

Paris, le 13 mars 2024

## **PROJET DE DÉCISION SUITE A L'APPEL A CANDIDATURES LANCÉ LE 22 DÉCEMBRE 2023 SUR LES SERVICES AÉRIENS ENTRE TOULON ET ALGER (ALGÉRIE)**

### **1. Procédure**

À la suite du retrait des droits d'exploitation détenus par le transporteur ASL Airlines France SA sur les liaisons Toulon-Alger et Toulon-Oran, par l'arrêté du 23 octobre 2023 modifiant l'arrêté du 2 novembre 2011 relatif à l'exploitation de services de transport aérien par la société ASL Airlines France SA, les droits d'exploitation correspondants ont été rendus disponibles. 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 22 décembre 2023<sup>1</sup> et une notice a été publiée sur le site internet du ministère de la transition écologique<sup>2</sup>. Les transporteurs aériens européens établis en France souhaitant utiliser ces droits ont été invités à faire connaître leur candidature.

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

Dans le cadre de l'accord aérien franco-algérien (« Accord relatif aux services de transport aérien entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire, signé à Paris le 16 février 2006 »), la France a la possibilité de désigner aux autorités algériennes au maximum un transporteur sur chaque liaison de catégorie 3 dont Toulon-Alger fait partie.

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 de l'article R 6412-16 du code des transports.

De plus, l'exercice des droits de trafic sur la liaison précitée est sujet au respect du mécanisme d'équilibre des capacités offertes par les deux pavillons : chaque transporteur est autorisé à exploiter jusqu'à 7 fréquences hebdomadaires par liaison de catégorie 3. Au-delà de ces 7 fréquences, 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%.

Deux compagnies, ASL Airlines France et Transavia France, se sont portées candidates sur ces liaisons dans le délai réglementaire de quinze jours 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*.

---

<sup>1</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000048643033>

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

## **2. Présentation synthétique des demandes par compagnie, puis présentation détaillée par liaison**

ASL Airlines France :

La compagnie souhaite exploiter des services au départ de Toulon vers Alger à compter du 16 juin 2024, à raison d'une fréquence hebdomadaire durant l'ensemble des vacances scolaires, soit 19 semaines en 2024 et 26 semaines par année complète à partir de 2025, selon le schéma suivant :

	Saisons été	Saisons hiver
Type Avion	B737 (-700 ou -800)	B737 (-700 ou -800)
Nombre de sièges par appareil	147 ou 186 sièges	147 ou 186 sièges
Nombre de fréquences hebdomadaires hors vacances scolaires	0/7	0/7
Nombre de fréquences hebdomadaires durant les vacances scolaires	1/7	1/7

Transavia France :

La compagnie souhaite exploiter des services au départ de Toulon vers Alger à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2024, à raison de 2 fréquences hebdomadaires lors de la pointe été, soit 8 semaines par an, selon le schéma suivant :

	Saisons été	Saisons hiver
Type Avion	B737-800	B737-800
Nombre de sièges par appareil	189 sièges	189 sièges
Nombre de fréquences hebdomadaire hors pointe	0/7	0/7
Nombre de fréquences hebdomadaires durant la pointe (8 semaines)	2/7	0/7

A compter du début de la saison aéronautique d'été 2026, ou à compter du début de la saison aéronautique d'été 2025 en cas de bons résultats durant la première année d'exploitation, Transavia France souhaite exploiter des services au départ de Toulon vers Alger à raison de 2 fréquences hebdomadaires durant 24 semaines par an.

## **3. 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 des deux candidats, ASL Airlines France et Transavia France, diffèrent principalement sur le nombre de fréquences opérées.

ASL Airlines France propose 1 fréquence hebdomadaire durant les vacances scolaires sur l'ensemble de l'année. D'après le programme de vols prévisionnel transmis par la compagnie cela correspond à un total de 19 vols allers-retours en 2024 et de 24 vols allers-retours par an, à compter de 2025.

Transavia France propose 2 fréquences hebdomadaires lors de la pointe été, soit 8 semaines par an. Cela correspond à un total de 16 vols allers-retours par an. A compter du début de la saison aéronautique d'été 2026, ou à compter du début de la saison aéronautique d'été 2025 en cas de bons résultats durant la première année d'exploitation, la compagnie propose 2 fréquences hebdomadaires durant 24 semaines par an. Cela correspond à un total de 48 vols allers-retours par an.

Le programme initial proposé par les deux compagnies est proche, mais Transavia France propose une augmentation significative des capacités à compter de 2025 ou 2026, tandis que le programme d'ASL Airlines France ne prévoit pas d'évolution.

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

	ASL Airlines France	Transavia France
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 un bagage en soute, les prix maximum et minimum proposés et le tarif nécessaire pour disposer de la substituabilité et/ou l'annulabilité des billets, ainsi que les politiques de réduction.

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

	ASL Airlines France	Transavia France
Politique tarifaire	1	2

c) Qualité du service

La qualité de service a été jugée sur quatre critères :

- La configuration des appareils : les offres ne peuvent être différenciées sur ce point ;
- Le nombre de signalements recueillis par le bureau des passagers aériens : n'ont été retenus pour l'analyse que les signalements 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 en matière de droits des passagers. Ces signalements ont, par la suite, été rapportés au nombre de passagers transportés de et vers la France pour chaque année entre 2021 et 2023.

		2021	2022	2023 (*)
ASL	Nombre de signalements reçus	2	4	11
	Parmi les signalements reçus, part des signalements 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 en matière de droits des passagers	100%	0%	9%
Transavia France	Nombre de signalements reçus	87 (13è)	311 (6è)	595 (2è)
	Parmi les signalements reçus, part des signalements 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 en matière de droits des passagers (*)	24%	37%	30%
		21	115	179

(\*) Pour Transavia uniquement : chiffres 2023 non consolidés pour la part des signalements ayant fait l'objet d'une saisine et la part des réponses non conformes. Certains signalements reçus fin 2023 sont encore en cours d'analyse avant de décider s'ils doivent faire l'objet d'une saisine de la compagnie

		2021	2022	2023 (*)
ASL	Nombre de passagers transportés par an, au départ et à destination de la France	104 361	266 453	277 040
	Saisine ayant fait l'objet d'une suspicion de manquement par 100 000 passagers transportés	1,916	-	0,361
Transavia France	Nombre de passagers transportés par an, au départ et à destination de la France	4 741 612	10 533 744	12 535 765
	Saisine ayant fait l'objet d'une suspicion de manquement par 100 000 passagers transportés	0,440	1,092	1,424

Durant les trois années considérées, le nombre de signalements ayant fait l'objet d'une suspicion de manquement par 100 000 passagers transportés n'est pas significativement différent pour les deux compagnies. Ce critère n'est donc pas retenu comme déterminant pour les distinguer.

- La politique de substituabilité des billets : les offres ne peuvent être différenciées sur ce point ;

- L'existence de bureau de commercialisation : seule ASL Airlines France possède déjà un bureau de commercialisation à Alger. De plus, cette dernière commercialise ses billets sur un site internet algérien qui permet le paiement en monnaie locale. Transavia France a pour projet d'ouvrir un établissement local mais ce projet n'est pas encore concrétisé.

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

	ASL Airlines France	Transavia France
Qualité du service	1	2

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

Un seul transporteur peut être présent au titre du pavillon européen sur les liaisons de niveau 3.

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

e) Date de début de l'exploitation

ASL Airlines France prévoit de commencer ses opérations le 16 juin 2024. Transavia France prévoit de commencer ses opérations le 1<sup>er</sup> juillet 2024.

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

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

ASL Airlines France disposait des droits d'exploitation sur cette liaison de juillet 2016 à octobre 2023 (ce qui lui aurait permis de les exploiter durant 15 saisons aéronautiques) mais ne les a utilisés que de 2018 à 2019 (soit durant 2 saisons aéronautiques).

Conformément à l'article 9 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*, la direction générale de l'aviation civile a retiré ces droits à ASL Airlines France, après l'avoir invitée à présenter ses observations, car la compagnie ne les avait pas exploités pendant une période supérieure à six mois et car cette dernière n'avait pas produit d'élément susceptible de démontrer une perspective crédible de reprise de ces opérations.

Au vu à la fois de faits constatés entre 2016 et 2023 et des échanges avec la compagnie en 2023, il existe un risque crédible que la compagnie ASL Airlines France n'amende pas la politique opérationnelle menée depuis plusieurs années et choisisse de ne pas lancer l'exploitation de la ligne. La compagnie ASL Airlines France n'offre pas de garanties en matière de reprise, a fortiori de pérennité, de l'exploitation de cette liaison.

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

	ASL Airlines France	Transavia France
Garanties offertes en matière de pérennité de l'exploitation	2	1

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

Les deux candidats proposent d'exploiter les services avec des modules équivalents en termes de nombre de sièges.

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

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

ASL Airlines France prévoit d'exploiter les droits sollicités avec des aéronefs de type Boeing 737-800 et -700, qui respectent les exigences des chapitres III à IV de l'OACI.

Transavia France prévoit d'exploiter les droits sollicités avec des aéronefs de type Boeing 737-800, qui respectent les exigences du seul chapitre IV de l'OACI. De plus, ces Boeing 737-800 seront progressivement remplacés par des Airbus A320 Néo à mesure de leur entrée en flotte. Ces avions de nouvelle génération réduiront significativement l'impact sonore et climatique de la flotte de Transavia France.

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. En effet, ASL Airlines France possède une flotte plus âgée de 6 ans par rapport à celle de Transavia France.

En conséquence, l'offre de Transavia France est nettement mieux placée sur ces aspects.

	ASL Airlines France (âge moyen de la flotte : 16 ans)	Transavia France (âge moyen de la flotte : 10 ans)
Performances environnementales des appareils utilisés	2	1

i) Développement des correspondances offertes aux passagers

ASL Airlines France n'opère à ce jour aucun vol à l'aéroport de Toulon. Elle a demandé les droits d'exploitation sur la liaison Toulon-Oran ; seule candidate, elle devrait les obtenir, mais cela ne constituera pas une offre de correspondance. ASL Airlines France indique seulement qu'elle proposera des correspondances vers l'Europe via des partenaires.

Transavia France n'offre pas de billet en correspondance mais propose la création de correspondances en autonomie sur la plateforme "SmartConnect". Transavia France est le principal opérateur à Toulon, exploitant notamment plusieurs vols quotidiens vers Paris-Orly et hebdomadaires vers Brest.

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

	ASL Airlines France	Transavia France
Développement des correspondances offertes aux passagers	2	1

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

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

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 semblent 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 appareils proposés par les deux transporteurs sont déjà utilisés en France et en Algérie. Ce sont des appareils habituels dans le monde aérien.

Les offres ne peuvent par conséquent 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.

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

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

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

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

## **5. 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 l'arrêté du 23 octobre 2023 modifiant l'arrêté du 2 novembre 2011 relatif à l'exploitation de services de transport aérien par la société ASL Airlines France SA ;

- Considérant les offres déposées par les compagnies candidates jusqu'au 16 janvier 2023 ;

- Considérant les échanges écrits entre les candidats et les services de DGAC pour l'instruction de leur dossier ;

- Considérant les analyses menées par les services de la DGAC en application de l'arrêté du 22 janvier 2007 susvisé ;

- Considérant la déclaration du Conseil sur le droit d'établissement, faite au conseil des ministres des Transports de l'UE de décembre 2003,

Il est proposé de désigner Transavia France comme transporteur du pavillon européen sur la ligne Toulon-Alger.

Cette autorisation pourra être suspendue ou retirée :

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

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