



Bruxelles, 5.2.2024  
C(2024) 8537 final

<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-divulgence des informations couvertes par le secret professionnel. Les informations supprimées sont indiquées au moyen de crochets [...].</p>		<p>VERSION PUBLIQUE</p> <p>Ce document est publié uniquement pour information.</p>
--	--	--

**Objet: Aide d'État SA.109662 – France – Modification de l'aide et du plan de restructuration de Corsair**

Monsieur le Ministre,

La Commission souhaite informer la France que, après avoir examiné les informations fournies par vos autorités concernant l'aide à la restructuration en faveur de Corsair S.A. (« Corsair »), elle a décidé d'ouvrir la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (« TFUE »).

## 1. PROCÉDURE

- (1) Le 11 décembre 2020, la Commission a décidé de ne pas soulever d'objections à l'égard d'un projet d'aide à la restructuration en faveur de Corsair d'un montant de 106,7 millions d'euros et composée i) de reports d'imposition ou de taxation (pour 21,9 millions d'euros), ii) d'un crédit d'impôt (pour 4,8 millions d'euros), iii) d'un prêt à taux réduit (pour 18 millions d'euros), et iv) d'un prêt participatif (pour 62 millions d'euros) conformément à l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE tel qu'interprété par les lignes directrices concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté autres que les établissements financiers (ci-

Son Excellence Monsieur Stéphane SÉJOURNÉ  
Ministre de l'Europe et des Affaires étrangères  
37, Quai d'Orsay  
F - 75351 PARIS

après les « lignes directrices S&R<sup>1</sup> ») (ci-après la « décision concernant l'aide à la restructuration<sup>2</sup> »).

- (2) Le même jour, la Commission a approuvé, conformément à l'article 107, paragraphe 2, point b), du TFUE, 30,2 millions d'euros d'aide compensatoire sous la forme d'un crédit d'impôt Outre-Mer, pour les dommages subis du 17 mars au 30 juin 2020 en raison des mesures de confinement et des restrictions de voyage introduites pour limiter la propagation du virus de la Covid-19 par la France et d'autres pays de destination.<sup>3</sup>
- (3) Contrairement aux préconisations du considérant 102 de la décision concernant l'aide à la restructuration, les autorités françaises n'ont pas soumis de rapports semestriels à la Commission concernant la mise en œuvre du plan de restructuration et qui devaient préciser, entre autres, les éventuelles déviations par rapport aux trajectoires financières ou opérationnelles du plan de restructuration ainsi que les mesures correctrices envisagées ou prises par Corsair le cas échéant.
- (4) Le 27 septembre 2023, en vertu du point 7.2.2 des lignes directrices S&R, la France a communiqué à la Commission une demande de modification du plan de restructuration de Corsair qui visait à permettre à Corsair de se recentrer sur son cœur d'activité, sachant que, d'après la décision concernant l'aide à la restructuration, ledit plan devait être mis en œuvre sur une période allant jusqu'au [...] (ci-après, le « Plan de Restructuration 2020 »).
- (5) Le 29 novembre 2023, les autorités françaises ont fourni des informations supplémentaires, notamment quant à de possibles sources nouvelles de financement de la part de nouveaux investisseurs.
- (6) Le 15 décembre 2023, les autorités françaises ont informé la Commission de nouvelles modifications apportées au Plan de Restructuration 2020.<sup>4</sup>

## **2. LE BÉNÉFICIAIRE**

### **2.1. Les activités de Corsair**

- (7) Corsair est une société par actions simplifiée au capital social de 5.000.000,00 d'euros, dont le siège social est situé aéroport Pôle Caraïbes, zone de fret, 97139 Les Abymes,

---

<sup>1</sup> Communication de la Commission — Lignes directrices concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté autres que les établissements financiers (JO C 249 du 31.7.2014, p. 1).

<sup>2</sup> Décision de la Commission du 11 décembre 2020 dans l'affaire SA.58463 (2020/N) — France — Aide à la restructuration en faveur de Corsair SA (JO C 41 du 5.2.2021, p. 8).

<sup>3</sup> Décision de la Commission du 11 décembre 2020 dans l'affaire SA.58125 (2020/N) — France — Aide compensatoire à Corsair pour les dommages causés par la pandémie du Coronavirus (COVID-19) (JO C 242 du 24.6.2022, p. 1).

<sup>4</sup> « Fiche d'information complémentaire sur les aides à la restructuration des entreprises en difficulté autres que les établissements financiers : aides individuelles » et de plusieurs annexes dont le document intitulé « Business Plan Update » préparé par des consultants externes pour le compte de la compagnie et daté du 30 novembre 2023.

Guadeloupe, France. Elle est immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Pointe-à-Pitre sous le numéro 328 621 586.

- (8) Les titres de Corsair sont intégralement détenus, depuis fin 2020, par la société holding Outre-Mer R-Plane (OMRP). Corsair détient par ailleurs 75% des titres, et 100% des droits économiques, de la société de droit allemand MSN 1359 GmbH dans laquelle est logé un aéronef Airbus A330-300 exploité par Corsair.
- (9) À fin septembre 2023, Corsair, basée à l'aéroport de Paris-Orly disposait d'une flotte de neuf aéronefs desservant principalement les régions ultrapériphériques françaises des Antilles (Martinique, Guadeloupe), de l'Océan Indien (La Réunion, Mayotte), ainsi que l'Afrique (Bamako, Cotonou et Abidjan).
- (10) Par suite de la décision concernant l'aide à la restructuration, Corsair devait mettre en œuvre le Plan de Restructuration 2020 qui prévoyait une durée jusqu'à [...] et dont la mise en œuvre aurait dû rétablir sa viabilité à long terme.

## **2.2. Les difficultés rencontrées par Corsair**

- (11) Dans sa requête de modification du Plan de Restructuration de 2020, les autorités françaises expliquent que le plan d'affaires qui sous-tendait le Plan de Restructuration 2020 reposait sur des hypothèses qui ne se sont pas confirmées et que des événements, dont l'ampleur était impossible à anticiper, ont eu un impact particulièrement défavorable sur Corsair.
- (12) Tout d'abord, les autorités françaises expliquent que parmi les difficultés rencontrées par Corsair depuis l'approbation du Plan de Restructuration 2020, les restrictions sanitaires maintenues jusqu'au début de l'exercice 2022/2023 ont pesé très lourd sur les performances commerciales et financières de Corsair.
- (13) En effet, la limitation, voire l'interdiction ponctuelle des vols, jusqu'en mars 2022 entre la Métropole et certains départements et territoires d'Outre-Mer (comme les Antilles et La Réunion) en raison de la nouvelle flambée de Covid-19 et de l'impossibilité de déployer le vaccin sur ces territoires ont rendu les activités de Corsair particulièrement difficiles voire impossibles.
- (14) À ce titre, les autorités françaises exposent que :
  - a. Depuis novembre 2020, la France métropolitaine, mais surtout les Antilles et la Réunion ont subi des confinements à répétition sur les périodes de novembre-décembre 2020, avril-mai 2021 et de nouveau en juillet-août 2021 pour les Antilles et la Réunion ;
  - b. Les déplacements en France métropolitaine, aux Antilles et à la Réunion se sont vus strictement limités aux déplacements pour motifs impérieux sur la période février-mai 2021 et les motifs impérieux ont été maintenus pour les non vaccinés jusqu'en mai 2022 ;
  - c. La crise Omicron à la fin de l'année 2021 est encore venue alourdir les restrictions sur ces destinations, outre l'île Maurice classée dans la

catégorie « rouge écarlate » pour quelques jours faisant flamber les annulations et s'écrouler les réservations ; et

- d. La reprise des vols vers le Canada n'a pu s'opérer qu'en juin 2022, les restrictions très fortes de voyage étant maintenues jusqu'au printemps 2022.
- (15) Les autorités françaises ajoutent par ailleurs que l'activité de Corsair a également été affectée par des mouvements sociaux aux Antilles entre novembre 2021 et janvier 2022, à la suite de l'instauration d'une obligation vaccinale pour les soignants ainsi que l'imposition du « pass » sanitaire dans plusieurs lieux publics.
- (16) Les autorités françaises concluent que, dans ces conditions, Corsair, qui anticipait un retour à des conditions normales de marché dès la fin de l'année 2021, a vu ses résultats s'écarter de ceux anticipés dans le plan d'affaires initial.
- (17) Ensuite, selon les autorités françaises, la récente crise liée à l'agression militaire de la Russie contre l'Ukraine et le contexte inflationniste mondial en résultant ont conduit à une très forte augmentation des charges au moment de la reprise d'une activité normale de la compagnie, avec (i) la très forte augmentation du cours du kérosène, celui-ci ayant dépassé les 1200 USD/tonne au plus haut, à comparer aux [500-900] USD/tonne initialement retenus dans le plan d'affaires , et (ii) l'affaiblissement de l'euro face au dollar américain, le plan d'affaires initial ayant été construit sur la base d'un taux de change EUR/USD à [0,9-1,3] à comparer aux 0,97 atteints au plus bas en octobre 2022.
- (18) À ce titre, les autorités françaises précisent que le coût du kérosène représentait dans le plan d'affaires initial [100-180] millions d'euros de charges sur l'horizon [...] et que l'augmentation du cours du kérosène ainsi que la faiblesse de l'euro par rapport au dollar américain ont conduit à un surcoût d'environ [80-120] millions d'euros par an sur ce seul poste.
- (19) Enfin, les autorités françaises soutiennent que si la compagnie a pu, en partie, augmenter ses prix afin de répercuter cette situation (conjuguée à l'effet inflationniste généralisé sur tous les coûts supportés par la compagnie), la compensation n'a été que partielle, la majorité des billets étant vendue plusieurs mois avant le vol. Ainsi, une augmentation agressive des coûts comme celle qui a été subie à la suite de la crise liée à l'agression militaire de la Russie contre l'Ukraine n'a pas pu être répercutée immédiatement sur le prix du billet et a nécessité un temps de mise en œuvre.
- (20) Dans ce contexte et sur base de ce qui précède, les autorités françaises expliquent que Corsair rencontre de fortes tensions de trésorerie et a vu sa marge opérationnelle enregistrer un repli net de [170-220] millions d'euros sur la période [...] par rapport au Plan de Restructuration 2020, et ce malgré les efforts de la société pour réduire ses coûts fixes à hauteur de [20-40] millions d'euros sur la période et les mesures de soutien complémentaire prises par l'État français et mises en place par ce dernier au profit du secteur dans son ensemble qui ont eu un impact positif pour Corsair de [20-40] millions d'euros sur la période. À cet égard, la France n'a pas informé la Commission de l'octroi d'aides additionnelles à Corsair au cours de la période de restructuration conformément au point 129 des lignes directrices S&R. La Commission souhaiterait obtenir toute précision utile, parmi les mesures de soutien pour le montant

de 32 millions d'euros qui sont venues s'ajouter à l'aide à la restructuration initiale, sur celles qui seraient constitutives d'aide, notamment afin d'en tenir compte pour évaluer la compatibilité des aides nouvelles que la France envisage d'octroyer à Corsair.

- (21) Les autorités françaises exposent par ailleurs que, sur base des performances financières dégradées suite aux nouvelles difficultés rencontrées par Corsair depuis la décision concernant l'aide à la restructuration de décembre 2020 et telles que détaillées ci-dessus, le résultat opérationnel de la compagnie [...] (qui s'est terminé en septembre) [...] les fonds propres qui sont [...] d'euros et que, sur la base du plan d'affaires actualisé établi par la compagnie, Corsair n'est dès lors plus en mesure de respecter le Plan de Restructuration 2020.
- (22) Les autorités françaises précisent enfin que le prix du carburant et la parité euro/dollar connaissent encore une forte volatilité, et qu'il existe encore une grande incertitude, compte tenu du contexte géopolitique et économique mondial. De même, elles soulignent l'augmentation de l'ensemble des coûts libellés due à l'inflation, notamment la maintenance des avions et de leurs moteurs ([...] % en moyenne) ainsi que le catering ([...] %).
- (23) Sur base de ce qui précède, l'État français a donc modifié, en date du 15 décembre 2023, sa demande de modification du Plan de Restructuration 2020 sur le fondement du point 7.2.2 des lignes directrices S&R.

### **3. LE PLAN DE RESTRUCTURATION RÉVISÉ**

#### **3.1. Les hypothèses du Plan de Restructuration révisé**

- (24) Les autorités françaises indiquent que le plan d'affaires actualisé (« ci-après le Plan de Restructuration révisé ») s'appuie sur les hypothèses suivantes :
  - a. La fin de l'ensemble des restrictions liées à la crise sanitaire de la Covid-19 ;
  - b. La diminution progressive du prix du fuel de [800-1100] USD/tonne en moyenne sur l'exercice 2022/2023 à [600-900] USD/tonne à compter de septembre 2023 ;
  - c. La hausse des prix moyens sur l'ensemble des lignes permettant de compenser l'impact de la hausse des prix du carburant observée lors de l'exercice 2021-2022 et ayant fortement impacté la rentabilité de la compagnie. Du fait d'une compétition accrue sur les lignes opérées par Corsair, les compagnies n'ont pas été capables de rapporter immédiatement cette hausse du prix des carburants sur les prix de vente et l'impact positif de la hausse tarifaire s'est matérialisé progressivement entre avril 2022 et juin 2023 ;
  - d. Les hypothèses suivantes s'appliquent particulièrement à certaines lignes opérées par Corsair telles que :
    - i. Antilles : la densification du programme de vols vers la Guadeloupe et la Martinique (vols quotidiens) rendue possible par

l'exploitation avec des appareils de plus petites capacités (A330s au lieu de B747s) qui ont déjà permis, en 2023, de dépasser le nombre de passagers transportés durant l'exercice 2018/2019, renforcé par le développement des lignes Province/Antilles ;

- ii. Océan Indien : le renforcement de l'offre vers La Réunion (et le développement de lignes Province/La Réunion) et l'île Maurice, supportés par la mise en œuvre de vols régionaux (notamment via La Réunion/Mayotte) qui permettent d'optimiser les taux de remplissage des vols longs courriers ; et
  - iii. Afrique : le Plan de Restructuration révisé s'appuie également sur le redéploiement partiel des capacités de Corsair sur des routes africaines (Abidjan en vol quotidien, Bamako et Cotonou) déjà opérées en 2023 et le lancement de nouvelles lignes notamment vers [...] lors de l'exercice [...] en lieu et place des routes vers [...]. L'opération de ces lignes passerait également par le [...]<sup>5</sup> ;
- e. La continuation du renouvellement de la flotte en remplaçant les avions A330-CEO par des avions A330-NEO lors de l'exercice [...] permettra une optimisation des cabines tout en consommant moins mais moyennant des loyers plus élevés ;
  - f. La restructuration opérationnelle opérée entre 2020 et 2021 (entre autres au travers de d'une réduction de la masse salariale, de ruptures conventionnelles collectives et plan de sauvegarde de l'emploi, de la vente de trois Boeing 747, des arrêts de routes peu rentables telles que Paris-Miami, de la non-ouverture d'une nouvelle ligne Paris-New York, etc.), devrait permettre de conserver une structure de coûts optimisée sur l'horizon du Plan de Restructuration révisé.
- (25) Les autorités françaises ajoutent qu'en complément de ces hypothèses, des leviers opérationnels ont été identifiés par Corsair et pourraient sensiblement améliorer la performance de la compagnie. En particulier, les autorités françaises expliquent que le maintien de l'avion A330 F-HSKY, après l'arrivée des appareils commandés dans le cadre du Plan de Restructuration révisé (et portant la flotte à 10 appareils à compter de [...], pourrait permettre d'opérer certaines lignes [...] et améliorer sensiblement la rentabilité de Corsair.

### **3.2. Le financement du Plan de Restructuration révisé**

- (26) Dans leur contribution du 27 septembre 2023, les autorités françaises proposaient que le Plan de Restructuration révisé s'étale sur une période de [...] ans jusqu'à la [...]

---

<sup>5</sup> Les autorités françaises expliquent par ailleurs que l'exploitation de ces lignes repose notamment sur le maintien dans la flotte de l'appareil Airbus A330-300 (immatriculé F-HSKY) après l'arrivée des avions commandés dans le cadre du Plan de Restructuration initialement prévu, portant la flotte à 10 appareils à compter de [...]. Les autorités françaises estiment que cette situation permettant ainsi à Corsair de disposer d'un outil lui permettant de mieux absorber ses coûts fixes, ceux-ci ayant été négativement impactés par le contexte inflationniste générale.

contrairement à ce que stipule leur documentation fournie le 15 décembre 2023. En effet, dans ces derniers documents, les autorités françaises indiquent que la durée additionnelle envisagée pour le Plan de Restructuration révisé sera au maximum de [...] ans (et non plus [...] ans), c'est-à-dire jusqu'au [...] au maximum.

- (27) Par la même occasion, les autorités françaises estiment que, dans la mesure où la durée additionnelle envisagée pour le Plan de Restructuration révisé est sensiblement inférieure à la durée du Plan de Restructuration 2020, la présente procédure concerne bien une modification du Plan de Restructuration 2020 dont la Commission a été informée le 27 septembre 2023 et non un nouveau plan de restructuration.
- (28) Le Plan de Restructuration modifié tel que fourni par les autorités françaises repose dès lors essentiellement sur les hypothèses financières suivantes :
- a. Tout d'abord, une augmentation soutenue des bénéfices et flux financiers générés sur la durée du Plan de Restructuration révisé par l'amélioration des performances commerciales résultant notamment d'une augmentation de la flotte jusqu'à dix avions, de la fermeture de routes déficitaires et de leur substitution par de nouvelles routes vers l'Afrique ;
  - b. Ensuite, des contributions financières externes prenant la forme, d'une part, de contributions propres pour un montant de [130-180] millions d'euros<sup>6</sup> et, d'autre part, du soutien financier de l'État français pour un total de 83,1 millions d'euros.
- (29) S'agissant des apports financiers privés, les autorités françaises expliquent qu'ils interviendront au travers, principalement, de : (i) un apport de [5-30] millions d'euros par certains actionnaires actuels d'OMRP et de nouveaux investisseurs, (ii) un apport de la République du Congo, en tant que nouvel actionnaire, pour un montant de [5-30] millions d'euros, (iii) la cession de trois avions Boeing 747 et deux moteurs de remplacement réalisée en 2020 pour un montant de [10-25] millions d'euros que la Commission a considéré, dans la Décision de décembre 2020, comme « *apportant une ressource propre à l'entreprise* », (iv) l'opération de [...] pour un montant estimé à <sup>7</sup> [10-50] millions d'euros, et (v) le financement par Corsair (via des conventions de location-bail) intervenu en juillet 2022 de quatre A330-NEO neufs pour un montant de [20-80] millions d'euros.<sup>8</sup>
- (30) Les autorités françaises indiquent que, dans le cadre de la Décision, basée sur le Plan de Restructuration 2020, les apports privés à Corsair avaient pris, entre autres, la forme de (i) l'apport d'un montant de 30 millions d'euros par OMRP, (ii) concessions par le groupe TUI en qualité d'actionnaire sortant de Corsair pour un montant de l'ordre de [80-120] millions d'euros (consistant, entre autres, en [...]).

---

<sup>6</sup> Après l'écrasement total de l'actionnaire historique OMRP.

<sup>7</sup> [...].

<sup>8</sup> Correspondant au montant de la location mensuelle des avions jusqu'en [...], c'est-à-dire pendant la durée du Plan de Restructuration révisé.

- (31) Sur cette base, les autorités françaises indiquent que, dans le cadre du Plan de Restructuration 2020 de Corsair, le montant de la contribution propre devant être retenu au titre de la demande de modification du Plan de Restructuration 2020 s'élève à [130-180] millions d'euros. Les autorités françaises concluent donc que, dans le cadre de la modification du Plan de Restructuration 2020 de Corsair, le montant total de la contribution propre s'élèverait par conséquent à [250-350] millions d'euros (c'est-à-dire en tenant compte de la contribution propre initiale).
- (32) S'agissant du soutien financier de l'État français, les autorités françaises expliquent qu'il interviendra au travers, principalement, de : (i) un nouvel apport de 3 millions d'euros<sup>9</sup> par le Conseil Départemental de la Guadeloupe, (ii) un crédit d'impôt outre-mer (CIOM) de 38,1 millions d'euros au titre du programme d'investissement de Corsair portant sur l'achat d'un avion<sup>10</sup>, (iii) un rééchelonnement d'un montant de 19 millions d'euros correspondant à la dette publique non rémissible sur une durée de six ans [...] <sup>11</sup>, (iv) un abandon d'un montant de 23 millions d'euros correspondant à la dette publique rémissible pouvant faire l'objet d'un abandon, ainsi que (v) un abandon des dettes publiques correspondant au montant des prêts accordés dans le plan de restructuration initial. Toutefois, comme ce montant a déjà été pris en compte en totalité dans la Décision de 2020, il convient, selon les autorités françaises de ne pas l'ajouter à nouveau car cela aboutirait à comptabiliser deux fois la même aide. Par ailleurs, en contrepartie d'un tel abandon, Corsair consent à l'État français et aux créanciers publics concernés une clause de retour à meilleure fortune (ci-après « RMF ») prioritaire selon les termes et conditions suivants : [...].
- (33) Il convient ici de rappeler que, dans le cadre de la Décision, basée sur le Plan de Restructuration 2020, l'aide d'État versée à Corsair avait pris la forme d'une aide à la restructuration de 105,7 millions d'euros comprenant (i) un moratoire sur le passif public constitué par Corsair à fin janvier 2021 estimé à 21,9 millions d'euros, (ii) 3,8 millions d'euros de CIOM sur l'achat d'avion(s) en 2021, (iii) un prêt direct de l'État à taux bonifié de 18 millions d'euros, ainsi que (iv) un prêt participatif de 62 millions d'euros.<sup>12</sup>
- (34) Les autorités françaises précisent qu'en 2020, dans le cadre de l'investissement d'OMRP, 6 millions d'euros ont été versés par les collectivités locales domiennes, ce dont ne tenait pas compte la Décision. Il est donc nécessaire d'ajouter ce montant au

---

<sup>9</sup> Les autorités françaises précisent que les modalités juridiques de cet apport étaient encore en cours de finalisation à la date du 15 décembre 2023.

<sup>10</sup> [...].

<sup>11</sup> Les autorités françaises précisent que le solde de la dette publique non-rémissible, soit [2-8] millions d'euros, sera remboursé concomitamment au versement du crédit d'impôt.

<sup>12</sup> À ce titre, les autorités françaises précisent qu'il convient de relever que, dans le cadre de la Décision de décembre 2020, le montant total des prêts accordés par l'État (80 millions d'euros) et non uniquement l'avantage économique conféré à Corsair de prêts octroyés par l'État par rapport à des prêts analogues qui auraient été octroyés par un acteur privé ont été pris en compte au titre de l'aide d'État.



montant de l'aide d'État versée en 2020, ce qui conduirait à un montant total d'aides d'État de 111,7 millions d'euros.

- (35) Sur cette base, les autorités françaises indiquent que, dans le cadre de la modification du Plan de Restructuration 2020 de Corsair, le montant total actualisé de l'aide d'État s'élèverait donc à 194,8 millions d'euros (c'est-à-dire en tenant compte de l'aide initiale), soit [80-120] millions d'euros de moins que le montant total actualisé des contributions privées.
- (36) Sur base de ce qui précède et sans autre apport de détail, les autorités françaises estiment que l'aide sous forme d'abandon de dettes et de crédit d'impôt serait appropriée pour résoudre les problèmes de liquidité rencontrés actuellement par Corsair et que cet abandon, consenti avec une clause de retour à meilleure fortune pour un montant de [...] millions d'euros, permettrait de compenser les pertes subies et de répondre aux besoins de liquidité à moyen terme de Corsair. Les autorités françaises concluent que cela devra permettre à la compagnie de retrouver une position de trésorerie positive et de faire face à ses dettes, sans plus de détails quant aux montant et/ou calendrier y relatifs.<sup>13</sup>

### 3.3. Rétablissement de la viabilité à long terme

- (37) Selon le Plan de Restructuration révisé soumis par les autorités françaises en date du 27 septembre 2023, le chiffre d'affaires de Corsair, et en particulier celui provenant du transport des passagers, devrait croître de l'ordre de [...] % sur la durée du Plan de Restructuration révisé et atteindre aux environs de [500-1000] millions d'euros à la fin [...].
- (38) S'agissant des coûts (variables et fixes), les autorités françaises estiment qu'ils ne devraient croître que de [1-10] % sur la durée du plan et donc proportionnellement moins que les revenus escomptés de la compagnie d'ici à la fin [...]. En particulier les coûts fixes, [...] sont annoncés par les autorités françaises comme demeurant essentiellement stables sur la durée du Plan de Restructuration révisé. Cette situation permet donc aux autorités françaises de soumettre que la marge opérationnelle de la compagnie est attendue en croissance sur la durée du Plan de Restructuration révisé de [...] millions d'euros en 2023 à [...] millions d'euros à la fin [...], soit une croissance attendue de plus de [200-800] % sur la durée du Plan de Restructuration révisé.<sup>14</sup> Les autorités françaises prévoient une progression du résultat net de Corsair dans les mêmes proportions avec une croissance de [...] millions d'euros aux environs de [...] millions d'euros sur la durée du plan.
- (39) Les autorités françaises expliquent par ailleurs que lorsque le Plan de Restructuration révisé prend en considération une flotte de Corsair de dix avions à compter du mois de [...] à la suite de la poursuite du renouvellement de sa flotte au travers des commandes

---

<sup>13</sup> Section 4 de la « *Fiche d'information complémentaire sur les aides à la restructuration des entreprises en difficulté autres que les établissements financiers: aides individuelles* », page 29.

<sup>14</sup> Les autorités françaises précisent que le taux de marge opérationnelle passerait ainsi de [...] % en 2023 à [...] % en [...] mais ne fournissent pas de comparaison de cet indicateur avec ceux d'autres compagnies aux activités comparables ou similaires.

des appareils Airbus A330-NEO neufs passées en [...] (initiative qu'elles caractérisent de premier levier opérationnel), l'impact sur le chiffre d'affaires à la fin de l'exercice [...] serait de l'ordre de [30-100] millions d'euros supplémentaires (et jusqu'à [30-100] millions d'euros à la fin de [...]). L'intégration de ce dixième avion devrait générer, selon les autorités françaises, de l'ordre [2-15] millions d'euros de marge opérationnelle supplémentaire sur l'exercice se clôturant à la fin du mois de septembre [...] et jusqu'à [5-20] millions d'euros supplémentaires sur le dernier exercice comptable du Plan de Restructuration révisé se terminant à la fin [...].

- (40) Dans leur documentation fournie le 15 décembre 2023, les autorités françaises présentent des projections quelque peu différentes (et plus optimistes) que certaines de celles communiquées le 27 septembre 2023. En effet, elles indiquent que le Plan de Restructuration révisé, qui prévoit toujours un retour à un résultat net positif dès l'exercice 2023-2024 grâce notamment à l'hypothèse de travail d'un abandon de dette de 103 millions d'euros au cours de l'exercice, serait positivement impacté par l'hypothèse de travail du versement de 38,1 millions d'euros de crédits d'impôt et que le résultat net s'établirait à [15-25] millions d'euros à partir de l'exercice [...] (par rapport à [10-25] million d'euros dans la communication des autorités françaises du 27 septembre 2023) grâce également à la meilleure absorption des coûts fixes.
- (41) Cela étant, ces hypothèses et développements ne permettraient pas [...].
- (42) Par ailleurs, bien que les autorités françaises semblent y faire référence à certains endroits de leur documentation, le Plan de Restructuration révisé présenté par les autorités françaises inclut uniquement un scénario « de référence » avec les limitations indiquées ci-dessus et pas de scénario « dégradé », en tant que tel, avec des hypothèses un peu plus pessimistes mais néanmoins toujours plausibles.
- (43) Enfin, les autorités françaises estiment que, sur base de i) la localisation du siège social de la compagnie, et ii) l'importance de ses activités dans des régions assistées<sup>15</sup> au sens du droit des aides d'État au titre de l'article 107, paragraphe 3, point a) du TFUE pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 2022 au 31 décembre 2027, l'appréciation par la Commission de la modification de l'aide et du plan de restructuration de Corsair devrait être moins stricte notamment au niveau de la contribution propre.

### **3.4. Mesures visant à limiter les distorsions de concurrence**

- (44) Pour rappel, le Plan de Restructuration 2020 prévoyait des mesures structurelles et des mesures comportementales de nature à réduire les effets de la poursuite de l'activité de Corsair sur la concurrence, applicables pendant la durée de mise en œuvre du Plan de Restructuration 2020 soit jusqu'au [...] et notamment :
- a. La limitation de la flotte de la compagnie à 9 avions pendant la durée du Plan de Restructuration 2020 c'est-à-dire une capacité de sièges inférieure

---

<sup>15</sup> La Guadeloupe, la Martinique, la Réunion et Mayotte sont considérées comme des régions assistées au sens du droit des aides d'État. Ces régions NUTS 2 figurent en zone dite « a » en tant que régions ultrapériphériques visées à l'article 349 du TFUE éligibles aux aides d'État sur le fondement de l'article 107, paragraphe 3, points a) et c) du TFUE, et peuvent donc être qualifiées de « régions assistées ».

à celle prévue antérieurement à la mise en œuvre du Plan de Restructuration 2020 ;

- b. L'interdiction pour Corsair d'ouvrir de nouvelles destinations à desserte régulière limitant ainsi Corsair à desservir, pendant la durée du Plan de Restructuration 2020, uniquement Pointe-à-Pitre, Saint Martin, Fort de France, Cayenne, Punta Cana, Montréal, La Réunion, Mayotte, Maurice et Abidjan.<sup>16</sup>

- (45) Les autorités françaises ont proposé l'ajustement de ces mesures dans le cadre du Plan de Restructuration révisé.

#### 3.4.1. Mesures structurelles

##### 3.4.1.1. Réduction de la capacité

- (46) Les autorités françaises indiquent que Corsair propose de s'engager à abandonner jusqu'à [...] créneaux horaires de décollage et d'atterrissage et à les rendre, dans un délai de [...] à compter de la décision de la Commission, à l'association COHOR qui est en charge de la coordination des aéroports français.
- (47) Corsair renonce ainsi à tout droit sur ces créneaux et l'association COHOR pourra ainsi les réattribuer selon ses propres règles d'attribution lesquelles l'obligent notamment à réserver la moitié de ces créneaux à des nouveaux entrants.
- (48) Cette mesure structurelle est définitive, et s'étend donc au-delà de la durée du Plan de Restructuration révisé. Les autorités françaises expliquent que, en restituant des créneaux à COHOR, Corsair se disqualifie pour les éventuelles redistributions de créneaux futurs, en étant en toute fin de liste.
- (49) S'agissant plus spécifiquement de la période de restructuration du Plan de Restructuration révisé, les autorités françaises indiquent qu'elles prennent pour hypothèse une flotte de 10 avions à compter du mois de [...] dans la mesure où Corsair a poursuivi le renouvellement de sa flotte en commandant en [...] des appareils Airbus A330-NEO neufs qui seront livrés en [...]. Le Plan de Restructuration révisé prévoit donc la sortie de 3 appareils Airbus A330-300 en [...], pour être remplacés par 4 nouveaux A330-NEO en [...], portant la flotte de Corsair à 10 appareils au plus tôt en [...] (dans l'hypothèse où la compagnie ne subit aucun retard de livraison des avions par le constructeur). Les autorités françaises soumettent d'ailleurs que la conservation de l'appareil Airbus A330 F-HSKY ne remettrait pas en cause la mesure structurelle de limitation de la capacité de la flotte. En effet, les autorités françaises précisent à ce titre que la flotte de 10 avions portera la capacité de Corsair à [...] sièges et arguent donc qu'il s'agit d'un écart significatif de - [...] % de sièges ([...] sièges) par rapport à

---

<sup>16</sup> Néanmoins, si certaines dessertes n'atteignaient pas le niveau de rentabilité escompté dans le Plan de Restructuration 2020, ou si Corsair décidait 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 seraient possibles sous réserve de ne pas induire des restrictions de concurrence indues sur les nouvelles lignes visées et sous réserve ultime de l'autorisation de la Commission. À ce titre, Corsair a commencé à opérer les destinations de Cotonou (Bénin) et Tananarive (Madagascar) [...].

la capacité de la flotte de Corsair prévalant avant la mise en œuvre du Plan de Restructuration 2020 et qui était prévue de compter [...] sièges fin 2023.

- (50) Pour rappel, le Plan de Restructuration 2020 prévoyait la limitation de capacité de la flotte de Corsair au regard de celle prévue antérieurement comme suit :

Capacité totale annuelle (en sièges) avant le Plan de Restructuration 2020 :

Capacité totale à fin 2020 : [...]	Capacité totale à fin 2021 : [...]	Capacité totale à fin 2022 : [...]	Capacité totale à fin 2023 : [...]
------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------

Capacité totale annuelle (en sièges) prévue à la suite du Plan de Restructuration 2020 :

Capacité totale à fin 2020 : [...]	Capacité totale à fin 2021 : [...]	Capacité totale à fin 2022 : [...]	Capacité totale à fin 2023 : [...]
------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------

- (51) Les autorités françaises indiquent que les prévisions de Corsair relatives à sa capacité de sièges pour l'année 2024 avant restructuration, après restructuration (c'est-à-dire avec neuf avions comprenant trois des quatre nouveaux A330-NEOs commandés par Corsair en [...]) et avec dix avions (comprenant les quatre nouveaux A330-NEOs commandés par Corsair en [...]) sont les suivantes :

Capacité totale annuelle (en sièges) prévue à la fin de l'année [...]:

Avant restructuration : [...]	Avec 9 avions : [...]	Avec 10 avions : [...]
-------------------------------	-----------------------	------------------------

- (52) Les autorités françaises expliquent qu'il ressort des chiffres exposés ci-dessus qu'avec une flotte de dix avions, la capacité de sièges dont disposerait Corsair pour l'année 2024 serait très largement inférieure à sa capacité avant restructuration telle que prévue pour l'année 2024 puisque la différence s'élèverait à [...] sièges (soit une diminution de [...]%).
- (53) Les autorités françaises ajoutent que Corsair ne disposerait, en [...], c'est-à-dire postérieurement au terme initial du Plan de Restructuration 2020, que de [...] sièges de plus que le nombre de sièges prévu pour l'année [...] dans le cadre du Plan de Restructuration 2020 validé par la Commission (soit [...] sièges au lieu de [...])<sup>17</sup>).
- (54) Les autorités françaises estiment donc que, dans la mesure où la capacité de sièges, resterait très largement inférieure à sa capacité avant restructuration, le poids concurrentiel de Corsair ne serait pas significativement modifié ou renforcé par le passage de sa flotte de neuf à dix avions et l'objectif des mesures visant à limiter les distorsions de concurrence imposées par la Commission dans la Décision de décembre 2020 serait toujours respecté.

---

<sup>17</sup> C'est-à-dire une augmentation de [...]%.

- (55) Ainsi, les autorités françaises estiment qu'il convient de tenir compte de l'effet très limité sur la capacité totale d'un passage de 9 à 10 aéronefs dans la mesure où Corsair ne devait en principe recevoir livraison d'un dixième aéronef qu'au plus tôt en [...]. La période du plan de restructuration modifié pendant laquelle Corsair serait effectivement en mesure d'exploiter une flotte de 10 aéronefs serait donc inférieure à [...] avec une capacité inférieure à sa capacité avant restructuration et à peine supérieure (de [...] sièges) à la capacité validée par la Commission dans le cadre du Plan de Restructuration 2020.
- (56) Les autorités françaises ajoutent que la capacité de sièges dont dispose une compagnie aérienne apparaît en définitive être un indicateur plus pertinent que le nombre d'aéronefs pour mesurer le potentiel concurrentiel d'une entreprise et ainsi déterminer les mesures compensatoires qui peuvent être demandées à cette dernière et que, à cet égard, il ressortirait de la pratique décisionnelle de la Commission en matière d'aides à la restructuration octroyées à des compagnies aériennes qu'il est relativement fréquent pour la Commission de raisonner en nombre de sièges dont dispose une compagnie.
- (57) Les autorités françaises considèrent enfin que si Corsair n'était pas autorisé à opérer 10 aéronefs, le déficit de sièges par rapport aux prévisions validées dans le Plan de Restructuration 2020 compromettrait les efforts de la compagnie pour assurer son retour à la viabilité alors que, selon les autorités françaises, les mesures compensatoires ne peuvent avoir pour effet de compromettre le retour à la viabilité de l'entreprise en restructuration.

#### 3.4.1.2. Réduction du plan de dessertes

- (58) S'agissant des restrictions relatives aux dessertes prévues dans la décision concernant l'aide à la restructuration, les autorités françaises expliquent que le Plan de Restructuration révisé prend en compte un déploiement partiel de Corsair sur des lignes africaines et détaillent que ce redéploiement de capacités est intervenu dans le cadre d'un choix stratégique de la compagnie de se repositionner sur le continent africain francophone et dans un contexte marqué par l'extrême concurrence des compagnies opérant des vols, directs et avec escales, sur les Antilles françaises, la Réunion, et la Guyane française.
- (59) En plus des mesures déjà mises en œuvre dans le cadre du Plan de Restructuration 2020, et sous réserve d'un ajustement de sa flotte à 10 aéronefs (avec une limitation de capacité totale à [...] sièges), les autorités françaises indiquent que Corsair est disposé à arrêter, jusqu'au [...], les lignes [...] et [...] et que Corsair entend redéployer, sous réserve de l'accord de la Commission, les capacités correspondant à certaines dessertes de [...] vers d'autres destinations [...], ce qui signifie qu'il ne pourra en résulter non seulement aucune affectation de la concurrence mais également aucune affectation du commerce entre États-membres de l'Union européenne, [...] et les destinations concernées étant extra-européennes.
- (60) Les autorités françaises confirment que jusqu'au [...] Corsair ne pourra pas ouvrir de nouvelles destinations à desserte régulière qui ne sont pas prévues dans le Plan de Restructuration révisé. La compagnie sera donc limitée à la desserte de: [...].

### 3.4.2. Mesures comportementales

- (61) Le Plan de Restructuration tel que révisé le 15 décembre 2023 par les autorités françaises ne fournit aucune information particulière au sujet de possibles mesures comportementales autres que celle mentionnant l'interdiction pour Corsair d'ouvrir de nouvelles destinations à desserte régulière qui ne sont pas prévues dans le Plan de Restructuration révisé jusqu'au [...].

### 3.5. Rôle de Corsair dans l'Union européenne et scénario contrefactuel de l'aide

- (62) Dans le cadre de la décision concernant l'aide à la restructuration de décembre 2020, les autorités françaises expliquaient que, faute de recevoir une aide appropriée, Corsair risquait de disparaître du marché à très brève échéance et que sa défaillance aurait les conséquences principales suivantes :
- a. Un impact social négatif direct sur ses 1107 salariés ;
  - b. Une augmentation des prix du transport aérien à destination des départements et régions d'outre-mer au profit d'Air France et d'Air Caraïbes alors que la clientèle pour ces destinations dispose souvent de moyens limités ; et
  - c. Un impact social indirect au niveau de la continuité territoriale entre la métropole et les départements et régions d'outre-mer dans la mesure où Corsair joue 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 traitant avec de nombreuses sociétés locales, dont certaines sont en situation de dépendance économique, et pourraient donc ne pas survivre à sa disparition).
- (63) Les autorités françaises soulignaient dans ce cadre que, au-delà des partenaires économiques directs de Corsair, c'est toute l'économie de ces régions ultra-marines qui bénéficie des liaisons aériennes assurées par Corsair dès lors que Corsair y achemine de nombreux touristes et que le tourisme représente plus de 8% du PIB local. Elles concluaient donc que la disparition de Corsair ne ferait qu'accentuer la grave crise que connaissent ces territoires et limiterait les possibilités de reprise économique.
- (64) Les autorités françaises ne fournissent pas d'explications supplémentaires à ce titre dans le cadre du Plan de Restructuration révisé et encore moins suite à la réorientation partielle des routes de Corsair vers l'Afrique telle qu'envisagée et décrite dans la requête des autorités françaises.

## 4. APPRÉCIATION

### 4.1. Existence d'une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE

- (65) Aux termes de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, « *sauf dérogations prévues par les traités, 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 ».*

- (66) La qualification d'aide d'État d'une mesure au sens de cette disposition nécessite donc que les conditions cumulatives suivantes soient remplies : i) la mesure doit être imputable à l'État et financée au moyen de ressources d'État ; ii) elle doit accorder 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.

*4.1.1. Les financements sous forme d'annulation de dettes, reconduction de prêts, garanties ou crédits d'impôt*

- (67) Dans la décision concernant l'aide à la restructuration de décembre 2020, la Commission a conclu que l'octroi de financements au profit de Corsair par l'État français, par l'intermédiaire du Comité Interministériel pour la Réforme Industrielle est imputable à l'État et confère un avantage manifeste et sélectif à Corsair dans la mesure où les formes de financement ont été uniquement octroyées à la compagnie en vertu d'un Protocole de conciliation particulier.
- (68) Par ailleurs, la Commission a indiqué que ces mesures de financement allaient renforcer 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. La Commission a dès lors conclu que ces mesures allaient fausser ou menacer de fausser la concurrence entre compagnies aériennes et qu'elles étaient dès lors susceptibles d'affecter les échanges entre États-membres. Il s'ensuit que ces financements mobilisant les ressources budgétaires ou fiscales de l'État au profit de Corsair ont été considéré par la Commission comme constituant une aide d'État en faveur de Corsair au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.
- (69) Pour les raisons qui sont exposées aux considérants 8 à 12 de la décision concernant l'aide à la restructuration, renforcées par le fait que la situation financière et opérationnelle de Corsair s'est détériorée par rapport à décembre 2020, lorsque l'aide à la restructuration a été initialement approuvée, la Commission estime qu'un soutien complémentaire de l'État prolongeant la durée des différentes mesures de financement et ajoutant de nouveaux abattements fiscaux pour le renouvellement d'une partie de la flotte constitue une nouvelle aide d'État dans la mesure où ces mesures prolongées satisfont également à l'ensemble des critères décrits au considérant (66) ci-dessus et cela malgré les modifications quantitatives, de forme et/ou temporelles y appliquées.

*4.1.2. Conclusion sur l'existence d'une aide*

- (70) À la lumière de l'appréciation, à ce stade, des conditions cumulatives de l'existence d'une aide d'État, la Commission conclut que la prolongation du soutien financier de l'État à Corsair sous forme d'annulation de dettes, reconduction de prêts, garanties ou crédits d'impôt constitue une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE. La Commission appréciera donc sa légalité et sa compatibilité avec le marché intérieur.

## 4.2. Légalité de l'aide

- (71) Conformément à l'article 108, paragraphe 3, du TFUE, la Commission est informée, en temps utile pour présenter ses observations, des projets tendant à modifier des aides. Si elle estime qu'un tel plan n'est pas compatible avec le marché intérieur au regard de l'article 107, elle ouvre sans délai la procédure prévue au paragraphe 2 dudit article et l'État membre concerné ne met à exécution les mesures projetées qu'après que cette procédure ait abouti à une décision finale.
- (72) En outre, en vertu de l'article 1, point c), du règlement de procédure<sup>18</sup>, les modifications apportées à une aide existante constituent une « aide nouvelle » soumise à l'obligation de notification en vertu de l'article 2, paragraphe 1. L'article 3 de ce règlement contient l'obligation de suspension selon laquelle les aides soumises à l'obligation de notification ne sont pas mises à exécution avant que la Commission n'ait pris ou soit réputée avoir pris une décision autorisant une telle aide.
- (73) Dans la mesure où les autorités françaises ont notifié à la Commission leur demande de modification du plan de restructuration de Corsair qui visait à permettre à Corsair de se recentrer sur son cœur d'activité sur une période allant jusqu'au [...], et que l'exécution des mesures soutenant le Plan de Restructuration révisé est suspendue conformément à l'article 3, point c), du règlement de procédure, la Commission considère la nouvelle aide à la restructuration comme légale.

## 4.3. Compatibilité de l'aide et base juridique de l'appréciation

- (74) En vertu du point 7.2.2 des lignes directrices S&R, si une aide à la restructuration a été autorisée, l'État membre concerné peut, pendant la période de restructuration, demander à la Commission d'accepter des modifications du plan de restructuration et du montant de l'aide. La première communication relative à la demande de modification de plan de restructuration de Corsair a été introduite par la France auprès de la Commission le 27 septembre 2023, c'est-à-dire trois jours avant la fin de la période de restructuration de Corsair. Pourtant, des informations essentielles relatives à des modifications additionnelles à apporter au Plan de Restructuration 2020 ont été transmises par les autorités françaises le 15 décembre 2023.
- (75) Sur le fond, la Commission peut autoriser de telles modifications si elles respectent les règles suivantes: a) le plan révisé doit toujours prévoir un retour à la viabilité dans un délai raisonnable; b) si les coûts de restructuration sont augmentés, la contribution propre devra augmenter en conséquence; c) si le montant de l'aide est augmenté, les mesures visant à limiter les distorsions de concurrence devront être plus importantes que celles initialement imposées; d) si les mesures visant à limiter les distorsions de concurrence proposées sont plus limitées que celles initialement imposées, le montant de l'aide doit être réduit en conséquence; e) le nouveau calendrier de mise en œuvre des mesures visant à limiter les distorsions de concurrence ne pourra être retardé par rapport à celui initialement adopté que pour des raisons non imputables au bénéficiaire ni à l'État membre; dans le cas contraire, le montant de l'aide doit être réduit en conséquence (point 124 des lignes directrices S&R).

---

<sup>18</sup> 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 (JO L 248 du 24.9.2015, p. 9).



- (76) Si les conditions imposées par la Commission ou les engagements pris par l'État membre sont assouplis, le montant de l'aide doit être réduit en conséquence ou d'autres conditions peuvent être imposées (point 125 des lignes directrices S&R).
- (77) Toutefois, le point 7.2.2 des lignes directrices S&R ne s'appliquant qu'à des modifications de plans de restructuration, et non à des plans concernant de nouvelles opérations de restructuration, à ce stade et plus particulièrement en l'absence de rapports semestriels sur les éventuelles mesures additionnelles prises pour remédier aux difficultés inattendues dont les autorités françaises font état, la Commission n'est pas en mesure d'évaluer si Corsair a pris des mesures additionnelles, dont le Plan de Restructuration révisé poursuivrait l'effort, ou s'il s'agit d'un nouveau plan de restructuration soutenu, trois ans après l'aide à la restructuration, par de nouvelles aides à la restructuration en violation du principe de non-réurrence énoncé aux points 70 à 75 des lignes directrices S&R. La Commission nourrit ainsi un doute sur la question de savoir si l'octroi d'aides nouvelles à la restructuration est conforme audit principe au vu, notamment, de l'envergure des modifications à apporter au Plan de Restructuration 2020, à savoir [...] et du moment tardif choisi pour introduire ces modifications, trois ans après la première aide à la restructuration et, de plus, que précisées le 15 décembre 2023, deux mois et demi après la fin de la période de restructuration antérieure.
- (78) Quoi qu'il en soit, la Commission considère qu'il est douteux que l'aide nouvelle soutenant le Plan de Restructuration révisé remplisse les critères de compatibilité énoncés dans les lignes directrices S&R, principalement pour les raisons suivantes.

#### 4.3.1. Contribution au développement d'une activité ou d'une zone économique

##### 4.3.1.1. Contribution à remédier à une défaillance du marché ou à éviter des difficultés sociales

- (79) Dans certaines situations, la restructuration d'une entreprise en difficulté peut contribuer au développement d'activités ou de zones économiques, y compris au-delà des activités exercées par le bénéficiaire. C'est le cas lorsque, en l'absence d'une telle aide, la défaillance du bénéficiaire entraînerait des situations de défaillance du marché ou de difficultés sociales, entravant le développement des activités et/ou des régions économiques qui seraient touchées par de telles situations. Le point 44 des lignes directrices S&R dresse une liste non exhaustive de ces situations. En permettant au bénéficiaire de poursuivre ses activités, l'aide empêche de telles défaillances du marché ou de telles difficultés sociales et, partant, contribue au développement des activités ou des zones qui auraient été affectées par la sortie du marché du bénéficiaire.
- (80) Bien que les autorités françaises soutiennent que l'aide d'État envisagée en faveur de Corsair contribuerait éviter une défaillance du marché ou des difficultés sociales<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> Cela étant, les autorités françaises confirment qu'il n'existe pas *stricto sensu* de risque d'interruption de la continuité d'un service d'intérêt économique général dans la mesure où, même si des obligations de service public existent entre la métropole et les 3 territoires d'outre-mer desservis par Corsair, l'État français n'a pas décidé d'attribuer directement des compensations financières à Corsair pour lui permettre d'assurer ses liaisons aériennes.

dans la mesure où de nombreuses sociétés du tissu économique des territoires ultra-marins de l'Union européenne (en particulier en Guadeloupe, Martinique, Réunion et Mayotte) sont en situation de dépendance économique<sup>20</sup> vis-à-vis de Corsair, et pourraient donc ne pas survivre à une disparition à brève échéance de la compagnie, sur base de l'information disponible, à ce stade, dans le Plan de Restructuration révisé tel que soumis par les autorités françaises, la Commission considère qu'il est douteux que l'aide accordée à Corsair dans le cadre de la prolongation remplisse le critère du point 44 des lignes directrices S&R et note que le Plan de Restructuration révisé semble plutôt indiquer que les mesures commerciales prises par Corsair afin de renouer avec la rentabilité vont précisément dans le sens contraire.

- (81) En effet, comme expliqué au considérant (24), Corsair envisage un redéploiement partiel de certaines de ses capacités actuellement destinées à desservir des destinations au sein de l'Union européenne vers des destinations sur le continent africain francophone. Aux redéploiements de capacités des lignes prévues dans le Plan de Restructuration 2020 depuis [...] intervenus depuis la décision concernant l'aide à la restructuration (note en bas de page 16) viendra maintenant s'ajouter [...]. Les autorités françaises expliquent que cette réorientation résulte d'un choix stratégique intervenu notamment dans un contexte marqué par l'extrême concurrence des compagnies opérant des vols, directs et avec escales, sur les Antilles françaises, la Réunion, et la Guyane française (voir considérant (58)). Or, ces régions et la contribution de Corsair à leurs développements sociaux et économiques respectifs sont précisément les éléments sur lesquels s'appuyait l'appréciation positive de la Commission de l'aide initiale finançant le Plan de Restructuration 2020 comme expliqué au considérant (62).
- (82) Dans la mesure où les nouvelles destinations que Corsair envisage de développer dans le cadre du Plan de Restructuration révisé ne contribuent pas à maintenir la continuité territoriale et compte tenu de la présence de deux voire trois concurrents existants sur ces liaisons encore maintenues dans ces régions après la pandémie de Coronavirus, il est très douteux que la contribution de Corsair au développement d'une activité ou d'une zone économique grâce au maintien de la connectivité et de la continuité territoriale au sein de l'Union puisse demeurer comme une justification valable pour les (nouvelles) aides que les autorités françaises souhaitent apporter à Corsair. Cela sans préjuger que la France puisse démontrer que, même amoindrie, la contribution de Corsair à la continuité territoriale et la connectivité des régions concernées reste indispensable ou invoquer d'autres justifications prévues au point 44 des lignes directrices S&R.

---

<sup>20</sup> À ce titre, les autorités françaises ajoutent que, au-delà des partenaires économiques directs de Corsair, ce serait toute l'économie de ces régions qui bénéficient des liaisons aériennes assurées par Corsair vers ces destinations ultra-marines dès lors que Corsair y achemine de nombreux touristes et que le tourisme représente plus de 8 % du PIB de ces régions. Enfin, Corsair représenterait une part substantielle du fret aérien à destination et en provenance de ces territoires dans la mesure où, à l'export (hors poste) Corsair détient [10-20] % de parts de marché vers la Réunion, [30-40] % vers la Martinique ou encore [30-40] % vers la Guadeloupe.

#### 4.3.1.2. Rétablissement de la viabilité à long terme

- (83) Conformément au point 124, sous a), des lignes directrices S&R, dans le cas d'une modification du plan de restructuration, la Commission exigera de l'État membre concerné qu'il présente un plan de restructuration permettant de rétablir la viabilité à long terme du bénéficiaire dans un délai raisonnable par rapport au plan de restructuration initialement soumis.
- (84) Par ailleurs, le plan de restructuration doit rétablir la viabilité à long terme du bénéficiaire sur la base d'hypothèses réalistes en ce qui concerne ses conditions d'exploitation futures et la viabilité à long terme n'est assurée que lorsqu'une entreprise est en mesure de fournir un rendement du capital prévisionnel approprié après avoir couvert tous ses coûts, y compris les amortissements et les charges financières.
- (85) Dans ce contexte, le Plan de Restructuration révisé tel que soumis par les autorités françaises présente un nombre de lacunes qui contribuent conjointement à ce qu'il soit raisonnable de considérer le rétablissement de la viabilité à long terme de Corsair comme douteux à ce stade.
- (86) Premièrement, s'agissant des hypothèses retenues par les autorités françaises<sup>21</sup> et qui sont supposées sous-tendre le Plan de Restructuration révisé, la Commission n'est pas en mesure, à ce stade et sur cette base, de juger si elles sont réalistes dans la mesure où aucune explication détaillée qui démontrerait et justifierait leurs choix n'est fournie par les autorités françaises.
- (87) Deuxièmement, les projections financières de base montrent des marges relativement étroites par rapport aux indicateurs de rentabilité et solvabilité traditionnels et sont donc vulnérables à toute dégradation future de certaines des hypothèses principales citées ci-dessus et qui les sous-tendent. En effet, les importantes fluctuations défavorables des prix du carburant connues ces derniers mois par exemple pourraient à elles-seules remettre en cause les projections financières seulement légèrement positives de Corsair et donc le rétablissement de sa viabilité si ces fluctuations devaient se répéter ou perdurer dans le temps.
- (88) Troisièmement, bien que les apports d'argent frais d'origine privée par certains des actionnaires d'OMRP (par l'intermédiaire d'une NewCo), pour l'équivalent de [5-30] millions d'euros et par des nouveaux investisseurs (la République du Congo-Brazzaville) pour l'équivalent de [5-30] millions d'euros<sup>22</sup> soient considérés par les autorités françaises comme une des sources du financement des frais de restructuration dans le cadre du Plan de Restructuration révisé, ces contributions demeurent relativement limitées par rapport aux besoins de trésorerie à court et moyen termes de la compagnie, en particulier tenant compte des difficultés financières actuelles qu'elle rencontre. Ensuite, s'agissant des autres apports avancés par les autorités françaises

---

<sup>21</sup> Voir Section 3.1 ci-dessus.

<sup>22</sup> Et, par soucis de complétude, l'apport d'origine publique de 3 millions d'euros par le Conseil Départemental de la Guadeloupe.

comme permettant de contribuer au retour à la viabilité de la compagnie, la Commission constate que un certain nombre d'entre eux, qu'ils soient d'origine privée ou publique, correspondent, en réalité, à des initiatives anciennes, c'est-à-dire ayant été mises en place bien avant la communication du Plan de Restructuration modifié, et apparaissent donc comme « recyclées » pour les besoins de la justification des nouvelles aides considérées lors de la présente procédure.<sup>23</sup> Le « recyclage » de ces initiatives soulève des doutes quant à leur capacité de contribuer effectivement au retour à la viabilité de la compagnie dans la mesure où leurs effets positifs attendus sur les performances économiques de Corsair et sur la situation de trésorerie qui en résulte ont soit déjà été enregistrés (et sont donc « passés » c'est-à-dire non pertinents pour les besoins de financement à rencontrer dans le cadre du Plan de Restructuration révisé), soit ne se sont pas matérialisés à un niveau suffisant dans le cadre de la mise en œuvre du Plan de Restructuration 2020 pour pouvoir éviter à la compagnie le besoin de recourir à de nouvelles aides. Finalement, il semblerait également que certaines autres initiatives ne soient pas encore réalisées<sup>24</sup> et demeurent au stade des intentions. Sans indication concrète de leur mise en œuvre imminente ou, à tout le moins, dans le cadre du Plan de Restructuration révisé, il demeure hautement spéculatif de les prendre en considération comme éventuelles contributions fermes au retour à la viabilité de la compagnie. Par conséquent, sur base des limitations identifiées ci-dessus et à ce stade, la Commission ne peut pas considérer que les nouvelles contributions d'argent « frais » soient suffisamment importantes pour pouvoir être considérées comme un indice de réalisabilité du Plan de Restructuration révisé.

- (89) Quatrièmement, l'ampleur de la possible vulnérabilité du scénario « de référence » du Plan de Restructuration révisé telle que décrite ci-dessus ne peut à ce stade être adéquatement évaluée dans la mesure où les autorités françaises n'ont pas fourni de scénario « dégradé » du Plan de Restructuration révisé bien que cela soit exigé par le point 50 des lignes directrices S&R.
- (90) Enfin, les autorités françaises n'ont pas fourni d'états financiers prévisionnels de Corsair (ni l'ensemble des indicateurs financiers qui les accompagnent traditionnellement et nécessairement) autres qu'un sommaire compte de résultats, ni pour le scénario « de référence » et encore moins pour le scénario « dégradé » dans la mesure où ce dernier n'a tout simplement pas été communiqué (voir considérant (90) ci-dessus). Cependant, sur base de l'information sommaire fournie, le Plan de Restructuration révisé indique que l'évolution attendue des fonds propres de Corsair [...] au risque pour le bénéficiaire de continuer d'être qualifié comme entreprise en difficulté à la fin de la période prolongée de restructuration. Dans ce cas de figure, il serait exclu de considérer que le rétablissement de la viabilité à long terme soit acquis au terme du Plan de Restructuration révisé dans la mesure où Corsair serait toujours en difficulté selon les critères des lignes directrices S&R à l'issue de la période prolongée.

---

<sup>23</sup> Par exemple, [10-25] millions d'euros obtenus pour la cession de 3 appareils Boeing en 2020, [3-15] millions d'euros de réduction des loyers de 2 appareils Airbus 330-NEOs conclue en septembre 2020, ou encore l'abandon des prêts étatiques (« FDES & PP ») pour un montant de 80 millions d'euros et déjà pris en compte dans le cadre du Plan de Restructuration 2020.

<sup>24</sup> Par exemple, l'opération de [...] [10-30] millions d'euros » et pour laquelle aucune documentation (comme, par exemple, à tout le moins, une lettre d'intention signée).

- (91) Sur base de ce qui précède, la Commission émet donc de sérieux doutes que le Plan de Restructuration révisé soit conforme aux critères énoncés dans les lignes directrices S&R et qu'il conduise au rétablissement de la viabilité de Corsair, car il n'est ni évident ni probable que Corsair apportera un rendement suffisant et que la compagnie soit en mesure de rester sur le marché sans aide supplémentaire. Étant donné que la viabilité à long terme de Corsair n'est pas assurée à ce jour, la Commission considère, à titre préliminaire, que le Plan de Restructuration révisé ne démontre pas que le bénéficiaire serait en mesure d'exercer une concurrence sur la base de ses propres mérites à la fin de la période de restructuration, et donc qu'en évitant sa sortie du marché par cette restructuration, l'aide à Corsair contribue au développement d'une activité ou d'une zone économique.

#### 4.3.2. *Affectation des échanges et de la concurrence*

##### 4.3.2.1. Caractère approprié de l'aide, proportionnalité et contribution propre

- (92) Conformément au point 62 des lignes directrices S&R, une contribution importante aux coûts de restructuration est requise sur les ressources propres du bénéficiaire de l'aide, de ses actionnaires ou créanciers ou du groupe d'entreprises auquel il appartient, ou auprès de nouveaux investisseurs. Cette contribution propre doit normalement être comparable à l'aide octroyée en termes d'effets sur la solvabilité ou la position de liquidité du bénéficiaire, ladite aide devant être aussi dûment rémunérée (point 54 des lignes directrices S&R). Conformément au point 63 des lignes directrices S&R, être réelle et donc à l'exclusion des bénéfices futurs attendus tels que les flux de liquidités. Au demeurant, aux termes du point 124, sous b) des lignes directrices S&R, si dans le cadre d'une modification d'un plan de restructuration les coûts de restructuration sont augmentés, la contribution propre devra augmenter en conséquence.
- (93) Comme expliqué au considérant (32), les autorités françaises envisagent principalement de nouvelles aides pour un montant total de 83,1 millions d'euros essentiellement sous forme du rééchelonnement d'un montant de 19 millions d'euros, de l'abandon d'un montant de 23 millions d'euros dette publique, ainsi que de nouveaux abattements fiscaux [...] pour un montant de 38,1 millions d'euros.
- (94) En outre il est prévu une clause hypothétique de retour à meilleure fortune limitée à [...] millions d'euros alors que le montant total des aides étatiques avoisinerait les 200 millions d'euros depuis 2020. À supposer que la restructuration réussisse, la Commission observe que pratiquement tout le bénéfice de celle-ci reviendrait, dans la configuration actuelle, aux actionnaires (privés) existants et futurs, alors que l'État annule des dettes, ce qui améliore la solvabilité de Corsair et consent de nouveaux crédits d'impôt équivalents à une subvention à fonds perdu au profit des (nouveaux) actionnaires. Les instruments d'aide envisagés n'assurent donc pas une rémunération adéquate. À ce titre, il y a lieu de considérer que l'entrée de l'État dans le capital de la société par le biais de la conversion des créances en capital garantirait une rémunération adéquate de l'État et une symétrie relative par rapport aux autres apporteurs de fonds.

- (95) Comme prévu au point 124, sous b), des lignes directrices S&R, le Plan de Restructuration révisé doit prévoir une augmentation correspondante de la contribution propre. Cependant, dans leur requête, les autorités françaises n'ont pas fourni d'indices suffisamment pertinents pour permettre que certains des éléments de la contribution propre avancée puissent être considérés comme, d'une part, éligibles ou, d'autre part, réels et effectifs. En effet, l'opération de [...] reste hypothétique et sa possible conclusion non documentée à ce stade. Il en va de même pour l'opération de financement des 4 appareils Airbus A330-NEOs encore à réceptionner en [...] et au sujet duquel aucune documentation concluante n'a, à ce stade, été fournie à la Commission pour qu'elle puisse en évaluer la réalité. Enfin, il reste à confirmer que le financement intercalaire obtenu par l'étalement des paiements des cotisations accordé à Corsair en septembre 2023 par la Caisse de retraite du personnel navigant (CRPN)<sup>25</sup> est bien éligible en tant que contribution propre.
- (96) Sur base des doutes soulevés ci-dessus, il apparaît que la contribution propre proposée dans le Plan de Restructuration révisé risque de demeurer très limitée dans l'hypothèse où les doutes soulevés quant à l'éligibilité ou la réalité de leur nature ne viendraient pas à être levés. Il en résulte qu'à ce stade, comparée aux montants des aides de l'État, la contribution propre de la part de Corsair et telle que décrite par les autorités françaises n'apparaît pas suffisamment importante pour pouvoir être considérée comme proportionnelle conformément aux lignes directrices S&R.
- (97) Il apparaît donc clairement que, à ce stade, la contribution propre proposée est non seulement très limitée par rapport aux critères énoncés aux points 64 et 124, sous b), des lignes directrices S&R, mais demeure également hypothétique à certains regards en l'absence d'engagements juridiquement contraignants de la part des contributeurs potentiels. Sur cette base, il est prématuré de prendre position sur l'application éventuelle des critères prévus au point 98 des lignes directrices S&R (voir considérant (43)) concernant la contribution propre de la part de bénéficiaires situés dans des régions éligibles à des aides régionales. Les autorités françaises n'ont, d'ailleurs, pas démontré que ce sont les circonstances spécifiques de la Guadeloupe ou des autres régions desservies par Corsair qui font obstacle à ce que Corsair apporte la contribution propre exigée. Elles n'ont notamment pas démontré que Corsair serait confronté à des difficultés particulières pour obtenir de nouveaux financements sur le marché du fait qu'il est situé dans une région assistée.
- (98) Sur base de ce qui précède, la Commission émet donc de sérieux doutes sur la proportionnalité et la rémunération de la nouvelle aide envisagée au regard des critères énoncés dans les lignes directrices S&R par rapport à la contribution propre dans la mesure où les montants considérés pour le moment demeurent insuffisants et, pour certains hypothétiques et ne constituent donc pas une contribution propre suffisante, réelle et effective aux coûts de restructuration.

#### 4.3.2.2. Mesures visant à limiter les distorsions de concurrence

- (99) Conformément aux points 76 et suivants des lignes directrices S&R, lors de l'octroi d'une aide à la restructuration, des mesures doivent être prises pour limiter les

---

<sup>25</sup> Par le biais de non-paiement de cotisations jusqu'à [...] avec un plan de remboursement échelonné sur 6 ans.

distorsions de concurrence, de sorte que les effets négatifs sur les conditions des échanges soient réduits au minimum et que les effets positifs l'emportent sur les éventuels effets négatifs. En particulier, les mesures limitant les distorsions de concurrence devraient généralement prendre la forme de mesures structurelles, c'est-à-dire de cessions claires d'activités non déficitaires qui devraient de toute façon être abandonnées pour préserver la viabilité.

- (100) Conformément aux points 124, sous c) et d) des lignes directrices S&R, dans le cas d'une modification du plan de restructuration, la Commission exigera de l'État membre concerné que, si le montant de l'aide est augmenté, les mesures visant à limiter les distorsions de concurrence devront être plus importantes que celles initialement imposées et que, si les mesures visant à limiter les distorsions de concurrence proposées sont plus limitées que celles initialement imposées, le montant de l'aide doit être réduit en conséquence. En outre, conformément aux points 127 à 129 des lignes directrices S&R, lorsqu'une aide à la restructuration est examinée au regard de ces lignes directrices, l'octroi de toute autre aide pendant la période de restructuration, même conformément à un régime déjà autorisé, est susceptible d'influer sur l'appréciation par la Commission de l'importance nécessaire des mesures visant à limiter les distorsions de concurrence, de sorte que la Commission apprécie l'importance des mesures visant à limiter les distorsions de concurrence en tenant compte des autres aides de quelque type que ce soit octroyées au bénéficiaire durant la période de restructuration.
- (101) Comme expliqué aux considérants (45) et suivants, dans le Plan de Restructuration modifié, les autorités françaises proposent d'ajuster les mesures acceptées dans le cadre du Plan de Restructuration 2020 de la façon suivante :
- a. S'agissant des mesures structurelles, les autorités françaises indiquent qu'elles considèrent :
    - i. que Corsair s'engage à abandonner jusqu'à [...] créneaux horaires de décollage et d'atterrissage et à les rendre, dans un délai de [...] à compter de la décision de la Commission, à l'association COHOR qui est en charge de la coordination des aéroports français
    - ii. une augmentation de la flotte d'un appareil à une flotte de dix avions à compter du mois de [...] suite à la confirmation de commandes de quatre nouveaux avions en [...]. Les autorités françaises soumettent que, malgré l'augmentation de la flotte, la capacité de sièges dont disposerait Corsair pour l'année 2024 serait très largement inférieure à sa capacité avant restructuration telle que prévue pour l'année 2024.
  - b. S'agissant des mesures comportementales, les autorités françaises ne font aucune mention quant à la possibilité de reconduire ou renforcer les mesures actées dans la décision concernant l'aide à la restructuration
- (102) Sur base de ce qui précède, et en tenant compte du fait que Corsair aurait pu bénéficier durant la période de restructuration des aides d'État supplémentaires pouvant aller jusqu'à [20-40] millions d'euros (voir considérant (20)), la Commission émet de sérieux doutes que l'aide soutenant le Plan de Restructuration révisé soit conforme aux critères énoncés dans les lignes directrices S&R en ce qu'elle serait assortie de

mesures adéquates visant à limiter les distorsions de concurrence. En effet, en vertu du point 124, sous c), des lignes directrices S&R, vu l'augmentation significative du montant de l'aide, de telles mesures doivent être plus importantes que celles initialement imposées. Or, d'une part, la France propose une augmentation de la flotte à dix avions suite à la poursuite de nouvelles commandes alors que la taille de la flotte devrait en principe être réduite avec l'augmentation du montant d'aide et l'extension de la période de restructuration. À cet égard, il convient d'observer qu'à supposer que la capacité de Corsair doive être calculée en termes des sièges disponibles, cette capacité reste en tout état de cause légèrement plus grande que celle prévue dans le Plan de Restructuration de 2020. D'autre part, la mesure relative à l'abandon des créneaux horaires ne semble pas être ni qualitativement, ni quantitativement plus significative que la mesure déjà prévue dans le Plan de Restructuration 2020 et consistant à une mise à disposition d'une compagnie tierce, à travers la signature d'un partenariat, d'un quota annuel de [...] créneaux à l'aéroport d'Orly. À cet égard, la Commission observe qu'elle n'a pas été sollicitée pour approuver un cahier de charges présenté par une telle compagnie tierce, conformément à la procédure prévue au considérant (88)(f) de la décision concernant l'aide à la restructuration. Par conséquent, les mesures visant à limiter les distorsions de concurrence restant substantiellement les mêmes que celles déjà en place, malgré l'augmentation significative du montant de l'aide dans la Plan de Restructuration révisé, l'aide à la restructuration soutenant ce plan soulève des doutes sérieux quant à sa comptabilité avec les lignes directrices S&R.

#### 4.3.3. *Mise en balance des effets positifs de l'aide et de son impact négatif sur le marché intérieur*

- (103) Une mesure d'aide d'État soigneusement conçue devrait garantir que l'équilibre global des effets évitant d'altérer les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun soit positif. Les lignes directrices S&R énoncent les critères selon lesquels la Commission apprécie la compatibilité des aides à la restructuration d'une entreprise en difficulté avec le marché intérieur, en veillant à ce que le développement de l'activité économique en question n'altère pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun.
- (104) À la lumière des conclusions de l'appréciation ci-dessus, la Commission doute, à ce stade, que la nouvelle aide à la restructuration soit conforme aux principales exigences des lignes directrices S&R et, par conséquent, que les conditions des échanges au sein du marché intérieur ne soient pas affectées négativement dans une mesure contraire à l'intérêt commun, de sorte que l'aide à la restructuration n'est, à ce stade, pas compatible avec le marché intérieur conformément à l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE. La Commission doute en particulier i) du rétablissement de la viabilité à long terme du bénéficiaire, ii) de sa contribution au développement d'une activité ou d'une zone économique, iii) de l'existence d'une contribution propre suffisante exempte d'aide de la part du bénéficiaire au regard du montant et de la très faible rémunération de l'aide envisagée, et iv) de l'existence de mesures suffisantes visant à limiter les distorsions de concurrence, en tenant également compte du fait que le bénéficiaire aurait potentiellement obtenu des aides d'État additionnelles durant la période de restructuration.



## 5. DÉCISION

Eu égard aux considérations qui précèdent, la Commission, statuant conformément à la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, demande à la France, dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la présente lettre, de présenter ses observations et de fournir toutes les informations utiles à l'appréciation de la nature, du montant, de la légalité et de la compatibilité des deux mesures d'aide à la restructuration faisant l'objet de la présente procédure.

Elle invite vos autorités à transmettre immédiatement une copie de cette lettre aux bénéficiaires potentiels de l'aide.

La Commission rappelle à la France que l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne a un effet suspensif et attire votre attention sur l'article 16 du règlement (UE) 2015/1589 du Conseil, qui prévoit que toute aide illégale peut être récupérée auprès de son bénéficiaire.

La Commission avertit la France qu'elle informera les parties intéressées en publiant la présente lettre et un résumé utile de celle-ci au Journal officiel de l'Union européenne. Elle informera également les intéressés dans les pays de l'AELE signataires de l'accord EEE par la publication d'une communication dans le supplément EEE du Journal officiel, ainsi que l'autorité de surveillance de l'AELE en leur envoyant une copie de la présente. Toutes ces parties intéressées seront invitées à présenter leurs observations dans un délai d'un (1) mois à compter de la date de cette publication.

Dans le cas où la présente lettre contiendrait des éléments confidentiels qui ne doivent pas être publiés, veuillez en informer la Commission dans un délai de quinze (15) jours ouvrables à compter de la date de réception. Si la Commission ne reçoit pas une demande motivée à cet effet dans le délai prescrit, elle considérera que vous êtes d'accord avec la publication du texte intégral de la lettre. Cette demande, où seront précisés les éléments concernés, devra être envoyée par lettre recommandée ou par télécopie à:

Commission européenne  
Direction générale concurrence  
Greffe des aides d'État  
B-1049 Bruxelles  
Télécopie: + 32 2 296 12 42  
[Stateaidgreffe@ec.europa.eu](mailto:Stateaidgreffe@ec.europa.eu)

Par la Commission

Margrethe VESTAGER  
Vice-Présidente exécutive

