



Paris, 11 mars 2026

**PROJET DE DÉCISION SUITE A L'APPEL A CANDIDATURES LANCÉ LE 11 JANVIER 2026
SUR LES SERVICES AÉRIENS ENTRE PARIS ET LE CAIRE / ALEXANDRIE**

1. Procédure

Le cadre bilatéral franco-égyptien relatif aux services aériens prévoit qu'un total de 19 fréquences hebdomadaires puissent être exploitées par chaque pavillon entre, d'une part, le système aéroportuaire de Paris (ORY, CDG) et, d'autre part, les systèmes aéroportuaires du Caire (SPX, CAI) ou d'Alexandrie (HBE) à compter du 29 mars 2026.

Deux de ces fréquences sont actuellement encore non distribuées. A la suite de la volonté exprimée par certains transporteurs d'étendre leurs droits d'exploitation sur les services aériens réguliers de transport de passagers entre Paris et Le Caire/Alexandrie, l'article 5 de l'arrêté du 22 janvier 2007 s'applique. Conformément aux dispositions de cet article 5, 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 11 janvier 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.

Le présent projet de décision analyse les demandes concurrentes reçues pour l'exploitation de services aériens réguliers transport de passagers entre Paris et Le Caire/Alexandrie, dans la limite de deux fréquences hebdomadaires pour un début des opérations compris entre le 1^{er} septembre 2026 et le 1^{er} décembre 2026.

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.

Deux compagnies, **Transavia France** et **easyJet Europe** se sont portées candidates sur ces liaisons 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 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.

A titre d'information, la DGAC souhaite rappeler que la possibilité, pour le transporteur qui sera retenu dans cet appel à candidatures, de pouvoir exploiter effectivement les 2 fréquences distribuées, qui figurent dans un mémorandum entre autorités aéronautiques d'octobre 2022, dépendra de l'approbation du programme des vols de la part des autorités égyptiennes. Même si aucun problème grave n'a été rencontré jusqu'à présent, les précédents depuis 2022 ont montré que l'attitude de ces autorités pouvait varier.

¹ <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000053341421>

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

2. Établissement de la compagnie easyJet Europe

L'appel d'offres était ouvert aux compagnies européennes établies en France. Transavia France possédant une licence d'exploitation délivrée par la France, elle est, de fait, réputée établie.

L'établissement de la compagnie easyJet Europe a fait l'objet d'une étude spécifique, détaillée en annexe.

3. Présentation synthétique des demandes par compagnie

Transavia France :

	Année 1		Année 2		Année 3	
	S26 ³	W26	S27	W27	S28	W28
Route	ORY-CAI	ORY-CAI & ORY-HBE	ORY-HBE	ORY-CAI & ORY-HBE	ORY-HBE	ORY-CAI & ORY-HBE
Type Avion	B737-800	A321neo / B737-800	B737-800	A321neo / B737-800	B737-800	A321neo / B737-800
Nombre de vols	32	84	124	84	124	84
Capacité offerte	6 048	17 850	23 436	17 850	23 436	17 850

Transavia France envisage l'exploitation des deux fréquences disponibles pour l'ouverture de la route Paris-Orly (ORY) – Alexandrie (HBE). Le programme prévoit deux rotations hebdomadaires (mercredi et samedi) durant la saison aéronautique d'été, et une rotation par semaine lors de la saison d'hiver.

À titre transitoire, entre le mois de septembre et le début de la saison d'hiver 2026, ces fréquences seront réaffectées au renforcement des capacités vers Le Caire (CAI). À l'issue de cette période, une des nouvelles fréquences sera pérennisée en saison hivernale pour consolider l'offre globale sur cette route à 7 fréquences hebdomadaires (en tenant compte des 6 déjà octroyées à Transavia France).

L'exploitation de ces services sera assurée par des appareils Boeing 737-800 et Airbus A321neo basés à Orly.

EasyJet Europe :

	Année 1		Année 2		Année 3	
	S26	W26	S27	W27	S28	W28
Route	CDG-SPX	CDG-SPX	CDG-SPX	CDG-SPX	CDG-SPX	CDG-SPX
Type avion	A321neo	A321neo	A321neo	A321neo	A321neo	A321neo
Nombre de vols	32	84	124	84	124	84
Capacité offerte	7 520	19 740	29 140	19 740	29 140	19 740

EasyJet Europe propose d'utiliser les 2 fréquences disponibles afin de lancer la route Paris (CDG) – Le Caire (SPX). La ligne sera opérée 2 fréquences par semaine (mercredi et dimanche) en saison été et en saison hiver.

Enfin, 2 avions Airbus 321neo basés à Paris-CDG seront utilisés pour opérer cette nouvelle desserte.

³ Début des vols la 1^{ère} semaine de septembre pour les deux candidats, soit en cours de saison S26

4. 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

Les propositions soumises par les deux candidats répondent à des besoins de transport et développent leurs marchés respectifs sur la destination envisagée : Alexandrie (HBE) / Le Caire (CAI) pour Transavia France et Le Caire (SPX) pour easyJet Europe.

Le programme proposé par Transavia France présente donc, à partir de la saison d'hiver 2026-2027, une nouvelle destination (Alexandrie) actuellement très peu desservie depuis l'Europe et ne comptant aucune route directe depuis la France.

Concernant la proposition d'easyJet Europe, l'aéroport Sphinx-Gizeh est également une nouvelle destination depuis Paris, mais il fait partie du système aéroportuaire du Caire, actuellement desservi par Egyptair, Air France, Transavia et Vueling.

En se positionnant sur une nouvelle ville à partir de la saison d'hiver 2026-2027, l'offre de Transavia a un léger avantage concernant la satisfaction de demande de transport aérien.

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

	Transavia France	easyJet Europe
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.

Les politiques tarifaires des candidats sur leurs routes respectives apparaissent cohérentes et comparables, tant en matière de tarifs hors taxes que de politiques de réduction et de prix des options.

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

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 car les deux compagnies exploitent leurs appareils en une seule classe ;
- **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 2024 et en 2025** :

	2024	S1 2025
Transavia France	0.52	0.57
easyJet Europe	0.37	0.37
Moyenne nationale	0.58	0.43

En 2024, le nombre de signalements ayant fait l'objet d'une suspicion de manquement aux obligations réglementaires rapporté au nombre de passagers transportés présente des écarts faibles entre les candidats et la moyenne nationale.

Un écart plus important est noté sur les 6 premiers mois de 2025 : en effet Transavia France a été impactée par des annulations de vols en raison des tensions géopolitiques dans les régions du Proche et Moyen-Orient, ce qui explique un ratio supérieur à la moyenne nationale sur cette période.

Une fois cet impact ponctuel pris en compte, le niveau de signalements auprès du bureau des passagers apparaît globalement similaire pour les deux opérateurs.

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

Après analyse des frais supplémentaires et conditions de modification appliquées selon les différents types de billets achetés, il en ressort que les deux candidats proposent des politiques de substituabilité des billets comparables.

Les candidats ne peuvent pas être différenciés sur ce point.

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

Les candidats ne disposent pas de bureaux de commercialisation dans les aéroports qu'ils souhaitent desservir en Egypte. Ils disposent cependant d'une importante présence à Paris-CDG pour easyJet Europe et Paris-Orly pour Transavia France.

Dans la mesure où les deux candidats sont proches en matière d'exigences de qualité de service, il n'y a pas d'avantage net permettant d'attribuer ce critère à l'un d'entre eux. Par conséquent ils ne peuvent pas être différenciés sur ce critère.

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

L'enveloppe actuelle de 17 fréquences pour des services aériens de transport de passagers entre Paris – Le Caire / Alexandrie est entièrement distribué de la manière suivante :

	Transavia France	Vueling	Air France
Droits de trafic Paris – Le Caire / Alexandrie (fréquences hebdomadaires) en 2025	6	4	7

La désignation d'easyJet Europe pour opérer les 2 fréquences supplémentaires ajoutées à l'enveloppe à compter du 29 mars 2026 permettrait d'apporter une nouvelle contribution de concurrence sur cette enveloppe ou les compagnies du groupe Air France – KLM sont aujourd'hui majoritaires avec 13 fréquences sur les 17 disponibles.

De plus, easyJet Europe pourrait se positionner comme une alternative compétitive à Air France depuis la plateforme de Paris-CDG.

easyJet Europe dispose donc d'un avantage sur ce point.

	Transavia France	easyJet Europe
Contribution à l'offre d'un niveau satisfaisant de concurrence	2	1

e) Date de début de l'exploitation

Transavia France prévoit de commencer ses opérations dès le premier septembre 2026, soit en cours de saison IATA d'été 2026.

easyJet Europe prévoit de commencer ses opérations le 2 septembre 2026, également en cours de saison IATA d'été 2026, avec la possibilité de les commencer à partir du 1^{er} juillet 2026. Cependant, l'avis de disponibilité des droits de trafic précise que le début des services doit débiter entre le 1^{er} septembre et le 1^{er} décembre 2026.

Les deux candidats proposant la même semaine de début et dans les conditions prévues par l'avis de disponibilité des droits de trafic, ils ne peuvent 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, y compris des services aériens nécessitant l'obtention de droits de trafic restreints par des accords bilatéraux. Les candidats sont également déjà désignés pour opérer des vols vers l'Egypte, ce qui facilite les échanges avec les autorités égyptiennes.

En matière de capacités financières, ces transporteurs 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.

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

Les offres de Transavia France et d'easyJet Europe proposent respectivement d'augmenter la part de marché du pavillon européen en exploitant les 2 fréquences disponibles de l'enveloppe Paris – Le Caire / Alexandrie avec l'offre suivante, en sièges offerts par saison aéronautique :

	Année 1		Année 2		Année 3	
	S26	W26	S27	W27	S28	W28
Transavia France	6 048	17 850	23 436	17 850	23 436	17 850
easyJet Europe	7 520	19 740	29 140	19 740	29 140	19 740

La part de marché développée par easyJet Europe entre 2026 et 2028 au profit du pavillon européen face au pavillon Egyptien pour les 2 fréquences disponibles est plus importante du fait de l'utilisation plus fréquente d'appareils Airbus 321neo disposant d'une capacité de 235 sièges dans la configuration prévue par easyJet Europe contre les 189 sièges pour les Boeing 737-800 opérés par Transavia France sur la route ORY-HBE.

L'écart entre les deux candidats est réduit durant les saisons d'hiver car Transavia utilise une des fréquences supplémentaires pour opérer Le Caire (CAI) avec des Airbus 321neo disposant d'une capacité de 236 sièges dans la configuration prévue par Transavia.

Finalement, sur la période considérée de trois ans, la capacité globale déployée par easyJet Europe excède de 17% celle de Transavia France.

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

	Transavia France	easyJet Europe
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

Transavia France prévoit d'exploiter les droits sollicités avec des avions Boeing 737-800, respectant les exigences du chapitre IV de l'OACI, et des avions Airbus 321neo, respectant les exigences du chapitre XIV de l'OACI.

easyJet Europe prévoit d'exploiter les droits sollicités avec des avions Airbus 321neo respectant les exigences chapitre XIV de l'OACI.

L'âge moyen des flottes des candidats montre des écarts mineurs qui ne permettent pas de dégager un avantage significatif.

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 différenciés sur ce critère.

i) Développement des correspondances offertes aux passagers

Aucun des candidats n'est une compagnie de réseau, mais chacun propose des correspondances adaptées, grâce à des partenariats avec d'autres compagnies ou ses propres opérations.

En tout état de cause, le trafic entre Paris et Le Caire / Alexandrie 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 deux candidats ont exprimé le souhait d'exploiter des fréquences supplémentaires sur l'enveloppe commune de Le Caire / Alexandrie de façon active et récurrente, mais les premiers échanges avec Transavia France sur le sujet ont débuté 1 an avant l'établissement d'easyJet Europe en France.

Par conséquent, Transavia France a un avantage sur ce critère.

k) Contribution à l'aménagement du territoire

Les deux 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.

l) Perspectives de développement du tourisme en France

Les offres ne peuvent 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

Transavia France et easyJet Europe 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

Sur la distribution des 2 fréquences, 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.

CRITERES D'ANALYSE Droits de trafic Paris – Le Caire / Alexandrie	Transavia	EasyJet Europe
Satisfaction de la demande de transport aérien	1	2
Politique tarifaire	=	=
Qualité du service	=	=
Contribution à l'offre d'un niveau satisfaisant de concurrence	2	1
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	=	=

5. Projet de décision

- Vu le Mémorandum d'entente entre les autorités de l'aviation civile de la République arabe d'Égypte et de la République française, signé au Caire le 25 octobre 2022 ;
- 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 27 janvier 2026 ;
- 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 **easyJet Europe** comme transporteur du pavillon européen pour exploiter les deux (2) fréquences hebdomadaires à distribuer pour des services réguliers de transports de passagers entre Paris et Le Caire / Alexandrie.

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 l'utilisation d'Airbus 321neo pour opérer les fréquences ;**
- **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 EASYJET EUROPE AIRLINE GMBH en France pour opérer les services sollicités

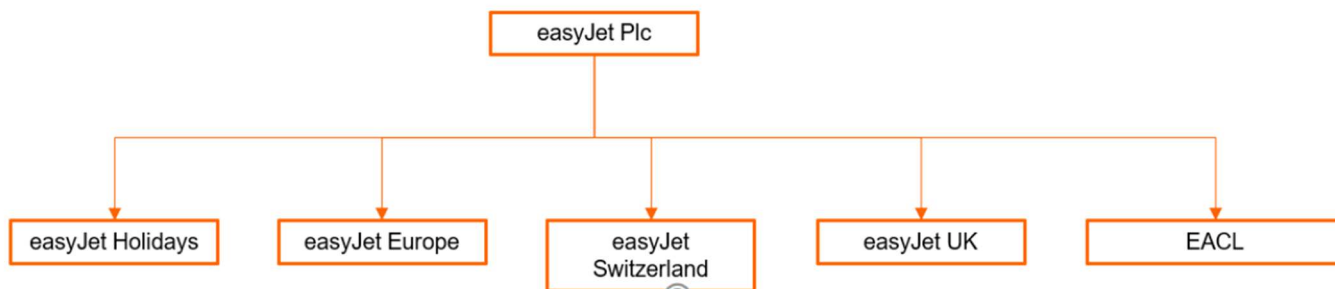


Figure 1: Organisation du groupe easyJet

Le 27 janvier 2026, à la suite de la publication au *Journal Officiel* de la République française de l'arrêté du 11 janvier 2026 ayant annoncé la disponibilité des droits de trafic sur la ligne Paris-Le Caire, la compagnie easyJet Europe Airline GmbH a déposé un dossier de candidature dans les délais.

EasyJet Europe Airline, filiale européenne du groupe easyJet plc est une compagnie aérienne enregistrée en Autriche en 2017 sous forme de GmbH (équivalent d'une SARL) et a son siège social à Wagramer, Vienne, Autriche. Elle détient un certificat de transporteur aérien européen et une licence d'exploitation (Autriche), et opère des vols réguliers depuis et vers l'UE sous la marque easyJet, aux côtés des autres compagnies sœurs du groupe : easyJet Airline Company Limited (Royaume-Uni) et easyJet Switzerland S.A.

EasyJet plc est la société holding principale du groupe easyJet, cotée à la Bourse de Londres et responsable de la stratégie globale du groupe.

L'organisation opérationnelle repose sur la société EACL (immatriculée en France) qui est un centre de commandement opérationnel pour les filiales d'EasyJet Plc possédant de certificats de transporteur aérien (AOC) en Autriche, en Suisse et au Royaume-Uni. EACL est une plateforme de centralisation qui coordonne les plannings, les rotations des avions et les équipages. Cette centralisation permet d'optimiser l'utilisation des ressources et d'assurer une opération harmonisée à travers les différents marchés.

La compagnie easyJet Europe Airline GmbH a été immatriculée le 12 août 2024 au registre du commerce et des sociétés du greffe du tribunal de commerce de Bobigny sous le numéro 931 481 113 RCS Bobigny. Il s'agit d'une succursale principale à l'aéroport Charles de Gaulle. Cette succursale française joue également un rôle important dans l'expansion et l'établissement de la compagnie en France et permet de faciliter les opérations locales tout en s'assurant que les normes et les processus d'EasyJet sont respectés. Cette structure, sur le plan juridique, permet à la succursale française de bénéficier de l'efficacité et de la cohérence offertes par le système de centralisation d'easyJet tout en s'adaptant à la législation française et européenne.

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 27 janvier 2026, easyJet a transmis les documents suivants :

- Un certificat de transport aérien du 19 juillet 2017 (*Luftverkehrsbetreiberzeugnis*, ou AOC-air operator certificate) au nom d'easyJet Europe Airline GmbH (Autriche) ;

- Une licence d'exploitation (*Betriebsgenehmigung*) au nom d'*easyJet Europe Airline GmbH* (Autriche) ;
- Un extrait K-BIS du 04 février 2026 au nom de la société *easyJet Europe Airline GmbH* - extrait d'immatriculation principale au registre du commerce et des sociétés du greffe du tribunal de commerce de Bobigny. Cet extrait Kbis mentionne notamment l'établissement en France à CDG de *easyJet Europe*.
- Une attestation de fourniture des déclarations sociales et de paiement des cotisations et contributions sociales établie le 02 février 2026 par l'URSSAF adressé à *easyJet* et un relevé de situation comptable de l'URSSAF en 2026 ;
- Une attestation en date du 05 février 2026 de cotisation par « la société *easyJet* » depuis 2007 à la caisse de retraite (CRPN) du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile pour son personnel navigant
- Des échantillons de contrats de travail de personnel navigant (2 PNC/2 PNT) et de personnel au sol (2 PS) rattachés à la base de CDG montrant le respect du droit du travail français pour le personnel employé sur les bases françaises ;
- L'assurance couvrant les activités de transport aérien de la maison-mère et de ses filiales sur la période du 30 avril 2025 au 30 avril 2026 ;
- La compagnie dispose de 8 avions basés à CDG avec plus de 470 salariés sous contrat français basés à CDG.
- Pour chaque vol vers SPX depuis Paris CDG, *EasyJet* utilisera des Airbus A321 NEO de 235 places, avec à bord 5 PNC et 2 PNT ;
- *easyJet Europe Airline GmbH* a également produit une note officielle de candidature en date du 27 janvier 2026 dans laquelle on peut trouver des éléments complémentaires sur l'établissement en France de *easyJet*.

2. Il ressort de ces documents que :

- Le dossier de la compagnie aérienne candidate est celui d'*easyJet Europe Airline GmbH*, basée en Autriche ;
- L'inscription au registre des sociétés en France est au nom de la compagnie *easyJet Europe Airline GmbH en 2024* ;
- Les documents liés au personnel (bulletins de salaire, URSSAF) sont au nom de la compagnie *easyJet* ;
- Les documents de cotisations complémentaires à la CRPN sont au nom de la compagnie *easyJet* ;
- S'agissant du paiement des cotisations sociales en France pour *easyJet*, les documents montrent une affiliation au centre de Montreuil.

Ces éléments permettent de démontrer l'établissement : stationnement des appareils et du personnel navigant en France, la contribution à la CRPN, l'enregistrement au registre des sociétés avec un SIRET sur la base de CDG en France, caisse URSSAF locale et les personnels navigants ainsi qu'au sol sont bien soumis au droit français

- *EasyJet Europe Airline GmbH* a déclaré un établissement principal en France sur l'aéroport de CDG dont le numéro de SIRET est le n° 931 487 113 00013
- *EasyJet* déclare employer au 26 janvier 2026 à CDG, 288 personnels navigant cabine et 136 personnels navigants techniques ainsi que 30 agents au sol soit un ratio PN/Avion de 53 (supérieur autres compagnies établies à CDG à bas prix).
- Des exemples de contrats de travail français de la base de CDG ont été fournis par la compagnie ;

- EasyJet est à jour de ses cotisations à la caisse de retraite du personnel navigant professionnel (CRPN) de l'aéronautique civile pour son personnel navigant et de ses obligations fiscales auprès de l'URSSAF pour son établissement à CDG.

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.

EasyJet base 8 avions (A319/A320/A321neo) en 2026 à CDG et emploie plus de 470 salariés pour cette base. La compagnie affirme avoir d'ores et déjà réservé la capacité nécessaire à l'exploitation des services aériens proposés entre Paris et Le Caire par des A321neo

4. Conclusion

En conclusion, la compagnie EasyJet Europe GmbH a démontré sa solide présence en France, à CDG principalement et dans cinq autres bases secondaires. Cette implantation confirme la légitimité de sa demande de droits de trafic vers Le Caire en Egypte, témoignant de sa capacité à étendre ses opérations.

La compagnie Easyjet Europe GmbH est considérée, à la date de ce projet de décision, comme établie en France pour les services aériens concernés.
