibilité de droits de trafic entre Nice et Monaco au 1^{er} août 2026.

Les trois candidats ont confirmé dans leurs dossiers leur capacité à démarrer leurs vols à cette date. Cette échéance réglementaire étant imposée et respectée par tous les candidats, il n'est pas possible de différencier les candidats sur ce critère.

| | Alpes Hélicoptères | Green Bees | Héli Sécurité |
|--|---------------------------|-------------------|----------------------|
| Date de début de l'exploitation | - | - | - |

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

Ce critère évalue la capacité des candidats à garantir la continuité, la stabilité et la viabilité à long terme de l'exploitation de liaison aérienne régulière entre Nice et Monaco. L'enjeu principal réside dans la gestion des risques opérationnels et la capacité à faire face aux aléas techniques ou économiques afin d'éviter toute rupture de service.

L'analyse pour l'étude de ce critère a relevé deux éléments permettant de différencier les offres des candidats pour ce critère : d'une part, la robustesse des moyens matériels et la flotte mobilisée pour sécuriser l'activité, et d'autre part, la capacité financière du transporteur.

En effet, l'examen des dossiers fait apparaître des profils distincts :

- Héli Sécurité s'appuie sur une organisation logistique et opérationnelle déjà structurée et immédiatement disponible sur cette route, adossée à un réseau important d'alliances et une solide expertise de la région.
- Les candidats Green Bees et Alpes Hélicoptères affichent une expérience dans les opérations charter au sein de cette zone. Ils proposent des partenariats contractuels avec d'autres acteurs de la région, apportant les moyens opérationnels et l'expertise technique nécessaires au bon déroulement de cette ligne régulière.

Sur le plan des ressources matérielles, et si on considère uniquement les appareils remplissant les conditions du présent appel à candidatures, Alpes Hélicoptères et Héli Sécurité alignent une flotte plus importante en nombre et diversité des appareils qui leur octroie une disponibilité opérationnelle supérieure à celle de Green Bees, dont les moyens opérationnels sont plus limités.

Par ailleurs, en matière de capacités financières, les candidats satisfont au 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.

Finalement, Green Bees se positionne en deuxième position, la disponibilité et la flexibilité de la flotte des autres candidats leur confère un avantage concurrentiel en matière de résilience opérationnelle.

| | Alpes Hélicoptères | Green Bees | Héli Sécurité |
|------------------------------------|---------------------------|-------------------|----------------------|
| Pérennité de l'exploitation | 1 | 2 | 1 |

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

Ce critère évalue les initiatives des candidats pour accroître la part de marché du pavillon européen sur la liaison Nice – Monaco par rapport à la part de marché des compagnies hélicoptères monégasques. Etant donné qu'il est difficile d'anticiper précisément quelle sera la répartition du trafic à partir de l'ouverture de la liaison à 4 opérateurs au total, l'enjeu de cette analyse est de favoriser les candidatures proposant des nouvelles mesures permettant de corriger en partie le déséquilibre structurel de la ligne, historiquement dominée par les transporteurs de la Principauté.

L'analyse des dossiers montre que Green Bees et Alpes Hélicoptères adoptent une démarche offensive en proposant une offre substantielle en nombre de fréquences (*cf tableau synthétique initial*), couplée à des efforts de différenciation au niveau de la commercialisation de la ligne régulière conçus pour capter un nouveau trafic. À l'inverse, Héli Sécurité, en tant qu'opérateur historique, opte pour une approche pragmatique mais défensive ; anticipant une fragmentation du marché, son plan prévisionnel d'exploitation prévoit une baisse de trafic et réduit proportionnellement son volume de vols.

En conclusion, l'avantage sur ce critère est attribué conjointement à Alpes Hélicoptères et Green Bees. En misant sur la croissance et le développement capacitaire plutôt que sur le repli stratégique, ces deux candidats répondent

mieux à l'objectif de rééquilibrage du pavillon européen et présentent dans leurs candidatures des propositions sérieuses afin de capter du trafic.

| | Alpes Hélicoptères | Green Bees | Héli Sécurité |
|--|---------------------------|-------------------|----------------------|
| Développement de la part de marché du pavillon européen sur la relation bilatérale considérée | 1 | 1 | 2 |

h) Développement des correspondances offertes aux passagers

Ce critère évalue les propositions des candidats relatives au développement des correspondances pour les passagers, visant à connecter directement Monaco au réseau aérien international via l'aéroport de Nice.

L'analyse porte sur la mise en place de partenariats commerciaux pour la vente de billets conjoints (accords dits *interline* et partages de code) ainsi que sur l'intégration technique avec les systèmes de distribution mondiaux et les logiciels de gestion des bagages. L'enjeu est de fluidifier le parcours du voyageur en transit afin de rendre Monaco accessible depuis le reste du monde avec un seul titre de transport.

L'examen des offres montre que sur le plan purement technique, les trois candidats mènent des projets pour interconnecter leurs outils numériques et logistiques avec ceux des compagnies partenaires.

La différenciation s'opère toutefois sur le positionnement commercial : en effet Alpes Hélicoptères affiche une volonté stratégique beaucoup plus marquée sur ce segment de marché. Ce candidat articule explicitement un nombre important de fréquences et de disponibilité opérationnelle afin de faciliter le flux de passagers internationaux en transit et engage des démarches proactives pour concrétiser des accords avec les compagnies aériennes majeures de la plateforme niçoise.

S'il ne s'agit pas précisément d'une articulation avec les correspondances pour les passagers avec l'aéroport de Nice, le partenariat d'Héli Sécurité avec Blade s'inscrit dans cette logique pour les passagers en provenance des Etats-Unis et permet de développer également l'offre en correspondance.

En conclusion, Alpes Hélicoptères se différencie sur l'offre proposée en correspondance et obtient l'avantage sur ce critère par rapport à Héli Sécurité. Le classement final sur le critère relatif au développement des correspondances offertes aux passagers est donc le suivant :

| | Alpes Hélicoptères | Green Bees | Héli Sécurité |
|---|---------------------------|-------------------|----------------------|
| Développement des correspondances offertes aux passagers | 1 | 3 | 2 |

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

- i) Ancienneté de la demande, exprimée de façon active et récurrente

Dans la mesure où jusqu'en 2026 le cadre bilatéral ne permettait pas d'avoir plus d'un opérateur français sur la route Nice-Monaco, les offres ne peuvent pas être différenciées sur ce critère.

- j) Contribution à l'aménagement du territoire

Les candidats contribuent positivement à l'aménagement de la métropole et au bassin d'emplois au sein de leurs bases respectives en France.

Les offres ne peuvent pas être différenciées sur ce critère.

- k) Perspectives de développement du tourisme en France

Les offres ne peuvent pas être différenciées sur ce critère.

- l) Adéquation des appareils à la situation des aéroports français desservis

Les offres ne peuvent pas être différenciées sur ce critère.

- m) 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.

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

- n) Existence d'un service de commercialisation en langue française

Alpes Hélicoptères, Green Bees et Héli Sécurité disposent d'un service de commercialisation en langue française.

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

Synthèse de l'analyse au regard des critères

Conformément à la méthode utilisée pour l'application de l'arrêté du 22 janvier 2007, l'analyse des critères principaux suffit à apprécier les demandes concurrentes.

De plus, en vertu du mémorandum d'entente du 3 juin 2026 relatif à l'accord aérien bilatéral franco-monégasque, une importance supérieure est accordée au critère de la performance environnementale. En raison de cette priorité réglementaire, ce critère a fait l'objet d'une étude détaillée à part, laquelle permet de mettre en avant la candidature d'**Alpes Hélicoptères**.

Concernant les autres critères d'analyse issus de l'arrêté du 22 janvier 2007, leur évaluation combinée permet de classer **Alpes Hélicoptères** en première position, **Héli Sécurité** en deuxième position et **Green Bees Hélicoptère** en troisième position.

Ainsi, au regard de l'ensemble des critères de l'arrêté du 22 janvier 2007 et du cadre bilatéral franco-monégasque, les candidatures d'Alpes Hélicoptères et d'Héli Sécurité sont désignées pour exploiter la ligne régulière Nice – Monaco.

| CRITERES D'ANALYSE SUR LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE Droits de trafic Nice – Monaco | Alpes Hélicoptères | Green Bees | Héli Sécurité |
|--|---------------------------|-------------------|----------------------|
| Consommation des appareils utilisés | - | - | - |
| Nuisances sonores des appareils utilisés | 1 | 1 | 2 |
| Utilisation des carburants d'aviation durable | 1 | 2 | 1 |
| Compensation des émissions | 1 | 2 | 2 |
| Développements futurs concernant la performance environnementale | - | - | - |
| CLASSEMENT SUR LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE | 1 | 2 | 2 |

| CRITERES D'ANALYSE (Hors performance environnementale) Droits de trafic Nice – Monaco | Alpes Hélicoptères | Green Bees | Héli Sécurité |
|--|---------------------------|-------------------|----------------------|
| Satisfaction de la demande de transport aérien | - | - | - |
| Politique tarifaire | 2 | 1 | 2 |
| Qualité du service | 2 | 3 | 1 |
| 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 | 1 | 2 | 1 |
| Développement de la part de marché du pavillon européen sur la relation bilatérale considérée | 1 | 1 | 2 |
| Développement des correspondances offertes aux passagers | 1 | 3 | 2 |
| CLASSEMENT SUR LES CRITERES D'ANALYSE (HORS ENVIRONNEMENT) | 1 | 3 | 2 |

6. Projet de décision

-Vu le Mémorandum d'entente entre les autorités aéronautiques françaises et monégasques relatif à l'accord aérien bilatéral du 25 octobre 2002, signé le 3 juin 2026 ;

- 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 avant le 11 mai 2026 ;

- Considérant les échanges écrits et audiences 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 **Alpes Hélicoptères et Héli Sécurité** comme transporteurs du pavillon européen pour exploiter des services réguliers de transports de passagers entre **Nice et Monaco**.

Cette autorisation pourra être suspendue ou retirée :

- **si les engagements pris par le transporteur dans son dossier de candidature ne sont pas respectés, notamment en ce qui concerne le critère de la performance environnementale ;**
- **en cas de non-utilisation ou d'utilisation partielle des droits alloués pendant une période supérieure ou égale à six mois.**