

# **Recueil des actes administratifs**

**n° 519**

**REUNION DE 2019**  
**Commission permanente du 10 octobre 2019**

# COMMISSION PERMANENTE DU 10 octobre 2019

## SOMMAIRE

### Mission IV – Pour une Bretagne de toutes les mobilités

<b>19_0403_08</b>	Moderniser les aéroports à vocation régionale : Délégation de service public pour l'exploitation des services aériens réguliers entre Quimper et Paris (Orly) - Choix du délégataire .....	2
-------------------	--	---

COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL REGIONAL

10 octobre 2019

DELIBERATION

Programme 0403 - Moderniser les aéroports à vocation régionale

La Commission permanente du Conseil régional, convoquée par son Président le 24 septembre 2019, s'est réunie le jeudi 10 octobre 2019 sous la présidence de celui-ci.

Vu le règlement (CE) 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, notamment ses articles 16 et 17,

Vu le Décret n°2005-473 du 16 mai 2005 relatif aux règles d'attribution par l'Etat de compensations financières aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéroports pour leurs missions relatives au sauvetage et à la lutte contre les incendies d'aéronefs, à la sûreté, à la lutte contre le péril aviaire et aux mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux et modifiant le code de l'aviation civile,

Vu le Code de la commande publique et en particulier ses dispositions prévues à la troisième partie

Vu le Code général des Collectivités territoriales et ses articles L.1411-1 et suivants et R.1411-1 et suivants,

Vu la délibération n° 17\_DAJCP\_SA\_06 du Conseil régional en date du 22 juin 2017 approuvant les délégations accordées à la Commission permanente ;

Vu l'ensemble des décisions budgétaires de l'exercice en cours ;

Vu l'ensemble des délibérations précisant les modalités d'intervention des dispositifs actuels de la Région ;

Vu l'arrêté du 5 mars 2019, modifié par arrêté du 19 avril 2019, fixant les obligations de service public imposées sur les services aériens réguliers entre Quimper et Paris (Orly),

Vu la Décision du 5 mars 2019 portant délégation de compétence à la Région Bretagne pour déléguer l'exploitation de la liaison aérienne entre Quimper et Paris (Orly),

Vu la délibération 19\_0403\_05 du 25 mars 2019 portant approbation du principe de recours à une délégation de service public pour l'exploitation des services aériens réguliers entre Quimper et Paris (Orly),

Vu le rapport d'analyse des offres initiales de la Commission de DSP ;

Vu le rapport présenté par Monsieur le Président du Conseil régional, précisant les motifs de choix du délégataire,

Considérant que,

La liaison aérienne exploitée entre l'aéroport de Quimper et celui de Paris (Orly) permet de désenclaver la Cornouaille, située à 562 kilomètres du centre parisien par la route, et d'offrir une accessibilité dans des temps réduits vers ou depuis les centres de décisions économiques et administratifs de la Région parisienne.

En 2018, ce sont 67 584 passagers qui ont emprunté la ligne.

La compagnie aérienne exploitant actuellement la liaison a récemment fait part à la Région de son intention d'arrêter les services à l'horizon de l'automne 2019. Afin d'assurer la continuité de l'exploitation du service et de préserver le schéma actuel d'exploitation, la Commission Permanente, par délibération du 9 février 2019, a décidé de saisir Madame la Ministre chargée des Transports, afin de faire imposer, en application des dispositions de l'article R.330-7 du Code de l'aviation civile, des obligations de services publics sur cette liaison.

Par décision en date du 5 mars 2019, l'Etat français a délégué la compétence d'organiser la procédure de passation de la présente délégation de service public à la Région Bretagne.

La consultation organisée par la Région Bretagne a pour objet le choix d'un transporteur aérien chargé, en exclusivité, de l'exploitation des services aériens réguliers entre l'aéroport de Quimper-Pluguffan et celui de Paris-Orly. Les prestations et leurs modalités d'exécution devront être conformes aux obligations de service public imposées par arrêté du 5 mars 2019, modifié par arrêté du 19 avril 2019, publié au Journal officiel de la République française du 6 mars 2019.

Deux compagnies aériennes se sont portées candidates et ont été admises, sur avis de la CDSP à la phase de négociation.

Suite à l'analyse des offres définitives, Monsieur le Président de la Région propose de retenir l'offre de la compagnie Chalais Aviation, pour une durée de 4 ans à compter du 25 novembre 2019 aux motifs suivants :

- Offre conforme aux obligations de service public imposées sur la liaison ;
- Adéquation globale de l'offre de service au maintien du niveau de fréquentation de la liaison ;
- Note globale de 73,8 points sur 100 contre 54,5 pour l'offre concurrente ;
- Contribution financière demandée inférieure de 13 496 487 K€ par rapport à l'offre concurrente ;
- Montant de la contribution demandée en diminution en moyenne de 3% par an sur la durée de la DSP du fait de l'amélioration de la fréquentation de la liaison et de la recette moyenne perçue sur les usagers ;
- Coût moyen par personne transportée inférieur de 122 € par rapport à l'offre concurrente, constituant un bilan coûts/avantages plus favorable ;

Conformément à la réglementation en vigueur, l'Etat est co-déléguant sur cette délégation de service public, aux côtés de la Région. Aussi, a été sollicité auprès de Madame la Ministre chargée des transports la participation financière de l'Etat pour la compensation versée à la compagnie en application des dispositions du décret n°2005-473 du 26 mai 2005.

Le montant total de la contribution s'élève à 13 535 515 € pour les 4 ans.

La participation de l'Etat représente 33,3% du montant de la contribution demandée soit un total de 4 507 326 € pour les 4 ans.

La participation de la Région représente 42,8% du montant de la contribution demandée soit un total de 6 000 000 € pour les 4 ans.

Participent également au financement de la liaison, au travers d'une convention spécifique avec la Région Bretagne, le Département du Finistère, Quimper Bretagne Occidentale et les EPCI de Cornouaille pour un montant total de 3 028 193 € soit 23,9%. Cette convention fera l'objet d'une présentation lors d'une prochaine Commission permanente.

La convention de DSP sera signée entre la compagnie CHALAIR, l'Etat et la Région Bretagne. Cette dernière versera directement à la compagnie CHALAIR le montant de sa propre contribution ainsi que celles des collectivités du Finistère. Elle se fera a posteriori rembourser par ces dernières à hauteur des avances qu'elle aura consenties selon les modalités définies dans la convention spécifique.

Et après avoir délibéré ;

#### **DECIDE**

- D'APPROUVER le choix de l'offre de la compagnie CHALAIR et de lui confier la délégation de service public pour l'exploitation des services aériens réguliers entre Quimper et Paris (Orly) pour une durée de 4 ans à compter du 25 novembre 2019
- D'APPROUVER la convention de délégation de service public pour l'exploitation des services aériens réguliers entre Quimper et Paris (Orly) ;
- D'AUTORISER Monsieur le Président du Conseil régional à signer la convention de délégation de service public et tous les actes s'y référant.



# Délégation de service public pour l'exploitation des services aériens réguliers entre Quimper et Paris (Orly)

Rapport de présentation sur le choix du  
délégataire retenu

## Sommaire

Sommaire.....	2
<b>I. OBJET .....</b>	<b>3</b>
A. Description générale .....	3
B. Description détaillée .....	3
<b>II. CONDITIONS DE LA CONSULTATION .....</b>	<b>4</b>
A. Procédure de consultation.....	4
B. Objet du rapport .....	5
C. Critères de jugement des Offres.....	5
<b>III. PRESENTATION DES CANDIDATS ADMIS A PRESENTER UNE OFFRE .....</b>	<b>7</b>
A. SOCIETE AIR FRANCE .....	7
B. CHALAIR AVIATION .....	8
<b>IV. COMPARAISON DES OFFRES FINALES .....</b>	<b>9</b>
A. Tableau de comparaison des offres .....	9
B. Bilan coûts/avantages .....	10
<b>V. CHOIX D'UNE ENTREPRISE ET MOTIFS DU CHOIX.....</b>	<b>11</b>
<b>VI. ECONOMIE GENERALE DE LA CONVENTION.....</b>	<b>12</b>
<b>VII. PARTICIPATION AU FINANCEMENT DE LA LIAISON .....</b>	<b>13</b>
<b>PROPOSITION RELATIVE AU CHOIX DU DELEGATAIRE ET APPROBATION DE LA COMMISSION PERMANENTE.....</b>	<b>14</b>

# I. Objet

## A. Description générale

La présente consultation a pour objet la désignation d'un titulaire (ci-après le « *Déléataire* ») du contrat de délégation de service public relatif à l'exploitation des services aériens réguliers entre Quimper et Paris (Orly) (ci-après « *le Contrat* »).

## B. Description détaillée

La liaison aérienne exploitée entre l'aéroport de Quimper et celui de Paris (Orly) permet de désenclaver la Cornouaille, située à 562 kilomètres du centre parisien par la route, et d'offrir une accessibilité dans des temps réduits vers ou depuis les centres de décisions économiques et administratifs de la Région parisienne.

En 2018, ce sont 67 584 passagers qui ont emprunté la ligne.

La compagnie aérienne exploitant actuellement la liaison a récemment fait part à la Région de son intention d'arrêter les services à l'horizon de l'automne 2019. Afin d'assurer la continuité de l'exploitation du service et de préserver le schéma actuel d'exploitation, la Commission Permanente, par délibération du 9 février 2019, a décidé de saisir Madame la Ministre chargée des Transports, afin de faire imposer, en application des dispositions de l'article R.330-7 du Code de l'aviation civile, des obligations de services publics sur cette liaison.

Par décision en date du 5 mars 2019, l'Etat français a délégué la compétence d'organiser la procédure de passation de la présente délégation de service public à la Région Bretagne.

La présente consultation a pour objet le choix par la Région Bretagne d'un transporteur aérien chargé, en exclusivité, de l'exploitation des services aériens réguliers entre l'aéroport de Quimper-Pluguffan et celui de Paris-Orly. Les prestations et leurs modalités d'exécution devront être conformes aux obligations de service public imposées par arrêté du 5 mars 2019, modifié par arrêté du 19 avril 2019, publié au Journal officiel de la République française du 6 mars 2019.

## II. Conditions de la consultation

### A. Procédure de consultation

La Région Bretagne a lancé une procédure de consultation pour la désignation d'un titulaire de la délégation de service public relative à l'exploitation des services aériens réguliers entre l'aéroport de Quimper-Pluguffan et celui de Paris-Orly.

La présente consultation est soumise aux dispositions :

- de l'article 17 du règlement (CE) n°1008/2008 du 24 septembre 2008 ;
- du Code de la commande publique et en particulier aux dispositions prévues à la troisième partie ;
- des articles L.1411-1 et suivants et R.1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales relatifs aux délégations de service public.

Organes de publicité :

- Avis simplifié paru au Journal officiel de l'Union européenne du 24 avril 2019 sous la référence 2019/C 143/03 ;
- Avis complet paru au Bulletin Officiel des Annonces des Marchés Publics ;
- Avis simplifié paru dans la publication spécialisée Air&Cosmos n°2638 du 26 avril 2019.

L'ensemble des pièces du dossier de candidature a été mis à disposition des candidats gratuitement sur la plateforme de l'acheteur suivante : <https://marches.megalisbretagne.org>

Les date et heure limites de réception des candidatures et des offres ont été fixées **au 26 juin 2019 à 12h00**.

**Deux candidats** ont déposé un dossier de candidature avant les date et heure limites.

Ce sont les opérateurs économiques suivants :

- SOCIETE AIR FRANCE
- CHALAIR AVIATION

Sur avis de la CDSP, les deux candidats ont été admis à la phase de négociation. Celle-ci s'est déroulée selon le planning suivant :

- Séance technique : 17 juillet 2019
- Remise des offres optimisées : 22 août 2019
- Séance de négociation : 29 août 2019

A l'issue de cette dernière séance, les candidats ont remis une offre financière ferme et définitive tenant compte des évolutions proposées au cours des séances de discussions le mardi 3 septembre. L'analyse comparative finale et la notation des offres ont été réalisées sur la base de ces dernières offres.

## B. Objet du rapport

En application de l'article L. 1411-5 du Code général des collectivités territoriales, l'assemblée délibérante se prononce sur le choix du délégataire auquel le Président de la Région, autorité habilitée à signer la convention, a procédé à l'issue des négociations.

L'objet de ce rapport est de présenter les motifs du choix du délégataire et l'économie générale du contrat après le rappel du déroulement de la procédure.

## C. Critères de jugement des Offres

Conformément aux dispositions du paragraphe 7 de l'article 17 du règlement (CE) n°1008/2008 du 24 septembre 2008, la sélection parmi les offres présentées sera effectuée en tenant compte de l'adéquation du service à la demande en déplacements sur la liaison et notamment de la capacité offerte, des prix et des conditions qui peuvent être proposés aux usagers, ainsi que du coût de la compensation requise.

Ainsi, la Région Bretagne opérera le choix du délégataire en fonction des critères suivants :

Critères	Pondération
<b>1. Adéquation du service à la demande en déplacements sur la liaison</b>	<b>35%</b>
1.1 <b>Appareil utilisé</b> : le candidat proposera un appareil d'une capacité unitaire suffisante permettant de respecter l'offre en sièges imposée. Les candidats sont informés qu'en particulier, le confort à bord et le temps de vol feront l'objet d'une appréciation, en participant à l'adéquation du service à la demande dans un contexte de renforcement de la concurrence ferrée.	10 %
1.2 - <b>Horaires des vols proposés</b> : les horaires devront en particulier tenir compte des besoins des passagers voyageant pour des motifs professionnels en semaine et permettre de faire bénéficier aux passagers d'une amplitude horaire d'au moins huit heures à destination, tant à Paris qu'à Quimper. L'horaire du matin devra permettre une arrivée à Paris (Orly) avant 8h30 et un retour à Quimper après 20h30.	5%
1.3 - <b>Nombre de fréquences exploitées</b> : le nombre de fréquences proposées devra répondre à minima aux obligations de service public imposées. Les candidats pourront densifier ce programme si des économies peuvent en être dégagées.	5%
1.4 <b>Organisation en vue d'assurer la régularité et la ponctualité</b> : les offres des candidats seront appréciées au regard de : <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'organisation de la maintenance (maintenance en ligne, appareils de réserve et procédure d'affectation entre les lignes du réseau) ;</li> <li>• La procédure de gestion des irrégularités et d'information de la Région (ligne d'astreinte, délai de mise en place d'un appareil de remplacement, mise en place de solutions alternatives...);</li> <li>• La présentation d'objectifs quantifiés et termes de taux de régularité et de ponctualité, assorties de proposition de pénalités additionnelles qui feront l'objet d'une contractualisation.</li> </ul>	15%
<b>2. Prix et conditions qui peuvent être proposés aux usagers</b>	<b>30%</b>
2.1 - <b>Grille tarifaire</b> proposée et principes d'ajustement : la grille tarifaire présentera une segmentation permettant de répondre aux différentes catégories d'usagers de la liaison. Globalement les tarifs devront proposer une politique tarifaire incitative et segmentée permettant de répondre aux différentes typologies de passagers (loisir, voyageur d'affaires, petites et moyennes entreprises, grands comptes...).	15%
2.2 - <b>Recette moyenne par passager</b> : la recette moyenne par passager devra refléter la politique commerciale poursuivie par la compagnie et devra être compatible avec l'objectif global de rationalisation de l'économie générale de la délégation.	5%
2.3 - <b>Politique commerciale</b> : l'organisation commerciale (communication B2C/B2B, relation clients grands comptes, système informatisé de réservation) du candidat devra permettre d'accompagner le développement de la fréquentation de la liaison. En outre, les services proposés aux passagers devront	10%

refléter les attentes des usagers de la liaison : système d'enregistrement, facilitation des correspondances à l'aéroport Paris-Orly, mise en place d'un programme de fidélité, services à bord.	
<b>3. Coût de la compensation requise rapporté au nombre de passagers transportés</b>	<b>35%</b>
3.1 – <b>Evaluation des prévisions de trafic</b> : la méthode de prévision du trafic et robustesse des hypothèses sera évaluée sur la base des précisions apportées par les candidats dans le cadre de la pièce d'offre 3.1	5%
3.2 – <b>Montant de la compensation demandée</b> : Le montant de la compensation demandée par les candidats sera appréciée au regard du rapport sur le nombre de passagers transportés. Les candidats sont informés qu'ils peuvent formuler des propositions concernant l'identification d'opportunités d'utilisation complémentaire de l'appareil permettant de participer à l'amélioration de l'économie générale de la convention.	30%

La note globale est évaluée sur 100 points. Le jugement des critères 1 et 2 se fera par application du barème suivant, pondérés par les coefficients multiplicateurs de chaque sous-critère :

Très satisfaisant	1 pts
Satisfaisant	0,75 pts
Moyennement satisfaisant	0,5 pts
Peu satisfaisant	0,25 pts
Insatisfaisant	0 pts

Pour ce qui concerne le critère 3.2, l'offre la moins disante recevra le nombre de points maximum (30 points). Il sera ensuite fait application de la formule suivante :

$$\text{Note X} = 30 \text{ pts} \times (\text{Offre la moins disante} / \text{Offre X})$$

# III. Présentation des candidats admis à présenter une offre

## A. SOCIETE AIR FRANCE

Air France est la compagnie aérienne nationale historique, créée en 1933. L'Etat français possède toujours 14,3% de la société-mère de la compagnie, la holding Air France-KLM. Elle opère aussi bien sur le réseau international (moyen et long-courrier) mais aussi sur les vols domestiques (court-courrier). Ce dernier réseau était jusqu'à récemment organisé autour de deux entités :



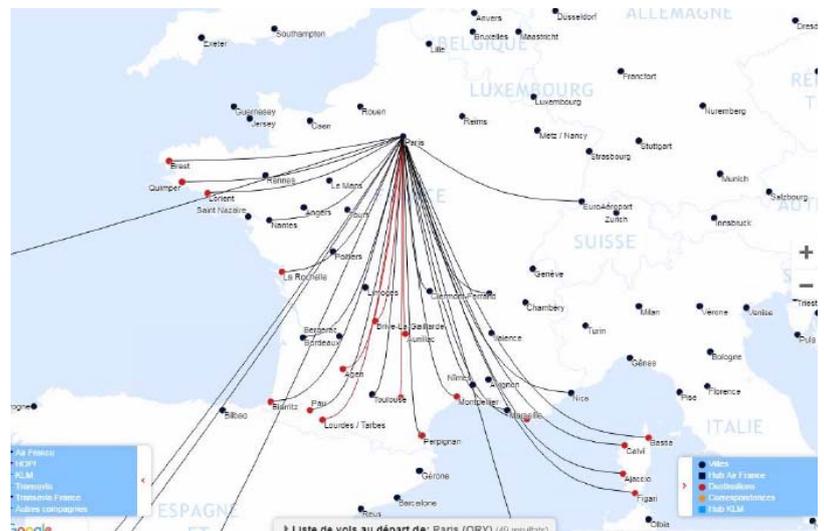
- Air France opérant depuis Paris les vols « la Navette » et les lignes depuis Lyon, Toulouse, Marseille ou Nice ;
- HOP ! sur certaines lignes au départ de Paris-Orly et les lignes régionales, notamment depuis Lyon.

Le candidat indique avoir unifié sous une seule offre commerciale « unique et cohérente » la totalité du réseau au départ d'Orly et de Charles de Gaulle. Le candidat déclare notamment vouloir « faciliter la mobilité des personnes sur des distances courtes. C'est un marché qui a ses spécificités, où les clients attendent avant tout un service simple, efficace, près de chez eux et avec le meilleur rapport qualité/prix ».

Le réseau domestique de la compagnie se compose de 130 lignes, 600 vols quotidiens, 13 millions de passagers par an.

La flotte est composée par les aéronefs suivants :

- 6 ATR de 48 à 72 sièges
- 25 CRJ de 50 à 100 sièges
- 41 Embraer : de 50 à 100 sièges
- 35 Airbus : de 142 à 212 sièges.



## B. CHALAIR AVIATION

Chalair Aviation est une compagnie française créée en 1986 en Normandie. Elle appartient aujourd'hui à 100% au groupe ADIGE depuis son rachat en mars 2003.



La compagnie opère dans les principaux domaines d'activités suivants :

- Les services aériens opérés sur les deux secteurs suivants :
  - Transport régulier régional ;
  - La navette d'entreprises notamment à l'international et affrètements (entreprises, clubs sportifs...) ;
- La formation professionnelle ;
- La maintenance aéronautique (atelier PART 145 agréé pour Beechcraft et ATR).

La flotte de la compagnie est composée de 14 appareils dont :

- 9 Beechcraft 1900 ;
- 4 ATR 42-500
- 1 ATR 72-500

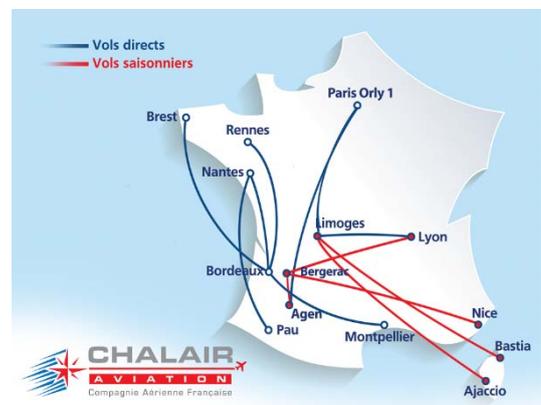
Le candidat indique que l'ensemble des appareils de la flotte sont en pleine propriété du groupe ADIGE et être « en voie d'obtenir auprès d'organismes le financement de nouveaux appareils de type ATR afin de couvrir ses besoins dans les années à venir ».



En termes d'activités de transport de passagers réguliers, la compagnie déclare réaliser 160 vols par semaine sur 15 destinations. Elle dessert notamment en ATR42 et 72 les liaisons suivantes :

- Agen-Paris (Orly) ;
- Limoges-Paris (Orly) ;
- Limoges- Lyon (Saint-Exupéry) ;

Ces liaisons font l'objet d'obligations de service public (OSP) et sont exploitées dans le cadre de contrats de délégation de service public (DSP).



# IV. Comparaison des offres finales

## A. Tableau de comparaison des offres

Le tableau de comparaison des offres finales est présenté ci-après.

				
<b>Adéquation du service à la demande</b>	<b>Appareil utilisé</b>	Type Avion	ATR 72-500	ERJ-145
		Capacité avion	70	50
		Temps de vol block (en minutes)	90	70
	<b>Horaires des vols proposés</b>		Arrivée le + tôt à ORY : 08h10 Retour le + tad à UIP : 21h45	Arrivée le + tôt à ORY : 08h15 Retour le + tad à UIP : 21h05
	<b>Nombre de fréquences exploitées</b>		879	875
<b>Organisation en vue d'assurer la régularité et la ponctualité</b>		Mécanicien sur site avec stocks. Avion de réserve à Limoges. Pas de précisions sur les délais de positionnement à UIP ou précisions sur les solutions alternatives d'acheminement.	Mécanicien sur site avec stocks. Peu de précisions sur les délais de mise en place d'une solution alternative en cas d'irrégularité.	
<b>Prix et conditions proposés aux usagers</b>	<b>Grille tarifaire</b>	Tarif TTC le + haut	570	818
		Tarif TTC le + bas (promo)	120	99
	<b>Recette moyenne par passager</b>	Recette unitaire moyenne par passager	79 €	65 €
		Prix moyen billet AR TTC	235 €	202 €
<b>Politique commerciale</b>		Réseau de distribution en propre + AGV (via GDS). Accord de GSA + prorata avec AF permettant une commercialisation sur le site AF + correspondances à ORY. Carte abo AF acceptée + Flying Blue. Réflexion sur la possibilité de mettre en place un code-share avec AF	Notoriété de la marque AF reconnue en Bretagne et en France en général. Distribution sur réseau propre + AGV (via GDS). Carte abonnement, fidélité. Services dématérialisés aux passagers (appli, carte embarquement sur téléphone...)	
<b>Coût de la compensation requise</b>	<b>Evaluation des prévisions de trafic</b>	Sièges offerts OSP (annuel)	122 990	87 500
		Trafic OSP total 4 ans	331 714	266 002
		dont trafic année 1	79 290	65 188
		dont trafic année 4	86 628	67 813
	Trafic annuel moyen	82 929	66 501	
	Taux de remplissage moyen	67,4%	76,0%	
	<b>Montant de la compensation demandée</b>	Total Produits sur la période	26 344 846 €	18 179 000 €
		Total Charges sur la période	39 880 359 €	45 209 000 €
		Contribution globale	13 535 515 €	27 032 000 €
		Contribution moyenne annuelle	3 383 879 €	6 758 000 €
		Contribution moyenne /pax départ	82 €	203 €
		Année 1	3 501 173 € 88 €	6 531 000 € 200 €
		Année 2	3 497 468 € 86 €	6 705 000 € 203 €
		Année 3	3 343 526 € 79 €	6 834 000 € 204 €
Année 4		3 193 348 € 74 €	6 962 000 € 205 €	

## B. Bilan coûts/avantages

- **Chalair** : la mise en ligne d'un appareil de 70 sièges toute l'année permet de maintenir une offre en sièges permettant d'accompagner une reprise de fréquentation de la liaison et d'accompagner la croissance sur la ligne sur la durée de la DSP. Au cours des négociations, le candidat a revu certaines hypothèses de recettes, en augmentant notamment la recette unitaire moyenne par passagers mais également ses hypothèses de coûts (coût de location de l'appareil, frais généraux de structure, rémunération attendue). Ainsi, le montant de la contribution à la charge de la Collectivité a été diminué de 3,2 M€, diminuant le coût moyen par personne transportée de 20€. L'amélioration de la fréquentation de la ligne permet de réduire progressivement le coût de la contribution publique, passant de 3,5M€ en année 1 à 3,2M€ en dernière année d'exploitation ;
- **Air France** : le passage à un avion de 50 sièges conduit à une diminution de la fréquentation de la liaison en année 1 de l'ordre de 4,2% par rapport aux résultats de 2018. Initialement le candidat prévoyait une poursuite de la diminution du trafic sur la durée de la DSP. Au cours des négociations, il a redressé ses prévisions, améliorées de 13 564 passagers sur la durée de la DSP. En revanche, le candidat a maintenu une hypothèse de diminution de la recette moyenne perçue sur les usagers, augmentant alors le coût de la contribution publique, passant de 6,5 M€ en année 1 à près de 7 M€ en dernière année. Au global, l'offre est supérieure de 13,5 M€ à celle de Chalair, soit un écart de contribution par personne transportée de 122 €.

	Offre finale				Global période		
	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Offre finale	Offre initiale	Gains obtenus
 <b>CHALAIR</b>							
Passagers	79 290	81 604	84 192	86 628	331 714	328 494	3 220
Contribution globale	3 501 173 €	3 497 468 €	3 343 526 €	3 193 348 €	13 535 515 €	16 733 814 €	-3 198 299 €
Contribution/pax départ	88 €	86 €	79 €	74 €	82 €	102 €	-20 €
 <b>AIRFRANCE</b>							
Passagers	65 188 €	66 063 €	66 938 €	67 813 €	266 002	252 438	13 564
Contribution globale	6 531 000 €	6 705 000 €	6 834 000 €	6 962 000 €	27 032 000 €	28 024 000 €	-992 000 €
Contribution/pax départ	200 €	203 €	204 €	205 €	203 €	222 €	-19 €
<b>Ecart Chalair/Hop</b>							
Passagers	14 102 €	15 541 €	17 254 €	18 815 €	65 712	76 056	
Contribution globale	-3 029 827 €	-3 207 532 €	-3 490 474 €	-3 768 652 €	-13 496 485 €	-11 290 186 €	
Contribution/pax départ	-112 €	-117 €	-125 €	-132 €	-122 €	-120 €	

# V. Choix d'une entreprise et motifs du choix

La grille de notation des offres, communiquée aux candidats, a été appliquée aux propositions finales des candidats.

			
<b>Critère 1 : Adéquation du service à la demande en déplacements sur la liaison</b>	35%	23,8	25,0
<b>1.1 - Appareil utilisé</b> : le candidat proposera un appareil d'une capacité unitaire suffisante permettant de respecter l'offre en sièges imposée. Les candidats sont informés qu'en particulier, la capacité de l'appareil, le confort à bord et le temps de vol feront l'objet d'une appréciation, en participant à l'adéquation du service à la demande dans un contexte de renforcement de la concurrence ferrée	10%	7,5	10,0
<b>1.2 - Horaires des vols proposés</b> : les horaires devront en particulier tenir compte des besoins des passagers voyageant pour des motifs professionnels en semaine et permettre de faire bénéficier aux passagers d'une amplitude horaire d'au moins huit heures à destination, tant Quimper qu'à Paris. Les horaires du matin devra permettre une arrivée à Paris avant 8h30 et un retour à Quimper après 20h30	10%	5,0	7,5
<b>1.3 - Organisation en vue d'assurer la régularité et la ponctualité</b> : les offres des candidats seront appréciées au regard de : o L'organisation de la maintenance (maintenance en ligne, appareils de réserve et procédure d'affectation entre les lignes du réseau) ; o La procédure de gestion des irrégularités et d'information de l'Autorité concédante (ligne d'astreinte, délai de mise en place d'un appareil de remplacement, mise en place de solutions alternatives...); o la présentation d'objectifs quantifiés et en termes de taux de régularité et de ponctualité, assorties de proposition de pénalités additionnelles qui feront l'objet d'une contractualisation;	15%	11,3	7,5
<b>Critère 2 : Prix et conditions qui peuvent être proposés aux usagers</b>	30%	16,3	15,0
<b>2.1 - Grille tarifaire</b> proposée et principes d'ajustement : la grille tarifaire présentera une segmentation permettant de répondre aux différentes catégories d'usagers de la liaison. Globalement, les tarifs devront proposer une politique tarifaire incitative et segmentée permettant de répondre aux différentes typologies de passagers	15%	7,5	3,8
<b>2.2 - Recette moyenne par passager</b> : la recette moyenne par passager devra refléter la politique commerciale poursuivie par la compagnie et devra être compatible avec l'objectif global de rationalisation de l'économie générale de la délégation.	5%	1,3	1,3
<b>2.3 - Politique commerciale</b> : l'organisation commerciale (communication B2C/B2B, relation clients grands comptes, système informatisé de réservation) du candidat devra permettre d'accompagner le développement de la fréquentation de la liaison. En outre, les services proposés aux passagers devront refléter les attentes des usagers de la liaison : système d'enregistrement, facilitation des correspondances à l'aéroport de Paris, mise en place d'un programme de fidélité, services à bord.	10%	7,5	10,0
<b>Critère 3 : Coût de la compensation requise rapporté au nombre de passagers transportés</b>	35%	33,8	14,5
<b>3.1 - Evaluation des prévisions de trafic</b> : la méthode de prévision du trafic et robustesse des hypothèses sera évaluée sur la base des précisions apportées par les candidats dans le cadre de la pièce d'offre 3.1	5%	3,8	2,5
<b>3.2 - Montant de la compensation demandée</b> : Le montant de la compensation demandée par les candidats sera appréciée au regard du rapport sur le nombre de passagers transportés.	30%	30,0	12,0
<b>Classement des offres finales</b>	<b>100 pts</b>	<b>73,8</b>	<b>54,5</b>

La compagnie Chalair Aviation obtient la note globale de 73,8 points contre 54,5 pour celle d'Air France. Cette dernière est particulièrement pénalisée par son offre financière qui présente un écart de 19,3 points avec celle de Chalair.

Après l'analyse détaillée des offres et à la suite des négociations menées avec l'ensemble des candidats, je vous propose de retenir la proposition de la compagnie Chalair pour une durée de 4 ans.

La liste exhaustive des motifs qui, au regard des différents critères du dossier de consultation, permet de se prononcer favorablement sur le contrat proposé est la suivante :

- Offre conforme aux obligations de service public imposées sur la liaison ;
- Adéquation globale de l'offre de service au maintien du niveau de fréquentation de la liaison ;
- Note globale de 73,8 points sur 100 contre 54,5 pour l'offre concurrente ;
- Contribution financière demandée inférieure de 13 496 487 K€ par rapport à l'offre concurrente ;
- Montant de la contribution demandée en diminution en moyenne de 3% par an sur la durée de la DSP du fait de l'amélioration de la fréquentation de la liaison et de la recette moyenne perçue sur les usagers ;
- Coût moyen par personne transportée inférieur de 122 € par rapport à l'offre concurrente, constituant un bilan coûts/avantages plus favorable.

## VI. Economie générale de la convention

- **Durée du contrat : 4 ans à compter du 25 novembre 2019. La convention prendra ainsi fin le 24 novembre 2023 inclus.**
  - Une clause dite « de revoyure » prévoit que les parties conviennent de se rencontrer, afin d'envisager des perspectives de redressement dans les plus brefs délais et sur demande de l'une ou l'autre des parties, dès lors que le nombre cumulé de passagers sur une des 4 années d'exploitation est inférieur à 60 000 passagers. Si le bilan financier d'exploitation n'est pas amélioré dans un délai de 6 mois, la convention pourra être résiliée sans qu'aucune des parties ne puisse se prévaloir d'un quelconque droit à compensation indemnitaire. En aucun cas, la mise en œuvre de la présente clause ne pourra conduire à une modification des niveaux maximaux de compensations financières visés à l'article 6.
  
- **Activité prévisionnelle : le candidat estime une fréquentation totale de 331 714 passagers selon la répartition suivante :**
  - Première année d'exploitation : 79 290 passagers
  - Deuxième année d'exploitation : 81 604 passagers
  - Troisième année d'exploitation : 84 192 passagers
  - Quatrième année d'exploitation : 86 628 passagers
  - Soit une croissance annuelle moyenne de 3% sur la durée du contrat
  
- **Total des produits prévisionnels hors compensation financière : 26 344 846 euros hors taxes**
  
- **Total des charges prévisionnelles d'exploitation : 39 880 359 euros hors taxes**
  
- **Montant de compensation financière maximale à verser au transporteur : 13 535 515 euros hors taxes selon la répartition suivante :**
  - Première année d'exploitation : 3 501 173 euros hors taxes
  - Deuxième année d'exploitation : 3 497 468 euros hors taxes
  - Troisième année d'exploitation : 3 343 526 euros hors taxes
  - Quatrième année d'exploitation : 3 193 348 euros hors taxes

Le montant de la compensation financière effectivement accordée au transporteur est déterminé chaque année, ex post, en fonction des dépenses et des recettes effectivement engendrées par le service, dans la limite des montants mentionnés ci-dessus.

## VII. Participation au financement de la liaison

Conformément à la réglementation en vigueur, l'Etat est co-déléguant sur cette délégation de service public, aux côtés de la Région. Aussi, a été sollicité auprès de Madame la Ministre chargée des transports la participation financière de l'Etat pour la compensation versée à la compagnie en application des dispositions du décret n°2005-473 du 26 mai 2005.

Le montant total de la contribution s'élève à 13 535 515 € pour les 4 ans.

La participation de l'Etat représente 33,3% du montant de la contribution demandée soit un total de 4 507 326 € pour les 4 ans.

La participation de la Région représente 42,8% du montant de la contribution demandée soit un total de 6 000 000 € pour les 4 ans.

Participent également au financement de la liaison, au travers d'une convention spécifique avec la Région Bretagne, le Département du Finistère, Quimper Bretagne Occidentale et les EPCI de Cornouaille pour un montant total de 3 028 193 € soit 23,9%. Cette convention fera l'objet d'une présentation lors d'une prochaine Commission permanente.

La convention de DSP sera signée entre la compagnie CHALAIR, l'Etat et la Région Bretagne. Cette dernière versera directement à la compagnie CHALAIR le montant de sa propre contribution ainsi que celles des collectivités du Finistère. Elle se fera a posteriori rembourser par ces dernières à hauteur des avances qu'elle aura consenties selon les modalités définies dans la convention spécifique.

			Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	TOTAL
<b>MONTANT CONTRIBUTIONS</b>			<b>3 501 173 €</b>	<b>3 497 468 €</b>	<b>3 343 526 €</b>	<b>3 193 348 €</b>	<b>13 535 515 €</b>
<b>PLAN DE FINANCEMENT</b>	<b>ETAT (33,3%)</b>	<b>33,3%</b>	<b>1 165 891 €</b>	<b>1 164 657 €</b>	<b>1 113 394 €</b>	<b>1 063 385 €</b>	<b>4 507 326 €</b>
	<b>Région Bretagne</b>	<b>42,8%</b>	<b>1 500 000 €</b>	<b>6 000 000 €</b>			
	<b>Collectivités du Finistère</b>	<b>23,9%</b>	<b>835 283 €</b>	<b>832 812 €</b>	<b>730 133 €</b>	<b>629 964 €</b>	<b>3 028 193 €</b>
	<i>CD 29</i>	<i>8,6%</i>	<i>300 000 €</i>	<i>300 000 €</i>	<i>300 000 €</i>	<i>300 000 €</i>	<i>1 200 000 €</i>
	<i>Quimper Bretagne Occidentale</i>	<i>10,8%</i>	<i>378 282 €</i>	<i>375 811 €</i>	<i>273 132 €</i>	<i>172 963 €</i>	<i>1 200 189 €</i>
	<i>EPCI Cornouaille</i>	<i>4,5%</i>	<i>157 001 €</i>	<i>157 001 €</i>	<i>157 001 €</i>	<i>157 001 €</i>	<i>628 004 €</i>
<i>Montants versés par la Région Bretagne tenant compte des avances faites pour le compte des autres collectivités</i>			<i>2 335 283 €</i>	<i>2 332 812 €</i>	<i>2 230 133 €</i>	<i>2 129 964 €</i>	<i>9 028 193 €</i>

# Proposition relative au choix du déléataire et approbation de la Commission Permanente

En synthèse, au terme des négociations, compte tenu de l'ensemble des analyses figurant au présent rapport, il vous est proposé :

- D'APPROUVER le choix de l'offre de la compagnie CHALAIR et de lui confier la délégation de service public pour l'exploitation des services aériens réguliers entre Quimper et Paris (Orly) pour une durée de 4 ans à compter du 25 novembre 2019
- D'APPROUVER la convention de délégation de service public pour l'exploitation des services aériens réguliers entre Quimper et Paris (Orly) ;
- D'AUTORISER Monsieur le Président du Conseil régional à signer la convention de délégation de service public et tous les actes s'y référant.

Il est joint, à ce rapport, le projet de Convention de délégation de service public et ses annexes.

Le Président,



Loïc CHESNAIS-GIRARD

## Projet de convention

# Délégation de service public pour l'exploitation des services aériens réguliers entre Quimper et Paris (Orly)

---

*Les conseillers régionaux sont informés que les termes de la présente convention ont été arrêtés à l'issue de la phase de négociation et suite à la remise des offres définitives des candidats. Ce projet tient compte de l'hypothèse d'une participation financière de l'Etat en application des dispositions du décret n°2005-473 du 16 mai 2005. La présente convention sera ainsi adaptée en fonction des conditions de participation de l'Etat qui seront finalement arrêtées.*

La présente convention comporte ..... feuillets numérotés de 1 à .....

*A compléter avant signature de la convention*

**La présente convention est conclue entre :**

*d'une part,*

l'**ÉTAT**, représenté par le ministre chargé de l'aviation civile,

et,

**La Région Bretagne**

dont le siège est fixé 283, avenue du Général Patton, CS 21101, 35711 RENNES  
CEDEX

représenté par Monsieur Loïg CHESNAIS GIRARD, son Président,  
dûment habilité à la signature de la présente par délibération en date du.....

*A compléter lors de la signature de la convention*

*et d'autre part*

CHALAIR AVIATION

Ayant son siège social à Aéroport de Caen – 14 650 CARPIQUET

Représentée par.....

ci-après désigné le « **Déléataire** » ou le « **Transporteur** »

*A compléter lors de la signature de la convention*

Conformément :

- au règlement (CE) 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 ;
- au Code des transports ;
- à la délibération en date du 25 mars 2019 au terme de laquelle la Région Bretagne a approuvé le principe du recours à une délégation du service public pour l'exploitation de services aériens réguliers entre Quimper et Paris (Orly) ;
- à la délibération....., au terme de laquelle la Région Bretagne s'est prononcé sur le choix du Délégué.

*A compléter lors de la signature de la convention*

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

### **Article 1<sup>er</sup> : Objet de la convention**

La présente convention de délégation de service public a pour objet l'exploitation, en exclusivité, des services aériens réguliers entre l'aéroport de Quimper et celui de Paris-Orly.

### **Article 2 : Durée de la convention**

Sous réserve des clauses de résiliation prévues à l'article 8, la présente convention est valable à compter du 25 novembre 2019 au plus tard pour une durée de 4 ans. La convention prendra ainsi fin au plus tard le 24 novembre 2023 inclus.

En cas de résiliation par l'une ou l'autre des parties ainsi qu'à l'échéance du terme contractuel, le transporteur conserve la responsabilité des opérations effectuées pendant la période de validité du contrat.

### **Article 3 : Définition du service**

Les services devront être exploités conformément aux obligations de service public imposées sur cette liaison par arrêté du 5 mars 2019 publié au *Journal officiel* de la République française du 6 mars 2019<sup>1</sup>, modifié par arrêté du 19 avril 2019<sup>2</sup>. Ces obligations sont reproduites dans l'annexe 1 de la présente convention.

Il est rappelé que toute exploitation de service aérien régulier sur le territoire français est

<sup>1</sup> Arrêté du 5 mars 2019 imposant des obligations de service public sur les services aériens réguliers entre Quimper et Paris (Orly) (NOR : TRAA1906145A)

<sup>2</sup> Arrêté du 19 avril 2019 modifiant les obligations de service public imposées sur les services aériens réguliers entre Quimper et Paris (Orly) (NOR : TRAA1909894A)

soumise au dépôt préalable d'un programme d'exploitation auprès des autorités aéronautiques françaises, dans les conditions prévues à l'article R. 330-8 du code de l'aviation civile. Ce programme d'exploitation, comprenant notamment le détail des éventuels affrètements, franchises et partages de code, doit être déposé auprès des services de la direction générale de l'aviation civile au moins un mois avant le début de sa mise en oeuvre.

#### **Article 4 : Conditions d'exploitation**

Le transporteur s'engage à exécuter le service conformément à l'offre, qui figure en annexe 2 de la présente convention, sur la base de laquelle il a été retenu.

Toute évolution ou modification des conditions d'exploitation sous forme d'affrètement de longue durée, de partage de code ou de franchise devra faire l'objet de l'autorisation préalable de la direction générale de l'aviation civile.

Le transporteur ne peut utiliser que des aéronefs d'un type certifié par l'Agence européenne de la sécurité aérienne. Sont exclus les aéronefs pour lesquels une dérogation temporaire est autorisée par l'Agence européenne de la sécurité aérienne, conformément aux dispositions de l'article 71 du Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.)

Sauf cas exceptionnels, justifiés par la nécessité d'assurer pour une courte durée la continuité du service et faisant l'objet d'une autorisation explicite de la direction du Transport aérien de la direction générale de l'Aviation civile, est prohibé le recours aux moyens d'un transporteur aérien non titulaire d'une licence d'exploitation délivrée par la France ou un autre Etat membre de l'Union européenne ou partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou à tout autre accord ayant la même portée en matière de transport aérien.

Le transporteur s'engage à répondre sans délai à toute demande de la direction générale de l'Aviation civile concernant les événements qui doivent être pris en compte et rapportés à l'autorité de tutelle de l'Aviation civile, au sens des articles 4 et 5 du règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n° 1321/2007 et (CE) n° 1330/2007.

Dans ses relations avec les autorités publiques ainsi qu'avec la clientèle avant, pendant et après le vol, le transporteur aérien doit utiliser la langue française.

### **Article 5 : Vérification et examen annuel de l'exécution du service**

L'Etat et la Région Bretagne peuvent procéder à tout moment à des opérations de vérification pour constater la correspondance entre les prestations exécutées et les obligations de service public que le transporteur s'est engagé à respecter.

Le non-respect d'une obligation de service public, ou de la capacité des aéronefs prévue dans l'offre du transporteur annexée aux présentes (annexe 2), peut entraîner, suivant les cas, l'application de réductions dans les conditions prévues par l'article 9, ou la résiliation de la convention dans les conditions prévues par l'article 8. En tout état de cause, l'examen annuel de l'exécution du service donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal signé des cocontractants ou de leurs représentants, au plus tard six mois après la fin de l'année d'exploitation considérée.

Ce procès-verbal est établi comme suit :

- sur la base d'un bilan annuel d'exploitation, un premier projet de procès-verbal est adressé par l'Etat aux autres parties, pour signature, au plus tard deux mois après la fin de l'année d'exploitation considérée ;
- à défaut de signature de l'ensemble des parties dans le délai global de six mois après la fin de l'année d'exploitation considérée, le dernier projet établi par le représentant de l'Etat est réputé accepté par les autres parties.

### **Article 6 : Détermination du montant de compensation financière à verser au transporteur**

Le transporteur s'engage sur les niveaux maximaux de compensation financière qu'il a présentés à l'appui de son offre pour chaque période annuelle d'exploitation, soit respectivement :

- 3 501 173 euros hors taxes pour la première année d'exploitation,
- 3 497 468 euros hors taxes pour la deuxième année d'exploitation,
- 3 343 526 euros hors taxes pour la troisième année d'exploitation,
- 3 193 348 euros hors taxes pour la quatrième année d'exploitation,

Lorsque le transporteur estime qu'une modification imprévisible des conditions d'exploitation justifie la révision du montant maximal de la compensation financière, il lui appartient de présenter une demande motivée aux autres parties signataires, qui disposent d'un délai de deux mois pour se prononcer. Le contrat peut alors être modifié par avenant.

Le montant de la compensation financière effectivement accordée au transporteur est déterminé chaque année, ex post, en fonction des dépenses et des recettes effectivement engendrées par le service, dans la limite des montants mentionnés ci-dessus.

Cette compensation financière correspond à la différence entre les dépenses réelles hors taxes (TVA, taxes spécifiques au transport aérien) d'exploitation du service et les recettes commerciales, hors taxes (TVA, taxes spécifiques au transport aérien), procurées par celui-ci.

Sur la base du décompte financier annuel et des autres documents justificatifs joints à celui-ci, mentionnés à l'article 7 ci-dessous, et présentés par le transporteur, il est procédé par l'une ou l'autre des autres parties, ou conjointement par celles-ci, à un examen financier annuel du montant de compensation financière à verser au transporteur, celui-ci étant, le cas échéant, diminué des réductions appliquées conformément à l'article 9 ci-dessous. Cet examen annuel peut donner lieu à des contrôles sur pièces et sur place par un ou des représentants des parties concernées. Ce représentant peut être un prestataire de services désigné par l'une ou l'autre des parties ou, le cas échéant, conjointement par les parties.

La détermination du montant de compensation financière à verser au transporteur donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal signé des cocontractants ou de leurs représentants.

### **Article 7 : Modalités de versement de la compensation financière**

La TVA n'est pas applicable aux subventions versées, qui sont des subventions d'équilibre.

La compensation financière est prise en charge :

- par l'État à hauteur de 33,3%, dans la limite de 50% des recettes commerciales hors taxes de la liaison, conformément aux dispositions de l'article 10 du décret n° 2005-473 du 16 mai 2005 modifié relatif aux règles d'attribution par l'État de compensations financières aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéroports pour leurs missions relatives au sauvetage et à la lutte contre les incendies d'aéronefs, à la sûreté, à la lutte contre le péril aviaire et aux mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux et modifiant le code de l'Aviation civile,
- à hauteur du complément, par la Région Bretagne,

Il est convenu que les dépenses engagées aux côtés de l'Etat par les collectivités dans le cadre de la mise en œuvre de cette obligation de service public sont exclues du périmètre des dépenses contraintes visées par les dispositions de la loi du 22 janvier 2018 de programmation des finances publiques pour la période 2018-2020.

*A compléter lors de la signature de la convention*

Pour chacune des parties mentionnées à l'alinéa précédent, les paiements correspondant à leur participation financière sont effectués sous forme d'acomptes et de solde, selon les modalités suivantes, pour chaque année d'exploitation :

- un premier acompte est versé sur demande du transporteur, cette demande ne pouvant être présentée qu'à l'issue du deuxième mois d'exploitation. Il représente, pour chacune des parties participant au financement, 40 % de leur participation financière prévisionnelle. La demande du transporteur doit rappeler l'objet de son service, les références de la convention en cours et détailler le calcul permettant de fixer la somme à payer au titre de premier acompte ;

- un deuxième acompte est versé sur demande du transporteur, cette demande ne pouvant être présentée qu'à l'issue du sixième mois d'exploitation ; il porte, pour chacune des parties participant au financement, le montant d'acomptes à 80 % de leur participation financière prévisionnelle. La demande du transporteur doit rappeler l'objet de son service, les références de la convention en cours et détailler le calcul permettant de fixer la somme à payer au titre du deuxième acompte ;

- le solde est demandé par le transporteur à l'issue de chaque année d'exploitation. La demande est accompagnée d'un décompte annuel indiquant la compensation financière due pour l'année d'exploitation en cause, calculée sur la base des recettes et dépenses réelles, et précisant les sommes déjà versées à titre d'acomptes. Les documents justificatifs suivants doivent être joints à ce décompte :

- un compte analytique du transporteur relatif à la liaison et à la période considérées, dressé selon le modèle figurant en annexe 3 à la présente convention ;
- un document établi par le commissaire aux comptes du transporteur attestant que ce compte analytique est conforme aux comptes analytiques globaux du transporteur pour la même période, le cas échéant complété d'une explication détaillée de celui-ci, si la présentation du compte analytique mentionnée ci-dessus diffère de celle présentée lors de l'appel d'offres ;
- une annexe explicative précisant le détail et les modalités d'affectation à la liaison (par exemple : à l'heure de vol, à la rotation, au siège-kilomètre offert...) de chaque poste de coûts, sur la période, en particulier ceux des postes de frais généraux, frais commerciaux, frais de publicité de ligne, autres et aléas.

Le solde ne peut être versé qu'après la signature des procès-verbaux prévus aux articles 5 et 6 ci-dessus.

En cas de décision de résiliation de la convention avant son échéance prévue ou de risque substantiel d'interruption de la convention, le montant de compensation est recalculé au prorata de la durée réelle ou présumée d'exploitation ; le transporteur perçoit alors un ou deux acomptes, recalculés de manière que demeure à verser un solde égal à 20 % du nouveau montant de compensation financière.

Le transporteur est par ailleurs tenu, après détermination de la compensation financière

qui lui est due sur la période d'exécution de son service, de rembourser, le cas échéant, les sommes indûment perçues à titre d'acompte.

Les demandes d'acompte et de solde ainsi que les documents justificatifs à produire à l'appui du paiement du solde doivent parvenir à chacune des adresses suivantes :

**Direction générale de l'Aviation civile,**  
Direction du Transport aérien,  
Sous-direction des Transporteurs et Services aériens  
Bureau des Transporteurs français et de l'Intervention publique (DTAT2)  
50, rue Henry-Farman, 75 720 Paris Cedex 15,  
FRANCE

et

**CONSEIL REGIONAL DE BRETAGNE**  
283, avenue du Général Patton  
CS 21 101  
35 711 RENNES CEDEX 7

Pour l'Etat, l'ordonnateur principal de la dépense est le ministre chargé de l'aviation civile ou son délégataire, le comptable assignataire est le contrôleur budgétaire et comptable ministériel auprès du ministère de la transition écologique et solidaire.

Pour la Région Bretagne, l'ordonnateur de la dépense est son Président et le comptable assignataire est son Trésorier.

Le transporteur doit demander le versement du solde dans le délai de dix-huit mois à compter de la fin de chaque période annuelle d'exploitation de la liaison. Si, après mise en demeure par le ministre chargé de l'Aviation civile de lui adresser les pièces justificatives nécessaires au versement dudit solde, le transporteur n'a pas transmis lesdits documents dans un nouveau délai de trois mois, le ministre chargé de l'Aviation civile, le Président de la Région Bretagne peuvent liquider la subvention sur la base du montant maximal de compensation financière prévisionnelle, en y appliquant les réductions financières mentionnées à l'article 9.

### **Article 8 : Résiliation**

8.1. La présente convention peut être résiliée par l'une des parties signataires par lettre recommandée avec accusé de réception adressée aux autres parties, en respectant un préavis de six mois avant la date d'interruption des services qui est précisée dans ce courrier. Ce préavis peut être ramené à quatre mois, d'un commun accord entre les parties.

En particulier, les parties conviennent de se rencontrer, afin d'envisager des perspectives de redressement dans les plus brefs délais et sur demande de l'une ou l'autre des parties, dès lors que le nombre cumulé de passagers sur une des 4 années d'exploitation est inférieur à 60 000 passagers. Le transporteur apportera toutes

justifications utiles et proposera, selon les perspectives conjoncturelles, des dispositions pour améliorer la fréquentation et permettre le redressement économique de la liaison. Si le bilan financier d'exploitation n'est pas amélioré dans un délai de 6 mois, la présente convention pourra être résiliée sans qu'aucune des parties ne puisse se prévaloir d'un quelconque droit à compensation indemnitaire. En aucun cas, la mise en œuvre de la présente clause ne pourra conduire à une modification des niveaux maximaux de compensations financières visés à l'article 6.

8.2. Si l'un des critères ouvrant droit à l'intervention de l'Etat n'est plus respecté (critères définis par le décret n° 2005-473 du 16 mai 2005 modifié relatif aux règles d'attribution par l'Etat de compensations financières aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéroport pour leurs missions relatives au sauvetage et à la lutte contre les incendies d'aéronefs, à la sûreté, à la lutte contre le péril aviaire et aux mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux et modifiant le code de l'aviation civile et par l'arrêté du 16 mai 2005 modifié relatif à la définition des critères d'éligibilité d'une liaison aérienne à une prise en charge financière par l'Etat), la présente convention est résiliée. Cette résiliation est notifiée par le ministre chargé de l'Aviation civile par lettre recommandée avec accusé de réception et prend effet à l'issue d'un délai de trois mois, sauf accord du transporteur pour un délai plus court.

8.3. En cas de manquements graves aux obligations de service public constatés par la direction générale de l'Aviation civile, le transporteur est informé par lettre recommandée avec accusé de réception dûment motivée, envoyée par l'une au moins des autres parties qui s'informent mutuellement, des griefs qui lui sont opposés et invité à se conformer à ses obligations.

A l'issue d'une période d'un mois à compter de la date de réception de la lettre recommandée, si le transporteur n'a pas remédié aux manquements graves aux obligations de service public constatés, la résiliation de la convention de délégation de service public peut être prononcée par la ou les parties ayant mis le transporteur en demeure. Dans ce cas, le transporteur est réputé avoir résilié la convention sans préavis ; par ailleurs, il se voit appliquer une réduction du montant maximal de la compensation financière, calculée en tenant compte des manquements constatés, selon les modalités du 9.2 de l'article 9.

Toutefois, pour éviter toute rupture de continuité du service, les parties peuvent, dans le délai d'un mois courant après la réception de la lettre recommandée, décider, d'un commun accord, que le transporteur assure l'exploitation, jusqu'à la sélection d'un nouvel exploitant, dans des conditions convenues entre les parties ; ces conditions font alors l'objet d'un avenant à la présente convention.

Pendant cette période, le transporteur ne se voit pas appliquer les réductions prévues au 9.2 de l'article 9, si les manquements aux obligations de service public observés le cas échéant sont conformes aux conditions convenues entre les parties. En outre, le transporteur ne se voit pas appliquer de réduction pour résiliation de la convention sans préavis.

## **Article 9 : Réduction de la compensation financière versée au transporteur**

**9.1.** Au cas où le transporteur ne respecterait pas le délai de préavis d'interruption des services prévu dans les obligations de service public et repris à l'article 8, la constatation étant effectuée par les services de la direction générale de l'Aviation civile, et au cas où aucune amende administrative n'est prononcée, pour ce motif, en application de l'article R. 330-20 du code de l'Aviation civile à l'encontre du transporteur, l'État et la Région Bretagne lui appliquent une réduction calculée selon la formule suivante :

$$\text{Si } d \leq 0, R = \frac{C}{12} \times 2M \times T,$$

$$\text{Si } 0 \leq d \leq C, R = \frac{1}{12} \times \left( 2C - \frac{19d}{10} \right) \times M \times T$$

$$\text{Si } d \geq C, R = \frac{C}{12} \times \frac{M \times T}{10}$$

où R : réduction ;  
C : compensation maximale au titre de l'année considérée ;  
D : déficit réel de la liaison au titre de l'année considérée ;  
d : déficit non compensé  $d = D - C$  ;  
M : nombre de mois de carence sur la liaison ;  
T : taux de participation à la compensation financière défini à l'article 7.

Cette réduction pourra être déterminée provisoirement en attendant de disposer du montant définitif du déficit réel ; le montant de la réduction définitive sera calculé dans les meilleurs délais après l'arrêté correspondant des comptes de l'entreprise.

**9.2.** Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article R. 330-20 du code de l'Aviation civile, les réductions suivantes sont appliquées à la compensation financière maximale fixée à l'article 6 en cas de manquements aux obligations de service public. La détermination des valeurs N', N, J', J, A', A, CA et CA' ci-dessous est arrêtée conjointement par les services de la direction générale de l'Aviation civile et par la Région Bretagne sur la base des éléments suivants :

- procès-verbal d'examen de l'exécution du service prévu à l'article 5 ;
- observations formulées par le transporteur aérien sur les raisons des manquements aux obligations de service public qui lui seraient imputables.

**9.2.1.** Au cas où le transporteur annulerait, pour des raisons qui lui sont imputables, un nombre de vols supérieur à 3 % des vols requis par les obligations de service public, la constatation étant effectuée par les services de la direction générale de l'Aviation civile, l'État et la Région Bretagne lui appliquent une réduction du montant maximal de la compensation financière au titre de l'année considérée, calculée selon la formule suivante :

$$R = \frac{N'}{N},$$

- où R : facteur de réduction ;  
N : nombre de vols requis par les obligations de service public ;  
N' : nombre de vols annulés pour raisons imputables au transporteur au-delà de 3 % des vols requis par les obligations de service public.

**9.2.2.** Au cas où le transporteur n'utiliserait pas un appareil offrant une capacité conforme à celle prévue par le candidat dans son offre annexée à la présente (annexe 2), la constatation étant effectuée par les services de la direction générale de l'Aviation civile, l'État et la Région Bretagne lui appliquent une réduction du montant maximal de la compensation financière au titre de l'année considérée, calculée selon la formule suivante :

$$R = \frac{N'}{N} \times \frac{A'}{A},$$

- où R : facteur de réduction ;  
N : nombre de vols requis par les obligations de service public ;  
N' : nombre de vols effectués avec une capacité inférieure à celle proposée, au-delà de 3 % des vols requis par les obligations de service public, déduction faite, le cas échéant, des vols annulés pour des raisons imputables au transporteur ;  
A' : différence entre le nombre de sièges offerts et le nombre de sièges requis ;  
A : nombre de sièges requis.

**9.2.3.** Au cas où le transporteur n'offrirait pas une capacité conforme à celle requise dans les obligations de service public, la constatation étant effectuée par les services de la direction générale de l'Aviation civile, l'État et la Région Bretagne lui appliquent une réduction du montant maximal de la compensation financière au titre de l'année considérée, calculée selon la formule suivante :

$$R = \frac{CA'}{CA}$$

- où R : facteur de réduction ;  
CA' : différence entre le nombre de sièges requis et le nombre de sièges offerts ;  
CA : nombre de sièges requis.

**9.2.4.** Au cas où le transporteur ne respecterait pas les obligations de service public en termes d'escale intermédiaire, la constatation étant effectuée par les services de la direction générale de l'Aviation civile, l'État et la Région Bretagne lui appliquent une

réduction du montant maximal de la compensation financière au titre de l'année considérée, calculée selon la formule suivante :

$$R = \frac{N'}{4N},$$

où R : facteur de réduction ;  
N : nombre de vols requis par les obligations de service public ;  
N' : nombre de vols effectués sans respecter les obligations de service public en termes d'escale, au-delà de 3 % des vols requis par les obligations de service public, déduction faite, le cas échéant, des vols annulés pour des raisons imputables au transporteur.

**9.2.5.** Pour tout autre cas de manquement limité aux obligations de service public (par exemple : en termes d'amplitude à destination ou d'utilisation de services informatisés de réservation), la constatation étant effectuée par les services de la direction générale de l'Aviation civile, l'État et la Région Bretagne lui appliquent une réduction du montant maximal de la compensation financière au titre de l'année considérée, calculée selon la formule suivante :

$$R = \frac{J'}{4J},$$

où R : facteur de réduction ;  
J : nombre de jours d'exploitation requis par les obligations de service public ;  
J' : nombre de jours de manquements aux obligations de service public.

**9.3.** Au cas où, conformément aux dispositions de l'article 7, il est procédé à la liquidation de la subvention, sans que le transporteur n'ait transmis les documents nécessaires à son établissement, il est appliquée une réduction du montant maximal de la compensation financière au titre de l'année considérée, calculée selon la formule suivante :

$$R = 0,1 \times C,$$

où R : réduction ;  
C : compensation maximale au titre de l'année considérée.

### **Article 10 : Litiges**

D'un commun accord, les parties conviennent de rechercher un règlement à l'amiable pour tous les litiges pouvant naître de l'interprétation ou de l'exécution de la présente convention.

En dernier ressort, tout litige subsistant entre les parties pourra être porté devant le tribunal administratif de Paris.

Fait à , ....., le.....

*A compléter par le jour de la signature de la convention – Cachet et signature*

Pour le transporteur

Pour la Région Bretagne

Le ministre chargé de  
l'Aviation civile :

.....

.....

.....

Le contrôleur général près la ministre auprès du ministre d'Etat, ministre de la Transition  
écologique et solidaire, chargée des Transports :

## ANNEXE 1

Cette annexe reproduit les obligations de service public publiées au Journal officiel de la République française du 6 mars 2019 consolidées

## Décrets, arrêtés, circulaires

### TEXTES GÉNÉRAUX

#### MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

##### TRANSPORTS

#### Arrêté du 5 mars 2019 imposant des obligations de service public sur les services aériens réguliers entre Quimper et Paris (Orly)

NOR : TRAA1906146A

La ministre auprès du ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports,  
Vu le règlement (CE) 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, notamment l'article 16 ;  
Vu le code de l'aviation civile, notamment l'article R. 330-7 ;  
Sur proposition de la région Bretagne,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Des obligations de service public dont le contenu est annexé au présent arrêté sont imposées sur les services aériens réguliers entre Quimper et Paris (Orly) à compter du 27 octobre 2019.

**Art. 2.** – Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 5 mars 2019.

ELISABETH BORNE

##### ANNEXE

#### En termes de fréquences

Les services doivent être exploités toute l'année, sous réserve des périodes de délestage autorisées, au minimum à raison :

- de trois allers et retours par jour, un le matin, un en milieu de journée et un le soir, du lundi au vendredi ;
- d'un aller et retour le samedi matin ;
- de deux allers et retours le dimanche dont un le soir.

Les services peuvent être délestés, sous réserve d'un préavis minimum d'un mois, dans les conditions suivantes :

- au plus de deux allers et retours les jours fériés. Ces délestages peuvent être étendus à la veille ou au lendemain du jour férié lorsque celui-ci tombe en semaine et crée un pont (période de 1 jour ouvrable comprise entre un jour férié et un jour de repos hebdomadaire) ;
- au plus de deux allers et retours, du lundi au vendredi, pendant les vacances scolaires de fin d'année ;
- au plus de un aller et retour, du lundi au vendredi, durant une période continue de quatre semaines pendant les vacances scolaires d'été.

Les services doivent être exploités sans escale intermédiaire entre Quimper et Paris (Orly).

#### En termes de catégorie d'appareils utilisés et de capacité offerte

Les services doivent être assurés au moyen d'un appareil pressurisé. Une capacité d'au moins 120 500 sièges doit être proposée et opérée à l'année.

#### En termes d'horaires

Les horaires doivent permettre aux passagers, du lundi au vendredi, d'effectuer un aller et retour dans la journée avec une amplitude d'au moins huit heures à destination, tant à Paris qu'à Quimper.

L'horaire du matin, du lundi au vendredi, doit permettre une arrivée à Paris (Orly) avant 8 h 30. L'horaire du soir, du lundi au vendredi, doit permettre un retour à Quimper après 20 h 30.

#### **En termes de politique commerciale**

Les vols doivent être commercialisés par au moins un système informatisé de réservation accessible par internet.

Une politique tarifaire incitative segmentée permettant de répondre aux différentes typologies de passagers (loisir, voyageur d'affaires, petites et moyennes entreprises, grands comptes...) doit être mise en place.

#### **En termes de continuité de service public**

Sauf cas de force majeure, le nombre de vols annulés pour des raisons directement imputables au transporteur ne doit pas excéder, par an, 3 % du nombre de vols prévus. De plus, les services ne peuvent être interrompus par le transporteur qu'après un préavis de six mois.

Les transporteurs communautaires sont informés qu'une exploitation en méconnaissance des obligations de service public peut entraîner des sanctions administratives et/ou juridictionnelles.

Il est signalé que des créneaux sont réservés sur l'aéroport de Paris (Orly) à la desserte de la liaison régulière de Quimper en application de l'article 9 du règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté (1). Les transporteurs aériens intéressés par cette liaison peuvent obtenir auprès du coordonnateur des aéroports parisiens toute information concernant ces créneaux horaires.

(1) JO L 14 du 22.1.1993, p. 1. Règlement modifié par le règlement (CE) n° 793/2004 du Parlement européen et du Conseil et règlement (CE) n° 545/2009 du Parlement européen et du Conseil.

## Décrets, arrêtés, circulaires

### TEXTES GÉNÉRAUX

#### MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

#### TRANSPORTS

#### Arrêté du 19 avril 2019 modifiant les obligations de service public imposées sur les services aériens réguliers entre Quimper et Paris (Orly)

NOR : TRAA1902894A

La ministre auprès du ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports,  
Vu le règlement (CE) 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, notamment l'article 16 ;  
Vu le code de l'aviation civile, notamment l'article R. 330-7 ;  
Vu l'arrêté du 5 mars 2019 imposant des obligations de services public sur les services aériens réguliers entre  
Quimper et Paris (Orly) ;  
Sur proposition de la Région Bretagne,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – A l'annexe de l'arrêté du 5 mars 2019 susvisé, les mots « 120 500 sièges » sont remplacés par  
les mots « 82 500 sièges ».

**Art. 2.** – Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au  
*Journal officiel* de la République française.

Fait le 19 avril 2019.

ELISABETH BORNE

## ANNEXE 2

Offre de la compagnie CHALAIR AVIATION, incluant :

- le compte analytique prévisionnel de la liaison
- la subvention demandée ;
- Ses propositions d'organisation, d'exploitation et de commercialisation de la liaison

## Compte analytique prévisionnel de l'exploitation des services aériens réguliers entre Quimper et Paris (Orly)

(BASE ATR 72-500)

### LIGNE QUIMPER / PARIS ORLY

	ANNEE 1 25/11/2019 24/11/2020	ANNEE 2 25/11/2020 24/11/2021	ANNEE 3 25/11/2021 24/11/2022	ANNEE 4 25/11/2022 24/11/2023
type d'appareil	ATR 72 500	ATR 72 500	ATR 72 500	ATR 72 500
capacité de l'appareil	70	70	70	70
temps de vol par trajet	1,50	1,50	1,50	1,50
heures de vol sur la période	2 628	2 646	2 616	2 592
heures de vol de mise en place sur la période	18	18	18	18
heures de vol des appareils affrétés sur la période	15	15	15	15
nombre d'appareils affectés à la liaison	1,00	1,00	1,00	1,00
nombre de passagers sur la période	79 290	81 604	84 192	86 628
passagers par vol	45,00	46,00	48,00	49,84
sièges offerts sur la période	123 340	124 180	122 780	121 660
nombre de fréquences sur la période	881	887	877	869
coefficient de remplissage	64%	66%	69%	71%
tarif classe affaires				
tarif classe économique				
recette moyenne par passager hors taxes	77	78	80	82
recette moyenne par passager hors taxes et hors commissions agences				
fret en kilogramme sur la période				
tarif de base par kilogramme				
recette moyenne par kilogramme hors taxes				

PRODUITS ANNUELS HORS TAXES	ANNEE 1 25/11/2019 24/11/2020	ANNEE 2 25/11/2020 24/11/2021	ANNEE 3 25/11/2021 24/11/2022	ANNEE 4 25/11/2022 24/11/2023
passagers	6 126 955	6 394 786	6 735 360	7 087 745
fret, poste				
autres				
CA hors taxes	6 126 955	6 394 786	6 735 360	7 087 745
commissions aux agences				
CA hors taxes et hors commissions aux agences	6 126 955	6 394 786	6 735 360	7 087 745
autres produits				
<b>Total produits de la période</b>	<b>6 126 955</b>	<b>6 394 786</b>	<b>6 735 360</b>	<b>7 087 745</b>

**(BASE ATR 72-500)**

<b>CHARGES ANNUELLES HT (y compris frais de mise en place)</b>	<b>ANNEE 1 25/11/2019 24/11/2020</b>	<b>ANNEE 2 25/11/2020 24/11/2021</b>	<b>ANNEE 3 25/11/2021 24/11/2022</b>	<b>ANNEE 4 25/11/2022 24/11/2023</b>
loyer coques	1 043 478	1 064 348	1 085 635	1 107 347
frais financiers coques	0	0	0	0
amortissements coques	0	0	0	0
salaires, charges et frais d'équipage	1 282 923	1 309 015	1 334 626	1 360 932
entretien (y compris provisions gros entretien)	1 470 048	1 506 485	1 526 077	1 547 543
assurances coques, passagers, dommages aux tiers	40 733	41 548	42 379	43 227
frais d'affrètements	37 500	38 250	39 015	39 795
carburant avions	1 477 196	1 516 936	1 529 941	1 546 397
commissariat	237 870	249 708	262 780	275 791
redevances de navigation aérienne	593 442	609 433	614 613	621 187
redevances aéroportuaires et passagers	466 495	480 786	488 673	497 423
frais d'assistance en escale	1 281 140	1 315 576	1 326 905	1 341 218
frais de publicité de ligne	100 000	100 000	100 000	100 000
frais commerciaux (hors commissions aux agences et publicité)	612 695	652 268	700 747	752 157
frais généraux et de structure	450 000	459 000	468 180	477 544
autres et aléas	50 000	51 000	52 020	53 060
rémunération compagnie	484 607	497 901	507 294	517 472
<b>Total des charges de la période</b>	<b>9 628 127</b>	<b>9 892 254</b>	<b>10 078 886</b>	<b>10 281 093</b>
coût total par heure de vol	3 664	3 739	3 853	3 966
coût total par fréquence	10 929	11 152	11 492	11 831
<b>Total des produits de la période (rappel)</b>	<b>6 126 955</b>	<b>6 394 786</b>	<b>6 735 360</b>	<b>7 087 745</b>
<b>Résultat d'exploitation de la période</b>	<b>-3 501 173</b>	<b>-3 497 468</b>	<b>-3 343 526</b>	<b>-3 193 348</b>

## Propositions d'organisation, d'exploitation et de commercialisation de la liaison

### 1 – Réponse aux obligations de service public



**CHALAIR AVIATION positionnera sur l'aéroport de QUIMPER-PLUGUFFAN un appareil de type ATR 72.**  
L'ATR 72 offre une capacité de 70 sièges.

**CHALAIR** offrira donc sur la liaison Quimper / Paris une capacité de plus de 122 000 sièges / an, bien au-delà des 82 500 sièges requis.

Chalair précise qu'un investissement spécifique sera effectué pour répondre aux besoins de la ligne.  
Néanmoins, Chalair exploite déjà un appareil de type ATR 72-500 (F-HAPL) qu'elle pourra mettre en œuvre dès le début de la liaison si le délai entre la date d'attribution et le démarrage effectif de l'exploitation de la ligne ne permettent pas son achat et sa mise en liste de flotte.

En Annexe, les spécifications techniques d'un des appareils de type ATR 72-600 que Chalair pourrait potentiellement affecter à la ligne Quimper / Orly.

**Comparatif ATR /JET sur la ligne Quimper / Orly :**

Comme exprimé dans le dossier de candidature, Chalair a fait le choix « volontariste » de l'ATR.  
Comparativement à un Jet, l'ATR est en effet un avion « écologiquement responsable », avec un rapport temps de vol / empreinte écologique sans commune mesure.

En page suivante, les éléments comparatifs sur la ligne Quimper / Paris, soit, en résumé :

- **34% de consommation de carburant en moins pour l'ATR**
- **34% d'émissions de CO2 en moins pour l'ATR**
- **Des émissions de gaz à effet de serre très réduite pour l'ATR**
- **Une empreinte sonore extérieure de l'ATR presque 3 fois moins importante**

## II. Fréquences Proposées



En termes de fréquences, Chalair respectera le cahier des charges des obligations de service public, à savoir :

- 3 Aller-retours par jour du lundi au vendredi (matin milieu de journée, et soir)
- 1 Aller-retour le samedi matin
- 2 Aller-retours le dimanche (après-midi et soir)

Le programme des vols décrit au chapitre suivant les horaires correspondants.

Chalair Aviation appliquera certains ajustement de programme, selon les possibilités du cahier des charges.

Ce programme exigeant en matières de fréquences ne laisse que peu de place à une offre de vols complémentaires.

Néanmoins, il est dans l'ADN de Chalair d'être force de proposition pour créer une émulation locale.

Ainsi, à titre d'exemple, pourront être étudiées des lignes saisonnières telles que :

- Quimper / Pau chaque samedi, en saison hiver
- Quimper / Biarritz chaque samedi, en saison été

En tout état de cause, Chalair précise que ces lignes ne sont d'aucun apport financier, et ne contribueront en rien à l'équilibre de la ligne.

Elles ont pour seul objectif de créer l'évènement, et de susciter l'intérêt du grand public pour l'aéroport – et donc potentiellement pour la ligne régulière vers Orly.

## III. Horaires Proposés



Sous réserve d'obtention des slots correspondant à Orly auprès de Cohor, CHALAIR a prévu d'opérer suivant la grille horaire suivante :

QUIMPER <=> PARIS ORLY			
Départ	Arrivée	N° de vol	Jours
QUIMPER 06h45	ORLY 08h10	CE 291	Lu, Ma, Me, Je, Ve
ORLY 08h50	QUIMPER 10h25	CE 292	Lu, Ma, Me, Je, Ve
QUIMPER 08h25	ORLY 09h50	CE 291	Sa
ORLY 10h20	QUIMPER 11h55	CE 292	Sa
QUIMPER 14h15	ORLY 15h40	CE 293	Lu, Ma, Me, Je, Ve, Di
ORLY 16h10	QUIMPER 17h45	CE 294	Lu, Ma, Me, Je, Ve, Di
QUIMPER 18h15	ORLY 19h40	CE 295	Lu, Ma, Me, Je, Ve, Di
ORLY 20h10	QUIMPER 21h45	CE 296	Lu, Ma, Me, Je, Ve, Di

Respect des Obligations en termes d'Horaires :

- ✓ Les horaires permettent aux passagers, du lundi au vendredi, d'effectuer un aller et retour dans la journée avec une amplitude d'au moins huit heures à destination, tant à Paris qu'à Quimper.
- ✓ L'horaire du matin, du lundi au vendredi, doit permettre une arrivée à Paris (Orly) avant 8h30.
- ✓ L'horaire du soir, du lundi au vendredi, doit permettre un retour à Quimper après 20h30.

## IV. Politique Commerciale



### ➤ Une distribution Multi-Canal :

Chalair commercialise ses vols par tous les canaux existants à ce jour :

- Les agences de voyages traditionnelles (via les outils GDS)
- Les agences de voyages en ligne
- Les comptoirs de ventes Air France (partout dans le monde)
- Les site internet airfrance.fr, airfrance.com, et chalair.fr

Chalair est également adhérente à tous les BSP Européens limitrophes. Cette organisation dépendante de IATA permet la vente de billets Chalair par l'ensemble des agences de voyages européennes concernées.

### ➤ Une politique tarifaire simple et réactive :

- **Des tarifs abonnés accessibles à tous les abonnés Air France** (accord AF, sans aucun supplément)
- **Des tarifs particulièrement adaptés aux PME**, et modifiables et /ou remboursables sous conditions.
- **Des tarifs « loisirs » adaptés**, notamment sur les offres week-end et vacances scolaires.

### ➤ Une connaissance fine et proche du marché :

- **Son passé dans l'aviation d'affaire**, son développement sur des marchés de niche ont permis à Chalair d'acquérir un savoir-faire particulier pour régler son **offre au plus près des besoins** de ses clients.
- **Sa taille humaine** lui permet une réactivité multipliée pour ajuster les tarifs, les modules, en relation étroite avec ses partenaires (aéroports, syndicats mixtes, régions...), avec un **traitement quasi-horizontale de la décision** (2 niveaux maximum).
- **Son service commercial** est en lien direct et étroit avec les professionnels du secteur (c'est déjà avéré avec le personnel de l'aéroport de BREST) qui en apprécient **la disponibilité et la relation de proximité**.

## IV. Politique Commerciale



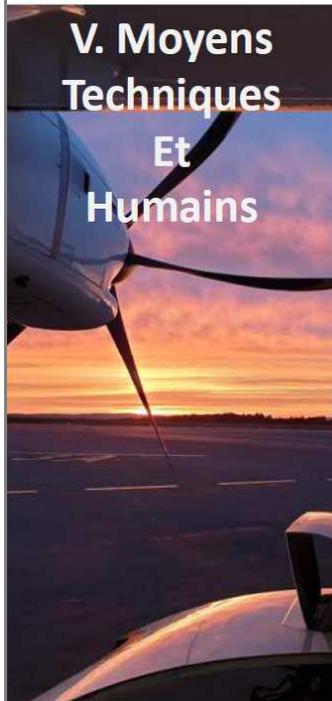
### ➤ Un partenariat fort avec le Groupe Air France :

- Le partenariat avec Air France et HOP Air France permet d'activer et d'offrir à la vente **toutes les correspondances à Orly** (et CDG) de et vers toutes les destinations potentielles du Groupe Air France.
- Les accords dits de « Prorate » et « Interline » permettront en effet à tous les passagers au départ de Quimper de continuer à bénéficier des tarifs dit « de bout en bout », c'est-à-dire en connexion à Paris, avec un seul billet et une continuation des bagages enregistrés.
- Le partenariat entre Chalair et Air France doit se renforcer encore dans les mois à venir.

### ➤ Le programme de fidélisation « Flying Blue »:

- Chalair est également partenaire du programme de fidélisation **Flying Blue d'Air France/KLM**.
- Chaque passager peut cumuler des miles en voyageant sur les lignes Chalair.
- Pour la ligne QUIMPER / ORLY, jusqu'à 500 miles seront attribués par vol.





#### Moyens Généraux :

CHALAIR AVIATION entend mobiliser l'ensemble de ses moyens opérationnels, commerciaux et techniques pour l'exploitation de la ligne QUIMPER / ORLY.

**Le siège social** de CHALAIR AVIATION est à Caen-Carpiquet (Calvados). Le siège social regroupe les activités des opérations aériennes, la surveillance de la conformité (contrôle qualité), la sécurité des vols, l'ATO (centre de formation et de maintien des compétence des pilotes), l'encadrement Personnel Navigant, la gestion des ressources humaines et la comptabilité/finance, et la direction technique.

Au total, Chalais Aviation compte à ce jour plus de 106 salariés. Ce chiffre est en constante augmentation au vu des projets de développements de Chalais.

**Le personnel du service Opération (CCO)**, constitué de 5 personnes et basé au siège à Caen, est actif sur une plage horaire allant de 06h00 le matin à 22h00 le soir du lundi au vendredi. Une astreinte de permanence permet d'avoir un **service opérationnel 24 heures sur 24**.

**Le service commercial** est basé à Nantes. Il est constitué de 5 salariés, et s'appuie également sur un centre d'appel dédié actif du lundi au samedi.

**Une commerciale terrain** assurera des visites régulières aux agences de voyages et grands comptes utilisateurs de la ligne.

La compagnie dispose d'agrèments **PART 145 et CAMO** lui permettant d'assurer l'entretien (MRO) et le suivi de navigabilité de sa flotte.

L'entretien en base des appareils Beechcraft est effectué à Caen où son personnel **technique** est constitué de 13 mécaniciens encadrés par un chef d'atelier et un directeur technique.

Avec 3 ATR basés, et une capacité de hangar permettant l'accueil de ces avions, **la base d'entretien en ligne principale de Chalais pour les appareils de type ATR se situe à Limoges.**



#### Les moyens humains à Quimper :

**Chalais a fait le choix de baser son personnel sur la base de ses avions.**

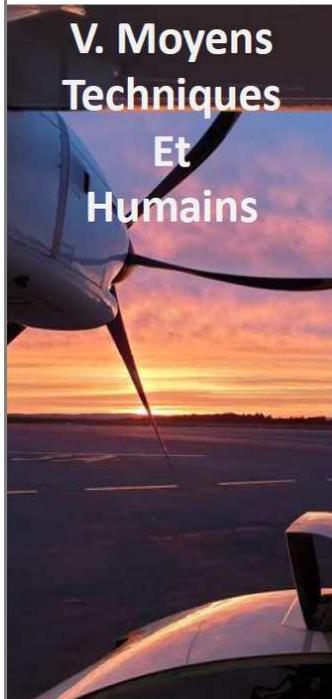
Ainsi, dès le début de l'exploitation de la ligne QUIMPER / ORLY, le personnel suivant sera affecté directement à QUIMPER (même) :

- ✓ 1 Technicien de maintenance
- ✓ 4 Commandants de Bord
- ✓ 4 Copilotes
- ✓ 8 PNC (hôtesses ou stewards)

\* compte-tenu de l'importance de l'activité programmée, des renforts d'équipages ponctuels seront aussi nécessaires.

**A terme, l'ensemble de ces 17 salariés seront basés à QUIMPER**





#### L'organisation technique pour l'ATR à Quimper :

##### ➤ Le programme de maintenance :

- Le suivi de la maintenance est effectué sous la responsabilité du directeur technique de Chalair Aviation.
- Dans l'organisation Chalair, tous les appareils de type ATR sont sous contrat pour le suivi des paramètres moteurs, ce qui permet un suivi précis des moteurs (ce type de suivi n'est pas obligatoire, mais Chalair a souhaité le mettre en place).
- Pour la maintenance lourde (check C par exemple), Chalair fait appel à ses sous-traitants habituels (ATR à Toulouse, Airplane Delivery à Toulouse, Sabena Technics à Dinard ...)
- En avance sur d'autres compagnies exploitantes d'ATR, Chalair a développé un outil « EFB » (Electronic Flight Bag) qui permet une lecture et une saisie directe et automatique des éléments techniques. L'EFB permet un suivi et une analyse immédiate des données de vols.

##### ➤ La maintenance en Ligne :

- Comme précédemment exposé, 1 mécanicien sera basé en permanence dès le début des opérations à QUIMPER pour suivre l'appareil au quotidien.
- Le site de QUIMPER sera bien entendu doté d'un stock de pièces détachées et d'outillages.
- Le centre de maintenance en ligne principal pour les ATR sera basé à Limoges.
- Un appareil dit « de réserve » sera positionné à Limoges. Il est précisé que cet appareil est mutualisé (1 appareil de remplacement est prévu pour 4 avions en exploitation).
- La proximité du centre de maintenance principal et la présence d'un avion de réserve permettront d'assurer une réactivité optimale.
- Chalair a par ailleurs déposé une liste de compagnies affrétées validée par la DGAC. Le cas échéant Chalair pourra activer un affrètement de type ACMI (Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance) auprès de l'une de ces compagnies référencées.
- L'objectif étant toujours de garantir une régularité maximale, en évitant de procéder à un réacheminement des passagers de et vers un autre aéroport.



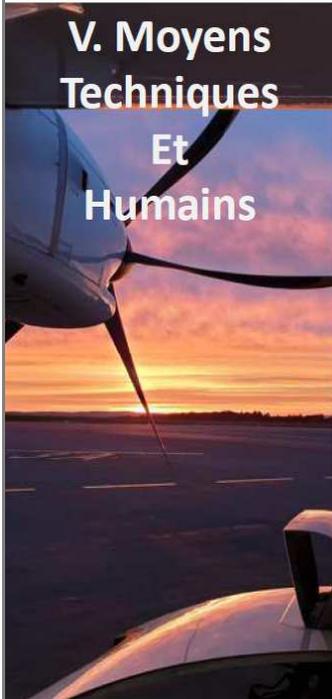
#### Le système de gestion des irrégularités :

##### ➤ Généralités :

- Le service opération de Chalair est actif tous les jours et joignable H24.
- En cas de problème sur l'appareil, l'équipage (Commandant de Bord) avise le service Opération.
- Le lien est éventuellement établi parallèlement avec la maintenance qui a également une astreinte H24.
- En fonction de la décision (GO / NO GO), le service Opérations contacte immédiatement le service ou personne désignée de l'aéroport de QUIMPER pour l'informer de la situation et des mesures qui sont prises.
- L'ensemble des actions qui incombent alors aux services de l'aéroport sont décrites de manière détaillée dans le GHM (Ground Handling Manual) de la compagnie.
- Un rapport d'Irrégularité est rédigé par l'escalaire, ajouté aux rapports internes qui permettent pour chaque cas un retour d'expérience dans un but d'amélioration continue.

##### ➤ L'avion de remplacement :

- **Chalair dispose d'un appareil et d'un équipage de remplacement basés à LIMOGES**
- C'est la solution privilégiée par Chalair en cas de problème technique
- Ainsi, en cas de non-disponibilité anticipée d'un appareil, l'appareil de remplacement sera positionné, soit directement à Quimper, soit à Paris.
- Si – pour une quelconque raison – l'appareil de remplacement était indisponible, parmi les moyens techniques, et comme exposé précédemment, Chalair pourra également activer une solution d'affrètement d'un appareil auprès d'une de ses compagnies agréées.
- Dans ce cas, le principe est identique à celui de l'utilisation de l'avion de remplacement de Chalair : positionnement de l'appareil à Quimper (ou Orly) et opérations sous numéro de vol habituel Chalair.
- Il est précisé que – dans la mesure du possible – le Personnel Navigant Commercial de Chalair prévu sur le vol d'origine accompagnera le vol de remplacement.



**Le système de gestion des irrégularités :**

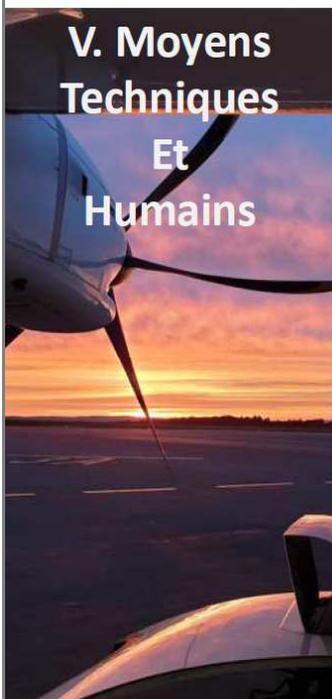
➤ **Les solutions dites de « rerouting » :**

- Si un problème survient sur la mise en place de la solution de remplacement interne, ou en affrètement d'une compagnie agréée, Chalair dispose d'accord avec Air France et HOPI Air France.
- Une solution par voie terrestre + avion de ou vers un autre aéroport de proximité (Brest) pourra être mise en place, toujours telle que décrite dans le Manuel d'Escale de la compagnie.
- Le service commercial de Chalair reste en relation directe avec les agents de l'aéroport, facilitant les échanges et apportant les solutions techniques aux dossiers de réservation.

**A noter, même si cela est difficilement mesurable physiquement : Le choix délibéré de Chalair de baser son Personnel Navigant au même lieu que l'avion permet indubitablement une meilleure réactivité et un meilleur échange avec l'environnement aéroportuaire local.**

**Nos personnels navigants et techniques font partie intégrante de la vie de l'aéroport**

**Ceci constitue un élément prépondérant dans l'anticipation et la solution des éventuelles irrégularités.**

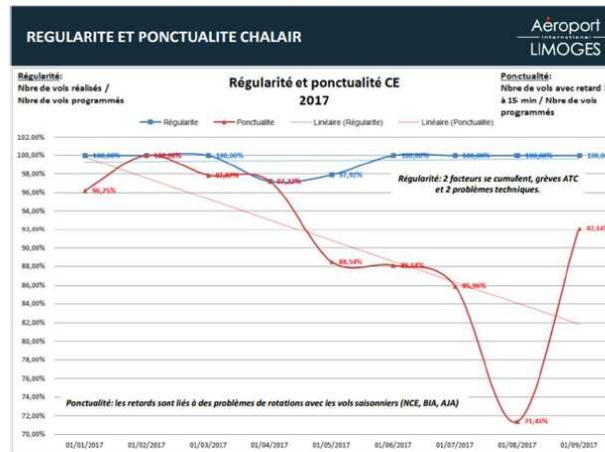


**L'engagement de régularité :**

**Le taux de régularité 2017** de Chalair à Limoges a été de **plus de 99%** (source Cocoeoco Limoges 2018)

- Chalair s'efforcera de maintenir un taux de régularité le plus élevé possible à QUIMPER.
- **L'objectif visé est une régularité supérieure à 98%**
- L'objectif de ponctualité des vols à 15 minutes est de 95%.  
La ponctualité est essentiellement liée à des facteurs exogènes (slots, trafic aérien, gestion aéroportuaire...).

**Ce taux est aujourd'hui respecté sur l'ensemble du réseau ATR de Chalair !**



Extrait rapport Cocoeoco de Limoges 2018

## 2 – Grille tarifaire



### I. Grille tarifaire prévisionnelle

Classe de Réserve	Aller Simple *	Aller Retour *	Conditions
Y	255	510	Plein tarif, valable 1 an * - ticketing H - 1
Y		400	Tarif économique aller-retour, valable 1 an * - ticketing H - 1
S	185	350	Abonné aller simple 1 an* - ticketing H - 1
U	135	270	Modifiable 1 fois sans frais avant le départ, au-delà pénalité de 50€/trajet avant départ – Remboursable avec 50€/trajet avant ou après départ – Réserve jusqu'à J -1
H		250	Modifiable avant le départ avec réajustement sur tarif supérieur disponible. Non Remboursable - Réserve jusqu'à J -2.
M	115	230	Tarif UM - Modifiable avant départ dans la même classe sans frais - Non Remboursable
Q	105	210	Réserve jusqu'à J - 7, Non modifiable - Non remboursable
W		190	Réserve jusqu'à J -14, Non modifiable - Non remboursable
E		150	Réserve jusqu'à J -21, Non modifiable - Non remboursable
V		140	Réserve jusqu'à J - 45, Non modifiable - Non remboursable
N		130	Réserve jusqu'à J - 60, Non modifiable - Non remboursable
T		110	Réserve jusqu'à J -90, Non modifiable - Non remboursable
P	80	160	Tarif promotionnel - Réserve H-6 - Non modifiable - Non remboursable
B	30	60	Tarif promotionnel - Réserve H-6 - Non modifiable - Non remboursable
K			Classe Réserve Billets partenariat Groupe AF (Cnx Orly)
X			Classe Réserve Billets Prime Flying Blue.

\* Tarifs en Euros Hors Taxes Aéroport (inclus TVA 10%)

## II. Principes d'ajustement



Offre sur les vols du :  
Lundi matin, Mardi et Mercredi matin et  
soir, Jeudi et Vendredi soir

Classe	Offre de Sièges Par Classe
Y	70
Y	70
S	40
U	30
H	20
M	6
Q	12
W	4
E	4
V	4
N	4
T	4
P	activable si promo
B	activable si promo
K	10

Offre sur les vols du :  
Midi du Lundi au Vendredi, Lundi soir,  
Jeudi et Vendredi matin, Samedi et  
Dimanche

Classe	Offre de Sièges Par Classe
Y	70
Y	70
S	40
U	30
H	20
M	6
Q	12
W	10
E	10
V	10
N	10
T	10
P	10
B	10
K	40

## III. Règles générales



- Chalais s'efforce d'avoir une offre tarifaire accessible aussi bien aux entreprises qui participent à l'économie locale, qu'aux déplacements touristiques ou « VFR » (visites familles et relations).
- Le principe retenu est donc de donner un accès plus large aux bas tarifs sur les vols de fin de semaine et de milieu de journée pour permettre les échanges touristiques et VFR, et de maintenir en semaine une offre tarifaire correspondante aux besoins des entreprises (tarifs « souples » - réservations à moins de 10 jours du départ).
- L'ajustement sera également adapté en fonction des évolutions de fréquentation, des différentes périodes de vacances scolaires ou autres événements ponctuels.
- Le réajustement est effectué en permanence et au jour le jour par les équipes du service commercial, en fonction de la fréquentation de la ligne.
- Au-delà des tableaux de bord statistiques et prévisionnels qu'elle utilise, Chalais pratique une politique d'adaptation de l'offre basée sur le bon sens, l'observation et la réactivité, dans l'échange avec les autorités locales pour optimiser le remplissage et la rentabilité des vols.



## IV. Particularités tarifaires

- A ce jour, la clientèle de Chalair est à 80% constituée par des déplacements d'affaires.  
Chalair possède déjà de nombreux contrats avec des grands groupes ou des PME locales.  
Un tarif « Firm » est proposé à ces entreprises, en fonction de leurs besoins de déplacement.  
Ces tarifs « Firm » sont généralement appliqués par les grands réseaux de voyages d'affaires (Carlson Wagonlit, Amex, Egencia...) et proposés directement aux voyageurs d'affaires de ces Grands Comptes.
- Chalair est particulièrement attentive à l'**accès à ses vols par les PMI/PME locales.**  
Ses tarifs en **classe U** ou en **classe H** sont spécifiquement **adaptés** à ces entreprises en offrant à la fois une possibilité d'achat en aller simple, un prix accessible, et une souplesse d'anticipation d'achat et de modification remarquables et appréciés des entreprises.
- Autre particularité appréciée : Chalair est la seule compagnie française (avec Air Corsica) à pouvoir proposer des vols en connexion aussi bien à Paris qu'à Lyon en connexion avec l'ensemble du réseau Air France.  
L'ensemble des connexions seront accessibles directement auprès des agences de voyages (y compris online), et sur les sites web d'Air France.  
Contractuellement cependant, ces tarifs sont décidés par Air France, mais toujours dans le cadre d'une offre classique.

Compte-tenu de la grille proposée, de ses principes d'ajustement, et de son expérience récente sur l'exploitation de ligne similaire (OSP Province/Paris),

**Chalair prévoit un prix moyen par passager de 78 € Net Hors taxes par trajet en année 1**

## ANNEXE 3

Modèle de compte analytique de l'exploitation des services aériens réguliers entre  
Quimper et Paris-Orly

qui devra être produit par la compagnie CHALAIR AVIATION

pour paiement du solde de la subvention  
pour une année d'exploitation

		Période du XX/XX/XXXX au XX/XX/XXXX
(a)	Type d'appareil	
	Capacité de l'appareil	
	Temps de vol par rotation	
	Heures de vol sur la période	
	Heures de vol de mise en place sur la période	
	Heures de vol des appareils affrétés sur la période	
(b)	Nombre d'appareils affectés à la liaison	
	Nombre de passagers sur la période	
	Passagers par vol	
	Sièges offerts sur la période	
	Nombre de fréquences sur la période	
	Coefficient de remplissage	
(c)	Tarif classe affaires	
(c)	Tarif classe économique	
(d)	Recette moyenne par passager hors taxes	
(d)	Recette moyenne par passager hors taxes et hors commissions aux agences	
(e)	Fret en kilogrammes sur la période	
	Tarif de base par kilogramme	
	Recette moyenne par kilogrammes hors taxes	
PRODUITS ANNUELS HORS TAXES		Période du XX/XX/XXXX au XX/XX/XXXX
	Passagers	
	+ Fret, poste	
	+ Autres	
(d)	= <b>CA hors taxes</b>	
	- Commissions aux agences	
(d)	= <b>CA hors taxes et commissions aux agences</b>	
	+ Autres produits	
	= <b>Total produits de la période</b>	

- (a) Hors heures de vols de mise en place et heures de vols des appareils affrétés
- (b) Préciser le nombre d'appareils réservés exclusivement pour cette liaison ou, si le(s) appareil(s) utilisés sur la liaison est(ont) également utilisé(s) sur d'autres liaisons, indiquer le ratio
- $$\frac{\text{heures de vol sur la liaison}}{\text{heure(s) de vols totale(s) de(s) appareil(s) utilisé(s)}}$$
- (dans ce cas, le nombre d'appareils affectés à la liaison peut ne pas être entier)
- (c) Hors taxes d'aéroport, d'Aviation civile et redevance passagers
- (d) Hors taxes : hors TVA, taxes d'aéroport, d'Aviation civile
- (e) Hors taxes : hors TVA

CHARGES ANNUELLES (Y COMPRIS FRAIS DE MISE EN PLACE)	Période du XX/XX/XXXX au XX/XX/XXXX;
(f) Loyers coques	
(g) + Frais financiers coques	
(g) + Amortissements coques	
(h) + Salaires, charges et frais d'équipage	
+ Entretien (y compris provisions gros entretien)	
+ Assurances coques, passagers, dommages aux tiers	
(i) + Frais d'affrètements	
+ Carburants avion	
+ Commissariat	
(j) + Redevances de navigation aérienne	
+ Redevances aéroportuaires et passagers	
+ Frais d'assistance en escale	
+ Frais de publicité de ligne	
+ Frais commerciaux (hors comm. aux agences et pub.)	
+ Frais généraux et de structure	
+ Autres et aléas	
+ Rémunération	
<b>= Total des charges de la période</b>	
Coût total par heure de vol	
Coût total par fréquence	
<b>Total des produits de la période (rappel)</b>	
<b>Résultat d'exploitation de la période</b>	

- (f) Loyers éventuels de crédit-bail en « loyers coques »
- (g) Ne pas retraiter les loyers de crédit-bail dans les frais financiers et amortissements
- (h) Salaires et charges PNT et PNC et frais d'étapes équipage
- (i) Total des frais d'affrètement à l'exclusion des frais restant à la charge de la compagnie exploitant la liaison (ces frais doivent être portés dans les postes de coûts correspondants)
- (j) RSTCA et redevance de route