II

(Actes non législatifs)

DÉCISIONS

DÉCISION (UE) 2016/2068 DE LA COMMISSION

du 29 juillet 2013

concernant l'aide d'État SA.35611 (13/C) que la France envisage de mettre à exécution en faveur du groupe PSA Peugeot Citroën SA

[notifiée sous le numéro C(2013) 4971]

(Le texte en langue française est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 108, paragraphe 2, premier alinéa,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

après avoir invité les intéressés à présenter leurs observations conformément auxdits articles ([1]) et vu ces observations,

considérant ce qui suit:

1. PROCÉDURE

(1) Le 5 novembre 2012, la Commission a reçu une plainte d'une entreprise qui a souhaité gardé l'anonymat (ci-après le «plaignant anonyme»).

(2) Par décision du 11 février 2013 (ci-après la «décision de sauvetage») la Commission a temporairement autorisé pour des raisons de stabilité financière, la garantie par la France d'émissions obligataires par Banque PSA Finance SA (ci-après «BPF») d'un montant nominal de 1,2 milliard d'EUR. Dans ce cadre, les autorités françaises se sont engagées à notifier un plan de restructuration du groupe PSA Peugeot Citroën S.A. (ci-après «PSA» ou le «groupe» ou le «groupe PSA») et un plan de viabilité de BPF dans les six mois suivant la décision de sauvetage.

(3) Par lettre du 12 mars 2013, la France a notifié à la Commission une aide à la restructuration en faveur du groupe PSA.

(4) Par lettre du 2 mai 2013, la Commission a informé la France de sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après le «TFUE») à l'encontre de cette aide.

([1]) JO C 275 du 16.11.2007, p. 18.

(5) La décision de la Commission d'ouvrir la procédure (ci-après la «décision d'ouverture») a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* le 16 mai 2013 ([2]). La Commission a invité les parties intéressées à présenter leurs observations sur l'aide en cause. Le 3 juin 2013, la Commission a envoyé un questionnaire aux principaux concurrents de PSA.

(6) La Commission a reçu des observations de cinq parties intéressées, à savoir:

i) le groupe PSA, en sa qualité de bénéficiaire de l'aide, qui a soumis des observations par lettre du 13 juin 2013;

ii) une entreprise qui souhaite garder l'anonymat (ci-après le «tiers anonyme»), qui a soumis des observations par lettre du 14 juin 2013;

iii) les concurrents Fiat, General Motors (ci-après «GM») et Toyota, qui ont soumis des observations par lettres des 17, 18 et 21 juin 2013.

(7) La Commission a transmis ces observations à la France par lettres du 19 et du 21 juin 2013.

(8) Les autorités françaises ont transmis leurs observations sur la décision d'ouverture par lettre du 3 juin 2013 et leurs commentaires sur les observations des tiers intéressés par lettre du 28 juin 2013.

(9) À la demande de la Commission, les autorités françaises ont produit des informations complémentaires les 1er et 2 juillet 2013.

(10) Le 4 juillet 2013, une conférence téléphonique a été organisée entre les services de la Commission, les autorités françaises et le groupe PSA. Deux autres réunions se sont tenues entre les mêmes parties les 11 et 12 juillet 2013, ainsi qu'une conférence téléphonique le 15 juillet 2013. À la suite de ces réunions, les autorités françaises ont soumis des informations par courrier du 16 juillet 2013, amendées par courrier du 23 juillet 2013.

2. **DESCRIPTION**

2.1. *LE GROUPE PSA*

(11) Le groupe PSA est une société cotée sur l'Euronext Paris. En 2011, le groupe a vendu plus de 3,5 millions de véhicules et d'éléments détachés dans le monde (42 % hors d'Europe). Présent commercialement dans 160 pays, le groupe PSA exploite 11 usines dites «terminales» (dont 9 dans l'Union européenne), dans lesquelles sont assemblées les véhicules, ainsi que 12 usines dites «mécaniques», qui sont spécialisées dans la production de certaines pièces. Les activités du groupe s'étendent aussi au financement automobile (BPF) et à l'équipement automobile (Faurecia). Jusqu'en décembre 2012, PSA détenait aussi Gefco (activités logistiques). Le groupe PSA a réalisé un chiffre d'affaires (ci-après «CA») de 55,4 milliards d'EUR en 2012. L'évolution du CA du groupe au cours des cinq dernières années est présentée dans le tableau 1 ci-dessous.

Tableau 1

Chiffre d'affaires du groupe PSA en millions d'EUR

	2008	2009	2010	2011	2012
Chiffre d'affaires historique	54 356	48 417	56 061	59 912	55 446

(12) BPF est une banque captive contrôlée à 100 % par PSA, qui assure le financement des ventes de véhicules de marques Peugeot et Citroën, les stocks de véhicules et de pièces de rechange des réseaux de distribution, et propose des moyens de financements aux clients du groupe. BPF est présente dans 23 pays. Avec un taux de pénétration moyen ([3]) de 29,8 % en 2012, BPF finance une large partie de la demande des véhicules produits par le groupe et contribue de façon déterminante au financement de son activité commerciale. En 2012, son encours était de l'ordre de 23 à 24 milliards d'EUR. En 2011, son résultat net s'est élevé à 354 millions d'EUR.

([2]) JO C 137 du 16.5.2013, p. 10.

([3]) Le taux de pénétration moyen de 29,8 % masque des différences entre le taux de pénétration dans les différents segments. En particulier, le taux de pénétration est plus élevé dans les segments B et C avec des taux de pénétration dépassant les 30 %, voire les 40 % dans certains pays. L'activité de financement d'achat de véhicules semble donc primordiale pour ces segments.

(13) Faurecia est un équipementier automobile détenu à 57,18 % par PSA au 31 décembre 2012. Son activité est essentiellement orientée vers la fabrication de sièges d'automobiles, de systèmes d'intérieurs, de technologies de contrôle d'émissions et d'extérieurs d'automobiles. En 2012, son chiffre d'affaires s'est élevé à environ 17,4 milliards d'EUR.

2.2. *LES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES PAR LE GROUPE PSA*

(14) En 2012, le chiffre d'affaires du groupe était en repli de 5,2 %, en raison essentiellement de la mauvaise performance de la division automobile (en recul de 10,3 % à 38,3 milliards d'EUR). Le résultat opérationnel courant du groupe s'est soldé par une perte de 576 millions d'EUR, contre un résultat positif de 1,093 milliard d'EUR en 2011. Pour la seule division automobile, la perte opérationnelle s'est élevée à 1,5 milliard d'EUR en 2012, contre une perte de 92 millions d'EUR en 2011.

(15) Les difficultés rencontrées découlent à la fois de facteurs spécifiques au marché automobile, des effets de la dégradation économique et financière de la zone euro et des handicaps structurels du groupe PSA.

2.2.1. PERSISTANCE DE LA CONTRACTION DU MARCHÉ AUTOMOBILE EUROPÉEN DEPUIS 2007

(16) Depuis 2007, le marché européen n'a cessé de se contracter. Le marché automobile européen représentait, avant 2007, environ 18 millions de véhicules par an, contre 14 millions d'unités vendues en 2012, soit une baisse de 15 %.

(17) Dans ce contexte, PSA, très implanté en Europe (et en particulier en Europe du Sud) a vu ses ventes baisser de 6,1 % sur ce marché, où il réalise 58 % de ses ventes. La part de marché du groupe PSA a baissé à 13,3 %, contre 14,2 % en 2010.

(18) Or, le groupe PSA ne compense pas la contraction du marché européen par ses ventes hors Europe. En 2012, les ventes de véhicules particuliers et utilitaires dans le reste du monde n'ont pas été suffisantes à elles seules pour compenser la moindre performance du groupe sur le marché européen.

2.2.2. UNE STRUCTURATION DE LA CONCURRENCE DÉFAVORABLE AUX CONSTRUCTEURS GÉNÉRALISTES

(19) Selon les autorités françaises, PSA entre en concurrence avec:

a) l'ensemble des autres généralistes: les généralistes premium (Renault, Nissan, Opel, Toyota, Volkswagen) ainsi que les autres généralistes tels que Ford, Fiat, Skoda, Seat et Honda;

b) l'ensemble des spécialistes (Audi, BMW, Mercedes, etc.) qui ont de plus en plus tendance à développer des produits premium sur l'ensemble des segments, empiétant ainsi sur le cœur de marché des généralistes;

c) des constructeurs récents, de plus en plus performants sur les segments essentiellement milieu de gamme (Hyundai, Kia, etc.).

(20) En résumé, selon les autorités françaises, le marché naturel des généralistes serait attaqué par le «haut», c'est-à-dire par les constructeurs spécialistes haut-de-gamme qui visent de nouveaux segments (par exemple Audi A1, etc.) et par le «bas», c'est-à-dire par des constructeurs de moyenne/bas-de-gamme, notamment coréens comme Hyundai-Kia, qui souhaitent monter en gamme.

2.2.3. LES HANDICAPS STRUCTURELS DU GROUPE PSA

(21) Plus de la moitié (53 % en 2011) de la production automobile du groupe PSA est localisée en Europe de l'Ouest, où les coûts de main d'œuvre sont plus élevés que dans le reste du monde. Or, le facteur coût du travail représente au total plus de [20-30] * % du prix de revient pour PSA. En outre, l'essentiel des effectifs de recherche et développement (ci-après «R&D») et de structure du groupe est situé en France, ce qui implique des frais de personnels élevés.

* Information confidentielle.

(22) Le groupe a également pris du retard par rapport à ses concurrents dans le domaine de la R&D, et notamment dans le domaine de la standardisation des composants.

(23) Enfin, PSA souffre d'un déficit d'image et de notoriété par rapport aux constructeurs allemands «premium».

(24) Les difficultés du groupe, et notamment de sa division automobile, ont des répercussions immédiates sur BPF (et vice-versa). En effet, les difficultés de la banque captive proviennent essentiellement des difficultés du groupe au travers du lien entre leurs notations financières. La dégradation de la notation de PSA entraîne la dégradation de celle de BPF, ce qui rend difficile son accès aux marchés pour se refinancer. Or, BPF est d'une importance primordiale pour soutenir l'activité automobile du groupe PSA. En 2012, elle a par exemple assuré le financement de 29,8 % des ventes du constructeur et de 100 % de ses concessionnaires européens. La réduction significative des capacités de financement de BPF (et la diminution corrélative de la production de prêts) ont donc un impact dépressif sur l'activité de la division automobile. Via le mécanisme de la notation («rating»), un cercle vicieux peut dès lors s'enclencher en conduisant à une réduction supplémentaire des sources de financement de BPF, qui influerait à son tour sur les ventes du groupe PSA via la restriction du crédit, et ainsi de suite.

2.3. *LES MESURES D'AIDES*

2.3.1. LA GARANTIE D'ÉTAT SUR LES ÉMISSIONS OBLIGATAIRES DE BPF

(25) Pour lui permettre de mettre en œuvre son plan de restructuration, le gouvernement français a décidé d'accorder au groupe PSA une garantie couvrant les émissions de marché obligataires de long terme de BPF réalisées au plus tôt à la date de la convention de garantie ou de l'autorisation de la Commission européenne et au plus tard le 31 décembre 2016 («la garantie»). À cet égard, une convention de garantie autonome sera signée entre, d'une part, l'État français et, d'autre part, le groupe PSA sous condition suspensive de l'approbation de la Commission européenne au titre des articles 107 et 108 du TFUE. Après avoir conclu une première convention de garantie à titre temporaire correspondant à une tranche de 1,2 milliard d'EUR en principal en application de la décision de la Commission du 11 février 2013 autorisant une aide au sauvetage, les autorités françaises envisagent de conclure avec le groupe PSA une deuxième convention de garantie couvrant la tranche résiduelle pour un encours plafonné à 5,8 milliards d'EUR en principal.

(26) L'article 85 de la loi n° 2012-1510 du 29 décembre 2012 de finances rectificative pour 2012 autorise le ministre chargé de l'économie à accorder à titre onéreux la garantie de l'État aux titres de créances émis par BPF entre le 1er janvier 2013 et le 31 décembre 2016. La garantie couvrira de nouvelles émissions de marché obligataires de long terme de BPF. Elle bénéficiera ainsi aux titres de créances chirographaires émis par BPF après la date d'autorisation de la mise en œuvre de la garantie par la Commission et au plus tard le 31 décembre 2016. Ces titres auront une échéance contractuelle de trente-six mois au maximum à compter de leur date d'émission.

(27) Les autorités françaises précisent que la détermination du plafond de la garantie nécessaire au groupe PSA repose sur l'analyse de la structure actuelle du bilan de BPF (et, en particulier, de la structure de financement de BPF) ainsi que sur les prévisions 2013-2016 des besoins de financements futurs, qui ont été déterminés par les autorités françaises en tenant compte des hypothèses suivantes:

a) un total des encours supposé quasiment constant à environ 24/25 milliards d'EUR permettant de maintenir le financement des ventes automobiles du groupe PSA;

b) une hausse de la titrisation dans le financement de BPF, compensant partiellement la réduction des billets de trésorerie/certificats de dépôt (impact rating A-3/P-3);

c) le renouvellement des lignes de financement bancaire ayant permis à BPF de confirmer 11,6 milliards d'EUR de crédit bancaire moyen terme en janvier 2013, notamment avec la mise en place d'un nouveau crédit syndiqué de 4,1 milliards d'EUR d'une maturité de cinq ans, le renouvellement de la majorité de ses lignes bancaires bilatérales, la prolongation d'une ligne de crédit revolving de 1,2 milliard d'EUR en principal, avec une maturité étendue à janvier 2016 et l'extension simultanée d'une ligne de crédit pour 1,8 milliard d'EUR à décembre 2015 (voir les précisions du considérant 31 ci-dessous);

d) le recours aux dépôts à partir de 2013.

(28) Selon les autorités françaises, la rémunération de la garantie aurait été déterminée de façon à être fournie à un prix de marché en application des critères des lignes directrices communautaires concernant les aides au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté ([4]) (ci-après les «lignes directrices "sauvetage et restructuration"») et de la communication de la Commission sur l'application des articles 87 et 88 du traité CE (devenus articles 107 et 108 du TFUE) aux aides d'État sous forme de garanties ([5]). La communication sur les garanties prévoit que, s'il n'existe pas de prime de garantie de référence correspondante sur les marchés financiers, le coût financier total du prêt garanti, comprenant le taux d'intérêt et la prime versée, doit être comparé au prix de marché d'un prêt similaire non garanti.

(29) Les autorités françaises exposent qu'afin de déterminer le niveau de la rémunération de l'État, celui-ci aurait entendu agir dans une logique de *pari passu* avec les banques participant au New Club Deal, un accord entre BPF et ses banques créditrices. Pour cela, le coût du risque estimé par les banques a été calculé d'après la rémunération totale des lignes de liquidité du New Club Deal, retraité notamment pour tenir compte des différences entre un apport en liquidité et une garantie. La rémunération pour la garantie d'État a ainsi été fixée à 260 points de base.

(30) BPF a émis des titres obligataires en son nom propre, pour lesquels il existe un marché secondaire. Le tableau 2 ci-après illustre les rendements médians des obligations existantes de BPF d'une maturité proche de trois ans pour une période d'un mois avant que la mesure de soutien au groupe ne soit annoncée dans la presse ([6]). Le rendement d'une obligation hypothétique d'une maturité d'exactement trois ans a été interpolé sur la base des rendements des obligations de BPF ayant la maturité la plus proche de trois ans à chaque date donnée. Enfin le tableau 2 présente également les niveaux de rendement des obligations étatiques d'une maturité de trois ans.

Tableau 2

Rendements sur le marché secondaire

(en %)

	Au 16 octobre 2012	Médiane 16 septembre-16 octobre
Obligation maturité 25 septembre 2015	5,04	5,52
Obligation maturité 24 juin 2015	4,84	5,57
Obligation maturité 25 février 2016	5,37	6,23
Obligation hypothétique de 3 ans (rendements interpolés)	5,09	5,54
Obligation assimilable du Trésor 3 ans	0,34	0,39

(31) Fin décembre 2012, BPF a négocié de nouveaux crédits avec un ensemble de banques, qui ont accepté d'accorder à BPF:

a) des liquidités par le biais de prêts à long terme d'un montant de 4 milliards d'EUR (ci-après le «New Club Deal»);

b) des lignes de crédit bilatérales à hauteur de 4,6 milliards d'EUR;

c) une extension de deux lignes de «back-up» (n'ayant pas vocation à être tirées) pour un montant de 3 milliards d'EUR.

L'engagement total de ces banques se monte donc à 11,6 milliards d'EUR. Selon les informations fournies par la France, le tirage des lignes de crédit du New Club Deal serait conditionnel à la mise en place de la mesure de support étatique ([7]).

([4]) JO C 244 du 1.10.2004, p. 2.
([5]) JO C 155 du 20.6.2008, p. 10.
([6]) La presse a rapporté l'intention de l'État de mettre en place la mesure le 17 octobre 2012.
([7]) Selon les exemples de *Term sheet* fournies par la France le 7 janvier 2013: «Drawings to be subject to the favourable vote by the French parliament of the French State supporting plan (adoption du plan dans la loi de Finance)».

(32) Le 25 mars 2013, BPF a réalisé une émission obligataire couverte par une garantie de l'État pour un montant de 1,2 milliard d'EUR. Cette obligation, qui porte un coupon de 0,625 %, affiche un rendement de 0,664 % soit un surcoût de 24 points de base par rapport à l'obligation assimilable du Trésor (OAT) à trois ans.

(33) La Commission a quantifié l'élément d'aide au considérant 51 de la décision de sauvetage dans une fourchette allant de 91,8 millions d'EUR au montant nominal des obligations émises de 1,2 milliard d'EUR. Les autorités françaises indiquent que sur la base de la méthodologie utilisée dans la décision de sauvetage, les résultats obtenus quant à l'élément d'aide contenu dans la mesure sont:

Tableau 3

Calcul de l'élément d'aide dans obligations garanties

Données interpolées 3 ans Spread de 24 points de base sur État	Spot	Médiane des rendements obligatoires	
	16 octobre 2012	12 juillet– 16 octobre	16 septembre-16 octobre
OAT 3 ans	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Spread sur État estimé après garantie	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Taux d'intérêt BPSA après garantie (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Coût de la garantie (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Coût total estimé des émissions garanties (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Rendement marché secondaire BPSA interpolé 3 ans	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Montant d'aide d'État induit (en millions d'EUR)	401	429	486

Source: BNP Paribas Global Markets, Datastream.

(34) Les autorités françaises considèrent que la Commission retient une période de référence particulièrement défavorable dans l'historique des rendements des émissions de BPF. La période du 12 juillet au 16 octobre 2012, c'est-à-dire à compter de la date de révélation des difficultés du groupe PSA avec l'annonce d'un plan de réorganisation, constituerait, selon les autorités françaises, une meilleure estimation du rendement de l'obligation.

2.3.2. L'AIDE AU PROJET «50CO_2CARS»

(35) Les financements publics que la France a l'intention d'octroyer au projet «50CO_2Cars» s'inscrivent dans le cadre du programme des «investissements d'avenir» mis en place par la loi de finances rectificative n° 2010-237 du 9 mars 2010. L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ci-après l'«ADEME») est l'un des opérateurs ([8]) chargés par l'État de gérer les crédits alloués aux investissements d'avenir. Le budget total à la disposition de l'ADEME est de 2,65 milliards d'EUR.

(36) Au sein des investissements d'avenir, le projet «50CO_2Cars» s'inscrit dans le cadre de l'action «Véhicule du futur», qui vise à expérimenter et promouvoir des technologies et organisations moins consommatrices d'énergie et moins émettrices de gaz à effet de serre. Dans le cadre de cette action, différentes briques technologiques ont été sélectionnées dans le cadre de deux Appels à manifestation d'intérêt (ci-après «AMI»):

a) la nouvelle famille de moteurs Diesel à très haute efficacité énergétique et la boîte de vitesse DCT ont été sélectionnées dans le cadre de l'AMI «Chaîne de traction et auxiliaires des véhicules à motorisation thermique» (ci-après «AMI n° 1»);

([8]) Voir la liste de ces opérateurs, telle qu'arrêtée par l'article 8 de la loi n° 2010-237 précitée et le décret n° 2010-442 du 3 mai 2010.

b) la technologie d'hybridation électrique a été sélectionnée dans le cadre de l'AMI «Chaînes de traction, auxiliaires et systèmes de stockage d'énergie réversible pour véhicules électriques et hybrides» (ci-après «AMI nº 2»).

(37) L'action «Véhicule du futur» est notamment couverte par le régime d'aides SA.32466 (2011/X) ([9]) exempté de notification en vertu du règlement général d'exemption par catégories ([10]) (ci-après le «RGEC»).

(38) Les autorités françaises ont fourni le détail et la forme des financements publics qui seront reçus par chacun des partenaires listés du projet. Hormis pour le chef de file PSA, les montants de financement public en jeu pour la réalisation du projet «50CO_2Cars» sont inférieurs aux seuils de notification individuelle définis à l'article 6, paragraphe 1, point e), du RGEC pour tous les autres partenaires (Delphi, Mann & Hummel, Valeo, Rhodia, CTI, IRMA, IFPEN, LACCO, IRCELYON, et IC2MP). Pour autant qu'ils constituent des aides d'État au sens de l'article 107 du TFUE ([11]), ces financements publics sont donc déjà couverts par le régime exempté SA.32466 (2011/X) précité.

(39) En revanche, conformément à son article 1er, paragraphe 6, point c), le RGEC ne s'applique pas aux aides aux entreprises en difficulté, définition à laquelle répond de façon certaine le groupe PSA depuis au moins le 17 octobre 2012, date à laquelle les autorités françaises ont annoncé leur intention d'accorder une garantie au groupe PSA. L'aide que l'État envisage d'octroyer à PSA pour soutenir le projet «50CO_2Cars» ne peut dès lors être couverte par le régime d'aides SA.32466 (2011/X), ni faire l'objet d'une notification individuelle sur la base de l'encadrement communautaire des aides d'état à la recherche, au développement et à l'innovation ([12]) (ci-après l'«encadrement R&D&I») ([13]).

(40) Dans un souci de simplification administrative, les coûts des activités de PSA dans le cadre du projet «50CO_2Cars» ont été classifiés de la même façon que pour les autres partenaires, c'est-à-dire en utilisant les catégories prévues par le RGEC (qui coïncident avec celles de l'encadrement R&D&I).

(41) PSA réalisera donc des activités qualifiées ([14]) de recherche fondamentale (ci-après «RF»), recherche industrielle (ci-après «RI») et développement expérimental (ci-après «DE»), pour des coûts éligibles détaillés dans le tableau 4 ci-dessous:

Tableau 4

Coûts du projet 50CO_2Cars par types d'activité de R&D (en milliers d'EUR)

Coûts	Totaux	Admissibles ([1])	RF	RI	DE
AMI nº1	[260-330]	233 524,91	1 328,79	140 622,53	91 573,59
AMI nº2	[50-110]	71 068,57		34 945,01	36 123,56
Total	**[300-400]**	**304 593,48**	**1 328,79**	**175 567,54**	**127 697,15**

([1]) Les coûts du projet «50CO_2Cars» ont été alloués aux catégories de R&D définies à l'article 31, paragraphe 5, du RGEC (qui correspond aux catégories du point 5.1.4 de l'encadrement R&D&I).

(42) D'un montant total de 85,9 millions d'EUR, les aides que l'État a l'intention d'octroyer au groupe PSA sur ce volet du plan de restructuration prendront la forme de subventions (pour 24,5 millions d'EUR) et d'avances récupérables (pour 61,4 millions d'EUR). En termes d'intensité, elles correspondent à un taux de couverture de 100 % des coûts éligibles de RF, de 30 % pour les activités de RI et de 25 % pour les activités de DE.

([9]) JO C 78 du 11.3.2011, p. 33.
([10]) Règlement (CE) nº 800/2008 de la Commission du 6 août 2008 déclarant certaines catégories d'aide compatibles avec le marché commun en application des articles 87 et 88 du traité (règlement général d'exemption par catégorie) (JO L 214 du 9.8.2008, p. 3).
([11]) Sur ce point, la Commission rappelle en particulier que le financement public des activités (non-économiques) de recherche indépendante des organismes de recherche n'emporte pas d'élément d'aide d'État.
([12]) JO C 323 du 30.12.2006, p. 1.
([13]) Voir en particulier le point 2.1, dernier alinéa, de l'encadrement R&D&I: «Les aides à la recherche, au développement et à l'innovation en faveur d'entreprises en difficulté au sens des lignes directrices communautaires concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté sont exclues du champ d'application du présent encadrement».
([14]) Au sens des définitions de l'article 30, paragraphes 1, 2 et 3, du RGEC [qui coïncident avec les définitions de l'article 2, paragraphe 2, points e), f) et g), de l'encadrement R&D&I] .

(43) S'agissant plus spécifiquement des avances récupérables, leur actualisation se fera au taux de référence en vigueur en janvier 2012, date de décision d'octroi de l'aide: 3,07 % pour la France. Elles seront remboursées par PSA selon des modalités différentes pour chacun des AMI.

(44) Pour la partie du projet relative à l'AMI n° 1, trois architectures d'hybridation sont possibles et évaluées en parallèle: par la boîte de vitesse eDCT, par la façade accessoire du moteur et par la façade accessoire avec route libre. Le schéma de remboursement, qui dépendra en toute fin de l'architecture sélectionnée au cours d'un des jalons décisionnels du projet, prendra l'une des formes suivantes:

a) si le choix se porte sur une hybridation à travers la boîte de vitesses eDCT, le remboursement sera basé sur deux unités d'œuvre:

— [10-20] EUR par moteur diesel de puissances 40/50 kW et 70 kW produit à partir de la [500 000-600 000][e] unité produite, de sorte que cette partie de l'avance sera remboursée à l'euro près en quatre ans, en valeur actualisée, sur la base du scénario nominal de production. À l'issue de ce remboursement à 100 % du montant actualisé, le groupe PSA continuera à verser un montant réduit de [3-6] EUR par moteur produit pendant [1-3] ans,

— [30-40] EUR par boîte de vitesses eDCT produite à partir de la [50 000-60 000][e] unité produite, de sorte que cette partie de l'avance sera remboursée à l'euro près en cinq ans, en valeur actualisée, sur la base du scénario nominal de production. À l'issue de ce remboursement à 100 % du montant actualisé, le groupe PSA continuera à verser un montant réduit de [5-10] EUR par boîte de vitesses eDCT produite;

b) s'il se porte sur l'hybridation à travers la façade accessoire, le remboursement aura comme seule unité d'œuvre le moteur diesel de puissances 40/50 kW et 70 kW, pour lequel PSA versera [10-20] EUR par unité produite à partir de la [500 000-600 000][e] jusqu'à complet remboursement du montant actualisé (environ [0-5] ans dans le scénario nominal), puis [5-10] EUR par unité;

c) s'il se porte sur une façade accessoire avec roue libre, le remboursement sera également calculé sur l'unité d'œuvre du moteur diesel de puissances 40/50 kW et 70 kW: PSA versera [20-30] EUR par unité produite à partir de la [500 000-600 000][e] jusqu'à complet remboursement du montant actualisé (environ [0-5] ans dans le scénario nominal), puis [5-10] EUR par unité.

(45) Pour la partie du projet relative à l'AMI n° 2, le remboursement sera basé sur l'unité d'œuvre de la chaîne de traction électrique: PSA remboursera [20-30] EUR par unité produite à partir de la [500 000-600 000][e] jusqu'au complet remboursement du montant actualisé (environ [5-10] ans dans le scénario nominal), puis [5-10] EUR par unité.

(46) Les autorités françaises considèrent que ces modalités sont telles que l'avance sera remboursée en valeur actualisée dans un scénario d'issue favorable du projet fondé sur des hypothèses prudentes et raisonnables, et qu'en cas d'échec partiel, le remboursement sera proportionnel au degré de réussite du projet.

2.4. *LE PLAN DE RESTRUCTURATION DU GROUPE PSA*

(47) Le plan de restructuration fait suite à des mesures de réduction de coûts présentées le 26 octobre 2011 (réduction de coûts de 800 millions d'EUR, entraînant la suppression de 2 500 emplois en Europe) et le 15 février 2012 (mesures complémentaires à hauteur de 200 millions d'EUR).

(48) Le plan de restructuration comporte trois types de mesures: restructuration industrielle, réduction de la structure administrative du groupe et réalisation du projet de recherche et développement «50CO_2Cars». Bien que le groupe PSA soit un groupe implanté de nombreux pays du monde, les mesures de restructuration concernent essentiellement la France, qui concentre la majeure partie des moyens de production du groupe.

2.4.1. LES MESURES DE RESTRUCTURATION DU DISPOSITIF DE PRODUCTION INDUSTRIELLE

(49) Les principales mesures concernent des sites en France: la fermeture de l'usine d'Aulnay et la réduction significative des capacités de l'usine de Rennes, qui se traduiront par 4 400 suppressions d'emplois. Ces deux mesures s'inscrivent dans le cadre général d'une optimisation des sites de production de PSA.

(50) Par son positionnement historique sur le segment des véhicules citadins-polyvalents (ci-après «segment B»), PSA dispose de capacités de production importantes sur ce segment B: en France (Aulnay, Poissy, et Mulhouse), en Espagne (Madrid) et en Slovaquie (Trnava). Malgré des mesures d'adaptation menées depuis le début des années 2000 (fermeture de Ryton (Grande-Bretagne) en 2006 et réduction des capacités d'Aulnay en 2008), ses capacités de production restent excédentaires sur le segment B. La fermeture d'Aulnay se traduira par une réduction de la production de 155 000 véhicules/an de modèles 208, C3, DS3, par rapport à l'organisation mise en place en 2012, ce qui correspondra à une réduction de capacité maximale de 232 000 véhicules/an, et à une concentration de la production du segment B sur les sites de Poissy, Mulhouse et Trnava. Selon les autorités françaises, cette mesure réduira durablement la capacité dans le segment B et induira une économie importante de frais fixes sur le périmètre du groupe (estimée à [100-200] millions d'EUR par an).

(51) Le site de Rennes est actuellement dédié à la production de véhicules des segments D et E ([15]). Il est confronté à la baisse continue de la demande, en particulier pour les berlines du segment D. Le passage de 2,5 équipes à 2, la suppression d'une équipe de nuit et d'une mini-ligne de production permettront, selon les autorités françaises, de limiter la production aux seuls Peugeot 508 (berline et break) et C5 (berline et break).

(52) L'activité R&D sera aussi redimensionnée à la baisse (10 %), les équipes se limitant au seul soutien au site (suppression des tâches de développement bénéficiant à l'activité générale du groupe).

(53) PSA espère ainsi améliorer l'efficacité de son dispositif européen, notamment grâce à une meilleure utilisation des capacités installées et par la spécialisation accrue des sites qui ne produiront plus qu'un, voire deux segments. L'enjeu de cette réorganisation est de diminuer d'environ [200-300] à [200-300] EUR le prix de revient moyen de chaque véhicule.

2.4.2. LES MESURES PORTANT SUR LA STRUCTURE ADMINISTRATIVE DU GROUPE PSA

(54) Le groupe PSA envisage une réorganisation des services administratifs et de l'ensemble de ses directions. Cette réorganisation se traduira au total par des suppressions d'effectifs égales à 3 586 emplois.

(55) En parallèle et grâce aux mesures de restructuration, PSA a annoncé un plan d'économie de 1 milliard d'EUR, portant à la fois sur les achats (400 millions d'EUR) et les frais fixes (600 millions d'EUR) et une série d'actions portant sur les activités industrielles, la R&D et sur les frais généraux, sera notamment réalisé grâce à l'alliance avec GM.

2.4.3. LE PROJET DE R&D «50CO_2CARS»

(56) Dans le cadre de sa restructuration industrielle, le groupe PSA envisage également le développement de nouvelles technologies d'hybridation qui participeraient, selon les autorités françaises, au retour à la viabilité. En effet, en cas de succès, ce projet de R&D permettrait au groupe PSA de maîtriser la production à grande échelle de véhicules diesel hybrides sur le segment B (poids compris entre 900 kilogrammes et 1,3 tonne), et ainsi de diversifier sa production dans un segment d'activité porteur de rentabilité. Les motorisations diesel sont privilégiées par les consommateurs européens, mais, par la suite, les composants majeurs ([16]) du système d'hybridation pourraient être adaptés à des bases de moteurs à essence de puissance équivalente et déclinés à l'échelle mondiale.

(57) Ce projet de R&D, dénommé «50CO_2Cars», vise la conception et la production d'une chaîne de traction hybride (non-rechargeable) destinée au segment B, qui permettrait de limiter à terme à 50 grammes par km les émissions de CO_2 (ci-après «g CO_2/km») de ces véhicules, et par extension, de positionner des véhicules familiaux (segment C) autour de 65 g CO_2/km. Le projet vise à rendre cette technologie économiquement accessible au plus grand nombre.

([15]) Les segments D et E correspondent à de véhicules de type «familiaux», «routiers», «monospaces» et «tout-terrain», dont les dimensions varient en Europe en moyenne de 4,40 à 5 mètres. Les Peugeot 508 berline, 508 SW, 807, 4007 et les Citroën C5 Berline, C5 break, DS5, C8, C-Crosser et C6 font partie de ce segment.

([16]) Le stockeur, la machine électrique de puissance et son électronique de contrôle et le convertisseur de tension permettant de disposer d'un réseau bitension.

(58) Techniquement, le projet associera une nouvelle famille de moteurs diesel à haute efficacité énergétique, une boîte de vitesse à double embrayage motorisée compatible avec l'hybridation («DCT»), ainsi qu'une technologie d'hybridation électrique à bas coût.

(59) PSA sera le chef de file du consortium de R&D mené pour réaliser le projet «50CO_2Cars».

(60) Ce consortium associera également des partenaires industriels et académiques: cinq grandes entreprises (Delphi, Mann & Hummel, Valeo, et Rhodia), une PME (CTI), une association (IRMA) et quatre organismes de recherche (IFPEN, LACCO, IRCELYON, et IC2MP).

2.4.4. LE PLAN D'AFFAIRES DU GROUPE PSA

(61) Le plan d'affaires du groupe PSA couvre la période 2013-2017. Les autorités françaises ont précisé que le résultat opérationnel courant du groupe, selon le scénario médian, sera positif dès 2014, à [1 200-2 000] millions d'EUR, soit [1-5] % du chiffre d'affaires. L'amélioration de la viabilité résultera principalement de mesures internes contenues dans le plan de restructuration. Elle se fonde, d'une part, sur une réduction importante des coûts de production et d'amélioration de la trésorerie et, d'autre part, sur une hypothèse de recentrage géographique des activités du groupe PSA. L'objectif est de parvenir en 2015 à ce que 50 % des ventes du groupe soient réalisées hors de l'Union européenne, permettant ainsi de capter les potentiels de croissance dans ces parties du monde (notamment, Chine, Brésil, etc.).

(62) Les autorités françaises ont soumis le plan d'affaires du groupe PSA jusqu'à 2017. Le plan est basé sur des hypothèses concernant la taille du marché européen et des parts de marché de PSA. Ces hypothèses reflètent des estimations fournies par l'institut IHS Global Insight.

(63) Quant à la taille de marché européen, un recul de 2,2 % en 2013 est attendu selon les autorités françaises, mais une croissance de 6 % par an en 2014 et 2015, suivie par une croissance de 3 % par an en 2016 et 2017, devraient être enregistrées. Les parts de marché de PSA atteindraient [12-15] % en 2013, [13-16] % en 2014 et [11-15] % en 2015, 2016 et 2017.

(64) Le plan d'affaires considère plusieurs scénarios. Dans le scénario «médian», le résultat opérationnel courant du groupe PSA serait positif dès 2014, à [1 200-2 000] milliards d'EUR, soit [1-5] % du CA du groupe. Il atteindrait [3 000-3 800] milliards d'EUR en 2017, soit [2-6] % du CA de PSA. D'après les autorités françaises, un tel niveau de rentabilité permettrait au groupe PSA de bénéficier d'une notation suffisante pour assurer son refinancement de manière autonome sur les marchés. Une meilleure notation du groupe se répercuterait automatiquement sur celle de BPF.

(65) Des scénarios alternatifs ont également été envisagés. Dans un scénario «défavorable», les ventes du groupe PSA se contracteraient (par rapport au scénario médian) de 100 000 véhicules supplémentaires par an en Europe à compter de 2013. Dans un scénario «favorable», les ventes européennes du groupe PSA connaîtraient au contraire une croissance de l'ordre de 100 000 véhicules par an à partir de 2013. Selon le plan d'affaires présenté, le résultat opérationnel courant du groupe PSA dans son ensemble, y compris dans le scénario défavorable, serait positif à compter de 2014 (de l'ordre de [1-5] % du CA du groupe PSA), et atteindrait [2-6] % en 2017. Il convient néanmoins de noter que les prévisions du groupe PSA font apparaître une forte croissance du chiffre d'affaires. hors Europe, c'est-à-dire sur des marchés en croissance. Cette hypothèse explique qu'en dépit des prévisions pessimistes concernant le marché européen, le groupe PSA anticipe une croissance de ses ventes: son objectif est de réaliser 50 % de ses ventes hors d'Europe en 2015.

(66) S'agissant de l'évolution des capacités de production du groupe PSA, les autorités françaises ont produit deux tableaux mentionnant les taux d'utilisation Harbour 5 ([17])° de chaque usine, avant et après la restructuration du groupe. À l'exception de Poissy, ces taux restent les mêmes. Les autorités françaises ont précisé que la viabilité de chaque site ne peut se mesurer de manière indépendante de celle du groupe PSA. Au contraire, il conviendrait d'examiner l'activité automobile du groupe PSA de manière globale pour chaque segment du marché. Toujours selon les autorités françaises, chaque site a un portefeuille de véhicules qu'il peut potentiellement produire. Si certains sites ont des taux d'utilisation plus bas ou plus hauts, il s'agit généralement de variations connues et maîtrisées liées au cycle de vie des produits.

([17]) La capacité «Harbour» correspond au standard utilisé dans l'industrie. Elle suppose que pour chaque usine, deux équipes travaillent 8 heures par jour, 235 jours par an. Le taux d'utilisation Harbour indique le volume de véhicules effectivement produits dans chaque usine par rapport à la capacité Harbour.

Tableau 5

Chiffre d'affaires prévisionnel dans trois scénarios du groupe PSA (en millions d'EUR)

	2013	2014	2015	2016	2017
Scénario médian	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[65 000-70 000]
Scénario défavorable (écart de – 100 000 véhicules par an)	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]
Scénario favorable (écart de + 100 000 véhicules par an)	[57 000-62 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[65 000-70 000]	[65 000-70 000]

Tableau 6

Chiffre d'affaires prévisionnel dans trois scénarios de la division automobile (en millions d'EUR)

	2013	2014	2015	2016	2017
Scénario médian	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]
Scénario défavorable (écart de – 100 000 véhicules par an)	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]
Scénario favorable (écart de + 100 000 véhicules par an)	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]

2.4.5. LES MESURES COMPENSATOIRES TELLES QU'INITIALEMENT PRÉSENTÉES PAR LES AUTORITÉS FRANÇAISES

(67) Le groupe PSA a annoncé des mesures de restructuration qui réduiront ses capacités de production et sa présence sur le marché, en particulier la fermeture de son usine d'Aulnay (laquelle emploie 3 000 salariés) ainsi qu'une réduction de capacité significative de son usine de Rennes, résultant dans une réduction des effectifs d'environ 1 400 postes. Pareillement, des cessions d'actifs rentables sont en voie de réalisation ou ont déjà été réalisées, notamment l'ouverture du capital de GEFCO, la cession de certains actifs immobiliers et celle de la société de location de voitures Citer. Le groupe PSA a également annoncé une réduction de ses dépenses d'investissement, ce qui limitera sa capacité de production à un niveau inférieur à celui qui était initialement prévu avant le début de ses difficultés.

(68) En outre, les autorités françaises ont proposé les mesures compensatoires suivantes:

— des réductions supplémentaires de CAPEX («capital expenditures») (section 2.4.5.1),

— le renoncement à des capacités de l'usine de Sevelnord au profit d'un concurrent (section 2.4.5.2),

— le retrait du développement et de la production de la technologie hybride *plug-in* (section 2.4.5.3),

— la fixation d'un taux maximum de pénétration de BPF (section 2.4.5.4).

Ces mesures s'ajouteraient aux mesures de restructuration, qui avaient été prévues dans le cadre du plan moyen terme ([18]) (ci-après «PMT») initial 2012.

2.4.5.1. ***Réductions supplémentaires des investissements du groupe PSA***

(69) Les réductions supplémentaires (par rapport au PMT initial 2012) de CAPEX sont envisagées à hauteur de 300 millions d'EUR en 2013 et de 500 millions d'EUR par an en 2014 et 2015. Le plan 2013-2015 (CAPEX et R&D) a, de ce fait, été ramené de 9,9 milliards d'EUR à 8,6 milliards d'EUR, soit une baisse de 13 % entre les deux plans. Ce montant est en retrait de 27 % par rapport à la moyenne 2011-2012.

([18]) Le plan à moyen terme est le document utilisé par la direction financière du groupe PSA pour présenter les prévisions de résultats du groupe pour les années à venir.

(70) Les investissements de PSA seraient ainsi réduits de 3,3 milliards d'EUR par an à 2,86 milliards d'EUR par an en moyenne. Cette réduction de 1,3 milliard d'EUR concernera de façon prépondérante (plus de 80 %) l'activité automobile du groupe en Europe.

(71) Selon les autorités françaises, la réduction des CAPEX amputerait significativement la capacité du groupe PSA à être une force compétitive sur le marché. La réduction supplémentaire de certains investissements R&D et des CAPEX entraînerait également d'autres conséquences négatives importantes pour PSA. En particulier, le groupe PSA serait considérablement pénalisé dans sa capacité à:

a) répondre aux attentes de certaines catégories de clients, qui sont particulièrement attachés à l'effet de gamme et aux technologies dont le déploiement sera abandonné par le groupe PSA;

b) réagir aux évolutions des concurrents;

c) industrialiser lui-même certaines technologies attractives qu'il devra acheter auprès des concurrents au détriment de ses marges;

d) bénéficier de certaines incitations fiscales, comme celles sur le CO_2, etc.

(72) Cette réduction se traduirait notamment par:

— l'arrêt de la production du modèle Citroën C6 au 31 décembre 2012 et le non renouvellement du modèle Peugeot 607 (segment E) [a)],

— l'arrêt anticipé de deux ans, dès 2015, des véhicules Bipper/Nemo et le non renouvellement de ces véhicules (segment B LCV) [b)],

— l'abandon des motorisations diesel supérieures à 2 litres (segment D) [c)].

a) **Arrêt de la production des modèles Citroën 6 — Peugeot 607**

(73) Cette mesure compensatoire comprendrait deux aspects concernant le segment E dans son ensemble:

— l'arrêt de la Citroën C6, initialement prévu en 2016, dès 2013, et

— le non-renouvellement des Citroën C6/Peugeot 607.

(74) S'agissant du premier aspect seul, le groupe PSA estime son impact à 3 000 véhicules (soit 1 000 véhicules par an), soit une perte de chiffre d'affaires de 90 millions d'EUR sur trois ans. La C6 fait partie du segment E, qui est un segment «haut de gamme». Selon les estimations internes du groupe PSA, ce segment représenterait 5,7 % du marché automobile européen en 2013.

(75) D'après les autorités françaises, le non-renouvellement du haut de gamme du groupe conduirait à une réduction significative de la couverture de marché. Sur la base du dernier modèle Peugeot (607) les volumes potentiels étaient de l'ordre de 20 000 véhicules par an, soit une perte de chiffre d'affaires de l'ordre de 500 millions d'EUR. Sur la base du dernier modèle de Citroën (C6), les volumes potentiels étaient de l'ordre de 7 000 véhicules par an, soit une perte de chiffre d'affaires de l'ordre de 200 millions d'EUR.

(76) L'engagement de non-renouvellement des modèles Citroën C6/Peugeot 607 porte sur la période 2016-2018. Le groupe PSA chiffre les conséquences de ce volet de la mesure à 40 500 véhicules, soit un chiffre d'affaires de 1,05 milliard d'EUR. De plus, le non-renouvellement de ces modèles permettrait à PSA de renoncer aux investissements liés dès 2013 (la durée habituelle de développement d'un nouveau véhicule étant généralement de trois ans).

(77) Selon les autorités françaises, cette mesure compensatoire aurait comme effet indirect un impact négatif important en termes d'image de marque du groupe PSA. Cette absence de modèles sur le segment E (et/ou de motorisations assez puissantes) l'empêcherait par exemple de répondre à certains appels d'offres. Par ailleurs, cette sortie du groupe PSA du segment E entraînerait également une baisse de fréquentation du réseau du groupe PSA par les particuliers intéressés par les offres haut de gamme, ce qui nuirait à la montée en gamme des marques du groupe, y compris sur le segment B (ligne DS). Le groupe PSA estime cet impact négatif sur les appels d'offres de flottes à 2 000 véhicules par an, ce qui représenterait une perte de chiffre d'affaires annuel de 30 millions d'EUR, soit au total 180 millions d'EUR pour 12 000 véhicules.

(78) De façon globale, le groupe PSA estime les conséquences de cette mesure compensatoire à une perte de chiffre d'affaires de 1,32 milliard d'EUR.

b) **Arrêt et non-renouvellement du modèle Bipper/Nemo**

(79) Le Bipper/Nemo est un véhicule utilitaire commercialisé sous deux dénominations différentes. La mesure proposée comporterait deux aspects:

— le renoncement au renouvellement (c'est-à-dire au lancement d'une nouvelle génération) des véhicules Bipper/Nemo à partir de 2017, dont l'impact en termes de chiffre d'affaires est estimé par PSA à 1 milliard d'EUR, et

— l'arrêt anticipé dès 2015 des véhicules actuels Bipper/Nemo, initialement prévu en 2017, dont l'impact en termes de chiffre d'affaires est estimé à 560 millions d'EUR.

(80) En 2012, PSA a vendu 35 650 Bipper/Nemo [16 678 Bipper en version véhicule particulier (ci-après «VP») et véhicule utilitaire («VU») et 18 972 Nemo (VP et VU confondus)] pour un chiffre d'affaires unitaire moyen de 8 950 EUR, soit un chiffre d'affaires total de 319 millions d'EUR par an.

(81) Les modèles Bipper/Nemo VU font partie du segment B LCV ([19]): en 2012, ce segment représentait 3,7 % du marché VUL européen. PSA y détenait une position de 49 %. En 2012, le groupe PSA a commercialisé 26 674 Nemo/Bipper VU pour un marché de 54 514 unités. En 2012, le groupe PSA a vendu 8 976 versions VP (ce qui représente une part de marché de 10 %).

(82) Selon les autorités françaises, la commercialisation de ces véhicules n'aurait pas généré des bénéfices nets sur la durée de vie du véhicule, notamment en raison du fait que des modèles en début de vie ne sont pas immédiatement rentables. Ces véhicules ne seraient donc devenus rentables qu'au-delà de la première génération.

(83) Le groupe PSA estime les conséquences de cette mesure compensatoire à une perte de 1,56 milliard d'EUR de chiffre d'affaires.

c) **Motorisation diesel supérieure à 2 litres**

(84) Cette proposition de mesure compensatoire vise à renoncer à produire des motorisations de plus de 2 litres à l'horizon de la norme EURO 6. Selon les autorités françaises, le groupe PSA dispose des moyens industriels pour produire de tels moteurs, notamment la version EURO 6 du moteur DW12. À la différence de ses concurrents, il ne dispose pas de motorisations essence supérieures à 2 litres (ses motorisations essence sont limitées à 1,6 litre turbo). Cette mesure affecterait donc tout particulièrement le segment D.

(85) Les ventes de véhicules particuliers du groupe PSA sur le segment D représentaient 1 % du marché européen en 2012 (soit 150 000 véhicules). Le nombre de véhicules particuliers du groupe PSA équipés de moteurs supérieurs à 2 litres a atteint au maximum 30 000 véhicules au cours des meilleures années. Le groupe PSA a retenu dans ses estimations de l'impact de la mesure, le nombre de 10 000 véhicules an, représentant environ 20 % du segment D.

(86) Se fondant sur les données historiques 2011 et 2012 d'immatriculations de véhicules VP diesel avec une motorisation supérieure à 2 litres, PSA estime que le développement d'une offre VP Diesel Hybride *plug-in* aurait fait porter le nombre de véhicules à motorisations de cylindrée supérieure à 2 litres (ou puissance équivalente) à 30 000 – 40 000 unités pour le groupe PSA. Selon les autorités françaises, cette mesure représenterait 10 000 voitures par an représentant, soit une perte de chiffre d'affaires annuel de 200 millions d'EUR.

2.4.5.2. ***Renoncement à des capacités de l'usine de Sevelnord au profit d'un concurrent***

(87) Au terme de cette mesure, le groupe PSA renoncerait à des capacités de l'usine de Sevelnord au profit de Toyota. Le site de Sevelnord a été créé en 1988 dans le cadre de l'extension des activités de la Société Européenne de Véhicules Légers («Sevel»), contrôlée conjointement («joint-venture», ci-après «JV») avec le groupe Fiat. En 2011, cette usine employait 2 700 salariés et produisait en moyenne 420 véhicules par jour (Peugeot 807, Citroën C8, Peugeot Expert, Citroën Jumpy, Fiat Scudo). Au total, 94 843 véhicules y ont été produits en 2011.

([19]) Acronyme pour «Light Commercial Vehicles» en anglais. La version française est «VUL», pour «véhicule utilitaire léger».

(88) Lorsque Fiat a souhaité se retirer du partenariat de co-entreprise avec le groupe PSA pour le site de Sevelnord, PSA a signé avec Toyota un accord de coopération, en vertu duquel le groupe PSA construirait des véhicules utilitaires légers que Toyota commercialiserait en Europe sous sa propre marque. Cela permettrait à Toyota de constituer une base de clientèle importante et à moindre coût.

(89) En vertu de cet accord, dans un premier temps (à partir du deuxième trimestre de 2013), le groupe PSA fournira des véhicules utilitaires légers issus de ses gammes existantes Peugeot expert et Citroën Jumpy (offre «G9»). Puis l'accord prévoit également une collaboration sur la prochaine génération de véhicules devant être produits par le groupe PSA (offre «K0»).

(90) D'après les autorités françaises, à défaut d'accord avec Toyota, le groupe PSA estime que le groupe aurait pu assurer seul la viabilité de son activité de véhicules utilitaires légers. Le contrat avec Toyota n'aurait donc pas été nécessaire pour assurer le maintien de l'activité sur ce site.

(91) Les autorités françaises précisent que cette mesure contribue à la limitation de la présence du groupe PSA sur le marché au profit direct de ses concurrents dans la mesure où:

a) le groupe PSA renoncerait à près de 30 % de la capacité de production du site Sevelnord au profit de Toyota;

b) cet accord permettrait à un concurrent majeur, Toyota, d'entrer sur un marché sur lequel l'entreprise n'était pas présente jusqu'à lors, ainsi que d'élargir sa gamme en matière de véhicules utilitaires;

c) cet accord procure un avantage concurrentiel direct et certain à Toyota, dans la mesure où il lui permet de capter une partie importante de la marge des véhicules objet de l'accord, ainsi que de recruter et de fidéliser des clients sur un marché duquel elle est absente;

d) cette mesure concerne un des marchés sur lequel le groupe PSA a une position particulièrement importante (21 % à l'échelon de l'Europe en 2011).

(92) En termes de chiffre d'affaires, l'impact de cette mesure est estimé à 443 millions d'EUR.

2.4.5.3. ***Retrait du développement et de la production de la technologie hybride plug-in***

(93) Le groupe PSA réduirait sa présence sur le marché en mettant un terme à l'accord conclu le 25 octobre 2011 avec BMW concernant la création d'une JV consacrée au développement et à la production d'une technologie dédiée aux véhicules hybrides et électriques.

(94) La JV développait et fabriquait tous les composants électriques indispensables à une chaîne de traction électrique. Le groupe PSA et BMW ont investi plus de 100 millions d'EUR dans ce projet, lequel, à la fin 2011, employait 400 collaborateurs dans le centre de R&D de Munich. La fin de cette JV aurait pour conséquence le retrait du groupe PSA du segment des véhicules hybrides dits «*plug-in*» via la résiliation de l'accord de co-entreprise avec BMW (segment C).

(95) Selon les autorités françaises, en mettant fin à la JV, le groupe PSA se retirerait de manière définitive d'un segment considéré comme porteur et s'interdirait l'accès à environ 6 % du marché à l'horizon 2016. Le groupe PSA perdrait également un accord valorisant en termes d'image de marque, lié à son statut de partenaire de BMW.

(96) Le retrait du groupe PSA de la JV avec BMW aurait deux impacts:

a) en premier lieu, l'annonce de l'abandon de la technologie hybride *plug-in* nuirait à l'image du groupe sur ce segment et impacterait dès 2013, par voie de conséquence, les ventes d'hybrides diesel du groupe PSA. Le groupe PSA estime cet impact (sur la base de 10 % des volumes) à 3 000 véhicules par an, soit une perte de chiffre d'affaires annuel de 60 millions d'EUR;

b) en second lieu, l'arrêt du développement de la technologie hybride *plug-in*, dont le lancement était prévu en 2016, se traduirait par une baisse de 20 000 véhicules en moyenne sur trois ans, soit une perte de chiffre d'affaires de 400 millions d'EUR par an en moyenne.

(97) Au total, le groupe PSA évalue l'impact de cette mesure à 1,56 milliard d'EUR de chiffre d'affaires.

2.4.5.4. ***Engagement à un taux de pénétration maximum pour BPF***

(98) Les autorités françaises envisagent de prendre un engagement sur le taux de pénétration ([20]) maximum. Selon les autorités françaises, ce taux aurait très nettement augmenté ces dernières années, autant chez BPF que chez ses concurrents, passant notamment, pour BPF, de 27,5 % en 2009 à 29,8 % sur 2012; et pour RCI Banque SA ([21]), de 30,0 % à 35,0 % sur la même période ainsi qu'il ressort du tableau 7 ci-après.

(99) Les autorités françaises envisagent de prendre cet engagement notamment parce qu'elles considèrent que le contrôle du taux de pénétration est simple et peut être suivi à partir de sources publiques.

(100) L'engagement envisagé s'articulerait différemment pour l'année 2013, d'une part, et pour les années 2014 et 2015, d'autre part. En ce qui concerne l'année 2013, il serait proposé de ne pas dépasser, pour chacun des pays européens [sur le périmètre G10 ([22])] dans lesquels opère BPF, le taux H2 2012 augmenté d'un niveau de flexibilité de + 1 point de pénétration.

(101) Pour les périodes suivantes, les autorités françaises considèrent que les évolutions rapides du secteur imposent de prévoir comment l'engagement de BPF va varier en fonction de ces évolutions. Il est donc proposé de faire évoluer le taux de pénétration réalisé de BPF sur l'année «n–1» en fixant un taux maximum de pénétration pour l'année «n» au regard des variations de l'année «n–1» de ce taux chez les concurrents européens de BPF. Ceci permettrait d'éviter que BPF soit déconnectée des tendances inhérentes à son environnement concurrentiel.

(102) Ainsi, à partir du 31 décembre 2013, l'engagement de taux de pénétration maximum sur le périmètre G10 de BPF pour une année «n» serait égal au taux de BPF réalisé sur ce même périmètre pour l'année «n–1» ajusté de la variation du taux de pénétration des comparables pour l'année «n–1», étant précisé que cet ajustement ne pourrait avoir pour effet de réduire le taux de pénétration de BPF en dessous d'un minimum. Les comparables proposés ici seraient le segment «Europe Occidentale» de RCI Banque SA et le segment «Europe» de Volkswagen Financial Services (VWFS). Afin de se prémunir d'évolutions erratiques chez les concurrents et de tenir compte d'un taux de pénétration de BPF actuellement inférieur à ceux de ses concurrents, un taux de pénétration plancher serait toutefois fixé pour le taux de pénétration maximum à 32,4 %, correspondant au taux de pénétration constaté pour le G10 au deuxième semestre en 2012.

Tableau 7

Taux de pénétration de BPF par pays et grandes zones géographiques pour les véhicules neufs (en %)

	Taux plafond H2 2012	Niveau de flexibilité	Taux maximum proposé
Allemagne	[…]	+ 1,0	[…]
Autriche	[…]	+ 1,0	[…]
Belgique	[…]	+ 1,0	[…]
Italie	[…]	+ 1,0	[…]
Espagne	[…]	+ 1,0	[…]
Pays-Bas	[…]	+ 1,0	[…]
Portugal	[…]	+ 1,0	[…]
Suisse	[…]	+ 1,0	[…]
France	[…]	+ 1,0	[…]
Grande-Bretagne	[…]	+ 1,0	[…]

([20]) Il s'agit du ratio calculé en rapportant les ventes de véhicules financées par des prêts de la banque BPF sur les ventes totales du groupe PSA.

([21]) RCI Banque SA est une filiale à 100 % de Renault SAS. RCI Banque assure le financement des ventes des marques du Groupe Renault et du Groupe Nissan.

([22]) Allemagne, Autriche, Belgique, Italie, Espagne, Pays-Bas, Portugal, Suisse, France, Grande-Bretagne

	Taux plafond H2 2012	Niveau de flexibilité	Taux maximum proposé
Agrégat G5 ([1])	33,3	+ 1,0	34,3
Agrégat M5 ([2])	27,3	+ 1,0	28,3
Agrégat G10 ([3])	32,4	+ 1,0	33,4

([1]) L'agrégat G5 regroupe les pays suivants: France, Allemagne, Italie, Espagne et Royaume-Uni.
([2]) L'agrégat M5 regroupe les pays suivants: Belgique, Pays-Bas, Suisse, Autriche et Portugal.
([3]) L'agrégat G10 regroupe les dix pays figurant dans ce tableau.

2.4.6. ESTIMATION DES COÛTS DE RESTRUCTURATION ET DE LEUR FINANCEMENT

(103) Les coûts estimés de la restructuration s'élèvent à 1 708,9 millions d'EUR. Ils concernent les mesures envisagées suivantes: l'arrêt en 2014 des activités de production à Aulnay, qui emploie 3 000 salariés, le recentrage de la production en région parisienne sur Poissy et la revitalisation du site d'Aulnay. Ces coûts sont estimés à [400-500] millions d'EUR sur la période 2012–2017. Les coûts de l'adaptation du dispositif industriel du site de Rennes, qui conduira à un redéploiement des effectifs de 1 400 emplois sur un total de 5 600 salariés, sont estimés à [100-200] millions d'EUR sur la période 2012–2017. L'adaptation des structures du groupe PSA, par l'intermédiaire des GPEC 1 et 2 («Gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences») produira des coûts totaux estimés à [500-600] millions d'EUR pour 2012 et 2013. Il est à noter qu'il n'y a pas de recoupement entre les plans GPEC 1 et 2 et les coûts de restructurations relatifs à Aulnay et Rennes. Les coûts pour d'autres mesures, en particulier, les restructurations du commerce Europe et la réduction d'effectifs PCR (Peugeot Citroën Retail) correspondant à la partie PSA du réseau de concessionnaires, essentiellement en Europe du Sud, sont estimés à [100-200] millions d'EUR. Enfin, les coûts des activités de PSA dans le cadre du projet «50CO_2Cars» s'élèvent à [300-400] millions d'EUR.

(104) Afin de financer les coûts de restructuration, le groupe PSA a mis en œuvre, depuis le début de l'année 2012, un programme de cessions d'actifs, qui ont permis d'apporter au groupe PSA les ressources suivantes:

a) Cession de Gefco en décembre 2012: 878 millions d'EUR ([23]);

b) Cession de Citer en février 2012: 449 millions d'EUR;

c) Cession d'actifs immobiliers (dont le siège social) au cours de l'année 2012: 628,7 millions d'EUR.

(105) Selon les autorités françaises, le groupe PSA a d'ores et déjà dégagé 1,956 milliard d'EUR de trésorerie libre, qui seront réinvestis dans la restructuration du groupe PSA afin de lui permettre de renouer avec la viabilité.

(106) En termes de liquidité, le New Club deal apporte 11,6 milliards d'EUR provenant de banques privées pour contribuer au financement du groupe au cours de la période de restructuration.

2.5. *LE PLAN DE VIABILITÉ DE BPF*

(107) Le plan présenté par les autorités françaises contient des projections financières et un plan de financement de BPF jusqu'à fin 2015. Selon les autorités françaises, le rendement des fonds propres de BPF sera de [5-10] % dès 2014 et de [10-20] % en 2016. Elles rappellent que, selon la pratique décisionnelle de la Commission, le rendement des fonds propres jugé acceptable pour démontrer la viabilité d'une banque est de l'ordre de 8 à 12 %.

2.5.1. PLAN DE FINANCEMENT

(108) BPF prévoit d'augmenter son financement bancaire à long terme de [0-5] milliards d'EUR fin 2012 à [5-10] milliards d'EUR fin 2015. La banque a également lancé un produit de dépôt adressé aux particuliers, le financement en provenance de ce produit s'élèverait à [800-900] millions d'EUR en 2015 selon les projections financières (comparé à zéro fin 2012). Le financement obtenu par la titrisation et les émissions EMTN diminuerait sur la même période.

([23]) Cession nette de frais de 797 millions d'EUR, à laquelle s'ajoute un dividende exceptionnel de 100 millions d'EUR, et de laquelle se déduisent 19 millions d'EUR correspondant à l'annulation de la marge brute d'autofinancement.

Tableau 8

Situation de trésorerie de BPF à l'horizon de la restructuration

[…]

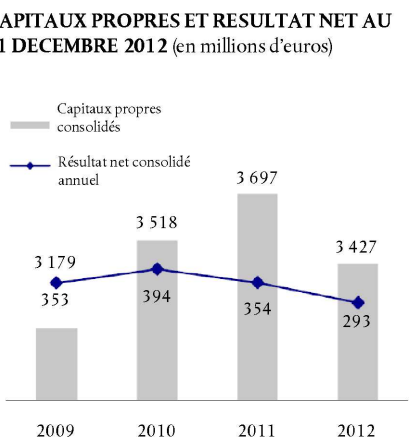
(109) Le total bilan de la banque et donc le besoin de financement prévoit d'augmenter progressivement pendant la période de projection, de 27 186 millions d'EUR fin 2012 à [> 28 000] millions d'EUR fin 2015.

2.5.2. RENTABILITÉ ET SOLVABILITÉ

(110) BPF était profitable par le passé, comme le montre le graphique 1 ci-après. Fin 2012, le niveau de capitalisation mesuré par le ratio «core tier 1» ([24]) s'élevait à 13 %.

Graphique 1

Historique de profitabilité de BPF



(111) La banque prévoit de continuer de dégager des profits au cours de la période de restructuration du groupe, comme illustré dans le tableau 9 ci-dessous.

Tableau 9

Prévisions de profitabilité de BPF

(en %)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Retour sur fonds propres (RoE)	8,0	[4-6]	[6-8]	[8-10]	[10-12]	[10-12]

(112) Selon les informations présentées, un arrêt de l'activité de BPF n'entrainerait aucune perte pour les créanciers. Une gestion extinctive permettrait de préserver au terme de trois années, un boni de liquidité allant de [1-3] milliards à [2-4] milliards d'EUR en scénario stressé, selon le niveau de stress appliqué.

(113) Les actifs de BPF sont de maturité très courte et en moyenne, d'une maturité plus courte que le passif.

(114) Le coût du risque de la banque a augmenté de […] en 2011 à […] en 2012. Les encours douteux ont progressivement augmenté de 3 % fin 2008 à 4,2 % fin 2012.

([24]) Le «core tier 1» est un ratio de solvabilité permettant d'apprécier la solvabilité des banques. Il met en relation les fonds propres et les actifs détenus (pondérés en fonction des risques).

2.5.3. TAUX DE PÉNÉTRATION

(115) Selon les autorités françaises, avec un taux de pénétration dans les ventes automobiles du groupe PSA d'environ 29,8 % (en 2012), BPF finance une large partie de la demande des véhicules produits par le groupe PSA et contribue de façon déterminante au financement de son activité commerciale, et de l'ensemble de la filière automobile, avec les réseaux de concessionnaires et les clients.

(116) Elles indiquent que le plan prévisionnel fait l'hypothèse d'un maintien du taux de pénétration en légère progression par rapport à celui de 2011, et ce jusqu'en 2017. Une telle évolution est fondée sur plusieurs facteurs:

a) le retrait partiel et progressif des banques traditionnelles de ce secteur, dans le contexte d'une gestion sélective de leurs bilans en raison des contraintes de financement et de capital, notamment liées à l'entrée en vigueur de Bâle III;

b) l'évolution des besoins de financement des consommateurs dans un contexte de contraction forte du pouvoir d'achat en Europe;

c) le niveau des taux d'intérêt, actuellement historiquement bas, qui inciterait au recours à l'emprunt pour le financement d'achat de véhicules automobiles, et finalement;

d) la tendance du véhicule automobile à devenir un bien de consommation courant, proche d'une «*commodity*», ce qui serait cohérent avec un développement du financement par emprunt et la mensualisation des paiements.

(117) L'évolution du taux de pénétration de BPF par zone géographique et par segment (B, C, D, H et VU) est illustrée dans le tableau 10 ci–dessous (AP signifie «Automobile Peugeot» et AC signifie «Automobile Citroën»).

Tableau 10

Taux de pénétration de BPF par zone géographique, par segment de véhicules et par marque (en %)

	AP			AC		
%	2010	2011	2012	2010	2011	2012
France						
Segment B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
VU						
Total						
Grande-Bretagne						
Segment B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segment C						

	AP			AC		
%	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Segment D						
Segment H						
VU						
Total						
Allemagne						
Segment B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
VU						
Total						
Italie						
Segment B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
VU						
Total						
Espagne						
Segment B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
VU						
Total						
Total G5						
Segment B	[28-33]	[31,6-36,6]	[33,1-38,1]	[26,5-31,5]	[29-34]	[34,4-39,4]
Segment C	[20,4-25,4]	[21,6-26,6]	[22,7-27,7]	[18,9-23,9]	[25,5-30,5]	[29,1-34,1]

	AP			AC		
%	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Segment D	[20-25]	[17,8-22,8]	[18,5-23,5]	[20,6-25,6]	[20,9-25,9]	[22,2-27,2]
Segment H	[12,4-17,4]	[28,6-33,6]	[0,0-2,5]	[20,7-25,1]	[19,2-24]	[14,6-19,6]
VU	[24,6-29,6]	[25,9-30,9]	[24,9-29,9]	[26,7-31,7]	[28-33]	[29,6-34,6]
Total	[25,1-30,1]	[25,4-30,4]	[26,8-31,8]	[25,1-30,1]	[26,7-31,7]	[30,6-35,6]
Segment B	Ion, 107, 1007, 206+, 207, 208, Czero, C1, C3, DS3, C2, C3 Picasso					
Segment C	307, 308, 3008, 4008, 5008, RCZ, C4, C4 Picasso, C4 Aircross, DS4, Xsara Picasso					
Segment D	407, 4007, 508, 807, C5, DS5, C8, C Crosser					
Segment H	607, C6					
VU	Partner, Bipper, Expert, Boxer, Berlingo, Nemo, Jumper, Jumpy					

2.5.4. DÉPENDANCE DU GROUPE

(118) Selon les autorités françaises, la notation de BPF est corrélée à celle de PSA, ainsi que l'indique une étroite corrélation des rendements des obligations du groupe et de la banque.

(119) Les agences de notations ont établi, dans leurs rapports, le lien entre la notation du groupe PSA et celle de BPF en fixant un écart maximum de deux crans entre la note du groupe et celle de la banque captive ([25]). Le 14 février 2013, la notation de BPF a été dégradée à «non investment grade».

2.6. *LA PLAINTE*

(120) Le plaignant anonyme estime que la garantie apportée par l'État français va permettre à BPF de proposer aux concessionnaires et aux clients de PSA des conditions de crédit plus intéressantes que celles que sont capables d'offrir les banques captives des constructeurs automobiles concurrents.

3. **RAISONS AYANT CONDUIT À L'OUVERTURE DE PROCÉDURE**

(121) Dans la décision d'ouverture, la Commission a exprimé des doutes pour les raisons suivantes:

3.1. *PLAN DE VIABILITÉ DE LA BPF*

(122) En ce qui concerne le plan de viabilité de BPF, qui doit être analysé à la lumière de la Communication bancaire, la Commission a exprimé ses doutes en raison des incertitudes existant sur la viabilité du groupe PSA dans son ensemble.

3.2. *PLAN DE RESTRUCTURATION DU GROUPE PSA*

(123) En ce qui concerne le plan de restructuration du groupe industriel, qui doit être analysé à la lumière des lignes directrices «sauvetage et restructuration» précitées, la Commission a estimé que des doutes existaient sur les éléments suivants:

3.2.1. DOUTES SUR LE RETOUR À LA VIABILITÉ

(124) La Commission a souhaité recueillir les commentaires des tiers sur:

a) les hypothèses retenues quant à l'évolution du marché automobile en Europe et dans le reste du monde, notamment sur le caractère suffisamment conservateur de ces hypothèses;

([25]) Cet écart est actuellement de trois *notches* pour Moody's, ce qui résulte du bénéfice de la garantie pour BPF.

b) les mesures de restructuration proposées en vue d'assurer le retour à la viabilité du groupe PSA;

c) la contribution du projet «50CO_2Cars» au retour à la viabilité, et notamment sur la cohérence de cet investissement en R&D visant au lancement d'un programme de recherche dans la «mild-hybridation» au regard de l'abandon concomitamment annoncé d'une technologie «hybride *plug-in*» présentée comme maîtrisée par le groupe.

3.2.2. DOUTES SUR LES MESURES COMPENSATOIRES

(125) La Commission a souhaité recueillir les commentaires des tiers sur la qualification, au sens des lignes directrices «sauvetage et restructuration» précitées, des mesures proposées comme mesures compensatoires, leur quantification et leur adéquation au regard des risques de distorsion de concurrence créés par les aides.

4. **OBSERVATIONS DE LA FRANCE SUR LA DÉCISION D'OUVERTURE**

4.1. *SUR LE MONTANT DE L'AIDE*

(126) Les autorités françaises considèrent que le montant de l'aide ne peut correspondre au montant nominal de la garantie, que les émissions de BPF seront nécessairement réalisées avec une prime de liquidité et de risque variable, sans doute supérieure aux 24 points de base constatés lors de l'émission réalisée grâce à l'aide au sauvetage et que la période de référence pour la prise en compte des rendements historiques de BPF devrait être de trois mois.

(127) Selon les autorités françaises, les deux conditions cumulatives qui permettent de considérer que le montant de l'aide est aussi élevé que le montant couvert par la garantie, à savoir une probabilité particulièrement élevée que l'emprunteur ne puisse pas rembourser l'emprunt couvert par la garantie et la présence de circonstances exceptionnelles, ne seraient pas remplies en l'espèce. Par conséquent, le montant de l'aide compris dans la garantie de l'État correspondrait à la différence entre le coût total du financement résultant de la garantie et la garantie elle-même, et le coût total du financement qu'aurait payé l'entreprise sans la garantie.

(128) Toujours selon les autorités françaises, l'hypothèse de surcoût pour BPF de l'ordre de 40 points de base serait fondée. En effet, les émissions réalisées par BPF le 25 mars 2013 l'auraient été dans des circonstances de marché particulièrement favorables. Les *spreads* par rapport à l'OAT constatés au moment de cette émission (24 points de base) laisseraient apparaître des niveaux historiquement faibles. Les autorités françaises considèrent, par exemple, que les investisseurs devraient normalement demander une rémunération supérieure pour une banque captive du secteur automobile que pour des organismes publics tels que l'Unedic ([26]) ou la CADES ([27]), et ce d'autant qu'ils auraient des lignes disponibles pour souscrire à ce type de transactions CADES ou Unedic et qu'ils n'en auraient pas nécessairement pour une opération avec BPF.

(129) Enfin, la période de référence retenue par les autorités françaises (qui s'étend du 12 juillet au 16 octobre 2012) serait la mieux à même de refléter la réalité des rendements des obligations de BPF sur les marchés, en tenant compte des difficultés du groupe PSA et non pas de l'annonce de la garantie de l'État.

4.2. *SUR LA VIABILITÉ DE BPF*

(130) Les autorités françaises prennent acte de la position de la Commission selon laquelle BPF n'a de problème ni de solvabilité, ni de profitabilité, et que son problème de liquidité résulterait uniquement de son lien avec le groupe PSA.

(131) Elles souhaitent cependant faire les remarques suivantes:

a) selon les autorités françaises, l'augmentation de la taille du bilan de BPF resterait modérée, en ligne avec les perspectives d'inflation. Cette hausse résulterait de la dégradation des conditions macro-économiques et du recours plus fréquent des consommateurs au crédit pour financer l'acquisition de véhicules;

b) pour répondre à l'argument de la Commission selon lequel il conviendrait d'éviter que BPF ne finance des prêts de mauvaise qualité pour augmenter artificiellement le chiffre d'affaires du groupe PSA, les autorités françaises rappellent que:

([26]) Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce.
([27]) Caisse d'amortissement de la dette sociale.

— le seul objectif de la mesure compensatoire visant BPF est de réduire l'intensité concurrentielle de son comportement et de limiter sa part de marché,

— le taux de «non performing loans», d'environ 4 %, a peu évolué ces trois dernières années,

— BPF définit sa politique de risque de manière indépendante, et sous la surveillance de l'Autorité de contrôle prudentiel.

Le taux de créances douteuses étant suivi de près par les agences de notation et par le comité d'audit de BPF, toute modification de la politique de risque de la banque serait, selon les autorités françaises, impossible.

4.3. *SUR LE RETOUR À LA VIABILITÉ DU GROUPE PSA*

4.3.1. SUR LES HYPOTHÈSES D'ÉVOLUTION DU MARCHÉ RETENUES

(132) Tout d'abord, les autorités françaises considèrent que les prévisions du groupe PSA ne seraient démenties ni par l'évolution du marché au premier trimestre 2013, ni par le décalage supposé entre les résultats prévus pour l'année 2012 et ceux finalement réalisés au titre de cette même année.

(133) Selon les autorités françaises, le déclin continu des ventes en 2013 aurait été prévu par le groupe PSA, qui estimerait, comme l'institut IHS Global Insight, que la baisse du marché serait in fine de 4 % entre 2012 et 2013.

(134) Les autorités françaises ont soumis des projections financières actualisées, basées sur des hypothèses moins optimistes que les projections décrites aux considérants 54 à 58 de la décision d'ouverture. L'orientation stratégique décrite aux mêmes considérants de la décision d'ouverture demeure inchangée.

(135) Les modifications apportées aux projections résultent de l'actualisation des prévisions de l'évolution du marché «Europe 30» opérée par l'institut IHS Global Insight et se reflètent dans le chiffre d'affaires de la filière automobile, moins élevé au cours de la période de prévision.

(136) Le scénario «défavorable», où les ventes du groupe PSA se contracteraient (par rapport au scénario médian) de 100 000 véhicules supplémentaires par an en Europe à compter de 2013 a également été actualisé.

Tableau 11

Taille du marché européen selon les prévisions d'IHS Global Insight et part de marché de PSA

	2013	2014	2015	2016	2017
Taille du marché européen (Europe 30), prévue par IHS Global Insight en avril 2013 (en milliers de véhicules)	13 497	13 926	14 768	15 371	15 991
Part de marché européenne de PSA (en %)	[10-14]	[10-14]	[10-14]	[9-13]	[9-13]

Tableau 12

Chiffre d'affaires prévisionnel du groupe PSA (en millions d'EUR)

	2013	2014	2015	2016	2017
Scénario médian dans la décision d'ouverture	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[65 000-70 000]
Scénario médian actualisé	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[59 000-64 000]	[60 000-65 000]
Scénario défavorable actualisé (écart de – 100 000 véhicules par an)	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-70 000]	[60 000-65 000]

Tableau 13

Chiffre d'affaires prévisionnel de la division automobile (en millions d'EUR)

	2013	2014	2015	2016	2017
Scénario médian dans la décision d'ouverture	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]
Scénario médian actualisé	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]
Scénario défavorable actualisé (écart de – 100 000 véhicules par an)	[35 000-40 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]

(137) En termes de trésorerie, l'actualisation se traduit par des flux de trésorerie liés à l'exploitation réduits, les flux de trésorerie des activités d'investissement restent inchangés. Il en résulte un niveau prévu de dette […] supérieur aux prévisions de la décision d'ouverture, le niveau de dette prévu dans le cas médian est supérieur au niveau précédemment présenté dans le cas défavorable.

(138) PSA a également présenté des projections de la dette nette dans un scénario plus stressé dans lequel les ventes du groupe PSA se contracteraient (par rapport au scénario médian) de 200 000 véhicules supplémentaires par an en Europe à compter de 2013. Les niveaux de dette nette dans les différents scénarios sont présentés dans le tableau 14 ci-après. Selon les chiffres fournis par PSA, un facteur de stress de 100 000 véhicules augmente la dette […] nette de [200-400] millions d'EUR par an.

Tableau 14

Niveau de dette […] nette (en millions d'EUR)

	2013	2014	2015	2016	2017
Scénario médian dans la décision d'ouverture	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Scénario médian actualisé	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

	2013	2014	2015	2016	2017
Scénario défavorable actualisé (écart de – 100 000 véhicules par an)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Scénario plus stressé actualisé (écart de – 200 000 véhicules par an)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(139) Par ailleurs, les autorités françaises considèrent que l'élément pertinent à retenir pour fonder les hypothèses de retour à la viabilité à long terme du groupe PSA ne serait pas son chiffre d'affaires, mais son résultat opérationnel courant. Lors du conseil de surveillance du 6 novembre 2012, celui-ci aurait été évalué à une perte de [1 000-2 000] millions d'EUR, le résultat finalement réalisé représentant une perte de 1 504 millions d'EUR (soit un décalage inférieur à [0-3] %).

(140) Les autorités françaises considèrent également que les perspectives d'évolution du marché sur lesquelles se fonde le groupe PSA seraient particulièrement prudentes, alors que les chiffres des analystes qui sous-tendraient le raisonnement de la Commission seraient parcellaires et contestables.

(141) En effet, l'ensemble des acteurs concernés estimerait que le marché aurait atteint un plancher et qu'il ne pourrait désormais que repartir à la hausse. De manière générale, les dernières analyses ([28]) souligneraient une amélioration des conditions macro-économiques en Europe au cours des années à venir. Cette amélioration devrait, selon les autorités françaises, nécessairement se répercuter sur le secteur automobile.

(142) Enfin, les autorités françaises considèrent que la Commission aurait effectué une sélection non-représentative des notes des analystes financiers, en écartant celles qui se rapprochaient des prévisions fournies par le groupe PSA. En tout état de cause, les autorités françaises contesteraient l'utilisation d'analyses financières pour évaluer un plan de restructuration à moyen terme. Elles considèrent en effet que les analystes financiers auraient pour activité de conseiller l'achat ou la vente de titres, en fonction d'un objectif de cours déterminé. Ils ne se focaliseraient pas principalement sur les volumes de ventes prévues, ni sur des estimations de chiffre d'affaires. Ces appréciations seraient donc très fréquemment déconnectées des fondamentaux économiques sous-jacents.

(143) Par conséquent, les autorités françaises considèrent que, pour mettre en œuvre le plan de restructuration, elles pourraient légitimement se fonder sur les prévisions de l'institut IHS Global Insight, auxquelles serait appliqué un facteur de stress, et ne pas tenir compte des hypothèses des analystes financiers.

(144) Enfin, les autorités françaises soulignent que le secteur privé croirait dans le retour de la viabilité du groupe PSA. Cette croyance se manifesterait tout d'abord par le renforcement de l'alliance entre PSA et GM par la signature, le 20 décembre 2012, d'accords définitifs sur trois projets de véhicules et la création d'une co-entreprise pour les achats. Par ailleurs, les financements bancaires obtenus par BPF à hauteur de 11,6 milliards d'EUR constitueraient une preuve de la confiance du marché dans la perspective d'une amélioration. Enfin, les récentes opérations de titrisation menées par BPF démontreraient l'absence d'aversion du marché au risque représenté par l'activité automobile.

4.3.2. SUR LES TAUX D'UTILISATION DES CAPACITÉS DU GROUPE PSA ET SUR LA DIVERSIFICATION DE SES VENTES

(145) Les autorités françaises considèrent que le doute de la Commission concernant les taux d'utilisation serait infondé, car il ne tiendrait pas compte de la fermeture du site d'Aulnay, qui permettrait, selon elles, de combler le déficit de compétitivité du groupe PSA sur le segment B. Dans la mesure où le groupe PSA subit une concurrence très vive sur ce segment, cette fermeture serait particulièrement significative pour son retour à la viabilité.

([28]) Perspectives de l'économie mondiale, chapitres 1 et 2 d'avril 2013.

(146) Les autorités françaises considèrent que le groupe PSA aurait pris toutes les mesures nécessaires pour atteindre son objectif de réaliser 50 % de ses ventes hors Europe en 2015: ouverture d'une troisième usine et de nouvelles concessions en Chine, renouvellement de la gamme des véhicules commercialisés en Amérique Latine, lancement de deux modèles spécifiquement dédiés aux ventes hors Europe et enfin, dans le cade de l'alliance avec GM, développement d'une plateforme conjointe pour la commercialisation des véhicules du segment B en Europe et dans le reste du monde, développement en commun d'une nouvelle génération de petits moteurs essence économiques et de projets de véhicules en Amérique Latine, en Russie ainsi que dans d'autres marchés en croissance.

4.3.3. SUR LA CONTRIBUTION DU PROJET «50CO_2CARS» AU RETOUR À LA VIABILITÉ DU GROUPE PSA

a) **Sur la cohérence du projet «50CO_2Cars» avec le plan de restructuration du groupe PSA**

(147) Les autorités françaises soulignent que les importants efforts de R&D engagés dans le cadre de «50CO_2Cars» viseraient la maîtrise d'une technologie améliorant le bilan écologique et énergétique du diesel. Dans ce contexte, ce projet de R&D contribuerait à la mise en œuvre d'une stratégie d'inversion de la tendance baissière constatée des ventes de véhicules diesel.

(148) Les véhicules diesel représenteraient à l'heure actuelle une source importante de revenus pour le groupe PSA: en 2012, [60-80] % des véhicules vendus par PSA en Europe étaient équipés de ce type de motorisation. PSA disposerait d'un outil industriel optimisé, d'une bonne image de marque et d'un taux de rentabilité important pour ce type de véhicules, meilleur que pour les motorisations essence. Le contexte actuel lui serait toutefois défavorable: dégradation progressive de l'image de ces motorisations en Europe, évolution du cadre réglementaire et normatif (Euro VI) qui pourrait entraîner un surcoût relatif des motorisations diesel par rapport à l'essence, et donc défavoriser les ventes de véhicules diesel, et ce d'autant plus que la stratégie d'adaptation aux normes par le «downsizing» ([29]) mise en place jusqu'ici aurait atteint ses limites et que certains États ou collectivités locales envisageraient d'adopter un cadre fiscal en défaveur du diesel. PSA estime que les pertes de marge liées à la substitution des ventes diesel par des ventes essence sur le marché européen seraient de l'ordre de [500-700] millions d'EUR. Dans un contexte de baisse du pouvoir d'achat des ménages, et face aux préoccupations écologiques grandissantes des consommateurs, l'objectif de maintien de la compétitivité et de l'image de marque des motorisations diesel (par rapport à l'essence) serait primordial pour le groupe PSA. Les niveaux de prix des véhicules hybrides diesel existants n'étant pas compatibles avec une diffusion de masse, des investissements importants en R&D seraient nécessaires pour rendre cette technologie accessible plus grand nombre. Aussi, en restaurant la compétitivité et l'image du carburant diesel, le projet «50CO_2Cars» serait-il susceptible, selon les autorités françaises, de contribuer positivement au retour à la viabilité, en maintenant non seulement les ventes de véhicules diesel du groupe PSA, mais également les marges du constructeur. Au-delà, si le plan d'industrialisation devait aboutir, la technologie issue du projet «50CO_2Cars» constituerait, sur un marché naissant, un réservoir de croissance important à l'horizon 2020. L'opportunité de tirer parti des débouchés probables des motorisations «mild-hybrid» diesel à l'issue du plan de restructuration permettrait de sécuriser la croissance du chiffre d'affaires grâce à une diversification vers un segment porteur et s'inscrivant dans le cœur de cible du groupe (véhicules de grandes séries).

(149) Sur la nécessité d'investir, les autorités françaises font une différence entre la réduction des investissements proposée «à titre de mesure compensatoire», qui vise à limiter l'ampleur des distorsions de concurrence liées à l'aide d'État, et le maintien d'investissements de R&D nécessaires à l'entreprise pour «renouer avec la viabilité à long-terme». Les autorités françaises soulignent que, dans sa pratique décisionnelle, la Commission aurait admis à plusieurs reprises que le retour à la viabilité d'une entreprise pouvait reposer sur le lancement de nouveaux produits, afin d'assurer la croissance du chiffre d'affaires ([30]).

(150) Les autorités expliquent que, dans le cadre du plan de restructuration, l'absence d'aide d'État spécifique au projet «50CO_2Cars» aurait contraint PSA à mettre en place un projet «contrefactuel». Incapable de surmonter seul l'ensemble des obstacles technologiques, et sans coopération possible avec les partenaires pressentis pour réaliser «50CO_2Cars», le groupe aurait dû limiter ses investissements «a minima», pour assurer uniquement le respect des évolutions réglementaires par ses moteurs diesels. Les autorités françaises soulignent à cet égard que l'intervention des pouvoirs publics ne se limiterait pas à un apport financier au groupe PSA pour mener à bien le projet «50CO2Cars», mais permettrait au contraire de fédérer autour de lui un consortium de partenaires (industriels, associations, laboratoires de recherche, etc.) dont les efforts coordonnés seraient nécessaires pour lever les obstacles technologiques au développement d'un véhicule hybride diesel à bas coût. Elles précisent que, selon toute vraisemblance, l'absence d'autorisation de l'aide d'État au groupe PSA en tant que chef de file de

([29]) Il s'agit de diminuer les émissions CO_2 en limitant la taille des moteurs et en prévoyant une suralimentation adaptée.
([30]) Décision de la Commission du 1er décembre 2004, affaire C-504/03, Bull, considérant 51; décision de la Commission du 18 février 2004, affaire C-28/02, Bankgesellschaft Berlin AG, considérant 236; décision du 3 juillet 2001, affaire C-33/98, Babcock Wilcox Espana SA, considérant 98.

«50CO_2Cars» remettrait en cause la mise en œuvre de ce projet non seulement pour ce dernier, mais également par l'ensemble de ses partenaires. La stratégie contrefactuelle de substitution du diesel par l'essence entraînerait des surcoûts et s'opèrerait au prix d'un risque industriel important: renoncement à une expertise dans le diesel, pertes de ventes pendant la période de transition, captation de ressources pour adapter et redimensionner l'appareil productif du groupe vers les moteurs à essence, ressources qui auraient été par ailleurs nécessaires au retour à la viabilité.

(151) En résumé, les autorités françaises considèrent que le projet «50CO_2Cars» serait à la fois nécessaire pour préserver la rentabilité du cœur de l'activité industrielle du groupe PSA (les motorisations diesel) et pour asseoir le caractère définitif du retour à la viabilité du groupe, en lui donnant des ressorts de croissance à l'issue de la restructuration (nouvelle gamme de véhicules innovants et profitables). Cet investissement en R&D serait, dès lors, en parfaite cohérence avec les objectifs du plan de restructuration.

b) **Sur les doutes émis par la Commission dans la décision d'ouverture**

(152) Les autorités françaises comprennent de la décision d'ouverture que la Commission, partant du constat de l'existence alléguée d'un retard pris par le groupe PSA dans le domaine de la R&D, considérerait que le projet «50CO_2Cars» «ne pourrait être nécessaire au retour à la viabilité du groupe PSA que dans la mesure où il pourrait lui permettre de rattraper le retard accumulé en matière de R&D par rapport à ses concurrents». Elles contestent le principe même d'une telle analyse.

a) Premièrement, les autorités françaises répètent que le projet «50CO_2Cars» est susceptible de contribuer au retour à la viabilité du groupe: restauration de l'image environnementale des véhicules diesel; dynamique nouvelle de consommation (concept de véhicules hybrides accessibles au plus grand nombre); réserve de croissance à l'issue du plan de restructuration.

b) Deuxièmement, le handicap structurel en matière de R&D, qui a été présenté dans la notification comme pouvant expliquer certaines des difficultés rencontrées par le groupe PSA, concernerait un retard dans la standardisation des composants, qui diminuerait la productivité des efforts de R&D par rapport à ceux des concurrents (effet d'échelle). Or, le projet «50CO_2Cars» permettrait précisément d'y remédier, dans la mesure où:

— en premier lieu, le projet «50CO_2Cars» améliorerait la standardisation de certains composants automobiles, et en particulier la chaîne de traction,

— en second lieu, les conditions de réalisation du projet «50CO_2Cars» amélioreraient la productivité des efforts de R&D du groupe PSA, notamment grâce aux synergies offertes par la coordination des travaux avec différents partenaires, mais aussi par le suivi assuré par les autorités publiques dispensatrices de l'aide.

c) Troisièmement, et surtout, les autorités françaises reprochent le caractère «juridiquement novateur» du critère prétendument utilisé par la Commission au considérant 169 de la décision d'ouverture, fondé sur l'existence d'un retard accumulé par le groupe PSA en matière de R&D. Elles considèrent les arguments avancés jusqu'ici comme suffisants pour démontrer la contribution positive du projet «50CO_2Cars» au retour à la viabilité du groupe PSA. Ce n'est, par conséquent, qu'à titre subsidiaire qu'elles abordent la question de savoir si un tel critère serait rempli en l'espèce:

i) *L'existence d'un retard technologique pour les technologies de l'hybridation*

(153) Selon les autorités françaises, ce critère de l'existence d'un retard accumulé en matière de R&D serait rempli pour les trois raisons suivantes:

a) dans un premier temps, elles indiquent que les trois briques technologiques du projet «50CO_2Cars» visent des domaines technologiques où le groupe PSA aurait accumulé un retard:

— s'agissant des motorisations diesel, le retard concernerait les technologies de limitation de la consommation des moteurs. Or le projet «50CO_2Cars» vise précisément ce domaine,

— s'agissant des transmissions, le groupe PSA aurait accumulé un retard dans les transmissions à double embrayage dite DCT («dual clutch transmissions»), en raison notamment d'une préférence traditionnelle pour les boîtes de vitesse pilotées ou robotisées dite «BVMP», alors que cette technologie s'est avérée moins performante commercialement que sa rivale. Le projet «50CO_2Cars» permettrait donc à l'entreprise de combler un double retard en matière de transmissions DCT et eDCT,

— s'agissant des systèmes d'hybridation, le groupe PSA subirait un retard dans la maîtrise d'une technologie d'hybridation abordable, suffisamment générique pour être produite en masse. Or, des constructeurs concurrents, tels Toyota, Honda ou VAG ([31]) possèderaient (ou aurait prochainement accès à) des technologies d'hybridation génériques, et donc mieux adaptées au marché de masse. À ce titre, les autorités françaises valident l'analyse préliminaire de la Commission (présentée au considérant 187 de la décision d'ouverture), selon laquelle l'actuelle technologie de micro-hybridation ([32]) Stop & Start serait insuffisante pour atteindre «la frontière technologique en matière de gains de CO_2», laquelle requerrait la maîtrise d'une technologie «mild–» et/ou «full–hybrid». Par conséquent, l'ambition du projet «50CO_2Cars» serait bien de rattraper un retard technologique dans le domaine des systèmes d'hybridation;

b) dans un deuxième temps, elles considèrent que le projet «50CO_2Cars» offrirait au groupe PSA les moyens de rattraper son retard, en levant un certain nombre de verrous technologiques en matière de technologie hybride:

— les moteurs diesel développés dans le cadre du projet «50CO_2Cars» permettraient d'atteindre des émissions de CO_2 de [50-70] g/km sur le segment B (motorisations de puissance comprise entre 40 et 70 kW), y compris par le seul recours à la technologie Stop & Start, de sorte que PSA pourrait accéder d'ici 2017-2018 à une offre diesel de basse consommation située à niveau d'émissions comparable à ses concurrents sur le marché européen,

— la transmission intelligente à double embrayage eDCT permettrait d'optimiser le rendement énergétique de la chaîne de traction hybridée, tout en étant compatible avec une large gamme de puissance de différentes machines électriques. La standardisation permettrait au groupe PSA de rattraper le retard technologique accumulé,

— s'agissant en dernier lieu du système d'hybridation, le projet «50CO_2Cars» conduirait à une rupture en termes de coûts, par le double jeu d'un dimensionnement énergétique a minima (batterie et électronique de puissance) et d'une optimisation de l'architecture mécanique (couplage entre la machine électrique et la chaîne de traction). De même, la standardisation du système d'hybridation permettrait d'accroître les volumes produits, et donc, de le rendre plus accessible sur le segment B;

c) dans un troisième temps, les autorités françaises abordent l'éventuel revirement stratégique consistant à mener le projet «50CO_2Cars» parallèlement à l'abandon de l'hybride *plug-in*. À cet égard, elles soulignent que les deux technologies («mild-hybrid» et *plug-in*) n'ont ni la même portée, ni les mêmes conséquences commerciales. Alors que son prix confinerait la seconde ([33]) aux véhicules «premium» (avec d'importants effets induits en termes d'image de marque, notamment auprès des clients «corporate»), l'accessibilité de la première permettrait de viser un large éventail de catégories sociales (aux revenus faibles à moyens), et donc de satisfaire une plus grande partie de la clientèle du groupe. Les autorités françaises soulignent que ces deux solutions technologiques ne sont pas mutuellement exclusives, et que le groupe PSA souhaitait initialement mener les deux de front, de façon à cumuler les ventes de véhicules premium hybrides *plug-in* à celles de véhicules hybrides abordables sur les segments B et C. Aussi, l'abandon de la technologie hybride *plug-in* à titre de mesure compensatoire ne constituerait pas un «revirement stratégique», mais l'arrêt d'une activité commercialement viable ne compromettant pas le retour à la viabilité du groupe. Quant au projet «50CO_2Cars», il participerait pleinement au plan de restructuration, de sorte que les autorités françaises considèrent comme parfaitement cohérente la stratégie proposée en matière d'hybridation dans le plan de restructuration.

ii) *La cohérence des moyens mis en œuvre pour «50CO_2Cars» avec le reste du plan de restructuration*

(154) Selon les autorités françaises, l'adaptation de l'outil industriel du groupe PSA pour la mise en œuvre du projet «50CO_2Cars» s'inscrirait dans la logique du plan de restructuration. En particulier, la standardisation des chaînes de traction et des transmissions des véhicules diesel du groupe permettrait de rationaliser et d'optimiser l'appareil productif:

a) dans le domaine des motorisations diesel, les investissements réalisés sur les sites de Trémery et de Douvrin s'élèveraient à [100-200] millions d'EUR, soit [0-5] % des [10-20] milliards d'EUR d'investissements prévus sur la durée du plan de restructuration, proportion que les autorités françaises qualifient de «particulièrement

([31]) Le groupe VAG aurait présenté lors du dernier congrès de Vienne une déclinaison modulaire («assembly kit») de sa technologie hybride, permettant d'adapter un système d'hybridation sur l'ensemble des différentes silhouettes des véhicules du groupe à un coût minime. Source citée: rapport de présentation du groupe VAG au 34e symposium de Vienne, 26 avril 2013, p. 28.

([32]) La «micro hybridation» correspondant à des puissances de 2 à 4 kW; la «mild hybridation» entre 8 et 15 kW; la «full hybridation», supérieures à 20 kW.

([33]) Les autorités françaises confirment que, sous réserve de son industrialisation dans des conditions économiquement acceptables, le groupe PSA maîtriserait déjà la technologie «plug-in».

modeste, si ce n'est insignifiant[e]». Cet impact financier aurait d'ailleurs été intégré dans le PMT du groupe PSA dès novembre 2012, et figurerait dans la version actualisée du document, de sorte que les autorités françaises considèrent que ces investissements s'inscrivent bien dans la logique du plan de restructuration notifié. En termes d'impact industriel, les mesures viseraient à modifier ([34]) les capacités de production existantes de motorisations diesel à périmètre constant: il n'y aurait pas d'augmentation des capacités de production, jugées suffisantes pour les [100 000-200 000] véhicules anticipés à ce stade à l'issue du projet «50CO_2Cars», mais une réorientation d'une partie de l'appareil productif d'un segment sur-capacitaire vers un segment potentiellement sous-capacitaire, car en développement (arbitrage interne en faveur de produits attractifs);

b) s'agissant des transmissions, les autorités françaises confirment l'analyse présentée au considérant 202 de la décision d'ouverture: en cas de succès du projet «50CO_2Cars», la production actuellement externalisée serait produite en interne ([35]). Les investissements nécessaires, déjà prévus dans le plan de restructuration notifié, sont maintenus dans le PMT actualisé. Les autorités françaises jugent cette stratégie d'internalisation compatible avec le retour à la viabilité du groupe. Financièrement, l'opération permettrait d'internaliser la marge et de s'affranchir d'un risque de change avec le Japon ([36]), et de coûts/délais logistiques, sans amputer la capacité d'adaptation rapide du groupe PSA à la demande;

c) enfin, les investissements liés aux systèmes d'hybridation s'élèveraient à [40-50] millions d'EUR pour la période de mise en œuvre du plan de restructuration, soit moins de [0-5] % du total prévu, part que les autorités françaises jugent de très faible ampleur. Ils concerneraient en outre un marché naissant (et donc sans surcapacité). Ils s'inscriraient donc aussi dans la logique du plan de restructuration du groupe PSA.

iii) *Un impact positif sur les ventes et la profitabilité du groupe*

(155) Selon les autorités françaises, le projet «50CO_2Cars» permettrait de dynamiser, à l'issue du plan de restructuration, les ventes et la rentabilité du groupe PSA.

a) Répondant aux interrogations de la Commission présentées aux considérants 210 et 211 de la décision d'ouverture (sur le bienfondé d'une stratégie privilégiant les moteurs diesel par rapport aux moteurs à essence), et au considérant 216 (sur le plan d'affaires du projet «50CO_2Cars» et la fiabilité de ses hypothèses sous-jacentes), les autorités françaises considèrent que la stratégie poursuivie serait non seulement légitime industriellement, mais aurait un impact positif sur les ventes du groupe. Plutôt que de développer une technologie d'hybridation à bas coûts pour moteurs à essence, il serait préférable d'investir dans l'amélioration du bilan éco-énergétique du diesel pour, dans un premier temps, «surmonter les réticences des consommateurs», et envisager, dans un second temps, d'adapter ([37]) les résultats du projet «50CO_2Cars» aux moteurs à essence, qui pourraient alors être diffusés par les équipementiers à l'échelle mondiale, accroissant ainsi la rentabilité des investissements réalisés par effet d'échelle. Le bienfondé de la stratégie envisagée par PSA serait d'ailleurs confirmé par des études de marché, qui prévoiraient, de manière concordante ([38]), une croissance des ventes de véhicules diesel propres au cours des années à venir.

b) S'agissant de l'impact financier du projet «50CO_2Cars», les autorités françaises ont fourni un plan d'affaires, fondé sur des hypothèses qui seraient largement partagées par divers articles de presse, et qui intègrerait des flux prévus jusqu'en 2026 (ce qui serait justifié au regard des futures mises à jour, puis par le remplacement des normes Euro VI à cet horizon). Les travaux de R&D du projet «50CO_2Cars» s'étendraient entre 2013 et 2017, de sorte que les premiers moteurs pourraient être commercialisés entre mi-2016 et début 2017, suivis de peu par un système d'hybridation économique. Deux taux d'actualisation (de respectivement [10-13] % et [13-15] %) ont été utilisés pour les calculs de rentabilité, le second tenant mieux compte de la hausse récemment constatée du coût de financement. Aucune recette n'est revendiquée au titre du brevetage de certains résultats du projet «50CO_2Cars». Enfin, les volumes et les prix de ventes de nouveaux moteurs diesel et des chaînes hybridées ont été estimés pour différents scenarios: un scénario «A» de mise en œuvre du projet

([34]) Le mot «modifier» est souligné dans le texte original transmis par les autorités françaises.
([35]) Les autorités françaises précisent que cette internalisation pourrait n'être que partielle, en fonction des résultats du projet «50CO_2Cars».
([36]) Les autorités françaises soulignent que le taux de change entre l'euro et le yen a évolué défavorablement d'environ 30 % entre 2009 et 2012, pour revenir à sa parité de 2009 entre fin 2012 et mai 2013. Cette volatilité rendrait aléatoires les coûts d'approvisionnement des boites de vitesse automatiques. S'y ajoutent par ailleurs des droits de douane jugés élevés par la France.
([37]) Les composants majeurs du système «50CO_2Cars» seront spécifiques au diesel. Cependant, selon les autorités françaises, la mutation vers des moteurs à essence de puissance équivalente n'exigerait que des «investissements R&D modérés dans un délai très court».
([38]) Source citée: http://www.pikeresearch.com/research/clean-diesel-vehicles.

«50CO_2Cars» avec l'aide de l'État, dans lequel la vente d'un véhicule hybride génèrerait une marge additionnelle estimée entre [200-300] EUR et [300-400] EUR selon l'option technologique (en plus de la marge de [2 000-3 000] EUR générée pour le constructeur par la vente d'un véhicule du segment B); un scénario «B» de mise en œuvre du projet «50CO_2Cars» sans l'aide de l'État, où les marges seraient les mêmes que dans le scenario A. Les autorités précisent toutefois qu'il s'agit d'un scenario fictif que le groupe PSA ne serait pas en mesure de réaliser (il n'est fourni qu'à titre de comparaison théorique); un scénario «C» contrefactuel, consistant, en l'absence de mise en œuvre du projet «50CO_2Cars», en la réalisation d'un projet alternatif pour lequel les marges additionnelles seraient plus réduites (entre [100-200] EUR et [200-300] EUR). Sur la base de ces hypothèses, les valeurs actualisées nettes («VAN») différentielles ([39]) calculées pour les produits «eDCT» et «Façade accessoire» seraient les suivantes:

Tableau 15

Indicateurs financiers du projet «50CO_2Cars»

Groupe PSA (comparaisons par rapport au Scenario C «contrefactuel»)		Scenario A («50CO_2Cars» avec aide)	Scenario B («50CO_2Cars» sans aide)
eDCT	VAN à [10-13] %	[0-10] millions d'EUR	– [60-70] millions d'EUR
	VAN à [13-15] %	– [50-60] millions d'EUR	– [90-100] millions d'EUR
Façade accessoire	VAN à [10-13] %	+ [30-40] millions d'EUR	– [20-30] millions d'EUR
	VAN à [13-15] %	– [20-30] millions d'EUR	– [60-70] millions d'EUR

Les autorités françaises en tirent la conclusion que, quelle que soit l'option technologique retenue, la rentabilité relative du scenario B serait toujours négative par rapport au scenario C, de sorte qu'en l'absence de soutien public, le projet «50CO_2Cars» serait «purement et simplement irréalisable». Le caractère très limité de la VAN dégagée dans le scénario A (faiblement positive par rapport au scenario C avec une actualisation à [10-13] %, négative avec un taux d'actualisation à [13-15] %) démontrerait que de tels niveaux de rentabilité relative seraient proportionnées à l'objectif de développement d'une première génération d'innovation.

c) S'agissant enfin des risques présentés par le projet «50CO_2Cars», ils seraient de quatre ordres, et l'aide d'État envisagée permettrait de les réduire dans une large mesure:

— des risques réglementaires, liés au nouveau cycle d'homologation des véhicules diesel,

— des risques technologiques pour lever les nombreux verrous technologiques pour développer une technologie de «mild-hybridation» abordable,

— des risques commerciaux, liés au comportement des consommateurs et leur sensibilité aux préoccupations environnementales,

— des risques financiers, notamment au vu des contraintes pesant sur les liquidités disponibles du groupe PSA.

([39]) Dans une note du 11 juillet 2013, les autorités françaises ont expliqué que s'il était possible de connaître la part des coûts de développement et le prix de revient de fabrication des organes du véhicule, il ne serait en revanche pas possible de mesurer en valeur absolue la part du moteur dans la valeur de vente d'un véhicule. Aussi ont-elles proposé une approche «marginale» consistant à comparer les scenarios A et C (respectivement B et C) au regard des écarts de flux sortants des différents projets (coûts induits de R&D et investissements industriels) et des écarts de flux entrants (recettes générées par les ventes de véhicules ou la valorisation de prestations complémentaires). L'indicateur fourni permet de comparer la rentabilité relative des scenarios pour les organes considérés.

4.4. *SUR LES MESURES COMPENSATOIRES*

4.4.1. OBSERVATIONS D'ORDRE GÉNÉRAL SUR LA QUALIFICATION DES MESURES PROPOSÉES EN TANT QUE MESURES COMPENSATOIRES GÉNÉRALES ET LEUR ÉTENDUE

(156) Les autorités françaises considèrent que, dans la décision d'ouverture, la Commission ne proposerait aucune évaluation précise des distorsions de concurrence alléguées. Par conséquent, les mesures compensatoires proposées par le groupe PSA seraient d'ores et déjà amplement suffisantes. Toute aggravation supplémentaire irait à l'encontre de l'exigence de proportionnalité rappelée par le point 47 des lignes directrices «sauvetage et restructuration» précitées.

(157) Par ailleurs, elles estiment que les mesures compensatoires proposées portent sur les segments B et C, contrairement à ce qui est indiqué dans la décision d'ouverture. C'est le cas de la mesure de limitation du taux de pénétration du financement de BPF qui concerne essentiellement ces deux segments. C'est le cas également de l'arrêt anticipé de la Citroën C6 et du non renouvellement des modèles C6 et Peugeot 607 dans le cadre des appels d'offres. Enfin, la mesure relative au renoncement à la production des motorisations supérieures à 2 litres et au retrait du développement et de la production de la technologie *plug-in* hybride, aura un impact significatif sur le segment C.

(158) Les autorités françaises rappellent que les mesures compensatoires proposées par PSA sont considérables: elles se traduisent par une baisse de part de marché de [0-2] % en fin de période.

4.4.2. OBSERVATIONS SPÉCIFIQUES AUX DIFFÉRENTES MESURES COMPENSATOIRES PROPOSÉES

a) **Sur la réduction des investissements supplémentaires du groupe PSA**

i) *L'arrêt anticipé du modèle Citroën C6 et le non renouvellement des modèles Citroën C6 et Peugeot 607.*

(159) Les autorités françaises considèrent que, bien que le volume des ventes de ces véhicules ait été plus faible, la marge nette qu'il dégageait était supérieure à celle résultant de la vente des autres types de véhicules, et tout particulièrement à celle de la vente des véhicules du segment B. Elles admettent que la rentabilité sur le programme était insuffisante mais pour pallier cette insuffisance le groupe PSA avait envisagé un partenariat avec DPCA afin de commercialiser la C6 et le 607 en Chine.

(160) Enfin, les autorités françaises affirment que le groupe PSA n'a jamais envisagé l'abandon du haut de gamme dès 2009. PSA n'a abandonné que le projet de R&D d'un nouveau véhicule qui aurait pu s'ajouter à la C6 et à la 607.

ii) *L'arrêt anticipé et le non renouvellement du modèle Bipper/Nemo*

(161) Les autorités françaises considèrent que cette mesure empêchera le groupe PSA de récolter les fruits de ses investissements antérieurs et réduira significativement sa capacité à être concurrentiel sur le segment des véhicules utilitaires légers.

(162) En effet, les modèles Bipper/Nemo étaient jusqu'ici produits en partenariat avec Fiat et Tofaş. Ce partenariat aurait atteint un stade de maturité donnant à PSA une meilleure connaissance du marché, du produit et des capacités de production mobilisées. En l'absence de décision de la Commission rendant contraignante cette proposition de mesure compensatoire, la connaissance de l'ensemble de ces informations donnerait à PSA une marge de négociation beaucoup plus importante sur les prix de cession pour une seconde génération de ces modèles, celle-ci étant plus rentable par hypothèse. Cette rentabilité serait accentuée par les évolutions récentes et à venir de l'organisation des transports urbains qui privilégient des véhicules utilitaires légers.

iii) *L'arrêt des motorisations diesel supérieures à 2 litres*

(163) Les autorités françaises rappellent que cette mesure compensatoire est particulièrement significative dans la mesure où le groupe PSA est leader sur le marché motorisations diesel traditionnelles.

(164) Les autorités françaises soulignent que ces motorisation sont importantes pour les segments D et E, segments qui sont essentiels pour l'image de marque du constructeur et son accès à des appels d'offres.

(165) S'agissant de l'estimation de l'impact du développement d'une offre diesel hybride *plug-in*, notamment sur les ventes de ses véhicules à motorisation de cylindrée supérieure à 2 litres, le groupe PSA considère qu'elle est confirmée par l'évolution récente du marché de l'hybride *plug-in* et en particulier par l'annonce de Volvo de sa décision de doubler les objectifs de production du modèle V60 diesel *plug-in* à 10 000 unités en 2014 face au succès commercial rencontré.

b) **Sur le renoncement aux capacités de l'usine de Sevelnord au profit d'un concurrent**

(166) Les autorités françaises rappellent tout d'abord que cette mesure contribue à la limitation de la présence du groupe PSA sur le marché au profit direct de ses concurrents dans la mesure où:

— PSA renonce à près de 30 % de la capacité de production du site Sevelnord au profit de Toyota,

— cet accord permet à un concurrent majeur, Toyota, d'entrer sur un marché sur lequel il n'était pas présent jusqu'alors ainsi que d'élargir sa gamme en matière de véhicules utilitaires,

— cet accord procure un avantage concurrentiel direct et certain à Toyota dans la mesure où il lui permet de capter une partie importante de la marge des véhicules objet de l'accord ainsi que de recruter et de fidéliser des clients sur un marché duquel il est absent,

— cette mesure concerne un des marchés sur lequel le groupe PSA a une présence de marché particulièrement importante (21 % dans l'Europe 30 en 2011).

(167) Les autorités françaises notent également que, compte tenu du bilan économique du projet (marge opérationnelle courante positive à [0-5] %, en ligne avec les attentes usuelles de PSA), le groupe allait engager sa mise en place selon un scénario de référence sans partenaire. PSA considérait donc l'exploitation du site Sevelnord sans partenaire comme viable et rentable.

(168) Les autorités françaises rappellent que la lecture du communiqué de presse du 31 août 2012 doit faire l'objet d'une lecture très prudente en raison du contexte social très tendu de l'époque.

c) **Sur le retrait du développement et de la production de la technologie hybride *plug-in***

(169) Les autorités françaises considèrent tout d'abord que la discussion sur le moment de la mise en œuvre de cette mesure afin de la qualifier de mesure compensatoire ou de mesure nécessaire au retour à la viabilité n'est pas pertinente. Selon elles, ce qui importe aux fins de la qualification de ces mesures en tant que mesures compensatoires c'est qu'elles soient effectivement de nature à limiter les éventuelles distorsions de concurrence découlant de l'aide.

(170) Ensuite, les autorités françaises ne souhaitent pas répondre aux interrogations de la Commission sur la réalité de l'estimation de l'impact de cette mesure parce que ses critiques à ce sujet ne seraient pas suffisamment explicitées. En tout état de cause, elles estiment que les hypothèses de calcul de l'estimation de l'impact de cette mesure s'avèrent cohérentes avec les évolutions les plus récentes du marché hybride *plug-in*.

(171) Par ailleurs, selon les autorités françaises, l'octroi d'une licence sur cette technologie par un constructeur ou un équipementier ne serait pas possible, compte tenu du stade de développement du marché et de l'importance de cette technologie en tant que facteur de différenciation dans la concurrence. Cependant, si une telle hypothèse se réalisait, le groupe PSA serait prêt à s'engager à ne pas acquérir la licence auprès de tiers pour la durée de mise en œuvre du plan de restructuration.

(172) Enfin, les autorités françaises considèrent que les effets de cette mesure ne sont pas neutralisés par le projet «50CO_2Cars» étant donné que ce dernier porte sur un marché et une clientèle différents (haut de gamme) de ceux concernés par la mesure compensatoire et procure des gains en CO_2 différents de ceux générés par la technologie hybride *plug-in*.

d) **Sur la fixation d'un taux de pénétration maximum de BPF**

(173) Les autorités françaises rappellent dans un premier temps que cette mesure constitue en l'espèce la mesure compensatoire la plus ciblée et la mieux à même de remédier aux éventuelles distorsions de concurrence qui résulteraient directement de l'octroi de l'aide sous forme de garantie au profit de BPF.

(174) Elles considèrent que le choix du plafond du taux de pénétration correspondant au taux du second semestre 2012 augmenté d'un niveau de flexibilité de 1 % est nécessaire pour permettre une évolution du taux de pénétration de BPF en ligne avec les besoins du groupe et pour permettre à BPF de remplir son rôle systémique vis-à-vis de l'activité automobile de PSA. Dans la mesure où il est anticipé que la tendance à l'augmentation du taux de pénétration constatée entre 2001 et 2012, se poursuive entre 2012 et 2013, le plafond retenu contraint significativement la capacité concurrentielle de BPF.

(175) Selon les autorités françaises, la flexibilité prévue n'emporte aucune diminution de l'efficacité et du caractère contraignant de la mesure compensatoire proposée. En effet, au regard de l'évolution prévisible du marché, le taux de pénétration de BPF sera systématiquement en retard d'un an et donc inférieur à celui des concurrents les plus comparables.

(176) Par ailleurs, pour répondre à une interrogation de la Commission, les autorités françaises sont prêtes à intégrer les banques captives des groupes Fiat et Ford dans le panel de banques retenues pour l'indexation du taux de pénétration de BPF.

(177) Enfin, selon les autorités françaises, le caractère global de l'engagement de PSA (pour les pays du G10 et sans distinction du segment) ne lui permettra pas de développer une politique commerciale agressive sur certains pays et certains segments, annihilant ainsi les effets de la mesure compensatoire. En effet, outre le fait que le groupe PSA ne peut contraindre BPF à modifier sa politique de risque, le mesure de limitation du taux de pénétration du financement de BPF concerne principalement les segments B et C en raison de leur poids relatif dans la moyenne pondérée de pénétration (plus de […] % des financements accordées par BPF au cours des dernières années et en moyenne […] % des financements accordés par BPF en 2012 en France, en Grande-Bretagne, Allemagne, Espagne et Italie.)

5. **OBSERVATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES**

(178) À la suite de la décision d'ouverture, la Commission a reçu les observations de cinq parties intéressées, à savoir le groupe PSA, une entreprise qui a souhaité garder l'anonymat (ci-après le «tiers anonyme»), Fiat, GM et Toyota.

5.1. *OBSERVATIONS DU TIERS ANONYME*

(179) Le tiers anonyme a informé la Commission de ses inquiétudes quant à certaines pratiques commerciales de PSA. En effet, il considère que PSA favoriserait les équipementiers français au détriment des équipementiers non français. Le comportement de PSA vis-à-vis de l'équipementier Agrati France serait, selon le tiers anonyme, révélateur: PSA lui aurait évité une liquidation judiciaire imminente en lui achetant des produits à des prix bien supérieurs aux prix du marché. Toujours selon ce tiers anonyme, malgré le préjudice qu'il aurait subi en raison d'une rupture d'approvisionnement, PSA aurait en outre renoncé à exercer un recours à l'encontre d'Agrati France, dans le but d'éviter d'augmenter les difficultés financières de cette entreprise déjà fragilisée.

(180) Dans ses observations, le tiers anonyme allègue que les relations entre PSA et le gouvernement français, ainsi que le soutien public faisant l'objet de la présente procédure, seraient en violation des règles du marché intérieur, notamment celles relatives à la libre circulation des marchandises prévue à l'article 34 du TFUE.

(181) Afin d'aider Agrati France, il considère que PSA se serait servi de sa participation dans le Fonds de modernisation des équipementiers automobiles (ci-après «FMEA»), et lui aurait ainsi accordé indirectement une aide de 17 millions d'EUR.

(182) À titre de mesure compensatoire, le tiers anonyme demande enfin à ce que PSA se retire du FMEA et renonce à toute participation financière dans des fournisseurs ou distributeurs de fixations pour automobile aussi longtemps qu'il continuera de percevoir des aides publiques, qu'il demande la récupération des sommes qu'il aurait octroyées à Agrati France, et qu'il mette en place un système de sélection de ses fournisseurs transparent et non-discriminatoire.

5.2. *OBSERVATIONS D'OPEL (ET DU GROUPE GM)*

(183) En ce qui concerne les prévisions de marché, GM souligne que la plupart des constructeurs automobiles utiliseraient les données d'instituts comme Global Insight ou POLK.

(184) S'agissant du projet R&D «50CO_2Cars», GM rappelle que tous les constructeurs investissent dans des technologies visant à réduire les émissions de gaz. De façon générale, il serait difficile de prévoir quels seront les futurs succès de ces recherches sur le plan industriel. De nombreuses solutions techniques seraient envisageables, y compris dans le champ de l'hybridation. Par ailleurs, il s'agirait d'un domaine où l'on pourrait s'attendre à des collaborations entre constructeurs, afin d'obtenir des économies d'échelle. Toujours selon GM, l'aide de 85 millions d'EUR consacrée au projet «50CO_2Cars» ne représenterait pas un montant significatif au regard des dépenses de R&D du secteur; en revanche, il s'agirait d'un montant non-négligeable pour un projet de R&D visant le développement d'un système de «mild hybridation». GM considère que cette mesure ne serait pas susceptible d'empêcher un constructeur concurrent de développer son propre programme de R&D dans ce même domaine, compte tenu des incertitudes technologiques actuelles.

(185) S'agissant du rôle des banques captives des constructeurs automobiles, GM considère qu'elles faciliteraient la vente des véhicules de façon certaine, en offrant à leurs clients des solutions intéressantes de financement. Elles donneraient aux constructeurs beaucoup de flexibilité pour provoquer une réaction à court du terme du marché automobile.

(186) Enfin, GM considère que PSA serait entré dans un processus significatif de réduction des capacités, dont il mesure le caractère difficile et complexe.

5.3. *OBSERVATIONS DE FIAT*

5.3.1. SUR LE RETOUR À LA VIABILITÉ

(187) S'agissant du retour à la viabilité, Fiat renvoie aux commentaires de certains analystes, notamment les prévisions de l'institut Global Insight, qui anticipent un déclin des ventes, puis une possible reprise, mais faible et très progressive, dans les années 2015-2016.

(188) Selon lui, les raisons de la crise actuelle du marché automobile se trouveraient dans:

a) la forte pression concurrentielle sur le marché, notamment sur les segments de masse, en lien avec l'arrivée de nouveaux concurrents coréens et, potentiellement, japonais et indiens;

b) la bipolarisation du marché, qui limiterait les possibilités de profits aux seuls véhicules «premium»;

c) la tendance des consommateurs à s'orienter de plus en plus vers des produits bas-de-gamme;

d) l'absence de visibilité sur la perspective d'un retour aux niveaux de ventes d'avant la crise; et enfin

e) la surcapacité structurelle des constructeurs européens.

5.3.2. SUR LE PROJET «50CO_2CARS»

(189) S'agissant du projet «50CO_2Cars», Fiat considère, malgré le peu d'informations disponibles, que l'objectif apparaît réalisable. Il souligne néanmoins que le coût unitaire par véhicule de ce type de technologie pourrait limiter sa pénétration sur le marché, en raison soit d'un prix de vente élevé, soit de difficultés pour le constructeur à faire des bénéfices au moment de la vente. Selon Fiat, les quantités d'émissions de CO_2 fixées par la Commission européenne pour 2020 constitueraient un véritable défi pour tous les constructeurs. Les chances de le relever impliqueraient de suivre une approche R&D multiple, qui ne saurait se concentrer sur un seul projet de R&D visant le développement d'une technologie unique, comme le projet «50CO_2Cars» semble le faire (dans la perception qu'en a Fiat).

(190) Fiat ignore si d'autres constructeurs reçoivent des aides publiques pour soutenir des projets de R&D. Selon lui, il n'y aurait pas de barrières à la sortie pour les processus d'innovation, à l'exception des coûts, des investissements requis et du temps nécessaire pour corriger des choix technologiques. L'avance technologique permise par le projet «50CO_2Cars» ne constituerait pas non plus une barrière à l'entrée. Cependant, Fiat considère que la possibilité de recevoir des aides, et donc de réduire le coût final du développement de nouvelles technologies par rapport aux concurrents, conférerait indéniablement un avantage au bénéficiaire de l'aide.

5.3.3. SUR L'IMPACT DE LA GARANTIE SUR LE MARCHÉ

(191) Selon Fiat, la garantie publique apportée à BPF correspondrait au tiers des dettes de la banque captive de PSA. Par ailleurs, la transaction ne prévoirait pas le paiement d'une commission de non-utilisation («commitment fee»). Fiat a jugé que, au moins 100 points de base devraient être rajoutés pour que le coût de la garantie soit conforme aux pratiques du marché.

(192) Enfin, la garantie publique aurait entraîné une distorsion de concurrence vis-à-vis des autres banques captives présentes sur les marchés. En effet, grâce à la garantie, les actions émises par BPF seraient notées de la même façon que l'État français, soit Aa1/AA, au lieu d'être notée sur ses mérites propres. Fiat en conclut que la notation de BPF resterait la même jusqu'en 2016.

(193) Selon Fiat, le différentiel de coût du financement entre le groupe PSA et BPF, estimé à 40 points de base, s'expliquerait clairement par l'octroi de cette garantie. Fiat estime que BPF pourrait se financer sur le marché secondaire avec un «nouvel» écart de 360/380 points de base, sachant que celui d'une obligation du groupe PSA serait d'environ 400 points de base pour une maturité en 2016. Lors de l'émission de 1,2 milliard d'EUR couverte par la garantie d'État que BPF a réalisée en mars 2013, le coût total de financement était d'environ 270 points de base.

(194) Fiat considère également que la garantie publique aurait permis à BPF de renégocier les conditions de ses prêts avec les établissements financiers dans le sens d'un alignement des conditions sur celles demandées par l'État français.

(195) Enfin, la garantie publique aurait eu un impact positif sur la notation de BPF. Malgré la dégradation de sa notation au début de l'année 2013 par les principales agences de notation, BPF aurait continué à bénéficier d'un meilleur niveau de notation, l'équivalent d'un cran, que celui qu'elle aurait pu espérer en l'absence de garantie. Fiat s'appuie notamment sur les déclarations de Standard and Poor's du 28 janvier, du 14 février et du 18 avril 2013. Par ailleurs, Fiat souligne qu'il est communément admis que l'engagement d'octroyer une garantie ou un financement quelconque améliore *per se* la situation financière du bénéficiaire, quel que soit le degré d'utilisation du financement mis à sa disposition.

(196) De façon plus générale, Fiat est d'avis que les banques captives des constructeurs automobiles constituent des instruments extrêmement efficaces de vente et de marketing,

a) pour attirer de nouveaux clients, en proposant des conditions de financement très attractives ([40]);

b) pour soutenir le processus de vente, notamment en raison du désengagement des établissements financiers «classiques» sur le segment des prêts aux consommateurs et aux concessionnaires; et

c) pour augmenter le sentiment de loyauté des consommateurs déjà clients.

(197) Fiat considère qu'une augmentation de 100 points de base du coût de financement de BPF aurait un impact direct, immédiat et extrêmement négatif sur les bénéfices du groupe PSA dans les pays européens.

5.3.4. SUR LES MESURES COMPENSATOIRES

(198) Selon Fiat, les réductions de capacités auraient été décidées lors d'un plan précédent, qui visait à fermer des usines non rentables. Par conséquent, les fermetures annoncées ne seraient pas fondamentales pour PSA dans une perspective de retour à la viabilité (les taux d'utilisation restent inchangés). Leur impact se limiterait à une réduction des coûts fixes.

(199) S'agissant des réductions de CAPEX, Fiat considère que PSA utiliserait son plan de restructuration pour justifier de façon opportuniste ses décisions stratégiques de repositionnement sur les segments B et C, et cacher d'autres mesures moins efficaces prises il y a peu de temps. L'abandon annoncé des moteurs diesel supérieur à 2 litres serait probablement lié à la tendance actuelle des constructeurs à réduire leurs cylindrées («downsizing»). S'agissant de Sevelnord, Fiat est d'avis que cette mesure ne constituerait pas une réelle diminution des capacités, mais seulement une location temporaire de ces capacités à un concurrent, laissant l'opportunité à PSA de les récupérer assez facilement en fonction de ses besoins.

([40]) Fiat cite l'exemple de sa propre banque captive, dont le taux de pénétration est passé de 23,3 % en 2012 à 39,6 % en 2013 à la suite d'une modification de sa stratégie commerciale visant à proposer aux clients des offres financières plus compétitives.

(200) Enfin, concernant la dernière mesure compensatoire, Fiat reconnaît sa difficulté à analyser les conséquences de l'abandon de la technologie hybride *plug-in* sur la base des seules informations produites. Cet abandon se justifierait, selon lui, par le repositionnement de PSA sur le marché. Il pourrait aussi être interprété comme un moyen de remédier à un mauvais choix technologique. Fiat conteste qu'il soit possible de se concentrer sur une seule technologie pour atteindre les objectifs de réduction des émissions imposés par l'Union européenne.

(201) En ce qui concerne la mesure compensatoire relative au taux de pénétration, Fiat relève qu'aucune mesure compensatoire ne serait en mesure de limiter l'impact des distorsions causées par la garantie.

5.4. *OBSERVATIONS DE TOYOTA*

(202) Toyota considère qu'il n'est pas en mesure de commenter le plan de restructuration de PSA. Ce ne serait, par ailleurs, pas son rôle de le faire. Toyota confirme que les hypothèses sur lesquelles se fondent le plan de PSA seraient crédibles. De façon générale, les multiples facteurs qui influencent le marché de l'automobile rendraient très difficile tout exercice de prévision.

(203) S'agissant du projet «50CO_2Cars», Toyota considère que le développement de toute technologie environnementale sera un facteur clé des ventes pour les constructeurs. Selon lui, les ventes de véhicules hybrides essence seraient à l'avenir plus importantes que les ventes d'hybrides diesel, même s'il reconnaît qu'un marché pourrait exister pour le diesel hybride. Cependant les ventes devraient rester en deçà de celles de l'hybride essence en raison du coût plus élevé de cette technologie. Toyota n'anticipe pas que ce projet de R&D puisse empêcher les concurrents de PSA de pénétrer sur le marché du «mild-hybrid».

(204) S'agissant du rôle des banques captives, la perception de Toyota est qu'en général, elles permettraient d'améliorer la fidélisation des consommateurs à la marque («customer loyalty») d'environ 15 %. Les taux de pénétration seraient par ailleurs plus élevés dans les segments concernant les petits modèles.

(205) S'agissant des mesures compensatoires, Toyota s'interroge sur la possibilité d'attribuer une telle qualification juridique à une mesure visant l'arrêt de production de modèles peu vendus. Il considère que la collaboration entre Toyota et PSA sur le site Sevelnord n'aurait pas constitué une condition nécessaire à la survie du groupe PSA. Par ailleurs, la technologie «hybrid *plug-in*» ne serait, selon lui, pas encore mature, en raison des coûts qu'elles engendreraient et des infrastructures qu'elle requerrait. Selon Toyota, la technologie «full hybrid» demeurerait la seule solution technologique à moyen-terme.

(206) Enfin, Toyota estime de pas être en mesure d'évaluer la pertinence des mesures compensatoires proposées par le groupe PSA.

5.5. *OBSERVATIONS DU GROUPE PSA*

(207) À titre liminaire, le groupe PSA s'associe pleinement aux observations présentées par les autorités françaises.

(208) PSA rappelle ensuite sa stratégie de retour à la viabilité, qui vise à adapter son appareil productif aux nouvelles réalités du marché. Cette adaptation se traduirait notamment par une réduction significative de la présence du groupe sur le marché. PSA souhaite aussi rappeler que ces mesures de restructuration sont financées quasi-exclusivement par des ressources propres issues de cessions d'actifs. De telles mesures auraient été, selon lui, amplement suffisantes si BPF n'avait pas été injustement pénalisée par les règles des agences de notation, les difficultés de la banque captive ne découlant que de ses liens avec le groupe PSA. Par conséquent, toujours selon PSA, l'intervention de l'État n'aurait été rendue nécessaire que par ces règles des agences de notation. PSA en conclut que la garantie publique n'aurait finalement qu'un effet limité, et ce d'autant plus qu'aucune subvention publique directe ne serait accordée à BPF.

(209) Par ailleurs, PSA souligne que les mesures de restructuration sont accompagnées par une réorientation de sa politique commerciale. Celle-ci repose sur des projets de R&D visant à abaisser le coût des innovations technologiques pour le consommateur final et sur l'internationalisation croissante du groupe afin de réduire son exposition aux fluctuations du marché européen, et en particulier aux pays d'Europe du Sud.

(210) PSA précise que si la situation du marché automobile européen devait se dégrader par rapport aux prévisions retenues, celui-ci adopterait toutes les mesures nécessaires pour assurer son retour à la viabilité à long terme.

(211) S'agissant des mesures compensatoires, PSA considère qu'elles représentent des efforts extrêmement importants, qui pénalisent fortement sa compétitivité sur l'ensemble des segments. Selon PSA, leur ampleur apparaîtrait très importante par rapport au montant de l'aide, et notamment au regard de l'ampleur des fonds engagés par PSA pour financer sa restructuration. Par ailleurs, la structure de bilan de BPF rendant un appel à la garantie très peu probable, les effets de l'aide sur les concurrents du groupe PSA seraient, en définitive, extrêmement limités.

(212) Or, les mesures compensatoires prévues auraient un impact particulièrement important. Sur le plan industriel, l'abandon de la technologie hybride *plug-in* aurait un impact négatif significatif sur le marché européen. En outre, en fournissant des capacités de production à un de ses concurrents direct sur le site de Sevelnord, PSA considère qu'il l'aiderait à entrer sur un marché. Par ailleurs, les réductions d'investissements auraient des effets sur l'image de PSA sur le marché. Ce serait notamment le cas de l'abandon de deux modèles sur le segment des véhicules utilitaires légers, où PSA détient une part de marché importante. Enfin, le non-renouvellement des véhicules haut-de-gamme et des motorisations puissantes réduirait les possibilités de concourir à des appels d'offres de clients *corporate* et aurait un impact sur l'image de marque de groupe, qui irait bien au-delà de la période de restructuration.

(213) Toujours selon PSA, le plafonnement des taux de pénétration de BPF, et leur indexation sur l'évolution des banques captives des principaux concurrents, compenserait largement l'hypothétique effet de l'aide sur le marché.

(214) Enfin, PSA rappelle que l'approbation de l'aide par la Commission serait d'une importance primordiale pour l'économie française, en raison du poids de la filière automobile en France (plus de 2 millions d'emplois directs et indirects). Le redressement de PSA serait aussi crucial pour la vitalité et la compétitivité de l'industrie automobile européenne. À ce titre, PSA note que certains concurrents auraient bénéficié (ou bénéficieraient encore) massivement du soutien de leurs gouvernements respectifs, par le biais du maintien de taux de change particulièrement favorables à leurs exportations ou par des nationalisations temporaires de leurs banques captives. D'autres constructeurs en dehors de l'Union européenne bénéficieraient d'accords de libre-échange conclus à leur avantage, ce qui leur permettrait de développer une politique commerciale agressive sur le marché européen.

6. **COMMENTAIRES DE LA FRANCE SUR LES OBSERVATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES**

6.1. *COMMENTAIRES PORTANT SUR LES OBSERVATIONS DU TIERS ANONYME*

(215) À titre liminaire, les autorités françaises relèvent que l'octroi d'une aide pour la restructuration du groupe PSA ne semble pas être un sujet d'intérêt majeur pour les opérateurs du marché automobile européen: seules quatre parties intéressées se sont manifestées (en dépit de la publicité donnée à la décision d'ouverture).

(216) Concernant les observations du tiers anonyme (résumées aux considérants 179 à 182 de la section 5.1 ci-dessus), les autorités françaises soulignent qu'elles seraient sans aucun rapport avec la présente procédure d'examen de l'aide à la restructuration du groupe PSA, mais concerneraient plutôt la plainte que ce tiers anonyme a déposée auprès de la Commission européenne.

(217) À titre entièrement subsidiaire, les autorités françaises considèrent que ces commentaires n'apporteraient aucune preuve tangible des prétendus agissements de PSA envers Agrati France et que PSA, en tant qu'entreprise privée, reste libre de conduire les relations commerciales avec ses fournisseurs comme elle l'entend. À ce titre, dans le cadre de son alliance avec GM, PSA aurait mis en place une politique de rationalisation de ses achats depuis le 25 février 2013, passant notamment par l'organisation systématique d'appels d'offres afin d'obtenir les meilleurs prix du marché. Les autorités françaises insistent sur le fait que seule une mesure imputable à un État membre peut violer l'article 34 du TFUE; tel ne serait pas le cas des décisions adoptées par les entreprises privées, telles que PSA. Enfin, le prétendu comportement du FMEA serait sans rapport avec la présente procédure.

(218) Les autorités françaises en concluent que l'instruction de l'aide en cause ne saurait être ralentie par une allégation non-étayée de violation de l'article 34 du TFUE, qui concernerait au demeurant des faits sans rapport ni avec l'aide concernée, ni avec la restructuration du groupe PSA.

6.2. *COMMENTAIRES PORTANT SUR LES OBSERVATIONS DU GROUPE GM*

(219) Les autorités françaises n'ont pas fait de commentaires sur les observations du groupe GM (résumées aux considérants 183 à 186 à la section 5.2 ci-dessus).

6.3. *COMMENTAIRES PORTANT SUR LES OBSERVATIONS DE FIAT*

6.3.1. SUR LE RETOUR À LA VIABILITÉ DU GROUPE PSA

(220) Selon les autorités françaises, Fiat présenterait dans ses observations sur ce point (résumées aux considérants 187 à 188, point e), à la section 5.3.1 ci-dessus) une hypothèse d'évolution du marché plus optimiste que celle du groupe PSA, confirmant ainsi que le scénario retenu par le groupe PSA serait crédible et suffisamment prudent. Elles rappellent également que Fiat (et d'ailleurs Opel) ont confirmé la pertinence des données de l'institut IHS Global Insight pour évaluer les perspectives d'évolution du marché. Enfin, Fiat se serait estimée incapable de juger du retour à la viabilité au regard des informations disponibles. Pour cette raison, les autorités françaises estiment inutile de contester chacun des points soulevés par les analystes cités par Fiat.

6.3.2. SUR L'ÉLÉMENT D'AIDE RÉSULTANT DE LA GARANTIE ET DE SON EFFET SUR LE MARCHÉ

(221) Les autorités françaises soulignent que, dans ses observations sur ce point (résumées aux considérants 191 à 196, point c), à la section 5.3.3 ci-dessus), Fiat évaluerait l'élément d'aide d'État à environ 100 à 110 points de base, soit un montant d'aide de 231 millions d'EUR largement inférieur à la borne basse de la fourchette mentionnée par la Commission dans la décision d'ouverture. Selon les autorités françaises, cette évaluation de Fiat prouverait que le montant d'aide retenu par la Commission serait vraisemblablement surestimé.

(222) S'agissant de la prise en compte d'une commission d'engagement («commitment fee»), les autorités françaises rappellent que la prime de garantie versée par le groupe PSA à l'État aurait été calculée sur la base du coût «all-in» des banques membres du New club deal (440 points de base) retraité de leur coût de liquidité (estimé à 180 points de base par référence à l'Itraxx Senior Financial à 5 ans sur une base moyenne à un mois). Ce coût intègrerait une commission «up-front» de 120 points de base, et une commission d'engagement à hauteur de 40 % de la marge, c'est-à-dire supérieure à ce que Fiat considère comme la pratique du marché. Les observations de Fiat confirmeraient donc, selon les autorités françaises, que cette commission aurait été surévaluée par rapport au standard du marché.

(223) Enfin, les autorités françaises considèrent qu'il aurait été logique de ne pas tenir compte de la commission «up-front» et de la commission d'engagement, car l'État ne subirait pas de coût d'opportunité, c'est-à-dire de coût résultant du fait de mobiliser du capital, lequel devrait être, dans le cas d'une banque, rémunéré.

(224) Les autorités françaises soulignent que Fiat affirmerait l'existence d'effets particulièrement significatifs de la garantie sur le marché sans expliquer en quoi consisteraient ces effets. Selon la France, Fiat estimerait notamment que la garantie conférerait à BPF un avantage non-analysé par la Commission, résultant du maintien de son coût de financement à un niveau donné, indépendamment des évolutions du marché. Les autorités françaises s'étonnent de cet argument, car l'effet allégué serait évidemment lié à l'existence même de la garantie, dont l'objet serait précisément de stabiliser les coûts de refinancement de la banque dans la limite d'un plafond de 7 milliards d'EUR. Par ailleurs, l'avantage octroyé à BPF et au groupe PSA devrait évidemment être analysé au moment où la garantie a été annoncée.

6.3.3. SUR LES MESURES COMPENSATOIRES

(225) À titre liminaire, les autorités françaises jugent les observations de Fiat sur ce point (résumées aux considérants 198 à 200 à la section 5.3.4 ci-dessus) particulièrement légères et infondées.

(226) S'agissant des réductions de CAPEX, Fiat n'apporterait aucun élément concret et étayé de nature à remettre en cause le caractère particulièrement contraignant de l'abandon des véhicules haut-de-gamme.

(227) S'agissant de la mesure concernant Sevelnord, Fiat n'y verrait qu'une location de capacités que PSA pourrait discrétionnairement reprendre à tout moment. Les autorités françaises considèrent cette critique comme dénuée de toute pertinence, l'argument de Fiat faisant abstraction du caractère obligatoire des mesures imposées par les décisions de la Commission. Selon la France, cette mesure aurait au contraire un caractère irréversible, car elle permettrait à Toyota de prendre pied sur un marché dans des conditions optimales.

(228) Fiat critiquerait également l'abandon de l'hybride *plug-in* au motif que la stratégie la plus pertinente à mettre en œuvre serait au contraire de multiplier les différents moyens de réduction des émissions polluantes. Les autorités françaises répondent qu'il s'agissait précisément de la stratégie initialement adoptée par PSA. Aussi, en renonçant à l'hybride *plug-in*, le groupe PSA amputerait-il significativement sa capacité concurrentielle sur le marché, face à constructeurs susceptibles de multiplier les technologies de réduction des émissions polluantes. En outre, les critiques de Fiat quant au «mauvais choix technologique» de PSA consistant à investir dans l'hybride *plug-in* devraient, selon la France, être mises en perspective avec les propres choix technologiques de Fiat. Contrairement à l'ensemble des constructeurs, qui ont fait le choix d'investir dans cette technologie, y compris les plus performants, Fiat serait l'un des rares à ne pas l'avoir fait.

(229) Enfin, les autorités françaises notent que Fiat ne se prononce pas directement sur la mesure compensatoire limitant le taux de pénétration de BPF. Elles en déduisent que la mise en place d'un engagement par pays et par segment serait extrêmement difficile. Toujours selon les autorités françaises, les évolutions de marché communiquées par Fiat confirmeraient le retrait des banques traditionnelles du marché et l'augmentation corrélative des taux de pénétration des banques captives. Enfin, la nouvelle politique commerciale mise en place par Fiat au premier trimestre 2013, qui lui aurait permis d'atteindre un taux de pénétration de 39,6 %, illustrerait bien, pour les autorités françaises, le caractère particulièrement contraignant de la mesure compensatoire proposée. En limitant la progression de son taux de pénétration, BPF réduirait significativement sa capacité à proposer des offres concurrentielles, et donc l'impact potentiel de la garantie d'État sur le marché.

6.3.4. SUR LE PROJET «50CO_2CARS»

(230) Selon la France, les observations de Fiat (résumées aux considérants 189 et 190 à la section 5.3.2 ci-dessus) portent d'une part sur la contribution de ce projet au retour à la viabilité, et d'autre part sur l'effet de ce projet sur le marché.

(231) Les autorités françaises considèrent que les critiques de Fiat seraient dénuées de toute pertinence et méconnaitraient l'objet même du projet, qui vise précisément à réunir diverses compétences et technologies, avec le soutien des pouvoirs publics, pour permettre aux partenaires de développer une technologie d'hybridation à bas coût.

(232) Selon les autorités françaises, Fiat aurait reconnu l'absence de tout effet d'assèchement en confirmant que l'ensemble des constructeurs investirait de façon significative dans des projets visant à réduire les émissions polluantes.

(233) Enfin, s'agissant de l'effet sur le marché, les autorités françaises estiment les observations de Fiat contradictoires. Le projet répondrait en effet aux objections de Fiat: la rupture technologique importante envisagée permettrait de réduire significativement le coût des technologies hybrides de façon à les diffuser suffisamment pour assurer leur rentabilité. Par conséquent, toujours selon les autorités françaises, les critiques de Fiat quant aux chances de succès commercial limité de «50CO_2Cars» seraient dépourvues de pertinence. Enfin, les autorités françaises considèrent que Fiat n'expliquerait pas comment une aide de 86 millions d'EUR pourrait avoir un effet sur le prix final des véhicules développés, alors qu'elle estime par ailleurs que les constructeurs engageraient des investissements massifs pour atteindre les objectifs de réduction d'émissions polluantes imposés par la réglementation européenne.

6.4. *COMMENTAIRES PORTANT SUR LES OBSERVATIONS DE TOYOTA*

(234) De façon générale, les observations de Toyota (résumées aux considérants 202 à 206 à la section 5.4 ci-dessus) confirmeraient globalement, selon la France, la crédibilité des hypothèses et la pertinence des choix sur lesquels repose le plan de restructuration du groupe PSA. S'agissant du projet «50CO_2Cars», Toyota aurait confirmé que les technologies respectueuses de l'environnement constitueraient le principal moteur du marché à l'avenir. Selon les autorités françaises, il résulterait des observations de Toyota que l'aide de l'État au projet «50CO_2Cars» n'aurait pas d'impact sur la capacité concurrentielle ou la compétitivité des concurrents sur le segment «mild-hybrid».

(235) S'agissant des mesures compensatoires, et notamment en réponse aux interrogations de Toyota sur le caractère réellement compensatoire d'une mesure visant à mettre fin à la production de véhicules écoulés en faible volumes, les autorités françaises réaffirment que la commercialisation des modèles haut-de-gamme crée un effet d'entraînement pour l'ensemble des véhicules commercialisés sous la marque.

(236) En ce qui concerne le site de Sevelnord, Toyota a déclaré que son accord avec PSA lui permettrait de continuer à être présent sur le segment des véhicules utilitaires légers. Les autorités françaises soulignent à nouveau que sa présence à Sevelnord aura un impact significatif sur la capacité concurrentielle de Toyota, en ce qu'elle lui permettra de développer une présence de marché réelle et substantielle sur ce segment.

(237) Enfin, selon les autorités françaises, les observations de Toyota seraient en contradiction avec son comportement sur le marché. La commercialisation d'une version hybride *plug-in* de la Prius, que Toyota présente comme le «fleuron» de sa flotte hybride serait contradictoire avec ses appréciations négatives quant aux perspectives de marché de ce type de motorisations.

6.5. *COMMENTAIRES PORTANT SUR LES OBSERVATIONS DE PSA*

(238) Les autorités françaises n'ont pas fait de commentaires sur les observations du groupe PSA (résumées aux considérants 207 à 214 à la section 5.5 ci-dessus).

7. **MODIFICATIONS APPORTÉES À LA NOTIFICATION PAR LES AUTORITÉS FRANÇAISES**

(239) Dans la note du 16 juillet 2013, telle qu'amendée par un courrier du 23 juillet 2013 (ci-après la «lettre d'engagements du 23 juillet 2013» ou la «lettre du 23 juillet 2013»), les autorités françaises ont apporté des modifications à la notification du plan de restructuration du 12 mars 2013 et ont pris les engagements suivants. Ces engagements se substituent aux mesures compensatoires initialement proposées par les autorités françaises.

(240) Les autorités françaises ont précisé que, sauf disposition contraire, les engagements retranscrits à la présente section 7 s'appliqueront jusqu'à la mise en œuvre complète du plan de restructuration du groupe PSA, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 2015.

7.1. *ENGAGEMENT RELATIF AU RETOUR AU NIVEAU D'ENDETTEMENT DU GROUPE PSA*

(241) Pour chaque année de la mise en œuvre du plan de restructuration, l'endettement net consolidé des activités industrielles et commerciales du groupe PSA, constaté dans les comptes annuels audités à référentiel comptable constant, au 31 décembre de chaque année («Dette Nette»), ne devra pas dépasser le plafond «A» tel qu'indiqué dans le tableau 16 ci-dessous:

Tableau 16

Plafonds de Dette Nette du groupe PSA

(en millions d'EUR)

	2013	2014	2015	2016
Dette Nette maximale A	[…]	[…]	[…]	[…]
Dette Nette maximale B	[…]	[…]	[…]	[…]

(242) Si la Dette Nette excède le plafond «A» au terme d'une année donnée (N), le groupe PSA devra prendre les mesures de restructuration financière et/ou industrielle de toute nature nécessaires et suffisantes pour qu'au terme de l'année suivante (N+1), la Dette Nette du groupe PSA ne dépasse pas le plafond «A», hors coûts liés à la mise en œuvre de ces mesures par PSA (ci-après «les mesures correctives»).

(243) Les mesures correctives et leurs effets financiers anticipés devront être détaillés et quantifiés individuellement et être accompagnés d'un calendrier de mise en œuvre précis et contraignant. Ces mesures peuvent inclure, en tout ou en partie, des mesures mises en œuvre par anticipation postérieurement au 31 juillet 2013 pourvu qu'elles soient identifiées et distinctement décrites et que leurs effets financiers anticipés sur la durée résiduelle du plan de restructuration soient quantifiés. Les mesures correctives, comprenant des projections mises à jour des flux de trésorerie du groupe PSA, devront être communiquées à la Commission européenne accompagnées d'un avis de l'expert indépendant, tel que ce terme est défini à la section 7.6 ci-après, dans un délai d'un mois à compter de la publication des comptes annuels consolidés audités faisant ressortir que la Dette Nette du groupe PSA a dépassé le plafond A de l'année correspondante. Il appartient à la Commission de vérifier que la quantification des effets financiers anticipés de ces mesures correctives est suffisante, sans mettre en péril la viabilité du groupe PSA. Dans le cas contraire, d'autres mesures correctives devront être proposées et approuvées par la Commission.

(244) Le plan de restructuration sera considéré comme correctement exécuté et les engagements fournis par les autorités françaises seront réputés remplis si, au terme de l'année N + 1, les mesures correctives, ou toute autre mesure de restructuration financière et/ou industrielle de toute nature prise par le groupe PSA postérieurement au 31 juillet 2013, ont produit les effets financiers attendus sur la Dette Nette ou si la Dette Nette n'excède pas le

plafond «A» pour l'année N + 1. Si tel n'était pas le cas, il appartiendra, le cas échéant, aux autorités françaises de notifier à la Commission un plan de restructuration du groupe PSA modifié, dans les limites de l'application du principe dit «de non récurrence», afin que la Commission puisse modifier la présente décision déclarant l'aide d'État à la restructuration du groupe PSA compatible avec le marché intérieur.

(245) Les mêmes conséquences se produiront si la Dette Nette du groupe PSA excède le plafond «B» pour deux années consécutives au cours du plan de restructuration. Dans ce cas également et de la même manière, il appartiendra, le cas échéant, aux autorités françaises de notifier un plan de restructuration modifié à la Commission européenne pour qu'elle procède à une nouvelle analyse de la compatibilité de l'aide d'État à la restructuration du groupe PSA.

(246) En toutes hypothèses, le présent engagement sera réputé accompli pour l'ensemble de la période de restructuration dès lors que les mesures correctives mises en œuvre par le groupe PSA, telles que communiquées à la Commission dans les conditions prévues au considérant 243 ci-dessus, auront produit des effets financiers cumulés sur la Dette Nette de [0-5] milliards d'EUR.

7.2. *ENGAGEMENT RELATIF AU TAUX DE PÉNÉTRATION DE BPF*

(247) Les autorités françaises s'engagent à apporter les modifications décrites aux considérants 248 à 250 ci-dessous à la commission de garantie prévue à l'article 3.3 du protocole conclu entre Peugeot SA, Banque PSA et l'État le 5 mars 2013 (ci-après le «protocole») pour la rémunération de la garantie autonome à première demande (ci-après la «garantie») qui sera conclue entre l'État et Banque PSA, en présence de Peugeot SA et de la Banque de France (ci-après la «commission de garantie»).

(248) Aussi longtemps qu'existera un encours de «titres garantis» émis et bénéficiant de la garantie (tels que ces titres garantis sont définis dans le protocole), la commission de garantie de 260 points de base prévue à l'article 3.3 du protocole sera augmentée dans les conditions décrites aux considérants 249 et 250 ci-dessous dès lors que le taux de pénétration de Banque PSA sur le périmètre G10 (Allemagne, Autriche, Belgique, Italie, Espagne, Pays-Bas, Portugal, Suisse, France et Grande-Bretagne) dépassera [26-29] %.

(249) L'augmentation de la commission de garantie sera:

a) fonction du taux de pénétration de Banque PSA sur le périmètre G10 ainsi qu'indiqué dans le tableau 17 au considérant 250 ci-dessous, étant précisé que si le taux de pénétration pour une période donnée comporte une décimale ou plus après la virgule, l'augmentation de la commission de garantie sera calculée par interpolation linéaire entre la commission de garantie payable pour le taux de pénétration sans décimale inférieur et celle payable pour le taux de pénétration sans décimale supérieur figurant dans le tableau 17 au considérant 250 ci-dessous;

b) d'un maximum de 231 points de base afin que la commission de garantie ne puisse excéder 491 points de base, correspondant à la valeur de marché de la garantie selon l'estimation de la Commission européenne.

(250) Le taux de pénétration sera mesuré annuellement au 30 juin de chaque année. L'augmentation de la commission de garantie sera calculée au 30 juin de chaque année sur les douze derniers mois sur la somme en principal des encours moyens sur cette période des différentes lignes de «titres garantis» émis et bénéficiant de la garantie (tels que ces titres garantis sont définis dans le protocole). La première augmentation de la commission de garantie devra être calculée au 30 juin 2013 d'après le taux de pénétration de la période du 1er juillet 2012 au 30 juin 2013.

Tableau 17

Augmentation de la commission de garantie

Taux de pénétration (en %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Augmentation de la commission de garantie (points de base)	[10-20]	[20-30]	[40-50]	[70-80]	[90-120]	[120-150]	[150-180]	[180-210]	[200-230] -	231

7.3. *ENGAGEMENT DE S'ABSTENIR DE PROCÉDER À DES ACQUISITIONS*

(251) Le groupe PSA s'abstiendra de prendre toute participation dans d'autres entreprises ou de réaliser toute acquisition d'actifs d'entreprises, pendant la durée de son plan de restructuration, soit jusqu'au 31 décembre 2015. Cette exigence ne couvre pas: i) l'acquisition de participations ou d'actifs d'entreprises lorsque le montant en numéraire engagé par le groupe PSA pour réaliser l'acquisition envisagée est inférieur à 100 millions d'EUR par an; et ii) l'acquisition d'une participation dans une entreprise ou d'actifs d'entreprises, après autorisation par la Commission européenne, si cette acquisition est nécessaire pour assurer la viabilité du groupe PSA et lui permettre d'atteindre les objectifs de son plan de restructuration. L'intention de réaliser une acquisition visée par le point ii) du présent alinéa doit être communiquée à la Commission dans un délai raisonnable pour lui permettre d'évaluer l'acquisition envisagée d'après des données financières détaillées portant sur l'acquisition envisagée, sa valorisation et son impact sur les fonds propres du groupe PSA.

(252) Par ailleurs, le groupe PSA pourra après autorisation par la Commission européenne procéder à l'acquisition: i) d'une participation en rémunération d'un apport de participations ou d'activités effectué dans le cadre d'une opération de ou de mise en commun (par fusion ou par apport) d'actifs ou d'activités; ii) de titres ou d'éléments d'actifs ou de passifs en vue de leur revente concomitante dans des conditions qui n'accroissent pas le niveau de Dette Nette du groupe PSA. Ces acquisitions ne seront pas prises en compte dans le montant de 100 millions d'EUR mentionné à l'alinéa précédent. L'intention de réaliser une acquisition visée par les points i) et ii) du présent alinéa doit être communiquée à la Commission dans un délai raisonnable pour lui permettre d'évaluer la nature des opérations envisagées.

(253) Les acquisitions de participations ou d'actifs d'entreprises réalisées par Faurecia ou l'une quelconque de ses filiales pendant la durée du plan de restructuration du groupe PSA, soit jusqu'au 31 décembre 2015, au-delà du plafond de 100 millions d'EUR par an prévu ci-dessus seront subordonnées à l'autorisation préalable de la Commission européenne, laquelle prendra en compte de façon positive les acquisitions qui: i) contribuent, directement ou indirectement, au retour à la viabilité du groupe PSA en ayant un impact positif sur la rentabilité prévisionnelle du groupe PSA; et ii) ne constituent pas un contournement de l'obligation de limitation des effets de l'aide au strict minimum nécessaire pour accomplir les objectifs du plan de restructuration du groupe PSA. L'intention de réaliser une acquisition visée par le présent alinéa doit être communiquée à la Commission dans un délai raisonnable pour lui permettre d'évaluer l'acquisition envisagée au regard des deux critères mentionnés ci-dessus.

(254) Dans le cas où le niveau de Dette Nette du groupe PSA (tel que ce terme est défini ci-dessus) serait ramené, au cours d'une année donnée (N), à un niveau inférieur à celui prévu pour cette même année par le PMT 2013 v1 en date du 31 mai 2013 tel que notifié par les autorités françaises le 3 juin 2013, les plafonds de 100 millions d'EUR par an prévus au présent engagement seront automatiquement augmentés, pour l'année suivante (N+1), à due concurrence de la différence, exprimée en millions d'EUR, entre le niveau de Dette Nette du groupe PSA réalisé en année (N) et celui prévu pour cette même année par le PMT 2013 v1 en date du 31 mai 2013 tel que notifié par les autorités françaises le 3 juin 2013.

7.4. *ENGAGEMENT SUR LA MARGE DES FINANCEMENTS OCTROYÉS AUX CONCESSIONNAIRES*

(255) Le groupe PSA ne diminuera pas la marge annuelle moyenne commerciale des financements octroyés aux concessionnaires de son réseau (encours *corporate réseau* tel que présenté dans le rapport annuel de Banque PSA) en dessous de la marge commerciale annuelle moyenne constatée sur les douze derniers mois au 30 juin 2013 pour toute la durée de la mise en œuvre du plan de restructuration.

7.5. *ENGAGEMENT RELATIF AU PROJET «50CO_2CARS»*

(256) Les autorités françaises s'engagent ce que, dans le cadre du projet «50CO_2Cars», tel que ce terme a été défini dans la partie 1.2 de la notification des autorités françaises du 12 mars 2013, la subvention de 24,5 millions d'EUR initialement prévue au bénéfice du groupe PSA prenne la forme d'avances récupérables, selon des termes, conditions et modalités de remboursement analogues, mutatis mutandis, à ceux prévus pour les 61,4 millions d'EUR d'avances récupérables d'ores et déjà prévues au projet 50CO_2Cars. Le calendrier de remboursement initialement prévu est conservé. Les montants à rembourser à chaque échéance sont augmentés à due proportion de l'augmentation du montant des avances.

7.6. *MISE EN ŒUVRE ET EXPERT INDÉPENDANT*

(257) Les autorités françaises s'engagent à ce que le groupe PSA mandate un expert indépendant chargé de vérifier en détail l'application des engagements souscrits dans la lettre d'engagements du 23 juillet 2013 (ci-après l'«expert indépendant») pour la durée du plan de restructuration, soit jusqu'au 31 décembre 2015, dans les conditions décrites en annexe.

8. **APPRÉCIATION DE L'AIDE**

8.1. *EXISTENCE D'UNE AIDE AU SENS DE L'ARTICLE 107, PARAGRAPHE 1, DU TFUE*

(258) Selon 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 menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions».

(259) Sur la base de cette disposition, la Commission considère que la qualification d'une mesure nationale en tant qu'aide d'État suppose que les conditions cumulatives suivantes soient remplies, à savoir: i) que la mesure en question confère un avantage économique à son bénéficiaire; ii) que cet avantage ait une origine étatique; iii) que cet avantage soit sélectif; et iv) que la mesure en cause fausse ou menace de fausser la concurrence et soit susceptible d'affecter les échanges entre États membres.

(260) La Commission considère que la garantie d'État à BPF et les avances récupérables en faveur du groupe PSA pour la réalisation du projet de R&D «50CO_2Cars» constituent une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE pour les raisons suivantes.

8.1.1. GARANTIE D'ÉTAT À LA FILIALE BANCAIRE DU GROUPE PSA

(261) La Commission note en premier lieu que dans sa décision du 11 février 2013 autorisant à titre temporaire une première tranche de la garantie en tant qu'aide au sauvetage, elle avait conclu que la mesure constituait une aide au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE. La France n'a pas contesté cette décision et a notifié la présente mesure en tant qu'aide à la restructuration.

8.1.1.1. ***Sur la présence de ressources d'État***

(262) S'agissant du transfert de ressources d'État, il convient de souligner que la garantie sera octroyée par la France en application de l'article 85 de la loi n° 2012-1510 du 29 décembre 2012 de finances rectificative.

(263) Cette circonstance suffit à prouver à elle seule que la mesure aura bien une origine étatique.

8.1.1.2. ***Sur la présence d'un avantage économique***

(264) En ce qui concerne l'existence d'un avantage, il ressort d'une jurisprudence constante que, afin d'apprécier si une mesure étatique constitue une aide, il convient de déterminer si l'entreprise bénéficiaire reçoit un avantage économique qu'elle n'aurait pas reçu dans des conditions normales de marché. La Commission doit donc évaluer dans quelle mesure la garantie octroyée à la BPF donne lieu à une rémunération de marché.

(265) Dans la notification du 12 mars 2013, les autorités françaises ont chiffré l'élément d'aide entre 453 et 480 millions d'EUR pour un montant maximal de garanties de 7 milliards d'EUR en principal. Ce chiffrage reposait sur une interpolation des rendements des souches obligataires de BPF pour une maturité de trois ans. Dans les observations de la France à la décision d'ouverture, résumées au considérant 128 ci-dessus, les autorités françaises considèrent que le montant de l'aide qui résulte de la garantie est de 396 millions d'EUR en tenant compte d'une prime de risque de 40 points de base et de la période de référence de trois mois. Dans l'hypothèse où il devrait être tenu compte d'une prime de risque de 24 points de base (comme celle constatée lors des émissions réalisées en vertu de l'aide au sauvetage), le montant de l'aide serait alors de 429 millions d'EUR.

(266) Par ailleurs, les autorités françaises ont insisté sur le fait que les émissions réalisées par BPF le 25 mars 2013 ont été réalisées dans des conditions de marché particulièrement favorables; les *spreads* par rapport à l'OAT constatés alors apparaissent à des niveaux particulièrement bas (24 points de base). Dès lors, elles considèrent qu'une hypothèse de surcoût pour BPF de l'ordre de 40 points de base est parfaitement fondée.

(267) Enfin, la période de référence que les autorités françaises retiennent s'étend du 12 juillet au 16 octobre 2013 car selon elles, cette période permet de tenir compte de la communication relative aux difficultés du groupe le 12 juillet avec l'annonce du plan de réorganisation et de lisser les effets liés aux premières rumeurs quant à l'octroi de la garantie intervenue le 16 octobre 2012.

(268) Tout d'abord, la Commission rappelle que, sur la base des faits présentés au considérant 30, le montant d'aide présent dans la garantie de 1,2 milliard d'EUR temporairement approuvée le 11 février 2013 avait fait l'objet d'une première estimation dans la décision de sauvetage, selon laquelle l'élément d'aide aurait pu être compris entre 91,8 millions d'EUR et le montant nominal de la garantie, c'est-à-dire 1,2 milliard d'EUR. En appliquant la même méthodologie d'estimation du minorant de l'aide (*spread* de 24 points de base et période de référence d'un mois), l'élément d'aide contenu dans la garantie de 7 milliards d'EUR notifiée par la France s'élèverait donc à 486 millions d'EUR, comme présenté dans le tableau 18 ci-dessous:

Tableau 18

Calcul de l'élément d'aide dans obligations garanties

	16 octobre 2012	12 juillet-16 octobre	16 septembre-16 octobre
OAT 3 ans	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Spread sur État estimé après garantie	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Taux d'intérêt BPSA après garantie (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Coût de la garantie (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Coût total estimé des émissions garanties (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Rendement marché secondaire BPSA interpolé 3 ans	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Montant d'aide d'État induit (en millions d'EUR)	401	429	486

(269) En ce qui concerne les hypothèses retenues pour parvenir à ce chiffrage, la Commission souhaite apporter les précisions suivantes.

(270) Au considérant 51 de la décision de sauvetage, la Commission a chiffré l'élément d'aide pour le montant des émissions de 1,2 milliard d'EUR à au moins 91,8 millions d'EUR. Pour le montant de 7 milliards d'EUR d'émission le montant correspondant serait de 535 millions d'EUR.

(271) Comme décrit au considérant 26 de la décision d'ouverture, un écart de rendement de 24 points de base par rapport aux OAT a été constaté lors de l'émission d'obligations de 1,2 milliards d'EUR. La Commission confirme conformément aux considérants 119 et 120 de la décision d'ouverture, que cet écart constaté qui est dû selon la France à une liquidité inférieure des obligations garanties par rapport aux OAT, doit être pris en compte dans le calcul de l'élément d'aide en minoration de celui-ci.

(272) S'agissant de la **période de référence**, la Commission estime que la période d'un mois (16 septembre-16 octobre) retenue est suffisamment longue pour lisser la volatilité éventuelle liée à des effets d'annonce. Afin d'estimer l'élément d'aide avec précision, la période de référence doit être en effet proche du moment de l'annonce pour que l'information sur les difficultés du groupe soit reflétée au mieux dans les rendements du marché. Enfin le marché secondaire qui a été retenu est un marché liquide et par conséquent, on ne peut conclure qu'une période plus longue est nécessaire dans la mesure où l'annonce du plan de restructuration de PSA en juillet 2012 ainsi que les dernières informations sur les ventes de véhicules disponibles avaient été parfaitement intégrées par les marchés. Par ailleurs, la Commission estime que sur cette base, l'élément d'aide est correctement chiffré et ne doit pas être recalculé sur la base des niveaux de rendement des obligations de la banque dans le marché secondaire au moment des tirages individuels. Ceci est le cas d'une part, du fait que la France considère que l'aide est limitée au minimum nécessaire au retour à la viabilité et que donc la garantie sera tirée dans son intégralité selon la France et, d'autre part, du fait que le prix de marché représentatif est bien le niveau des obligations secondaires avant l'annonce de la mesure d'aide. Cette aide donne à PSA l'option de tirer la garantie à un moment quelconque suite à sa mise en place.

(273) Au considérant 51 de la décision de sauvetage la Commission a considéré que le montant d'aide pouvait s'élever jusqu'au montant nominal des émissions obligataires. Au vu des faits présentés aux considérants 105 et 106 de la décision d'ouverture quant à l'existence d'un boni de liquidité allant de [1-3] milliards à [2-4] milliards d'EUR en scénario stressé en gestion extinctive, la Commission considère que le montant d'aide ne dépasse pas l'avantage en termes de prix d'émission des obligations chiffré à 486 millions d'EUR dans la garantie d'État de 7 milliards d'EUR en principal au considérant 33. Il s'agit de l'avantage dont bénéficie le groupe en cas de continuation de son activité. Si l'aide n'avait pas été donnée et que la banque avait été mise en gestion extinctive, aucun avantage additionnel n'aurait été perçu soit par les créanciers soit par les actionnaires (le groupe PSA).

(274) La Commission note que, parmi les parties intéressées, seul Fiat a commenté le chiffrage de l'aide en estimant, au considérant 191 ci-dessus, qu'au moins 100 points de base devraient être ajoutés au coût de la garantie pour qu'il soit conforme aux conditions de marché. Une des remarques de Fiat porte sur le paiement d'une commission d'engagement («commitment fee»). Sur ce point, la Commission note que, comme expliqué au considérant 272, l'élément d'aide est quantifié sur la base de l'hypothèse que la garantie soit tirée dans son ensemble, étant donné que l'aide est limitée au minimum nécessaire pour le retour à la viabilité du groupe. Par ailleurs, l'élément d'aide estimé par la Commission est supérieur à l'élément d'aide estimé par Fiat, même ajusté d'une commission d'engagement, puisque la Commission estime que le prix payé est inférieur de 231 points de base par rapport au prix du marché alors que Fiat estime que le prix est inférieur de 100 points de base par rapport au prix du marché.

(275) Au vu de ce qui précède, la Commission peut donc conclure que l'élément d'aide contenu dans la garantie d'État de 7 milliards d'EUR en principal s'élève à 486 millions d'EUR.

8.1.1.3. ***Sur le caractère sélectif de l'avantage***

(276) BPF, et par voie de conséquence, le groupe PSA étant les seuls bénéficiaires de la garantie, le caractère sélectif de l'avantage est établi.

8.1.1.4. ***Sur les conditions d'affectation des échanges entre États membres et de distorsion de la concurrence***

(277) S'agissant de l'effet sur la concurrence et de l'affectation des échanges, il convient de rappeler que, selon une jurisprudence constante, dès lors qu'une entreprise agit dans un secteur où s'exerce une concurrence effective de la part des producteurs de différents États membres, toute aide dont elle bénéficie de la part des pouvoirs publics est susceptible d'affecter les échanges entre les États membres et de porter atteinte à la concurrence, dans la mesure où son maintien sur le marché empêche les concurrents d'accroître leur part de marché et diminue leurs possibilités d'augmenter leurs exportations ([41]).

(278) En effet, le mécanisme par lequel la distorsion de concurrence interviendra a été confirmé par l'analyse de la Commission, les observations des tiers et des publications d'analystes. La garantie d'État a pour conséquence directe de diminuer le coût de financement de BPF (par rapport au scénario contrefactuel dans lequel la banque n'obtient pas d'aide). En diminuant ce coût de financement, BPF sera en mesure d'améliorer ses offres de financement et stimuler ainsi la vente de voitures des marques Peugeot et Citroën. Or, l'importance du rôle des banques captives dans le soutien et le développement des ventes d'automobiles est reconnue et soulignée de façon unanime tant par le groupe PSA que par des tiers.

(279) Dans leurs observations, les tiers intéressés ont souligné la relation directe entre l'activité de la banque captive et les ventes de véhicules. Par exemple, GM indique que le financement par les banques captives est «vital» et donne de la «flexibilité» aux producteurs automobiles pour réagir à court terme aux conditions de marché. Le groupe Fiat a longuement décrit l'impact du financement des ventes par les banques captives des groupes automobiles. Selon lui, ce financement aurait trois effets principaux: attirer de nouveaux clients, soutenir le processus de vente et accroître la fidélité des clients. Fiat mentionne une étude qu'il aurait réalisée en interne sur l'attractivité de son modèle «Punto», qui dépendrait principalement des conditions de financement (tels que les faibles taux d'intérêts). Les concurrents qui n'offraient pas de conditions financières attrayantes (Peugeot par exemple) étaient moins représentés dans les préférences des clients. Selon un autre enquête interne relative à la série «Eco», la majorité des clients contactés ont indiqué qu'ils n'auraient pas acheté leur voiture (ou auraient retardé leur achat) sans une offre de financement à 0 %. Fiat en conclut ainsi qu'un subside visant à soutenir l'activité d'une banque captive

([41]) Voir notamment arrêt de la Cour du 21 mars 1991, Italie/Commission, C-305/89, Rec. p. I-1603.

aurait un effet «immédiat et direct» sur les performances en termes de ventes d'automobiles. Le recours à une banque captive aurait également, selon une autre enquête interne décrite par Fiat, un impact sur les clients existants de la marque qui souhaitent remplacer leur voiture. En effet, la proportion de clients ayant décidé de racheter une voiture de la marque Fiat serait plus élevée parmi les clients ayant bénéficié d'un financement de la banque captive lors de leur précédent achat.

(280) Concernant l'impact d'une variation du coût de financement d'une banque captive, Fiat a apporté un élément de réponse quantitative en indiquant qu'une augmentation de 100 points de base du coût de financement pourrait induire une diminution du taux de pénétration de 5 à 10 %. Ainsi, l'expérience de Fiat sur le marché européen par le biais de FGA Capital semble confirmer une relation directe et négative entre le coût de financement de la banque captive et son taux de pénétration. Dès lors, la baisse du coût de financement de BPF induit par la garantie d'État est de nature à entraîner une hausse de son taux de pénétration.

(281) Pour sa part, Toyota confirme l'importance du rôle des banques captives pour renforcer la fidélité des clients à la marque et ainsi augmenter les ventes: Toyota estime que les banques captives augmenteraient la fidélité de 15 %, mais s'est déclaré incapable de quantifier l'impact d'une hausse du coût de financement de 100 points de base sur les ventes (précisant néanmoins qu'un tel impact existe).

(282) Ainsi, il ressort des observations des tiers intéressés qu'une diminution des coûts de financement d'une banque captive lui permet d'offrir à ses clients potentiels des conditions de financement plus attrayantes. De telles offres de prêt compétitives ont un impact direct sur les ventes d'automobiles, et constitueraient même actuellement l'un des principaux facteurs de développement de ces ventes.

(283) De même, une publication de Morgan Stanley du 21 août 2012 explique la manière dont les faibles coûts de financement dont bénéficie la branche financière d'un constructeur automobile peut permettre à la marque d'offrir des voitures dont le coût d'usage («Total Cost of Ownership» ou «TCO» en abrégé) est inférieur à celui des concurrents. De manière générale, cette étude démontre que le facteur premier dans la détermination du coût d'usage d'un véhicule est le coût de financement de la banque captive du producteur automobile ([42]). Par le biais d'offres de financement attractives, une banque captive contribue ainsi directement à réduire le TCO des voitures de la marque. Or, l'importance des besoins de financement est particulièrement prononcée dans les segments B et C, dans lesquels le groupe PSA concentre la majeure partie de ses ventes.

(284) Dans une étude récente de Moody's ([43]) du 5 février 2013, le rôle important des banques captives a été confirmé, ces dernières étant qualifiées de «composantes-clé de la stratégie des groupes automobiles». De plus, l'étude prévoit que, dans le contexte de crise et de ventes en déclin, les groupes automobiles seraient plus enclins à utiliser les banques captives afin de stimuler leurs ventes. L'analyse du risque de distorsion de l'aide d'État sous examen doit également tenir compte de ce contexte particulier.

(285) D'après le Plan de Viabilité de la BPF fourni par les autorités françaises, le rôle des banques captives serait d'ailleurs amené à s'intensifier dans le futur en raison de quatre facteurs principaux (voir considérant 116).

(286) Par conséquent, la garantie de l'État aura un impact direct sur le comportement concurrentiel de BPF, dont le rôle déjà important est censé s'intensifier selon les tendances de marché décrites dans le plan de viabilité mentionné au considérant 285 ci-dessus.

(287) À cet égard, la Commission observe que de nombreux établissements financiers sont présents sur le territoire de l'Union et que les capitaux circulent entre États membres.

(288) La Commission en conclut que la mesure en question est susceptible de renforcer aussi la position de BPF par rapport à ses concurrents dans les échanges entre les États membres.

(289) Par conséquent, la Commission conclut que cette garantie d'État constitue une aide d'État dont l'équivalent-subvention brut s'élève à 486 millions d'EUR. Le bénéficiaire direct de cette garantie est BPF, mais elle *bénéficie in fine* à l'ensemble du groupe dans la mesure où l'activité de BPF est de financer les ventes de la principale activité du groupe, la production automobile.

([42]) Voir Morgan Stanley, 21 août 2012, «Volkswagen — It's Cheaper to Own a VW».
([43]) Voir Moody's, 5 février 2013, «Key rating drivers for European car financiers».

8.1.2. SOUTIENS PUBLICS AU GROUPE PSA POUR LA RÉALISATION DU PROJET DE R&D «50CO_2CARS»

(290) Les financements publics ([44]) au groupe PSA pour la réalisation du projet de R&D «50CO_2Cars», répondent à la définition d'aide d'État au sens de l'article 107 du TFUE. Les autorités françaises ont notifié la présente mesure en tant qu'aide à la restructuration.

8.1.2.1. ***Sur la présence de ressources d'État***

(291) Ces financements publics proviennent de la dotation budgétaire versée par l'État à l'ADEME au titre de l'action «Véhicule du futur» du programme des investissements d'avenir. En effet, les financements publics octroyés par la France au projet «50CO_2Cars» s'inscrivent dans le cadre du programme des «investissements d'avenir» mis en place par la loi de finances rectificative n° 2010-237 du 9 mars 2010. Ceci confirme donc l'origine étatique de cette mesure.

8.1.2.2. ***Sur la présence d'un avantage économique***

(292) En contribuant à ses dépenses de R&D, la subvention procure au groupe PSA un avantage économique.

8.1.2.3. ***Sur le caractère sélectif de l'avantage***

(293) La mesure s'adresse spécifiquement aux promoteurs du projet de R&D «50CO_2Cars», dont le groupe PSA fait partie, et ne saurait par conséquent être considérée comme de portée générale.

8.1.2.4. ***Sur les conditions d'affectation des échanges entre États membres et de distorsion de la concurrence***

(294) Le groupe PSA opérant dans le secteur de la construction automobile, qui est un secteur économique ouvert au commerce intra-européen, la mesure est susceptible d'affecter les échanges commerciaux entre les États membres, de modifier la position du groupe PSA sur les marchés en cause par rapport à ses concurrents, et de fausser la concurrence sur le marché intérieur.

(295) Aussi la Commission est-elle en mesure de conclure que le soutien financier octroyé par la France sous forme d'avances remboursables au groupe PSA pour la réalisation du projet «50CO_2Cars» constitue bien une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

(296) Enfin, la Commission reconnaît la nature particulière des avances récupérables en tant qu'instrument d'aides d'État. S'il s'agit bien d'un «prêt» en faveur du groupe PSA pour la réalisation de «50CO_2Cars», le remboursement de ce prêt restera conditionné à l'issue de ce projet de R&D. Les probabilités de succès et d'échec étant a priori inconnues, la Commission est dans l'impossibilité de calculer un équivalent-subvention brut de ces aides sous forme d'avances récupérables. Par conséquent, en se plaçant dans la perspective la plus négative où aucun remboursement n'interviendrait, la Commission retiendra par prudence la totalité de l'avance récupérable comme majorant du montant d'aide d'État en cause.

8.2. *BASE JURIDIQUE DE L'APPRÉCIATION*

(297) L'article 107, paragraphes 2 et 3, du TFUE, prévoit des dérogations à l'incompatibilité générale prévue au paragraphe 1 du même article. Les dérogations prévues à l'article 107, paragraphe 2, du TFUE ne sont manifestement pas applicables en l'espèce.

(298) Dans sa décision de sauvetage, la Commission avait déclaré l'aide compatible à titre temporaire sur la base de l'article 107, paragraphe 3, point b), du TFUE. La Commission avait toutefois considéré que la garantie publique, qui visait dans l'immédiat à faire face aux problèmes de liquidité de BPF, octroyait un bénéfice également au groupe PSA. Cet avis n'est d'ailleurs pas contesté par les autorités françaises. La Commission a aussi souligné que les problèmes de liquidité de la filiale bancaire découlent des difficultés structurelles du groupe. Dans ce contexte, les autorités françaises se sont engagées à soumettre un plan de restructuration pour le groupe PSA dans son ensemble, conformément aux lignes directrices «sauvetage et restructuration» précitées, qui assurerait également la viabilité de BPF. Conformément à leur engagement, les autorités françaises ont notifié un plan de viabilité de BPF et un plan de restructuration du groupe PSA.

([44]) Ces financements ont initialement été notifiés comme prenant la forme de subventions (à hauteur de 24,5 millions d'EUR) et d'avances récupérables (à hauteur de 61,4 millions d'EUR). Compte tenu de la mesure compensatoire proposée par les autorités françaises (décrite au considérant 256 ci-dessus), ils prendront finalement la forme d'avances récupérables à hauteur de 85,9 millions d'EUR.

(299) En ce qui concerne le plan de viabilité de BPF, celui-ci doit être analysé à la lumière de la section 2 de la communication de la Commission sur le retour à la viabilité et l'appréciation des mesures de restructuration prises dans le secteur financier dans le contexte de la crise actuelle, conformément aux règles relatives aux aides d'État ([45]).

(300) En ce qui concerne le plan de restructuration, la Commission a déjà considéré au considérant 84 de sa décision de sauvetage que ce plan devait être examiné à la lumière de l'article 107 paragraphe 3, point c), du TFUE et, plus particulièrement, des lignes directrices «sauvetage et restructuration» précitées. En effet, il est constant que les aides ont été octroyées dans le but de restaurer la viabilité à long terme d'une entreprise et devront donc être conformes aux lignes directrices «sauvetage et restructuration» précitées, qui serviront de base juridique à l'appréciation. La Commission note également que cette conclusion n'est pas affectée par le fait qu'une partie des aides envisagées dans le cadre du plan de restructuration prenne la forme d'aides à un projet de R&D. En effet, l'intégration d'une dimension R&D à un plan de restructuration est acceptable à la double condition que les activités envisagées soient véritablement nécessaires au retour à la viabilité de l'entreprise et que l'ensemble des éléments du plan de restructuration (y compris l'effort de R&D) remplisse les conditions prévues par les lignes directrices «sauvetage et restructuration» précitées.

(301) En outre, conformément au point 21 des lignes directrices «sauvetage et restructuration» précitées, les conditions imposées à la compatibilité du soutien public à l'effort de R&D de l'entreprise en difficulté ne doivent pas conduire à un contournement des principes des règles de droit commun pour une entreprise en bonne santé financière.

(302) La Commission note qu'aucun des intéressés n'a critiqué le choix des bases juridiques.

8.3. *ÉLIGIBILITÉ DE L'ENTREPRISE AUX AIDES À LA RESTRUCTURATION*

(303) Pour bénéficier d'aides à la restructuration, l'entreprise doit, en premier lieu, pouvoir être considérée comme une entreprise en difficulté, telle que définie à la section 2.1 des lignes directrices «sauvetage et restructuration» précitées.

(304) Au considérant 150 de la décision d'ouverture de la procédure, la Commission a indiqué que le groupe PSA était en difficulté au sens du point 11 des lignes directrices «sauvetage et restructuration» précitées. En effet, les indices habituels d'une entreprise en situation de difficulté sont présents dans le cas d'espèce, notamment: niveau croissant des pertes, diminution du chiffre d'affaires, existence d'une surcapacité, diminution de la marge brute d'autofinancement, recul des parts de marché. En outre, le fait que BPF n'ait pu finaliser son plan de financement pour la période 2013-2016 sans la garantie de l'État démontre à suffisance l'incapacité du groupe à assurer son redressement avec ses ressources propres ou avec des fonds obtenus auprès de ses propriétaires/actionnaires ou de sources du marché.

(305) Au considérant 151 de la décision d'ouverture, la Commission a dès lors conclu que le groupe PSA, et indirectement et par voie de conséquence, BPF, sont des entreprises en difficulté au sens de la section 2.1 des lignes directrices «sauvetage et restructuration» précitées.

(306) Au considérant 152 de ladite décision, la Commission a noté également que ni le groupe PSA, ni sa filiale BPF ne sont des entreprises nouvellement créées et que dans la mesure où le bénéficiaire est un groupe, il n'y a pas lieu de considérer que les difficultés de l'entreprise sont le résultat d'une allocation arbitraire des coûts au sein du groupe. En effet, comme indiqué par les autorités françaises, les difficultés du groupe sont essentiellement liées à des raisons propres au groupe et à la dégradation du marché automobile en Europe.

(307) La Commission estime donc qu'il n'y a pas lieu de revoir l'appréciation faite dans la décision d'ouverture concernant l'éligibilité de l'entreprise sur la base des points 11 et 13 des lignes directrices «sauvetage et restructuration» précitées. La Commission note en effet qu'aucune des parties intéressées n'a contesté ce point.

(308) En conclusion, la Commission estime que les conditions prévues dans la section 2.1 des lignes directrices «sauvetage et restructuration» précitées sont remplies.

([45]) JO C 195 du 19.8.2009, p. 9.

8.4. *RETOUR À LA VIABILITÉ À LONG TERME*

8.4.1. PLAN DE RESTRUCTURATION DU GROUPE PSA

(309) Face à la dégradation durable de sa situation, le groupe PSA a mis en place, dès 2012, des mesures susceptibles de favoriser le retour du groupe à la viabilité à long terme dans le cadre du plan «Rebond 2015». C'est notamment le cas des mesures visant à réduire les surcapacités du groupe sur le segment B et les mesures d'économies envisagées. Le plan «Rebond 2015» comprend:

a) une réorganisation de la base industrielle française et une diminution des coûts de structure pour un impact estimé de 600 millions d'EUR, annoncée le 12 juillet 2012. Ce projet prévoit l'arrêt de la production à Aulnay en 2014, l'adaptation du dispositif industriel du site de Rennes, des mesures de revitalisation sur les sites d'Aulnay et de Rennes et l'ajustement des structures du groupe;

b) une réduction des CAPEX de 550 millions d'EUR sensible dès 2013, après la fin des montées en charge d'investissements capacitaires en Russie, Amérique latine et Chine;

c) une optimisation des coûts de production résultant notamment de l'alliance avec GM pour 350 millions d'EUR, la moitié des gains venant des premières synergies «Achats» de l'alliance, l'autre moitié des plans d'action sur les coûts unitaires de conception et de production.

(310) Dans la décision d'ouverture de la procédure, la Commission a exprimé deux types de doutes quant au retour à la viabilité:

a) en premier lieu, la Commission a estimé que les hypothèses sur l'évolution du marché pourraient se révéler trop optimistes;

b) en second lieu, la Commission a souhaité vérifier dans quelle mesure le projet «50CO_2Cars» pouvait contribuer au retour à la viabilité.

8.4.1.1. ***Sur les hypothèses retenues concernant l'évolution du marché***

(311) Les observations des tiers intéressés ne contredisent pas la pertinence d'utiliser les projections d'IHS Global Insight quant à l'évolution du marché. En particulier, les observations de Fiat confirmeraient qu'il s'agit de la source principale des projections financières pour les constructeurs automobiles.

(312) La Commission observe que ces projections sont néanmoins plus optimistes que celles d'autres sources du marché, telles que les projections de Standard&Poor's ([46]).

(313) La Commission considère que l'actualisation des projections de chiffres d'affaires par rapport à la décision d'ouverture répond en partie au doute qu'elle avait exprimé quant à crédibilité des prévisions présentées par la France lors de la phase préliminaire d'examen. Par ailleurs, malgré le chiffre d'affaires moindre, les dépenses en investissement en capital prévu n'ont pas été diminuées dans les projections actualisées, ce qui ne va donc pas peser négativement sur les ventes futures.

(314) Les écarts éventuels des projections médianes sont à analyser au vu des conséquences qu'elles pourraient avoir sur la capacité de PSA à poursuivre son activité dans un scénario défavorable. Les difficultés du groupe, qui avaient suscité l'intervention de l'État, étaient liées à la capacité de BPF à se refinancer à hauteur suffisante sur les marchés pour être en mesure de financer les ventes de véhicules du groupe. Par ailleurs, même après avoir enregistré une dépréciation de la valeur globale des actifs de la division automobile, constatée dans les comptes au 31 décembre 2012 pour 3 888 millions d'EUR, la France n'a pas indiqué à la Commission que les fonds propres du groupe seraient insuffisants. La Commission considère qu'il convient donc de centrer l'analyse sur le niveau de la dette nette industrielle du groupe dans les scénarios défavorables.

(315) Les doutes de la Commission quant à la viabilité du groupe ont pu être levés au vu de l'engagement de la France, décrit à la section 7.1 ci-dessus, d'imposer à PSA de mettre en place des mesures suffisantes pour combler tout écart de trésorerie qui résulterait d'une évolution des ventes défavorable et qui emporterait le risque de dévier la Dette Nette de PSA de sa trajectoire. Le niveau de dette […] serait alors ramené en-deçà de […] milliards d'EUR, niveau en ligne avec les projections actuelles des analystes. Cet engagement laisse au groupe le choix du moyen le

([46]) Rapport «For Global Automakers, The Road Ahead Varies From Region To Region» du 24 avril 2013, ne prévoit pas un retour du marché européen en termes de volumes au niveau de 2011 avant 2018, alors que les projections IHS prévoient un tel retour dès 2014.

plus opportun pour stabiliser sa Dette Nette, telle que, par exemple, une réduction de capacité ou des ventes de participations. La Commission note en outre que la France s'est engagée à renotifier l'ensemble du plan en cas d'échec des mesures correctives ou d'un dépassement deux années consécutives d'un objectif en terme de dette nette.

(316) Sur la base des considérations précédentes, la Commission conclut que les doutes concernant le retour à viabilité soulevés dans la décision d'ouverture de la procédure sont levés.

8.4.1.2. ***Sur la contribution du projet «50CO_2Cars» au retour à la viabilité du groupe PSA***

(317) Au considérant 167 de la décision d'ouverture, la Commission s'est interrogée sur la contribution du projet «50CO_2Cars» à la restructuration et au retour à la viabilité du groupe PSA.

a) **Remarque liminaire sur la contestation par la France de la méthode d'analyse proposée dans la décision d'ouverture**

(318) Il ressort du considérant 152 ci-dessus que les autorités françaises contestent la méthode proposée par la Commission dans la décision d'ouverture pour vérifier l'existence, et le cas échéant estimer l'ampleur, de la contribution du projet «50CO_2Cars» au retour à la viabilité de PSA. Selon la France, à l'issue de son examen préliminaire, les doutes de la Commission reposeraient sur le postulat que le projet «50CO_2Cars» «ne pourrait être nécessaire au retour à la viabilité du groupe PSA que dans la mesure où il pourrait lui permettre de rattraper le retard accumulé en matière de R&D par rapport à ses concurrents». Par ailleurs, la méthode envisagée par la Commission s'appuierait sur un critère «juridiquement novateur» dont les autorités françaises contestent la nécessité, les autres arguments avancés leur paraissant suffisants pour démontrer une contribution positive de «50CO_2Cars» au retour à la viabilité du groupe.

(319) La Commission conteste que la méthode qu'elle a proposée dans la décision d'ouverture puisse être résumée de la sorte et souhaite apporter les précisions qui suivent.

(320) Le point 17 des lignes directrices «sauvetage et restructuration» précitées dispose qu'«[u]ne restructuration […] se fonde sur un plan réaliste, cohérent et de grande envergure, visant à rétablir la viabilité à long terme de l'entreprise.» La réalisation de cet objectif de «réorganisation et [de] rationalisation des activités de l'entreprise sur une base plus efficace» peut passer par des mesures de plusieurs types:

— «se désengager des activités déficitaires»,

— «restructurer les activités existantes dont la compétitivité peut être restaurée»,

— «se diversifier en se tournant vers des activités nouvelles et rentables».

(321) La Commission est d'avis que ce troisième pilier de la «diversification» est le plus susceptible de justifier l'inclusion d'activités de R&D dans un plan de restructuration. Cette justification reposerait, le cas échéant, sur la nécessité d'aider l'entreprise en difficulté à trouver de nouveaux débouchés profitables en réorientant sa production par l'innovation.

(322) Il ressort de leurs observations (résumées au considérant 149 ci-dessus) que les autorités françaises semblent d'ailleurs partager cette analyse et considérer que le maintien d'investissements de R&D peut permettre à une entreprise en difficulté de «renouer avec la viabilité à long-terme». La Commission considère néanmoins que les précédents cités par la France à la note[o]30 (considérant 149 ci-dessus) ne sont pas pertinents. Force est en effet de constater qu'ils ne concernaient pas des dossiers pour lesquels, comme au cas d'espèce, la mise en œuvre d'un projet de R&D dans le cadre du plan de restructuration était susceptible de contribuer positivement au retour à la viabilité d'une entreprise en difficulté, mais plutôt de cas pour lesquels la Commission a considéré que le retour à la viabilité pouvait passer par lancement de nouveaux produits issus de connaissances «existantes» (et non pas obtenues par la R&D). Ainsi, il ressort du considérant 51 de la décision de la Commission du 1er décembre 2004 (Aide d'État — France — Société Bull, affaire C-504/03) que la nouvelle ligne de serveurs, dont le rôle a en effet été jugé «très important» en termes de chiffres d'affaires et de marge opérationnelle, s'appuyait sur une technologie détenue par Intel et non pas développée par le bénéficiaire de l'aide. De même, il ressort du considérant 98 de la décision de la Commission du 3 juillet 2001 (Aide d'État — Espagne — Babcock Wilcox Espana SA, affaire C-33/98), que la technologie permettant à NewCo de couvrir un nouveau segment de marché

espagnol existait déjà. Enfin, la Commission ne perçoit pas la pertinence du considérant 236 de sa décision du 18 février 2004 (Aide d'État — Allemagne — Bankgesellschaft Berlin AG, affaire C-28/02), dont il ressort qu'elle s'est refusée à porter une appréciation définitive sur le rôle des «nouveaux produits et de nouveaux canaux de commercialisation» dans le cadre du retour à la viabilité de la banque en difficulté.

(323) La Commission souhaite souligner qu'il convient de ne pas confondre cet objectif avec celui, très différent, de promotion de la R&D et de l'innovation ([47]) poursuivis par d'autres types de financements publics versés à des entreprises ne se trouvant pas en difficulté. Sur ce point, il convient de rappeler le point 20 des lignes directrices «sauvetage et restructuration» précitées, qui précise très clairement:

> «Étant donné qu'elle est menacée dans son existence même, une entreprise en difficulté ne saurait être considérée comme un instrument approprié pour promouvoir des objectifs relevant d'autres politiques publiques tant que sa viabilité n'est pas assurée. La Commission considère par conséquent que les aides à des entreprises en difficulté ne peuvent contribuer au développement d'activités économiques sans affecter les échanges dans une mesure contraire à l'intérêt de la Communauté que si les conditions définies dans les présentes lignes directrices sont remplies. […]»

(324) La Commission est d'avis qu'une seule et même aide ne peut poursuivre efficacement deux objectifs distincts, et que, par conséquent, toute aide versée par un État membre dans le cadre d'un plan à la restructuration, fût-elle présentée par ce dernier comme susceptible d'avoir un impact positif en termes de promotion de la R&D, doit avoir pour finalité le retour à la viabilité du bénéficiaire. Sa comptabilité doit être examinée à l'aune de cet objectif prioritaire.

(325) En outre, dans la mesure où il s'agit d'un «investissement» en R&D, il est nécessaire que l'État membre apporte la preuve que les activités soutenues sont cohérentes avec le reste du plan de restructuration (et sont nécessaires à son succès). En effet, le point 45 des lignes directrices «sauvetage et restructuration» précitées dispose que:

> «L'aide ne doit en aucune façon servir à financer de nouveaux investissements qui ne sont pas indispensables au retour à la viabilité de l'entreprise.»

(326) Pour analyser si l'effort de R&D représenté par le projet «50CO_2Cars» constitue (ou non) une mesure interne visant à améliorer la viabilité de l'entreprise en difficulté qui pourrait, le cas échéant, être contenu à ce titre dans le plan de restructuration (point 35 des lignes directrices «sauvetage et restructuration» précitées), l'analyse présentée par la Commission aux considérants 168 à 217 de la décision d'ouverture s'est inscrite en droite ligne des dispositions du point 36 des lignes directrices «sauvetage et restructuration» précitées, desquelles il ressort clairement que «les circonstances qui ont entraîné les difficultés de l'entreprise» doivent servir de base pour évaluer si les mesures proposées sont adaptées. Aussi, dans la décision d'ouverture, la Commission a-t-elle successivement examiné:

a) aux considérants 168 à 192, si le projet «50CO_2Cars» était susceptible d'aider le groupe PSA à rattraper son retard en matière de R&D, élément présenté par les autorités françaises comme l'une des difficultés structurelles rencontrées par le groupe au considérant 16;

b) aux considérants 193 et 194, si le projet «50CO_2Cars» était susceptible d'aider le groupe PSA à rationaliser son outil industriel et la structure de ses coûts, et notamment de ses coûts de main d'œuvre, ces facteurs ayant été présentés comme d'autres handicaps structurels dont souffre le groupe PSA au considérant 15;

c) aux considérants 208 à 217, si les nouvelles technologies de «mild-hybridation» visées par le projet «50CO_2Cars» étaient susceptibles d'offrir à PSA une réponse à ses difficultés, non seulement conjoncturelles (contraction du marché européen identifiée au considérant 11 de la décision d'ouverture) mais également structurelles (effet «ciseau» identifié au considérant 14 de la décision d'ouverture).

(327) La décision d'ouverture s'est donc fondée sur les éléments mentionnés par les autorités françaises lors de la phase d'examen préliminaire comme des circonstances ayant entraîné les difficultés de l'entreprise. En aucune façon la Commission n'a procédé à la présentation d'un catalogue de critères cumulatifs et/ou exclusifs permettant de vérifier si le projet «50CO_2Cars» était (ou non) «adapté» à la restructuration du groupe.

([47]) Comme précisé au considérant 39 ci-dessus, l'encadrement R&D&I n'est pas applicable aux entreprises en difficulté, cette exclusion se poursuivant d'ailleurs pendant toute la durée du plan de restructuration, comme le précise le point 16 des lignes directrices «sauvetage et restructuration» précitées: «Dès lors qu'un plan de restructuration ou de liquidation pour lequel une aide a été demandée a été établi et est mis-en-œuvre, toute aide supplémentaire sera considérée comme une aide à la restructuration.»

(328) Force est de constater qu'au cours de la phase préliminaire d'examen, les autorités françaises n'ont évoqué la tendance du marché à la substitution des ventes de véhicules diesel par des véhicules essence (mentionnée au considérant 210 de la décision d'ouverture et rappelée au considérant 147 ci-dessus) non pas comme l'un des obstacles au retour à la viabilité du groupe PSA, mais comme un simple élément de contexte malgré lequel, du reste, il aurait existé, comme indiqué au considérant 214 de la décision d'ouverture, «(s)elon les études de marché réalisées par PSA, […] une opportunité de marché pour des systèmes d'hybridation économique Diesel».

(329) En tout état de cause, le but de la présente procédure formelle est d'offrir la faculté à l'État membre de produire toutes les justifications qu'il estime nécessaires du bienfondé de l'aide sous examen, et notamment d'apporter des précisions sur les circonstances ayant entraîné les difficultés de l'entreprise qu'il aurait le cas échéant omis de décrire au cours de la phase préliminaire. C'est précisément ce que les autorités françaises ont pu faire en l'espèce.

b) **Analyse des apports du projet «50CO_2Cars» à la restructuration du groupe PSA**

(330) Il ressort des observations des autorités françaises (résumées aux considérants 147 à 151 ci-dessus) que le projet «50CO_2Cars» vise la maîtrise d'une technologie de réduction de la consommation et des émissions de CO_2 des moteurs diesel pour un coût «abordable».

i) *Contribuer à dépasser les handicaps structurels du groupe PSA*

(331) Inverser la tendance baissière des ventes de motorisations diesel: dans la décision d'ouverture, la Commission s'était interrogée au considérant 211 sur la cohérence d'un investissement en R&D visant une technologie d'hybridation diesel avec le plan de restructuration, alors que la tendance récemment constatée sur le marché (et anticipée pour les années à venir) aurait plutôt consisté en une substitution des ventes de motorisations diesel par des motorisations essence.

(332) Sur ce point, il ressort des justifications apportées la France au considérant 148 ci-dessus qu'au regard de la structuration actuelle de l'outil de production du groupe PSA (essentiellement tourné vers les véhicules diesel, qui représentent [60-80] % des ventes en Europe en 2012), une stratégie visant à «subir» le mouvement de substitution du diesel par l'essence plutôt qu'à l'«accompagner» pourrait être moins pertinente, à court/moyen terme, pour le retour à la viabilité du groupe. La Commission note à ce titre que, dans ses observations au considérant 203 ci-dessus, le constructeur Toyota reconnaît qu'un marché pourrait exister pour le diesel hybride, même s'il estime que ses ventes devraient être moindres que celles d'hybride essence en raison du surcoût relatif de la technologie diesel. Dans cette perspective, le développement d'une solution hybride diesel «abordable» revendiqué par «50CO_2Cars» pourrait contribuer, à l'horizon du projet, à lutter contre l'érosion des ventes de diesel dont souffre actuellement le groupe PSA. A plus long terme, et si les tendances de fonds constatées jusqu'ici se poursuivaient (de sorte que les ventes de véhicules hybrides essence continuent à être plus importantes que celles d'hybrides diesel) comme l'anticipe Toyota, les composants majeurs du système d'hybridation «50CO_2Cars» pourraient être adaptés à des bases de moteurs-essence (voir considérant 50 de la décision d'ouverture).

(333) Par conséquent, la Commission partage l'avis des autorités françaises selon lequel la stratégie de PSA visant à développer une technologie susceptible de restaurer l'image environnementale et de préserver l'attractivité économique des moteurs diesel auprès des consommateurs, notamment européens, pourrait améliorer la rentabilité à court/moyen terme de l'outil industriel du groupe PSA, et donc contribuer à son retour à la viabilité à l'horizon du plan de restructuration.

(334) Rattraper le retard accumulé en matière de R&D: bien que les autorités françaises contestent la pertinence de ce critère, il ressort du considérant152, point c), ci-dessus que le projet «50CO_2Cars» permettrait de combler un retard que le groupe aurait pris en matière de R&D, notamment en ce qui concerne la productivité des activités d'innovation technologique réalisées (mise en commun des moyens dans un consortium de recherche sous le patronage de l'ADEME), la standardisation de certains composants automobiles (en particulier la chaîne de traction), les technologies de réduction de consommation/émissions des motorisations diesel, les transmissions DCT. Ces efforts visent à rendre les systèmes d'hybridation plus «abordables» pour les consommateurs, au sens où l'architecture de la chaîne de traction hybridée serait largement standardisée et optimisée en termes de rendement énergétique et de coût de production.

(335) Au considérant 184 ci-dessus, GM souligne la généralisation des projets technologiques de réduction des émissions de gaz mis en œuvre par les constructeurs, et au considérant 189 ci-dessus, Fiat confirme que les normes d'émissions de CO_2 fixées par la règlementation européenne constituent un défi que chacun d'entre eux devra relever. Toyota, pour sa part, est également d'avis que le développement des technologies environnementales sera un facteur clé des ventes pour les constructeurs (voir considérant 203 ci-dessus). Dans ce contexte de «foisonnement technologique» en matière de réduction des consommations/émissions de CO_2, et sans négliger la difficulté à anticiper les futurs débouchés commerciaux des recherches actuellement menées, la Commission

considère que le maintien par un constructeur automobile en difficulté d'un certain niveau d'ambition technologique reste un gage du succès de sa restructuration. L'accumulation d'un retard en matière de R&D risquerait au contraire de peser significativement sur les perspective de rebond de ses ventes à court/moyen terme, et donc sur ses chances de retour à la viabilité.

(336) Au vu de l'ensemble des éléments qui précèdent, la Commission conclut que le projet «$50CO_2$Cars» est bien susceptible d'aider à corriger certains des handicaps structurels dont souffre le groupe PSA.

ii) *Adapter l'outil industriel aux enjeux de la «mild-hybridation»*

(337) Dans la décision d'ouverture, la Commission s'est interrogée sur la question de savoir si les moyens envisagés pour le développement d'une technologie de «mild-hybridation» étaient cohérents avec la rationalisation des capacités envisagée par le reste du plan de restructuration.

(338) Il ressort du considérant 154 ci-dessus que les investissements industriels rendus nécessaires par la mise en œuvre du projet «$50CO_2$Cars», et notamment l'adaptation des capacités de production aux nouveaux moteurs diesel et systèmes d'hybridation, resteront d'une ampleur limitée au regard du total des investissements prévus sur la durée du plan de restructuration. Leur impact financier a par ailleurs été intégré dans les chiffrages communiqués par les autorités françaises. Enfin, dans le domaine des transmissions, la Commission considère, à l'instar des autorités françaises, que l'internalisation d'une production actuellement externalisée à des fournisseurs japonais contribuera, en cas de succès du projet «$50CO_2$Cars», au retour à la viabilité de PSA, en restaurant les marges du constructeur et en l'affranchissant à la fois de coûts logistiques et de risques de change.

(339) Sur la base de ces éléments, la Commission conclut que l'adaptation de l'outil industriel de PSA aux enjeux de la «mild-hybridation» s'inscrit dans la logique de la restructuration et du retour à la viabilité du groupe.

iii) *Tourner l'entreprise vers des activités nouvelles et rentables*

(340) Dans ses observations (résumées au considérant 189 ci-dessus), Fiat a indiqué, en substance, que le moteur visé par «$50CO_2$Cars» semblait techniquement «réalisable» mais qu'il présentait le risque d'accroître le coût unitaire des véhicules équipés, de sorte que la diffusion à grande échelle de la technologie développée serait économiquement impossible.

(341) Sur ce point, la Commission note en effet que le prix actuellement élevé des technologies «full-hybrid» explique qu'elles n'aient été déployées qu'aux seuls segments supérieurs du marché (véhicules dits «premium»). La stratégie envisagée et les efforts de R&D mis en œuvre par PSA et ses partenaires visent précisément à trouver une technologie d'hybridation présentant un meilleur compromis coût/performance que les solutions actuellement disponibles: réduire de [10-20] % les émissions de CO_2 par rapport à un véhicule équivalent non-hybridé pour un coût [70-80] % inférieur à celui de la solution HY425.

(342) Au considérant 216 de la décision d'ouverture, la Commission avait toutefois déploré ne pas être en mesurer d'apprécier l'impact des nouvelles technologies de «mild-hybridation» sur les ventes et la profitabilité du groupe PSA, et indiqué souhaiter disposer d'indicateurs financiers servant usuellement à analyser la pertinence de ce type d'investissements en R&D, ainsi que d'une analyse des risques susceptibles d'affecter la profitabilité du projet.

(343) Il ressort du considérant 150 ci-dessus que, dans le cadre du plan de restructuration, l'absence d'aide d'État spécifique au projet «$50CO_2$Cars» aurait contraint PSA à mettre en place un projet «contrefactuel» consistant à réduire ses investissements en R&D au minimum pour demeurer capable de respecter les évolutions

réglementaires en termes d'émissions de CO_2. L'indicateur financier fourni par les autorités françaises dans le tableau 15 du considérant 155, point b), ci-dessus est une valeur actualisée nette (ci-après «VAN») dite «différentielle» qui, à la différence de la VAN «standard» (laquelle correspond à la somme actualisée des flux de trésorerie — positifs et négatifs — générés par un investissement), ne permet pas d'apprécier la rentabilité intrinsèque de l'investissement, mais l'écart de rentabilité entre deux investissements, en l'espèce le projet «50CO_2Cars» (avec ou sans aide d'État) et le projet «contrefactuel».

(344) Considérant que, quel que soit le taux d'actualisation retenu (respectivement [10-13] % ou [13-15] %), le projet contrefactuel présente toujours une VAN supérieure à celle du projet «50CO_2Cars» sans aide (entre [60-100] millions d'EUR pour l'eDCT, entre [20-70] millions d'EUR pour la façade accessoire), les autorités françaises concluent qu'en l'absence d'aide, l'entreprise aurait été spontanément «incitée» à mener le projet alternatif plutôt que «50CO_2Cars». La Commission conteste toutefois la validité de ce raisonnement, en notant qu'il devrait, selon toute logique, conduire à considérer qu'avec un taux d'actualisation à [13-15] %, dont les autorités françaises ont sous-entendu qu'il pourrait être celui retranscrivant le mieux les «fondamentaux» actuels des conditions de financement de l'entreprise, même si le taux de [10-13] % semble être celui généralement retenu pour apprécier la rentabilité de ses investissements, PSA se tournerait également plus volontiers vers le projet contrefactuel que vers «50CO_2Cars», dans la mesure où la rentabilité relative de deux de ses composantes serait supérieure: [50-60] millions d'EUR pour l'eDCT et [20-30] millions pour la façade accessoire.

(345) En définitive, la Commission est d'avis que:

a) d'une part, les conclusions auxquelles l'indicateur «différentiel» proposé pourrait permettre de parvenir sont trop dépendantes d'hypothèses ad hoc sur le taux d'actualisation utilisé pour calculer la VAN «différentielle»;

b) d'autre part, la structure de cet indicateur ne permet pas de réaliser une évaluation économique de l'impact global de «50CO_2Cars» sur les ventes et les perspectives financières du groupe, mais seulement de comparer, de façon incrémentale, le profit réalisé (respectivement la charge supportée) en réalisant «50CO_2Cars» par rapport à ce qu'aurait permis d'obtenir, pour deux seulement des composantes, le projet contrefactuel.

(346) Les indicateurs financiers fournis par la France ne permettent donc pas la prise en compte des effets du «système» de «mild-hybridation» visé par «50CO_2Cars». Or, la Commission constate que, contrairement au projet contrefactuel, le projet «50CO_2Cars» permet d'une part de répondre à plusieurs des handicaps structurels dont le groupe PSA souffre actuellement: le projet lui permettra d'améliorer sa situation en matière de standardisation des composants et de combler certains retards que le groupe avait accumulés en R&D. La portée réduite du projet contrefactuel ne permet pas d'afficher une telle ambition. Par ailleurs, les évolutions incrémentales envisagées dans le projet contrefactuel, dont le but affiché est seulement d'être en mesure de respecter les normes réglementaires en matière d'émissions de CO_2, seraient vraisemblablement insuffisantes pour lutter efficacement contre l'érosion des ventes de véhicules diesel à laquelle le groupe est confronté. Enfin, pour évaluer la cohérence des moyens nécessaires à chacun de ces projets avec le reste du plan de restructuration, la Commission a comparé les coûts globaux du projet «50CO_2Cars» (soit [300-400] millions d'EUR selon le tableau 4 du considérant 41 ci-dessus), et les surcoûts et risques industriels qu'entraînerait le projet contrefactuel: la possible perte de marge entraînée par ce phénomène est non-négligeable, évaluée à [500-700] millions d'EUR au considérant 148 ci-dessus.

(347) En définitive, la Commission considère que, contrairement aux améliorations incrémentales envisagées dans le projet contrefactuel, la rupture technologique visée par le projet «50CO_2Cars» est susceptible d'offrir, en cas de succès, un réservoir de croissance à PSA à l'horizon 2020 en permettant au groupe PSA de «se diversifier en se tournant vers des activités nouvelles et rentables». Aussi le projet «50CO_2Cars» contribue-t-il au retour à la viabilité du groupe mieux que ne l'aurait fait le projet contrefactuel.

iv) *Conclusion partielle sur les apports du projet «50CO_2Cars» à la restructuration du groupe PSA*

(348) Il ressort de l'analyse qui précède qu'en tant que composante du plan de restructuration, le projet «50CO_2Cars» apporte une contribution positive au retour à la viabilité du groupe PSA: l'adaptation de son outil industriel rendu nécessaire par sa mise en œuvre est conforme à la stratégie et aux moyens disponibles pour la restructuration, et en cas de succès, le projet contribuera non seulement à corriger les effets des difficultés structurelles de l'entreprise (forte sensibilité aux évolutions des ventes de diesel en Europe et retard dans certains domaines de la R&D), mais permettra également de diversifier la production du groupe en la tournant vers des activités «nouvelles et rentables» susceptibles de lui offrir un ressort de croissance à l'horizon 2020.

8.4.2. PLAN DE VIABILITÉ DE BPF

(349) Dans la décision d'ouverture, la Commission avait constaté que les difficultés de BPF proviennent de son interdépendance avec le groupe PSA, qui a conduit à la dégradation de la note financière de la banque le 14 février 2013 par S&P à BB+ une note spéculative («non-investment grade»), et ce, malgré l'approbation de l'aide au sauvetage.

(350) Dans leurs observations à la décision d'ouverture, la Commission considère que les autorités françaises ont permis de lever ses doutes sur l'augmentation de la taille du bilan et sur le taux de créances douteuses de BPF.

(351) La Commission maintient donc la conclusion à laquelle elle était parvenue dans la décision d'ouverture et qui n'a pas été contestée par aucune des parties intéressées, à savoir que le problème auquel est confrontée BPF est un problème de liquidité qui résulterait uniquement de son lien avec le groupe PSA. En conséquence, dans la mesure où les doutes sur le retour à la viabilité du groupe ont pu être levés, il y a lieu de considérer qu'il en va de même en ce qui concerne le plan de viabilité de BPF.

8.5. *PRÉVENTION DE TOUTE DISTORSION EXCESSIVE DE LA CONCURRENCE*

8.5.1. ANALYSE DE LA NÉCESSITÉ DE MESURES COMPENSATOIRES

(352) Le point 38 des lignes directrices «sauvetage et restructuration» précitées prévoit que, pour que des aides à la restructuration puissent être autorisées par la Commission, des mesures compensatoires doivent être prises pour atténuer les effets négatifs des aides sur les conditions des échanges. À défaut, les aides doivent être considérées comme «contraires à l'intérêt commun» et être déclarées incompatibles avec le marché intérieur. Cette condition se traduit souvent par une limitation de la présence que l'entreprise peut conserver sur son ou ses marchés à l'issue de la période de restructuration.

(353) Pour mémoire, les autorités françaises avaient initialement proposé les mesures compensatoires suivantes: réductions supplémentaires de CAPEX («capital expenditures»), renoncement à des capacités de l'usine de Sevelnord au profit d'un concurrent, le retrait du développement et de la production de la technologie hybride *plug-in* et une mesure fixant un taux maximum de pénétration de BPF.

(354) Dans la décision d'ouverture, la Commission avait exprimé ses doutes soit sur la qualification de certaines de ces mesures en tant que mesures compensatoires, soit sur leur caractère suffisant en raison des conditions de leur mise en œuvre.

(355) À l'issue de la présente procédure formelle d'examen, la Commission est d'avis que, pour celles du moins qui ont déjà été décidées et mises en œuvre par PSA préalablement à la notification du plan de restructuration, les mesures décrites à la section 2.4.5 ci-dessus ne peuvent être qualifiées de «contreparties» au sens des points 38 et suivants des lignes directrices «sauvetage et restructuration» précitées, mais correspondraient plutôt à des choix stratégiques «en tout état de cause nécessaires pour rétablir la viabilité» du groupe.

(356) Cependant, dans la note du 23 juillet 2013, les autorités françaises ont décidé de retirer l'ensemble des mesures compensatoires notifiées le 12 mars 2013, à l'exception de la mesure concernant la fixation d'un taux maximum de pénétration de BPF, qui est modifiée dans le sens décrit à la section 8.5.2 ci-dessous.

(357) Par conséquent, la Commission prend acte de ce retrait et considère qu'elle n'a pas à se prononcer à ce titre sur les mesures suivantes:

a) réductions supplémentaires de CAPEX («capital expenditures»), et notamment l'arrêt de la production des modèles Citroën 6 — Peugeot 607, l'arrêt et non-renouvellement du modèle Bipper/Nemo et l'arrêt de la production des motorisations diesel supérieure à 2 litres,

b) renoncement à des capacités de l'usine de Sevelnord au profit d'un concurrent; et

c) retrait du développement et de la production de la technologie hybride *plug-in*.

(358) Au titre des «mesures compensatoires», la Commission n'analysera donc que la proposition des autorités françaises visant à instituer, à partir d'un taux plancher de [26-29] %, un mécanisme d'augmentation du coût de la garantie en fonction du taux de pénétration de BPF.

8.5.2. MÉCANISME D'AUGMENTATION DU COÛT DE LA GARANTIE D'ÉTAT EN FONCTION DU TAUX DE PÉNÉTRATION DE BPF

(359) Dans la décision d'ouverture, la Commission notait que la limitation du taux de pénétration semblait être une mesure appropriée pour limiter l'impact sur les ventes de véhicules de PSA du soutien de financement de la BPF. Cependant, la Commission avait des doutes sur l'impact réel de cette mesure en raison de ses conditions de mise en œuvre. En effet, PSA proposait un engagement pour l'année 2013 pour chaque pays européen de ne pas dépasser le taux H2 2012 et + 1 de flexibilité, soit un taux maximal de 33,4 %. Or, cette limite semblait déjà intégrer la hausse prévisible sur l'année 2013, le taux étant de 29,8 % en 2012. Par ailleurs, pour les années 2014 et 2015, les autorités françaises proposaient que le taux de pénétration soit agrégé pour le périmètre G10 de BPF de l'année précédente, ajusté de la variation du taux de pénétration des banques comparables citées par PSA (banques captives de Renault, Ford, BMW, VW et Daimler) tout en prévoyant un taux «plancher». Ce changement aurait entraîné une flexibilité pour PSA, qui aurait pu diminuer le caractère contraignant et donc l'efficacité de cette mesure.

(360) Des questions subsistaient quant à l'identité des banques comparables proposées par PSA (à présent uniquement les taux de pénétration des banques captives de Renault et Volkswagen, alors que d'autres producteurs tels que Ford ou Fiat sont également des concurrents proches). Les taux de pénétration étant très variables d'un pays à un autre, BPF aurait pu concentrer ses capacités de prêts sur les segments où il est le plus présent, et développer ainsi une stratégie commerciale agressive vis-à-vis des concurrents.

(361) Les autorités françaises ont répondu aux arguments de la Commission dans leurs observations à la décision d'ouverture (voir considérant 173). Elles ont notamment accepté d'élargir le champ des comparables retenues aux banques captives de Fiat et de Ford. Pour le reste, elles ont maintenu les principes du mécanisme proposé dans la notification. Selon elles, s'agissant de la granularité des taux de pénétration, aucun constructeur ne communique ses taux de pénétration par segment. S'agissant de la flexibilité du mécanisme, elles considèrent qu'elle est indispensable pour permettre l'adaptation de BPF à l'évolution prévisible du marché et n'emporte aucune diminution de l'efficacité et de caractère contraignant de cette mesure. La Commission prend acte de la remarque des autorités françaises quant à la possible flexibilité introduite par l'utilisation d'un taux de pénétration global pour la mesure compensatoire imposée à BPF: il ressort du considérant 177 ci-dessus que […] % des financements accordés par cette dernière concerneraient les segments B et C et les cinq pays suivants: France, en Grande-Bretagne, Allemagne, Espagne et Italie. Au vu de ces statistiques, la Commission considère que le risque que la mesure compensatoire soit inefficace en raison d'une trop grande flexibilité permise par l'utilisation d'un taux de pénétration global peut être écarté.

(362) À titre liminaire, la Commission note que, selon les autorités françaises, la mesure compensatoire relative au taux de pénétration constitue la mesure «la plus ciblée et la mieux à même de remédier aux éventuelles distorsions de concurrence qui résulteraient directement de l'octroi de l'aide sous forme de garantie au profit de Banque PSA. En effet, une telle mesure permet d'appréhender de façon adéquate le lien entre les conséquences de l'octroi de la garantie de l'État sur l'activité de Banque PSA et les ventes de véhicules» ([48]).

(363) Par ailleurs, la Commission observe que tous les constructeurs ont confirmé dans leurs commentaires le rôle significatif d'une banque captive dans le financement des ventes automobiles. Toyota souligne qu'une banque captive permet d'améliorer la fidélisation des consommateurs à la marque d'environ 15 % et que le taux de pénétration est plus élevé dans les segments concernant les petits modèles. Fiat considère que les banques captives des constructeurs constituent des instruments extrêmement efficaces de vente et de marketing. Il rejoint les commentaires de Toyota sur leur rôle dans la fidélisation de la clientèle et ajoute qu'elles jouent aussi un rôle important pour soutenir le processus de ventes notamment en se substituant aux établissements financiers «classiques» qui se désengageraient de ce type de prêts. Fiat considère que la garantie publique accordée à BPF aura donc un impact direct, immédiat et extrêmement négatif sur les concurrents du groupe PSA.

(364) Face à l'unanimité des parties intéressées en ce qui concerne le rôle central d'une banque captive dans le financement des ventes des constructeurs automobiles et le caractère particulièrement négatif pour la concurrence qui résulte directement de l'octroi de la garantie au profit de BPF, la Commission considère que la pertinence de la mesure qui vise à limiter la possibilité pour BPF d'utiliser la garantie publique afin d'accroître indûment ses capacités de financement au détriment des banques captives de ses concurrents qui ne bénéficient pas du soutien public, est confirmée.

(365) Dans la lettre d'engagements du 23 juillet 2013, les autorités françaises se sont engagées à apporter les modifications, décrites à la section 7.2 ci-dessus, afin de compenser la distorsion de concurrence créée par la garantie de l'État à BPF.

([48]) Point 234 des observations.

(366) Afin de limiter les effets de distorsion de la concurrence que la garantie aurait entraînés, mais tout en offrant à la BPF une certaine flexibilité afin de répondre aux évolutions possibles du marché, l'engagement proposé prend la forme d'une rémunération additionnelle de la garantie en fonction du taux de pénétration de la BPF. Le principe de l'engagement est le suivant: une augmentation de la rémunération de la garantie est prévue lorsque BPF dépasse un taux de pénétration plancher fixé à [26-29] % sur l'agrégat G10. La Commission note d'une part que le périmètre de cet agrégat (Allemagne, Autriche, Belgique, Italie, Espagne, Pays-Bas, Portugal, Suisse, France, Grande-Bretagne) semble être le plus représentatif, parmi les indicateurs disponibles, du marché européen ([49]). Par ailleurs, un tel mécanisme semble approprié afin de répondre au principe des mesures compensatoires (qui visent à limiter toute distorsion de concurrence) tout en assurant le retour à la viabilité. En effet, en associant une augmentation du taux de pénétration à une hausse de la rémunération de la garantie, la capacité de BPF à offrir des conditions de financement particulièrement attractives grâce à la garantie sera limitée à ce qui est nécessaire pour assurer sa viabilité, tout en limitant les distorsions concurrentielles. Le groupe ne va pas payer une rémunération au-delà de ce que sa situation en capital peut financer, puisque le groupe aura la possibilité de maintenir le taux de pénétration à un niveau correspondant à un certain niveau de rémunération. La rémunération augmentera avec le taux de pénétration jusqu'à atteindre 491 points de base (taux de marché estimé). Le graphique 2 ci-après illustre le lien entre la rémunération de la garantie et le taux de pénétration de PSA (pour les chiffres précis, voir tableau 17 au considérant 250 ci-dessus).

Graphique 2

Relation entre la rémunération de la garantie (en points de base) et le taux de pénétration G10 (en %)

[…]

(367) L'analyse de l'impact de cette mesure doit, entre autres, tenir compte du taux de pénétration théorique que PSA aurait pu obtenir en l'absence d'aide (ci-après le «taux de pénétration contrefactuel»). La Commission rappelle en effet qu'en l'absence de la garantie de l'État, la dégradation de la notation de BPF et la réduction de ses capacités de financement auraient entraîné une diminution corrélative de la production de prêts, qui aurait mené à une réduction de [5-20] % des ventes de l'activité automobile ([50]). Ainsi, le chiffre d'affaires de la division automobile de PSA, réalisé grâce aux financements de la banque captive, s'élèverait selon les autorités françaises à [6 000-7 000] millions d'EUR en l'absence d'aide, et à [35 000-40 000] millions d'EUR en présence d'aide (compte tenu d'une diminution prévisible d'environ [10-20] % des ventes). Ces chiffres indiquent donc que le taux de pénétration théorique de BPF aurait été d'environ [15-20] %. En d'autres termes, si BPF n'avait pas reçu la garantie de l'État, sa capacité de financement aurait été amoindrie au point d'entraîner une diminution significative de son taux de pénétration. Par ailleurs, une diminution parallèle des volumes vendus en aurait découlé, compte tenu du rôle central des banques captives pour les ventes automobiles. Selon les autorités françaises, une telle chute ne permettrait pas de retour à la viabilité, et entraînerait PSA dans un cercle vicieux de dégradations répétées de sa notation et de celle de BPF, engendrant par là-même des pertes supplémentaires pour le groupe.

(368) Ce taux de pénétration contrefactuel permet de quantifier de manière indicative la borne inférieure à prendre en compte pour le calibrage de la mesure compensatoire. Ce minimum devrait se situer à un niveau supérieur à ce taux théorique estimé à [15-20] %. Le taux de pénétration plancher devrait également se situer à un niveau inférieur au taux de pénétration actuel ([29-31] % pour le G10 en 2012). En effet, toute mesure compensatoire vise à minimiser l'impact d'une aide d'État sur les concurrents de l'entreprise bénéficiaire. Or, la garantie d'État permet déjà à la BPF de maintenir son niveau actuel de taux de pénétration (comme le démontre le taux de pénétration contrefactuel). Ainsi, toute mesure compensatoire prenant la forme d'une rémunération additionnelle devrait déjà s'appliquer au taux de pénétration actuel.

(369) Ainsi, tenant compte du taux de pénétration de [29-31] %, de la borne inférieure de [15-20] % décrite ci-dessus, des évolutions probables à la hausse décrites par les autorités françaises et de l'importance du rôle de financement des banques captives sur l'activité de ventes automobiles, l'engagement d'augmenter la rémunération de la garantie de l'État à partir de [26-29] % ([51]) est considéré comme une mesure adéquate, de nature à limiter les distorsions de concurrence. En effet, au vu du taux de pénétration actuel, l'engagement signifie que BPF devrait déjà augmenter la rémunération de la garantie d'environ [40-50] points de base (ce qui revient à dire que la garantie

([49]) L'indicateur G5, inclus dans l'indicateur G10, couvre déjà, comme rappelé au considérant 361 ci-dessus, […] % des financements accordés par BPF.

([50]) Note des autorités françaises du 7 décembre 2012: scénario contrefactuel — impacts préliminaires sur le groupe PSA

([51]) Il convient également de noter que ce taux de pénétration de [26-29] % est sensiblement inférieur à initialement celui proposé par les autorités françaises dans la première mouture de la mesure compensatoire: soit 33,4 %, tel qu'indiqué dans le tableau 7 du considérant 102.

de l'État serait rémunérée à environ [300-310] points de base au lieu de 260 points de base prévus dans le protocole initial conclu avec l'État). Si BPF désire accroître ce taux de pénétration, la rémunération augmentera dans les proportions prévues au tableau 17 du considérant 250 ci-dessus ([52]). Si ce taux de pénétration diminue, la rémunération additionnelle baissera de la même façon ([53]). Ainsi, l'engagement entraîne un accroissement immédiat du coût de la garantie pour BPF, coût qui augmentera à mesure que PSA accroîtra la part des véhicules financées par BPF dans le total de ses ventes.

(370) Dès lors, la Commission estime que cette mesure permet de compenser des distorsions de concurrence excessives au sens des points 38 à 40 des lignes directrices «sauvetage et restructuration» précitées.

(371) Enfin, malgré la surcapacité structurelle dont semble souffrir le secteur automobile européen, la Commission est d'avis qu'une réduction supplémentaire de la capacité de production du groupe PSA ne constituerait pas la solution la plus adaptée au cas d'espèce:

a) d'une part, comme indiqué au considérant 49 ci-dessus, des efforts structurels significatifs ont déjà été consentis par l'entreprise sur ses sites d'Aulnay et de Rennes;

b) d'autre part, tel qu'expliqué au considérant 315 ci-dessus, si de nouveaux efforts de restructuration étaient nécessaires à l'avenir, il semble préférable de laisser à PSA une marge de manœuvre stratégique dans le choix des moyens à mettre en œuvre pour stabiliser sa situation économique, une réduction supplémentaire de capacités n'étant qu'un des moyens envisageables pour y parvenir.

8.5.3. ENGAGEMENT SUR LA MARGE DES FINANCEMENTS OCTROYÉS AUX CONCESSIONNAIRES

(372) La Commission note également que les autorités françaises ont pris l'engagement que PSA ne diminuera pas la marge annuelle moyenne commerciale des financements octroyés aux concessionnaires de son réseau en dessous de la marge commerciale annuelle moyenne constatée sur les douze derniers mois au 30 juin 2013 pour toute la durée de la mise en œuvre du plan de restructuration.

(373) La Commission considère que cet engagement permet de ne pas diminuer le caractère contraignant de la limitation du taux de pénétration de BPF. En effet, en maintenant la marge commerciale moyenne sur les concessionnaires au niveau qui prévalait en l'absence d'aide, BPF ne pourra utiliser la garantie pour poursuivre une politique commerciale agressive auprès de ces concessionnaires.

8.5.4. TRANSFORMATION DES SUBVENTIONS INITIALEMENT ENVISAGÉES POUR LA RÉALISATION DU PROJET «50CO_2CARS» EN AVANCES RÉCUPÉRABLES

(374) Pour que les moyens mis en œuvre par la puissance publique pour maintenir les compétences technologiques du constructeur en difficulté restent proportionnés, la Commission est d'avis qu'il est nécessaire que:

a) les activités de R&D réalisées dans le cadre du plan de restructuration ne soient pas d'une dimension telle qu'un risque d'«assèchement» évoqué par la Commission au considérant 243 de la décision d'ouverture puisse apparaître;

b) en cas de retour à meilleure fortune, une part significative des fonds publics mis à la disposition du constructeur pour maintenir son niveau de compétence à la «frontière technologique» soit restituée à l'autorité dispensatrice de l'aide en cas de succès du projet de R&D et de retour à la viabilité.

(375) S'agissant du premier point, la Commission doit donc vérifier si, en cas de réalisation du projet «50CO_2Cars», les incitations dynamiques des autres constructeurs automobiles à poursuivre leurs efforts de R&D en matière d'hybridation seraient sensiblement (ou totalement) réduites. Or, il ressort des observations de GM que si les montants de fonds publics apportés à la réalisation du projet «50CO_2Cars» sont «non-négligeables» pour un projet de R&D de développement d'un système de «mild-hybridation», ils ne seraient pas pour autant «significatifs» au regard des dépenses de R&D du secteur dans son ensemble, et en tous les cas insuffisants pour «empêcher un constructeur concurrent de développer son propre programme de R&D dans ce même domaine» (voir le considérant 184 ci-dessus). Pour sa part, Fiat confirme également que l'avance technologique permise par le

([52]) Par exemple, si le taux de pénétration atteint [30-40] % (contre [29-31] % aujourd'hui), l'augmentation du coût de la garantie sera de [70-80] points de base.

([53]) Par exemple, si le taux de pénétration atteint [20-30] % (contre [29-31] % aujourd'hui), l'augmentation du coût de garantie ne sera plus que de [20-30] points de base.

projet «50CO_2Cars» ne constituera pas une barrière à l'entrée de nature à décourager les autres constructeurs (voir les considérants 190 et 232 ci-dessus). Sur la base de ces indications de parties tierces, la Commission peut donc conclure que le risque que la réalisation du projet «50CO_2Cars» ne cause un effet «d'assèchement» peut être écarté en l'espèce.

(376) S'agissant du second point, la Commission renvoie à la mesure compensatoire proposée par les autorités françaises à la section 7.5 ci-dessus, qui vise à transformer les subventions initialement envisagées à hauteur de 24,5 millions d'EUR sous forme d'avances récupérables par l'ADEME, de sorte qu'en cas de retour du groupe PSA à meilleure fortune, l'intégralité des sommes avancées par l'État pour la réalisation des activités de R&D soutenues lui sera restituée.

(377) En définitive, la Commission est d'avis que le soutien public à la réalisation du projet «50CO_2Cars» dans le cadre du plan de restructuration est non seulement insusceptible de faire peser un risque majeur sur les incitations des autres constructeurs à poursuivre leurs efforts de R&D (absence d'effet «d'assèchement») mais reste également proportionné à l'objectif de retour à la viabilité du groupe PSA, dans la mesure où les autorités françaises se sont engagées à ce qu'en cas de retour à meilleure fortune du groupe, les sommes avancées par la puissance publique pour soutenir la réalisation de ce projet de R&D soit restituées, pour la totalité des montants actualisés, à l'autorité dispensatrice de l'aide (voir le considérant 256 ci-dessus).

8.5.5. ENGAGEMENT DE S'ABSTENIR DE PROCÉDER À DES ACQUISITIONS

(378) La Commission note enfin que les autorités françaises se sont engagées à ce que PSA s'abstienne de prendre des participations dans d'autres entreprises ou de réaliser toute acquisition d'actifs d'entreprises, pendant la durée de son plan de restructuration, dans les conditions décrites aux considérants 251 et suivants, pour des montants supérieurs à 100 millions d'EUR par an. Par dérogation au principe général posé aux considérants 251 et 252 ci-dessus, Faurecia et ses filiales pourront procéder à des acquisitions soumises à autorisation préalable de la Commission, comme précisé au considérant 253 ci-dessus. Dans son évaluation, la Commission prendra en compte de façon positive les acquisitions: i) qui contribuent, directement ou indirectement, au retour à la viabilité du groupe PSA en ayant un impact positif sur la rentabilité prévisionnelle du groupe PSA; et ii) qui ne constituent pas un contournement de l'obligation de limitation des effets de l'aide au strict minimum nécessaire pour accomplir les objectifs du plan de restructuration du groupe PSA.

(379) La Commission considère cette mesure comme nécessaire et de nature à compenser les effets de distorsion de la concurrence créés par l'octroi de l'aide.

8.5.6. NÉCESSITÉ D'UNE MESURE COMPENSATOIRE CONCERNANT LE FMEA

(380) Un tiers anonyme estime que PSA devrait vendre sa participation dans le FMEA. La Commission note que les observations de ce tiers sont relatives à une plainte en cours d'instruction par la Commission et ne concernent pas l'objet de la présente procédure. Il n'y a donc pas lieu d'y répondre dans le cadre de cette décision.

8.6. *LIMITATION DE L'AIDE AU MINIMUM: CONTRIBUTION RÉELLE, EXEMPTE D'AIDE*

(381) Pour que l'aide puisse être autorisée, il convient, en application des points 43 à 45 des lignes directrices «sauvetage et restructuration» précitées, que le montant et l'intensité de l'aide soient limités au strict minimum nécessaire pour permettre la restructuration en fonction des disponibilités financières de l'entreprise, de ses actionnaires ou du groupe dont elle fait partie. Les bénéficiaires de l'aide doivent contribuer substantiellement au plan de restructuration sur leurs propres ressources, y compris par la vente d'actifs qui ne sont pas indispensables à la survie de l'entreprise, ou par un financement extérieur obtenu aux conditions du marché.

(382) Comme indiqué aux considérants 246 et 247 de la décision d'ouverture de la procédure, la Commission rappelle que cette condition de compatibilité ne soulevait pas de doutes particuliers. Les coûts de la restructuration, tels que décrits dans la notification des autorités françaises, s'élèvent à [1,3-1,8] milliard d'EUR. Afin de financer sa restructuration, le groupe PSA a mis en œuvre un programme de cession d'actifs qui a permis d'apporter au groupe un montant de 1,956 milliards d'EUR de trésorerie libre (2,050 milliards d'EUR en termes de position financière nette). Pour mémoire, le montant d'aide s'élève à 571,9 millions d'EUR.

(383) Par ailleurs, la Commission considère que l'exigence de la limitation du montant de l'aide au strict minimum nécessaire pour permettre la réalisation de la restructuration est assurée également par l'engagement des autorités françaises de s'abstenir de procéder à des acquisitions, dans les conditions décrites aux considérants 251 et suivants. La Commission considère en effet que cet engagement permet d'éviter que le groupe PSA n'utilise des ressources financières éventuellement disponibles dans un but autre que le retour à la viabilité à long terme.

(384) Par conséquent, la Commission estime qu'il n'y a pas lieu de revoir l'appréciation faite dans la décision d'ouverture concernant le respect des critères énoncés aux points 43 à 45 des lignes directrices «sauvetage et restructuration» précitées.

8.7. *PRINCIPE DE NON RÉCURRENCE*

(385) Conformément aux points 72 et suivants des lignes directrices «sauvetage et restructuration» précitées, une aide à la restructuration ne doit être accordée qu'une seule fois sur une période de dix années.

(386) Les autorités françaises ont précisé dans la notification du 12 mars 2013 que le groupe PSA n'a pas bénéficié d'aides à la restructuration au cours des dix dernières années.

(387) Par conséquent, le principe de non récurrence requis par les lignes directrices «sauvetage et restructuration» précitées est respecté.

9. **CONCLUSION**

(388) Compte tenu des engagements souscrits par les autorités françaises, l'aide peut être déclarée compatible avec le marché intérieur,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'aide d'État que la France envisage de mettre à exécution en faveur du groupe PSA Peugeot Citroën SA, sous forme d'une garantie d'État couvrant les émissions obligataires de Banque PSA Finances réalisées jusqu'au 31 décembre 2016 dans la limite de 7 milliards d'EUR (pour un équivalent-subvention brut de 486 millions d'EUR) d'une part, et sous forme d'avances récupérables de 85,9 millions d'EUR pour la réalisation du projet de R&D «50CO_2Cars» d'autre part, soit un montant total d'aide de 571,9 millions d'EUR, est compatible avec le marché intérieur.

La mise à exécution de cette aide d'État est, par conséquent, autorisée.

Article 2

La République française est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 29 juillet 2013.

Par la Commission
Joaquín ALMUNIA
Vice-président

ANNEXE

MISE EN ŒUVRE ET EXPERT INDÉPENDANT

1. NOMINATION D'UN EXPERT INDÉPENDANT

1) Les autorités françaises s'engagent à ce que le groupe PSA mandate un expert indépendant chargé de vérifier en détail l'application des engagements souscrits dans la lettre d'engagements du 23 juillet 2013 (ci-après l'«expert indépendant») pour la durée du plan de restructuration, soit jusqu'au 31 décembre 2015.

2) L'expert indépendant devra être indépendant du groupe PSA. Au regard de ses fonctions par exemple en tant que banque d'investissement, consultant ou expert-comptable, l'expert indépendant devra maîtriser le savoir-faire et les connaissances nécessaires à l'exécution de son mandat et il ne doit à aucun moment être sujet à un conflit d'intérêts. L'expert indépendant devra être rémunéré par le groupe PSA d'une manière qui ne puisse en aucune manière porter atteinte à la réalisation effective et indépendante de ses missions.

3) Les autorités françaises soumettront à l'approbation préalable de la Commission européenne, au plus tard quatre semaines après la date de la notification aux autorités françaises de la décision de la Commission à venir dans l'affaire SA.35611, aux moins deux personnes ou institutions pour nomination en tant qu'expert indépendant.

4) Les propositions des autorités françaises devront être suffisamment détaillées pour permettre à la Commission européenne de s'assurer que l'expert indépendant remplit les conditions visées dans le cadre du présent engagement. Les propositions devront notamment contenir les informations suivantes:

   a) un projet rédigé de mandat, détaillant l'ensemble des stipulations permettant à l'expert indépendant de remplir ses missions;

   b) un projet de plan de travail détaillant la façon dont l'expert indépendant proposera de s'acquitter de ses missions.

5) La Commission européenne pourra approuver ou rejeter les propositions d'expert indépendant, et pourra approuver le projet de mandat sous réserve des modifications qu'elle jugera utiles pour permettre à l'expert indépendant de remplir ses missions. Si la Commission européenne n'approuve qu'une seule des propositions du groupe PSA, celui-ci nommera la personne ou institution concernée en tant qu'expert indépendant ou fera le nécessaire pour que cette personne ou institution soit nommée en vertu du projet de mandat approuvé par la Commission européenne. Si plus d'un nom est approuvé, le groupe PSA sera libre de décider laquelle des personnes ou institutions il souhaite nommer en tant qu'expert indépendant. L'expert indépendant sera nommé dans un délai d'une semaine à compter de l'autorisation de la Commission et en vertu du projet de mandat approuvé par la Commission.

6) Si toutes les propositions des autorités françaises sont rejetées, les autorités françaises s'engagent à ce que le groupe PSA propose à la Commission européenne au moins deux autres personnes ou institutions selon les conditions et la procédure prévues par le présent engagement et dans un délai de deux semaines à compter de la communication, par la Commission européenne, de son refus de la première proposition.

7) Si la Commission européenne rejette les nouvelles propositions des autorités françaises, la Commission nommera un expert indépendant que le groupe PSA devra mandater en vertu du projet de mandat approuvé par la Commission.

2. MISSIONS ET OBLIGATIONS DE L'EXPERT INDÉPENDANT

8) L'expert indépendant devra: i) prêter assistance à la Commission européenne pour vérifier que le groupe PSA respecte les obligations qui lui incombent en vertu de la lettre d'engagements du 23 juillet 2013; et ii) remplir sa mission, telle que définie par ladite lettre d'engagements du 23 juillet 2013. L'expert indépendant devra exécuter ses missions en vertu du plan de travail approuvé par la Commission européenne, et éventuellement modifié avec l'accord de celle-ci. La Commission européenne pourra, de sa propre initiative ou à la demande de l'expert indépendant ou du groupe PSA, donner des instructions à l'expert indépendant. Le groupe PSA ne pourra pas donner d'instructions à l'expert indépendant.

9) La mission de l'expert indépendant est de garantir que l'ensemble des obligations présentées dans la lettre d'engagements du 23 juillet 2013 est respecté et pleinement mis en œuvre, ainsi que de s'assurer que le groupe PSA met en œuvre le plan de restructuration notifié le 12 mars 2013 à la Commission européenne.

10) L'expert indépendant:

a) devra proposer à la Commission européenne dans son premier rapport un plan de travail détaillé décrivant la manière dont il vérifiera le respect de la lettre d'engagements du 23 juillet 2013;

b) devra vérifier que le groupe PSA met pleinement et correctement en œuvre son plan de restructuration et en particulier:

— qu'il met en œuvre les engagements objet de la lettre du 23 juillet 2013 et les mesures compensatoires décrites dans la lettre d'engagements du 23 juillet 2013,

— qu'il met en œuvre les mesures de viabilité décrites au point 6 de la lettre d'engagements du 23 juillet 2013;

c) devra s'assurer du respect de l'ensemble des autres engagements décrits dans la lettre du 23 juillet 2013;

d) devra remplir toutes les autres fonctions qui lui sont assignées dans la lettre d'engagements du 23 juillet 2013;

e) devra proposer au groupe PSA les mesures qu'il jugera utiles le respect des engagements objets de la lettre du 23 juillet 2013;

f) devra tenir compte des évolutions réglementaires pouvant avoir un effet sur la liquidité et la solvabilité afin de contrôler l'évolution des principaux indicateurs financiers pertinents par rapport aux projections du plan de restructuration du groupe PSA;

g) devra proposer un projet de rapport écrit à la Commission européenne, aux autorités françaises et au groupe PSA dans un délai de 30 jours à compter de chaque période de six mois. La Commission européenne, les autorités françaises et le groupe PSA pourront proposer des modifications dans un délai de 5 jours ouvrés. Dans un délai de cinq jours ouvrés à compter de la réception des commentaires, l'expert indépendant devra préparer un rapport final, tenant compte, dans la mesure du possible et à sa discrétion, des commentaires reçus. L'expert indépendant devra par la suite envoyer son rapport à la Commission européenne et aux autorités françaises. Il pourra ensuite envoyer son rapport au groupe PSA. En aucun cas, il pourra envoyer son rapport aux autorités françaises ou au groupe PSA avant de l'envoyer à la Commission européenne. Si le rapport final de l'expert indépendant contient des informations confidentielles vis-à-vis du groupe PSA, l'expert indépendant sera tenu de lui envoyer une version non confidentielle.

Le rapport devra en particulier décrire les démarches effectuées par l'expert indépendant pour remplir sa mission et le respect, par le groupe PSA, des obligations qui lui incombent en vertu de la lettre d'engagements. Il devra permettre à la Commission européenne de vérifier que le groupe PSA est géré en accord avec les obligations de la lettre d'engagements du 23 juillet 2013. Si nécessaire, la Commission européenne pourra préciser de manière plus détaillée ce qu'elle souhaite voir figurer dans le rapport.

Outre ces rapports, l'expert indépendant devra prévenir par écrit la Commission de manière diligente de tout manquement aux engagements décrits dans la lettre du 23 juillet 2013 qu'il pourrait être amené à soupçonner, en envoyant en parallèle une version non confidentielle de sa lettre au groupe PSA.

3. OBLIGATIONS INCOMBANT AU GROUPE PSA

11) Le groupe PSA devra fournir et exiger de ses conseillers qu'ils fournissent, dans le respect des règles du secret professionnel, toute coopération, assistance et information que l'expert indépendant pourrait raisonnablement leur demander pour l'exercice de ses missions en vertu de son mandat. L'expert indépendant devra avoir un accès sans restriction à toute l'information, aux documents ou archives, ainsi qu'à tous les dirigeants ou salariés du groupe PSA, nécessaires pour l'exercice de ses missions. Le groupe PSA devra fournir dans ses locaux un bureau à l'expert indépendant et tout salarié du groupe PSA devra se tenir prêt à rencontrer l'expert indépendant et à lui fournir les informations dont il aura besoin pour l'exercice de ses missions.

12) Sous réserve d'un accord du groupe PSA (lequel ne pourra être refusé ou retardé sans raison) et à ses frais, l'expert indépendant pourra s'entourer des conseils qu'il souhaitera en particulier juridiques ou de financement d'entreprise s'il considère que cela est nécessaire pour l'exercice de ses missions en vertu de la lettre d'engagements du 23 juillet 2013 et à condition que les coûts et autres frais en découlant soient raisonnables. Si le groupe PSA refuse que l'expert indépendant s'entoure de tels conseils, la Commission pourra approuver leur nomination après avoir entendu le groupe PSA. Seul l'expert indépendant pourra donner des instructions à ces conseils.

4. REMPLACEMENT, DÉCHARGEMENT ET NOMINATION D'UN NOUVEL EXPERT INDÉPENDANT

13) Si l'expert indépendant met fin à ses fonctions telles que décrites dans les engagements décrits dans la lettre du 23 juillet 2013 ou pour toute autre raison, telle que l'émergence d'un conflit d'intérêt concernant l'expert indépendant:

a) la Commission pourra, après avoir entendu l'expert indépendant, imposer au groupe PSA de le remplacer;

b) le groupe PSA pourra, avec l'accord de la Commission, remplacer l'expert indépendant;

14) Si l'expert indépendant est démis de ses fonctions en vertu de la section 4 de la présente annexe, il pourra lui être imposé de continuer à exercer ses fonctions jusqu'à ce qu'un nouvel expert indépendant soit nommé et qu'il lui ait communiqué l'ensemble des informations pertinentes qu'il a à sa disposition. Le nouvel expert indépendant sera nommé selon la procédure décrite à la section 1 de la présente annexe.

15) Sous réserve du point 13) de la présente annexe, l'expert indépendant ne pourra mettre un terme à ses fonctions qu'après en avoir été déchargé par la Commission, une fois qu'il aura rempli toutes les obligations qui lui incombent. Cependant, la Commission pourra à tout moment exiger qu'un nouvel expert indépendant soit nommé s'il devait apparaître ultérieurement que les engagements objet de la lettre du 23 juillet 2013 n'ont pas été pleinement et entièrement respectés.