



DE : Laurent DE LA BROSSE / Emilie DE BOUSSIERS / Charles-Henri LAVAL
À : OTC
DATE : 21 avril 2025
OBJET : OTC / Desserte aérienne

Note juridique relative à la demande de versement d'une indemnité d'imprévision présentée par les compagnies délégataires

Dans le cadre des discussions en cours avec Air Corsica et Air France (ci-après ensemble « **le Groupement Délégataire** » ou « **le Délégataire** ») concernant le suivi d'exécution des conventions de délégations de service public (ci-après « **les DSP** »), conclues entre le Groupement Délégataire et l'OTC et la Collectivité de Corse (ci-après ensemble « **l'Autorité Délégante** »), le Délégataire a fait état de l'existence de surcoûts.

Le Délégataire a fait part d'un déficit de 29,6 M d'euros depuis l'année 2022 jusqu'au terme des DSP.

Suivant le Groupement Délégataire, ce déficit s'expliquerait par la survenance de deux événements imprévisibles :

- L'augmentation des prix du carburant, liée à l'invasion de l'Ukraine (ci-après « **l'Impact Fuel** ») ;
- La mise en œuvre au 1^{er} janvier 2022 d'un nouveau système de compensation applicable aux vols nationaux (ci-après « **l'Impact Carbone** ») inscrit au sein de l'article 147 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (ci-après « **l'Article 147** »).

Le Groupement Délégataire sollicite donc la prise en charge du déficit qui aurait été généré par les deux événements précités, dans le cadre du versement d'une indemnité d'imprévision dont le montant est fixé à :

- 5,9 M d'euros pour l'année 2022 pour l'ensemble des DSP ;
- 2,4 M d'euros pour l'année 2023 pour l'ensemble des DSP.

L'objet de la présente note est d'identifier, d'un point de vue juridique, si les conditions de la mise en œuvre de l'imprévision sont bien réunies (**1.**) et de déterminer si le chiffrage avancé par le Groupement Délégataire s'inscrit bien dans les principes juridiques tenant au calcul de l'indemnité d'imprévision (**2.**).

*



1. Sur le principe de l'imprévision

La théorie de l'imprévision n'est susceptible de jouer que si trois conditions sont cumulativement réunies.

Pour caractériser une situation d'imprévision, il est nécessaire que survienne un événement imprévisible, extérieur aux parties et bouleversant temporairement l'équilibre du contrat.

A titre liminaire, nous relevons que la condition d'extériorité est en l'occurrence remplie dès lors que les parties ne pouvaient intervenir sur l'évolution du prix du carburant, ni sur l'adoption de l'Article 147.

(i) Sur la condition tenant à la survenance d'un événement imprévisible

L'imprévision suppose la survenance d'un événement imprévisible et anormal au moment de la conclusion du contrat.

Cet événement doit dépasser les aléas ordinaires que les parties doivent raisonnablement envisager lors de la conclusion du contrat et qui font partie des risques que le cocontractant accepte dans un schéma concessif.

▪ Sur l'augmentation du prix du carburant

- Des jugements récents ont retenu, dans des circonstances similaires, une imprévision.

Ainsi, le juge administratif a considéré que l'évolution du prix du gaz à la suite de la crise Ukrainienne était imprévisible : « *même si le prix du gaz est, comme celui de toute matière première, régulièrement soumis à de fortes variations, cette crise (...) a entraîné une augmentation exceptionnelle de ce prix, dans une mesure déjouant tous les calculs* »¹.

- La circulaire n°6338-SG du 30 mars 2022 relative à l'exécution des contrats de la commande publique dans le contexte actuel de hausse des prix de certaines matières premières précise que « **L'instabilité et l'envolée sans précédent des prix de certaines matières premières, tout particulièrement du gaz et du pétrole, constituent une circonstance exceptionnelle de nature à affecter gravement, dans plusieurs secteurs d'activité, les conditions d'exécution des contrats, voire leur équilibre économique, et à mettre en danger la pérennité de nombreuses entreprises ainsi que l'emploi de leurs salariés, et par voie de conséquence la continuité même des services publics** » avant d'envisager « l'application de la théorie de l'imprévision ».

Reste à déterminer si l'évolution du prix du carburant a excédé les évolutions qu'auraient pu prédire les parties.

Il convient de se fonder sur l'offre du Groupement Déléataire, indiquant que « *le prix marché du carburant retenu sur les 4 années est l'équivalent de 65 USD par baril* » [Offre du Groupement Déléataire – Partie V].

Pour l'année 2022, le prix moyen du baril s'établit à 100,7 dollars, ce qui représente une augmentation de près de 55% par rapport aux données contractualisées.

Pour l'année 2023, le prix moyen du baril s'établit à 82,5 dollars, soit une évolution de 27%.

¹ TA Rouen, 27 octobre 2023, Sté Dalkia, n°2202442.



Au moment du dépôt de l'offre finale, en juillet 2019, le prix du baril était de 63,9 dollars. Le prix du baril avait atteint 81 dollars en 2018, près de 110 dollars en 2014.

Du reste, le juge administratif apprécie strictement l'imprévisibilité de l'évolution des prix du carburant dès lors qu'il estime que « **le prix des carburants est régulièrement soumis à de fortes variations ; que, de par son activité, [la société] ne pouvait méconnaître la situation du marché des produits pétroliers** »².

Ainsi, le juge administratif a estimé que l'évolution des prix du carburant entre 2010 et 2011 (d'après nos calculs – 39% d'augmentation) ne revêtait pas la forme d'un événement imprévisible³.

Le juge administratif a toutefois jugé qu'une hausse du prix du carburant (d'après nos calculs - 60%) entre 1999 et 2000 était imprévisible pour les parties dans son arrêt *Sté Altagna*⁴, régulièrement mentionné par la doctrine officielle de la DAJ.

Dans ces conditions, il semble que l'Impact Carburant pour l'année 2022 était bien imprévisible pour les parties au moment de la conclusion des DSP (+55%). Pour l'année 2023, une évolution de 27% par rapport aux données contractualisées est également importante mais, en cas de conclusion d'un protocole transactionnel, l'argumentaire mériterait d'être renforcé pour justifier de l'imprévision. La consultation d'un Professeur d'Université pourrait apparaître, dans ces conditions, utile afin de sécuriser le processus amiable.

▪ Sur l'entrée en vigueur de l'article 147 de la loi Climat et Résilience

- L'Article 147 a été adopté le 22 août 2021 pour une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2022, soit postérieurement à la conclusion des DSP (et postérieurement à la date de remise des offres finales le 15 juillet 2019) ;
- Le rapport de la Convention Citoyenne pour le climat remis le 21 juin 2020. Y figure une proposition SD-E6 « *Garantir que l'ensemble des émissions qui ne pourraient être éliminées soient intégralement compensées par des puits de carbone* ».

Dans le prolongement de ce rapport, a été adopté l'article 147 de la Loi Climat et Résilience. La préfiguration de l'Article 147 est également postérieure à l'entrée en vigueur des DSP.

L'Article 147 était donc objectivement imprévisible au moment de la conclusion des DSP.

Cependant, **le juge administratif retient que l'évolution de charges liée à un changement de réglementation peut être anticipée**⁵.

² TA Melun, 16 octobre 2013, Sté Derichebourg, n°1202368 ; pour une rédaction identique voir TA Bordeaux, 6 décembre 2011, n°0900328 ; CAA Nancy, 27 janvier 2011, n°10NC00154.

³ TA Dijon, 14 mars 2013, n°1102678 :

« Considérant qu'en effet, si la société requérante soutient que lors de la formulation de son offre et de la signature du marché en octobre 2010, la hausse importante du prix des produits pétroliers n'était pas prévisible, il résulte toutefois de l'instruction que le prix du pétrole est régulièrement soumis à de fortes variations se répercutant sur le coût des carburants ; qu'en l'espèce, il n'est pas établi que la hausse des coûts de l'exécution dépasse le seuil d'imprévision, c'est-à-dire dépasse la marge de hausse éventuelle que le cocontractant devait anticiper comme constituant un risque normal et ni que l'entreprise requérante a subi un bouleversement dans l'économie du contrat ; que, par suite, ses conclusions tendant à l'allocation de la somme de 13 017 euros HT doivent être rejetées ; ».

⁴ CAA Marseille, 17 janvier 2008, Sté Altagna, n°05MA00492.

⁵ TA Rennes, 11 mai 2023, Sté Guyot Environnement Valorisation et Energie, n°2000972 :

« Il résulte de l'instruction que le secteur de la valorisation des CSR ne présentait pas, à la date de la conclusion du marché, un fonctionnement stabilisé dès lors qu'il avait fait l'objet de mesures encore récentes, adoptées en 2014 dans le cadre des plans gouvernementaux de reconquête industrielle, visant à développer l'usage des CSR en précisant leur



Ainsi, des surcoûts liés à l'évolution de la politique en matière de circulation de la ville de Paris ne sont pas imprévisibles.

Le juge s'est ici fondé d'une part sur la qualité de société professionnelle du requérant et sur l'adoption de mesures similaires antérieurement à l'entrée en vigueur du contrat⁶.

De la même manière, la société SFR ne pouvait ignorer que la mise à la charge des opérateurs de communications électroniques des frais d'enfouissement de leurs réseaux « **dans un secteur en forte évolution technologique et réglementaire et alors que l'enfouissement des réseaux électriques se développait depuis plusieurs années** »⁷.

Il semble qu'un opérateur économique durablement implanté dans le secteur aérien ne pouvait ignorer un renforcement des réglementations en matière environnementale⁸.

Pour le dire autrement, si l'Article 147 est totalement imprévisible pour le Groupement Délégataire, il n'en demeure pas moins que **les surcoûts qu'il engendre auraient pu être légitimement anticipés.**

- Au surplus, avant l'entrée en vigueur de l'Article 147, Air France avait déjà mis en place un mécanisme de compensation sur la base du volontariat.

statut juridique, en les rendant éligibles aux aides publiques et en soutenant la création de centres de production et de combustion de CSR. De plus, si la société GEVE fait valoir que le secteur des cimentiers, principaux consommateurs de CSR, a connu une concentration aboutissant à la fermeture de deux unités qui constituaient auparavant des débouchés pour les CSR qu'elle produisait, il résulte de l'instruction, et notamment des articles de presse spécialisée versés au dossier, que la tendance à la concentration du marché de la cimenterie était annoncée en 2011. Ainsi, alors même qu'il n'est pas contesté que des projets de création de chaudières utilisant des CSR ont été abandonnés depuis 2014 et que la fermeture du marché chinois aux plastiques en 2018 a eu, par effet d'éviction, un impact négatif sur la valorisation des CSR en France, où les plastiques ont été substitués aux CSR comme combustibles compte tenu de leur meilleur rendement énergétique, l'évolution des débouchés possibles pour les CSR pendant la durée d'exécution du marché litigieux connaissait, en 2014, de fortes incertitudes, ce qu'un professionnel avisé pouvait normalement prendre en compte ».

⁶ TA Paris, 31 mars 2022, Sté Indigo, n°2004576/4-1 :

« Il résulte de l'instruction que la politique de la Ville de Paris en matière de circulation automobile était conduite de façon constante depuis plusieurs années avant le début d'exécution des contrats d'affermage conclus avec la société requérante en 2011. Si certaines mesures spécifiques qui ont été adoptées entre 2012 et 2020 n'étaient pas connues au moment où la société Indigo Infra France s'est contractuellement engagée, elle ne pouvait ignorer, en sa qualité de société professionnelle du secteur du stationnement en milieu urbain et eu égard aux précédentes mesures et déclarations du maire de Paris alors en exercice, que de telles actions conduiraient à poursuivre la réduction de la circulation automobile engagée à Paris depuis au moins 1994. En outre, il résulte de l'instruction que les rythmes annuels moyens de diminution de la circulation automobile, au cours de la période d'exécution des contrats et au cours d'une période de même durée l'ayant précédée, sont respectivement de 3,4 % par an et 2,9 % par an. Ainsi, la réduction de la circulation automobile, résultant notamment de la politique menée par la Ville de Paris, s'est manifestée au cours de la période d'exécution du contrat de façon analogue à la diminution constatée avant la conclusion des contrats. Dans ces conditions, la société Indigo Infra France n'est pas fondée à soutenir que la baisse du trafic automobile trouve sa cause dans le caractère imprévisible de l'intensification de la politique menée de sorte que son ampleur ne pouvait être anticipée. Au demeurant, l'analyse statistique comparée de la diminution du trafic automobile dans la Ville de Paris à la diminution de la fréquentation horaire des parcs de stationnement ne permet pas d'établir une corrélation déterminante entre elles, le recours au stationnement souterrain ayant au surplus pu augmenter du fait de la réduction des possibilités de stationnement en surface. Dès lors, contrairement à ce que soutient la société requérante, les mesures relatives à la réduction de la circulation automobile prises par la Ville de Paris, le cas échéant après consultation du préfet de police, n'étaient imprévisibles ni dans leur principe ni dans leurs effets ».

⁷ CAA Lyon, 6 août 2020, SAS SFR Fibre, n°18LY01288.

⁸ Par exemple, le programme CORSIA a été adopté par l'Organisation de l'aviation civile internationale en 2016, mis en œuvre en 2019. Le CORSIA est un mécanisme mondial de compensation des émissions de CO₂ de l'aviation. Les émissions de CO₂ des vols internationaux entre deux États participant au CORSIA excédant un certain niveau de référence doivent être compensées par les exploitants d'avions.



Ces mécanismes et objectifs sont inscrits dans son offre : « Depuis 2012, Air France est soumise à l'application de l'European Emission Trading Scheme pour les quotas d'émissions de gaz à effets de serre. En 2017, Air France a été invitée à acheter des quotas pour un total de 3 014 255 tonnes équivalent CO₂. Air France évalue l'amélioration de l'efficacité totale à 18% en 2017 (calculée en g. de CO₂ / passager / km) par rapport à 2011, en ligne avec l'objectif de 20% pour 2020. En outre, Air France propose à ses clients de compenser leurs émissions de CO₂ de façon volontaire. Des calculateurs sont à disposition des clients sur les sites web d'Air France, qui permettent de connaître les émissions CO₂ d'un voyage selon la distance parcourue et les données de consommation de carburant des avions » [Partie VII – Politique générale de l'entreprise].

- Enfin, il ressort d'échanges avec la DGAC que les incidences financières attachées à l'Article 147 ne constituent pas un événement imprévisible et relèvent donc du risque d'exploitation.

Il en ressort que les surcoûts induits par l'Article 147 pourraient être considérés comme relevant d'un aléa normal d'exploitation demeurant à la charge du Groupement Délégué.

(ii) Sur la condition tenant au bouleversement temporaire de l'équilibre du contrat

L'imprévision ne peut être invoquée que si l'événement imprévisible a provoqué un déficit d'exploitation, un bouleversement de l'économie du contrat qui implique un dépassement des prix-limites qui avaient pu être initialement envisagées par les parties⁹.

Le prix-limite constitue la marge de hausse éventuelle qui a pu être envisagée par les parties au moment du contrat, à savoir le seuil limite des variations qu'auraient pu envisager les parties. Lorsque ce seuil prévisible est dépassé, l'imprévision peut jouer. La doctrine évoque un « *seuil d'imprévision* »¹⁰. Cette condition rejoint donc celle de l'imprévisibilité¹¹.

Pour apprécier le bouleversement temporaire de l'équilibre du contrat, il convient de procéder « *au rapprochement des recettes brutes de l'exploitation et des charges que le concessionnaire a dû supporter* »¹². La doctrine administrative utilise une méthode fondée sur un seuil limite défini *in abstracto* : l'article 4.122 de la circulaire du 20 novembre 1974 *relative à l'indemnisation des titulaires de marchés publics en cas d'accroissement imprévisible de leurs charges économiques* précise ainsi que le bouleversement est atteint lorsque les charges extracontractuelles atteignent **un quinzième du montant initial du marché (soit 6,66 %)**.

Cette méthode et ce seuil figurent à nouveau dans la circulaire du 30 mars 2022 précitée.

Il convient également de rappeler que suivant une décision de principe *Manufacture des vêtements Paul Boyé*¹³, lorsqu'un même cocontractant a passé plusieurs conventions, la situation de chaque contrat doit être appréciée isolément. **Il y a donc lieu de déterminer si l'économie de chacun de ces contrats, envisagés isolément, a été bouleversé.**

Enfin, lorsque l'exploitation du service était déjà déficitaire avant l'ouverture de la période extracontractuelle, **l'indemnité d'imprévision ne couvre alors que l'aggravation du déficit** ou, autrement dit, « *la portion du déficit excédant celle qui, représentant les aléas normaux de l'entreprise, doit, en tout état de cause, rester à sa charge* »¹⁴.

⁹ A. de Laubadère et autres, *Traité des contrats administratifs*, tome 2, page 595.

¹⁰ *Ibid.*, page 596.

¹¹ Voir en ce sens les commentaires du GAJA sous la décision CE, 30 mars 1916, *Gaz de Bordeaux*, Rec. 125.

¹² CE, 15 juin 1928, *Commune de Courtine* : Lebon p. 757.

¹³ CE, 14 mars 1962, *Manufacture des vêtements Paul Boyé*, Lebon p. 173.

¹⁴ CE, 18 novembre 1936, *Ville Bordeaux c/ Compagnie générale d'éclairage de Bordeaux* : Lebon, p. 999 ; CE, 28 juin 1929, *Ville Segré c/ Ferron* : Lebon, p. 633.



Il ressort également de la décision Sté Alliance (CE, 21 octobre 2019, n°419155) qu'« *une indemnité d'imprévision suppose un déficit d'exploitation qui soit la conséquence directe d'un événement imprévisible, indépendant de l'action du cocontractant de l'administration, et ayant entraîné un bouleversement de l'économie du contrat* ».

Comme le souligne le rapporteur public Gilles Pellissier sous cette décision : « *En cas de cumul de circonstances susceptibles d'avoir causé le déficit d'exploitation du titulaire du contrat, liées pour certaines seulement à un événement imprévisible affectant l'équilibre économique du contrat, il convient de rechercher si ce dernier en a été la cause directe et suffisante. En d'autres termes, ce n'est que si un déficit d'exploitation apparaît exception faite des autres causes des difficultés du cocontractant que celui-ci pourra prétendre à une indemnité d'imprévision, qui ne couvrira que la part imputable à l'événement ayant affecté l'équilibre économique du contrat. En revanche, si cet événement, à lui seul, n'a pas pu bouleverser l'équilibre économique du contrat au point d'en compromettre l'exécution, le titulaire n'aura pas droit à l'indemnité d'imprévision* ».

En d'autres termes, l'évènement qualifié d'imprévisible doit conduire, à lui seul, à bouleverser l'économie générale du contrat.

Pour rappel, les surcoûts liés à l'Article 147 pourraient ne pas être qualifiés d'imprévisibles. Dans ces conditions, seuls les surcoûts attachés à l'Impact Fuel devraient être pris en compte.

Il ressort de notre analyse que l'Impact Fuel suffit, à lui seul, à bouleverser l'économie des différents contrats pour les années 2022 et 2023.

Dans ces circonstances, il nous semble que la condition tenant au bouleversement de l'équilibre temporaire du contrat pourrait être retenue.

2. Sur le calcul de l'indemnité d'imprévision

Comme le relève la doctrine¹⁵, le juge administratif s'attache à limiter l'indemnité à la seule charge anormale liée aux circonstances imprévisibles, ce qui conduit à laisser une part de déficit à la charge du cocontractant au titre de l'aléa normal¹⁶.

C'est d'ailleurs cette position que rappelle le Conseil d'Etat dans sa décision Société Alliance¹⁷ lorsqu'il précise que « *Cette indemnité est calculée en tenant compte, le cas échéant, des autres facteurs qui ont contribué au bouleversement de l'économie du contrat, l'indemnité d'imprévision ne pouvant venir qu'en compensation de la part de déficit liée aux circonstances imprévisibles* ».

Un jugement récent du tribunal administratif de Dijon précise en ce sens que « *le montant du déficit global d'exploitation de la crise sanitaire de la covid-19, qui détermine l'assiette de calcul du montant de l'indemnité d'imprévision* »¹⁸.

Cette position ne va pas à l'encontre du principe général aux termes duquel « *le concessionnaire assume le risque d'exploitation lorsque, dans des conditions d'exploitation normales, il n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts, liés à l'exploitation de l'ouvrage ou du service qu'il a supportés*¹⁹ ».

¹⁵ Voir not. Concession de service public - Les limites à l'octroi d'une indemnité d'imprévision - Commentaire par Louis de FOURNOUX, Droit Administratif n° 3, Mars 2020, comm. 11.

¹⁶ CE, 9 mai 1962, *Ville de Bastia* : Lebon, p. 307.

¹⁷ CE, 21 octobre 2019, n°419155.

¹⁸ TA Dijon, 25 janvier 2024, n°2102179.

¹⁹ Article L. 1121-1 du Code de la commande publique.

Pour l'autorité compétente par délégation



En effet, le risque assumé par le délégataire l'est dans des conditions d'exploitation normales. *A contrario*, et dès lors que les conditions d'exploitation seraient anormales – circonstances imprévues visées à l'article L.6 précité du Code de la commande publique – il est possible d'envisager « une limitation » du risque par le concessionnaire par le versement d'une indemnité de la part du concédant, le concessionnaire ayant droit au maintien de l'équilibre économique de son contrat²⁰.

En l'occurrence, il apparaît que le Groupement Délégataire appréhende de trois manières alternatives l'indemnité :

- **Une couverture des surcoûts (cas 1).** Cette hypothèse nous semble devoir être écartée :
 - Elle englobe la totalité des surcoûts liés à l'Impact Fuel et à l'Impact Carbone. Or, nous avons relevé supra que l'Impact Carbone ne constituait pas, *a priori*, un évènement imprévisible ;
 - Cette hypothèse n'est pas conforme à l'état de la jurisprudence qui tend à réparer un déficit d'exploitation et non des surcoûts (le mécanisme se distingue en cela des sujétions imprévues) ;
 - Cette hypothèse est, au demeurant, la plus coûteuse pour l'Autorité Délégante.
- **Une couverture du dépassement de déficit (cas 2).** Cette hypothèse ne nous semble devoir être privilégiée :
 - Le hedging ne limite pas le montant de la demande ;
 - Comme pour le cas 1, le montant inclus les surcoûts attachés à l'Impact Carbone.
- **Une couverture du dépassement du déficit, diminuée par le hedging (cas 3).** Cette hypothèse est la plus favorable des trois proposées par le Groupement pour l'Autorité Délégante. Elle nous semble toutefois présenter une méthodologie de calcul erronée :
 - Le Groupement ne supporte aucun déficit ;
 - L'assiette de l'indemnité d'imprévision inclut les surcoûts attachés à l'Article 147.

Dans ces conditions, il semble pertinent de retenir cette hypothèse et de l'adapter suivant deux variables : l'assiette de l'indemnité d'imprévision (afin d'écarter l'Impact Carbone ou l'Impact Fuel 2023) et le reste à charge pour le Groupement (0%, 10% ou 25%).

Sur l'assiette de l'indemnité d'imprévision.

Pour rappel, l'indemnité d'imprévision correspond à la proportion du déficit générée par l'évènement imprévisible.

Dans ces circonstances, le « *dépassement* » allégué par le Groupement ne peut constituer l'assiette d'indemnisation du préjudice.

Il convient, à l'inverse, de déterminer la proportion des surcoûts liés au carburant dans ce dépassement.

L'hypothèse 5.2 (totalité du carburant, en tenant compte des contrats de hedging conclus et un risque concessionnaire de 10%) nous semble, à cet égard, pertinente. Elle aboutirait à une indemnité d'imprévision d'un montant de 4.059 K€.

²⁰ CE, 21 mars 1910, *Cie générale des tramways*, au rec.



En conclusion :

- La prise en charge de l'Impact Fuel – moyennant un risque concessionnaire à hauteur de 10% – nous semble envisageable au regard des conditions posées par la jurisprudence ;
- Nous sommes plus réservés sur une prise en charge de l'Impact Carbone (au-delà du montant maximal de compensation financière) qui nous semble constituer un risque d'exploitation ne remplissant pas les conditions de la théorie de l'imprévision ;
- L'avis d'un Professeur d'Université, spécialisé dans les contrats publics, qui, au regard des sommes en jeu, viendrait valider ou infirmer l'analyse précitée nous semble nécessaire. Le recours au Professeur Ubaud Bergeron qui était déjà intervenue sur l'imprévision liée à la crise Covid dans les DSP maritimes semble approprié ;
- En parallèle, les conseils des parties pourraient travailler sur un projet de protocole transactionnel (et les pièces justificatives y afférentes), lequel prévoirait le versement de l'indemnité à parité égale entre les compagnies aériennes et une renonciation à tout recours de leur part au titre des exercices 2022 et 2023.

*

*

*

CONFIDENTIEL
CORRESPONDANCE AVOCAT/CLIENT