

Autorité
de la concurrence



**Décision n° 13-DCC-10 du 25 janvier 2013
relative à la prise de contrôle exclusif de la société
Airlinair SA par la société Air France-KLM**

L'Autorité de la concurrence,

Vu le dossier de notification adressé complet au service des concentrations le 19 décembre 2012, relatif à la prise de contrôle exclusif de la société Airlinair SA par la société Air France-KLM, formalisée par un term sheet en date du 13 décembre 2012 et un projet de contrat d'acquisition ;

Vu le livre IV du code de commerce relatif à la liberté des prix et de la concurrence, et notamment ses articles L. 430-1 à L. 430-7 ;

Vu les éléments complémentaires transmis par les parties au cours de l'instruction ;

Adopte la décision suivante :

I. Les entreprises concernées et l'opération

1. La société Air France-KLM est la société holding de la société Air France SA, compagnie aérienne agréée en France, et de KLM Royal Dutch Airlines NV, compagnie aérienne agréée au Pays-Bas, ainsi que de leurs filiales respectives (ci-après « AFKLM »). Les actions d'AFKLM sont cotées sur Euronext Paris, Euronext Amsterdam et le New York Stock Exchange. AFKLM n'est contrôlée par aucune personne physique ou morale. AFKLM exerce des activités de transport de passagers et de fret, d'entretien et de maintenance d'aéronefs et, de manière plus marginale, de restauration et de manutention au sol.
2. La société Airlinair SA (ci-après « Airlinair ») est une compagnie aérienne spécialisée dans la desserte régionale française. Sa flotte est composée de 23 avions ATR (avions turbopropulseurs permettant d'assurer des liaisons sur des courtes et moyennes distances). L'activité du groupe Airlinair est articulée autour de quatre pôles : (i) l'exploitation de vols en affrètement pour le compte de compagnies aériennes (location d'avions avec équipage), (ii) l'exploitation de lignes aériennes soumises à des obligations de service public, (iii) les vols à la demande et de manière marginale (iv) les vols charters. Airlinair est détenue à 99,98 % par sa holding, Financière LMP SAS, qui est contrôlée conjointement par AFKLM, *via* la société

Brit Air, et par Monsieur Lionel Guérin, *via* la société Financière Linair, à hauteur respectivement de 39,86 % et 60,14 % de son capital social¹.

3. L'opération projetée consiste en l'acquisition par AFKLM, *via* la société Air France Finance et sa filiale nouvellement créée Air Union, du solde du capital social de Airlinair. L'opération se traduit donc par la prise de contrôle exclusif de Airlinair par AFKLM, et constitue à ce titre une concentration au sens de l'article L. 430-1 du code de commerce.
4. Les entreprises concernées ont réalisé ensemble un chiffre d'affaires hors taxes consolidé sur le plan mondial de plus de 150 millions d'euros au cours de l'année civile 2011² (AFKLM : 24,4 milliards d'euros ; Airlinair : 106 millions d'euros). Chacune de ces entreprises a réalisé, en France, un chiffre d'affaires supérieur à 50 millions d'euros au cours de l'année civile 2011³ (AFKLM : 7,5 milliards d'euros ; Airlinair : 106 millions d'euros pour l'exercice clos le 31 décembre 2011). Compte tenu de ces chiffres d'affaires, l'opération ne revêt pas une dimension communautaire. En revanche, les seuils de contrôle mentionnés au I de l'article L. 430-2 du code de commerce sont franchis. Cette opération est donc soumise aux dispositions des articles L. 430-3 et suivants du code de commerce relatifs à la concentration économique.

II. Délimitation des marchés pertinents

A. AFFRÈTEMENT D'AVIONS

1. MARCHÉS DE PRODUITS

5. La pratique décisionnelle a distingué au sein de l'activité d'affrètement d'avions⁴ : (i) l'affrètement d'avions pour le compte de compagnies aériennes (ci-après « l'affrètement d'avions »), (ii) la mise à disposition d'avions pour le compte de tours opérateurs et (iii) la mise à disposition d'avions pour le compte d'entreprises et de clubs sportifs (ci-après « la mise à disposition d'avions pour le compte de professionnels »). En effet, du côté de la demande, ces clients ont des exigences différentes : la demande de professionnels autres que des compagnies aériennes est le plus souvent ponctuelle et ne porte pas toujours sur les mêmes lignes, tandis que la demande des compagnies aériennes porte sur des lignes et des horaires de vols déterminés. En outre, du côté de l'offre, il existe en France peu d'opérateurs affrétant des avions à des compagnies aériennes (hormis le groupe Airlinair, seules des petites

¹ La prise de contrôle conjoint de AFKLM *via* la société Brit Air, sur la société Financière LMP SAS a été autorisée par l'Autorité de la concurrence dans la décision n°09-DCC-17 du 7 juillet 2009.

² Le changement de date de clôture des comptes du 31 mars au 31 décembre a eu pour conséquence une réduction de l'exercice fiscal à une période de neuf mois. Les chiffres d'affaires indiqués reflètent l'activité de chacune des entreprises concernées pour l'ensemble de l'année civile 2011.

³ *Id.*

⁴ L'activité d'affrètement d'avions pour le compte de compagnies aériennes consiste en la mise à disposition d'un avion ainsi que d'un équipage. Les avions loués battent alors le pavillon de la compagnie aérienne qui les a affrétés. Le risque financier concernant l'exploitation de telles lignes est supporté par l'affréteur, la compagnie aérienne, tandis que le fréteur est rémunéré de manière fixe par l'affréteur. Le fréteur conserve uniquement la responsabilité de la conduite du vol, tandis que l'affréteur est responsable de la gestion commerciale du vol.

compagnies sont présentes sur ce marché), tandis qu'un plus grand nombre d'opérateurs proposent des avions à destination des tours opérateurs et d'autres professionnels⁵.

6. La pratique décisionnelle a également envisagé, sans trancher la question, une possible sous-segmentation de ces marchés. Ainsi, s'agissant de l'affrètement d'avions et la mise à disposition d'avions pour le compte de professionnels, une sous-segmentation a été envisagée selon la capacité (de plus ou moins cents sièges) et le type d'avions mis à disposition (ATR ou autres avions)⁶. S'agissant de la mise à disposition d'avions pour le compte de tours opérateurs, une sous-segmentation a été envisagée entre les vols charters court courrier et les vols charters long courrier⁷. Il a également été envisagé d'intégrer dans ce marché les sièges directement mis à disposition par des compagnies aériennes sur des vols réguliers⁸.
7. Au cas d'espèce, la question de la délimitation précise de ces marchés peut rester ouverte, dans la mesure où, quelle que soit la délimitation retenue, les conclusions de l'analyse resteront inchangées.

2. MARCHÉS GÉOGRAPHIQUES

8. S'agissant du marché de l'affrètement d'avions, la pratique décisionnelle a relevé l'existence de différences linguistiques, ou encore d'écarts de charges sociales et de salaires entre les différents pays qui tendaient à conférer à ce marché une dimension nationale⁹. Elle a néanmoins laissé la question de la délimitation géographique exacte de ce marché ouverte.
9. S'agissant du marché de la mise à disposition d'avions pour le compte de tours opérateurs, la pratique décisionnelle a constaté que les vols charters partent en général de leur pays d'origine et reviennent vers ce même pays. De plus, la demande provient principalement de clients résidant dans le pays d'origine. Compte tenu de ces éléments, elle a considéré que ce marché revêtait une dimension nationale¹⁰.
10. Enfin, s'agissant du marché de la mise à disposition d'avions pour le compte de professionnels, la pratique décisionnelle n'a pas tranché la question de la délimitation précise de ce marché. Elle a cependant relevé, d'une part, que l'ensemble des opérateurs disposant d'une licence d'exploitation européenne et ayant des avions disponibles peuvent intervenir sur ce marché et que, d'autre part, les courtiers jouent un rôle important d'intermédiation et qu'ils ont tendance à mettre en concurrence l'ensemble des compagnies européennes susceptibles d'assurer des vols dans des conditions économiques intéressantes¹¹.
11. Il n'est pas nécessaire de remettre en cause ces délimitations à l'occasion de la présente opération.

⁵ *Décision de l'Autorité de la concurrence n°09-DCC-17 du 7 juillet 2009 relative à la prise de contrôle conjoint de la société Financière LMP SAS par les sociétés Financière Linair SAS et Brit Air SA.*

⁶ *Id.*

⁷ *Décision de la Commission européenne n°COMP/M.4601, Kartstadtquelle/Mytravel, du 4 mai 2007.*

⁸ *Id.*

⁹ *Décision de l'Autorité de la concurrence n°09-DCC-17 précitée.*

¹⁰ *Id.*

¹¹ *Id.*

B. EXPLOITATION DE LIGNES AÉRIENNES

1. MARCHÉS DE PRODUITS

12. Le marché du transport aérien de passagers est usuellement segmenté ligne par ligne¹².
13. Au cas d'espèce, aucune ligne aérienne régulière n'est simultanément exploitée par AFKLM et Airlinair. Néanmoins, chacune des parties exploite des lignes avec obligation de service public (ci-après « OSP »), activité différente de l'exploitation de lignes régulières.
14. La pratique décisionnelle a relevé que le système des liaisons OSP se répartit en deux catégories : les vols sans exclusivité formelle et sans compensation financière¹³, dont le fonctionnement se rapproche des marchés de lignes régulières, et les vols avec exclusivité formelle et compensation financière¹⁴. Elle a considéré que les lignes OSP avec exclusivité et compensation financière constituaient un marché spécifique, dans la mesure où elles se distinguent, tant des lignes régulières que des lignes OSP sans exclusivité formelle et sans compensation financière, en ce que (i) leur exploitation implique de gagner un appel d'offres lancé par une collectivité locale, (ii) une exclusivité de droit est conférée à leur exploitant et (iii) elles font l'objet de contraintes d'exploitation fortes¹⁵.
15. Il n'y a pas lieu de remettre en cause cette délimitation à l'occasion de la présente opération.

2. MARCHÉS GÉOGRAPHIQUES

16. S'agissant du marché des lignes OSP avec exclusivité et compensation financière, la pratique décisionnelle a relevé que la quasi-totalité en France est exploitée par des opérateurs nationaux, qui eux-mêmes n'exploitent pas de lignes OSP avec exclusivité hors de France, ce qui tendait à conférer à ce marché une dimension nationale. Elle a néanmoins laissé la question de la délimitation géographique exacte de ce marché ouverte¹⁶.

¹² Voir notamment la décision de la Commission européenne COMP/M/5181, Delta Air Lines/Northwest Airlines, du 6 août 2008.

¹³ Le système de liaison aérienne avec obligation de service public a été instauré par le Règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992, récemment repris par le Règlement (CE) n° 1008-2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008. Les principes qui régissent aujourd'hui les liaisons OSP sont explicités dans les articles 16 à 18 de ce dernier règlement. Selon l'article 16, un Etat membre souhaitant assurer le transport aérien de passagers vers un aéroport desservant une zone périphérique ou de développement, ou une liaison de faible trafic, et considérant que cette liaison est vitale pour le développement économique ou social de la région desservie par cet aéroport, peut établir des critères (en termes de fréquence vol, de créneaux horaires, de capacité minimale des aéronefs ainsi que de continuité et de régularité du service) que les transporteurs aériens opérant sur cette ligne doivent respecter. Ces critères doivent être établis de manière transparente et non-discriminatoire et doivent s'appliquer à tous les opérateurs aériens exploitant la ligne concernée. La décision de l'Etat d'imposer une liaison OSP fait l'objet d'un avis publié au Journal Officiel de l'Union Européenne (ci-après « JOUE ») ou de l'Etat membre, s'il s'agit d'une liaison concernant moins de 10 000 passagers par an. Toute compagnie aérienne capable de respecter les critères définis peut effectuer des vols sur la liaison concernée.

¹⁴ Concernant les lignes pour lesquelles aucun transporteur aérien n'accepte d'effectuer des vols conformément aux critères OSP définis, l'Etat membre peut, s'il le souhaite, octroyer un droit d'exploitation exclusive pour une période maximale de quatre ans (ou cinq ans dans certains cas limités) à un transporteur aérien. La sélection se fait par le biais d'un appel d'offre organisé par l'Etat membre et publié au JOUE. Les modalités de cet appel d'offre sont définies à l'article 17 du Règlement (CE) n° 1008/2008. Parmi elles, figurent des dispositions relatives à la fixation du montant d'une compensation financière que le transporteur aérien peut exiger à titre de condition et de contrepartie de son engagement à assurer cette liaison en conformité avec les critères OSP définis dans l'appel d'offres.

¹⁵ Décision de l'Autorité de la concurrence n°09-DCC-17 précitée.

¹⁶ Id.

III. Analyse concurrentielle

17. AFKLM détenait préalablement à l'opération notifiée le contrôle conjoint d'Airlinair. Cette opération a été autorisée par l'Autorité de la concurrence dans la décision n°09-DCC-17 du 7 juillet 2009. Le cadre d'analyse de la présente opération est donc celui du passage d'un contrôle conjoint à un contrôle exclusif. A l'occasion de précédentes affaires, les autorités de concurrence, tant nationale que communautaire, ont souligné que ce changement dans la nature du contrôle n'était généralement pas en lui-même susceptible de modifier significativement les conditions de l'exercice de la concurrence, à l'exception d'affaires plus complexes concernant notamment des parties en situation de concurrence avant la concentration. Dans ce contexte, le fait qu'une entreprise demeure seule en mesure d'exercer une influence déterminante sur la cible, sans avoir à composer avec les intérêts potentiellement différents d'autres partenaires et à coopérer avec eux, peut être de nature à modifier ses incitations et à produire des effets sur la structure concurrentielle du marché¹⁷. En l'espèce, compte tenu de la concurrence marginale entre AFKLM et Airlinair exposée ci-après, il n'est pas nécessaire d'analyser de façon plus approfondie l'effet du retrait de Lionel Guérin du capital de la cible sur la politique commerciale de celle-ci¹⁸.

A. EFFET HORIZONTALS

18. Les activités des parties se chevauchent sur les marchés de la mise à disposition d'avions pour le compte de tour opérateurs, de la mise à disposition d'avions pour le compte de professionnels et de l'exploitation de ligne OSP.
19. Sur le marché de la mise à disposition d'avions pour le compte de tour opérateurs en France, la part de marché cumulée des parties est relativement faible ([5-10] %) et Airlinair représente un incrément marginal à la part de marché d'AFKLM (moins de [0-5] %).
20. Sur le marché de la mise à disposition d'avions pour le compte de professionnels, la part de marché des parties en France est de [10-20] % en 2011 (AFKLM : [10-20] % et Airlinair : [5-10] %). Cette part de marché serait nettement diluée sur un marché de dimension européenne. Par ailleurs, AFKLM dispose d'avions turboréacteurs alors que les avions d'Airlinair sont turbopropulseurs, ce qui, selon les parties, correspond pour la clientèle à des offres différentes.
21. Sur le marché des lignes OSP avec exclusivité et compensation financière en France, les parties distinguent deux types d'appels d'offres lancés par les collectivités locales : les appels d'offres qui spécifient la motorisation requise pour lesquels AFKLM et Airlinair ne sont pas en concurrence puisqu'ils disposent de gammes d'avions différentes (avions ATR turbopropulseurs pour Airlinair et avions turboréacteurs pour AFKLM) et les appels d'offres ne spécifiant pas le type d'avions requis pour lesquels tous les opérateurs disposant d'un agrément européen peuvent répondre. Concernant ces derniers, les parties ne sont pas non plus en concurrence. En effet, Airlinair ne peut répondre qu'à des appels d'offres requérant un nombre de passagers par vol inférieur à 70, car il ne dispose que de deux types d'avions, les ATR 42 et les ATR 72, qui peuvent respectivement transporter, au maximum, 48 et 70

¹⁷ Voir notamment la décision de la Commission européenne COMP/M.5141, KLM/Martinair, du 17 décembre 2008 et la décision de l'Autorité de la concurrence n°11-DCC-34 du 25 février 2011, GDF Suez/Ne Varietur.

¹⁸ Il convient de noter que Monsieur Lionel Guérin s'est engagé à diriger la société Air Union pendant les 5 prochaines années.

passagers, et supérieur à 20, car il ne dispose pas d'avions adaptés au transport d'un nombre si réduit de passagers et ne pourrait donc proposer une offre compétitive. AFKLM, de son côté, ne répond pas aux appels d'offres auxquels Airlinair répond car disposant d'avions turboréacteurs, qui a capacité égale sont plus chers que les avions turbopropulseurs d'Airlinair, son offre ne serait pas compétitive.

B. LES EFFETS VERTICAUX

22. Airlinair est active sur le marché national de l'affrètement d'ATR de plus de 20 places pour le compte de compagnies aériennes, sur lequel AFKLM est client.
23. Cependant, l'analyse d'éventuels risques de verrouillage de l'accès aux intrants pour les concurrents d'AFKLM et de l'accès à la clientèle pour les concurrents d'Airlinair doit tenir compte de l'étroitesse de ce marché et des liens existants préalablement à l'opération entre AFKLM et Airlinair qui sont, pour l'essentiel, respectivement le seul client et le seul offreur sur ce marché, Airlinair affrétant 12 avions à AFKLM.
24. En effet, Airlinair ne compte, de manière marginale, qu'un seul autre client, CCM-Air Corsica lui affrétant des avions pendant quelques semaines l'été pour couvrir ses pointes d'activité saisonnières. Par ailleurs, CCM-Air Corsica affrète depuis peu un avion à AFKLM, qui détient 13 % de son capital.
25. Dans ce contexte, l'opération n'est pas de nature à modifier les incitations d'AFKLM tant en ce qui concerne les conditions dans lesquelles elle a recours à l'affrètement d'ATR de plus de 20 places qu'en ce qui concerne l'accès d'Airlinair et CCM-Air Corsica à ce marché.
26. Compte tenu des éléments qui précèdent, l'opération notifiée n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence.

DECIDE

Article unique : L'opération notifiée sur le numéro 12-207 est autorisée.

Le président,

Bruno Lasserre
