

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER

Direction générale de l'Aviation civile

Paris, le 3 juin 2016

**PROJET DE DECISION SUITE A L'APPEL A CANDIDATURES LANCE LE 25 MARS 2016
SUR LES SERVICES AERIENS ENTRE LA FRANCE ET L'ALGERIE.**

1. Procédure

A la suite de la liquidation judiciaire de la société Air Méditerranée, prononcée le 15 février 2016 par le Tribunal de commerce de Tarbes, certains droits de trafic sont disponibles entre la France et la République algérienne démocratique et populaire. Les transporteurs aériens européens établis en France souhaitant utiliser ces droits, listés ci-après, ont été invités à faire connaître leurs candidatures.

Les droits de trafic disponibles dans le cadre de la mise en œuvre de 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 le 16 février 2006, sont les suivants :

- Paris (aéroports de Beauvais, Charles-de-Gaulle et Orly) – Alger ;
- Paris (aéroports de Beauvais, Charles-de-Gaulle et Orly) – Oran ;
- Paris (aéroports de Beauvais, Charles-de-Gaulle et Orly) – Chlef ;
- Marseille – Alger ;
- Toulon – Alger ;
- Toulon – Oran ;
- Lyon – Chlef.

Sur chacune de ces liaisons, la France a la possibilité de désigner aux autorités algériennes au maximum un transporteur aérien supplémentaire, ce transporteur devant être titulaire d'une licence d'exploitation délivrée par un Etat membre de l'Union européenne et être établi en France au sens de l'article R. 330-6 du code de l'aviation civile.

L'exercice des droits de trafic sur les liaisons précitées est sujet au respect du mécanisme d'équilibre des capacités offertes par les deux pavillons : limite de 30% de différence entre les capacités offertes par chaque pavillon sur la liaison Paris – Alger, et limite de 25% de différence sur les autres liaisons précitées.

L'appel à candidatures a pris la forme d'un avis publié le 25 mars 2016 au Journal officiel de la République française¹, et d'une notice publiée sur le site internet du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie².

¹<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000032291624&dateTexte=&categorieLien=id>

² <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Autorisations-air-mediterranee.html>

Les compagnies Air France, ASL Airlines France, Atlantique Air Assistance, Transavia France et Vueling se sont portées candidates sur certaines de ces liaisons, comme le résume le tableau ci-dessous, 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 susmentionné.

Tableau 1 : Candidatures reçues sur chacune des liaisons

	Paris Alger	Paris Oran	Marseille Alger	Paris Chlef	Lyon Chlef	Toulon Alger	Toulon Oran
Air France		X					
ASL Airlines France	X	X	X	X	X	X	X
Atlantique Air Assistance	X	X					
Transavia France	X		X	X	X	X	X
Vueling	X	X	X				

L'ensemble des demandes ont été jugées recevables.

Une attention particulière a été portée sur la recevabilité de la compagnie Vueling, au regard du critère d'établissement sur le territoire français de ce candidat. Les éléments apportés par la compagnie permettent de reconnaître Vueling comme établie en France, au regard notamment de l'enregistrement au registre du commerce et des sociétés de ses établissements, du nombre de personnels employés en France, de la déclaration des personnels navigants à la CRPN et aux URSSAF, et du nombre d'appareils basés en France.

2. Etude du marché actuel

PARIS – ALGER :

Sur les saisons aéronautiques été et hiver 2015, la liaison Paris – Alger a connu un trafic total de 1,55 millions de passagers, marqué par une forte saisonnalité, près de 1 million de passagers ayant été transportés sur la saison été. Le trafic était supporté à 46% par Air Algérie, à 32% par Aigle Azur, à 18% par Air France et à 4% par Air Méditerranée.

PARIS – ORAN :

Sur les saisons aéronautiques été et hiver 2015, la liaison Paris – Oran a connu un trafic total de 366 000 passagers, marqué par une forte saisonnalité, près de 230 000 passagers ayant été transportés sur la saison été. Le trafic était supporté à 42% par Air Algérie, à 40% par Aigle Azur, et à 17% par Air Méditerranée.

MARSEILLE – ALGER :

Sur les saisons aéronautiques été et hiver 2015, la liaison Marseille – Alger a connu un trafic total de 300 000 passagers, marqué par une forte saisonnalité, 190 000 passagers environ ayant été transportés sur la saison été. Le trafic était supporté à 61% par Air Algérie, à 26% par Aigle Azur, et à 5% par Air Méditerranée et Tassili Airlines.

PARIS – CHLEF :

Sur les saisons aéronautiques été et hiver 2015, la liaison Paris – Chlef a connu un trafic total de 23 000 passagers, marqué par une forte saisonnalité, 16 000 passagers ayant été transportés sur la saison été. Le trafic était exclusivement supporté par Air Méditerranée.

Aucun trafic significatif n'a été enregistré sur les liaisons Lyon-Chlef, Toulon-Alger, et Toulon-Oran sur les saisons aéronautiques été et hiver 2015.



4. Présentation synthétique des demandes par compagnie, puis présentation détaillée par liaison

Air France :

La compagnie souhaite débiter ses services dès juillet 2016 sur la liaison Paris – Oran à raison de 3 vols par semaine, puis à raison de 4 vols par semaine lors des saisons aéronautiques d'hiver et 7 vols par semaine lors des saisons aéronautique d'été.

Les vols seraient exploités au départ de l'aéroport de CDG. Les services seraient assurés au moyen d'un A320.

ASL Airlines France :

La compagnie souhaite débiter ses services dès juillet 2016 et propose :

- un vol quotidien toute l'année sur Paris – Alger ;
- un vol quotidien toute l'année sur Paris – Oran ;
- 3 vols hebdomadaires entre juillet et septembre et 2 le reste de l'année sur Marseille – Alger ;
- 2 vols hebdomadaires entre juillet et septembre sur la liaison Paris-Chlef ;
- 1 vol hebdomadaire entre juillet et septembre sur la liaison Lyon-Chlef ;
- 2 vols hebdomadaires entre juillet et septembre, et 1 seul le reste de l'année, sur les liaisons Toulon-Alger et Toulon-Oran.

Les vols au départ de Paris seraient exploités depuis l'aéroport de CDG. Les services seraient assurés au moyen de B737 de 147/149 places.

Atlantique Air Assistance :

La compagnie souhaite débiter ses services dès l'été 2016 sur les liaisons Paris – Alger et Paris – Oran, à raison de 3 fréquences hebdomadaires l'hiver, et 5 l'été.

Les vols au départ de Paris seraient exploités depuis l'aéroport de Beauvais.

Les services seraient assurés au moyen d'un Airbus A320 ou équivalent, qui ferait l'objet d'un affrètement à un autre transporteur.

Transavia France :

La compagnie souhaite exploiter les services suivants :

- sur Paris – Alger, un vol quotidien à partir de la saison aéronautique d'hiver 2016, puis 10 vols hebdomadaires à partir de la saison d'été 2018, puis 2 vols quotidiens à compter de la saison d'été 2019 ;
- sur Marseille – Alger, 5 vols hebdomadaires à compter de la saison d'été 2018, puis un vol quotidien à compter de la saison d'été 2019 ;
- sur Toulon – Alger, 1 vol hebdomadaire à compter de la saison d'été 2018, puis 2 à compter de la saison d'été 2019 ;
- sur les liaisons Paris-Chlef, Lyon-Chlef, et Toulon-Oran, 1 vol hebdomadaire à compter de la saison été 2019, puis 2 à compter de la saison été 2021.

Les vols au départ de Paris seraient exploités depuis l'aéroport d'Orly. Les services seraient assurés au moyen de Boeing 737-800 de 189 sièges.



Vueling :

La compagnie souhaite débiter ses services en septembre 2016, à raison de

- 8 vols hebdomadaires sur Paris – Alger ;
- 4 vols hebdomadaires sur Paris – Oran ;
- 7 vols hebdomadaires sur Marseille – Alger.

Les vols au départ de Paris seraient exploités depuis l'aéroport de CDG. Les services seraient assurés au moyen d'Airbus A320 de 180 sièges.

Les tableaux ci-dessous détaillent les candidatures déposées, par liaison.

PARIS - ALGER		été 2016	hiver 2016	été 2017	hiver 2017	été 2018	hiver 2018
Aéroport desservi	AAA	Beauvais					
	ASL	CDG					
	Transavia	Orly					
	Vueling	CDG					
Type avion	AAA	A320					
	ASL	B737					
	Transavia	B737					
	Vueling	A320					
Nombre de sièges	AAA	180					
	ASL	147					
	Transavia	189					
	Vueling	180					
Fréquences hebdo	AAA	5 dès l'été 2016	3	5	3	5	3
	ASL	7 dès juillet 2016	7	7	7	7	7
	Transavia	0	7	7	7	10	10 (14 au-delà)
	Vueling	8 dès le 15/09/16	8	8	8	8	8



PARIS - ORAN		été 2016	hiver 2016	été 2017	hiver 2017	été 2018	hiver 2018
Aéroport desservi	AAA	Beauvais					
	ASL	CDG					
	Air France	CDG					
	Vueling	CDG					
Type avion	AAA	A320					
	ASL	B737					
	Air France	A320					
	Vueling	A320					
Nombre de sièges	AAA	180					
	ASL	147					
	Air France	165 (donnée calculée)					
	Vueling	180					
Fréquences hebdo	AAA	5 dès l'été 2016	3	5	3	5	3
	ASL	7 dès juillet 2016	7	7	7	7	7
	Air France	3 dès juillet 2016	4	7	4	7	4
	Vueling	4 dès le 15/09/16	4	4	4	4	4

MARSEILLE - ALGER		été 2016	hiver 2016	été 2017	hiver 2017	été 2018	hiver 2018
Type avion	ASL	B737					
	Transavia	B737					
	Vueling	A320					
Nombre de sièges	ASL	147					
	Transavia	189					
	Vueling	180					
Fréquences hebdo	ASL	3 de juillet à sept	2	3 de juillet à sept	2	3 de juillet à sept	2
	Transavia	0	0	0	0	5	5 puis 7 au-delà
	Vueling	7 dès le 15/09/16	7	7	7	7	7

PARIS - CHLEF		été 2016	hiver 2016	été 2017	hiver 2017	été 2018	hiver 2018
Aéroport desservi	ASL	CDG					
	Transavia	Orly					
Type avion	ASL	B737					
	Transavia	B737					
Nombre de sièges	ASL	147					
	Transavia	189					
Fréquences hebdo	ASL	2 dès juillet 2016	0	2	0	2	0
	Transavia	0	0	0	0	0	0 puis 1 en 2019 et 2020 puis 2 au-delà



LYON - CHLEF		été 2016	hiver 2016	été 2017	hiver 2017	été 2018	hiver 2018
Type avion	ASL	B737					
	Transavia	B737					
Nombre de sièges	ASL	147					
	Transavia	189					
Fréquences hebdo	ASL	1 dès juillet 2016	0	1	0	1	0
	Transavia	0	0	0	0	0	0 puis 1 en 2019 et 2020 puis 2 au-delà

TOULON - ALGER		été 2016	hiver 2016	été 2017	hiver 2017	été 2018	hiver 2018
Type avion	ASL	B737					
	Transavia	B737					
Nombre de sièges	ASL	147					
	Transavia	189					
Fréquences hebdo	ASL	2 dès juillet 2016	1	2	1	2	1
	Transavia	0	0	0	0	1	1 puis 2 au-delà

TOULON - ORAN		été 2016	hiver 2016	été 2017	hiver 2017	été 2018	hiver 2018
Type avion	ASL	B737					
	Transavia	B737					
Nombre de sièges	ASL	147					
	Transavia	189					
Fréquences hebdo	ASL	2 dès juillet 2016	1	2	1	2	1
	Transavia	0	0	0	0	0	0 puis 1 en 2019 et 2020 puis 2 au-delà

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

Sur la liaison Paris – Alger

Les propositions des quatre candidats, AAA, ASL, Transavia et Vueling diffèrent légèrement en termes d'appareils exploités, de fréquences opérées et d'aéroport utilisé.

Transavia dessert Orly tandis qu'ASL et Vueling se positionnent au départ de CDG. Ces trois transporteurs offrent au moins un vol par jour. AAA propose de desservir Beauvais qui n'est pas encore doté de liaison régulière vers Alger.

Au regard de l'étude de marché présentée au point 2, les quatre candidats offrent des propositions suffisantes pour être désignés en remplacement d'Air Méditerranée sur cette ligne. Ils répondent donc tous favorablement au critère de la satisfaction de la demande de transport aérien entre Paris et Alger.



Sur la liaison Paris – Oran

Les propositions des quatre candidats, AAA, ASL, Air France et Vueling diffèrent légèrement en termes d'appareils exploités et de fréquences opérées. Sauf AAA qui se positionne à Beauvais, les transporteurs desservent CDG.

Au regard de l'étude de marché présentée au point 2, les quatre candidats offrent des propositions suffisantes pour être désignés en remplacement d'Air Méditerranée sur cette ligne. Ils répondent donc tous favorablement au critère de la satisfaction de la demande de transport aérien entre Paris et Oran.

Sur la liaison Marseille – Alger

Les propositions des trois candidats, ASL, Transavia et Vueling diffèrent légèrement en termes d'appareils exploités et de fréquences opérées.

Au regard de l'étude de marché présentée au point 2, les trois candidats offrent des propositions suffisantes pour être désignés en remplacement d'Air Méditerranée sur cette ligne. Ils répondent donc tous favorablement au critère de la satisfaction de la demande de transport aérien entre Marseille et Alger.

Sur la liaison Paris – Chlef, ASL propose d'exploiter 2 fréquences hebdomadaires entre juillet et septembre (3 mois), répondant à la forte saisonnalité de la ligne, tandis que Transavia offre 1 fréquence hebdomadaire toute l'année à compter de 2019, puis 2 à compter de 2021.

Au regard de l'étude de marché présentée au point 2, les deux candidats présentent des offres suffisantes pour être désignés en remplacement d'Air Méditerranée. Ils répondent favorablement au critère de la satisfaction de la demande de transport aérien entre Paris et Chlef.

Sur la liaison Lyon – Chlef, ASL propose d'exploiter, dès l'été 2016, 1 fréquence hebdomadaire entre juillet et septembre (3 mois), tandis que Transavia offre 1 fréquence hebdomadaire toute l'année à compter de 2019, puis 2 à compter de 2021.

Au regard de l'étude de marché présentée au point 2, aucun trafic significatif n'ayant été enregistré sur cette ligne, les deux propositions peuvent être considérées comme satisfaisant à la demande de transport aérien.

Sur la liaison Toulon – Alger, ASL propose d'exploiter, dès l'été 2016, 2 fréquences hebdomadaires entre juillet et septembre (3 mois) et 1 seule le reste de l'année, tandis que Transavia offre 1 fréquence hebdomadaire toute l'année à compter de 2018, puis 2 à compter de 2019.

Au regard de l'étude de marché présentée au point 2, aucun trafic significatif n'ayant été enregistré sur cette ligne, les deux propositions peuvent être considérées comme satisfaisant à la demande de transport aérien.

Sur la liaison Toulon – Oran, ASL propose d'exploiter, dès l'été 2016, 2 fréquences hebdomadaires entre juillet et septembre (3 mois) et 1 seule le reste de l'année, tandis que Transavia offre 1 fréquence hebdomadaire toute l'année à compter de 2019, puis 2 à compter de 2021.

Au regard de l'étude de marché présentée au point 2, aucun trafic significatif n'ayant été enregistré sur cette ligne, les deux propositions peuvent être considérées comme satisfaisant à la demande de transport aérien.

b) Politique tarifaire

L'offre présentée par AAA est incomplète sur ce critère. Ce critère n'a pas permis de départager les autres offres dans la mesure où les propositions tarifaires des



transporteurs dits « à bas coûts » ne sont pas sensiblement inférieures aux propositions des autres transporteurs.

c) Qualité du service

Les offres montrent que l'ensemble des transporteurs offrirait des niveaux de service satisfaisants, avec des appareils de catégorie similaire. Air France indique qu'elle proposerait, en complément, des sièges en catégorie Business, mais sans préciser s'il s'agirait d'un service réellement différencié, ou d'une tarification différente.

Les offres ne peuvent être départagées sur ce critère.

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

Le marché entre la France et l'Algérie est d'ores et déjà très concurrentiel. L'entrée d'un transporteur européen supplémentaire, quel qu'il soit, sur chacune des liaisons proposées, contribuerait à relever le niveau de concurrence.

e) Date de début de l'exploitation

Sur Paris – Alger, seuls AAA et ASL proposent de démarrer des services pendant la saison été 2016, ce qui représente un avantage de court terme pour l'offre de transport.

Sur Paris – Oran, l'ensemble des transporteurs démarrerait à l'été 2016, sauf Vueling qui débiterait en septembre.

Sur Marseille – Alger, ASL démarrerait en juillet 2016, Vueling en septembre 2016, et Transavia en 2018.

Sur les quatre liaisons Paris – Chlef, Lyon – Chlef, Toulon – Alger et Toulon-Oran, le démarrage des services de Transavia est repoussé à 2018 ou 2019, ce qui représente un inconvénient au regard de l'offre d'ASL qui démarrerait à l'été 2016.

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

ASL, Transavia, Vueling et Air France exploitent déjà de nombreux services aériens. Chacune de ces compagnies exploite un nombre important d'appareils du même type qui leur permet de pallier efficacement à tout aléa d'exploitation. En matière de capacités financières, ces transporteurs disposent du niveau d'exigences 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 nouveaux services vers l'Algérie représentent une part modeste de l'activité de ces transporteurs, et n'est pas de nature à présenter un risque économique pour eux.

Cette analyse est différente pour AAA, compagnie récente qui n'exploite aujourd'hui qu'un seul appareil A320. L'exploitation de nouveaux services avec le même appareil pourrait engendrer de la tension dans les conditions d'exploitation des lignes qu'elle exploite. La mise en service d'un second appareil représenterait un doublement de son activité.

Les conditions assurant la pérennité de l'exploitation sont réunies pour les quatre premiers candidats cités.



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

Actuellement, sur la liaison Paris – Alger, les représentants du pavillon européen sont Air France et Aigle Azur. Le pavillon européen offre déjà un nombre de sièges supérieur au pavillon algérien. L'introduction d'un troisième transporteur, quel qu'il soit, permettra au pavillon européen de gagner des parts de marché.

Sur Paris – Oran, seul Aigle Azur opère aujourd'hui. Le pavillon européen offre un nombre de sièges équivalent au pavillon algérien. L'introduction d'un second transporteur, quel qu'il soit, permettra au pavillon européen de gagner des parts de marché.

Sur la liaison Marseille – Alger, la part de marché du pavillon européen est très en retrait de celle du pavillon algérien. L'offre de Vueling, très supérieure à celle d'ASL et de Transavia sur cette liaison, permettrait au pavillon européen de reprendre des parts de marché.

Enfin, sur les liaisons Paris – Chlef, Lyon – Chlef, Toulon – Alger et Toulon – Oran, aucun transporteur européen n'opère de services réguliers. Les deux offres d'ASL et de Transavia permettent donc un développement de la part de marché du pavillon européen.

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

Les appareils proposés par les candidats sont d'un type ayant de bonnes performances en termes de consommation et d'émissions acoustiques.

Les offres ne peuvent pas être différenciées sur ce critère.

i) Développement de correspondances offertes aux passagers

Le trafic entre la France et l'Algérie s'inscrit principalement dans une logique de vols point à point. Seules les liaisons Paris-Alger et Paris-Oran peuvent bénéficier d'un trafic en correspondance significatif.

La liaison Paris – Alger dispose déjà d'une offre en correspondance grâce aux vols proposés par Air France à Paris – CDG, y compris sur des destinations long-courrier. Vueling et Transavia pourraient offrir chacune des possibilités de correspondances supplémentaires au sein de leurs groupes respectifs IAG et AF – KLM. Toutefois, cette offre supplémentaire de correspondances serait notablement inférieure à celle déjà proposée par Air France, d'une part parce que Transavia est basée à Orly, et d'autre part parce que les destinations long-courrier proposées par le groupe IAG à CDG sont moins nombreuses que celles proposées par le groupe Air France - KLM. Les offres de Vueling et de Transavia se détachent donc légèrement sur ce critère par rapport aux offres de AAA et ASL, sur la liaison Paris – Alger.

Sur la ligne Paris – Oran, l'offre de transport actuelle d'Aigle Azur et d'Air Algérie n'intègre pas de possibilité de correspondances. La candidature d'Air France, qui envisage un trafic de connexion à Paris – CDG avec le reste du monde, en particulier avec l'Amérique du Nord et l'Asie, permettrait de connecter Oran avec les destinations long-courrier de la compagnie. L'offre d'Air France est meilleure que celle de Vueling sur ce critère compte tenu du nombre de destinations long-courrier offertes à CDG par Air France. L'offre d'Air France se détache donc sur ce critère, sur la liaison Paris – Oran.

Ce critère est moins pertinent pour les liaisons Marseille – Alger, Paris-Chlef, Lyon-Chlef, Toulon-Alger et Toulon-Oran.



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

ASL propose une offre complète vers l'Algérie, organisée autour de vols au départ de Paris et de vols au départ d'autres villes françaises (Toulon, Lyon, Marseille).

Cette organisation lie certaines dessertes entre elles, pour l'exploitation des vols.

En particulier, la ligne Lyon – Chlef s'inscrit en continuité de la ligne Paris – Chlef ; la ligne Toulon – Alger s'inscrit en continuité de la ligne Paris – Alger ; la ligne Toulon – Oran s'inscrit en continuité de la ligne Paris – Oran.

Un effort de planification est fait par ASL pour y parvenir, car la compagnie ne dispose pas de base d'exploitation ailleurs qu'à Paris. Son offre est celle qui participe le mieux à l'aménagement du territoire français.

La proposition d'ASL se détache donc sur ce critère sur les liaisons précitées.

l) Perspectives de développement du tourisme en France

Les flux entre la France et l'Algérie sont principalement de nature affinitaire. L'ensemble des transporteurs semblent à même de développer ces échanges.

Aucun transporteur ne propose de stratégie particulière pour le développement du tourisme. En conséquence, aucun ne se détache sur ce critère.

m) Adéquation des appareils à la situation des aéroports français desservis

Les appareils proposés sont déjà utilisés en France et en Algérie. Ce sont des appareils habituels dans le monde aérien.

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

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

Les offres commerciales de Transavia France, Air France, ASL, Vueling et AAA sont distribuées sur les sites Internet des compagnies, via les systèmes de réservation, et via des centres d'appel joignables 7j/7 notamment en français pour les quatre premières.

Les offres ne peuvent pas être différenciées sur ce critère.

Au final, parmi ces critères additionnels, seul le critère « contribution à l'aménagement du territoire » permet de différencier les candidats.



7. Conclusions sur chacune des liaisons

L'analyse des deux offres sur la base des critères de l'arrêté du 22 janvier 2007 permet d'établir les grilles comparatives ci-après. Une croix signifie que le critère est jugé mieux rempli par le transporteur concerné. Lorsque plusieurs croix sont inscrites, cela signifie que les offres ne présentent pas d'écart significatif les départageant sur ce critère.

CRITERES D'ANALYSE Liaison PARIS - ALGER	AAA	ASL	Transavia	Vueling
satisfaction de la demande de transport aérien	x	x	x	x
politique tarifaire		x	x	x
qualité du service	x	x	x	x
contribution à l'offre d'un niveau satisfaisant de concurrence	x	x	x	x
date prévue du début de l'exploitation	x	x		
garanties offertes en matière de pérennité de l'exploitation		x	x	x
développement de la part de marché du pavillon européen sur la relation bilatérale considérée	x	x	x	x
performances environnementales des appareils utilisés	x	x	x	x
développement des correspondances offertes aux passagers			x	x
contribution à l'aménagement du territoire		x		

Sur la liaison Paris – Alger, les offres de Transavia, ASL et Vueling sont très bonnes. Ces compagnies proposent des capacités certes différentes, mais suffisantes au regard de l'offre de transport déjà élevée sur cette ligne.

Transavia et Vueling font l'impasse sur la saison été 2016, contrairement à ASL qui démarrerait les services dès cet été.

Par ailleurs, la desserte de la liaison Paris – Alger permettrait à ASL d'ouvrir également la liaison Toulon – Alger.

➔ Il est donc proposé de retenir ASL Airlines France sur la liaison Paris – Alger.



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

Les propositions d'Air France et d'ASL sont très bonnes. Celle d'Air France se détache toutefois par l'offre d'un réseau de correspondances aujourd'hui totalement absent sur cette liaison.

Le fait qu'ASL puisse ouvrir la ligne Toulon – Oran si elle dispose de la liaison Paris – Oran ne semble pas suffisant pour compenser l'appréciation précédente.

➔ **Il est donc proposé de retenir Air France sur la liaison Paris – Oran.**

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

L'offre de Vueling se détache très nettement. Très supérieure en nombre de fréquences, l'offre de cette compagnie permettrait au pavillon européen de conquérir des parts de marchés importantes au pavillon algérien sur cette ligne.

➔ **Il est donc proposé de retenir Vueling sur la liaison Marseille – Alger.**



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

L'offre d'ASL se détache, notamment eu égard à une date de début des services antérieure de 3 ans à celle proposée par Transavia.

➔ **Il est donc proposé de retenir ASL sur la liaison Paris - Chlef.**

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

L'offre d'ASL se détache, notamment eu égard à une date de début des services antérieure de 3 ans à celle proposée par Transavia.

➔ **Il est donc proposé de retenir ASL sur la liaison Lyon - Chlef.**



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

L'offre d'ASL se détache, notamment eu égard à une date de début des services antérieure de 2 ans à celle proposée par Transavia.

➔ **Il est donc proposé de retenir ASL sur la liaison Toulon - Alger.**

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

L'offre d'ASL se détache, notamment eu égard à une date de début des services antérieure de 3 ans à celle proposée par Transavia.

➔ **Il est donc proposé de retenir ASL sur la liaison Toulon - Oran.**

