

COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL REGIONAL

26 février 2024

DELIBERATION

Programme 701 - Transports collectifs

Attribution de la délégation de service public pour l'exploitation de services aériens réguliers entre Brest et l'île d'Ouessant

La Commission permanente du Conseil régional, convoquée par son Président le 16 février 2024, s'est réunie le lundi 26 février 2024 sous la présidence de celui-ci, au siège de la Région Bretagne à Rennes.

Vu le code général des collectivités territoriales, et notamment sa quatrième partie, relative à la Région ;

Vu le code de la commande publique, et notamment sa troisième partie, relative aux concessions ;

Vu la délibération n° 22_DAJCP_SA_o8 du Conseil régional en date du 30 juin et 1^{er} juillet 2022 approuvant les délégations accordées à la Commission permanente ;

Au vu du rapport présenté par Monsieur le Président du Conseil régional ;

Et après avoir délibéré ;

DECIDE

Le groupe Les Ecologistes de Bretagne s'abstient.

- **de RETENIR l'offre du** groupement d'entreprises FINISTAIR SASU, W3 SARL et AERO29 EURL, dont la FINISTAIR SASU est le mandataire, pour l'exploitation de services publics aériens réguliers entre Brest et l'île d'Ouessant ;
- **d'APPROUVER** les termes du contrat de délégation de service public y afférent et d'autoriser le Président à le signer avec la société FINISTAIR, tel qu'il figure en annexe.

Le Président,

Loïg CHESNAIS-GIRARD

**ATtribution DE LA DELEGATION DE SERVICE PUBLIC
POUR L'EXPLOITATION DE SERVICES AERIENS REGULIERS
ENTRE BREST ET L'ILE D'OUESSANT**



SOMMAIRE

I.	CONTEXTE	3
II.	DELEGATION DE SERVICE PUBLIC ACTUELLE ET CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU FUTUR CONTRAT DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC.....	3
	II.1 - Délégation de service public actuelle	3
	II.2 - Caractéristiques principales du futur contrat de délégation de service public	3
III.	PROCEDURE - NEGOCIATIONS	4
	III.1 - Lancement de la procédure.....	4
	III-2 - Analyse de l'offre et avis de la commission de concession et de délégation de service public (CCDSP).....	5
	III.3 - Négociations avec le candidat	6
IV.	CHOIX DU DELEGATAIRE ET DESCRIPTION DU PROJET DE CONTRAT	13
V.	CONCLUSION	13

Conformément aux dispositions de l'article L. 1411-7 du code général des collectivités territoriales, « (...) *Les documents sur lesquels se prononce l'assemblée délibérante doivent lui être transmis quinze jours au moins avant sa délibération* ».

Sont annexés au présent dossier, pour votre parfaite information :

- le présent rapport retraçant l'ensemble de la procédure de délégation de service public relative à l'exploitation de la desserte aérienne entre Brest et l'île d'Ouessant (analyse de l'offre, proposition du choix du délégataire) ;
- le projet de contrat et ses annexes ;
- l'ensemble des pièces de la procédure.

I. CONTEXTE

L'accessibilité des îles est un enjeu d'aménagement du territoire pris en compte par les collectivités dans le cadre de leurs compétences respectives.

C'est dans cette perspective que la Région a proposé des obligations minimales de service public, propres à la liaison aérienne entre Brest et Ouessant visant, d'une part, à compléter l'accessibilité maritime et renforcer, d'autre part, la continuité territoriale. Ces obligations de service public ont été publiées au journal officiel de l'Union européenne le 2 juillet 2019.

Depuis le 1^{er} janvier 2020, faisant suite au Département du Finistère, la Région Bretagne est devenue l'autorité délégente du contrat de délégation de service public pour la desserte aérienne de Ouessant. La Région a donc passé un premier contrat pour la période allant du 1^{er} avril 2020 au 31 mars 2024. Ce contrat arrivant à échéance, la Région a donc lancé une procédure en vue de son renouvellement.

La commission consultative des services publics locaux (CCSPL) a d'abord été consultée le 8 mars 2023 et a donné un avis favorable à la procédure envisagée. Puis, lors de la session des 6 et 7 avril 2023, la Région a délibéré sur le lancement de la procédure.

Un cahier des charges a donc été rédigé et le renouvellement de la délégation de service public (DSP) a été lancé. La procédure engagée était une procédure « ouverte », les opérateurs intéressés devaient donc présenter simultanément leur candidature et leur offre.

II. DELEGATION DE SERVICE PUBLIC ACTUELLE ET CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU FUTUR CONTRAT DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

II.1 - DELEGATION DE SERVICE PUBLIC ACTUELLE

Le service est actuellement assuré par un contrat de délégation de service public portant sur :

- le transport de passagers et marchandises entre l'aéroport de Brest Bretagne situé sur la commune de Guipavas, et celui de l'île de Ouessant,
- la gestion des biens et équipements appartenant à la Région Bretagne, principalement le Cessna Grand Caravan (immatriculé F-HFTS) et les bâtiments occupés par la compagnie aérienne délégataire situés sur la commune de Guipavas.

Sur la dernière année d'exploitation allant du 1^{er} avril 2022 au 31 mars 2023, 428 rotations aériennes ont été effectuées, 3 189 passagers (dont 48 % d'insulaires) et 60 tonnes de marchandises (dont 52 % de fret postal) ont été transportés. Le service actuel est assuré à l'aide d'un Cessna Grand Caravan, mis à disposition par l'autorité délégente, pouvant embarquer jusqu'à 9 passagers. L'entretien et la maintenance de l'avion sont assurés par un atelier homologué spécialisé situé à Laval (53). Les locaux de la Finistair, délégataire sortant, appartenant à la Région, sont situés à l'aéroport de Brest Bretagne sur la commune de Guipavas.

Cette année 2022-2023, le coût de la liaison s'est élevé à 1 096 k€ HT, les recettes commerciales ont été de 191 k€ HT et la contribution financière forfaitaire de l'autorité délégente de 697 k€ HT. Le résultat de l'année d'exploitation est donc déficitaire de 208 k€ HT.

Par ailleurs sur la même période, le total des charges des activités annexes à la ligne Brest-Ouessant s'est élevé à 437 k€ HT tandis que les produits ont été de 401 k€ HT. Le résultat des activités hors DSP est donc négatif de 36 k€ HT.

II.2 - CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU FUTUR CONTRAT DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

Concernant le futur contrat de délégation de service public, il convient de rappeler ici les obligations de service public liées à la desserte ainsi que les caractéristiques essentielles du futur service public délégué.

Les obligations de services publics (OSP), publiées au journal officiel de l'Union européenne le 2 juillet 2019, imposent qu'à compter du 1^{er} avril 2020, les services doivent être exploités au minimum 220 jours par an, hormis les samedis, dimanches et jours fériés, à raison de deux allers et retours par jour. Elles imposent également l'utilisation d'un appareil d'une capacité minimale de 8 sièges et doté d'un système permettant des procédures d'approche par satellite de type GNSS (Global Navigation Satellite System). De plus, elles précisent que les horaires doivent permettre aux passagers d'effectuer un aller-retour dans la journée avec une amplitude d'au moins six heures tant à Brest qu'à Ouessant. Enfin, les vols doivent être commercialisés par un système informatisé de réservation.

La durée de cette délégation de service public de transport aérien est fixée à 4 ans, correspondant au délai maximum imposé par le règlement CE n° 1008/2008 du parlement européen et du conseil établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté.

Un cahier des charges et un projet de convention ont donc été rédigés afin de permettre de consulter les compagnies aériennes intéressées. Dans cette consultation, les candidats étaient invités à proposer une solution de base permettant de respecter les obligations de service public.

Par ailleurs, les candidats étaient invités, au vu de leurs propres expertises, à d'optimiser cette desserte, notamment en proposant toute action permettant de limiter d'exploitation de la ligne. L'objectif recherché était de trouver l'optimum entre les moyens humains et matériels à mettre en œuvre, les charges qu'ils représentent, les prévisions de recettes y compris celles provenant des activités annexes et les besoins des insulaires.

Cela pouvait notamment consister à développer des activités annexes permettant de réduire les coûts fixes des charges de fonctionnement nécessaires à l'exploitation de la ligne. Cette variante devant, *in fine*, permettre de réduire la dépendance du délégataire à la ligne aérienne sous OSP.

III. PROCEDURE - NEGOCIATIONS

III.1 - LANCEMENT DE LA PROCEDURE

Par délibération du 7 avril 2023, le Conseil régional de Bretagne a, après avis favorable de la commission consultative des services publics locaux rendu le 8 mars 2023 (**cf. annexe 1**), décidé :

- de retenir le principe d'une gestion déléguée pour la desserte aérienne entre Brest et l'île d'Ouessant, au travers d'une délégation de service public ;
- d'autoriser le lancement de la procédure y afférente (**cf. annexe 2**).

Concernant les avis d'appel public à candidature et offres (**cf. annexe 3**), ils sont respectivement parus à/au :

- La salle régionale des marchés publics E-Megalis (<https://marches.megalis.bretagne.bzh>)
Date de la publication : 18 juillet 2023
- Bulletin officiel d'annonces des marchés publics (<http://www.boamp.fr>)
Date de la publication : 21 juillet 2023
Référence de l'annonce : 23-102186
- Journal officiel de l'Union européenne (<http://ted.europa.eu>)
 - Publication par la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) :
 - Date de publication : 18 juillet 2023
 - Référence de l'annonce : 2023/C 253/06
 - Publication par la Région Bretagne :
 - Date de publication : 21 juillet 2023
 - Référence de l'annonce : 2023/S 139-440429
- Air&Cosmos (édition nationale)
Date de la publication dans le magazine : 27 juillet 2023
- Ouest France Edition du Finistère (29)
Date de la publication : 25 juillet 2023

Le dossier de consultation des entreprises et ses annexes, ainsi qu'un règlement de la consultation, était accessible aux candidats sur la plateforme Mégalis (**cf. annexe 4**).

La date limite de remise des plis candidatures et offres était fixée au 22 septembre 2023, à 17 heures.

Lors de sa séance en date du 16 octobre 2023, la commission de concession et de délégation de service public (CCDSP) a examiné l'unique dossier de candidature reçu et sélectionné le candidat admis à présenter une offre (**cf. annexe 5**).

Il s'agissait du groupement des entreprises FINISTAIR SASU, W3 SARL et AERO29 EURL. La FINISTAIR SASU, dont le siège social est situé à l'aéroport de Brest Bretagne à Guipavas, ayant été désignée comme mandataire du groupement.

III-2 - ANALYSE DE L'OFFRE ET AVIS DE LA COMMISSION DE CONCESSION SERVICE PUBLIC (CCDSP)

Envoyé en préfecture le 27/02/2024

Reçu en préfecture le 27/02/2024

Publié le

ID : 035-233500016-20240226-24_0701_02_DSP-DE

L'article L. 1411-5 du code général des collectivités territoriales dispose, en effet, que « **Au vu de l'avis de la commission, l'autorité habilitée à signer la convention de délégation de service public peut organiser librement une négociation avec un ou plusieurs soumissionnaires dans les conditions prévues par l'article L. 3124-1 du code de la commande publique.** Elle saisit l'assemblée délibérante du choix de l'entreprise auquel elle a procédé. Elle lui transmet le rapport de la commission présentant notamment la liste des entreprises admises à présenter une offre et l'analyse des propositions de celles-ci, ainsi que les motifs du choix de la candidate et l'économie générale du contrat ».

Le 20 novembre 2023, les membres de la commission de concession et de délégation de service public (CCDSP) se sont de nouveau réunis pour analyser l'offre et échanger sur ses avantages et inconvénients et, au terme de leur analyse, ont émis un avis sur les négociations à mener dans le cadre de cette procédure de passation.

Pour réaliser cette analyse, les membres de la commission se sont appuyés sur les critères d'appréciation des offres prévus à l'article 6 du règlement de la consultation, critères classés par ordre décroissant d'importance (cf. articles L.3124-5 et R.3124-4 et 5 du code de la commande publique) :

1 Organisation des liaisons aériennes proposée pour satisfaire aux obligations de service public
en termes de fréquences, de catégorie d'appareil utilisé et de capacité offerte, d'horaires, de politique commerciale et de continuité de service public

Ce critère comprendra également les sujets suivants :

- Les qualités de l'(des) appareil(s) utilisé(s) (confort, temps de vol, possibilité de transport de personnes alitées, etc.),
- Les horaires des vols qui devront procurer aux usagers la plus grande amplitude de temps possible tant à Brest et qu'à Ouessant, ainsi que permettre d'assurer un maximum de correspondances à l'aéroport de Brest Bretagne,
- L'organisation en vue d'assurer la régularité et la ponctualité des vols (organisation des procédures de gestion des irrégularités, des objectifs qualités, etc.),
- L'organisation envisagée pour permettre le transport optimal des passagers, de leurs bagages et des marchandises,
- La politique de commercialisation et de fidélisation des passagers,
- Les niveaux de trafics passagers (par catégories d'usagers) et marchandises visés.

2 Prix proposés aux usagers

Ce critère comprend la grille tarifaire envisagée et ses éventuels principes d'ajustement.

3 Montant de la compensation financière requise

Ce critère tiendra compte de la robustesse des hypothèses émises (fréquentations, trafics marchandises, etc.). Toute optimisation de l'utilisation des moyens dédiés à la ligne pourra être proposée si des économies peuvent être réalisées (diversification des recettes, etc.).

4 Impact environnemental des services aériens proposés aux usagers

Ce critère devra identifier les actions menées par le délégataire pour mesurer l'impact environnemental de l'activité déléguée et les actions prévues pour atténuer ou compenser cet impact.

5 Organisation en matière de maintenance et d'entretien de l'(des) aéronef(s)

Le 20 novembre 2023, les membres de la commission de concession et de délégation de service public ont décidé, en considération des critères d'appréciation des offres mis en exergue dans le règlement de la consultation, de m'inviter à engager les négociations avec la société FINISTAIR (mandataire du groupement avec les sociétés W3 et Aéro29) (cf. **annexe 6**).

III.3 - NEGOCIATIONS AVEC LE CANDIDAT

Le 1^{er} décembre 2023, un courrier a été adressé au candidat retenu les conv. négociation le 8 décembre 2023. Ce courrier était accompagné d'une première série de questions afin qu'ils puissent apporter les éclaircissements attendus sur leurs deux offres (base et variante) (**cf. annexe 7**).

Dans ce courrier, il leur était également précisé qu'il était souhaité que les éléments de réponse, apportés lors de la réunion, soient confirmés par écrit pour le jeudi 7 décembre 2023 au plus tard.

Le 7 décembre, les réponses du candidat aux 28 questions qui leur avaient été posées ont été réceptionnées. Celles-ci ont été abordées lors de la réunion prévu le lendemain 8 décembre.

Après l'analyse de ces réponses, il subsistait un certain nombre d'imprécisions et de questionnements sur les propositions du candidat. Afin de lever ces doutes, un second courrier lui a été adressé le 13 décembre 2023 le convoquant à une seconde réunion de négociation le mercredi 20 décembre 2023 (**cf. annexe 8**).

Ce dernier courrier comportait de nouvelles questions relatives à ses offres et précisait qu'il était souhaité que les éléments de réponse soient déposés sur Mégalis pour le lundi 18 décembre 2023.

Le 18 décembre, les réponses du candidat à nos questions ont donc été reçues. Celles-ci ont été abordées lors de la réunion prévu le surlendemain 20 décembre.

De multiples échanges de courriels ont ensuite eu lieu avec l'unique candidat en lice, dans le but de bien comprendre son offre, et également de l'amener à l'améliorer, notamment sur le plan financier avec les questions relatives aux investissements à réaliser dans le cadre de cette desserte.

À la suite de ces échanges, le candidat a été invité à formuler sa meilleure et ultime offre pour le 7 février 2024. C'est donc sur la base de cette dernière proposition qu'a été établie l'analyse des offres ci-après.

NB : L'offre variante du candidat consistait simplement à la réalisation d'un service identique à celui de l'offre de base mais prévoyait des investissements supplémentaires à la charge de l'autorité délégante. Certains de ces investissements entraînaient une majoration des coûts de maintenance et donc une augmentation de la contribution financière. Ces investissements n'ont finalement pas été retenus à l'issue des négociations.

Globalement, à l'issue de ces négociations, il est possible de formuler les observations et conclusions suivantes à l'aune des critères d'appréciation des offres prévus par le règlement de la consultation :

1. Organisation des liaisons aériennes proposée pour satisfaire aux obligations de service public en termes de fréquences, de catégorie d'appareil utilisé et de capacité offerte, d'horaires, de politique commerciale et de continuité de service public

Ce critère comprend également les sujets suivants :

- *Les qualités de l'(des) appareil(s) utilisé(s) (confort, temps de vol, possibilité de transport de personnes alitées, etc.),*
- *Les horaires des vols qui devront procurer aux usagers la plus grande amplitude de temps possible tant à Brest et qu'à Ouessant, ainsi que permettre d'assurer un maximum de correspondances à l'aéroport de Brest Bretagne,*
- *L'organisation en vue d'assurer la régularité et la ponctualité des vols (organisation des procédures de gestion des irrégularités, des objectifs qualités, etc.),*
- *L'organisation envisagée pour permettre le transport optimal des passagers, de leurs bagages et des marchandises,*
- *La politique de commercialisation et de fidélisation des passagers,*
- *Les niveaux de trafics passagers (par catégories d'usagers) et marchandises visés.*

1.1. Fréquences

OSP : Les services doivent être exploités au minimum 220 jours par an, hormis les samedis, dimanches et jours fériés, à raison de deux allers et retours par jour.

Dans son offre, la Finistair prévoit de réaliser 500 vols aller-retour entre Brest et Ouessant. Le programme d'exploitation envisagé intègre 2 aller-retours par jour du lundi au vendredi, plus une rotation complémentaire le samedi matin, ce qui porte le total de rotations hebdomadaires à 11 dont seulement 10 d'entre-elles relatives au OSP.

En tenant compte des jours fériés qui tombent entre le lundi et le vendredi (il peut y en avoir jusqu'à 10 par an comme en 2024), la compagnie propose donc d'exploiter les services à minima 220 jours par an, hormis les samedis, dimanches et jours fériés, à raison de deux allers et retours par jour.

L'offre de la Finistair es donc conforme aux OSP.

1.2. Catégorie d'appareil utilisé et capacité offerte

OSP : Les services doivent être exploités au moyen d'un appareil d'une capacité maximale de 9 places (en plus du pilote) et d'un système permettant des procédures d'approche par satellite de type GNSS.

Pour réaliser le service, la Finistair prévoit l'utilisation du Cessna 208B Grand Caravan EX, immatriculé F-HFTS, appartenant à l'autorité délégante et mis à disposition du délégataire.

Cet avion dispose d'une capacité en passagers maximale de 9 places (en plus du pilote).

Cet appareil datant de 2016 est équipé d'une avionique qui lui permet d'exploiter la ligne en conditions IMC (instrumental meteorological conditions) sous procédure GNSS (global navigation satellite system).

L'avion prévu correspond donc aux prescriptions des OSP.

Dans le cadre de son offre variante, la Finistair propose à la Région d'acquérir un second appareil, plus modeste que le Cessna Grand Caravan actuel, en vue de permettre de sécuriser la desserte aérienne.

L'avion envisagé serait un Diamond Aircraft DA62 neuf ou d'occasion récente.

Le coût de son acquisition pour l'autorité délégante serait d'environ 1 M\$, soit environ 920 k€. Le nombre de rotation prévu entre Brest et Ouessant serait identique que dans la solution de base présentée.

L'avion proposé possède une capacité maximale de 5 passagers et par conséquent ne répond pas aux conditions des OSP. La variante envisagée par le candidat n'est donc pas recevable.

1.3. Horaires

OSP : Les horaires doivent permettre aux passagers d'effectuer un aller-retour dans la journée avec une amplitude d'au moins six heures tant à Brest qu'à Ouessant.

La compagnie aérienne Finistair propose les horaires suivants du lundi au vendredi :

- départs de Brest : 8 h 30 et 16 h 30
- départs d'Ouessant : 9 h 15 et 17 h 15

Avec l'avion envisagé pour réaliser le service, le temps de vol nécessaire à un aller simple entre l'aéroport de Brest Bretagne et celui d'Ouessant est de 18 mn.

L'amplitude horaire maximale est donc :

- à Ouessant : 8 h 27
- à Brest : 6 h 57

Ces horaires permettent donc d'être conformes avec les prescriptions des OSP.

1.4. Politique commerciale

OSP : Les vols doivent être commercialisés par au moins un système informatisé de réservation.

La Finistair propose de commercialiser ses vols via le système informatisé qui a été mis en place au début du contrat actuel (2020-2024). La compagnie envisage plusieurs évolutions de son site internet au début du prochain contrat de DSP (cf. Politique de commercialisation et de fidélisation des passagers ci-après).

Cette disposition est donc conforme aux OSP.

1.5. Continuité de service public

OSP : 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. Les services ne peuvent être interrompus par le transporteur qu'après un préavis de six mois.

La compagnie aérienne Finistair a bien confirmé qu'elle s'engage à respecter cette obligation figurant dans les OSP, comme cela a d'ailleurs toujours été le cas.

Les OSP seront donc respectées sur ce point.

1.6. Qualités de l'(des) appareil(s) utilisé(s) (confort, temps de vol, possibilité de transport de personnes alitées, etc.)

L'appareil dont l'utilisation est envisagée par la Finistair pour son offre est le Cessna 208B Grand Caravan EX de 2016, acquis par la Région Bretagne en 2020.

Cet avion est une version en mode « club » confortable et appréciée des usagers.

Avec cet appareil, le temps de vol nécessaire à un aller simple entre l'aéroport de Brest Bretagne et celui d'Ouessant est de 18 mn (36 mn par rotation).

Cet avion peut être équipé d'une civière homologuée permettant le transport de la capacité maximale de l'appareil de 2 places).

L'appareil possède également 4 soutes situées sous l'avion pour le transport des marchandises et permet d'embarquer environ 500 kg de fret au total.

L'avion prévu dans le cadre de l'offre répond parfaitement aux demandes des usagers.

1.7. Horaires des vols qui devront procurer aux usagers la plus grande amplitude de temps possible tant à Brest et qu'à Ouessant, ainsi que permettre d'assurer un maximum de correspondances à l'aéroport de Brest Bretagne

La compagnie Finistair propose les horaires suivants du lundi au vendredi :

- départs de Brest : 8 h 30 et 16 h 30
- départs d'Ouessant : 9 h 15 et 17 h 15

Concernant le samedi matin, elle propose :

- départ de Brest : 8 h 30
- départ d'Ouessant : 9 h 15

Finistair propose de maintenir les horaires des vols de la DSP actuelle qui permettent des amplitudes horaires conséquentes à Brest et à Ouessant, mais également d'assurer les correspondances avec d'autres vols arrivants ou au départ de l'aéroport de Brest Bretagne.

Le fait d'assurer également une rotation le samedi matin, bien que cela ne soit pas imposé par les OSP, permettrait à la compagnie de maintenir, toute l'année, notamment le transport du courrier, de la presse, des produits pharmaceutiques et des prélèvements liés à la santé. Cela permet en conséquence de réduire le montant de la compensation financière demandée par le candidat.

Les horaires proposés par le candidat correspondent à la demande du cahier des charges et aux besoins des usagers.

1.8. Organisation en vue d'assurer la régularité et la ponctualité des vols (organisation des procédures de gestion des irrégularités, des objectifs qualités, etc.)

La compagnie aérienne Finistair prévoit de faire assurer la maintenance du Cessna Grand Caravan à l'aide d'un atelier part 145 (maintenance transport public) dénommé Avia Laval, basé comme son nom l'indique dans le département de la Mayenne. Ce prestataire assure notamment la maintenance des avions équipés de turbine de type PT6. Il s'agit, par ailleurs, de la société réalisant actuellement ce service pour Finistair avec une grande réactivité.

Finistair précise également le système qualité déjà mis en place afin d'assurer que les procédures d'entretien, de formation en matière d'équipage et de toutes les opérations sont exécutées en accord avec les différentes réglementations en la matière. Elle ne fixe pas d'objectifs qualités spécifiques mais cela n'est pas nécessaire tant les contrôles externes réalisés notamment par la direction de la sécurité de l'aviation civile ouest basée à Guipavas (DSAC Ouest) sont complets et détaillés.

Les dispositions proposées en vue d'assurer la régularité et la ponctualité des vols sont conformes aux besoins.

1.9. Organisation envisagée pour permettre le transport optimal des passagers, de leurs bagages et des marchandises

La compagnie aérienne Finistair expose dans son offre les mesures qu'elle envisage de mettre en place, afin de répondre à cette demande du cahier des charges. Celles-ci sont identiques à l'exploitation existante. Les modalités d'organisation de la prise en charge des passagers, des bagages et des marchandises sont exposées de façon concise mais complète : manuel d'exploitation de la compagnie aérienne décrivant les modalités de transport des différentes catégories de passagers, accueil des marchandises et des passagers, dispositions concernant les bagages, assistance particulière portée aux personnes à mobilité réduite, dont notamment celles bénéficiant d'un transport sanitaire allongé.

De plus, par des investissements prévus en début de contrat, la compagnie envisage d'apporter des améliorations concernant les passagers, leurs bagages et les marchandises (travaux d'agencement de l'accueil et des bureaux des locaux occupés par le délégataire à l'aéroport de Brest Bretagne).

Les propositions faites par le candidat sont de nature à permettre un transport optimal des passagers, de leurs bagages et des marchandises.

1.10. Niveaux de trafics passagers (par catégories d’usagers) et

Les chiffres de fréquentation passager, ainsi que le nombre de kg de marchandises visés par la Finistair que ce soit dans le cadre de son offre de base ou de sa variante sont récapitulés dans le tableau suivant :

Année exploitation	01/04/2024 31/03/2025	01/04/2025 31/03/2026	01/04/2026 31/03/2027	01/04/2027 31/03/2028	Total DSP	Moyenne annuelle	Moyenne* 2020-2023
Insulaires adultes	1 520	1 600	1 680	1 760	6 560	1 640	
Insulaires enfants	380	400	420	440	1 640	410	
Total insulaires	1 900	2 000	2 100	2 200	8 200	2 050	1 393
Continental adultes	684	720	756	792	2 952	738	
Continental enfants	76	80	84	88	328	82	
Continental abonnés	1 140	1 200	1 260	1 320	4 920	1 230	
Total continentaux	1 900	2 000	2 100	2 200	8 200	2 050	1 629
Total passages	3 800	4 000	4 200	4 400	16 400	4 100	3 022
Fret (kg)	64 500	64 500	64 500	64 500	258 000	64 500	58 713

(*) Moyenne 2020-2023 incluant la crise sanitaire due au Covid

La Finistair prévoit une augmentation de la fréquentation passagers de 611 passagers entre la dernière année d’exploitation connue (1^{er} avril 2022 - 31 mars 2023), pendant laquelle 3 189 passagers ont été comptabilisés, et la première année d’exploitation du contrat envisagé (1^{er} avril 2024 - 31 mars 2025). Cette différence est cependant de seulement 290 passagers avec l’année d’exploitation précédente (1^{er} avril 2021 - 31 mars 2022), lors de laquelle 3 510 passagers ont été transportés.

Pour les années suivantes, la Finistair prévoit une augmentation de la fréquentation passagers de 200 passages par an. Cela correspond à une augmentation annuelle entre 5,3 % (entre les 2 premières années du contrat) et 4,8 % (entre les 2 dernières années du contrat). Ces chiffres paraissent assez ambitieux d’autant plus que le nombre de rotations annuelles reste constant tout au long du contrat. La Finistair table donc sur un meilleur taux de remplissage de l’appareil qui passerait de plus de 42 % la première année du contrat à près de 49 % la dernière année.

Finistair compte sur une amélioration du nombre de passagers et par conséquent un meilleur remplissage de l’avion du fait des actions commerciales envisagées, mais également par la mise en place d’une carte fidélité insulaire (cf. 2 ci-dessous).

Dans son offre, le candidat prévoit une répartition semblable de 50 % de passagers insulaires et 50 % de non-insulaires.

Concernant le transport de marchandises, le nombre de kg prévu par la Finistair (64 500 kg) est supérieur de 6,8 % par rapport à celui de la dernière année d’exploitation connue (1^{er} avril 2022 - 31 mars 2023). Contrairement aux passagers, ce chiffre reste constant sur les 4 années du contrat. Ces prévisions semblent cohérentes.

2. **Prix proposés aux usagers**

Ce critère comprend la grille tarifaire envisagée et ses éventuels principes d'élaboration

Les principaux tarifs aller simple proposés par le candidat figurent dans le tableau suivant :

Catégorie	Tarif aller simple	2024-2025	2023-2024	Evolution
Passager insulaire	Insulaire adulte	49,50 €	49,50 €	0,00%
	Insulaire enfant (2-12 ans)	31,10 €	31,10 €	0,00%
	Enfant de moins de 2 ans	gratuit	gratuit	
	Carte fidélité insulaire / an	350,00 €	-	
	Tarif carte fidélité insulaire	12,90 €	-	
Passager continental	Continental adulte	74,20 €	74,20 €	0,00%
	Continental enfant (2-12 ans)	43,70 €	43,70 €	0,00%
	Enfant de moins de 2 ans	gratuit	gratuit	
	Abonnement continental	90,00 €	90,00 €	0,00%
	Tarif abonné continental	55,20 €	55,20 €	0,00%
Passager	Passager allongé sur civière	297,00 €	99,00 €	200,00%
Animaux	Chien / chat en cage Finistair	12,00 €	10,80 €	11,11%
	Chien / chat en cage ou sac personnel	6,00 €	5,40 €	11,11%
Bagages	Bagages 12 kg / passager	inclus	inclus	
	Le kg de bagage supplémentaire	1,50 €	0,90 €	66,67%
Marchandises	Forfait fret / kg	1,50 €	10,40 €	
	Fret au-delà de 50 kg	1,20 €	1,10 €	9,09%

La grille tarifaire proposée par Finistair est basée sur les tarifs passager et marchandise actuellement pratiqués sur la ligne. Quelques évolutions sont proposées, parfois à la baisse, selon le tableau ci-dessus.

Les principaux tarifs aller-retour envisagés sont les suivants :

- Insulaire adulte : 99,00 €
- Continental adulte : 148,40 €
- Abonné continental : 110,40 €

Concernant les passagers insulaires, la Finistair propose de mettre en place une carte de fidélité annuelle, permettant de ne faire ensuite payer aux passagers concernés, pour chaque vol réalisé, qu'un montant de 6,45 € par aller simple, soit 12,90 € par aller-retour. Cette carte de fidélité pourrait uniquement être utilisée sur les places encore disponibles à J-2 du vol. Cette mesure a pour but, d'une part, de fidéliser la clientèle insulaire, et d'autre part, d'augmenter sensiblement le taux de remplissage de l'avion. La carte de fidélité insulaire serait plus avantageuse pour les usagers à compter du 10^{ème} vol, soit du 5^{ème} aller-retour.

Au sujet du tarif pour les personnes devant être transportées allongées en civière, celui-ci serait logiquement basé sur 3 fois le tarif passager insulaire adulte aller-retour car la civière occupe 3 places dans l'appareil (et doit obligatoirement faire l'aller-retour).

Le transport des animaux de compagnie augmenterait d'un peu plus de 11 %. Celui-ci serait toujours divisé par 2 dans le cas où l'utilisateur apporte sa propre cage ou sac de transport.

Concernant les bagages des passagers, la compagnie Finistair propose de s'aligner sur la pratique de la plupart des autres compagnies aériennes.

L'évolution des tarifs à chaque changement d'année d'exploitation est prévue au projet de contrat. Le coefficient d'actualisation serait calculé à partir de la même formule que celle concernant l'évolution de la contribution financière.

Cette grille tarifaire devrait permettre de favoriser le remplissage de l'avion notamment vis-à-vis des insulaires.

3. Montant de la compensation financière requise

Ce critère tient compte de la robustesse des hypothèses émises (fréquentation, optimisation de l'utilisation des moyens dédiés à la ligne pourra être proposée si des économies peuvent être réalisées (diversification des recettes, etc.).

La compensation financière annuelle requise par la Finistair correspond au montant total des charges duquel sont déduits les recettes d'exploitation.

Il est à noter que les charges relatives à la DSP ont été réduites de 15 % du fait de la réalisation d'activités annexes par le délégataire. Ces activités annexes permettent également au candidat de dégager un résultat positif sans en prévoir sur la DSP.

Les montants de compensation financière souhaités par le candidat Finistair, concernant son offre, sont récapitulés dans le tableau ci-dessous :

Année exploitation	01/04/2024 31/03/2025	01/04/2025 31/03/2026	01/04/2026 31/03/2027	01/04/2027 31/03/2028	Total DSP	Moyenne annuelle	Moyenne* 2020-2024
CF	817 283 €	808 419 €	801 553 €	794 789 €	3 222 044 €	805 511 €	696 083 €
Investissem.	165 000 €	-	-	-	165 000 €	41 250 €	483 671 €
Total	982 283 €	808 419 €	801 553 €	794 789 €	3 387 044 €	846 761 €	1 179 753 €

(*) Moyenne 2020-2024 incluant la crise sanitaire due au Covid

(**) Investissement 2020-2024 incluant l'acquisition du Cessna 208 B Grand Caravan EX

Dans ce tableau, les montants correspondants aux investissements ont été distingués de la contribution financière nécessaire au fonctionnement du service.

Concernant l'offre, les investissements finalement indiqués au contrat concernent :

- la création d'un stock de pièces nécessaires à l'entretien de l'avion : pneus, freins, allumage, éclairage, batterie, etc.,
- l'acquisition d'un chariot push-pull nécessaire au déplacement de l'avion au sol en remplacement de l'ancien,
- le remplacement du groupe électrogène de parc qui est âgé et fréquemment en panne,
- la mise en place d'une webcam sur l'aérodrome de Ouessant afin de permettre aux pilotes de vérifier les conditions météorologiques locales avant le décollage,
- l'évolution du site internet de la compagnie, la création d'une application mobile, l'amélioration de la gestion des bagages et des processus d'enregistrement,
- la mise en place d'un plan marketing et publicité et la refonte des supports commerciaux existants incluant des vidéos à l'attention des passagers.

L'offre financière de la compagnie Finistair a été établie en tenant évidemment compte des résultats des années précédentes, tant au niveau des recettes passagers et marchandises escomptées qu'au niveau des dépenses prévues.

La baisse de la compensation financière au cours du contrat s'explique par une augmentation progressive des recettes prévisionnelles due à l'évolution de la fréquentation passager envisagée.

Les charges ont été contenues mais subissent, d'une part, l'évolution de l'inflation et donc des différents coûts relatifs à l'exploitation, et d'autre part le renforcement des processus réglementaires s'appliquant à la compagnie.

Dans son offre, le candidat propose à l'autorité délégante de reverser annuellement, dans le cas où le plafond maximal de compensation financière est atteint, un intéressement de 15 % calculé sur le résultat d'exploitation de la société délégataire avant impôt sur les sociétés. Un partage du résultat après impôt est également prévu. Ce dernier serait réparti selon le pourcentage résultat / total des charges. Si celui-ci est compris entre 5 et 10 %, 40 % du résultat sera reversé à la Région. Dans le cas où il serait supérieur à 10 %, le délégataire en reverserait 80 % à l'autorité délégante.

Le montant de la contribution financière requise par le candidat prend en compte, à la fois, l'augmentation contextuelle des charges ainsi que celle des recettes prévisionnelles. La compensation requise augmente de 15,1 % par rapport à celle de la dernière année d'exploitation du contrat actuel 2023-2024.

4. Impact environnemental des services aériens proposés aux usagers

Ce critère doit identifier les actions menées par le délégataire pour mesurer l'impact de la délégation et les actions prévues pour atténuer ou compenser cet impact.

Concernant l'impact environnemental de cette desserte aérienne, la Finistair continuera à partager ses données, qu'elle fournit déjà à la Région, afin de permettre à celle-ci de réaliser son bilan des gaz à effet de serre (BEGES) annuel.

Le candidat Finistair, qui propose déjà à ses passagers de participer à une compensation carbone de leurs émissions de CO₂ (à hauteur de 100 € par tonne selon une préconisation du GIEC), compte pérenniser cette solution pendant le futur contrat. Les fonds recueillis dans ce cadre servent à favoriser l'usage de l'aviation électrique.

De plus, le candidat propose d'utiliser un avion électrique (Velis Electro) en complément, notamment afin d'éviter l'usage du Cessna Grand Caravan lorsqu'il n'y a pas de passager à transporter. Cet appareil en location pourrait être destiné à faire des vols marchandises sans émissions de gaz à effet de serre.

Les solutions proposées sont de nature à améliorer l'impact environnemental du service à réaliser.

5. Organisation en matière de maintenance et d'entretien de l'(des) aéronef(s)

Dans son offre, la Finistair a fourni les listes des interventions de maintenance réalisées sur l'avion régional depuis son acquisition (CAMP et CESCO), ainsi que les futures échéances prévues jusqu'à la fin du futur contrat de DSP.

Ces dispositions sont clairement encadrées par le fabricant de l'avion et de la turbine et seront réalisées par l'atelier PART 145 d'Avia Laval (53).

Concernant l'entretien courant sont notamment prévus :

- un rinçage quotidien de l'avion et un lavage cellule 1 fois par semaine afin d'éviter les soucis de corrosion,
- le rinçage de la turbine une fois par semaine, avec mise en place du relevé et envoi immédiat des paramètres moteur par carte SIM chez CAMP afin d'assurer une veille quotidienne et améliorer la fiabilité et donc la sécurité des vols.

L'organisation proposée par Finistair en matière de maintenance et d'entretien de l'avion répond aux exigences réglementaires en la matière.

En plus des critères d'analyse des offres, il était notamment demandé aux candidats dans le cahier des charges d'apporter des précisions sur les points suivants :

Politique de commercialisation et de fidélisation des passagers

La Finistair propose d'améliorer le système de réservation et de paiement en ligne, mis en place au début du contrat de DSP actuel, permettant aux clients de réserver et payer 24 h/24 et 365 j/365. L'enregistrement et le paiement des bagages seraient notamment possibles en ligne.

L'évolution du site internet existant dédié à la ligne Brest-Ouessant ainsi que des opérations de publicité et de marketing (via Google Ads notamment) sont prévus par le candidat.

La Finistair propose également de maintenir l'abonnement à destination des continentaux, à 90 € TTC par passager et par an, permettant de bénéficier d'un tarif réduit. Comme indiqué dans le projet de grille tarifaire, la Finistair prévoit la mise en place, dès le début du contrat, de cartes de fidélité insulaire annuelles. Cet abonnement et ces cartes sont destinés à fidéliser les passagers et à les rendre prioritaires sur les places libres de l'avion.

Nombre d'emplois maintenus, voire créés

Dans son offre, Finistair propose un fonctionnement répartissant les responsabilités nécessaires aux obligations qui s'imposent à une compagnie aérienne en sa qualité de transporteur public en s'appuyant sur 17 personnes différentes. Leur taux d'emploi est variable, entre 15 et 100 %, suivant les postes concernés. Ces personnels représentent 8,35 équivalents temps plein.

Parmi ceux-ci, 5 sont en contrat à durée indéterminée à Finistair, 4 sont en contrat à durée indéterminée à W3, 2 sont des auto-entrepreneurs, 2 bénéficient d'un contrat de sous-traitance et 1 d'une convention de prestations de services.

IV. CHOIX DU DELEGATAIRE ET DESCRIPTION DU PROJET DE CONTRAT

Compte tenu de tout ce qui précède, l'offre du groupement des sociétés Finistair, aux exigences et objectifs formulés par la Région Bretagne, dans le dossier de consultation des entreprises, **les négociations se sont donc poursuivies avec cette société afin d'établir le projet de contrat et ses annexes.**

Le projet de contrat joint au présent rapport se compose de 36 articles répartis en 9 chapitres, plus 13 annexes, et traduit l'ensemble des échanges qui se sont déroulés pendant ces négociations :

- objet et étendue du contrat,
- exploitation du service,
- personnel,
- régime financier,
- contrôle de l'autorité délégante sur le délégataire,
- responsabilités - assurance du délégataire,
- mesures coercitives,
- fin du contrat,
- dispositions diverses,
- annexes.

De manière synthétique, ce qu'il faut retenir, c'est que le contrat et ses annexes :

- reprennent les grands principes de la délégation de service public (gestion aux risques et périls de l'exploitant, éléments de rémunération, clauses exonératoires de responsabilité limitées aux obligations légales et jurisprudentielles, etc.),
- détaillent le service public délégué,
- énumèrent les contrats passés par le délégataire pour l'exécution du service public,
- précisent les conditions particulières d'exécution du service de desserte aérienne,
- encadrent l'utilisation des chartes graphiques,
- établissent le plan commercial et la tarification,
- dressent les inventaires des biens mis à disposition par l'autorité délégante (inventaire A) et ceux mis à disposition par le délégataire (inventaires B et C),
- recensent les engagements du délégataire,
- définissent les relations financières entre les parties (compte d'exploitation, contribution financière d'exploitation, investissements prévus, grille tarifaire, intéressement ainsi que les pénalités).

V. CONCLUSION

Je vous propose donc :

- **de RETENIR l'offre du** groupement d'entreprises FINISTAIR SASU, W3 SARL et AERO29 EURL, dont la FINISTAIR SASU est le mandataire, pour l'exploitation de services publics aériens réguliers entre Brest et l'île d'Ouessant ;
- **d'APPROUVER** les termes du contrat de délégation de service public y afférent et d'autoriser le Président à le signer avec la société FINISTAIR, tel qu'il figure en annexe.

Le Président du Conseil régional de Bretagne

Loïg CHESNAIS-GIRARD



Délégation de service public pour l'exploitation de services aériens réguliers entre Brest et Ouessant

CONVENTION DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

Région Bretagne
Direction des transports et des mobilités
Service des opérations dessertes maritimes
283 avenue général Patton
CS 21101
35711 RENNES CEDEX 7

La présente convention est conclue entre :

La Région Bretagne, domiciliée à RENNES Cedex 7 (35711) - 283 avenue du Général Patton - CS 21101, représentée Monsieur Loïc CHESNAIS-GIRARD Président de la Région Bretagne, spécialement habilité à l'effet des présentes en vertu de la délibération de la commission permanente du Conseil régional de Bretagne en date du 26 février 2024.

Ci-après également désignée « La Région » ou « L'autorité délégante »,

D'une part,

Et

La société FINISTAIR, société à responsabilité limitée, inscrite au registre du commerce de Brest sous le numéro 444 637 698 dont le siège est situé à l'aéroport de Brest Bretagne 29490 GUIPAVAS, représentée par M. Charles CABILLIC, en qualité de Président,

Ci-après également désignée « Le délégataire » ou « Le transporteur »

D'autre part.

SOMMAIRE

CHAPITRE 1	OBJET ET ETENDUE DU CONTRAT	6
Article 1	Définition du contrat	6
Article 2	Objet et portée du contrat	6
2.1	Mission du service public et caractéristiques	6
2.2	Missions liées à la gestion des équipements	7
2.3	Activités annexes	8
2.4	Evolutions des missions	8
2.5	Intégration de la desserte aérienne de l'île d'Ouessant au sein du réseau Transport de la Région	8
Article 3	Durée du contrat	8
Article 4	Contrats en cours à la date d'effet de la délégation	9
Article 5	Description des matériels et mobiliers nécessaires à l'exploitation	9
5.1	Biens mis à disposition par l'autorité délégante (inventaire A)	9
5.2	Biens mis à disposition par le délégataire	9
5.3	Condition de rachat d'un bien par le délégataire à l'issue du contrat	10
Article 6	Fournitures, fluides	10
Article 7	Caractère exclusif du contrat	10
Article 8	Sous-traitance de la mission	10
Article 9	Utilisation du matériel et des équipements en dehors de l'objet de la délégation	10
Article 10	Contrats de transport conclus avec des tiers	11
10.1	Contrats conclus par l'autorité délégante	11
10.2	Contrats conclus par le délégataire	11
CHAPITRE 2	EXPLOITATION DU SERVICE	12
Article 11	Prérogatives de l'autorité délégante	12
Article 12	Continuité et régularité du service public	12
12.1	Principe	12
12.2	Cas particulier de la grève	12
Article 13	Travaux sur les matériels	12
CHAPITRE 3	PERSONNEL	13
Article 14	Gestion du personnel	13
CHAPITRE 4	REGIME FINANCIER	13
Article 15	Compte prévisionnel d'exploitation de la délégation et la détermination de la compensation financière du délégataire	13
Article 16	Modalités de versement et de réduction de la compensation financière	15
16.1	Modalités de versement de la compensation financière	15
16.2	Modalités de réduction de la compensation financière	16
Article 17	Tarifs	17
Article 18	Intéressement de l'autorité délégante au résultat du délégataire	18

CHAPITRE 5	CONTROLE DE L'AUTORITE DELEGANTE SUR LE DELEGATAIRE	19
Article 19	Rapport annuel du délégataire	19
19.1	Compte rendu technique annuel	19
19.2	Compte rendu financier annuel	19
19.3	Compte rendu pour le développement durable	20
19.4	Contrôle de l'autorité délégante	20
CHAPITRE 6	RESPONSABILITES – ASSURANCE DU DELEGATAIRE	21
Article 20	Assurances du délégataire	21
Article 21	Responsabilité du délégataire	21
21.1	Exploitation du service et responsabilité	21
21.2	Obligations du délégataire en cas de sinistre	21
Article 22	Justification des assurances	21
CHAPITRE 7	MESURES COERCITIVES	22
Article 23	Exécution d'office des travaux d'entretien, de réparation et de renouvellement	22
Article 24	Sanctions pécuniaires : les pénalités	22
24.1	Exploitation du service	22
24.2	Production des comptes	22
Article 25	Sanctions coercitives : la mise sous séquestre	22
Article 26	Mesures d'urgence	23
Article 27	Sanction résolutoire : la déchéance	23
CHAPITRE 8	FIN DU CONTRAT	23
Article 28	Cas de fin de contrat	23
Article 29	Expiration du contrat et sort des installations et des biens	23
29.1	Continuité du service en fin de contrat	23
29.2	Remise des installations et des biens à l'expiration du contrat	24
29.3	Reprise des stocks à l'expiration du contrat	24
Article 30	Résiliation du contrat	24
30.1	Résiliation par l'autorité délégante	24
30.2	Résiliation par le délégataire	25
Article 31	Déchéance	25
Article 32	Dissolution ou redressement judiciaire ou liquidation du délégataire	25
CHAPITRE 9	DISPOSITIONS DIVERSES	25
Article 33	Dispositions applicables au personnel à l'expiration de la convention	25
Article 34	Cession du contrat	26
Article 35	Procédure de règlement des différends et des litiges	26
Article 36	Election de domicile	26

LISTE DES ANNEXES A LA CONVENTION DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC... 27

Annexe 1 : Obligations de service public.....	28
Annexe 2 : Contrats en cours.....	29
Annexe 3 : Inventaire des biens.....	30
Annexe 4 : Investissements prévus.....	31
Annexe 5 : Dispositions concernant les biens immobiliers	32
Annexe 6 : Comptes d’exploitation prévisionnels.....	33
Annexe 7 : Modèle de compte analytique	35
Annexe 8 : Grille tarifaire.....	38
Annexe 9 : Produits d’exploitation.....	39
Annexe 10 : Personnels	41
Annexe 11 : Maintenance de la flotte.....	42
Annexe 12 : Politique commerciale.....	51
Annexe 13 : Gestion du service.....	52

Exposé préalable

Aucun transporteur n'ayant démontré qu'il est sur le point de prester des services aériens réguliers entre Brest (Guipavas) et Ouessant, conformément aux obligations de service public imposées sur cette liaison et sans demander de compensation financière, la Région Bretagne a décidé, en application de l'article 16 paragraphes 9 et 10 du 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, des dispositions du code de la commande publique relatives aux concessions et du code général des collectivités territoriales relatives aux délégations de service public, de concéder à un transporteur aérien le droit d'exploiter, à titre exclusif, ces services aériens à compter du 1^{er} avril 2024 et ce jusqu'au 31 mars 2028.

Ceci étant préalablement exposé, il a été convenu de ce qui suit :

CHAPITRE 1 OBJET ET ETENDUE DU CONTRAT

Article 1 Définition du contrat

Conformément aux dispositions combinées des articles L. 1411-1 et suivants et R. 1411-1 et suivants du code général des collectivités territoriales (CGCT) et des dispositions du code de la commande publique relatives aux contrats de concession, la Région Bretagne confie au délégataire la gestion, à ses frais et risques, du service public ayant pour objet la liaison aérienne entre Brest et Ouessant dans le département du Finistère.

Le présent contrat conclu *intuitu personae* définit l'objet, la durée et les modalités d'exploitation du service confié par l'autorité délégante à son délégataire et, plus généralement, l'ensemble des droits et obligations résultant de son exécution.

Article 2 Objet et portée du contrat

2.1 Mission du service public et caractéristiques

A compter du 1^{er} avril 2024, le délégataire aura précisément pour mission de mettre en œuvre les services aériens entre l'aéroport de Brest (Guipavas) et celui de l'île d'Ouessant, conformément aux obligations de service public prescrites par l'annexe 1 du présent contrat.

Lesdites obligations de service public ont été publiées au Journal officiel de l'Union européenne du 2 juillet 2019 sous la référence 2019/C 221/05 ainsi que sur le site de la Région Bretagne : <https://data.bretagne.bzh>.

Toute exploitation de service aérien régulier sur le territoire français est 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 œuvre.

Concrètement, le délégataire s'engage à exploiter le service public délégué dans le respect des principes de continuité, de sécurité, de qualité, d'égalité de traitement des usagers et de mutabilité (c'est-à-dire d'adaptation constante) qui doivent régir le transport aérien précité.

Le délégataire met donc en œuvre les moyens appropriés pour atteindre les objectifs de service public fixés par l'autorité délégante. Ces moyens doivent être compatibles avec les prérogatives de l'autorité délégante et les règles applicables en la matière.

Conformément aux obligations de service public, les horaires de la desserte permettront aux passagers d'effectuer un aller-retour dans la journée avec une amplitude de temps minimale de 6 heures tant à Brest qu'à Ouessant.

Les horaires envisagés sont les suivants :

- du lundi au vendredi soir :
 - départ de Brest : 8 h 30 et 16 h 30
 - départ d'Ouessant : 9 h 15 et 17 h 15

- Samedi matin :
 - départ de Brest : 8 h 30
 - départ d'Ouessant : 9 h 15

NB : Ces rotations effectuées le samedi matin, qui ne sont pas relatives aux OSP, sont prévues au titre du présent contrat car celles-ci permettent de faire baisser la compensation financière notamment en permettant le maintien du transport aérien de certaines marchandises (produits postaux, presse, etc.), et donc des recettes correspondantes.

Les missions à réaliser par le délégataire comprendront également les dispositions relatives :

- aux personnels (cf. annexe 10),
- à la maintenance de la flotte (cf. annexe 11),
- à la politique commerciale (cf. annexe 12),
- à la gestion du service (cf. annexe 13).

2.2 Missions liées à la gestion des équipements

Le délégataire prend totalement en charge et met en place l'ensemble des moyens humains, matériels et organisationnels nécessaires à l'exploitation du service public délégué. Le transporteur s'engage à exécuter le service conformément aux éléments figurant dans la présente convention et ses annexes.

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 [et, s'il s'agit d'un transporteur dont la licence a été délivrée par un autre État membre de l'Union européenne, des autorités aéronautiques dudit pays].

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 État 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 de la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile.

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.

Pendant la durée du contrat, le délégataire pourra acquérir des matériels (aéronefs, ...) afin notamment de répondre à la fréquentation touristique et aux besoins de l'ensemble des usagers (personnes âgées, à mobilité réduite, ...). Dans cette hypothèse, les parties prévoient de se rencontrer afin de s'entretenir du projet et d'arrêter les modalités financières de sa mise en œuvre, à l'aune des règles applicables en la matière.

Le délégataire est responsable de la conformité et du parfait état des matériels, qui doivent respecter toutes les normes en matière de sécurité de circulation, de personnes transportées et d'assurances.

Les matériels doivent avoir fait l'objet de tous les contrôles, vérifications, visites techniques et aménagements indispensables à la bonne marche du service de transport public collectif, que ce soit en matière de sécurité, de qualité, d'accueil ou de confort.

La gestion du service public entraîne, notamment, les missions suivantes telles qu'elles sont définies dans différents articles du présent contrat :

- entretien et maintenance des matériels,
- renouvellement des matériels nécessaires à l'exécution du service public,
- encadrement et formation du personnel salarié par la société,
- le maintien en état de la sécurité des locaux,
- la gestion, la comptabilité, la facturation.

Le délégataire est titulaire du certificat de transport aérien n° FR.AOC.0025 et devra prendre toutes les dispositions nécessaires afin de le maintenir valide pendant toute la durée du présent contrat.

Par ailleurs, le délégataire est agréé PART CAMO FR.CAMO.0061 / ATO FR.ATO.00197 / SPO. Il devra également prendre toutes les mesures nécessaires au maintien de ces différents agréments.

2.3 Activités annexes

Le délégataire pourra dans le respect des règles édictées pour ce type d'activité et en préservant le principe de service public, exploiter toutes activités et services accessoires au service public délégué, dans les conditions fixées à l'article 9 ci-après.

2.4 Evolutions des missions

Le délégataire pourra faire toute proposition pour l'évolution et l'amélioration du service délégué qui lui est confié ou l'aménagement d'activités annexes. Ces propositions devront faire l'objet d'une autorisation préalable et expresse de l'autorité délégante et être formalisées par un avenant au contrat.

Elles ne devront pas avoir pour effet de mettre en cause la qualité et la continuité du service public.

2.5 Intégration de la desserte aérienne de l'île d'Ouessant au sein du réseau Transport de la Région

La Région Bretagne, au regard de ses compétences élargies en matière de transports de voyageurs (trains express régionaux, cars interurbains et scolaires, liaisons maritimes avec les îles), a fait le choix de déployer une marque unifiée pour le réseau régional : BreizhGo. Le délégataire doit en conséquence déployer l'identité de cette marque sur :

- les matériels qui réalisent le service,
- l'ensemble des outils de communication (papier et digitaux),
- les différents points de relation avec les usagers (point de vente).

La Région Bretagne fournit au délégataire une charte de la marque BreizhGo précisant l'ensemble des règles d'usage devant être respectées (logo, couleurs, typographies, etc.). Il fournit également des exemples de déploiement de cette marque qu'il s'agisse d'un véhicule, d'un aéronef, d'un document papier ou d'un site Internet. Il appartient au délégataire de déployer cette identité sur l'ensemble des outils en lien avec le service.

Dans le but de permettre la continuité du service public à l'issue du contrat, les outils de communication créés ou modifiés pendant la durée du contrat, feront partie des biens de retour à l'autorité délégante. Cependant si le site internet de la compagnie délégataire fait partie d'un ensemble plus vaste comprenant d'autres activités que la ligne aérienne Brest-Ouessant, une duplication du code service de la partie du site internet dédié à la ligne sera réalisée à l'échéance du contrat et remise à l'autorité délégante.

Article 3 Durée du contrat

La durée du présent contrat de délégation est fixée à quatre (4) ans, sans possibilité de tacite reconduction.

Il prend effet à compter du 1^{er} avril 2024 à zéro heure, pour s'achever, sauf stipulations particulières, le 31 mars 2028 à minuit.

La durée de la convention est divisée en périodes d'exploitation définies de la manière suivante :

- première période d'exploitation : du 1^{er} avril 2024 au 31 mars 2025,
- deuxième période d'exploitation : du 1^{er} avril 2025 au 31 mars 2026,
- troisième période d'exploitation : du 1^{er} avril 2026 au 31 mars 2027,
- quatrième période d'exploitation : du 1^{er} avril 2027 au 31 mars 2028.

En cas de résiliation par l'une ou l'autre des parties ou de sanction résolutoire du contrat, le transporteur conserve la responsabilité des opérations effectuées jusqu'au terme du contrat arrêté par les parties ou l'autorité délégante.

Les frais supplémentaires découlant des retards imputables au délégataire dès le début d'exploitation du service sont pris en charge par celui-ci. Les frais supplémentaires découlant des retards imputables à l'autorité délégante ou au caractère non exécutoire du présent contrat sont pris en charge par celle-ci.

Dans les autres cas, l'autorité délégante et le délégataire conviennent des prises en charge. En cas de désaccord, il sera fait application de la procédure décrite à l'article 35 ci-après.

Article 4 Contrats en cours à la date d'effet de la délégation

Le délégataire fera son affaire de la poursuite ou de la résiliation à ses frais des contrats en cours à la date d'effet de la présente délégation et concernant l'exploitation du service. Ces contrats sont cités à l'annexe 2.

Dans le cas où il apparaîtrait que des contrats en cours et régulièrement conclus ne figurent pas sur cette liste, le délégataire et l'autorité délégante se rapprocheraient pour examiner quelle suite leur donner. En cas de désaccord, il sera fait application de la procédure décrite à l'article 35 ci-après.

Article 5 Description des matériels et mobiliers nécessaires à l'exploitation

5.1 Biens mis à disposition par l'autorité délégante (inventaire A)

L'ensemble des biens nécessaires à la desserte aérienne entre Brest et Ouessant présents dans les locaux occupés, ou utilisés, par la Finistair appartiennent à l'autorité délégante. Ces biens mis à la disposition du délégataire pour assurer le service figurent à l'annexe 3 - Inventaire des biens (inventaire A) du présent contrat.

Les biens acquis en cours de contrat, figurant dans la liste présente en annexe 4 à la présente convention, feront partie de l'inventaire A à leur date d'acquisition.

Concernant l'utilisation des terrains et bâtiments, situés dans l'enceinte de l'aérodrome de Brest Bretagne à Guipavas, nécessaires à ses activités, le délégataire devra conclure une autorisation d'occupation temporaire avec la SAS Aéroports de Bretagne Ouest. Cette convention d'occupation temporaire devra avoir une durée équivalente à celle du présent contrat.

Les dispositions concernant les biens immobiliers, situés dans l'enceinte de l'aérodrome de Brest Bretagne et occupés par le délégataire, sont précisées dans l'annexe 5 à la présente convention.

En contrepartie des biens mis à sa disposition gratuitement par la Région et de son concessionnaire la SAS Aéroports de Bretagne Ouest, le délégataire s'engage à assurer la conservation de ces derniers, conformément aux dispositions de l'article L. 2125-1 du code général de la propriété des personnes publiques et de l'annexe 6 relative aux comptes prévisionnels d'exploitation.

5.2 Biens mis à disposition par le délégataire

Les biens mis à disposition par le délégataire constituent, soit des biens dits de reprise, soit des biens propres.

5.2.1 - Biens dits de reprise (inventaire B)

L'autorité délégante peut reprendre les investissements réalisés par le délégataire, notamment dans le cas d'acquisition d'un nouvel aéroplane, à leur valeur nette comptable en fin de contrat ou à leur valeur vénale, si elle est inférieure à la valeur nette comptable, déduction faite des financements publics éventuellement obtenus par le délégataire lors de l'acquisition des biens.

L'autorité délégante, peut, le cas échéant, à la fin du contrat, pour quelque cause que ce soit, reprendre les biens suivants : les matériels acquis par le délégataire afin de remplacer ou de compléter les matériels de même nature mis à disposition par l'autorité délégante pour leur valeur vénale à dire d'expert.

Ces biens figurent à l'annexe 3 - Inventaire des biens (inventaire B) audit contrat. Celui-ci est complété et actualisé au fur et à mesure de l'intégration de nouveaux biens de reprise pendant l'exécution du contrat, avec l'accord préalable de l'autorité délégante.

5.2.2 - Biens propres du délégataire (inventaire C)

Le délégataire met à disposition du service public délégué tous les autres biens nécessaires à l'exploitation du service qui ne sont pas visés à l'article 5.2.1 ci-avant, notamment l'(les) éventuel(s) aéroplane(s) supplémentaire(s). Il en est le propriétaire ou le locataire.

Ces biens figurent à l'annexe 3 - Inventaire des biens (inventaire C) audit contrat, qui est complété et actualisé au fur et à mesure de l'intégration de nouveaux biens financés par le délégataire. Il est joint au compte rendu technique du rapport annuel remis par le délégataire.

5.3 Condition de rachat d'un bien par le délégataire à l'issue du contrat

Concernant l'avion figurant à l'inventaire A, dans le cas où l'autorité délégante souhaiterait le vendre à l'échéance de la présente délégation de service public, le délégataire aura la possibilité de racheter cet appareil à la Région.

Dans ce cas, la valeur marchande de l'appareil sera fixée par une expertise à la charge de l'autorité délégante. Cette expertise devra prendre en considération le marché de l'occasion concernant des avions similaires à la date de réalisation de celle-ci.

Article 6 Fournitures, fluides

Le délégataire prend en charge à la date de prise d'effet de la délégation tous les frais relatifs à la fourniture d'énergie et de fluides, notamment, l'eau, le gaz, l'électricité, le chauffage, le téléphone, l'informatique ainsi que les frais relatifs à l'assainissement et à l'élimination des déchets pour l'ensemble des installations nécessaires au fonctionnement du service délégué.

Les frais d'installation et d'usage des compteurs nécessaires à l'appréciation des consommations sont à la charge du délégataire.

Article 7 Caractère exclusif du contrat

Le présent contrat confère au délégataire l'exclusivité de la gestion et de l'exploitation du service délégué.

Article 8 Sous-traitance de la mission

Le délégataire pourra sous-traiter à des tiers les missions ou une partie des missions qui lui sont confiées dans le cadre du présent contrat, avec l'accord préalable et exprès de l'autorité délégante et de la direction générale de l'aviation civile.

Les contrats de sous-traitance qui sont nécessaires à la continuité du service doivent comporter une clause réservant expressément à l'autorité délégante la faculté de se substituer au délégataire dans le cas où il serait mis fin à la convention de délégation et, le cas échéant, d'y mettre fin. Les contrats de sous-traitance prendront fin de plein droit en même temps que la présente convention, quelle qu'en soit la cause. Le délégataire devra obligatoirement faire figurer cette dernière disposition sur les documents contractuels le liant à des tiers.

Le délégataire aura obligation de délivrer copie de ces documents à l'autorité délégante en même temps que les comptes rendus techniques et financiers.

Le délégataire fera son affaire de tout différend trouvant son origine dans l'exécution des contrats de sous-traitance et restera toujours responsable vis-à-vis de l'autorité délégante de la bonne exécution de ses services et activités par les tiers.

Article 9 Utilisation du matériel et des équipements en dehors de l'objet de la délégation

Après vérification du respect des règles de sécurité, le délégataire peut, sous son entière responsabilité, utiliser les installations et le matériel de la délégation pour des opérations spécifiques et privées, lorsqu'elles ne perturbent pas le service.

Le délégataire pourra notamment réaliser les activités annexes suivantes :

- la gestion du maintien de navigabilité (CAMO) d'autres appareils,
- la mise en liste de flotte d'aéronefs,
- la location d'avions,
- la formation de pilotes dans le cadre de l'ATO,
- la réalisation de vols touristiques et de baptêmes de l'air,
- les vols nécessaires pour d'autres activités (Surveillance de la pêche à la coquille St Jacques, recherches maritimes...),
- des vols à la demande,
- des dessertes régulières ou ponctuelles d'aéroports du grand ouest ainsi que les îles Anglo-Normandes.

Le délégataire pourra également mutualiser les moyens avec d'autres compagnies aériennes, d'autres centres de maintenance et avec d'autres écoles de formation.

Par ailleurs, le délégataire pourra proposer à l'autorité délégante toute nouvelle activité annexe, ou service, de nature à contribuer au développement de la société Finistair.

Ces propositions, qu'elles nécessitent ou non de nouveaux investissements, seront soumises à l'approbation préalable et expresse de l'autorité délégante.

Ces nouvelles activités ou services doivent :

- pouvoir contribuer à un retour à meilleure fortune de l'autorité délégante,
- respecter les conditions d'une concurrence loyale entre les différents prestataires, réels ou potentiels, de travaux ou services similaires,
- faire l'objet d'une comptabilité analytique distincte de celle relative à la ligne aérienne entre Brest et Ouessant.

Dans tous les cas, ces activités ne devront pas entrer en concurrence avec l'objet du contrat. L'autorité délégante peut, pour tout motif d'intérêt général, interdire l'exécution de tout ou partie de ces activités annexes.

Le bilan de l'ensemble des activités annexes sera transmis dans le cadre des informations visées à l'article 19 du contrat relatif au rapport annuel du délégataire.

Article 10 Contrats de transport conclus avec des tiers

10.1 Contrats conclus par l'autorité délégante

L'autorité délégante se réserve le droit de conclure, avec des tiers, tous contrats relatifs à l'exploitation de services de transports, qui ne seraient pas de nature à concurrencer, directement ou indirectement, les services délégués. Dans cette hypothèse, l'autorité délégante informe préalablement le délégataire de ses intentions en la matière. Le délégataire peut alors faire part à l'autorité délégante des éventuelles conséquences techniques, commerciales et financières de ce projet sur le fonctionnement du service délégué.

10.2 Contrats conclus par le délégataire

Le délégataire est autorisé à conclure avec des tiers tous contrats relatifs à des services de transports aériens qui ne seraient pas de nature à concurrencer les services qui font l'objet du présent contrat.

Il en informe au préalable l'autorité délégante et lui transmet dans les plus brefs délais la copie des contrats envisagés.

Un compte rendu annuel relatif à la conclusion et à l'exécution des contrats ainsi passés par le délégataire doit figurer en annexe du rapport annuel du délégataire.

CHAPITRE 2 EXPLOITATION DU SERVICE

Article 11 Prérogatives de l'autorité délégante

En sa qualité d'autorité organisatrice du service public, la Région Bretagne :

- exerce, pendant la durée du présent contrat et de façon exclusive, les compétences d'une autorité délégante en matière de desserte aérienne,
- homologue les tarifs applicables aux usagers du service public sur la base des propositions du délégataire,
- contrôle la gestion du service délégué, notamment le respect des obligations contractuelles, la conformité des services effectués par rapport au contrat et les résultats d'exploitation du service public,
- peut participer au financement des investissements nécessaires à l'exécution du service public délégué.

Article 12 Continuité et régularité du service public

12.1 Principe

Le délégataire est garant de la continuité du service qui lui est confié, sous peine de pénalités calculées et appliquées selon les stipulations de l'article 24 ci-après, en cas d'interruption ou de suspension du service public.

Il ne peut être tenu responsable des événements de force majeure, des intempéries, des grèves, des avaries ou pannes techniques non imputables au délégataire et des événements recevant la qualification d'état de catastrophe naturelle qui perturberaient l'exploitation du service.

Dans les situations visées au paragraphe qui précède, le délégataire met tout en œuvre pour en minimiser les effets.

A ce titre, il fera ses meilleurs efforts pour mettre en place des solutions d'urgence et de substitution, en fonction des moyens disponibles localement afin d'assurer un service minimum.

Le délégataire en informe l'autorité délégante et les usagers dans les meilleurs délais et par tous moyens.

Dès à présent, le délégataire s'engage à appliquer toute mesure législative ou réglementaire nouvelle de nature à garantir la continuité de service dans le cadre d'un service minimum.

Aux fins d'assurer la mise en œuvre des solutions destinées à assurer un service minimum, le délégataire peut avoir recours ponctuellement à la sous-traitance sans autorisation préalable de l'autorité délégante (cf. article 8). Il en fait état dans les comptes rendus mensuels et dans le rapport annuel remis à l'autorité délégante.

12.2 Cas particulier de la grève

Quelles que soient les circonstances, et conformément aux dispositions de l'article 12.1 ci-dessus, le délégataire et l'autorité délégante examinent les conditions de la continuité du service public et ce, que la grève affecte tout ou partie du service.

Le délégataire informe de manière immédiate l'autorité délégante et les usagers.

Dans le cas de grève, aucune pénalité n'est appliquée au délégataire par l'autorité délégante.

Article 13 Travaux sur les matériels

Le délégataire assume l'ensemble des dépenses de fonctionnement et d'investissement liées à l'utilisation de l'ensemble des matériels nécessaires à l'exécution du service public délégué.

Concernant les travaux de grosses réparations et les modifications et transformations, ou toute autre intervention, rendues nécessaires par les évolutions de la réglementation de l'administration française ou européenne, le délégataire assume l'ensemble des dépenses.

Concernant la maintenance, le délégataire prend en charge l'ensemble des dépenses, sans remboursement de la part de l'autorité délégante.

CHAPITRE 3 PERSONNEL

Article 14 Gestion du personnel

Le personnel est entièrement géré et rémunéré par les soins du délégataire, charges sociales et patronales comprises et autres frais et taxes.

La liste non nominative des personnels de la compagnie aérienne précisant leurs responsabilités respectives, ainsi que celle concernant les textes qui leur sont applicables (convention collective, etc.) figurent en annexe 10.

CHAPITRE 4 REGIME FINANCIER

Article 15 Compte prévisionnel d'exploitation de la délégation et la détermination de la compensation financière du délégataire

Les comptes d'exploitation prévisionnels annexés au contrat (cf. annexe 6) précisent l'économie générale de la délégation en euros en valeur correspondant au mois de janvier 2024.

Le délégataire supporte l'ensemble des charges d'exploitation de la délégation qui lui incombe.

En contrepartie des obligations de service public assumées par le délégataire, il est autorisé à percevoir pour son propre compte :

- les recettes des trafics passagers et marchandises (cf. annexe 9 « Produits d'exploitation »),
- les recettes des services spéciaux réalisés avec les moyens du service public (cf. article 9),
- toutes les recettes accessoires telles qu'indemnités d'assurance, subventions et indemnités attribuées au délégataire par d'autres organismes que l'autorité déléguante,
- les subventions d'investissement éventuelles,
- les produits financiers,
- les produits exceptionnels,
- les recettes publicitaires.

En tout état de cause, le délégataire s'engage sur les niveaux maximaux de compensation financière qu'il a présentés à l'appui de son offre pour chaque période d'exploitation, soit respectivement :

- **817 283** euros hors taxes pour la première année d'exploitation,
- **808 419** euros hors taxes pour la deuxième année d'exploitation,
- **801 553** euros hors taxes pour la troisième année d'exploitation,
- **794 789** euros hors taxes pour la quatrième année d'exploitation.

Ces niveaux maximaux de compensation financière sont actualisés chaque année au 1^{er} avril, et pour la première fois à compter du 1^{er} avril 2025, selon la formule ci-dessous.

La formule d'actualisation est la suivante (identique à celle figurant à l'article 17 « Tarifs ») :

$$CF_n = CF_0 \times CA$$

où :

CF_n = Contribution financière en euros hors taxes de l'année n concernée,

CF_0 = Contribution financière en euros hors taxes valeur 1^{er} avril 2024,

CA = coefficient d'actualisation.

Ce coefficient d'actualisation est donné par la formule suivante pour l'année considérée :

$$CA = (0,06 + 0,10 \times \text{Jet}_n/\text{Jet}_0 + 0,67 \times \text{SM}_n/\text{SM}_0 + 0,17 \times \text{TA}_n/\text{TA}_0)$$

où :

- Jet_n : moyenne arithmétique des prix au litre de Jet A1 sur les 12 derniers mois (soit ceux applicables à une période courant du 1^{er} avril au 31 mars de l'année d'exploitation considérée).
- Jet_0 : moyenne arithmétique des prix au litre de Jet A1 (soit ceux applicables à une période courant du 1^{er} janvier 2023 au 31 décembre 2023), soit 1,51049 €.
- SM_n : moyenne arithmétique des 4 indices trimestriels des salaires mensuels de base – Ensemble des secteurs non agricoles (NAF rév. 2 ENS) – Données trimestrielles brutes – Source INSEE, identifiant 010562695 (soit ceux applicables à une période courant du 1^{er} avril au 31 mars d'exploitation de l'année considérée).
- SM_0 : moyenne arithmétique des 4 indices trimestriels des salaires mensuels de base – Ensemble des secteurs non agricoles (NAF rév. 2 ENS) – Données trimestrielles brutes – Source INSEE, identifiant 010562695 du 4^{ème} trimestre 2022 au 3^{ème} trimestre 2023, soit 113,70000.
- TA_n : moyenne arithmétique des 12 derniers indices mensuels de production dans les services Transports aériens (NAF rév 2., niv. division poste 51) – Données mensuelles brutes – Source INSEE, identifiant 010544601 (soit ceux applicables à une période courant du 1^{er} avril au 31 mars de l'année d'exploitation considérée).
- TA_0 : moyenne arithmétique des 12 derniers indices mensuels de production dans les services Transports aériens (NAF rév 2, niv. division poste 51) – Données mensuelles brutes – Source INSEE, identifiant 010544601 d'octobre 2022 à septembre 2023, soit 96,10667.

Seuls les derniers prix et indices définitifs connus à la date d'actualisation sont pris en compte.

Le calcul de la formule d'actualisation est effectué avec cinq (5) chiffres après la virgule, les règles d'arrondis s'appliquent par excès ou par défaut au chiffre suivant.

En cas de disparition des indices ou références de cette formule ou de suppression de leur publication, les parties conviennent par avenant du choix d'autres indices ou références et d'une formule de raccordement.

L'offre a été établie en tenant compte :

- d'un prix de carburant (Jet A-1) livré à l'aéroport de Brest Bretagne de 1,86 € par litre au 01/01/2024. Dans le cas où celui-ci évoluerait, à la hausse ou à la baisse, de plus de 15 %, un avenant destiné à tenir compte de cette modification financière de l'offre serait alors passé.
- d'un montant du loyer, concernant l'AOT passée pour l'occupation des terrains et bâtiments à l'aéroport de Brest Bretagne, de 15 000 € HT. Dans le cas où la future AOT conduirait à une augmentation supérieure à 10 % de cette redevance, un avenant au présent contrat serait alors conclu.
- de la réalisation de vols décarbonés grâce à la location d'un avion électrique (Velis Electro de Pipistrel) lorsqu'il n'y a pas de passager à transporter et que la quantité de marchandises le permet.

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 à l'autorité délégante, qui dispose d'un délai de deux mois pour se prononcer. Si l'autorité délégante accepte cette demande, le contrat est alors 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 et taxes spécifiques au transport aérien) d'exploitation du service et les recettes commerciales hors taxes (TVA et taxes spécifiques au transport aérien) procurées par celui-ci.

Sur la base du décompte financier effectué à l'issue de chaque période d'exploitation et des autres documents justificatifs joints à celui-ci présentés par le transporteur, il est procédé par l'autorité délégante à un examen financier du montant de compensation financière à lui verser à l'issue de chaque période d'exploitation, celui-ci étant, le cas échéant, diminué des réductions appliquées conformément à l'article 16.2 ci-après. Cet examen peut donner lieu à des contrôles sur pièces et sur place par un ou des représentants de la Région. Ce représentant peut être un conseil externe, prestataire de services.

Article 16 Modalités de versement et de réduction de la compensation financière

16.1 Modalités de versement de la compensation financière

La taxe sur la valeur ajoutée (TVA) n'est pas applicable aux subventions versées, qui sont des subventions d'équilibre.

Les paiements relatifs à la compensation financière sont effectués sous forme d'acomptes et de solde, selon les modalités suivantes, pour chaque période d'exploitation :

- un premier acompte est versé sur demande du transporteur, cette demande ne pouvant être présentée qu'à l'issue du premier mois d'exploitation. Il représente 50 % de la compensation 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 le montant d'acomptes à 100 % de la compensation financière prévisionnelle (éventuellement révisée à la baisse en fonction des premiers mois d'exploitation). 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 correspondant à l'actualisation (cf. article 15 « Compte prévisionnel d'exploitation de la délégation et la détermination de la compensation financière du délégataire ») sera demandé par le transporteur à l'issue de chaque période d'exploitation à la date de publication des indices définitifs de l'année considérée. La demande sera accompagnée d'un décompte indiquant la compensation financière due pour la période 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 devront 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 7 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 la procédure de délégation de service public,
 - 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, etc.) 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.

Dans le cas où l'actualisation calculée induirait un solde négatif, l'autorité délégante produira un titre de recette du montant correspondant à l'encontre du délégataire.

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 sera recalculé au prorata de la durée réelle ou présumée d'exploitation. Le transporteur percevra 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 sera 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 l'adresse suivante :

Région Bretagne
Direction des transports et des mobilités
Service des opérations dessertes maritimes
283 avenue du Général Patton – CS 21101
35711 RENNES Cedex 7

L'ordonnateur de la dépense est la Région Bretagne et le comptable assignataire est le Trésorier payeur régional de Rennes.

Le transporteur devra demander le versement du solde dans le délai de trois mois à compter de la fin de chaque période d'exploitation de la liaison. Si, après mise en demeure par le représentant de l'autorité délégante 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, la Région peut liquider la subvention sur la base du montant maximal de compensation financière prévisionnelle fixé à l'article 15 ci-avant, en y appliquant éventuellement les réductions financières mentionnées à l'article 16.2 ci-dessous.

16.2 Modalités de réduction de la compensation financière

16.2.1 - 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 26, la constatation étant effectuée par l'autorité délégante, 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, la personne publique délégante lui applique une réduction calculée selon la formule suivante :

$$\text{Si } d < 0, R = \frac{C}{P} \times 2 M,$$

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

$$\text{Si } d > C, R = \frac{C}{P} \times \frac{M}{10}$$

où :

- R : réduction,
- C : compensation maximale au titre de la période d'exploitation considérée,
- D : déficit réel de la liaison au titre de la période d'exploitation considérée,
- d : déficit non compensé $d = D - C$,
- M : nombre de mois de carence sur la liaison,
- P : nombre de mois de la période d'exploitation considérée.

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.

16.2.2 - 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 15 (ou à la compensation due, si le déficit réel est inférieur au montant maximal de compensation) en cas de manquements aux obligations de service public. La détermination des valeurs N', N, J', J, A' et A ci-dessous est arrêtée par la personne publique délégante sur la base des éléments suivants :

- examen du rapport annuel du délégataire prévu à l'article 19,
- observations formulées par le transporteur aérien sur les raisons des manquements aux obligations de service public qui lui seraient imputables.

16.2.2.1 - 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 la personne publique délégante, cette dernière lui applique une réduction du montant maximal de la compensation financière au titre de la période d'exploitation 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.

16.2.2.2 - Au cas où le transporteur n'utiliserait pas un appareil offrant une capacité conforme à celle requise par les obligations de service public, la constatation étant effectuée par l'autorité délégante, cette dernière lui applique une réduction du montant maximal de la compensation financière au titre de la période d'exploitation 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 requise, 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.

16.2.2.3 - Pour tout autre cas de manquement limité aux obligations de service public (par exemple : en termes d'amplitude à destination, de tarifs pratiqués ou d'utilisation de services informatisés de réservation), la constatation étant effectuée par la personne publique délégante, cette dernière lui applique une réduction du montant maximal de la compensation financière au titre de la période d'exploitation 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.

16.2.3 - Au cas où, il est procédé à la liquidation de la subvention, sans que le transporteur n'ait transmis les documents nécessaires à son établissement, il est appliqué une réduction du montant maximal de la compensation financière au titre de la période d'exploitation considérée, calculée selon la formule suivante :

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

où :

- R : facteur de réduction,
- C : compensation maximale au titre de la période d'exploitation considérée.

Article 17 Tarifs

Pour l'exercice 2024-2025, le délégataire doit appliquer les tarifs figurant dans la grille tarifaire annexée à la présente convention (cf. annexe 8).

Les tarifs sont ensuite actualisés chaque année au 15 janvier pour une application au 1^{er} avril suivant, et donc pour la première fois le 1^{er} avril 2025.

Le délégataire applique aux tarifs de la grille tarifaire le coefficient d'actualisation des tarifs de la formule ci-après.

La formule d'actualisation est la suivante (identique à celle figurant à l'article 15 « Compte prévisionnel d'exploitation de la délégation et la détermination de la compensation financière du délégataire ») :

$$T_n = T_0 \times C_a$$

où :

T_n = Tarifs en euros hors taxes de la grille tarifaire de l'année n concernée,

T_0 = Tarifs en euros hors taxes valeur 1^{er} avril 2024,

C_a = coefficient d'actualisation.

Ce coefficient d'actualisation est donné par la formule suivante pour l'année considérée :

$$CA = (0,06 + 0,10 \times \text{Jet}_n / \text{Jet}_0 + 0,67 \times \text{SM}_n / \text{SM}_0 + 0,17 \times \text{TA}_n / \text{TA}_0)$$

où :

- Jet_n : moyenne arithmétique des prix au litre de Jet A1 sur les 12 derniers mois (soit ceux applicables à une période courant du 1^{er} avril au 31 mars de l'année d'exploitation considérée).
- Jet_0 : moyenne arithmétique des prix au litre de Jet A1 (soit ceux applicables à une période courant du 1^{er} janvier 2023 au 31 décembre 2023), soit 1,51049 €.
- SM_n : moyenne arithmétique des 4 indices trimestriels des salaires mensuels de base – Ensemble des secteurs non agricoles (NAF rév. 2 ENS) – Données trimestrielles brutes – Source INSEE, identifiant 010562695 (soit ceux applicables à une période courant du 1^{er} avril au 31 mars d'exploitation de l'année considérée).
- SM_0 : moyenne arithmétique des 4 indices trimestriels des salaires mensuels de base – Ensemble des secteurs non agricoles (NAF rév. 2 ENS) – Données trimestrielles brutes – Source INSEE, identifiant 010562695 du 4^{ème} trimestre 2022 au 3^{ème} trimestre 2023, soit 113,70000.
- TA_n : moyenne arithmétique des 12 derniers indices mensuels de production dans les services Transports aériens (NAF rév 2., niv. division poste 51) – Données mensuelles brutes – Source INSEE, identifiant 010544601 (soit ceux applicables à une période courant du 1^{er} avril au 31 mars de l'année d'exploitation considérée).
- TA_0 : moyenne arithmétique des 12 derniers indices mensuels de production dans les services Transports aériens (NAF rév 2, niv. division poste 51) – Données mensuelles brutes – Source INSEE, identifiant 010544601 d'octobre 2022 à septembre 2023, soit 96,10667.

Seuls les derniers prix et indices définitifs connus à la date d'actualisation sont pris en compte.

Le calcul de la formule d'actualisation est effectué avec cinq (5) chiffres après la virgule, les règles d'arrondis s'appliquent par excès ou par défaut au chiffre suivant.

En cas de disparition des indices ou références de cette formule ou de suppression de leur publication, les parties conviennent par avenant du choix d'autres indices ou références et d'une formule de raccordement.

Afin d'obtenir les tarifs toutes taxes comprises, la taxe sur la valeur ajoutée ainsi que les taxes et redevances aéroportuaires sont ensuite appliquées, à leur valeur réelle, aux tarifs hors taxes actualisés par la formule ci-dessus. Les tarifs toutes taxes comprises sont ensuite arrondis au dixième d'euro le plus proche.

Concernant l'application de la grille tarifaire, seuls les insulaires possédant une résidence principale sur l'île ou leurs enfants peuvent bénéficier des tarifs insulaires. La justification de leur statut d'insulaire se fera sur présentation de leur carte insulaire BreizhGo maritime délivrée par la compagnie maritime Penn ar Bed.

Article 18 Intéressement de l'autorité délégante au résultat du délégataire

A la fin de chaque année d'exploitation, le délégataire versera à l'autorité délégante, dans le cas où le plafond maximal de compensation financière cité à l'article 15 ci-avant est atteint, un intéressement de 15 % calculé sur le résultat d'exploitation de la société délégataire avant impôt sur les sociétés (IS).

Cet intéressement sera arrêté sur la base des comptes annuels de la société délégataire certifiés par un Commissaire aux comptes. Les comptes annuels comprennent l'ensemble des activités réalisées par le délégataire (exploitation de la ligne au titre de la délégation de service public et autres activités annexes).

Le partage du résultat après impôts sera réparti selon la formule suivante :

Résultat (hors exceptionnel) / Total des charges (hors exceptionnel) :

- Entre 0 et 5 % : 0% pour la Région
- Entre 5 et 10% : 40% pour la Région
- Supérieur à 10% : 80% pour la Région

CHAPITRE 5 **CONTROLE DE L'AUTORITE DELEGANTE SUR LE DELEGATAIRE**

Le délégataire devra tenir une comptabilité analytique permettant d'apprécier les conditions d'exécution du service public délégué.

Article 19 Rapport annuel du délégataire

Conformément aux dispositions combinées des articles L. 3131-5 et R. 3131-2 et suivants du code de la commande publique relatifs aux contrats de concession, le délégataire doit remettre à l'autorité délégante, avant le 1^{er} juin suivant la clôture de chaque exercice, un rapport comportant notamment les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution de la délégation de service public et une analyse de la qualité de service.

Ce rapport est assorti d'une annexe permettant à l'autorité délégante d'apprécier les conditions d'exécution du service public.

Dès la communication de ce rapport, son examen est mis à l'ordre du jour de la plus prochaine réunion de l'assemblée délibérante de l'autorité délégante qui en prend acte (cf. article L. 1411-3 du CGCT).

Pour ce faire, le délégataire produit un compte rendu technique et un compte rendu financier, ainsi qu'une analyse de la qualité du service comportant tout élément permettant d'apprécier la qualité du service rendu.

La non-production de ces documents constitue une faute contractuelle, sanctionnée dans les conditions définies à l'article 24.2.

Le délégataire s'engage à fournir trimestriellement un rapport qualitatif recensant les événements significatifs des mois précédents.

19.1 Compte rendu technique annuel

Le délégataire fournit annuellement à l'autorité délégante les indications suivantes :

19.1.1 - Au titre des investissements :

- la liste et le coût des investissements et de renouvellement effectués,
- la liste de l'ensemble des adaptations ou travaux à envisager.

19.1.2 - Au titre de l'exploitation :

- le(s) document(s) relatif(s) à l'exploitation du (des) aéronef(s),
- l'effectif du service et la qualification des personnels,
- l'ensemble des biens immobiliers et mobiliers mis à disposition du service délégué (inventaires A, B et C),
- l'évolution générale des ouvrages et matériels,
- les modifications éventuelles de l'organisation du service, etc.

19.2 Compte rendu financier annuel

Au titre du compte rendu financier, le délégataire devra fournir un document rappelant les conditions économiques générales de l'exercice, qui devra mettre en évidence les cas où une ou plusieurs conditions de réexamen des conditions financières du contrat sont réunies.

Le compte d'exploitation doit être analytique et comprendre notamment :

- en dépenses : le détail par nature des charges de fonctionnement (personnel, entretien et réparation), des charges d'investissement, des charges de renouvellement et leur évolution par rapport à l'exercice antérieur,
- en recettes : le détail des recettes de l'exploitation réparties suivant leur type et leur évolution par rapport à l'exercice antérieur. Doivent notamment être précisées, à ce titre, les sommes perçues par le délégataire au titre de l'utilisation privative du(des) matériel(s),
- le solde du compte de l'exploitation fait apparaître l'excédent ou le déficit de l'exploitation.

Le délégataire produit le compte de l'exploitation du service délégué afférent à chacun des exercices écoulés. Ce compte devra être certifié conforme par un commissaire aux comptes.

19.3 Compte rendu pour le développement durable

Le service de transport aérien sur l'île d'Ouessant doit s'inscrire dans une démarche de développement durable de l'île et de la Bretagne.

A ce titre, le délégataire établira chaque année un bilan carbone du service public presté sur l'île. Ce bilan carbone intégrera non seulement l'exploitation des services aériens mais également celui de l'ensemble de l'activité de la délégation de service public (administration, commerciale, logistique, entretien-maintenance...). Le bilan carbone du service public devra présenter les grammes de CO2 par heure de transport et par passager, les économies d'émission éventuellement réalisées tant pour le transport objet du service public délégué en tant que tel, que pour les activités complémentaires, qu'également pour l'entreprise délégataire, ainsi que les modalités et méthodes de mesure et d'évaluation.

Les données annuelles se rapportent de la période allant du 1^{er} avril au 31 mars. Elles comprennent a minima, le nombre de voyages effectués, le nombre d'heures de fonctionnement du matériel, le nombre de kilomètres parcourus avec une différenciation entre les services délégués et les activités complémentaires.

19.4 Contrôle de l'autorité délégante

L'autorité délégante a le droit de contrôler les renseignements donnés dans les comptes rendus techniques et financiers. A cet effet, ses agents peuvent procéder sur place et sur pièces à toute vérification utile pour s'assurer du fonctionnement du service dans les conditions du présent contrat et prendre connaissance de tous documents techniques, comptables et autres nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

Ces contrôles peuvent être exercés à tout moment et de manière conjointe avec le délégataire et, éventuellement, par l'intermédiaire d'agents spécialisés ou de toute personne mandatée à cet effet.

Le non-respect d'une obligation de service public peut entraîner, suivant les cas, l'application de réductions dans les conditions prévues par l'article 16.2 ci-avant ou une sanction résolutoire (déchéance de la convention) dans les conditions prévues par l'article 27 ci-après.

En tout état de cause, l'examen de l'exécution du service à l'issue de chaque période d'exploitation, via le rapport annuel remis par le délégataire, est mis à l'ordre du jour de la plus proche réunion de l'assemblée délibérante de l'autorité délégante, conformément aux dispositions de l'article L. 1411-3 du CGCT.

CHAPITRE 6 RESPONSABILITES – ASSURANCE DU DÉLÉGATAIRE

Article 20 Assurances du délégataire

Les assurances suivantes sont souscrites par le délégataire :

- assurances couvrant sa responsabilité civile et sa responsabilité de transporteur vis-à-vis des passagers, des tiers et des marchandises.
- assurances couvrant les biens mis à sa disposition par l'autorité délégante et son concessionnaire assurant la gestion de l'aéroport de Brest Bretagne,
- autres assurances obligatoires (véhicules, aéronefs, etc.).

Article 21 Responsabilité du délégataire

21.1 Exploitation du service et responsabilité

Le délégataire fait son affaire de tous les risques et litiges pouvant survenir du fait de son exploitation.

La responsabilité de l'autorité délégante ne peut être recherchée à ce titre.

Le délégataire est seul responsable vis-à-vis des tiers de tous risques inhérents à l'exploitation normale du service délégué.

Le délégataire est assuré de manière à couvrir parfaitement la responsabilité qu'il peut encourir, notamment en cas d'accident pouvant survenir du fait de son exploitation.

Le délégataire fera son affaire personnelle de toute insuffisance éventuelle d'assurance du fait de son exploitation, sauf cas de force majeure et événements non assurables.

Il doit être prévu dans le ou les contrats d'assurances souscrits par le délégataire où, le cas échéant, par l'autorité délégante que les compagnies ne peuvent se prévaloir des dispositions de l'article L. 113-3 du code des assurances, pour retard de paiement des primes de la part du délégataire, que trente jours après la notification à l'autorité délégante de ce défaut de paiement. L'autorité délégante a la faculté de se substituer au délégataire défaillant pour effectuer ce paiement sans préjudice de son recours contre le défaillant.

Chaque année, avant la date d'échéance du contrat d'assurance, le délégataire doit procéder à une réactualisation des garanties.

21.2 Obligations du délégataire en cas de sinistre

Le délégataire doit prendre toutes dispositions pour qu'il y ait le moins d'interruption possible dans l'exécution du service, que ce soit du fait du sinistre ou du fait des travaux de remise en état engagés à la suite du sinistre.

Les travaux de remise en état doivent commencer immédiatement après le sinistre, sauf cas de force majeure ou d'impossibilité liée aux conditions d'exécution des expertises.

Article 22 Justification des assurances

Toutes les polices d'assurance doivent être communiquées à l'autorité délégante, dans un délai d'un mois à compter de la signature du présent contrat. Le délégataire lui adresse, par ailleurs, dans un délai d'un mois à compter de leur signature, les avenants afférents à ces polices d'assurance.

L'autorité délégante peut en outre, à toute époque, exiger du délégataire la justification du paiement régulier des primes d'assurance.

Toutefois, cette communication n'engage en rien la responsabilité de l'autorité délégante pour le cas où, à l'occasion du sinistre, l'étendue des garanties ou le montant de ces assurances s'avéreraient insuffisants.

CHAPITRE 7 MESURES COERCITIVES

Article 23 Exécution d'office des travaux d'entretien, de réparation et de renouvellement

Faute pour le délégataire de pourvoir aux opérations d'entretien, de réparation et de renouvellement des matériels, ouvrages et installations du service qui lui incombent, l'autorité délégante peut faire procéder, aux frais et risques du délégataire, à l'exécution d'office des travaux nécessaires au fonctionnement du service, après mise en demeure restée sans effet dans un délai de trente jours, sauf en cas de risque pour les personnes où le délai est de sept jours.

Ce délai est prolongé, avec l'accord de l'autorité délégante, lorsque les délais d'exécution de travaux ou de livraison de matériels sont supérieurs au délai imparti.

Article 24 Sanctions pécuniaires : les pénalités

Dans les cas prévus ci-après, faute pour le délégataire de remplir les obligations qui lui sont imposées par le présent contrat, des pénalités pourront lui être infligées, sans préjudice, s'il y a lieu, des dommages et intérêts envers les tiers ou de l'application des mesures faisant l'objet des articles 26 et 27 ci-après. Les pénalités sont prononcées par l'autorité délégante.

Les pénalités feront l'objet d'un titre de recettes. Ces titres seront accompagnés du justificatif des calculs de pénalités du mois écoulé. Les pénalités sont indiquées hors taxes.

24.1 Exploitation du service

Le délégataire est tenu de signaler dans les plus brefs délais au responsable désigné de la Direction des transports et des mobilités de la Région Bretagne tout incident lié à l'inexécution du service : problèmes d'organisation (retard, panne de véhicule, etc.), attitude des usagers (indiscipline, etc.).

En cas de défaillance dans l'exploitation du service, sauf cas prévus à l'article 12.1, alinéa 2, de destruction totale des équipements ou de retard imputable à l'administration ou l'autorité délégante, des pénalités seront appliquées au délégataire en cas de retard dans l'entrée en fonctionnement du service ou d'interruption générale du service : pénalité forfaitaire de 150 euros hors taxes par jour de retard.

24.2 Production des comptes

En cas de non-fourniture des documents prévus au chapitre 5 - Contrôle de l'autorité délégante sur le délégataire ci-avant et, après mise en demeure de l'autorité délégante restée sans réponse pendant un mois, une pénalité forfaitaire égale à 150 euros hors taxes par jour de retard sera appliquée.

Article 25 Sanctions coercitives : la mise sous séquestre

Le délégataire assure la continuité du service en toutes circonstances, sauf cas prévus à l'article 12.1, alinéa 2 ou de destruction totale des ouvrages ou de retard imputable à l'administration ou à l'autorité délégante.

En cas d'interruption tant totale que partielle du service, l'autorité délégante a le droit d'assurer le service par le moyen qu'elle juge bon.

Si l'interruption du service n'est pas due à un cas de force majeure ou à l'une des causes d'exonération mentionnées à l'alinéa précédent, il peut être décidé la mise sous séquestre. L'autorité délégante peut confier l'exécution à un tiers aux frais de délégataire. Elle peut à cet effet prendre possession temporairement des matériels, approvisionnement, etc., et, d'une manière générale, de tout moyen nécessaire à l'exploitation.

La mise sous séquestre doit être procédée d'une mise en demeure adressée au lieu du domicile du délégataire, par lettre recommandée avec accusé de réception, et restée sans effet à l'expiration d'un délai de quinze jours, sauf en cas de mesures d'urgence visées à l'article 26 suivant.

La mise sous séquestre cesse dès que le délégataire est de nouveau en mesure de remplir ses obligations sauf si la déchéance est prononcée.

Article 26 Mesures d'urgence

Outre les mesures prévues par les articles 30, 31, 32 et 35 ci-après, l'autorité délégante ou l'autorité compétente peut prendre d'urgence, en cas de carence grave du délégataire, ou de menace à l'hygiène ou de la sécurité publique, toute décision adaptée à la situation.

Les conséquences financières d'une telle décision sont à la charge du délégataire.

Article 27 Sanction résolutoire : la déchéance

En cas de faute d'une particulière gravité, notamment si le cocontractant ne respecte pas les obligations de service public prescrites par l'annexe 1 du présent contrat, l'autorité délégante peut, outre les mesures prévues par les articles 28 à 32 ci-dessous, prononcer la déchéance du délégataire.

En cas de manquements graves aux obligations de service public, le transporteur est informé par lettre recommandée avec accusé de réception dûment motivée, envoyée par l'autorité délégante, des griefs qui lui sont opposés et invité à se conformer à ses obligations.

À 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 déchéance du délégataire peut être prononcée par la Région.

Dans ce cas, le transporteur voit appliquer une réduction du montant maximal de la compensation financière, calculée en tenant compte des manquements constatés, selon les modalités fixées à l'article 16.2 du présent contrat.

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 à l'article 16.2, si les manquements aux obligations de service public observés, le cas échéant, sont conformes aux conditions convenues entre les parties.

CHAPITRE 8 FIN DU CONTRAT

Article 28 Cas de fin de contrat

Le contrat cesse de produire ses effets dans les conditions prévues aux articles ci-après :

- à la date d'expiration du contrat,
- en cas de résiliation du contrat,
- en cas de déchéance du délégataire,
- dissolution ou redressement judiciaire ou liquidation du délégataire.

Article 29 Expiration du contrat et sort des installations et des biens

29.1 Continuité du service en fin de contrat

L'autorité délégante a la faculté, sans qu'il en résulte un droit à indemnité pour le délégataire, de prendre pendant les derniers six mois du contrat toutes mesures pour assurer la continuité du service en réduisant autant que possible la gêne qui en résultera pour le délégataire (communication de documents, etc.).

D'une manière générale, l'autorité délégante peut prendre toutes les mesures nécessaires pour faciliter le passage progressif de l'ancien au nouveau régime d'exploitation.

Le délégataire doit, dans cette perspective, fournir à l'autorité délégante tous les éléments d'information qu'elle estimerait utiles.

29.2 Remise des installations et des biens à l'expiration du contrat

29.2.1 - A l'expiration du contrat, le délégataire est tenu de remettre à l'autorité délégante, en état normal d'entretien, tous les biens et équipements qui font partie intégrante du contrat, tels qu'ils figurent à l'inventaire A de l'annexe 3.

Cette remise est faite sans indemnité.

Six mois avant l'expiration du contrat, les parties arrêtent et estiment, s'il y a lieu après expertise, les travaux à exécuter sur les ouvrages du contrat qui ne sont pas en état normal d'entretien, le délégataire doit exécuter les travaux correspondants avant l'expiration du contrat.

29.2.2 - Les investissements effectués par le délégataire en cours de contrat (cf. article 5.2.1), décrits à l'inventaire B de l'annexe 3, sont éventuellement repris par l'autorité délégante moyennant le versement par celle-ci d'une indemnité correspondant à la valeur non amortie desdites installations.

L'amortissement est linéaire et calculé sur une durée correspondant aux usages dans la profession.

Six mois avant l'expiration de la convention, les parties arrêtent un montant provisoire de cette indemnité et les modalités de paiement, en cas de reprise. Pendant cette période, le délégataire devra informer préalablement l'autorité délégante des investissements qu'il se propose de réaliser. Le montant définitif de l'indemnité sera fixé au moment de l'expiration de la convention.

29.3 Reprise des stocks à l'expiration du contrat

Les matériels de l'autorité délégante, confiés au délégataire, disposent d'un stock de pièces de rechange destiné à réduire la durée d'indisponibilité en cas de problèmes de fonctionnement et ainsi de limiter l'incidence sur le service.

Les approvisionnements et stocks de consommables existants à la prise d'effet du présent contrat seront comptabilisés suivant la valeur d'inventaire au 31 mars 2024. Leur montant servira de base à la détermination des variations annuelles de la valeur des stocks.

La propriété de ces stocks sera transférée au délégataire au 1^{er} avril 2024. Celui-ci veillera à reconstituer régulièrement ces stocks, de façon à faire face à des interventions d'urgence probables.

Ces stocks seront remis à l'autorité délégante en fin de contrat sans versement de compensation financière au délégataire.

Article 30 Résiliation du contrat

30.1 Résiliation par l'autorité délégante

L'autorité délégante peut mettre fin au contrat avant son terme normal pour des motifs d'intérêt général. La décision ne peut prendre effet qu'après un délai minimum de trois mois à compter de la date de sa notification, adressée par lettre recommandée avec accusé de réception au lieu du siège social du délégataire.

Dans ce cas, le délégataire a droit à une indemnisation du préjudice subi.

Le montant des indemnités sera défini d'un commun accord par les parties. Il correspond notamment aux éléments suivants :

- amortissements financiers relatifs aux ouvrages et aux matériels du présent contrat et restant à la charge du délégataire à la date de la résiliation ;
- autres frais et charges engagés par le délégataire pour assurer l'exécution du présent contrat pour la partie non couverte à la date de prise d'effet de la résiliation ;
- montant des pénalités liées à la résiliation anticipée de contrats ;
- frais liés à la rupture des contrats de travail qui devraient nécessairement être rompus à la suite de cette résiliation, dans le cas où la poursuite de ces contrats ne pourrait être prévue chez le nouveau délégataire ;
- perte de résultats que le délégataire était en droit d'attendre au titre de la présente convention, calculée sur la base des résultats prévus au compte prévisionnel d'exploitation, prorata temporis pour l'année civile en cours puis pour chaque année et ce jusqu'à son terme normal.

En cas de désaccord entre les parties sur le montant des indemnités, le tribunal administratif de Rennes sera seul compétent.

30.2 Résiliation par le délégataire

Le délégataire peut mettre fin au contrat avant son terme normal :

- si un évènement constitutif de la force majeure rend très difficile ou impossible la poursuite de l'exécution de ses obligations ;
- dans la mesure où l'application des dispositions du présent contrat serait mise en cause par une modification substantielle de l'équilibre économique et financier de l'exploitation.

La décision ne peut prendre effet qu'après un délai de trois mois à compter de la date de sa notification, adressée par lettre recommandée avec accusé de réception au lieu du domicile de l'autorité délégante.

Article 31 Déchéance

La déchéance prévue à l'article 27 s'accompagne du remboursement par l'autorité délégante de la part non amortie de tous les investissements réalisés par le délégataire en accord avec l'autorité délégante, et du rachat des stocks du délégataire, lorsque l'autorité délégante le souhaite, suivant estimation amiable ou à dire d'expert.

Article 32 Dissolution ou redressement judiciaire ou liquidation du délégataire

En cas de dissolution de la société exploitante, l'autorité délégante pourra prononcer la déchéance sans attendre que les procédures engagées aient abouti. Cette déchéance pourra donc intervenir de plein droit, dès la date de dissolution publiée au registre du commerce et des sociétés et sans que le délégataire puisse prétendre à une quelconque indemnité.

En cas de redressement judiciaire de la société, la déchéance pourra être prononcée si l'administrateur judiciaire ne demande pas la continuation de la convention dans le mois suivant la date du jugement.

En cas de liquidation de la société, la déchéance interviendra automatiquement et de plein droit dans le mois suivant le jugement. Cette déchéance interviendra de plein droit sans que le délégataire ou l'administrateur puisse prétendre à une quelconque indemnité.

CHAPITRE 9 DISPOSITIONS DIVERSES

Article 33 Dispositions applicables au personnel à l'expiration de la convention

A la fin de la convention, et en cas de délégation à une autre entreprise soumise au droit privé, les dispositions du droit du travail relatives au transfert des contrats de travail s'appliqueront à la demande du délégataire.

Dans ce cadre, dix-huit mois avant la date d'expiration de la convention, le délégataire communique à l'autorité délégante les renseignements non nominatifs suivants, concernant le personnel du service qui pourra faire l'objet d'une reprise dans le cadre d'une nouvelle délégation :

- âge,
- niveau de qualification professionnelle,
- tâches assurées,
- convention collective ou statut applicable,
- rémunération annuelle charges comprises, primes, intéressement, etc.,
- existence éventuelle dans le contrat ou le statut, d'une clause ou d'une disposition pouvant empêcher le transfert de l'agent à un autre exploitant.

Les informations concernant les personnels pourront être communiquées globalement, sans indications nominatives, aux candidats à la future délégation de service.

Article 34 Cession du contrat

Toute cession partielle ou totale du contrat, tout changement de cocontractant ne peut avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation résultant d'une délibération de la commission permanente du Conseil Régional.

Faute d'autorisation, les conventions de substitution sont entachées d'une nullité absolue.

Article 35 Procédure de règlement des différends et des litiges

Si, dans les délais fixés par la présente convention, un accord n'est pas intervenu entre les parties, une commission composée de trois membres, dont l'un est désigné par l'autorité délégante, l'autre par le délégataire et le troisième par les deux premiers, propose une solution au différend. Faute pour ceux-ci de s'entendre dans un délai de quinze jours, la désignation du troisième membre est faite par le président du tribunal administratif de Rennes. Il en est de même pour les membres qui n'auraient pas été désignés par les parties dans le même délai.

Les différends qui ne seraient pas résolus par cette procédure seront soumis au tribunal administratif de Rennes.

Article 36 Election de domicile

Pour l'exercice des présentes, les parties font élection de domicile en leur siège social ou domicile respectif.

Fait à Rennes, le

Pour la Région Bretagne
Le Président du Conseil régional

Pour la Société Finistair
Le Président

Loïg CHESNAIS-GIRARD

Charles CABILLIC

LISTE DES ANNEXES

A LA CONVENTION DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

Annexe 1 : Obligations de service public

Annexe 2 : Contrats en cours

Annexe 3 : Inventaire des biens

Annexe 4 : Investissements prévus

Annexe 5 : Dispositions concernant les biens immobiliers

Annexe 6 : Comptes d'exploitation prévisionnels

Annexe 7 : Modèle de compte analytique

Annexe 8 : Grille tarifaire

Annexe 9 : Produits d'exploitation

Annexe 10 : Personnels

Annexe 11 : Maintenance de la flotte

Annexe 12 : Politique commerciale

Annexe 13 : Gestion du service

ANNEXES

Annexe 1 : Obligations de service public

Cette annexe reproduit les obligations de service public publiées au Journal officiel de l'Union européenne du 2 juillet 2019 sous la référence 2019/C 221/05 ainsi que sur le site de la Région Bretagne : <https://data.bretagne.bzh>.

Obligations de service public imposées sur les services aériens réguliers entre Brest (Guipavas) et l'île d'Ouessant

A compter du 1^{er} avril 2020, les obligations de service public imposées sur les services aériens réguliers entre l'aéroport de Brest (Guipavas) et celui de l'île d'Ouessant sont les suivantes :

En termes de fréquences

Les services doivent être exploités au minimum 220 jours par an, hormis les samedis, dimanches et jours fériés, à raison de deux allers et retours par jour.

En termes de catégorie d'appareil utilisé et de capacité offerte

Les services doivent être exploités au moyen d'un appareil d'une capacité minimale de huit sièges doté d'un système permettant des procédures d'approche par satellite de type GNSS.

En termes d'horaires

Les horaires doivent permettre aux passagers d'effectuer un aller-retour dans la journée avec une amplitude d'au moins six heures tant à Brest qu'à Ouessant.

En termes de politique commerciale

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

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.

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.

Annexe 2 : Contrats en cours

A la fin de la précédente convention de délégation de service public 2020-2024, les contrats suivants sont en cours :

- KPMG Région Ouest - Gestion Sociale : 700 € HT/mois
- Campos Aviation - Gestion de la sécurité conformité : 5 000 € HT/mois
- Koesio - Location photocopieur scanner : 185 € HT/mois
- EBP - Gestion commerciale Pro : 88 € HT/mois
- AIRS - Prestation RDMN (Responsable Désigné du Maintien de Navigabilité) : 2 500 € HT/mois

Annexe 3 : Inventaire des biens

Annexe 3.1

Inventaire A : Biens mis à disposition par l'autorité délégante

Les biens mis à disposition par l'autorité délégante comprennent notamment :

- le Cessna Grand Caravan C208 EX immatriculé F-HFTS incluant l'ensemble de ses équipements qu'ils soient d'origine ou aient été ajoutés ou remplacés ensuite (peinture, système d'atterrissage court, Fastbox, Exciter ignition, etc.),
- l'ensemble de l'outillage divers dédié au Cessna Grand Caravan C208 EX,
- l'ensemble des pièces de rechange pour Cessna Grand Caravan C208 EX,
- 1 escabeau de piste destiné au soutage de carburant,
- 1 civière pour le transport des personnes allongées,
- 1 tracteur-repousseur (push-pull),
- 1 groupe électrogène de parc,
- 1 chariot,
- le système de pesage des bagages (balances),
- l'ensemble des biens figurant dans l'annexe 2g Autres biens inventaire A du DCE.

La liste précise de cet inventaire sera établie en commun, entre l'autorité délégante et le délégataire, dans le mois suivant le début du contrat de délégation de service public, et sera mise à jour pendant toute la durée de celui-ci. Cette liste mise à jour figurera dans le rapport annuel d'activité du délégataire.

Les biens acquis en cours de contrat, et notamment ceux figurant à l'annexe 4 du présent contrat de DSP, intégreront cet inventaire A à la date de leur acquisition.

Annexe 3.2

Inventaire B : Biens mis à disposition par le délégataire et destinés à constituer des biens de reprise en fin de contrat par l'autorité délégante

Cet inventaire B comprend une duplication du code source du site internet de la ligne aérienne Brest-Ouessant (avec son système de paiement en ligne), Finistair conservant la propriété de son nom de domaine et de son site internet.

Annexe 3.3

Inventaire C : Biens propres au délégataire et n'étant pas destinés à constituer des biens de reprise en fin de contrat

Le délégataire produira, dans le mois suivant le début du contrat de délégation de service public, la liste précise des biens devant faire partie de l'inventaire C en prenant en compte le fait que ceux-ci ne pourront avoir fait l'objet ni d'un financement par la contribution financière, ni d'une subvention d'investissement de l'autorité délégante.

Annexe 4 : Investissements prévus

Liste des investissements prévus au contrat et financés par une subvention de l'autorité délégante :

Objet	Montant HT	Année prévue	Observations
Stock pièces entretien : pneus, freins, allumage, éclairage, batterie, etc.	56 k€	2024-2025	à intégrer à l'inventaire A cité à l'annexe 3.1
Chariot push-pull (TowFLEXX)	15 k€	2024-2025	à intégrer à l'inventaire A cité à l'annexe 3.1
Groupe électrogène de parc (Ground Power Unit starter)	4 k€	2024-2025	à intégrer à l'inventaire A cité à l'annexe 3.1
Webcam aérodrome Ouessant	5 k€	2024-2025	à intégrer à l'inventaire A cité à l'annexe 3.1
Site internet & Application mobile & Gestion bagages & Process enregistrement	40 k€	2024-2028	à intégrer à l'inventaire A cité à l'annexe 3.1
Publicité / marketing	45 k€	2024-2028	à intégrer à l'inventaire A cité à l'annexe 3.1
Total	165 k€	2024-2028	

Les modalités de versement de ces montants sont les suivantes :

- 60 % sur présentation des devis correspondants au titre de l'année prévue,
- le solde sur présentation des factures visées et acquittées correspondantes.

Ces investissements intégreront l'inventaire A cité à l'annexe 3.1 à la date de leur acquisition.

Annexe 5 : Dispositions concernant les biens immobiliers

Dispositions concernant les biens immobiliers situés dans l'enceinte de l'aérodrome de Brest Bretagne et occupés par le délégataire :

La Région Bretagne a confié la concession relative à l'exploitation de l'aéroport de Brest Bretagne, situé sur la commune de Guipavas (29), à la SAS Aéroports de Bretagne Ouest (1^{er} janvier 2017 - 31 décembre 2036). Cette dernière octroie au transporteur, assurant la liaison aérienne entre Brest et Ouessant, une autorisation d'occupation temporaire du domaine public aéroportuaire concernant l'occupation de terrains et bâtiments nécessaires à ses activités.

Ces bâtiments contigus, situés sur un terrain de 2 636 m², représentent une superficie totale de 1 404 m² constituée :

- d'une aérogare composée d'une salle d'accueil des passagers et de divers bureaux, d'une superficie totale au sol de 160 m²,
- d'un hangar d'avions, d'une superficie au sol de 427 m² (hangar n° 1),
- d'un hangar d'avions dit « Hestiaux » avec locaux techniques (sur 2 niveaux) d'une superficie au sol de 817 m² (hangar n° 2).

Cette autorisation d'occupation temporaire, valide pour la durée de la convention de délégation de service public relative à la desserte aérienne entre Brest et Ouessant (1^{er} avril 2024 - 31 mars 2028), précisera que l'entretien, les réparations et le nettoyage des locaux et installations sont à la charge du transporteur. Cependant, la Région Bretagne, en tant qu'autorité délégante, prend à sa charge les travaux de grosses réparations des bâtiments, ainsi que les interventions indispensables sur le clos et le couvert des immeubles bâtis occupés par le transporteur.

En tout état de cause, le transporteur devra respecter toutes les clauses contenues dans l'autorisation d'occupation temporaire du domaine public aéroportuaire délivrée par l'exploitant de l'aéroport.

Par ailleurs, le délégataire de la liaison aérienne Brest-Ouessant dispose des droits et obligations suivants :

- le transporteur ne devra commettre, ni souffrir qu'il soit commis de dégâts aux biens qui lui sont confiés. Il devra s'opposer à toutes usurpations et à tout empiètement sur les biens mis à disposition,
- le transporteur pourra réaliser les aménagements susceptibles d'adapter les bâtiments à une meilleure utilisation dans le cadre de ses activités dont notamment le remplacement du mobilier, la réfection des peintures intérieures et extérieures, les autres travaux à condition que ceux-ci ne concernent pas la structure des bâtiments. A l'issue de la convention de délégation de service public, ces améliorations ainsi réalisées reviendront à l'autorité délégante sans donner lieu à aucune indemnité,
- le transporteur prendra une assurance garantissant les locaux qu'il occupe contre les dommages de toute nature, et notamment contre le risque d'incendie, de dégâts des eaux et de catastrophes naturelles. Il s'assurera également contre les risques liés à l'activité qu'il exerce dans les bâtiments. Il garantira l'autorité délégante contre tout recours qui pourrait être fait,
- le transporteur prendra à sa charge les dépenses de fonctionnement (eau, gaz, électricité, téléphone, informatique, chauffage, assainissement, enlèvement des déchets, etc.), l'entretien des locaux, les petites réparations, les frais d'assurance, les risques locatifs ainsi que les impôts et taxes de toute nature (autres que les taxes foncières),
- le transporteur réalisera l'ensemble des actions de maintenance et les contrôles périodiques réglementaires qui doivent être réalisés sur les bâtiments et leurs équipements, et qui sont de la responsabilité de l'employeur ou/et de l'exploitant d'un établissement recevant du public,
- dans tous les actes passés avec des tiers, le transporteur devra insérer une clause excluant la responsabilité de l'autorité délégante au titre desdits contrats.

Annexe 6 : Comptes d'exploitation prévisionnels

Les comptes d'exploitation prévisionnels de la liaison Brest (Guipavas) – Ouessant précisant la contribution financière demandée

OFFRE FINISTAIR 2024 à 2028

		2024-2025	2025-2026	2026-2027	2027-2028
Rappel données quantitatives					
- Nombre d'heures de vol		315	315	315	315
- Nombre de rotations		500	500	500	500
- Nombre de passagers		3 800	4 000	4 200	4 400
- Tonnage de fret		65	65	65	65
Produits annuels hors taxes					
- Passagers	Montants	170 240	179 200	188 160	197 120
	au passager	44,80	44,80	44,80	44,80
	à l'heure de vol	540	569	597	626
	à la rotation	340	358	376	394
- Frêt	Montants	62 000	62 000	62 000	62 000
	à la tonne	961	961	961	961
	à l'heure de vol	197	197	197	197
	à la rotation	124	124	124	124
	Montants	232 240	241 200	250 160	259 120
Total produits	à l'heure de vol	737	766	794	823
	à la rotation	464	482	500	518
Coût avions					
- Frais d'équipage	Montants	219 490	219 490	219 490	219 490
	à l'heure de vol	697	697	697	697
	à la rotation	439	439	439	439
- Entretien	Montants	174 800	174 800	174 800	174 800
	à l'heure de vol	555	555	555	555
	à la rotation	350	350	350	350
- Assurances avion	Montants	25 500	25 500	25 500	25 500
	à l'heure de vol	81	81	81	81
	à la rotation	51	51	51	51
- Location Coque Avion (Aero29) - hors maintenance	Montant	0	0	0	0
	à l'heure de vol	0	0	0	0
	à la rotation	0	0	0	0
- Carburant avion	Montants	105 000	105 000	105 000	105 000
	à l'heure de vol	333	333	333	333
	à la rotation	210	210	210	210
	Montants	524 790	524 790	524 790	524 790
Total coût avions	à l'heure de vol	1 666	1 666	1 666	1 666
	à la rotation	1 050	1 050	1 050	1 050
Autres coûts					
- Redevances aéroportuaires	Montants	44 973	45 069	47 163	49 359
	à l'heure de vol	143	143	150	157
	à la rotation	90	90	94	99
- Frais généraux et de structure	Montants	479 760	479 760	479 760	479 760
	à l'heure de vol	1 523	1 523	1 523	1 523
	à la rotation	960	960	960	960
- Location locaux	Montants	0	0	0	0
	à l'heure de vol	0	0	0	0
	à la rotation	0	0	0	0
	Montants	524 733	524 829	526 923	529 119
Total autres coûts	à l'heure de vol	1 666	1 666	1 673	1 680
	à la rotation	1 049	1 050	1 054	1 058
Coût total	Montants	1 049 523	1 049 619	1 051 713	1 053 909
	à l'heure de vol	3 332	3 332	3 339	3 346
	à la rotation	2 099	2 099	2 103	2 108
Marge Opérateur		0	0	0	0
Résultat d'exploitation DSP		-817 283	-808 419	-801 553	-794 789
Contribution financière régionale		817 283	808 419	801 553	794 789
Produits Hors DSP		170 000	170 000	170 000	170 000
Charges amorties par le Hors DSP		165 416	165 416	165 416	165 416
Résultat d'exploitation Hors DSP	5	4 584	4 584	4 584	4 584

Annexe 7 : Modèle de compte analytique

**Modèle de compte analytique de la liaison Brest (Guipavas) – Ouessant
qui devra être produit par la compagnie Finistair
pour paiement du solde de la subvention
pour une période d'exploitation**

	Période du jj mois 202. au jj mois 202.
(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
	Fret en kilogrammes sur la période
	Tarif de base par kilogramme
(e)	Recette moyenne par kilogrammes hors taxes
PRODUITS HORS TAXES DE LA PERIODE	
	Passagers
+	Fret, poste
+	Autres
(d) =	CA hors taxes
-	Commissions aux agences
(d) =	CA hors taxes et commissions aux agences
+	Autres produits
=	Total produits de la période

- (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(sont) 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 DE LA PERIODE (Y COMPRIS FRAIS DE MISE EN PLACE)		Période du jj mois 202. au jj mois 202.
(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	
(k)	+ Autres et aléas	
	+ Rémunération	
= Total des charges de la période		
Coût total par heure de vol		
Coût total par fréquence		
Total des produits de la période (rappel)		
Résultat d'exploitation de la période		

- (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
- (k) Y-compris les coûts éventuels liés à l'assujettissement du transporteur au dispositif SEQUE-UE

Annexe 8 : Grille tarifaire



Proposition Grille tarifaire au 1er avril 2024 (TVA à 10%) Ligne Brest – Ouessant

PASSAGERS Ligne Brest-Ouessant	Tarifs hors TVA	Tarifs TTC	Taxes aéroportuaires	Tarifs ALLER SIMPLE taxes incluses	Tarifs ALLER / RETOUR taxes incluses
Insulaire adulte	40,98€	45,08€	4,42€	49,50€	99,00€
Insulaire enfant (2/12 ans)	24,25€	26,68€	4,42€	31,10€	62,20€
Enfant de moins de 2 ans	Gratuit				
Continental adulte	63,44€	69,78€	4,42€	74,20€	148,40€
Continental enfant (2/12 ans)	35,71€	39,28€	4,42€	43,70€	87,40€
Enfant de moins de 2 ans	Gratuit				
Insulaire avec carte Fidélité *	1,85€	2,03€	4,42€	6,45€	12,90€
Abonné continental	46,16€	50,78€	4,42€	55,20€	110,40€
Tarif Famille**	46,16€	50,78€	4,42€	55,20€	110,40€

- * Sous réserve de places disponibles à J-2 du vol réservé
- ** Tarif par passager à partir de 2 passagers continentaux d'une même famille.

ANIMAUX	Chien/chat en cage (Finistair)	12,00€	CIRCUITS	Les Abers (30 min)	750,00€
	Chien/chat en cage ou sac perso	6,00€		Côte nord et mer d'Iroise (1h)	1400,00€
				Côte Finistère et ses îles (2h)	2800,00€

BAGAGES	12 Kgs / Passager	INCLUS	BAPTEME	Vol découverte ligne régulière	49,00 €
	Le kg supplémentaire	1,50€			
			FRET	Forfait / kg	1,50 €
				Au delà de 50 kg	1,20 €

CARTE FIDELITE INSULAIRE	par passager par an ou par mois par passager	350,00€ 35,00€	CIVIERE	Insulaire / Non insulaire allongé civière	297,00 €
ABONNEMENT CONTINENTAL	Carte d'abonné (par passager par an)	90,00 €			

Annexe 9 : Produits d'exploitation

Les produits d'exploitation envisagés par la compagnie aérienne Finistair figurent dans les tableaux suivants par année d'exploitation.

PASSAGERS		3800	ANNEE 2024/2025		Taxe	4,42 €	
	100%	nombre	tarif hors taxes aéroportuaires			TARIF TTC	
Insulaires	50%	1900					
adultes	40%	1520	45,08 €	68 521,60 €		49,50 €	
enfants	10%	380	26,68 €	10 138,40 €		31,10 €	
Non insulaires	50%	1900					
adulte	18%	684	69,78 €	47 729,52 €		74,20 €	
enfant	2%	76	39,28 €	2 985,28 €		43,70 €	
abonnés	30%	1140	50,78 €	57 889,20 €		55,20 €	
		Recette hors taxes aéro		187 264,00 €		Fret	CA avec fret
		Recette hors TVA10 %		170 240,00 €		62 000 €	232 240,00 €
		moyenne par passage		44,80 €			
PASSAGERS		4000	ANNEE 2025/2026		Taxe	4,42 €	
		nombre	tarif hors taxes aéroportuaires			TARIF TTC	
Insulaires	50%	2000					
adultes	40%	1600	45,08 €	72 128,00 €		49,50 €	
enfants	10%	400	26,68 €	10 672,00 €		31,10 €	
Non insulaires	50%	2000					
adulte	18%	720	69,78 €	50 241,60 €		74,20 €	
enfant	2%	80	39,28 €	3 142,40 €		43,70 €	
abonnés	30%	1200	50,78 €	60 936,00 €		55,20 €	
		Recette hors taxes aéro		197 120,00 €		Fret	CA avec fret
		Recette hors TVA10 %		179 200,00 €		62 000 €	241 200,00 €
		moyenne par passage		44,80 €			
PASSAGERS		4200	ANNEE 2026/2027		Taxe	4,42 €	
	100%	nombre	tarif hors taxes aéroportuaires			TARIF TTC	
Insulaires	50%	2100					
adultes	40%	1680	45,08 €	75 734,40 €		49,50 €	
enfants	10%	420	26,68 €	11 205,60 €		31,10 €	
Non insulaires	50%	2100					
adulte	18%	756	69,78 €	52 753,68 €		74,20 €	
enfant	2%	84	39,28 €	3 299,52 €		43,70 €	
abonnés	30%	1260	50,78 €	63 982,80 €		55,20 €	
		Recette hors taxes aéro		206 976,00 €		Fret	CA avec fret
		Recette hors TVA 10 %		188 160,00 €		62 000 €	250 160,00 €
		moyenne par passage		44,80 €			
PASSAGERS		4400	ANNEE 2027/2028		Taxe	4,42 €	
	100%	nombre	tarif hors taxes aéroportuaires			TARIF TTC	
Insulaires	50%	2200					
adultes	40%	1760	45,08 €	79 340,80 €		49,50 €	
enfants	10%	440	26,68 €	11 739,20 €		31,10 €	
Non insulaires	50%	2200					
adulte	18%	792	69,78 €	55 265,76 €		74,20 €	
enfant	2%	88	39,28 €	3 456,64 €		43,70 €	
abonnés	30%	1320	50,78 €	67 029,60 €		55,20 €	
		Recette hors taxes aéro		216 832,00 €		Fret	CA avec fret
		Recette hors TVA 10 %		197 120,00 €		62 000 €	259 120,00 €
		moyenne par passage		44,80 €			

Annexe 10 : Personnels

Les moyens en personnel nécessaires pour répondre à l'offre de services sur lesquels FINISTAIR s'engage ont été estimés en tenant compte de l'ensemble des obligations qui s'imposent à la Compagnie en sa qualité de transporteur public détenteur d'un CTA (Certificat de Transporteur Aérien) et d'une licence d'exploitation de type A valides.

Cinq documents doivent être retenus :

- la convention collective du personnel sol des entreprises du transport aérien du 22 mai 1959,
- le code de l'aviation civile,
- le règlement AirOPS,
- les MANEX (manuels d'exploitation) de la compagnie de type A, B, C et D ainsi que le MGSC 5 (Manuel de Gestion de la Sécurité et de la Conformité), manuels approuvés par la DSAC (Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile),
- le PE (programme d'entretien) du Cessna Caravan.

Parallèlement, le développement d'activités complémentaires à la DSP doit être poursuivi afin de limiter au maximum la dépendance de l'entreprise à la DSP et le déficit d'exploitation de la ligne avec notamment :

- la vente de vols complémentaires à la demande,
- la formation de pilotes dans le cadre de l'ATO,
- la réalisation d'opérations aériennes de surveillance (Comité des pêches, Algues vertes...).

Pour être en parfaite conformité avec les textes officiels dont le non-respect entrainerait une suspension de la licence d'exploitation, les postes doivent être répartis ainsi :

Liste non nominative Finistair	Nombre	Taux d'emploi
Dirigeant Responsable	1	100%
Gérance	1	20%
Pilotes	2	100%
Pilotes	3	50%
Agent de piste	1	85%
Agent de piste	1	15%
Agent d'accueil	2	40%
Conformité	1	60%
RGS/RSC	1	100%
Comptable	1	100%
Comptable	1	15%
Marketing	1	50%
Communication	1	50%
RDMN	1	50%
Total	18	

Annexe 11 : Maintenance de la flotte

La compagnie a l’agrément CAMO (Gestion de navigabilité). Elle sous-traite l’activité de maintenance à la société Avia Laval détentrice d’un agrément Part 145.

Les opérations de maintenance sont organisées pour limiter l’impact de l’immobilisation avion.

Elles sont décomposées dans les tableaux suivants pour les 4 années à venir, le terme « Next Due » est à prendre en compte :



Due List Report

Model: 208 CARAVAN - TBIP Serial: 2088-5265 RegNo: F-HFTS HRS: 1619.6 AFL: 3349 As Of: 01-Jul-2023 Operator: FINISTAIR
Report Date: 05-Jul-2023

PN & SN	Unit	Interval	C/W	TSX/Adj.	Next Due (ENG/APU) A/C	Max. Limit	Remaining	Est.Due	Time Accrued
611240			NO. 1 PROPELLER - ANTI-ICE SYSTEM 200 HOUR/12 MONTH INSPECTION						
	MOS	12	03-Apr-23		30-Apr-24		300 d	08-Sep-2023(16)	Service ATA:61
	HRS	200	1527.5		(1727.5)1727.5		107.9		92.1
REF: GENERIC CUSTOM, MM 30-61-80									
731096 PN:3059779-01 SN:UNKNOWN			NO. 1 ENGINE - OIL HEAT EXCHANGER FUEL FILTER ELEMENT						
	MOS		03-Apr-23					08-Sep-2023	Component ATA:73
	HRS	200 (+10%)	1527.5	TSN:0	(1727.5)1727.5 (M)	1747.5	107.9 (+20)		3.1
	ENC		2717						92.1
Disposition: REPLACE REF: EMM 73-10-05									
FAA 2021-04-10 PARA (G)			INSPECTION AND FASTENER REPLACEMENT						
	MOS		03-Apr-23					08-Sep-2023(16)	AD ATA:55
	HRS	200	1527.5		1727.5		107.9		3.1
	AFL		3009						92.1
Disposition: MANDATORY REF: AD									
SB CAB-27-06			FLIGHT CONTROLS - ELEVATOR TORQUE TUBE INSPECTION FOR LOOSE RIVETS, SERVICE BULLETIN						
	MOS		03-Apr-23					08-Sep-2023(16)	Bulletin ATA:27
	HRS	200	1527.5		1727.5		107.9		3.1
	AFL		3009						92.1
Disposition: MANDATORY REF: BULLETINS									
057010			NO. 1 ENGINE - MINOR INSPECTION						
	MOS	12 (+1m/-1m)	03-Apr-23		30-Apr-24	31-May-24	300 d (+31)	15-Sep-2023(16)	Package ATA:05
	HRS	200 (+25/-25)	1527.5	Adj:11.8	(1739.3)1739.3	1764.3	119.7 (+25)		3.1
	ENC		2717						92.1
REF: EMM 05-20-00									
5-15-06			INSPECTION DOCUMENT 06						
	MOS	12 (+1m/-1m)	03-Apr-23		30-Apr-24	31-May-24	300 d (+31)	15-Sep-2023(16)	Package ATA:05
	HRS	200 (+25/-25)	1527.5	Adj:11.8	1739.3	1764.3	119.7 (+25)		3.1
	AFL		3009						92.1
REF: AMM NO REF, TLMC 5-15-06									
731025			NO. 1 ENGINE - CLEAN/LEAK/FUNCTIONAL TEST FUEL MANIFOLD AND NOZZLES						
	MOS		22-Apr-22					04-Oct-2023(6)	Service ATA:73
	HRS	600 (+10%)	1170		(1770)1770	1830	150.4 (+60)		14.5
	ENC		1681						449.6
REF: EMM 73-10-04, EMM 71-00-00									



Due List Report

Model: 208 CARAVAN - TBIP Serial: 208B-5265 RegNo: F-HFTS HRS: 1619.6 AFL:
3349 As Of: 01-Jul-2023 Operator: FINISTAIR

Report Date: 05-Jul-2023

PN & SN	Unit	Interval	C/W	TSX/Adj.	Next Due (ENG/APU) A/C	Max. Limit	Remaining	Est.Due	Time Accrued
741035				NO. 1 ENGINE - GENERAL VISUAL INSPECTION 9 O'39;CLOCK SPARK IGNITER					Service ATA:74
PN:CH34055	MOS			03-Apr-23				07-Jan-2024(8)	3.1
SN:UNKNOWN	HRS	400 (+10%/-10%)	1527.5		(1927.5)1927.5	1967.5	307.9 (+40)		92.1
	ENC		2717						273
REF: EMM 74-20-02									
741050				NO. 1 ENGINE - DO A VISUAL INSPECTION OF THE IGNITION CABLES					Service ATA:74
	MOS			03-Apr-23				07-Jan-2024(8)	3.1
	HRS	400 (+10%/-10%)	1527.5		(1927.5)1927.5	1967.5	307.9 (+40)		92.1
	ENC		2717						273
REF: EMM 74-10-01									
742010				NO. 1 ENGINE - DO A FUNCTIONAL CHECK OF THE IGNITION CABLE					Service ATA:74
	MOS			03-Apr-23				07-Jan-2024(8)	3.1
	HRS	400 (+10%/-10%)	1527.5		(1927.5)1927.5	1967.5	307.9 (+40)		92.1
	ENC		2717						273
REF: EMM 74-20-01									
731040				NO. 1 ENGINE - GENERAL VISUAL INSPECTION FUEL PUMP INLET SCREEN					Service ATA:73
PN:3040760	MOS			31-Aug-22				15-Jan-2024(5)	10.2
SN:014327	HRS	600 (+10%)	1339.3		(1939.3)1939.3	1999.3	319.7 (+60)		280.3
	ENC								
REF: EMM 73-10-05									
790030				NO. 1 ENGINE - FUNCTIONAL CHECK CHIP DETECTOR					Service ATA:79
PN:PN	MOS			31-Aug-22				15-Jan-2024(5)	10.2
SN:UNKNOWN	HRS	600 (+10%)	1339.3		(1939.3)1939.3	1999.3	319.7 (+60)		280.3
	ENC		2155						835
REF: EMM 79-30-01									
256003A-1 ^U				DETAILED INSPECTION FIRST AID KIT (FAK)					Service ATA:25
PN:FAK	MOS	12		25-Jan-23	31-Jan-24		210 d	31-Jan-2024(5)	5.4
SN:5265	HRS		1451.4						168.2
	AFL		2753						596
Disposition: INSPECT REF:									
5-15-20				INSPECTION DOCUMENT 20					Package ATA:05
	MOS	12		25-Jan-23	31-Jan-24		210 d	31-Jan-2024(5)	5.4
	HRS		1451.4						168.2
	AFL		2753						596
REF: AMM NO REF, TLMC 5-15-20									



Due List Report

Model: 208 CARAVAN - TBIP Serial: 208B-5265 RegNo: F-HFTS HRS: 1619.6 AFL:
3349 As Of: 01-Jul-2023 Operator: FINISTAIR

Report Date: 05-Jul-2023

PN & SN	Unit	Interval	C/W	TSX/Adj.	Next Due (ENG/APU) A/C	Max. Limit	Remaining	Est.Due	Time Accrued
B261002 ^U				WEIGHT CHECK H2O FIRE EXTINGUISHER FIRE EXTINGUISHER H2O					Service ATA:26
PN:892480	MOS	12		25-Jan-23	31-Jan-24		210 d	31-Jan-2024(5)	5.4
SN:11269	HRS		1451.4						168.2
	AFL		2753						596
REF:									
B262001				WEIGHT CHECK FORWARD FIRE EXTINGUISHER PORTABLE					Service ATA:26
PN:C352TS	MOS	12 (+1m/-1m)	25-Jan-23		31-Jan-24	29-Feb-24	210 d (+29)	31-Jan-2024(5)	5.4
SN:G-45677343	HRS								
	AFL								
REF: AMM 26-20-00									
B341103				CALIBRATION TEST STANDBY ALTIMETER (FAR 91.411)					Service ATA:34
PN:S3828-1	MOS	24		25-Jan-22	31-Jan-24		210 d	31-Jan-2024(3)	17.4
SN:514011	HRS		1072						547.6
	AFL		1679						1670
REF: AMM 34-11-00									
B341103				FUNCTION CHECK LEFT HAND PITOT/STATIC SYSTEM (91.411)					Service ATA:34
	MOS	24		25-Jan-22	31-Jan-24		210 d	31-Jan-2024(3)	17.4
	HRS		1072						547.6
	AFL		1679						1670
REF: AMM 34-11-00									
B341103				FUNCTION CHECK RIGHT HAND PITOT/STATIC SYSTEM (91.411)					Service ATA:34
	MOS	24		25-Jan-22	31-Jan-24		210 d	31-Jan-2024(3)	17.4
	HRS		1072						547.6
	AFL		1679						1670
REF: AMM 34-11-00									
B345001				CALIBRATION TEST NO. 1 TRANSPONDER (FAR 91.413)					Service ATA:34
PN:011-00779-10	MOS	24		25-Jan-22	31-Jan-24		210 d	31-Jan-2024(3)	17.4
SN:89107161	HRS								
	AFL								
REF: AMM 34-50-00									
05NR01 ^U				PERFORM FULL AIRWORTHINESS REVIEW IAW. M.A.710/M.A.901					Service ATA:05
	MOS	36		08-Feb-21	07-Feb-24 (M)		217 d	07-Feb-2024	28.9
	HRS		821.8						797.8
	AFL								
Disposition: EASA REF:									



Due List Report

Model: 208 CARAVAN - TBIP Serial: 208B-5265 RegNo: F-HFTS HRS: 1619.6 AFL:
3349 As Of: 01-Jul-2023 Operator: FINISTAIR

Report Date: 05-Jul-2023

PN & SN	Unit	Interval	C/W	TSX/Adj.	Next Due (ENG/APU) A/C	Max. Limit	Remaining	Est.Due	Time Accrued
240301									
STARTER GENERATOR									Component ATA:24
PN:3005GL145Q	MOS		25-Oct-21					13-Feb-2024(3)	20.4
SN:S00114	HRS	1000	987.3	TSO:0	1987.3		367.7		632.3
	AFL		1464						1885
Disposition: OVERHAUL REF: GENERIC NO REF									
733040									Service ATA:73
NO. 1 ENGINE - CLEAN/REPLACE PNEUMATIC P3 PERMANENT FILTER BASED ON CONDITION, SERVICE EXPERIENCE OR ENVIRONMENT. SHIP TO AN APPROVED OVERHAUL FACILITY FOR ULTRASONIC CLEANING.									
	MOS		25-Oct-21					13-Feb-2024(3)	20.4
	HRS	1000 (+100)	987.3		(1987.3)1987.3	2087.3	367.7 (+100)		632.3
	ENC		1315						1675
REF: EMM 73-10-08									
790050									Service ATA:79
NO. 1 ENGINE - REPLACE OIL FILTER									
	MOS		25-Oct-21					13-Feb-2024(3)	20.4
	HRS	1000 (+100)	987.3		(1987.3)1987.3	2087.3	367.7 (+100)		632.3
	ENC		1315						1675
REF: EMM 79-20-01									
710020									Service ATA:71
NO. 1 ENGINE - INSPECT HOT SECTION									
	MOS		04-Feb-16					21-Feb-2024(2)	89
	HRS	2000	0		(2000)2000		380.4		1619.6
	ENC		0						2990
REF: EMM 72-00-00									
05NR08 ^U									Service ATA:05
RENEWAL OF INSURANCE CERTIFICATE									
	MOS	12	21-Feb-23		29-Feb-24		239 d	29-Feb-2024(5)	4.5
	HRS		1477.8						141.8
	AFL		2842						507
Disposition: NATIONAL REQUIREMENT REF:									
5-15-03									Package ATA:05
INSPECTION DOCUMENT 03									
	MOS	48 (+1m/-1m)	17-Mar-20	Adj:-42d	29-Feb-24	31-Mar-24	239 d (+31)	29-Feb-2024(2)	39.6
	HRS		749.82						869.78
	AFL		687						2662
REF: AMM NO REF, TLMC 5-15-03									
256001									Component ATA:25
CAPT LIFE VEST									
PN:P0723E105PWC	MOS	O/C	23-Feb-21	TSN:0	30-Apr-24 (M)		300 d	30-Apr-2024	28.4
SN:19010660034	HRS		1287.2	TSN:0					332.4
	AFL		2235	TSN:0					1114
REF: GENERIC NO REF									



Due List Report

Model: 208 CARAVAN - TBIP Serial: 208B-5265 RegNo: F-HFTS HRS: 1619.6 AFL:
3349 As Of: 01-Jul-2023 Operator: FINISTAIR

Report Date: 05-Jul-2023

PN & SN	Unit	Interval	C/W	TSX/Adj.	Next Due (ENG/APU) A/C	Max. Limit	Remaining	Est.Due	Time Accrued
5-15-11									Package ATA:05
INSPECTION DOCUMENT 11									
	MOS	24 (+1m/-1m)	27-Dec-21		31-Dec-23	31-Jan-24	179 d (+31)	31-Dec-2023(3)	18.3
	HRS	1600 (+25/-25)	1045.5		2645.5	2670.5	1025.9 (+25)		574.1
	AFL		1583						1766
REF: AMM NO REF, TLMC 5-15-11									
370102									Component ATA:37
VACUUM SYSTEM CENTRAL AIR FILTER DISCARD									
PN:AAD-9-18-1	MOS	12	03-Apr-23	TSN:0	30-Apr-24		300 d	07-Jan-2024(8)	3.1
SN:UNKNOWN	HRS	400	1527.5	TSN:0	1927.5		307.9		92.1
	AFL		3009	TSN:0					340
Disposition: REPLACE REF: AMM 37-10-00									
370103									Component ATA:37
VACUUM RELIEF VALVE FILTER DISCARD									
PN:C482001-0202 - B3-5-1	MOS	12	03-Apr-23	TSN:0	30-Apr-24		300 d	07-Jan-2024(8)	3.1
SN:UNKNOWN	HRS	400	1527.5	TSN:0	1927.5		307.9		92.1
	AFL		3009	TSN:0					340
REF: AMM 37-10-00									
5-15-08									Package ATA:05
INSPECTION DOCUMENT 08									
	MOS	24 (+1m/-1m)	03-Apr-23		30-Apr-25	31-May-25	665 d (+31)	07-Jan-2024(8)	3.1
	HRS	400 (+25/-25)	1527.5		1927.5	1952.5	307.9 (+25)		92.1
	AFL		3009						340
REF: AMM NO REF, TLMC 5-15-08									
710030									Service ATA:71
NO. 1 ENGINE - BORESCOPE INSPECT HOT SECTION									
	MOS		03-Apr-23					07-Jan-2024(8)	3.1
	HRS	400 (+10%)	1527.5		(1927.5)1927.5	1967.5	307.9 (+40)		92.1
	ENC		2717						273
REF: EMM 72-00-00									
741010									Service ATA:74
NO. 1 ENGINE - DO A VISUAL INSPECTION OF THE IGNITION EXCITER									
	MOS		03-Apr-23					07-Jan-2024(8)	3.1
	HRS	400 (+10%/-10%)	1527.5		(1927.5)1927.5	1967.5	307.9 (+40)		92.1
	ENC		2717						273
REF: EMM 74-10-01									
741025									Service ATA:74
NO. 1 ENGINE - GENERAL VISUAL INSPECTION 4 O'CLOCK SPARK IGNITER									
PN:CH34055	MOS		03-Apr-23					07-Jan-2024(8)	3.1
SN:UNKNOWN	HRS	400 (+10%/-10%)	1527.5		(1927.5)1927.5	1967.5	307.9 (+40)		92.1
	ENC		2717						273
REF: EMM 74-20-02									



Due List Report

Model: 208 CARAVAN - TBIP Serial: 208B-5265 RegNo: F-HFTS HRS: 1619.6 AFL:
3349 As Of: 01-Jul-2023 Operator: FINISTAIR

Report Date: 05-Jul-2023

PN & SN	Unit	Interval	C/W	TSX/Adj.	Next Due (ENG/APU) A/C	Max. Limit	Remaining	Est.Due	Time Accrued
741035					NO. 1 ENGINE - GENERAL VISUAL INSPECTION 9 O'39;CLOCK SPARK IGNITER				Service ATA:74
PN:CH34055	MOS		03-Apr-23					07-Jan-2024(8)	3.1
SN:UNKNOWN	HRS	400 (+10%/-10%)	1527.5		(1927.5)1927.5	1967.5	307.9 (+40)		92.1
	ENC		2717						273
				REF: EMM 74-20-02					
741050					NO. 1 ENGINE - DO A VISUAL INSPECTION OF THE IGNITION CABLES				Service ATA:74
	MOS		03-Apr-23					07-Jan-2024(8)	3.1
	HRS	400 (+10%/-10%)	1527.5		(1927.5)1927.5	1967.5	307.9 (+40)		92.1
	ENC		2717						273
				REF: EMM 74-10-01					
742010					NO. 1 ENGINE - DO A FUNCTIONAL CHECK OF THE IGNITION CABLE				Service ATA:74
	MOS		03-Apr-23					07-Jan-2024(8)	3.1
	HRS	400 (+10%/-10%)	1527.5		(1927.5)1927.5	1967.5	307.9 (+40)		92.1
	ENC		2717						273
				REF: EMM 74-20-01					
731040					NO. 1 ENGINE - GENERAL VISUAL INSPECTION FUEL PUMP INLET SCREEN				Service ATA:73
PN:3040760	MOS		31-Aug-22					15-Jan-2024(5)	10.2
SN:014327	HRS	600 (+10%)	1339.3		(1939.3)1939.3	1999.3	319.7 (+60)		280.3
	ENC								
				REF: EMM 73-10-05					
790030					NO. 1 ENGINE - FUNCTIONAL CHECK CHIP DETECTOR				Service ATA:79
PN:PN	MOS		31-Aug-22					15-Jan-2024(5)	10.2
SN:UNKNOWN	HRS	600 (+10%)	1339.3		(1939.3)1939.3	1999.3	319.7 (+60)		280.3
	ENC		2155						835
				REF: EMM 79-30-01					
256003A-1 ^U					DETAILED INSPECTION FIRST AID KIT (FAK)				Service ATA:25
PN:PAK	MOS	12	25-Jan-23		31-Jan-24		210 d	31-Jan-2024(5)	5.4
SN:5265	HRS		1451.4						168.2
	AFL		2753						596
Disposition: INSPECT				REF:					
5-15-20					INSPECTION DOCUMENT 20				Package ATA:05
	MOS	12	25-Jan-23		31-Jan-24		210 d	31-Jan-2024(5)	5.4
	HRS		1451.4						168.2
	AFL		2753						596
				REF: AMM NO REF, TLMC 5-15-20					



Due List Report

Model: 208 CARAVAN - TBIP Serial: 208B-5265 RegNo: F-HFTS HRS: 1619.6 AFL:
3349 As Of: 01-Jul-2023 Operator: FINISTAIR

Report Date: 05-Jul-2023

PN & SN	Unit	Interval	C/W	TSX/Adj.	Next Due (ENG/APU) A/C	Max. Limit	Remaining	Est.Due	Time Accrued
240301					STARTER GENERATOR				Component ATA:24
PN:300SGL145Q	MOS		25-Oct-21					13-Feb-2024(3)	20.4
SN:500114	HRS	1000	987.3	TSO:0	1987.3		367.7		632.3
	AFL		1464						1885
Disposition: OVERHAUL				REF: GENERIC NO REF					
733040					NO. 1 ENGINE - CLEAN/REPLACE PNEUMATIC P3 PERMANENT FILTER BASED ON CONDITION, SERVICE EXPERIENCE OR ENVIRONMENT. SHIP TO AN APPROVED OVERHAUL FACILITY FOR ULTRASONIC CLEANING.				Service ATA:73
	MOS		25-Oct-21					13-Feb-2024(3)	20.4
	HRS	1000 (+100)	987.3		(1987.3)1987.3	2087.3	367.7 (+100)		632.3
	ENC		1315						1675
				REF: EMM 73-10-08					
790050					NO. 1 ENGINE - REPLACE OIL FILTER				Service ATA:79
	MOS		25-Oct-21					13-Feb-2024(3)	20.4
	HRS	1000 (+100)	987.3		(1987.3)1987.3	2087.3	367.7 (+100)		632.3
	ENC		1315						1675
				REF: EMM 79-20-01					
710020					NO. 1 ENGINE - INSPECT HOT SECTION				Service ATA:71
	MOS		04-Feb-16					21-Feb-2024(2)	89
	HRS	2000	0		(2000)2000		380.4		1619.6
	ENC		0						2990
				REF: EMM 72-00-00					
05NR08 ^U					RENEWAL OF INSURANCE CERTIFICATE				Service ATA:05
	MOS	12	21-Feb-23		29-Feb-24		239 d	29-Feb-2024(5)	4.5
	HRS		1477.8						141.8
	AFL		2842						507
Disposition: NATIONAL REQUIREMENT				REF:					
5-15-03					INSPECTION DOCUMENT 03				Package ATA:05
	MOS	48 (+1m/-1m)	17-Mar-20	Adj:-42d	29-Feb-24	31-Mar-24	239 d (+31)	29-Feb-2024(2)	39.6
	HRS		749.82						869.78
	AFL		687						2662
				REF: AMM NO REF, TLMC 5-15-03					
256001					CAPT LIFE VEST				Component ATA:25
PN:P0723E105PWC	MOS	O/C	23-Feb-21	TSN:0	30-Apr-24 (M)		300 d	30-Apr-2024	28.4
SN:19010660034	HRS		1287.2	TSN:0					332.4
	AFL		2235	TSN:0					1114
				REF: GENERIC NO REF					



Due List Report

Model: 208 CARAVAN - TBIP Serial: 208B-5265 RegNo: F-HFTS HRS: 1619.6 AFL:
3349 As Of: 01-Jul-2023 Operator: FINISTAIR

Report Date: 05-Jul-2023

PN & SN	Unit	Interval	C/W	TSX/Adj.	Next Due (ENG/APU) A/C	Max. Limit	Remaining	Est.Due	Time Accrued
05NR11 ^U PERFORM YEARLY CHECK OF AIRCRAFT MAINTENANCE PROGRAMME IAW. M.A.302									
	MOS	12	10-May-23		31-May-24		331 d	31-May-2024(5)	Service ATA:05
	HRS		1563.5						1.8
	AFL		3144						56.1
Disposition: INFORMATIONAL REF:									
256001 1 INFANT LIFE VEST									
PN:S.10002.1300.9	MOS	60	17-Jun-19		17-Jun-24 (M)		348 d	17-Jun-2024	Component ATA:25
99145									48.6
SN:08.18.13431	HRS		1287.2						332.4
	AFL		2235						1114
REF: GENERIC NO REF									
256001 2 INFANT LIFE VEST									
PN:S.10002.1300.9	MOS	60	17-Jun-19		17-Jun-24 (M)		348 d	17-Jun-2024	Component ATA:25
99145									48.6
SN:08.18.13447	HRS		1287.2						332.4
	AFL		2235						1114
REF: GENERIC NO REF									
05NR07 ^U PERFORM WEIGHING OF THE AIRCRAFT IAW. NFL II 41/09									
	MOS	48	21-Jul-20		31-Jul-24		392 d	31-Jul-2024(2)	Service ATA:05
	HRS		758.8						35.5
	AFL								860.8
Disposition: NATIONAL REQUIREMENT REF:									
A321005 SPECIAL DETAILED INSPECTION LEFT MAIN LANDING GEAR AXLE, PART NUMBERS 2641011-1, -3, -4 (SID 32-10-01)									
	MOS		04-Feb-16					17-Nov-2024(5)	Service ATA:32
	HRS		0						89
	AFL	T:5000	0		5000		1651		1619.6
REF: AMM 32-10-00									
A321005 SPECIAL DETAILED INSPECTION RIGHT MAIN LANDING GEAR AXLE, PART NUMBERS 2641011-1, -3, -4 (SID 32-10-01)									
	MOS		04-Feb-16					17-Nov-2024(5)	Service ATA:32
	HRS		0						89
	AFL	T:5000	0		5000		1651		1619.6
REF: AMM 32-10-00									
05NR02 ^U PERFORM 1ST EXTENSION OF THE ARC IAW. M.A.901									
	MOS	36	03-Feb-22		07-Feb-25 (M)		583 d	07-Feb-2025	Service ATA:05
	HRS		1082.2						17.1
	AFL		1704						537.4
Disposition: EASA REF:									
									1645



Due List Report

Model: 208 CARAVAN - TBIP Serial: 208B-5265 RegNo: F-HFTS HRS: 1619.6 AFL:
3349 As Of: 01-Jul-2023 Operator: FINISTAIR

Report Date: 05-Jul-2023

PN & SN	Unit	Interval	C/W	TSX/Adj.	Next Due (ENG/APU) A/C	Max. Limit	Remaining	Est.Due	Time Accrued
256001 4 4B LIFE VEST									
PN:P01202-201W	MOS	120	03-Apr-15	TSN:0	03-Mar-25 (M)		607 d	03-Mar-2025	Component ATA:25
SN:15040180132	HRS		1287.2	TSN:0					99.1
	AFL		2235	TSN:0					332.4
REF: GENERIC NO REF									
256001 2A LIFE VEST									
PN:P01202-201W	MOS	120	03-Apr-15		03-Apr-25 (M)		638 d	03-Apr-2025	Component ATA:25
SN:15040180530	HRS		1287.2						99.1
	AFL		2235						332.4
REF: GENERIC NO REF									
256001 2B LIFE VEST									
PN:P01202-201W	MOS	120	03-Apr-15	TSN:0	03-Apr-25 (M)		638 d	03-Apr-2025	Component ATA:25
SN:15040180058	HRS		1287.2	TSN:0					99.1
	AFL		2235	TSN:0					332.4
REF: GENERIC NO REF									
256001 3A LIFE VEST									
PN:P01202-201W	MOS	120	03-Apr-15	TSN:0	03-Apr-25 (M)		638 d	03-Apr-2025	Component ATA:25
SN:15040180260	HRS		1287.2	TSN:0					99.1
	AFL		2235	TSN:0					332.4
REF: GENERIC NO REF									
256001 5 5B LIFE VEST									
PN:P01202-201W	MOS	120	03-Apr-15	TSN:0	03-Apr-25 (M)		638 d	03-Apr-2025	Component ATA:25
SN:15040180040	HRS		1287.2	TSN:0					99.1
	AFL		2235	TSN:0					332.4
REF: GENERIC NO REF									
256001 5A LIFE VEST									
PN:P01202-201W	MOS	120	03-Apr-15	TSN:0	03-Apr-25 (M)		638 d	03-Apr-2025	Component ATA:25
SN:15040180338	HRS		1287.2	TSN:0					99.1
	AFL		2235	TSN:0					332.4
REF: GENERIC NO REF									
5-15-12 INSPECTION DOCUMENT 12									
	MOS	60 (+1m/-1m)	22-Apr-22		30-Apr-27	31-May-27	1395 d (+31)	02-Jun-2025(2)	Package ATA:05
	HRS	1600 (+25/-25)	1170		2770	2795	1150.4 (+25)		14.5
	AFL		1847						449.6
REF: AMM NO REF, TLMC 5-15-12									
									1502



Due List Report

Model: 208 CARAVAN - TBIP Serial: 208B-S265 RegNo: F-HFTS HRS: 1619.6 AFL:
3349 As Of: 01-Jul-2023 Operator: FINISTAIR

Report Date: 05-Jul-2023

PN & SN	Unit	Interval	C/W	TSX/Adj.	Next Due (ENG/APU) A/C	Max. Limit	Remaining	Est.Due	Time Accrued
280600 MOTIVE FLOW HOSE									
PN:S2808-6-0330	MOS	120	04-Feb-16	TSN:0	28-Feb-26		969 d	28-Feb-2026	Component ATA:28
SN:NSN	HRS		0	TSN:0					89
	AFL		0	TSN:0					1619.6
									3349
REF: GENERIC NO REF									
770011 NO. 1 TORQUE VENT & PRESSURE HOSE									
PN:AE3663161E0113	MOS	120	04-Feb-16	TSN:0	28-Feb-26		969 d	28-Feb-2026	Component ATA:77
SN:NSN	HRS		0	TSN:0					89
	AFL		0	TSN:0					1619.6
									3349
Disposition: REPLACE REF: GENERIC NO REF									
770011 NO. 2 TORQUE VENT & PRESSURE HOSE									
PN:AE3663161E0113	MOS	120	04-Feb-16	TSN:0	28-Feb-26		969 d	28-Feb-2026	Component ATA:77
SN:NSN	HRS		0	TSN:0					89
	AFL		0	TSN:0					1619.6
									3349
Disposition: REPLACE REF: GENERIC NO REF									
770100 OIL PRESSURE HOSE									
PN:S2808-4B0230	MOS	120	04-Feb-16	TSN:0	28-Feb-26		969 d	28-Feb-2026	Component ATA:77
SN:NSN	HRS		0	TSN:0					89
	AFL		0	TSN:0					1619.6
									3349
Disposition: REPLACE REF: GENERIC NO REF									
791000 OIL COOLER RETURN HOSE									
PN:AE3663163K0600	MOS	120	04-Feb-16	TSN:0	28-Feb-26		969 d	28-Feb-2026	Component ATA:79
SN:NSN	HRS		0	TSN:0					89
	AFL		0	TSN:0					1619.6
									3349
Disposition: REPLACE REF: GENERIC NO REF									
791020 ENGINE OIL BREATHER VENT HOSE									
PN:SS1-14-XX	MOS	120	04-Feb-16	TSN:0	28-Feb-26		969 d	28-Feb-2026	Component ATA:79
SN:NSN	HRS	3600	0	TSN:0	3600		1980.4		89
	AFL		0	TSN:0					1619.6
									3349
Disposition: REPLACE REF: GENERIC NO REF									
792000 OIL COOLER SUPPLY HOSE									
PN:S2808-12B0600	MOS	120	04-Feb-16	TSN:0	28-Feb-26		969 d	28-Feb-2026	Component ATA:79
SN:NSN	HRS		0	TSN:0					89
	AFL		0	TSN:0					1619.6
									3349
Disposition: REPLACE REF: GENERIC NO REF									



Due List Report

Model: 208 CARAVAN - TBIP Serial: 208B-S265 RegNo: F-HFTS HRS: 1619.6 AFL:
3349 As Of: 01-Jul-2023 Operator: FINISTAIR

Report Date: 05-Jul-2023

PN & SN	Unit	Interval	C/W	TSX/Adj.	Next Due (ENG/APU) A/C	Max. Limit	Remaining	Est.Due	Time Accrued
610000 NO. 1 PROPELLER - OVERHAUL									
	MOS	60	05-Mar-21		31-Mar-26		1000 d	31-Mar-2026	Service ATA:61
	HRS	3000	821.8		(3821.8)3821.8		2202.2		28
									797.8
Disposition: OVERHAUL REF: GENERIC CUSTOM, POM 61-00-39									
256001 4A LIFE VEST									
PN:P01202-201W	MOS	120	28-Sep-16	TSN:0	28-Sep-26 (M)		1181 d	28-Sep-2026	Component ATA:25
SN:16092050019	HRS		1287.2	TSN:0					81.3
	AFL		2235	TSN:0					332.4
									1114
REF: GENERIC NO REF									
256001 1B LIFE VEST									
PN:P01202-201W	MOS	120	29-Sep-16	TSN:0	29-Sep-26 (M)		1182 d	29-Sep-2026	Component ATA:25
SN:16092050062	HRS		1287.2	TSN:0					81.2
	AFL		2235	TSN:0					332.4
									1114
REF: GENERIC NO REF									
256001 1A LIFE VEST									
PN:P01202-201W	MOS	120	08-Mar-17		08-Mar-27 (M)		1342 d	08-Mar-2027	Component ATA:25
SN:17030380044	HRS		1287.2						75.9
	AFL		2235						332.4
									1114
REF: GENERIC NO REF									
612006 NO. 1 ENGINE - PROPELLER GOVERNOR									
PN:3074154-01	MOS		04-Feb-16	TSN:0				19-Jun-2027	Component ATA:61
SN:20242531	HRS	4000 (+500)	0	TSN:0	(4000)4000	4500	2380.4 (+500)		89
	ENC		0	TSN:0					1619.6
									2990
Disposition: OVERHAUL REF: EMM 61-20-01									
612020 NO. 1 ENGINE - PROPELLER OVERSPEED GOVERNOR									
PN:3079150-01	MOS		04-Feb-16	TSN:0				19-Jun-2027	Component ATA:61
SN:20131730	HRS	4000 (+500)	0	TSN:0	(4000)4000 (M)	4500	2380.4 (+500)		89
	ENC		0	TSN:0					1619.6
									2990
Disposition: OVERHAUL REF: EMM 61-20-02									
710010 NO. 1 ENGINE - OVERHAUL ENGINE									
	MOS		04-Feb-16					19-Jun-2027	Service ATA:71
	HRS	4000	0		(4000)4000		2380.4		89
	ENC		0						1619.6
									2990
Disposition: OVERHAUL REF: GENERIC NO REF									



Due List Report

Model: 208 CARAVAN - TBIP Serial: 208B-5265 RegNo: F-HFTS HRS: 1619.6 AFL:
3349 As Of: 01-Jul-2023 Operator: FINISTAIR

Report Date: 05-Jul-2023

PN & SN	Unit	Interval	C/W	TSX/Adj.	Next Due (ENG/APU) A/C	Max. Limit	Remaining	Est.Due	Time Accrued
256015 REPLACE ELT BATTERY									
PN:452-0133	MOS	DUE	29-Oct-20	TSN:0	01-Jul-25 (M)		727 d	01-Jul-2025	Component ATA:25
SN:386515-011	HRS		791.9	TSN:0					827.7
	AFL		826						2523
REF: GENERIC NO REF									
B262004 ^U HYDROSTATIC TEST H2O FIRE EXTINGUISHER FIRE EXTINGUISHER H2O									
PN:892480	MOS	60	07-Jul-20		31-Jul-25		757 d	31-Jul-2025	Service ATA:26
SN:11269	HRS								35.9
	AFL								
REF:									
053400 REPLACE PITOT AND STATIC HOSES									
	MOS	120	04-Feb-16		28-Feb-26		969 d	28-Feb-2026	Service ATA:05
	HRS		0						89
	AFL		0						1619.6
Disposition: REPLACE REF: GENERIC NO REF									
053700 REPLACE VACUUM HOSES									
	MOS	120	04-Feb-16		28-Feb-26		969 d	28-Feb-2026	Service ATA:05
	HRS		0						89
	AFL		0						1619.6
REF: GENERIC NO REF									
05NR03 ^U PERFORM 2ND EXTENSION OF THE ARC IAW. M.A.901									
	MOS	36	04-Feb-23		28-Feb-26		969 d	28-Feb-2026	Service ATA:05
	HRS		1463.7						5
	AFL		2795						155.9
Disposition: EASA REF:									
260001 ^U PROTECTIVE BREATHING EQUIPMENT									
PN:15-40F-80	MOS	120	23-Feb-22		28-Feb-26 (M)		969 d	28-Feb-2026	Component ATA:26
SN:75253001	HRS		1104.8						16.4
	AFL		1732						514.8
REF:									
280500 FUEL TO ENGINE HOSE									
PN:S2808-880520	MOS	120	04-Feb-16	TSN:0	28-Feb-26		969 d	28-Feb-2026	Component ATA:28
SN:NSN	HRS		0	TSN:0					89
	AFL		0	TSN:0					1619.6
REF: GENERIC NO REF									



Due List Report

Model: 208 CARAVAN - TBIP Serial: 208B-5265 RegNo: F-HFTS HRS: 1619.6 AFL:
3349 As Of: 01-Jul-2023 Operator: FINISTAIR

Report Date: 05-Jul-2023

PN & SN	Unit	Interval	C/W	TSX/Adj.	Next Due (ENG/APU) A/C	Max. Limit	Remaining	Est.Due	Time Accrued
280600 MOTIVE FLOW HOSE									
PN:S2808-6-0330	MOS	120	04-Feb-16	TSN:0	28-Feb-26		969 d	28-Feb-2026	Component ATA:28
SN:NSN	HRS		0	TSN:0					89
	AFL		0	TSN:0					1619.6
REF: GENERIC NO REF									
770011 NO. 1 TORQUE VENT & PRESSURE HOSE									
PN:AE3663161E011 3	MOS	120	04-Feb-16	TSN:0	28-Feb-26		969 d	28-Feb-2026	Component ATA:77
SN:NSN	HRS		0	TSN:0					89
	AFL		0	TSN:0					1619.6
Disposition: REPLACE REF: GENERIC NO REF									
770011 NO. 2 TORQUE VENT & PRESSURE HOSE									
PN:AE3663161E011 3	MOS	120	04-Feb-16	TSN:0	28-Feb-26		969 d	28-Feb-2026	Component ATA:77
SN:NSN	HRS		0	TSN:0					89
	AFL		0	TSN:0					1619.6
Disposition: REPLACE REF: GENERIC NO REF									
770100 OIL PRESSURE HOSE									
PN:S2808-4B0230	MOS	120	04-Feb-16	TSN:0	28-Feb-26		969 d	28-Feb-2026	Component ATA:77
SN:NSN	HRS		0	TSN:0					89
	AFL		0	TSN:0					1619.6
Disposition: REPLACE REF: GENERIC NO REF									
791000 OIL COOLER RETURN HOSE									
PN:AE3663163K060 0	MOS	120	04-Feb-16	TSN:0	28-Feb-26		969 d	28-Feb-2026	Component ATA:79
SN:NSN	HRS		0	TSN:0					89
	AFL		0	TSN:0					1619.6
Disposition: REPLACE REF: GENERIC NO REF									
791020 ENGINE OIL BREATHER VENT HOSE									
PN:S51-14-XX	MOS	120	04-Feb-16	TSN:0	28-Feb-26		969 d	28-Feb-2026	Component ATA:79
SN:NSN	HRS	3600	0	TSN:0	3600		1980.4		89
	AFL		0	TSN:0					1619.6
Disposition: REPLACE REF: GENERIC NO REF									
792000 OIL COOLER SUPPLY HOSE									
PN:S2808-12B0600	MOS	120	04-Feb-16	TSN:0	28-Feb-26		969 d	28-Feb-2026	Component ATA:79
SN:NSN	HRS		0	TSN:0					89
	AFL		0	TSN:0					1619.6
Disposition: REPLACE REF: GENERIC NO REF									



Due List Report

Model: 208 CARAVAN - TBIP Serial: 208B-5265 RegNo: F-HFTS HRS: 1619.6 AFL:
3349 As Of: 01-Jul-2023 Operator: FINISTAIR

Report Date: 05-Jul-2023

PN & SN	Unit	Interval	C/W	TSX/Adj.	Next Due (ENG/APU) A/C	Max. Limit	Remaining	Est.Due	Time Accrued
610000			NO. 1 PROPELLER - OVERHAUL						Service ATA:61
	MOS	60	05-Mar-21		31-Mar-26		1000 d	31-Mar-2026	28
	HRS	3000	821.8		(3821.8)3821.8		2202.2		797.8
Disposition: OVERHAUL REF: GENERIC CUSTOM, POM 61-00-39									
256001			4A LIFE VEST						Component ATA:25
PN:P01202-201W	MOS	120	28-Sep-16	TSN:0	28-Sep-26 (M)		1181 d	28-Sep-2026	81.3
SN:16092050019	HRS		1287.2	TSN:0					332.4
	AFL		2235	TSN:0					1114
REF: GENERIC NO REF									
256001			1B LIFE VEST						Component ATA:25
PN:P01202-201W	MOS	120	29-Sep-16	TSN:0	29-Sep-26 (M)		1182 d	29-Sep-2026	81.3
SN:16092050062	HRS		1287.2	TSN:0					332.4
	AFL		2235	TSN:0					1114
REF: GENERIC NO REF									
256001			1A LIFE VEST						Component ATA:25
PN:P01202-201W	MOS	120	08-Mar-17		08-Mar-27 (M)		1342 d	08-Mar-2027	75.9
SN:17030380044	HRS		1287.2						332.4
	AFL		2235						1114
REF: GENERIC NO REF									
612006			NO. 1 ENGINE - PROPELLER GOVERNOR						Component ATA:61
PN:3074154-01	MOS		04-Feb-16	TSN:0				19-Jun-2027	89
SN:20242531	HRS	4000 (+500)	0	TSN:0	(4000)4000	4500	2380.4 (+500)		1619.6
	ENC		0	TSN:0					2990
Disposition: OVERHAUL REF: EMM 61-20-01									
612020			NO. 1 ENGINE - PROPELLER OVERSPEED GOVERNOR						Component ATA:61
PN:3079150-01	MOS		04-Feb-16	TSN:0				19-Jun-2027	89
SN:20131730	HRS	4000 (+500)	0	TSN:0	(4000)4000 (M)	4500	2380.4 (+500)		1619.6
	ENC		0	TSN:0					2990
Disposition: OVERHAUL REF: EMM 61-20-02									
710010			NO. 1 ENGINE - OVERHAUL ENGINE						Service ATA:71
	MOS		04-Feb-16					19-Jun-2027	89
	HRS	4000	0		(4000)4000		2380.4		1619.6
	ENC		0						2990
Disposition: OVERHAUL REF: GENERIC NO REF									



Due List Report

Model: 208 CARAVAN - TBIP Serial: 208B-5265 RegNo: F-HFTS HRS: 1619.6 AFL:
3349 As Of: 01-Jul-2023 Operator: FINISTAIR

Report Date: 05-Jul-2023

PN & SN	Unit	Interval	C/W	TSX/Adj.	Next Due (ENG/APU) A/C	Max. Limit	Remaining	Est.Due	Time Accrued
725016			NO. 1 ENGINE - INSPECT COMPRESSOR TURBINE DISK AND BLADE SET						Service ATA:72
	MOS		04-Feb-16					19-Jun-2027	89
	HRS	4000	0		(4000)4000		2380.4		1619.6
	ENC		0						2990
REF: EMM 72-50-02									
731060			NO. 1 ENGINE - FUEL/OIL HEAT EXCHANGER						Component ATA:73
PN:3076422-05	MOS		04-Feb-16	TSN:0				19-Jun-2027	89
SN:WAS2346	HRS	4000 (+500)	0	TSN:0	(4000)4000	4500	2380.4 (+500)		1619.6
	ENC		0	TSN:0					2990
REF: EMM 73-10-03									
731070			NO. 1 ENGINE - FLOW DIVIDER AND FUEL DUMP VALVE						Component ATA:73
PN:3023670	MOS		04-Feb-16	TSN:0				19-Jun-2027	89
SN:M0577	HRS	4000 (+500)	0	TSN:0	(4000)4000	4500	2380.4 (+500)		1619.6
	ENC		0	TSN:0					2990
REF: EMM 73-10-07									
731090			NO. 1 ENGINE - FUEL CONTROL UNIT						Component ATA:73
PN:3076428-03	MOS		04-Feb-16	TSN:0				19-Jun-2027	89
SN:20243241	HRS	4000 (+500)	0	TSN:0	(4000)4000	4500	2380.4 (+500)		1619.6
	ENC		0	TSN:0					2990
REF: EMM 73-20-01									
740010			NO. 1 ENGINE - IGNITION EXCITER						Component ATA:74
PN:3043937-06	MOS		04-Feb-16	TSN:0				19-Jun-2027	89
SN:151843	HRS	4000 (+500)	0	TSN:0	(4000)4000	4500	2380.4 (+500)		1619.6
	ENC		0	TSN:0					2990
REF: EMM 74-10-01									
750010			NO. 1 ENGINE - COMPRESSOR BLEED VALVE						Component ATA:75
PN:3049038-03	MOS		04-Feb-16	TSN:0				19-Jun-2027	89
SN:8482	HRS	4000 (+500)	0	TSN:0	(4000)4000	4500	2380.4 (+500)		1619.6
	ENC		0	TSN:0					2990
REF: EMM 75-30-01									
350303/1 ^U			PASSENGER OXYGEN MASK						Component ATA:35
PN:C166015-0101	MOS	72	18-Feb-22	TSN:0	23-Jul-27 (M)		1479 d	23-Jul-2027	16.6
SN:001	HRS		1098.8	TSN:0					520.8
	AFL		1722	TSN:0					1627
REF:									



Due List Report

Model: 208 CARAVAN - TBIP Serial: 208B-5265 RegNo: F-HFTS HRS: 1619.6 AFL:
3349 As Of: 01-Jul-2023 Operator: FINISTAIR

Report Date: 05-Jul-2023

PN & SN	Unit	Interval	C/W	TSX/Adj.	Next Due (ENG/APU) A/C	Max. Limit	Remaining	Est.Due	Time Accrued
350303/10 ^U PASSENGER OXYGEN MASK									
PN:C166015-0101	MOS	72	18-Feb-22		23-Jul-27 (M)		1479 d	23-Jul-2027	Component ATA:35
SN:010	HRS		1098.8						16.6
	AFL		1722						520.8
				REF:					1627
350303/2 ^U PASSENGER OXYGEN MASK									
PN:C166015-0101	MOS	72	18-Feb-22		23-Jul-27 (M)		1479 d	23-Jul-2027	Component ATA:35
SN:002	HRS		1098.8						16.6
	AFL		1722						520.8
				REF:					1627
350303/3 ^U PASSENGER OXYGEN MASK									
PN:C166015-0101	MOS	72	18-Feb-22		23-Jul-27 (M)		1479 d	23-Jul-2027	Component ATA:35
SN:003	HRS		1098.8						16.6
	AFL		1722						520.8
				REF:					1627
350303/4 ^U PASSENGER OXYGEN MASK									
PN:C166015-0101	MOS	72	18-Feb-22		23-Jul-27 (M)		1479 d	23-Jul-2027	Component ATA:35
SN:004	HRS		1098.8						16.6
	AFL		1722						520.8
				REF:					1627
350303/5 ^U PASSENGER OXYGEN MASK									
PN:C166015-0101	MOS	72	18-Feb-22		23-Jul-27 (M)		1479 d	23-Jul-2027	Component ATA:35
SN:005	HRS		1098.8						16.6
	AFL		1722						520.8
				REF:					1627
350303/6 ^U PASSENGER OXYGEN MASK									
PN:C166015-0101	MOS	72	18-Feb-22		23-Jul-27 (M)		1479 d	23-Jul-2027	Component ATA:35
SN:006	HRS		1098.8						16.6
	AFL		1722						520.8
				REF:					1627
350303/7 ^U PASSENGER OXYGEN MASK									
PN:C166015-0101	MOS	72	18-Feb-22		23-Jul-27 (M)		1479 d	23-Jul-2027	Component ATA:35
SN:007	HRS		1098.8						16.6
	AFL		1722						520.8
				REF:					1627



Due List Report

Model: 208 CARAVAN - TBIP Serial: 208B-5265 RegNo: F-HFTS HRS: 1619.6 AFL:
3349 As Of: 01-Jul-2023 Operator: FINISTAIR

Report Date: 05-Jul-2023

PN & SN	Unit	Interval	C/W	TSX/Adj.	Next Due (ENG/APU) A/C	Max. Limit	Remaining	Est.Due	Time Accrued
350303/8 ^U PASSENGER OXYGEN MASK									
PN:C166015-0101	MOS	72	18-Feb-22		23-Jul-27 (M)		1479 d	23-Jul-2027	Component ATA:35
SN:008	HRS		1098.8						16.6
	AFL		1722						520.8
				REF:					1627
350303/9 ^U PASSENGER OXYGEN MASK									
PN:C166015-0101	MOS	72	18-Feb-22		23-Jul-27 (M)		1479 d	23-Jul-2027	Component ATA:35
SN:009	HRS		1098.8						16.6
	AFL		1722						520.8
				REF:					1627
05NR09 ^U RENEWAL OF AIRCRAFT RADIO LICENCE									
	MOS	120	18-Dec-17		31-Dec-27		1640 d	31-Dec-2027	Service ATA:05
	HRS								66.6
	AFL								
Disposition: NATIONAL REQUIREMENT REF:									
350302 LEFT OXYGEN MASK									
PN:C166015-0102	MOS	72	18-Feb-22	TSN:0	29-Feb-28		1700 d	29-Feb-2028	Component ATA:35
SN:2134	HRS		1098.8						16.6
	AFL		1722						520.8
				REF: GENERIC NO REF					1627
5-15-04 INSPECTION DOCUMENT 04									
	MOS	72 (+1m/-1m)	24-Feb-22	Adj:-20d	29-Feb-28	31-Mar-28	1700 d (+31)	29-Feb-2028	Package ATA:05
	HRS		1104.8						16.4
	AFL		1732						514.8
				REF: AMM NO REF, TLMC 5-15-04					1617
B262005 RESTORATION FORWARD FIRE EXTINGUISHER PORTABLE (INTERNAL INSPECTION)									
PN:C352TS	MOS	72 (+1m/-1m)	24-Feb-22		29-Feb-28	31-Mar-28	1700 d (+31)	29-Feb-2028	Service ATA:26
SN:G-45677343	HRS		1104.8						16.4
	AFL		1732						514.8
				REF: AMM 26-20-00					1617
350005 HYDROSTATIC TEST CENTER OXYGEN 50.67 CU FT AND 116.95 CU FT CYLINDER (DOT-SP 8162)									
PN:C166001-1103	MOS	60	13-Mar-23		31-Mar-28		1731 d	31-Mar-2028	Service ATA:35
SN:1135659402	HRS								3.7
	AFL								
				REF: AMM 35-01-00					

Annexe 12 : Politique commerciale

La politique commerciale de la compagnie est notamment basée sur :

- une nouvelle grille tarifaire (cf. annexe 8),
- la création d'une carte de fidélité insulaire à usage illimité sur les vols Ouessant > Brest du matin et Brest > Ouessant du soir (uniquement sur les places encore disponibles à J-2 du vol) souscrite en décembre de chaque année (à 390 € / an ou 39 € / mois),
- la mise en place d'alertes SMS quotidiennes aux abonnés à cette carte sur les dernières places disponibles dans les 2 prochains jours,
- un ajustement des tarifs :
 - pour la pharmacie et les laboratoires : ajustement sur la base de l'inflation depuis 2016,
 - pour la civière = 3 sièges A/R = 297 € par trajet.

Des offres promotionnelles pourront être proposées par Finistair afin d'optimiser le remplissage de l'appareil et le chiffre d'affaires.

Un magazine Finistair sera réactualisé tous les ans pendant la durée du contrat.

Annexe 13 : Gestion du service

13.1 /ACCUEIL DE QUALITE

Pour un service client maximal, le dimensionnement de l'équipe Finistair permettra de réaliser les différentes tâches qui incombent normalement au gestionnaire de l'aéroport : procédures d'enregistrement, pesées des bagages, chargement du fret, accompagnement et embarquement des passagers y compris des personnes à mobilité réduite (PMR).

Finistair possède des procédures approuvées et adaptées à la ligne pour les colis non accompagnés afin d'assurer un service rapide de fret entre l'île et le continent.

La gestion en interne de toutes ces procédures permet de réduire les temps d'embarquement et de débarquement en utilisant les locaux du département et en mettant à disposition un parking gratuit.

Tout le personnel a suivi le programme de formation pour le non-transport de marchandises dangereuses. Ce programme répond aux exigences OACI ; il est conforme à la sous-partie R de l'annexe III « Règles techniques et procédures administratives communes au transport commercial par aéronef » du Règlement. Tout le personnel est également formé aux nouvelles procédures CBT (Compétence Base Training) pour ces mêmes marchandises dangereuses.

La compagnie a investi dans du matériel adapté au Cessna Caravan pour le transport sanitaire de personnes allongées : il s'agit d'une civière homologuée qui sera mise à disposition dans le cadre de l'exploitation de la ligne. En outre tout le personnel a suivi une formation de sensibilisation au handicap. L'installation de cette civière nécessite le démontage de 3 sièges qui sont neutralisés à l'aller comme au retour et limite les places assises à 6.

Sur l'aéroport d'Ouessant dont le gestionnaire est la commune, Finistair a passé une convention. Cette convention devra être amendée pour intégrer la gestion des passagers et du fret.

13.2 / RESERVATIONS

Afin de faciliter les réservations, le site de la compagnie permet depuis 2020 les réservations par internet avec paiement sécurisé total en ligne au moment de la réservation, et émission de billets électroniques avec envoi automatique de factures.

La réservation en ligne permet de faire des offres promotionnelles à la vue des remplissages.

Le fichier client actuel permet de faire des campagnes promotionnelles.

Des développements complémentaires permettent de diffuser les places également sur les sites de réservations en ligne (Opodo, Kayak, ...). Finistair a obtenu en 2021, un code IATA pour Ouessant (OUI).

Il est toujours possible de réserver par téléphone, mais uniquement en cas de circonstances exceptionnelles.

L'office de Tourisme de Brest et de Ouessant bénéficient de l'outil de réservation et d'émission de billets électroniques.

5.3 / ENGAGEMENT DE QUALITE / ORGANISATION DU DIALOGUE SOCIAL

En tant que compagnie aérienne, Finistair a mis en place un système qualité qui assure que les procédures d'entretien, de formation en matière d'équipage et de toutes les opérations sont exécutées en accord avec les exigences de la réglementation EASA, avec ses propres normes opérationnelles et plus généralement de toute réglementation. Finistair maintient à tout moment la navigabilité des aéronefs et un niveau de sécurité acceptable par l'autorité. Ce système qualité est contrôlé régulièrement par la DSAC-OUEST et par l'OSAC.

La taille de l'entreprise, le sens du service public du personnel et sa proximité avec les usagers, une gestion saine et transparente avec un actionnariat puissant, tout ceci contribue à rassurer sur la continuité du service public qui, depuis 1981, n'a jamais été interrompu du fait de mouvements sociaux.

13.4 / COORDINATION AVEC LES AUTRES MODES DE TRANSPORT

Finistair a toujours privilégié une très grande régularité de ces horaires qui sont inchangés depuis une vingtaine d'années ; ce n'est pas le cas des avions d'Air France et des compagnies Low-cost ce qui rend difficile une coordination parfaite avec les autres modes de transport (navette aéroport) dont les horaires sont calés sur les « Orly » ou Roissy ». Toutefois, les horaires de Finistair permettent de maximiser le nombre de correspondances des passagers en provenance de Orly, Roissy, Bordeaux, Lyon, le matin et repartant le soir.

En cas d'annulation de vol, Finistair s'organisera pour transférer le fret, la pharmacie et la presse à la compagnie Penn ar Bed au port de Brest ou du Conquet.

13.5 / ORGANISATION POUR UN TRANSPORT OPTIMAL

Au cours du voyage, le traitement du passager sous toutes ses formes, est assuré successivement ou simultanément par le Commandant de Bord et le personnel au sol de Finistair ainsi que celui d'Ouessant qui travaillent en étroite coordination afin qu'il y ait continuité et cohérence dans les actions engagées.

Finistair assure la responsabilité commerciale des passagers sur le trajet Brest-Ouessant et retour. Le Commandant de Bord est responsable de la sécurité et du bon déroulement de la mission. A ce titre, il peut faire effectuer tout contrôle qu'il juge nécessaire avant l'embarquement, en liaison avec le personnel de Finistair, et tout en cherchant à respecter l'horaire. Il veille en particulier à l'application des règlements en vigueur, en matière de sécurité et de sûreté.

En liaison avec le personnel de Finistair et celui d'Ouessant, il déclenche l'embarquement des passagers, il en assure la responsabilité commerciale jusqu'au débarquement à destination.

Le manuel d'exploitation de Finistair décrit de manière précise les modalités de transport des différentes catégories de passagers :

Transport des bébés (moins de 2 ans)

« Tout enfant de moins de deux ans doit avoir avec lui un accompagnateur responsable (un seul enfant par accompagnateur). »

Transport d'enfants de 2 ans à moins de 12 ans

Afin que les enfants de deux ans inclus à douze ans exclus, voyageant seuls ou en groupe, appliquent les consignes de sécurité, la disposition suivante doit être prise : « s'ils ne sont pas regroupés en cabine, un passager adulte doit être placé à proximité ; »

Tout passager âgé d'au moins dix-huit ans n'ayant pas la charge d'un enfant de moins de deux ans peut être considéré comme accompagnateur.

Enfants seuls voyageant individuellement (UM)

Deux cas peuvent se présenter :

- 1) Enfants non accompagnés de moins de 4 ans
Ils doivent être accompagnés par une personne majeure requise.
- 2) Enfants non accompagnés de 4 à 12 ans
Ils sont acceptés si les conditions suivantes sont remplies :
Décharge de responsabilité signée des parents, précisant les noms et adresse de la personne devant prendre l'enfant en charge à l'arrivée.
Un adulte (responsable) doit être présent à bord en plus du pilote.

Information des accompagnateurs : Avant le départ, une information succincte des accompagnateurs doit être faite par le pilote. Cette information doit porter principalement sur la méthode d'évacuation à adopter en cas de nécessité et l'issue préférentielle à utiliser.

Passagers à mobilité réduite

On entend par personne à mobilité réduite, une personne dont la mobilité est réduite par une incapacité physique (sensitive ou motrice), par une déficience mentale, par l'âge, la maladie ou tout autre handicap, lorsqu'elle utilise un moyen de transport et lorsque sa situation nécessite une attention spéciale et l'adaptation aux besoins propres à cette personne du service dispensé à l'ensemble des passagers.

Les personnes à mobilité réduite ne doivent pas être assises près d'une issue de secours. Le nombre de personnes à mobilité réduite ne doit pas dépasser le nombre de personnes valides capables de les assister dans le cas d'une évacuation d'urgence.

Les passagers à particularités seront pré-embarqués et placés de telle sorte qu'ils ne puissent pas gêner une évacuation d'urgence, ni obstruer l'accès à un équipement de sécurité. Ces passagers seront de même post-débarqués. Ces passagers seront placés sur les sièges les plus à l'arrière de l'appareil de façon à ce qu'en cas d'accident nécessitant une évacuation, toute personne puisse les extraire le plus rapidement possible.

Passager sur civière

Avant d'entreprendre le transport d'un passager sur civière, Finistair s'assurera qu'elle est en possession d'une décharge médicale pour le transport.

- Un accompagnateur adulte valide, âgé d'au moins 18 ans est exigé.
- La personne doit pouvoir être introduite aisément en position couchée à l'intérieur de l'avion.
- L'accompagnateur choisi parmi les passagers ou en l'absence de ceux-ci un personnel de la compagnie, occupera un des sièges adjacents.
- L'accompagnateur et le passager sur la civière doivent être informés par le pilote avant le départ :
 - o de la méthode à adopter pendant la phase du vol et en cas d'évacuation.
 - o des issues préférentielles à adopter.