

PRÉAMBULE

Une **licence d'exploitation** de transporteur aérien est une autorisation administrative individuelle exigée pour exercer une activité de transport aérien public telle que définie ci-dessus. Son octroi est conditionné par la détention préalable d'un certificat de transporteur aérien (CTA) qui est délivré, par la direction de la sécurité de l'Aviation civile (DSAC)¹, sur la base de critères techniques. La licence atteste des capacités économiques et financières du transporteur, de sa situation juridique ainsi que de l'honorabilité de ses dirigeants. La licence, en elle-même, ne conférant pas le droit d'exploiter des services aériens, ce droit fait l'objet d'une **autorisation distincte** matérialisée soit par un article dans l'arrêté portant octroi d'une licence d'exploitation², soit par un arrêté dédié à cet effet³.

Différents types de licence d'exploitation : selon la nature de l'activité, le type d'aéronef utilisé ou le chiffre d'affaires prévisionnel ou réalisé par l'entreprise, on distingue quatre types de licence :

- **Licence A délivrée par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile si** :
 - exploitation de services réguliers⁴ internationaux ou,
 - exploitation d'au moins un aéronef de masse maximale au décollage (MMD) d'au moins 10 tonnes et d'une capacité d'au moins 20 sièges⁵.
- **Licence A** délivrée par arrêté du **préfet de région** si le transport aérien public est réalisé exclusivement au moyen d'aéronefs à la MMD inférieure à 10 tonnes et à la capacité inférieure à 20 sièges et si :
 - exploitation de services réguliers domestiques ou ;
 - chiffre d'affaires annuel prévisionnel supérieur à 3 millions d'euros.
- **Licence B** délivrée par arrêté du préfet de région dans les autres cas, autre que ceux qui nécessitent une licence C délivrée par arrêté du préfet de région ou aucune licence (cf. *infra*).
- **Licence C** délivrée par arrêté du préfet de région si la capacité d'emport des aéronefs exploités, équipage compris, est supérieure selon le cas :
 - pour les aéronefs non entraînés par un organe moteur, à 4 personnes ou 400 kg de charge ;
 - pour les vols locaux⁶ :
 - 3 personnes lorsque le vol est effectué au moyen d'un giravion ;
 - 5 personnes dans les autres cas (hormis pour les aéronefs à turboréacteur, soumis à licence d'exploitation quelles que soient les conditions d'exploitation).

Les exploitations non couvertes par les cas décrits ci-dessus, ne requièrent pas l'obtention préalable d'une licence d'exploitation.

¹ Dans des cas particuliers, il peut cependant être délivré conjointement par d'autres autorités compétentes pour le CTA d'un ou de plusieurs États membre de l'Union européenne ou encore par l'AESA.

² Généralement pour les licences d'exploitation délivrées par le préfet de région.

³ Généralement pour les licences d'exploitation délivrées par le ministre chargé de l'aviation civile.

⁴ Cf. définition ci-après.

⁵ Pour une exploitation tout cargo, seul le critère relatif à la MMD est considéré.

⁶ Vol sans escale, dont les points de départ et d'arrivée sont identiques, de moins de 30 minutes entre le décollage et l'atterrissage (sauf pour les aéronefs ultralégers motorisés) et durant lequel l'aéronef ne s'éloigne pas à plus de 40 km de son point de départ.

Autorité compétente : c'est l'autorité, désignée par chaque État membre de l'Union européenne, habilitée à octroyer, refuser ou à suspendre une licence d'exploitation. Le tableau ci-dessous désigne l'autorité compétente en France selon le type de licence d'exploitation :

Autorité compétente	Type de licence
Direction du Transport aérien (DTA)	Licence A délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile
DSAC interrégionales (DSAC-IR)	Licence A délivrée par le préfet de région
	Licence B délivrée par le préfet de région
	Licence C délivrée par le préfet de région

Dans le cas d'une licence délivrée par le préfet de région, l'entreprise dépend de la DSAC-IR dans le territoire de compétence de laquelle réside son établissement principal.

Les services à contacter sont disponibles en fin de document « Adresses des services de la DGAC »

Cas particulier de l'outre-mer : le règlement (CE) n° 1008/2008 modifié ne s'applique pas aux collectivités d'outre-mer ayant le statut de pays et territoire d'outre-mer (PTOM) : Nouvelle-Calédonie, Polynésie française, Saint-Barthélemy, Saint-Pierre-et-Miquelon et Wallis-et-Futuna. Les licences et autorisations sont délivrées par les services d'États territorialement compétents et sur la base de dispositions françaises ou par le gouvernement local dans le cas de la Nouvelle-Calédonie et de la Polynésie française, sous réserve des dispositions des lois organiques relatives à ces deux collectivités.

Définitions :

Service aérien régulier : vol ou série de vols qui présente l'ensemble des caractéristiques suivantes :

- sur chaque vol, des sièges ou des capacités de transport de fret ou de courrier, vendus individuellement, sont mis à disposition du public, soit directement par le transporteur aérien, soit par ses agents agréés ;
- il est organisé de façon à assurer la liaison entre les mêmes deux aéroports ou plus, soit selon un horaire publié, soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'il fait partie d'une série systématique évidente.

Service aérien non régulier : vol ou série de vols ne rentrant pas dans la catégorie « service aérien régulier ».

Transporteur contractuel : personne partie à un contrat de transport conclu avec un passager ou un expéditeur (cas du transport du courrier) ou avec une personne agissant pour le compte du passager ou de l'expéditeur.

Transporteur de fait : personne, autre que le transporteur contractuel, qui, en vertu d'un accord passé avec le transporteur contractuel, effectue tout ou partie du transport.

Accord commercial : affrètement ou partage de codes.

Affrètement : opération par laquelle un fréteur met à la disposition d'un affréteur un aéronef avec équipage. Sauf convention contraire, l'équipage reste sous la direction du fréteur.

Partage de codes : accord par lequel un transporteur contractuel utilise un indicatif de vol qui lui est propre pour commercialiser conjointement un vol d'un transporteur de fait.

Enfin, dans le présent document, les États membres sont ceux membres de l'Union européenne (UE) et de l'Association européenne de libre-échange (AELE) qui regroupe actuellement l'Islande, le Liechtenstein, la Norvège, et la Suisse.

LICENCE D'EXPLOITATION

Conditions de délivrance d'une licence d'exploitation

- Conditions sur la structure d'entreprise (art.4 a), d) e) et f) du 1008/2008) : elle doit avoir son principal établissement⁷ en France. L'activité principale doit être exclusivement l'exploitation de services aériens ou en combinaison avec d'autres activités commerciales concernant les aéronefs (entretien, location, etc.). Sa structure doit permettre à l'autorité compétente de mettre en œuvre les dispositions du règlement européen. Elle doit être détenue à plus de 50 % et effectivement contrôlée par des États membres ou des ressortissants d'États membres, soit directement, soit indirectement par le biais d'une ou de plusieurs entreprises intermédiaires.
- Garanties morales (art.7 du 1008/2008): les personnes qui assurent la direction permanente et effective de l'entreprise sont subordonnées au respect des conditions d'honorabilité (absence d'une condamnation définitive mentionnée au bulletin n° 2 de leur casier judiciaire et entraînant l'interdiction d'exercer une activité professionnelle ou sociale) et d'absence de faillite personnelle.
- Conditions opérationnelles (art.4 b) et c) du 1008/2008): l'entreprise doit être titulaire d'un CTA délivré par la DSAC territorialement compétente ou par un autre Etat membre, et disposer d'au moins un aéronef en propriété ou dans le cadre d'un contrat de location coque nue.
- Conditions d'assurance (art.4 h) du 1008/2008): l'entreprise doit respecter les exigences en matière d'assurances définies au règlement (CE) n° 785/2004 modifié, notamment vis-à-vis de la couverture de la responsabilité à l'égard des passagers, des bagages et des tiers.
- Conditions financières elles dépendent du type de licence :
 - **Licence A** (ministre ou préfet) : l'entreprise doit pouvoir démontrer, au travers d'un **plan d'affaires portant au moins sur trois années et sur la base d'hypothèses réalistes**, que l'entreprise sera à même de faire face à tout moment à ses obligations actuelles et potentielles, **pendant une période de 24 mois** à compter du début de l'exploitation. Elle doit également prouver qu'elle est **en mesure d'assumer les frais fixes et les dépenses d'exploitation** découlant de ses activités sans avoir recours aux recettes tirées de son exploitation, pendant une période de **3 mois** à compter du début de l'exploitation (art.5-1 et 5-2 du 1008/2008).
 - **Licence B** : la société doit apporter la preuve que ses capitaux propres s'élèvent à au moins 100 000 €, ou fournir, sur demande de l'autorité compétente, toutes les informations utiles aux fins de l'analyse prévue pour une licence A (art.5-3 du 1008/2008).
 - **Licence C** : l'entreprise doit apporter la preuve que ses fonds propres sont positifs (arrêté du 16 juin 2005 fixant les garanties financières et morales demandées pour l'octroi et le maintien de la licence d'exploitation des transporteurs aériens visés au III de l'article R. 330-1 du code de l'Aviation Civile)

Les informations à communiquer pour une délivrance initiale est fonction du type de licence d'exploitation demandé et sont listées dans la fiche prévue à cet effet à la fin du document.

⁷ Administration centrale ou siège statutaire au sein duquel il exerce les principales fonctions financières et le contrôle de l'exploitation, y compris la gestion du maintien de la navigabilité.

AUTORISATION D'EXPLOITATION

Une licence d'exploitation ne confère pas, seule, le droit d'effectuer du transport aérien public. Une autorisation d'exploitation de services aériens est également requise. Elle est délivrée par la même autorité compétente que celle ayant octroyé la licence d'exploitation.

Pour les sociétés souhaitant effectuer **exclusivement des services aériens non réguliers** et sollicitant dans ce cadre, une **licence préfet A, B ou C**, cette autorisation d'exploitation prend la forme d'un **article dédié de l'arrêté portant octroi de licence d'exploitation**, et précisant la zone géographique sur laquelle elles sont autorisées à exploiter des liaisons.

Pour les sociétés sollicitant une licence préfet A et souhaitant, en sus, exploiter des services aériens réguliers, ces autorisations d'exploitation sont matérialisées par deux articles distincts dans l'arrêté portant octroi de licence d'exploitation. L'article dévolu à l'autorisation des services aériens réguliers précise la ou les liaison(s) sur la(es)quelle(s) la compagnie est autorisée à exploiter.

Enfin, pour les sociétés sollicitant une **licence ministre**, l'autorisation d'exploitation prend la forme d'un **arrêté dédié** portant autorisation de services aériens. Il fait état de la zone géographique sur laquelle le transporteur peut effectuer des services aériens non réguliers et des liaisons sur lesquelles il peut exploiter des services aériens réguliers.

Par conséquent, toute demande d'octroi de licence d'exploitation de transport aérien doit être associée à une demande d'autorisation d'exploitation de services aériens réguliers ou non réguliers.

Bien entendu, le transporteur peut ensuite demander les autorisations d'exploitation correspondant à ces projets de développements ultérieurs.

III.1 Services aériens intra-union européenne

Conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 1008/2008 modifié, les transporteurs aériens détenteurs d'une licence d'exploitation **sont autorisés** à exploiter des **services aériens intra-union européenne**. Toutefois, l'autorisation d'effectuer des services aériens réguliers n'est délivrée que sous réserve de cohérence avec le dossier déposé pour l'obtention de la licence d'exploitation. De plus, avant de pouvoir mettre en œuvre ces services aériens, les transporteurs aériens doivent notifier préalablement l'autorité compétente **en déposant un programme d'exploitation**⁸.

III.2 Services aériens vers les pays tiers à l'Union européenne

Services aériens réguliers (uniquement pour les licences délivrées par arrêté ministériel)

Un transporteur souhaitant exploiter des services aériens réguliers sur des lignes comportant au moins un point d'escale en France et de/vers un pays tiers à l'UE doit déposer un dossier comprenant un descriptif du projet de desserte contenant :

- la ou les liaisons projetées ;
- les fréquences des services et les jours d'exploitation ;
- le ou les types d'appareils utilisés ;
- la date prévue de début d'exploitation ;
- le ou les partages de codes éventuel(s) ;
- les tarifs ;
- les prévisions de trafic ;
- le compte d'exploitation prévisionnel sur trois ans.

En outre, les transporteurs aériens fournissent des éléments permettant d'apprécier la capacité opérationnelle et financière à exploiter les services envisagés.

Une fois le dossier complet, il est soumis à l'autorité compétente qui donne sa réponse dans un délai maximal de trois mois. Sauf cas particulier, les droits d'exploitation sont délivrés pour cinq années.

⁸ Cf. § III.3

Dans le cas de services aériens s'inscrivant dans le cadre d'un accord aérien entre la France et un pays tiers prévoyant une limitation du nombre de fréquences ou de transporteurs désignables sur une liaison donnée, un avis de disponibilité de droits de trafic aux transporteurs aériens est publié au Journal officiel de la République française et précise les modalités de dépôt d'une demande. S'il existe des demandes concurrentes, elles sont instruites selon les modalités définies par les articles 7 et 8 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.

Services aériens non réguliers (toutes licences)

Cette autorisation est accordée après l'examen de la capacité opérationnelle et financière du transporteur aérien. En pratique elle est octroyée en même temps que la licence d'exploitation, sur la zone géographique couverte par la zone d'exploitation du CTA, et n'est assortie d'aucune limite temporelle.

Pour les entreprises détentrices d'une licence préfet, ces services aériens sont généralement autorisés sur la région « EUR » selon la classification de l'OACI⁹.

Cas particulier des entreprises détentrices d'une licence préfet B qui souhaitent étendre leur zone d'activité pour exploiter de tels services : elles doivent porter leur projet conjointement auprès des autorités en charge de leur CTA et de leur licence d'exploitation si la zone visée se trouve au-delà de la zone d'exploitation autorisée par leur CTA. Si les changements ont un impact significatif sur la situation financière du transporteur, la licence d'exploitation sera mise de nouveau pour agrément.

⁹ La définition des zones est précisée dans le DOC OACI 7030.

Informations à communiquer à l'autorité compétente dans le cadre d'une demande d'octroi de licence d'exploitation

Cette fiche ne constitue pas un inventaire exhaustif, en effet, l'autorité compétente se réserve la possibilité de demander à la société tout autre document qu'elle jugera utile.

Une société sollicitant une licence d'exploitation de transporteur aérien doit transmettre un dossier auprès de l'autorité compétente et contenir au moins les éléments mentionnés ci-dessous.

Au titre du respect des exigences réglementaires juridiques :

- statut ou projet de statut, raison sociale ainsi que son adresse (extrait Kbis) ;
- la liste détaillée des actionnaires, avec leur nationalité et le type d'actions détenues, et les statuts. Si le transporteur fait partie d'un groupe d'entreprises, des informations doivent être fournies sur les relations entre celles-ci ;
- organigramme complet de l'entreprise et/ou de son groupe ;
- pour les ressortissants français, une copie des pièces d'identité du ou des gérants, président, directeur général, directeurs généraux délégués, administrateurs, membres du conseil de surveillance et du directoire selon la structure de l'entreprise, pour les ressortissants européens non français, un document délivré par l'autorité compétente de l'État membre de l'UE dans lequel la personne concernée a sa résidence permanente ou, à défaut, une déclaration sous serment ou solennelle faite par l'intéressé devant une autorité judiciaire ou administrative compétente datant de moins de trois mois.

Au titre du respect des exigences opérationnelles :

- détention d'un certificat de transporteur aérien (CTA) conforme au règlement (UE) 2018/1139 en état de validité délivré par la France ou un autre État membre.
- Preuve de la détention d'un ou plusieurs aéronefs en propriété ou dans le cadre d'un contrat de location coque nue.

Au titre du respect du règlement relatif aux couvertures assurantielles :

- attestation d'assurance en responsabilité civile couvrant les activités sollicitées à l'égard des passagers, des bagages, du fret et des tiers non passagers, selon le type d'exploitation.

Au titre du respect de la vérification de ses capacités financières, un plan d'entreprise comportant a minima :

Pour les sociétés sollicitant une licence d'exploitation de type A (ministre ou préfet)

- une présentation du positionnement économique du projet (type de service, positionnement en termes de gamme, parts de marché visées) ;
- les documents financiers et comptables internes les plus récents et, s'ils sont disponibles, les comptes certifiés de l'exercice financier précédent ;
- un bilan et un compte de résultats prévisionnels portant sur les trois premières années d'exploitation ;
- la base sur laquelle sont établies les dépenses et recettes prévisionnelles pour des postes tels que le carburant, les tarifs, les salaires, l'entretien, l'amortissement, le taux de change, les redevances aéroportuaires et de navigation aérienne, les coûts des services d'escale, les assurances, etc. ainsi que les prévisions de trafic et de recettes ;
- le détail des frais de démarrage pour la période allant du dépôt de la demande au commencement de l'exploitation, et des explications sur la manière dont il est envisagé de financer ces frais ;

- le détail des sources de financement actuelles et potentielles ;
- la marge brute d'autofinancement prévisionnelle et les plans de trésorerie portant sur les trois premières années d'exploitation ;
- le détail du financement des achats, notamment en ce qui concerne les aéronefs et, le cas échéant, des acquisitions par contrat de location aéronefs, y compris les conditions générales du contrat.

Pour les sociétés sollicitant une licence d'exploitation de type B

- la preuve que l'entreprise détient aux moins 100 000 euros de capitaux propres¹⁰
- à la demande de l'autorité compétente, les mêmes éléments que ceux demandés pour une licence A.

Pour les sociétés sollicitant une licence d'exploitation de type C

- la preuve que l'entreprise ou l'association possède des fonds propres positifs.

¹⁰ Selon le cas et la durée d'une éventuelle convention de blocage, il pourra être considéré qu'un compte courant d'associés fait partie des capitaux propres.

ADRESSES DES SERVICES DE LA DGAC

DIRECTION DU TRANSPORT AÉRIEN (DTA)

SOUS-DIRECTION DES TRANSPORTEURS ET SERVICES AÉRIENS (SDT)

SDT/2 : bureau des Transporteurs français et de l'Intervention publique

50 rue Henri Farman

75720 Paris Cedex 15

Tél. : 01 58 09 41 41

DIRECTIONS INTERRÉGIONALES

DIRECTION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE CENTRE-EST (DSAC-CE)

Aéroport de Lyon-Saint-Exupéry

210 rue d'Allemagne

69125 Lyon Saint-Exupéry Aéroport

Tél. : 04 26 72 68 00

DIRECTION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE NORD (DSAC-N)

9 rue de Champagne

91200 Athis-Mons

Tél. : 01 69 57 60 00

DIRECTION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE NORD-EST (DSAC-NE)

Aéroport de Strasbourg-Entzheim - CS 60003

67836 Tanneries Cedex

Tél. : 03 88 59 63 80

DIRECTION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE OUEST (DSAC-O)

Aéroport de Brest-Bretagne - CS 20301 Guipavas

29806 Brest Cedex 9

Tél. : 02 98 32 02 00

DIRECTION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE SUD (DSAC-S)

Allée Saint-Exupéry - BP 60100

31703 Blagnac

Tél. : 05 67 22 90 00

DIRECTION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE SUD- EST (DSAC-SE)

1 rue Vincent Auriol

13617 Aix-en-Provence Cedex 1

Tél. : 04 42 33 76 21

DIRECTION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE SUD-OUEST (DSAC-SO)

BP 70116

33704 Mérignac Cedex

Tél. : 05 57 92 81 00

DIRECTION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE ANTILLES-GUYANE (DSAC-AG)

11 rue des Hibiscus
97200 Fort-de-France
Tél. : 05 96 55 60 00

DIRECTION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE OCÉAN INDIEN (DSAC-OI)

Aérodrome de La Réunion-Roland Garros CS 93003
97743 Saint-Denis Cedex 9
Tél. : 02 62 72 87 00

SERVICES RÉGIONAUX D'OUTRE- MER

SERVICE DE L'AVIATION CIVILE SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON (SAC-SPM)

Aéroport de Saint-Pierre Pointe-Blanche - BP 4265
97500 Saint-Pierre-et-Miquelon
Tél. : 05 08 41 18 00

DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE EN NOUVELLE-CALÉDONIE (DAC-NC)

BP H1
98849 Nouméa Cedex
Nouvelle-Calédonie
Tél. : 00 687 26 52 00

SERVICE D'ÉTAT DE L'AVIATION CIVILE EN POLYNÉSIE FRANÇAISE (SEAC-PF)

BP 6404 - Faa'a
98702 Tahiti - Polynésie française
Tél. : 04 26 72 68 00