



Bruxelles, 11.12.2020
C(2020) 9221final

| | | |
|--|--|--|
| <p>Dans la version publique de la présente décision, des informations ont été supprimées conformément aux articles 30 et 31 du règlement (UE) 2015/1589 du Conseil du 13 juillet 2015 portant modalités d'application de l'article 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Ces articles concernent notamment la non-divulgateion des informations couvertes par le secret professionnel. Les informations supprimées sont indiquées au moyen de crochets [...].</p> | | <p style="text-align: center;">VERSION PUBLIQUE</p> <p>Ce document est publié uniquement pour information.</p> |
|--|--|--|

Objet: Aide d'État SA.58463 (2020/N) - FR- Aide à la restructuration de Corsair

Monsieur le Ministre,

La Commission européenne a l'honneur de vous informer que, se fondant sur les considérations ci-dessous, elle ne soulève pas d'objections en application de l'article 107, paragraphe 3, point c), du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne à l'aide d'État en faveur de Corsair S.A. que la République française a notifiée:

1. PROCÉDURE

- (1) A la suite de contacts de prénotification¹, par courrier électronique du 20 novembre 2020, complété le 10 décembre 2020, la France a notifié son intention d'octroyer une aide à la restructuration en faveur de Corsair S.A. (« Corsair »), conformément à l'article 108, paragraphe 3, du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après « TFUE »).

¹ Ces échanges ont débuté le 25 août 2020, et incluaient, jusqu'à la notification, notamment, des échanges de courriers électroniques, des discussions techniques lors de vidéo- et téléconférences et la réponse à une demande d'informations de la Commission fournie par les autorités françaises.

Son Excellence Monsieur Jean-Yves LE DRIAN
Ministre de l'Europe et des Affaires étrangères
37, Quai d'Orsay
F - 75351 PARIS

- (2) Le 20 novembre 2020, la France a aussi notifié son intention d’octroyer une autre aide visant à remédier aux dommages causés à Corsair par la flambée de COVID-19 sur le fondement de l’article 107, paragraphe 2, point b) du TFUE. La Commission a décidé de ne pas soulever d’objection à cette aide par décision du 11 décembre 2020². La compensation des dommages causés à Corsair concerne des pertes d’exploitation (pertes de résultat brut ou « earnings before interest, depreciation and amortisation ») qui ont un lien direct avec les mesures publiques liées à la flambée pour le période du 17 mars au 30 juin 2020, contrairement à l’aide à la restructuration, qui vise à couvrir partiellement des coûts qui seront encourus dans la restructuration de l’activité de Corsair.
- (3) Le 2 décembre 2020, Air Caraïbes S.A. a présenté à la Commission des observations relatives au projet d’aide à la restructuration de Corsair, rendu public par l’annonce du Ministre délégué en charge des transports du 20 novembre 2020.

2. DESCRIPTION DES MESURES

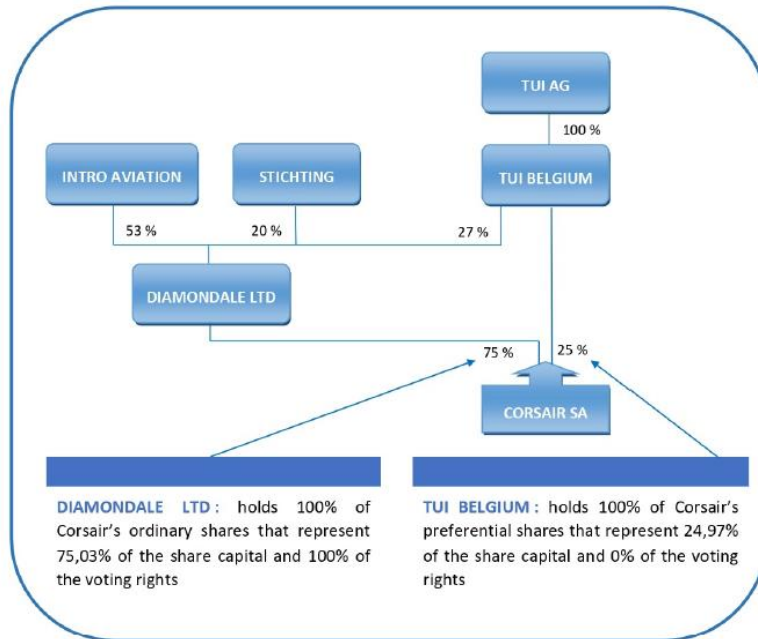
2.1. La situation et activités du bénéficiaire

- (4) Corsair est une compagnie aérienne fondée en 1981 et spécialisée dans le transport long courrier, dont le siège est à Rungis. Corsair comptait 1192 salariés, dont 701 personnels navigants et 491 personnels au sol, à fin avril 2020. Corsair est une société anonyme de droit français dont le capital appartient à la société Diamondale Ltd (75,03%), depuis mars 2019, et au tour opérateur TUI Belgium (24,97%) filiale du groupe de voyages TUI AG après le désengagement partiel de ce dernier³. La société Diamondale Ltd est détenue à 53% par la société Intro Aviation GmbH. Intro Aviation GmbH est principalement un prestataire de services de consulting et reprise d’entreprises, dont le total de bilan et le chiffre d’affaires au 31 décembre 2019 s’élevaient, respectivement, à EUR 1,06 million à EUR 108 011. Les autorités françaises précisent que Intro Aviation GmbH gère sa participation dans Corsair de manière indépendante par rapport à ses autres participations. L’organigramme faisant apparaître les participations dans Corsair se présente comme suit :

² Décision dans l’affaire SA 58.125(2020/N) – France- Corsair – Compensation for the damage caused by the COVID-19 outbreak, non encore publiée.

³ Le Groupe TUI avait repris en 2002 le voyageur Nouvelles Frontières, qui détenait alors Corsair. Celle-ci a été intégrée avec le voyageur Marmara dans l’ensemble TUI France, à la poursuite d’une stratégie d’intégration verticale avec la compagnie aérienne. Cette stratégie a été abandonnée avec la vente d’une majorité de contrôle à Intro Aviation GmbH en l’absence de synergies significatives.

Figure 1 : Actionnariat de Corsair⁴



- (5) Basée à l'aéroport de Paris-Orly, où elle détient [...] (*) créneaux sur les 250 000 créneaux annuels disponibles en 2019 ([...] %), Corsair opère des vols réguliers autour de quatre zones principales: les Antilles françaises (Guadeloupe et Martinique), l'Océan Indien (Réunion et Maurice), l'Amérique du Nord (Montréal et Miami) et l'Afrique de l'Ouest (Abidjan). En décembre 2019, la flotte de Corsair comptait sept aéronefs, dont deux Airbus A330-200, deux Airbus A330-300 et trois Boeings 747-440.
- (6) Corsair ne détient pas de position prépondérante sur aucune des routes régulières de passagers qu'elle dessert au départ de Paris. Ainsi, en 2019, la part de marché de Corsair sur ces routes était bien inférieure à celle de ses concurrents principaux à savoir, principalement Air France sur toutes les routes et d'autres compagnies (Air Caraïbes, Air Mauritius, Air Austral, Air Canada) sur des routes particulières. Les différentes routes en question constituent des marchés des services de transport aérien non substituables par d'autres routes unissant des pays ou des villes différents. Lesdits marchés apparaissent particulièrement concentrés, voire pour certains d'entre eux extrêmement concentrés, ainsi que le dénote l'indice Herfindahl-Hirschmann (« IHH »)⁵, que la Commission a utilisé

(*) informations confidentielles

⁴ Source : notification, formulaire III.3.b, point 1.1.b). Comme le précise le graphique, Diamondale Ltd détient 100% des actions ordinaires représentant 75,03% du capital et 100% des droits de vote. TUI Belgium détient 100% des actions préférentielles représentant 24,97% du capital et 0% des droits de vote.

⁵ Comme précisé dans les « Lignes directrices sur l'appréciation des concentrations horizontales au regard du règlement du Conseil relatif au contrôle des concentrations entre entreprises » (JOUE C31 du 5.2.2004 p.5-18) pour mesurer les degrés de concentration, la Commission utilise souvent l'indice de Herfindahl-Hirschmann (IHH). L'IHH est égal à la somme des carrés des parts de marché de chacune des entreprises présentes sur le marché et sa valeur est comprise entre un chiffre proche de zéro (atomicité du marché) et 10000 (monopole pur). Même s'il est préférable d'inclure toutes les

pour des analyses concurrentielles dans le transport aérien⁶. Sur ces marchés, Corsair était, au mieux, le troisième transporteur, sauf sur la ligne à Abidjan⁷. Les parts de marché et le degré de concentration IHH s'établissaient comme suit pour les lignes au départ de Paris⁸:

- Fort de France (IHH [...]): Air Caraïbes [...]%, Air France [...]%, Corsair [...]%, autres [...]%;
 - Pointe-à-Pitre (IHH [...]): Air Caraïbes [...]%, Air France [...]%, Corsair [...]%, autres [...]%;
 - La Réunion (IHH [...]): Air France [...]%, Air Austral [...]%, Corsair [...]%, autres [...]%;
 - Ile Maurice (IHH [...]): Air France [...]%, Air Mauritius [...]%, Corsair [...]%;
 - Abidjan (IHH [...]): Air France [...]%, Corsair [...]%;
 - Montréal (IHH [...]): Air France [...]%, Air Canada [...]%, Air Transat [...]%, Corsair [...]%.
- (7) Corsair est également un acteur important dans le secteur du fret aérien vers la Martinique, la Guadeloupe et la Réunion. À l'export de la métropole, Corsair détient [...]% de parts de marché vers la Réunion, [...]% vers la Martinique ou encore [...]% vers la Guadeloupe ; à l'import vers la métropole, Corsair détient [...]% de parts de marché depuis la Réunion, [...]% depuis la Martinique et [...]% depuis la Guadeloupe⁹. Cette activité permet notamment d'exporter des

entreprises dans le calcul, l'absence d'informations sur les entreprises qui ont une faible part n'est pas nécessairement importante, étant donné que ces entreprises n'ont qu'une faible incidence sur l'IHH. Si le niveau absolu de l'IHH peut donner une première indication des pressions concurrentielles qui s'exerceront sur le marché, la variation (δ "delta") de l'IHH est un indicateur utile sur la modification du degré de concentration qui résultera de la sortie d'une entreprise. A cet égard, dans plusieurs configurations de marché après la concentration, la Commission retient un IHH de plus de 2000 et un delta dépassant 250 comme des situations où elle ne peut d'emblée conclure à l'absence ou faible probabilité de problèmes de concurrence horizontaux.

⁶ Dans son analyse concurrentielle des opérations de concentration entre compagnies aériennes, la Commission s'appuie, entre autres, sur l'indice IHH afin de mesurer les niveaux de concentration à l'issue de la concentration, par exemple dans les affaires No M.6607 - US Airways/American Airlines, paragraphe 32, No M.8361 - Qatar Airways / Alisarda / Meridian, paragraphe 44 et No M.7333 - Alitalia / Etihad, paragraphe 171.

⁷ Les autorités françaises précisent l'absence de barrières à l'entrée de concurrents sur la ligne Paris-Abidjan. D'abord, l'accord aérien bilatéral Franco-Ivoirien prévoit la multi désignation, et n'inclut aucune limitation du nombre de fréquences par semaine: une compagnie peut opérer cette ligne dès l'instant qu'elle est désignée par son autorité (Direction Générale de Aviation Civile en France). Ensuite, un nouvel entrant peut opérer depuis Roissy, ou depuis Orly sur son propre portefeuille de créneaux, non saturé dans le contexte actuel. Enfin l'aéroport d'Abidjan n'est pas un aéroport saturé, et des créneaux d'arrivée et de départ peuvent être obtenus sans difficulté particulière.

⁸ Source : notification, formulaire III.3.B, point 6.2.B. Les observations d'Air Caraïbes SA en date du 2.12.2020 corroborent les ordres de grandeur des parts de marché vers les Antilles et la Réunion présentées dans la notification.

⁹ Source : notification, formulaire III.3.B, point 2.1.C.

produits de santé, tels que des médicaments, et d'importer des produits alimentaires fabriqués dans ces régions, notamment des fruits.

2.2. Difficultés de Corsair

- (8) Avant le début de l'épidémie de COVID-19, Corsair a dû faire face à un cumul de circonstances adverses, à savoir : (i) l'arrêt de la ligne Paris-Dakar sur décision du gouvernement sénégalais, avec seulement six mois de préavis, (ii) la réduction de la rentabilité des lignes vers les Antilles et l'Océan indien en raison de la hausse du prix du fuel (+4%) et d'une baisse des taux de remplissage, et (iii) la montée en charge des nouvelles lignes, Paris-Miami notamment.
- (9) Après un exercice clôturé au 30 septembre 2017 encore positif avec un résultat net de EUR 12,8 millions sur un chiffre d'affaires de EUR 464,2 millions, Corsair a accumulé les pertes en 2018 (EUR [...]) et plus lourdement en 2019, avec des pertes s'élevant à EUR [...] sur un chiffre d'affaires de EUR [...]. Dès lors, au 30 septembre 2019, les capitaux propres de Corsair ([...] euros) étaient inférieurs à la moitié de son capital social (22 657 528 euros).
- (10) Corsair s'est dès lors engagée dans un projet de développement avec pour objectif de remplacer à compter de l'exercice 2020/2021 une flotte mixte, pénalisante en raison des coûts plus élevés qu'elle engendre, par une flotte moderne, homogène et agrandie, qui devait être portée à treize Airbus A330 à horizon 2023. À cet effet, cinq Airbus A330-900 Neo, de la prochaine génération, avaient d'ores et déjà été commandés et devaient être intégrés à la flotte de Corsair entre août 2020 et avril 2021. Le plan d'affaires prévoyait l'ouverture de nouvelles destinations en Amérique du Nord, telles que New York (JFK) prévue pour le 10 juin 2020 et la poursuite de la liaison avec Miami, qui avait été ouverte en juin 2019. Ce projet a été mis à mal par l'insuffisance de moyens financiers dont disposaient les actionnaires de Corsair et, finalement, par la survenance de la crise de la COVID-19.
- (11) Dans ce contexte, Corsair a demandé et obtenu, par une ordonnance du Président du Tribunal de Commerce de Créteil en date du 18 mars 2020, l'ouverture d'une procédure de mandat *ad hoc*, convertie en procédure de conciliation par une ordonnance du Président du Tribunal de Commerce de Créteil en date du 29 avril 2020¹⁰. Corsair a également recherché de nouveaux investisseurs. Des discussions ont abouti notamment avec un consortium dénommé Outre-Mer R-Plane et composé d'investisseurs avec une forte empreinte dans le domaine du tourisme notamment MM. Eric Koury, propriétaire des compagnies Air Antilles et Air Guyane, [...].
- (12) Le 26 novembre 2020, un Protocole de conciliation conclu entre Corsair, l'État français, les actionnaires de Corsair (Groupe TUI, Diamantale et Intro Aviation) et le consortium d'investisseurs Outre-Mer R-Plane (ci-après le « Protocole de conciliation ») sous l'égide du Comité Interministériel pour la Réforme Industrielle et du conciliateur, a été signé en vue d'être présenté et soumis au jugement du tribunal compétent le 15 décembre 2020. Le Protocole

¹⁰ La procédure de mandataire *ad hoc* et la procédure de conciliation font partie des procédures de prévention des difficultés des entreprises, régies par les articles L.611-3 et suivants du code de commerce français.

de conciliation reprend les engagements fermes des parties, dans le contexte de la reprise de la société par de nouveaux actionnaires et la poursuite de ses activités dont une partie sera réorientée et restructurée.

2.3. Le plan de restructuration de Corsair

2.3.1. Mesures prévues dans le plan de restructuration

- (13) Le plan de restructuration de Corsair sera mis en œuvre sans délai et aura une durée de [...] s'étalant sur une période allant jusqu'[...]. Il prévoit à la fois la réorganisation et la rationalisation des activités, par le biais de désengagements et par la restructuration d'activités existantes dont la compétitivité peut être restaurée. Ce plan comprend plusieurs volets, en particulier :
- l'externalisation de l'activité de passage et de vente des escales d'Orly et des départements et régions d'outre-mer, qui entraînera un transfert de 78 salariés et donc une réduction de la masse salariale de Corsair ;
 - des mesures sociales, notamment des ruptures conventionnelles collectives et [...], qui entraîneront une diminution des effectifs [...]
 - la renégociation de l'ensemble des accords collectifs et la négociation des accords de substitution pour un retour à la compétitivité, se traduisant par des réductions de la masse salariale¹¹ ;
 - la vente anticipée de trois Boeings 747 auxquels se substitueront des avions Airbus déjà commandés ;
 - l'arrêt de routes déficitaires ou peu rentables, telle que Paris-Miami, ou la non-ouverture d'une nouvelle ligne Paris-New-York, prévue initialement en juin 2020.
- (14) Les mesures prévues dans le plan de restructuration visent à permettre à Corsair de se recentrer sur son cœur d'activité, à savoir, l'exploitation de liaisons vers les départements d'outre-mer et des prolongements de liaisons vers des destinations adjacentes. La flotte de Corsair sera limitée à neuf avions. Des négociations avec certains de ses loueurs viseront à adapter le calendrier de livraisons d'avions commandés avant la crise de la COVID-19 et d'adapter le

¹¹ Un accord de révision des accords existants a été conclu le 30 avril 2020, lequel prévoit des mesures d'économies sur les populations cadres, non cadres et membres du comité exécutif. Pour le personnel navigant commercial (PNC), aucun accord de révision n'ayant été conclu, 47 accords et 14 usages ont été dénoncés (le délai de survie prend fin en décembre 2021). Un accord de substitution (APC) a été signé le 12 octobre 2020 par 64,98% des organisations syndicales représentatives. Cet accord a été conclu à durée indéterminée [...]. Par ailleurs, la composition équipage sera diminuée et passera à 8 PNC sur tous les avions. Enfin, un accord de Rupture Conventionnelle Collective (RCC) a également été signé le 12 octobre 2020 par 64,98% des organisations syndicales représentatives. Il cible 100 PNC ayant leurs droits à la retraite ou un CDI ou un projet d'évolution professionnelle externe nécessitant une formation d'adaptation. L'accord de RCC prévoit outre le versement d'une indemnité de départ, un dispositif d'accompagnement par un cabinet spécialisé pendant le congé de mobilité de 4 mois. S'agissant du personnel navigant technique (PNT), aucun accord de révision n'ayant été conclu, 62 accords et 11 usages ont été dénoncés en juillet 2020 (le délai de survie prend fin en décembre 2021). Un accord de substitution a été signé à l'unanimité le 6 octobre 2020 par le Syndicat de Personnel de l'Aviation Civile (SPAC), Syndicat des Pilotes de Ligne (SPL) et Syndicat National des Pilotes de Lignes (SNPL). Cet accord a été conclu à durée indéterminée [...]. L'application des accords de révision (concernant le personnel au sol), de substitution (PNC et PNT) et de l'accord RCC PNC est subordonnée à l'octroi d'une aide de l'État ou l'arrivée de nouveaux actionnaires.

plan de flotte à la baisse de trafic due à la crise de la COVID-19, et plus généralement à parvenir à une diminution des coûts de la flotte via une diminution des loyers. Pour le trafic passagers, Corsair sera en principe limitée à la desserte régulière de Pointe-à-Pitre, [...], Fort de France, [...], [...], Montréal, La Réunion, Mayotte, Maurice et Abidjan pour la durée du plan de restructuration (sous réserve des exceptions visées aux considérants (39) et (40)).

2.3.2. *Coûts de restructuration et financement prévu*

- (15) Le total des coûts de restructuration estimés nécessaires pour la mise en œuvre et bonne fin de la restructuration s'élève à EUR [...], décomposés comme suit :
- [...];
 - [...];
 - [...] ; et
 - [...].
- (16) Le plan de restructuration sera partiellement financé par des ressources d'exploitation, des apports de la part de nouveaux investisseurs et de la part de TUI, en plus des recettes déjà tirées de la cession de trois Boeings 747-422 le 2 juillet 2020 pour un montant de [...]¹². Le consortium d'investisseurs apportera un montant de EUR 30 millions qui prendra la forme [...].
- (17) Par ailleurs, le groupe TUI en sa qualité d'actionnaire minoritaire sortant et partenaire commercial de Corsair a accepté de faire des concessions importantes. Les autorités françaises précisent que l'intervention de TUI repose sur une conviction forte dans le plan de restructuration de Corsair et la stratégie proposée par le Consortium d'investisseurs, essentiellement domien, reprenant la compagnie. Si le Consortium reprend 100% du capital de Corsair, il n'en reste pas moins des liens commerciaux très étroits entre TUI et Corsair. En effet, TUI France, en sa qualité de tour opérateur, est un client important de la compagnie dans le cadre de la production de voyages à forfait vers des destinations desservies par Corsair (principalement Point-à-Pitre, Fort-de-France, la Réunion ou encore l'Ile Maurice). Par ailleurs, Corsair loue un Airbus A330-300 à TUI et ce jusqu'en 2025. En outre, le bailleur des Airbus continuera de bénéficier de la garantie de TUI en cas de défaut de paiement de loyer par Corsair, [...]. Ainsi, TUI s'engage pour les concessions suivantes pour un montant de EUR [...] à l'appui du plan de restructuration, comme suit:
- a) [...];
 - b) [...]¹³;
 - c) [...];
 - d) [...];

¹² Le taux de change EUR/USD utilisé est USD 1,182 pour un EUR. Les montants en EUR des sommes libellées en USD sont fournis à titre indicatif.

¹³ [...].

- e) [...];
- f) [...].
- (18) L'État français contribuera à financer le plan de restructuration sous la forme d'une aide de EUR 106,7 millions comprenant plusieurs instruments financiers, prévus dans le Protocole de conciliation:
- a) un moratoire sur le passif public constitué par Corsair à fin janvier 2021 estimé à EUR 21,9 millions: [...];
 - b) EUR 4,8 millions d'euros de crédit d'impôt [...]¹⁴ ;
 - c) un prêt direct de l'État à taux bonifié de EUR 18 millions [...]¹⁵ ;
 - d) un prêt participatif¹⁶ de EUR 62 millions [...]¹⁷ ; [...]¹⁸ ;
- (19) Par conséquent, les autorités françaises estiment que les coûts du plan de restructuration seront couverts [...] par les contributions propres de Corsair et ses actionnaires actuels et futurs, à hauteur de EUR 106,7 millions par l'aide de l'État et le solde par les ressources propres provenant de la reconstitution des ressources financières provenant de billets émis non utilisés du fait de la croissance de l'activité¹⁹.

2.3.3. Restructuration de l'actionariat

- (20) Selon les autorités françaises, les difficultés de Corsair ne résultent pas d'une répartition arbitraire des coûts au sein d'Intro Aviation GmbH puisque ce groupe

¹⁴ Le montant de EUR 30,2 millions [...] comme aide compensatoire au titre de l'article 107, paragraphe 2 sous b) TFUE n'est pas considéré comme une aide à la restructuration, bien qu'octroyé au cours de la période de restructuration et venant alléger les coûts de Corsair dans les faits. La non-prise en considération de ce montant comme aide à la restructuration se justifie par le fait que ce montant vient compenser des dommages sous forme de manque à gagner que Corsair n'aurait pas subis en l'absence d'occurrence exceptionnelle, sans quoi les besoins de financement futur seraient moindres.

¹⁵ [...].

¹⁶ Le prêt participatif est un concours de ressource de financement à long terme qui n'emporte pas constitution de société entre le prêteur et l'emprunteur. Le prêt participatif est régi par les dispositions des articles 313-13 à 313-20 du Code Monétaire et Financier. Le paiement des rémunérations et le remboursement sont suspendus en cas de procédure de sauvegarde ou redressement judiciaire ; de même, en cas de liquidation de l'entreprise débitrice ou redressement judiciaire par cession, le prêt participatif n'est remboursé qu'après désintéressement complet de tous les autres créanciers, privilégiés ou chirographaires, mais avant les associés. Dès lors, le prêt participatif est un prêt subordonné de plein droit à toute autre créance détenue sur l'emprunteur autre que celle des associés ou actionnaires et ce, sans besoin de stipulation contractuelle expresse.

¹⁷ [...].

¹⁸ [...]

¹⁹ Les passagers achetant leurs billets plusieurs semaines avant la réalisation de la prestation (transport), ces billets émis non utilisés sont une source de financement pour l'entreprise. Le plan de trésorerie de Corsair repose sur la reconstitution de ces billets dans la variation du besoin en fonds de roulement. Cette reconstitution s'explique par la croissance attendue de l'activité.

gérerait sa participation dans Corsair de manière indépendante d'autres activités et, par ailleurs, ne dispose pas de la surface financière pour la soutenir.

- (21) Ainsi, Intro Aviation GmbH, actionnaire majoritaire de Corsair via Diamondale Ltd., céderait sa participation dans le capital social de Corsair, que ce soit par le biais de la cession pour un prix global d'un euro des titres de Corsair détenus à travers Diamondale Ltd. ou par la réduction du capital social à zéro. Le Groupe TUI, actionnaire minoritaire, s'engage aussi à céder pour un euro l'intégralité des actions détenues et à détenir à l'issue des opérations d'apport et de capitalisation des créances. Le consortium d'investisseurs remplacera donc les actionnaires actuels, au terme des augmentations de capital prévues.

2.3.4. Trajectoire opérationnelle et financière de la restructuration et retour à la viabilité

- (22) Sur le plan opérationnel et commercial, comme le montre le Tableau 1, le plan de restructuration table sur une poursuite de la faiblesse de la demande à court terme sur les destinations desservies par Corsair, avec une récupération à partir de 2022. [...]. Les différents indicateurs de comptabilité analytique connaîtraient une évolution semblable, avec un dépassement du taux de remplissage atteint en septembre 2019 seulement à la fin de l'exercice 2022.

Tableau 1 : Compte de résultat prévisionnel de Corsair 2018 à 2023

| EUR millions | 2018-19 | 2019-20 | 2020-21 | 2021-22 | 2022-23 |
|----------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Recettes passagers | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Recettes fret | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Coûts opérationnels | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Résultat brut | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| EBITDA | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| | | | | | |
| Heures de vol (000) | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Cycles par aéronef | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Utilisation capacité | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| RASK (cents EUR) | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |

Source : Notification, annexe 2 ; RASK : *Revenues per available seats per kilometre* (Revenu par siège au kilomètre offert)

- (23) Les mesures opérationnelles et commerciales de restructuration et apports financiers devront permettre à Corsair de dégager un résultat net [...] dès 2021, montant en puissance l'année suivante [...]. L'entreprise dégagerait ainsi un retour positif sur les financements long terme tels l'apport au capital et le prêt participatif dans l'exercice commençant début octobre 2023, soit l'année suivant la fin de la période de restructuration, avec une reconstitution progressive des fonds propres ensuite. La restructuration envisagée mettrait ainsi Corsair en mesure d'assurer un rendement moyen du capital investi d'environ [...] % en moyenne de longue période.

Tableau 2 : Trajectoire financière de la restructuration

| EUR millions | 2020-21 | 2021-22 | 2022-23 | 2023-24 | 2024-25 | 2025-26 | 2026-27 | 2027-28 | 2028-29 | 2029-30 | 2030-31 |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Résultat net | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Fonds propres* | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Prêt participatif (y.c.intérêt) | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| Retour sur fonds propres + prêt participatif (%) | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| * Inclut apports en nature et capital pour 2020-21 | | | | | | | | | | | |
| Retour fonds propres + prêt participatif 2020-30 | [...] | | | | | | | | | | |

Source : Notification, formulaire III.3.b, point 6.2.b) p.24.

- (24) Corsair a fourni une analyse de sensibilité qui montre quelles seront les variations du résultat d'exploitation par rapport au scénario de référence reflété aux Tableaux 1 et 2, si le taux de change EUR/USD change et si le prix du kérosène change. Selon cette analyse, l'impact le plus important sur le résultat d'exploitation de l'entreprise est le taux de change EUR/USD, hors couverture²⁰. Les deux autres facteurs de sensibilité, qui ont les répercussions les plus fortes, sont le facteur de charge et le prix moyen de vente (*Average Selling Price – ASP*)²¹. Étant donné que Corsair a confirmé l'utilisation de contrats de couverture du risque de change, les répercussions réelles sur le résultat financier dans un scénario dégradé seraient en fait plus faibles.
- (25) À titre de comparaison et illustration, le Tableau 3 montre que sur un échantillon d'une quinzaine de compagnies aériennes diverses, le retour médian des capitaux propres dont disposaient les compagnies historiques s'établissait à 19,8%. Pour ce qui est du retour sur le total des capitaux employés, les autorités françaises soulignent que les données des compagnies aériennes de l'échantillon sont des données IFRS alors que Corsair publie ses comptes selon les normes françaises conduisant à la non comptabilisation des avions loués à l'actif et de la dette correspondante au passif de la société, ce qui ne permet pas d'effectuer une comparaison pertinente.

Tableau 3 : Retour sur fonds propres de compagnies aériennes 2017-2019

| Compagnie | Pays | Catégorie | 2019 | 2018 | 2017 |
|----------------|-------------|------------|-------|-------|-------|
| Air France KLM | France | Historique | 14,3% | 20,0% | 8,8% |
| Lufthansa | Allemagne | Historique | 12,4% | 23,4% | 29,1% |
| IAG | Royaume-Uni | Historique | 25,3% | 43,3% | 33,2% |
| SAS | Danemark | Historique | 11,9% | 30,1% | 23,7% |
| Aeroflot | Russie | Historique | 72,3% | n.d. | n.d. |
| TAP | Portugal | Historique | 39,6% | n.d. | n.d. |

²⁰ [...]

²¹ [...]

| | | | | | |
|--------------------|-------------|------------|-------|-------|-------|
| Aegean | Grèce | Historique | 25,9% | 25,8% | 24,5% |
| Finnair | Finlande | Historique | 10,0% | 13,2% | 22,9% |
| Ryanair | Irlande | Bas coût | 12,8% | 18,3% | 32,6% |
| Easy Jet | Royaume-Uni | Bas coût | 11,2% | 11,9% | 11,1% |
| Air Europa | Espagne | Bas coût | 60,4% | n.d. | 7,7% |
| Delta Airlines | Etats-Unis | Américaine | 32,8% | 30,0% | 25,8% |
| American Airlines | Etats-Unis | Américaine | 56,8% | n.d. | n.d. |
| United Airlines | Etats-Unis | Américaine | 27,9% | 22,6% | 24,6% |
| Southwest Airlines | Etats-Unis | Américaine | 23,4% | 25,3% | 37,1% |

| Mediane | 2019 | 2018 | 2017 |
|----------------|--------------|--------------|--------------|
| Historique | 19,8% | 24,6% | 24,1% |
| Bas coût | 12,8% | 15,1% | 11,1% |
| Américaine | 30,4% | 25,3% | 25,8% |
| Toutes | 25,3% | 23,4% | 24,6% |

Source Notification, formulaire III.3.b, point 6.2.b) p.24.

2.4. La situation en absence d'aide à la restructuration

- (26) Les autorités françaises soulignent que, faute de recevoir une aide appropriée, Corsair risquerait de disparaître du marché à très brève échéance. La défaillance de Corsair aurait un impact social direct sur les 1 140 salariés qu'elle emploie à présent, pour la plupart sur des postes et avec des compétences propres au secteur aérien. Cet impact social viendrait s'ajouter à la disparition il y a moins d'un an, de XL Airways et d'Aigle Azur, qui employaient plus de 1 700 personnes, dont la plupart n'ont pas encore retrouvé d'emploi à ce jour.
- (27) Par ailleurs, les autorités françaises considèrent qu'une liquidation de Corsair avec vente de ses actifs ne permettrait pas d'éviter une consolidation du secteur du transport aérien à destination des départements et régions d'outre-mer au profit d'Air France et d'Air Caraïbes. Or cette consolidation entraînerait, selon les autorités françaises, une augmentation des prix comme cela a été le cas lors de la disparition de XL Airways en septembre 2019, avec une hausse de 4% dans les cinq mois après la cessation de vols.
- (28) Les autorités françaises relèvent à cet égard que les liaisons entre la France métropolitaine, d'une part, et les Caraïbes ou l'Océan Indien, d'autre part, sont particulières, notamment en raison de sa clientèle, laquelle dispose souvent de moyens limités. Ainsi, 60% des passagers entre Paris et les départements et régions d'outre-mer ont des revenus inférieurs à la médiane métropolitaine. Cette clientèle serait donc d'autant plus affectée par la dégradation de la structure du marché en cas de disparition de Corsair.
- (29) Le transport aérien apparaît d'ailleurs comme l'unique moyen de déplacement pour les personnes désireuses de se rendre de/vers l'outre-mer. Les liaisons par bateau existantes répondent à une logique de prestation de loisirs. Il n'y a donc pas de substituabilité possible entre les deux modes d'acheminement. La part des passagers voyageant pour raison privée, par rapport aux voyages d'affaires, varie entre 20% et 67%, avec des amplitudes très fortes selon les départements et les saisons.

- (30) La défaillance de Corsair aurait également un impact social indirect puisque, de par son réseau, Corsair assure la continuité territoriale entre la métropole et les départements et régions d’outre-mer, (i) en maintenant une concurrence indispensable au maintien de tarifs compétitifs entre les compagnies desservant ces destinations, (ii) aux Antilles avec un impact sur le dispositif de l’Agence de l’Outre-Mer pour la mobilité²², (iii) à la Réunion où Corsair est une des seules compagnies à répondre, chaque année, aux appels d’offres pour le transport des étudiants/demandeurs d’emploi en formation et via son engagement à effectuer les transports de patients.
- (31) En plus de l’emploi indirect en France métropolitaine²³, Corsair joue aussi un rôle essentiel dans l’économie des régions vers lesquelles et au départ desquelles elle opère des lignes régulières, en particulier Guadeloupe, Martinique et Réunion. Corsair traite avec de nombreuses sociétés locales, dont certaines sont en situation de dépendance économique, et pourraient donc ne pas survivre à sa disparition. Ces sociétés représentent un maillon important de l’écosystème dans les territoires ultra-marins où le taux de chômage moyen est supérieur à 15%²⁴ et où il existe de vraies difficultés à créer de nouveaux emplois²⁵.
- (32) Au-delà des partenaires économiques directs de Corsair, c’est toute l’économie de ces régions ultra-marines qui bénéficient des liaisons aériennes assurées par Corsair dès lors que Corsair y achemine de nombreux touristes et que le tourisme représente plus de 10% du PIB local. La disparition de Corsair ne ferait donc qu’accentuer la grave crise que connaissent ces territoires et limiterait les possibilités de reprise économique.

2.5. Mesures visant à limiter les distorsions de concurrence

- (33) Le plan de restructuration de Corsair prévoit des mesures structurelles et des mesures comportementales de nature à réduire les effets sur la concurrence de la poursuite de son activité qui seront applicables pendant la durée de mise en œuvre du plan de restructuration [...].

²² L’Agence est un établissement public administratif dont l’objectif est de contribuer à la mobilité des résidents des régions Outre-mer au service du développement économique, social et culturel de leur territoire. Elle réalise sa mission de l’aide à la continuité territoriale en distribuant des aides au transport aérien pour les résidents des départements et régions Outre-mer (aides pour les étudiants, pour les résidents, aide liée à l’organisation des obsèques).

²³ À l’aéroport d’Orly, Corsair représente 30% de l’activité d’assistance en escale de la société Newrest pour laquelle elle emploie une trentaine de personnes. C’est également le cas de la société TRE3, filiale de Newrest, ainsi que des sociétés Ladybird Services, Soft et Ateliers des Guyards, spécialisées dans l’insertion des travailleurs handicapés. Ces sociétés emploient plus d’une centaine de personnes sur le site. Il convient également de rajouter les impacts induits sur les partenaires de Corsair, comme Air Antilles, avec laquelle Corsair dispose de partage de codes.

²⁴ Ainsi, à La Réunion, deux fournisseurs dans les services d’assistance à l’escale, Airshop Réunion et Aviclean Services, employant sur place une cinquantaine de personnes, sont dépendants de leur relation commerciale avec Corsair. Sur les aéroports de Point-à-Pitre et Fort-de-France, la société Newrest emploie une vingtaine de personnes dans les services d’escale, où Corsair représente une part importante du trafic.

²⁵ La France met en avant notamment l’étude suivante : <https://www.cairn.info/revue-francaise-des-affaires-sociales-2014-4-page-114.htm>

- (34) La principale mesure structurelle prévue est la limitation de capacité de la flotte d'aéronefs post-restructuration au regard de celle prévue antérieurement. La flotte de Corsair sera limitée à neuf aéronefs pendant la durée du plan de restructuration et dès lors disposera sur les années à venir d'une flotte offrant une capacité de sièges bien inférieure à celle prévue antérieurement au plan de restructuration. Ainsi, après intégration dans sa flotte, à l'été 2021, des trois Airbus A330-900 préalablement commandés, Corsair aura encore une perte nette de capacités de transport [...].
- (35) Par ailleurs, le plan de restructuration inclut l'externalisation de l'activité de passage et de vente des escales d'Orly et des départements et régions d'outre-mer et la supervision²⁶. L'exploitation de cette activité a été confiée de façon irrévocable depuis le 1^{er} novembre 2020 à un prestataire externe, le groupe SAMSIC²⁷. L'externalisation entraîne un transfert de 78 salariés et donc une réduction de la masse salariale et constitue de fait une ouverture de marché.
- (36) Les autorités françaises font aussi valoir que le plan de restructuration de Corsair prévoit aussi l'arrêt de routes, telle que Paris-Miami, lequel constitue un engagement qui diminue la présence concurrentielle de Corsair pendant la durée de mise en œuvre du plan de restructuration; une telle liaison Paris-Miami n'est pas intrinsèquement déficitaire pour toute compagnie, comme l'atteste la présence de compagnies américaines et françaises sur ce segment.
- (37) De même, Corsair renoncera pendant la durée de mise en œuvre du plan de restructuration à l'ouverture d'une nouvelle ligne Paris-New-York, laquelle ouverture était prévue en juin 2020 et pour laquelle des coûts avaient déjà été engagés (accords avec des partenaires locaux et avec les aéroports, coûts marketing, etc.). [...].
- (38) Selon les autorités françaises, le plan de fermeture de la ligne Paris-Miami et le projet de non-ouverture de la ligne Paris-New York ne sont pas nécessaires pour rétablir la viabilité de Corsair, ces lignes ayant été analysées en décembre 2019 comme rentables à un horizon 2021-2022 pour Miami (MIA) et 2022-2023 pour New-York (JFK). La route Paris-Miami n'a pas été rentable pendant l'année de son lancement en raison (i) de son lancement tardif (en novembre 2018 pour des premiers vols en juin 2019) qui a fortement pénalisé les remplissages pour la période de juin à septembre 2019 (des engagements précoces de la part des croisiéristes, des tours opérateurs et des groupes n'ayant pu être exécutés) et (ii) du délai relativement long rencontré par Corsair dans la pénétration du marché américain en raison d'un manque de notoriété. En l'absence de crise sanitaire liée à la COVID-19, la seconde année aurait été nettement meilleure comme en témoignent les remplissages réalisés dès le mois de juillet 2020, bien en avance par rapport à l'année précédente. Par ailleurs, le développement du réseau de

²⁶ L'activité « Passage » d'Orly consiste à gérer l'enregistrement, la récupération des bagages et l'embarquement des clients dans l'aérogare. L'activité « Vente » consiste à vendre sur place des billets mais aussi à percevoir les excédents bagages ou certains produits ancillaires. L'activité de Supervision DOM consiste à superviser l'activité de la compagnie d'assistance qui est chargé des vols dans les départements Outre Mer.

²⁷ Le Groupe Samsic propose des services dans des domaines variés tels que la propreté, la sécurité, l'accueil, les espaces verts, la maintenance et la logistique et les métiers techniques. Samsic propose ses services dans un grand nombre de secteurs et notamment dans les secteurs suivants: transport aérien, construction, commerce-distribution, hôtellerie-restauration, industrie, industrie agro-alimentaire, nucléaire, santé, transport-logistique, tertiaire.

Corsair en Amérique du Nord, et notamment l'ouverture de la ligne Paris-New-York aurait permis à Corsair d'asseoir une présence bien plus importante, laquelle aurait également bénéficié à la ligne Paris-Miami.

- (39) Par ailleurs, jusqu'à la fin du plan de restructuration [...], Corsair ne pourra pas ouvrir de nouvelles destinations à desserte régulière qui ne sont pas prévues dans le plan de restructuration. La compagnie sera donc limitée à la desserte de : Pointe-à-Pitre, [...], Fort de France, [...], [...], Montréal, La Réunion, Mayotte, Maurice et Abidjan. Néanmoins, si certaines dessertes n'atteignaient pas le niveau de rentabilité escompté dans le plan de restructuration, ou si Corsair décide d'opérer certaines d'entre elles en saisonnier, ou en cas d'événement exceptionnel, des redéploiements partiels ou total de capacités permettant le retour à la viabilité à long terme de Corsair devront être nécessaires et autorisés par la Commission, s'ils n'induisent pas des restrictions de concurrence indues sur les nouvelles lignes visées.
- (40) Eu égard à la taille limitée de la flotte d'aéronefs de Corsair et étant entendu que tout projet de redéploiement partiel ou total de capacités sur une ligne régulière autre que celles mentionnées au considérant (39) sera notifié à la Commission en vue d'une autorisation, les autorités françaises considèrent qu'il serait justifié d'autoriser des redéploiements dans les situations suivantes:
- la marge sur coûts variables (réalisée ou prévue) des capacités à redéployer est inférieure à la marge sur coûts variables moyenne globale du réseau prévue au plan d'affaires (non sensibilisé)²⁸ ; et
 - s'il est démontré, sur la base d'un plan d'affaires audité, que :
 - sur la seconde année complète d'exploitation (i.e. à partir du 13^{ème} mois et jusqu'au 24^{ème} mois après le début du redéploiement), la marge sur coûts variables des capacités redéployées sera supérieure de 10% (en valeur) à la marge sur coûts variables (réalisée ou prévue) des capacités que Corsair souhaite redéployer ; et
 - la part d'offre annuelle de Corsair sur la nouvelle ligne n'excèdera pas 50% en annuel.
- (41) Corsair, jusqu'à la fin du plan de restructuration [...], s'abstiendra aussi d'acquérir des participations dans toute entreprise, sauf lorsque cela s'avère indispensable pour garantir sa viabilité à long terme et sa finalité et sous réserve d'une autorisation par la Commission, le cas échéant.
- (42) Corsair s'engage aussi, sur la durée du plan de restructuration, à permettre, sur l'aéroport de Paris-Orly, l'utilisation d'un quota annuel de 365 créneaux à une compagnie tierce (sans lien avec Corsair ou avec ses actionnaires), à travers la signature d'un partenariat comme le prévoit la réglementation créneaux en vigueur. Les demandes d'utilisation des créneaux doivent être reçues par Corsair dans des délais compatibles avec les règles de dépôt des créneaux : pour chaque saison IATA demandée, les demandes devront être transmises à Corsair au moins trois mois avant la date de soumission initiale, soit début février pour une saison hiver et début juillet pour une saison été. La signature de ce partenariat sera soumise à l'approbation de la compagnie tierce par les autorités françaises,

²⁸ [...].

et à l'obtention, le cas échéant, des droits de trafic par Corsair si la desserte envisagée par la compagnie tierce le nécessite. Corsair s'engage à fournir un volume de créneaux, non attachés à des horaires particuliers. L'obtention des horaires reste de la responsabilité de la compagnie tierce et l'utilisation des créneaux ne pourra être effective qu'après confirmation par le coordonnateur aux horaires de la disponibilité des horaires demandés. Un cahier des charges, qui devra être approuvé par la Commission préalablement à son entrée en vigueur, outre les critères de sélection de la compagnie qui pourra utiliser les créneaux mis à disposition par Corsair, décrira la procédure de dépôt des dossiers de candidature et la procédure et les modalités de mise à disposition des créneaux. Les critères de sélection de la compagnie tierce seront objectifs, transparents et non discriminatoires, et établis dans le cahier des charges soumis à la Commission pour approbation préalablement à son entrée en vigueur. En cas de désaccord d'une compagnie tierce sur la mise à disposition par Corsair des créneaux (ou sur un refus de mise à disposition) un arbitrage pourra être demandé à un mandataire indépendant désigné par l'État français sur proposition de Corsair et avec l'agrément préalable de la Commission. En cas d'évolution réglementaire permettant la monétisation des créneaux, pendant le plan de restructuration, Corsair s'engage à céder ce quota de 365 créneaux contre compensation financière. En cas de désaccord sur la valeur des créneaux, un arbitrage pourra être demandé à un mandataire indépendant désigné par l'État sur proposition de Corsair et avec l'agrément préalable de la Commission. Les montants tirés de cette monétisation viendraient accroître la contribution propre de l'entreprise bénéficiaire de l'aide à la restructuration. Dans le mois suivant la décision d'autorisation de la Commission, Corsair s'engage à proposer à l'État français au moins trois candidats disposant d'une expertise sectorielle pour le rôle de mandataire indépendant. L'État français relaiera sans délai ces propositions à la Commission pour son agrément et désignera le mandataire indépendant choisi après agrément(s) de la Commission.

- (43) Enfin, jusqu'à la fin du plan de restructuration [...] Corsair s'abstiendra de présenter le soutien de l'État dont elle bénéficie comme un avantage concurrentiel lorsqu'elle commercialisera ses produits et services.

3. APPRÉCIATION DES MESURES

3.1. Existence d'une aide d'État

- (44) En vertu de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, « *sont incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions* ».
- (45) La qualification d'aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE d'une mesure nécessite donc que les conditions cumulatives suivantes soient remplies : (i) la mesure doit être imputable à l'État et financée par des ressources d'État; (ii) elle doit conférer un avantage à son bénéficiaire; (iii) cet avantage doit être sélectif, et (iv) la mesure doit fausser ou menacer de fausser la concurrence et affecter les échanges entre États membres.

3.1.1. *Ressources d'État et imputabilité de la mesure à l'État*

(46) L'État français, par l'intermédiaire du Comité Interministériel pour la Réforme Industrielle est co-signataire du Protocole de conciliation qui prévoit l'octroi de financements qui mobilisent les ressources budgétaires ou fiscales de l'État au profit de Corsair (considérant (12)). Il s'ensuit que l'aide est accordée par l'État français au moyen de ses ressources et lui est imputable.

3.1.2. *Avantage*

(47) Les mesures de financement sous forme de prêts, de garanties ou des crédits d'impôt (considérant (18)) confèrent un avantage manifeste à Corsair. En effet, Corsair se trouve dans une situation d'extrême difficulté qui se traduit par l'ouverture d'une procédure judiciaire. Cela exclut la possibilité que des financements à des conditions de marché eussent pu être octroyés pour le montant prévu dans le Protocole de conciliation. Même si de financements privés sous forme d'apports en capital frais sont prévus dans le Protocole de conciliation, ils restent subordonnés au soutien de l'État, qui atteint un montant nominal bien supérieur.

(48) En outre, la mise à disposition d'un crédit d'impôt assimilable à une subvention à fonds perdus constitue un financement non rémunéré qu'un opérateur privé n'octroierait pas, tandis que les prêts ordinaire et participatif consentis porteront intérêt à des taux qui ne rémunèrent pas le risque pris par l'État qui les octroie. À cet égard, la rémunération des prêts étatiques reste très en deçà des taux prévus dans la communication pertinente de la Commission pour des prêts à des emprunteurs qui ont une mauvaise notation (CCC) et un faible niveau de sûretés²⁹.

3.1.3. *Sélectivité*

(49) L'avantage visé aux considérants (47) et (48) est sélectif car les mesures de financement sont uniquement octroyées à Corsair en vertu d'un Protocole de conciliation particulier. Comme la Cour l'a indiqué, lorsqu'une aide individuelle est en cause, l'identification de l'avantage économique permet, en principe, de présumer de sa sélectivité³⁰. Il en va ainsi indépendamment de la question de savoir s'il existe, sur les marchés en cause, des opérateurs se trouvant dans une situation comparable. En tout état de cause, le prêt n'est octroyé qu'à Corsair et ne fait pas partie d'une mesure plus large de politique économique générale visant à fournir un soutien à des entreprises se trouvant dans une situation juridique et économique comparable, actives dans le secteur de l'aviation ou dans d'autres secteurs économiques.

3.1.4. *Distorsion de la concurrence et affectation des échanges*

(50) Les mesures de financement notifiées renforcent la position concurrentielle de Corsair par rapport aux autres compagnies aériennes opérant dans l'Espace Économique Européen, en particulier celles qui desservent les mêmes routes aériennes partant de Paris vers des destinations soit à l'intérieur du territoire français soit vers des pays tiers. Dès lors, ces mesures faussent ou menacent de

²⁹ Communication de la Commission relative à la révision de la méthode de calcul des taux de référence et d'actualisation, JOUE C 14 du 19.1.2008, p. 6.

³⁰ Arrêt du 4 juin 2015 *Commission c. MOL*, C-15/14 P EU:C:2015:362, paragraphe 60.

fausser la concurrence entre compagnies aériennes et sont susceptibles d'affecter les échanges entre États-membres.

- (51) Au vu de ce qui précède, la Commission conclut que les mesures de financement notifiées constituent une aide d'État en faveur de Corsair au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

3.2. Légalité des mesures

- (52) En notifiant l'aide avant sa mise en œuvre, les autorités françaises ont respecté les obligations qui leur incombent en vertu de l'article 108, paragraphe 3, du TFUE.

3.3. Compatibilité

- (53) L'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE prévoit que les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités économiques peuvent être considérées comme compatibles avec le marché intérieur quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

- (54) Ainsi, pour que l'aide soit déclarée compatible, d'une part, elle doit viser à faciliter le développement de certaines activités ou de certaines régions économiques et, d'autre part, elle ne doit pas altérer les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

- (55) Dans le cadre de la première condition, la Commission examine si l'aide est destinée à faciliter le développement de certaines activités économiques. Dans le cadre de la seconde condition, la Commission met en balance les effets positifs de l'aide envisagée pour le développement des activités que l'aide est destinée à soutenir et les effets négatifs que l'aide peut avoir sur le marché intérieur, en termes de distorsions de concurrence et d'effets défavorables sur les échanges causés par l'aide³¹.

- (56) Dans les Lignes directrices concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté autres que les établissements financiers³² (« les lignes directrices ») la Commission a fixé les critères qu'elle examine lors de l'appréciation de la compatibilité d'une aide à la restructuration d'une entreprise avec le marché intérieur³³.

- (57) La France considère que l'aide à la restructuration évite un risque d'interruption d'un service important qu'il est compliqué de reproduire et qu'un concurrent pourrait difficilement assurer à la place de Corsair. En effet, selon la France, Corsair joue un rôle systémique essentiel dans les départements et régions d'outre-mer qu'elle dessert et d'où sa sortie serait susceptible d'avoir des conséquences négatives qui mènerait à une situation de graves difficultés sociales. L'aide susmentionnée serait, dès lors, compatible avec le marché intérieur en application des lignes directrices. La Commission appréciera l'aide au regard des critères fixés dans ces lignes directrices qui doivent tous être

³¹ Arrêt du 22 septembre 2020 dans l'affaire C-594/18 P, Autriche/Commission (Hinkley Point C), point 19 ECLI:EU:C:2020:742.

³² JOUE C249 du 31.7.2014, p. 1.

³³ Lignes directrices, point 38

remplis pour que la Commission puisse considérer l'aide comme compatible, pour autant que Corsair soit éligible à l'obtenir.

- (58) En outre, Air Caraïbes SA a fait part de ses observations à la Commission. Dans ses observations, Air Caraïbes SA soutient que les marchés pertinents bénéficient d'un dynamisme et de capacités qui ne font pas craindre une défaillance du marché si Corsair disparaissait. Elle souligne le besoin d'assurer que des hypothèses du plan de restructuration ne soient pas trop optimistes, que des baisses de charges d'exploitation soient réelles et des paramètres exogènes pris en compte et que des billets émis mais non encore utilisés soient inclus dans les coûts de la restructuration.
- (59) Air Caraïbes SA requiert aussi une valorisation correcte des apports à Corsair par son actionnaire TUI et remet en cause la solidité de la situation financière du nouvel investisseur. L'aide accordée à Corsair ne devrait pas être utilisée pour l'acquisition de nouveaux appareils. En outre, la Commission devrait exiger l'abandon de routes vers Abidjan et l'Île Maurice ainsi que l'interdiction d'ouvrir de nouvelles routes pendant toute la période de restructuration. Enfin, Corsair devrait s'abstenir de conclure tout accord ou alliance commerciale avec un autre transporteur bénéficiaire d'une aide au sauvetage ou à la restructuration.

3.3.1. *L'aide facilite le développement d'une activité économique*

- (60) Selon les points 38(b) et (d) des lignes directrices, l'intervention de l'État doit cibler une situation dans laquelle l'aide peut apporter une amélioration significative que le marché est incapable de produire lui-même, et avoir un effet incitatif, dès lors qu'en l'absence d'aide le bénéficiaire aurait été restructuré, vendu ou liquidé sous une forme qui n'aurait pas permis d'atteindre l'objectif visé ou seulement dans une moindre mesure dans un scénario crédible ne contenant aucune aide d'État³⁴. À cet égard, dès lors que pour être compatible avec le marché intérieur, une intervention de l'État doit être destinée à faciliter le développement d'une activité économique, l'État membre doit démontrer notamment, que l'aide permet d'écartier le risque d'interruption d'un service important qu'il est compliqué de reproduire et qu'un concurrent pourrait difficilement assurer à la place du bénéficiaire. L'État membre peut également démontrer que le bénéficiaire joue un rôle systémique essentiel dans une région ou un secteur d'où sa sortie aurait des conséquences négatives, ou, alternativement de graves difficultés sociales³⁵.
- (61) Comme cela ressort des considérants (12), (47) et (65), Corsair fait face à un risque concret et actuel d'insolvabilité et de liquidation que l'aide à la restructuration vise à prévenir. À cet égard, il convient d'ajouter que l'insolvabilité d'un transporteur aérien entraîne une perte de sa licence en créant le risque de blocage des passages. L'aide vise ainsi à faciliter la poursuite des activités de transport aérien fournis par Corsair qui, de par leur nature, sont difficiles à reproduire rapidement en leur totalité. L'interruption des services de transport fournis par Corsair serait aussi préjudiciable à la bonne mise en œuvre du principe de continuité territoriale entre la France métropolitaine et les

³⁴ Point 59 des lignes directrices.

³⁵ Points 44(b) c) et g) des lignes directrices

territoires et régions d'outre-mer, dès lors que rien ne garantit que les actifs de Corsair seraient utilisés pour assurer des liaisons aériennes vers les départements et régions d'outre-mer.

- (62) De même, les services de transport de personnes et de marchandises ont des effets positifs sur l'économie des zones que Corsair dessert. Or, il s'agit de zones ultrapériphériques, défavorisées par leur éloignement de la métropole, fortement dépendantes de celle-ci et touchées par un chômage persistant. Les destinations de Corsair incluent ainsi des régions ultrapériphériques soumises à des contraintes particulières reconnues par l'article 349 TFUE³⁶ où elle contribue à garantir la continuité territoriale avec la métropole. Par ailleurs, dans ce contexte d'éloignement, la part des voyageurs contraints, notamment pour motif familial, est élevée. Dans ce contexte des services remplaçant éventuellement ceux que Corsair preste ne seraient pas nécessairement répliqués à court terme, en assurant une diversification de l'offre, avec des tarifs compétitifs par rapport à une clientèle contrainte disposant d'un moindre pouvoir d'achat qu'en France métropolitaine.
- (63) Or, alors que la France souligne l'augmentation de tarifs intervenue immédiatement après la sortie de concurrents encore jusqu'en février 2020 (considérant (27)), les marchés de services où opère Corsair présentent déjà une concentration importante, voire extrême pour certains (considérant (6)). La sortie de Corsair avec reprise de ses services par ses concurrents accroîtrait très significativement cette concentration, tout particulièrement sur les routes Paris vers Fort de France, Pointe-à-Pitre, l'Île Maurice, la Réunion et, exceptionnellement Abidjan, où le duopole actuel deviendrait un monopole³⁷. La sortie de Corsair et la structure de marché dégradée qui s'ensuivrait accroîtraient fortement les incitations des concurrents pour augmenter leurs tarifs à très court terme. À moyen terme, coïncidant avec la durée du plan de restructuration, il n'est pas vraisemblable de considérer que des nouveaux entrants hypothétiques n'auraient pas intérêt à aligner relativement leurs tarifs en dessous de ceux des compagnies déjà bien établies, sans pour autant revenir à la situation tarifaire d'avant la sortie de Corsair. Cette situation rendrait donc quasi certain à court terme et très probable à moyen terme un accroissement des tarifs voyageurs entre les régions excentrées et la métropole.
- (64) En outre, une interruption des activités de Corsair pourrait avoir des retombées négatives sur d'importants segments de l'économie des régions outre-mer tels que les activités liées au tourisme mais également, plus directement, sur les activités de entreprises locales fournissant à Corsair les services d'assistance en escale. De même, l'interruption des activités de Corsair aurait des effets sociaux négatifs qui ne peuvent être résorbés par un marché de l'emploi saturé et fragilisé par la flambée de COVID-19.
- (65) Dès lors, la Commission considère que, en écartant le risque d'interruption des services de transport aérien de Corsair qui sont difficiles à remplacer en évitant l'impact social négatif et qui assurent une diversification de l'offre et une

³⁶ Pour la France Guadeloupe, Guyane, Martinique, La Réunion, Saint Barthélemy, Saint-Martin.

³⁷ Pour l'analyse et valeurs de référence, voir note en bas de page 5. Avec réattribution de parts de marché de Corsair prorata de l'existant, les IHH et δ sur les destinations concernées seraient : Fort de France IHH 3613 - δ 901 ; Pointe-à-Pitre IHH 3532- δ 883 ; La Réunion IHH 2417- δ 470 ; Île Maurice IHH 5001- δ 1163 ; Abidjan IHH 10000 - δ 4278 ; Montréal IHH 2590- δ 334.

meilleure connectivité des régions outre-mer françaises, l'aide à la restructuration de Corsair est nécessaire et favorise le développement et la prestation de services de transport aérien de personnes et des marchandises à destination desdites régions. L'aide à la restructuration permet d'éviter, comme la France le soutient, un risque d'interruption de prestation, à des tarifs compétitifs, d'un service important et l'apparition de situations de graves difficultés sociales dans les régions ultrapériphériques que Corsair desservira.

3.3.2. *Eligibilité : entreprise en difficulté*

- (66) Pour être éligible à obtenir une aide à la restructuration, le bénéficiaire doit être une entreprise en difficulté. Une entreprise est considérée en difficulté lorsqu'il est pratiquement certain qu'en l'absence d'intervention de l'État elle sera contrainte de renoncer à son activité à court ou à moyen terme. En particulier, une société à responsabilité limitée est considérée comme étant en difficulté lorsque plus de la moitié de son capital social souscrit a disparu en raison des pertes accumulées. Tel est le cas lorsque la déduction des pertes accumulées des réserves (et de tous les autres éléments généralement considérés comme relevant des fonds propres de la société) conduit à un montant cumulé négatif qui excède la moitié du capital social souscrit³⁸. En outre, une société qui fait partie d'un groupe peut bénéficier d'aides à la restructuration s'il peut être démontré que ses difficultés lui sont spécifiques et ne résultent pas d'une répartition arbitraire des coûts au sein du groupe, et que ces difficultés sont trop graves pour être résolues par le groupe lui-même³⁹.
- (67) Il résulte des informations fournies par les autorités françaises qu'au 30 septembre 2019, les capitaux propres de Corsair étaient inférieurs à la moitié de son capital social (considérant (9)). L'entreprise est donc une société à responsabilité limitée dont plus de la moitié des fonds propres tels qu'inscrits dans les comptes de la société a disparu en raison des pertes accumulées. Elle constitue, dès lors, une entreprise en difficulté depuis le 30 septembre 2019.
- (68) En outre les difficultés de Corsair lui sont propres et ne résultent pas d'une répartition arbitraire des coûts au sein d'Intro Aviation GmbH qui, via Diamondale Ltd détient la totalité des droits de vote et une majorité des actions ordinaires et contrôle l'entreprise. L'entrée d'Intro Aviation GmbH au capital de Corsair en mars 2019 est récente par rapport aux circonstances adverses auxquelles a dû faire face Corsair et qui se traduisaient par des pertes dans l'exercice 2018 (considérants (4) et (9)). En outre comme le suggèrent sa surface financière avec un total de bilan près de sept fois moindre que les capitaux propres négatifs de Corsair et son désengagement total imminent, Intro Aviation GmbH n'est pas à même d'assurer la continuité de Corsair au regard des sommes nécessaires pour la restructuration (considérants (15), (16) et (17)). Les difficultés de Corsair sont trop graves pour être résolues par son actionnaire majoritaire, alors que TUI, actionnaire minoritaire, cessera d'être dans l'actionnariat de Corsair, tout en contribuant substantiellement aux coûts de sa restructuration (considérant (17)). Compte tenu de la situation de capitaux propres négatifs de l'entreprise nécessitant à la fois des renforcements considérables de sa solvabilité et de sa liquidité au regard de son volume

³⁸ Point 20 sous a) des lignes directrices.

³⁹ Point 22 des lignes directrices.

d'affaires, il peut être raisonnablement exclu qu'elle eût pu trouver les ressources pour son redressement auprès des marchés financiers, à la place de l'Etat.

(69) Il s'ensuit que Corsair est une entreprise en difficulté éligible à bénéficier d'une aide à la restructuration.

3.3.3. *Les effets positifs pour le développement des activités l'emportent sur les effets négatifs causés par l'aide, en termes de distorsions de concurrence et d'effets défavorables sur les échanges*

3.3.3.1. *Caractère approprié de l'aide*

(70) Une aide à la restructuration ne sera pas considérée comme compatible avec le marché intérieur si d'autres mesures entraînant moins de distorsions permettent d'atteindre le même objectif, l'aide devant par ailleurs être adaptée à la situation de liquidité ou de solvabilité du bénéficiaire⁴⁰.

(71) Les différents instruments financiers de l'aide à la restructuration (considérant (18)) agissent à la fois sur la solvabilité et la liquidité de Corsair. Ils comprennent, au titre du soutien à la liquidité, un prêt ordinaire permettant de financer le fonds de roulement et un différé de règlement du passif public.

(72) Le soutien à la solvabilité provient du crédit d'impôt, qui est assimilable à une subvention non-remboursable et d'un prêt participatif à long terme. De par son montant et caractère subordonné de plein droit à tout autre prêt ou créance sur la société, le prêt participatif a vocation à mieux asseoir la base de fonds propres apportée par les nouveaux actionnaires dès le début de la période de restructuration et ce jusqu'à 2022, où des résultats nets positifs devront venir abonder les fonds propres pour atteindre un niveau suffisant, sans recours à l'endettement financier. De par sa forme, le prêt participatif est donc de nature à rassurer les créanciers futurs de Corsair sur la solvabilité de celle-ci.

(73) Dans ses modalités permettant le tirage de plusieurs tranches, le prêt participatif assure par ailleurs une souplesse et flexibilité qui sont idoines par rapport à des évolutions ou d'éventuels coups des situations de liquidité ou de solvabilité pendant la mise en œuvre du plan de restructuration. En effet, le soutien à la liquidité d'une compagnie aérienne est crucial pour sa pérennité, à fortiori dans les circonstances actuelles, car la confiance de la clientèle potentielle lui permet de constituer un volant plus considérable de ressources provenant des billets émis. [...] ⁴¹, [...].

(74) Dans ces conditions, la Commission considère que l'aide à la restructuration revêt un caractère approprié.

3.3.3.2. *Retour à la viabilité à long terme*

(75) Une aide à la restructuration doit être octroyée uniquement au soutien d'un plan de restructuration réaliste, cohérent et de grande envergure et dont les mesures doivent être destinées à rétablir la viabilité à long terme dans une période aussi courte que possible⁴². Les résultats de la restructuration doivent être démontrés

⁴⁰ Points 38 c) et 58 des lignes directrices.

⁴¹ [...].

⁴² Points 45 et 48 des lignes directrices.

dans des scénarios variés, notamment en recensant les paramètres de performance ainsi que les principaux facteurs de risque prévisibles. Le retour à la viabilité du bénéficiaire doit se traduire par un rendement approprié du capital investi après couverture des coûts, sans dépendre d'hypothèses optimistes concernant des facteurs tels que des variations des prix, ou de la demande⁴³.

- (76) Le plan de restructuration de Corsair a été établi en tenant compte des mesures de réduction de coûts salariaux et opérationnels qui sont en cours de mise en œuvre (considérant (14)). Ils constituent le préalable à une compétitivité retrouvée. Celle-ci s'appuie sur une utilisation plus efficace et intensive d'une flotte d'aéronefs plus homogène, avec des rotations et des heures de vol permettant dès 2021-22 de dépasser l'utilisation de la flotte avant les difficultés intrinsèques qu'a connues Corsair (Tableau 1). En d'autres termes, c'est au premier chef sur le recentrage et l'optimisation des moyens propres de Corsair que le plan de restructuration permet d'envisager des résultats positifs en fin d'une période dont la durée est adéquate, et non sur des facteurs externes. De même, l'harmonisation et le remplacement de la flotte par des avions de dernière génération auront des effets positifs en termes de limitation des émissions de CO2.
- (77) Concernant ces facteurs externes afférents à la demande dans le contexte actuel, les annonces successives de vaccins efficaces contre la COVID-19 se sont succédés depuis le 18 novembre 2020⁴⁴. Jointes aux campagnes de vaccination massive annoncées par la France et d'autres États membres et débutant fin de l'année 2020/début de l'année 2021 ces perspectives rendent réaliste d'espérer un retour progressif à la situation prévalant avant le début de la pandémie pour les destinations visées plus rapidement qu'il n'eût été envisageable avant le milieu du mois de novembre 2020.
- (78) De ce fait, ces prévisions, permettant d'envisager que le trafic aérien vers les destinations couvertes par Corsair reprenne de façon plus vigoureuse que ce qui pouvait être envisagé à la mi-novembre, semblent raisonnables et plausibles. Dans ce contexte, les projections de reprise sur lesquelles se fonde le plan de restructuration de Corsair se traduisent par des taux d'utilisation des capacités proches de ceux avant le début de la pandémie qui permettent à leur tour des résultats d'exploitation positifs à compter de l'année 2022 (Tableau 1 et considérant (22)). Cette hypothèse est objectivement appuyée par le fait que, bien que situées dans des zones d'attraction touristique, les destinations régulières desservies par Corsair ont une population entretenant des liens relationnels avec le territoire métropolitain pour les raisons que la France met en avant, ce qui rend les déplacements de voyage plus impératifs et la demande moins volatile. De tels objectifs apparaissent d'autant plus raisonnables et réalistes qu'ils restent atteignables, bien que repoussés dans le temps, dans un scénario dégradé (considérant (24)).

⁴³ Points 50 à 52 des lignes directrices.

⁴⁴ Selon un récent rapport publié en 02.12.2020 par l'OMS, 51 vaccins font actuellement l'objet d'une évaluation clinique, dont 13 au cours de la dernière phase 3. À l'heure actuelle, trois des vaccins disponibles présentent des taux d'efficacité supérieurs à 90%. Il s'agit notamment des vaccins produits par le consortium américain allemand Pfizer/BioNTech, Moderna et l'institut russe Gamaleya.

- (79) [...]. Ainsi, comme illustré au Tableau 3, sur un échantillon d'une quinzaine de compagnies, le retour médian des compagnies historiques s'établit à 19,8%. Le retour sur fonds propres de Corsair à l'issue de la restructuration serait donc similaire à celui des compagnies aériennes historiques en 2019 avant la flambée de la COVID-19, et supérieur à celui de certaines compagnies à bas coûts.
- (80) Il en résulte que le plan de restructuration que finance partiellement l'aide notifiée est réaliste, cohérent et de grande envergure et, dès lors de nature à rétablir la viabilité à long terme de Corsair dans une période raisonnable.

3.3.3.3. *Proportionnalité, contribution propre et répartition des charges*

- (81) Les lignes directrices prévoient que des ressources propres du bénéficiaire de l'aide, de ses actionnaires ou créanciers, du groupe auquel il appartient ou de nouveaux investisseurs contribuent aux coûts de restructuration de façon comparable à l'aide octroyée. Les contributions doivent être réelles, c'est-à-dire effectives, ce qui exclut les bénéfices potentiels, ne pas comporter d'aide et s'élever au moins à 50% des coûts de restructuration⁴⁵.
- (82) À cet égard, les différentes sources de contribution propre de Corsair sont mobilisées à son profit par des investisseurs de marché ou par des entreprises privées et ne comportent donc pas des ressources d'État s'ajoutant à celles de l'aide à la restructuration (considérants (16) et (17)). Ces ressources propres s'ajoutent à celles qui ont été déjà obtenues dans le cas de ventes fermes d'aéronefs. D'autres ressources mobilisées par les actionnaires futurs et passés font l'objet d'un protocole de concertation juridiquement contraignant, qui sera présenté au tribunal compétent. Les ressources prévues comme contribution propre de Corsair apparaissent donc aussi comme suffisamment certaines et effectives et non soumises à des aléas excessifs. Cette appréciation est en conformité avec le point 62 des lignes directrices qui reconnaît la possibilité d'apporter une contribution propre sous la forme de dépréciation de créances et ou la conversion de dettes existantes en capitaux propres. Ladite appréciation est d'ailleurs confirmée par la pratique décisionnelle de la Commission⁴⁶. En ce qui concerne la réalité de la contribution propre, la Commission note que la matérialité de la créance n'est pas contestée. En outre, Corsair est un partenaire commercial de TUI indépendamment de liens capitalistiques, de sorte que l'abandon de créances traduit aussi un engagement dans la recherche d'une poursuite de ses activités et des intérêts commerciaux de TUI (considérant (17)). Enfin, la France ne comptabilise pas comme contribution propre le montant de EUR [...] provenant de la vente des aéronefs Boeing 747 déjà réalisée [...] (considérant (15)). Or, il peut être estimé que, en assurant la liquidité permettant à Corsair de poursuivre son activité depuis le printemps 2020 pour préparer le plan de restructuration qu'elle présente, la vente des aéronefs pourrait être considéré comme apportant une ressource propre à l'entreprise.

⁴⁵ Points 61 à 64 des lignes directrices

⁴⁶ Décisions de la Commission dans les affaires SA.38324 – Restructuring aid for Alestis, considérants 81 et 82 JOUE C418 du 21.11.2014, SA 49901- Restructuring aid for Polzela d.d. – Airport Marche/Ancona considérants 18, tableau 5 et 116 JOUE C258 du 15.7.2016, SA 49901- Restructuring aid to Aerdorica S.p.A. – Airport Marche/Ancona considérants 30 et 90 JOUE C200 du 14.6.2019 toutes concernant des restructurations de créances détenues sur des bénéficiaires dans le cadre d'une procédure judiciaire.

- (83) De surcroît, le montant des ressources apportées par les actionnaires futurs et actuels dépasse de EUR 35,9 millions le montant de l'aide à la restructuration tel que précisé au considérant (18). Enfin, il est prévu que les coûts de mise en œuvre du plan de restructuration (considérant (19)) soient couverts à hauteur de 63% par des ressources propres de Corsair, la Commission pouvant, dans des circonstances exceptionnelles accepter des contributions propres inférieures à la moitié desdits coûts pour autant qu'elles restent importantes⁴⁷. Il apparaît donc que l'aide à la restructuration est proportionnelle, sans qu'il soit besoin de conclure si la flambée de COVID-19 et la perturbation sérieuse qu'elle provoque dans l'économie de la France et du secteur du transport aérien constituent des circonstances exceptionnelles au titre des lignes directrices.
- (84) Par ailleurs, suivant les lignes directrices, les aides de recapitalisation ou destinées à couvrir des pertes ne doivent être octroyées que selon des modalités qui supposent une juste répartition des charges. Cela signifie que les actionnaires historiques doivent absorber intégralement les pertes passées. Les sorties de trésorerie vers les détenteurs de fonds propres doivent en principe être évitées pendant la période de restructuration⁴⁸. À cet égard, les projections du plan de restructuration prévoient une reconstitution des capitaux propres sans versement de dividendes aux nouveaux actionnaires au cours de la période. Pour ce qui est du partage des charges, les actionnaires actuels de Corsair absorberont intégralement les pertes passées avant cession de leurs parts et, pour ce qui est de TUI, contribueront effectivement au plan de restructuration via des contributions en nature ou financières.
- (85) La Commission conclut par conséquent que l'aide à la restructuration est proportionnelle et comporte un partage des charges approprié.

3.3.3.4. *Principe de non récurrence et limitation des distorsions de concurrence*

- (86) Afin d'assurer que les effets négatifs de l'aide soient limités pour éviter des effets non désirés sur la concurrence et les échanges et pour que l'équilibre général soit positif (point 38 f) des lignes directrices), des aides doivent être octroyées aux entreprises en difficulté en respectant le principe de non-récurrence limitant de telles aides pour une période de dix ans⁴⁹. En outre, des mesures visant à limiter les distorsions de concurrence doivent être prises⁵⁰.
- (87) Les autorités françaises précisent que Corsair, pas plus qu'IntroAviation GmbH ou TUI France, n'ont bénéficié d'aides au sauvetage ou à la restructuration au titre des lignes directrices ces dix dernières années, ce qu'aucune information disponible ne permet d'infirmer. En effet, alors que la Commission note l'absence de plaintes à cet égard, depuis l'exercice débutant en octobre 2019 où Corsair est entrée dans une situation de difficultés aux termes de lignes directrices, que la flambée de COVID-19 a aggravées, l'entreprise s'est rapprochée de ses actionnaires, du tribunal de commerce et du Comité

⁴⁷ Point 64 des lignes directrices.

⁴⁸ Points 65 à 69 des lignes directrices.

⁴⁹ Points 70 et 71 des lignes directrices.

⁵⁰ Points 76 à 93 des lignes directrices.

Interministériel pour la Réforme Industrielle qui vise à régler durablement sa situation, y compris au regard de ses passifs fiscaux (considérants (9) à (12)).

(88) Comme précisé aux considérants (33) à (43), Corsair prendra les mesures suivantes qui seront d'application jusqu'à la fin du plan de restructuration en [...]:

- a) l'arrêt de la route Paris-Miami sera arrêtée et Corsair renoncera à l'ouverture d'une nouvelle ligne Paris-New-York ;
- b) la flotte de Corsair sera limitée à neuf aéronefs pendant la durée du plan de restructuration ;
- c) l'activité de passage et de vente des escales d'Orly et des départements et régions d'outre-mer sera externalisée ;
- d) Corsair sera limitée à la desserte de : Pointe-à-Pitre, [...], Fort de France, [...], [...], Montréal, La Réunion, Mayotte, Maurice et Abidjan, sauf, dans certaines conditions, si des redéploiements partiels ou total de capacités permettant le retour à la viabilité à long terme le requiert, après autorisation par la Commission ;
- e) Corsair s'abstiendra aussi d'acquérir des participations dans toute entreprise pendant la période de restructuration, sauf lorsque cela s'avère indispensable pour garantir sa viabilité à long terme et sa finalité et sous réserve d'une autorisation par la Commission, le cas échéant ;
- f) Corsair s'engage aussi, sur la durée du plan de restructuration, à permettre, sur l'aéroport de Paris Orly, l'utilisation d'un quota annuel de 365 créneaux à une compagnie tierce (sans lien avec Corsair ou avec ses actionnaires), à travers la signature d'un partenariat comme le prévoit la réglementation créneaux en vigueur. Les demandes d'utilisation des créneaux doivent être reçues par Corsair dans des délais compatibles avec les règles de dépôt des créneaux : pour chaque saison IATA demandée, les demandes devront être transmises à Corsair au moins trois mois avant la date de soumission initiale, soit début février pour une saison hiver et début juillet pour une saison été. La signature de ce partenariat sera soumise à l'approbation de la compagnie tierce par les autorités françaises, et à l'obtention, le cas échéant, des droits de trafic par Corsair si la desserte envisagée par la compagnie tierce le nécessite. Corsair s'engage à fournir un volume de créneaux, non attachés à des horaires particuliers. L'obtention des horaires reste de la responsabilité de la compagnie tierce et l'utilisation des créneaux ne pourra être effective qu'après confirmation par le coordonnateur aux horaires de la disponibilité des horaires demandés. Un cahier des charges, qui devra être approuvé par la Commission préalablement à son entrée en vigueur, outre les critères de sélection de la compagnie qui pourra utiliser les créneaux mis à disposition par Corsair, décrira la procédure de dépôt des dossiers de candidature et la procédure et les modalités de mise à disposition des créneaux. Les critères de sélection de la compagnie tierce seront objectifs, transparents et non discriminatoires, et établis dans le cahier des charges soumis à la Commission pour approbation préalablement à son entrée en vigueur. En cas de désaccord d'une compagnie tierce sur la mise à disposition par Corsair des créneaux (ou sur un refus de mise à disposition) un arbitrage pourra être demandé à un mandataire indépendant désigné par l'État sur proposition de Corsair et avec l'agrément préalable de la Commission. En cas d'évolution réglementaire permettant la monétisation des créneaux, pendant le plan de

restructuration, Corsair s'engage à céder ce quota de 365 créneaux contre compensation financière. En cas de désaccord sur la valeur des créneaux, un arbitrage pourra être demandé à un mandataire indépendant désigné par l'État sur proposition de Corsair et avec l'agrément préalable de la Commission. Les montants tirés de cette monétisation viendraient accroître la contribution propre de l'entreprise bénéficiaire de l'aide à la restructuration. Dans le mois suivant la décision d'autorisation de la Commission, Corsair s'engage à proposer à l'État français au moins trois candidats disposant d'une expertise sectorielle pour le rôle de mandataire indépendant. L'État français relaiera sans délai ces propositions à la Commission pour son agrément et désignera le mandataire indépendant choisi après agrément(s) de la Commission.

- g) Corsair s'abstiendra de présenter le soutien de l'État dont elle bénéficie comme un avantage concurrentiel lorsqu'elle commercialisera ses produits et services.
- (89) Au regard des mesures d'aide à la restructuration envisagées, l'étendue des mesures visant à limiter les distorsions de concurrence est une analyse au cas par cas : elle dépend, notamment de l'importance et la nature de l'aide, la taille et le poids relatif du bénéficiaire sur le marché et les caractéristiques du marché en cause, compte tenu des mesures de contribution propre et de répartition des charges, qui peuvent justifier une réduction des mesures limitant les distorsions de concurrence. Ces mesures ne doivent pas compromettre les perspectives de retour du bénéficiaire à la viabilité et elles ne doivent pas non plus être prises au détriment des consommateurs et de la concurrence⁵¹.
- (90) Par rapport aux mesures limitant les distorsions de concurrence dans l'espèce, la Commission considère que, sauf l'arrêt de la route Paris-Miami et le renoncement à l'ouverture d'une nouvelle ligne Paris-New-York, les mesures envisagées sont recevables. Pour l'exception concernant les deux routes en question, dont l'arrêt pour l'une et la non-ouverture pour l'autre sont prévus dans le plan de restructuration, la Commission considère que les mesures, bien que positives pour les concurrents desservant ou envisageant de desservir ces destinations, constituent d'avantage des mesures commerciales et financières permettant d'arrêter les pertes dans les deux cas, dès lors que Corsair n'a pu à ce jour dégager des marges bénéficiaires effectives de leur exploitation. Dès lors, bien que ces mesures soient prévues dans le plan de restructuration et Corsair soit tenue dès lors de les mettre en œuvre, la Commission ne les prend pas en considération comme mesures limitant les distorsions de concurrence.
- (91) Par rapport aux mesures recevables reprises aux points b) à g) du considérant (88), la Commission prend en compte les mesures de contribution propre qui devront couvrir 63% des coûts de la restructuration en particulier l'apport de nouveaux investisseurs, qui accroît le capital social de Corsair d'environ un tiers par rapport à la situation actuelle. De surcroît, ces mesures seront prises dans un contexte difficile pour le transport aérien et combinées avec les mesures de répartition des charges particulièrement significatives pour les actionnaires actuels, ce que la Commission prend en considération dans son appréciation des mesures limitant les distorsions de concurrence dans le cas de Corsair.

⁵¹ Points 87 et 91-92 des lignes directrices.

- (92) En outre la Commission considère que des cessions d'activités, créneaux ou d'actifs autres que ceux prévus, compte tenu de la taille limitée de l'entreprise sur l'aéroport d'Orly où elle opère (considérant (5)) -et a fortiori sur le marché français- et de la flotte comportant neuf aéronefs pourraient être de nature à mettre en danger la bonne fin du plan de restructuration et la viabilité à long terme de Corsair. En effet, sur base des prévisions présentées, une amputation, à titre d'exemple, d'un dixième de ladite flotte représenterait un manque à gagner considérable. D'autre part, il convient de noter que, même sur les routes précisées où la part de marché de Corsair n'est pas négligeable, -tout en restant inférieure à 20% sauf Abidjan-, Corsair n'est pas le prestataire principal et reste en deçà d'Air France (considérant (6)). Dans cette situation de marché déjà relativement concentrée, l'activité du transport aérien et les bénéfices de la concurrence pour les consommateurs pourraient être affaiblis et atténués si Corsair se retirait de ces routes.
- (93) Dès lors, dans un contexte de recentrage de l'activité de Corsair, la limitation de la taille de la flotte à neuf aéronefs et la concentration de l'activité sur des routes prédéfinies pour autant qu'elles offrent une rentabilité et couverture des coûts fixes satisfaisantes, joints à la limitation de toute croissance externe par acquisitions et à la mise à disposition de créneaux pendant la restructuration permettent de conclure au caractère adéquat des mesures visant à limiter les restrictions de concurrence notifiées.

3.3.3.5. *Transparence*

- (94) Les autorités françaises s'engagent à rendre accessible sur le site internet : <https://www.tresor.economie.gouv.fr/> les informations pertinentes concernant l'aide à la restructuration. La Commission note qu'un communiqué de presse officiel en date du 26 novembre 2020 lors de la signature du protocole de conciliation précise les différents instruments d'aide envisagés.

3.3.3.6. *Mise en balance des effets positifs et les effets négatifs*

- (95) Une mesure d'aide d'État soigneusement conçue doit garantir que l'équilibre global des effets de la mesure est positif en évitant d'altérer les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun.
- (96) Dans les lignes directrices, la Commission a fixé les critères qu'elle examine lors de l'appréciation de la compatibilité d'une aide à la restructuration d'une entreprise avec le marché intérieur en s'assurant que le développement de l'activité économique en cause n'altère pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun. L'aide à la restructuration de Corsair remplit les conditions précisées dans les lignes directrices en ce qu'elle est appropriée, nécessaire, proportionnée, permet le retour à la viabilité à long terme du bénéficiaire, respecte le principe de non récurrence et transparence, tout en étant assortie de mesures qui limitent les effets négatifs sur la concurrence.
- (97) À la lumière des arguments qui précèdent, il peut être conclu que les effets négatifs de l'aide sur le secteur du transport aérien sont limités.
- (98) En outre, la Commission retient d'autres considérations pertinentes pour son appréciation de l'effet sur la concurrence et les échanges entre États membres. Premièrement, la modestie de la part de marché de 2,7% de Corsair sur les routes aériennes au départ de Paris-Orly qu'elle desservira avec une flotte de neuf appareils. Deuxièmement, le fait que, sur ces routes, Corsair sera en concurrence notamment avec Air France, Air-Caraïbes et FrenchBee, dont les

groupes ont récemment perçu des aides d'État, concurrence qui est donc faussée par ces aides⁵². Troisièmement, le fait que sur les routes que Corsair desservira jusqu'à la fin de la période de restructuration, elle détient une part de marché qui est très loin d'être prépondérante (considérant (6)). Quatrièmement, le fait que les routes qu'elle desservira ne relient pas deux États membres différents de l'Union mais des territoires de la France soit avec des pays tiers, soit, de façon plus décisive, avec des régions ultrapériphériques soumises à des contraintes particulières reconnues par l'article 349 TFUE (Guadeloupe, Guyane, Martinique, La Réunion, Saint Barthélemy, Saint-Martin) où elle contribue à garantir la continuité territoriale avec la métropole. L'aide à la restructuration de Corsair ne peut donc indûment altérer les conditions des échanges.

- (99) Par conséquent, l'incidence positive de l'aide à la restructuration sur le développement de l'activité économique en cause l'emporte sur les effets négatifs potentiels sur la concurrence et les échanges, qui ne sont donc pas altérés dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

3.4. Conclusion sur la compatibilité

- (100) Dans son appréciation d'ensemble, la Commission conclut que l'aide à la restructuration est conforme à l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE puisqu'elle facilite le développement des activités de transport aérien, et n'altère pas la concurrence dans une mesure contraire à l'intérêt commun.
- (101) La Commission rappelle en outre l'obligation de Corsair de mettre en œuvre le plan de restructuration⁵³, tout comme les mesures recevables limitant les distorsions de concurrence reprises au considérant (88).
- (102) Par ailleurs, la Commission estime nécessaire que la France fournisse tous les six mois et jusqu'à la fin de la période de restructuration fixée au [...], des rapports semestriels sur la mise en œuvre du plan de restructuration. Ces rapports préciseront, notamment, les versements effectifs de l'aide notifiée, [...], d'éventuelles déviations par rapport aux trajectoires financières ou opérationnelles du plan de restructuration et les mesures correctrices envisagées ou prises par Corsair le cas échéant.

4. CONCLUSION

Eu égard aux considérations qui précèdent, la Commission a décidé de ne pas soulever d'objections au regard de l'aide à la restructuration au profit de Corsair S.A. au motif qu'elle est compatible avec le marché intérieur en vertu de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE.

⁵² Décision du 21 mars 2020, C(2020) 1881 final, SA.56709 (2020/N) – France – COVID- 27 mai -19: Plan de sécurisation du financement des entreprises (JOUE C/112/2020) avec modification ultérieures apportés par les décisions du 27 mai 2020, du 9 juillet 2020 et du 10 septembre 2020. A ce titre, en ce qui concerne Air-Caraïbes et FrenchBee, filiales du groupe Dubreuil, le groupe a reçu en juin un prêt garanti par l'Etat français d'un montant de EUR 150 millions.

Décision du 20 avril 2020 SA.57082 COVID-19 – Cadre temporaire 107(3)(b) – Garantie et prêt d'actionnaire au bénéfice d'Air France, non encore publiée– il s'agit d'une mesure d'aide d'un montant de EUR 7 milliards consistant en une garantie d'État pour des prêts et en un prêt d'actionnaire en faveur d'Air France.

⁵³ Point 122 des lignes directrices.

Le texte intégral de la présente lettre, expurgé d'éventuelles informations confidentielles ou de secrets d'affaires, sera publié à l'adresse internet suivante:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Veillez croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de ma haute considération.

Pour la Commission

Margrethe VESTAGER
Vice-présidente exécutive

