

Autorité  
de la concurrence



**Décision n° 14-DCC-75 du 4 juin 2014  
relative à la prise de contrôle exclusif du groupe Manoir Aerospace  
par Lisi Aerospace Creuzet SAS**

L'Autorité de la concurrence,

Vu le dossier de notification adressé complet au service des concentrations le 25 avril 2014, relatif à la prise de contrôle exclusif du groupe Manoir Aerospace par Lisi Aerospace Creuzet SAS formalisée par une offre d'acquisition de 100 % des titres et des droits de vote de la société Airmon Holdings aux actionnaires en date du 25 avril 2014 et un contrat d'acquisition d'actions (« *share purchase agreement* ») en date du 6 mai 2014 ;

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 la partie notifiante au cours de l'instruction ;

Adopte la décision suivante :

## **I. Les entreprises concernées et l'opération**

1. Lisi Aerospace Creuzet est une société indirectement contrôlée par Lisi SA, holding de tête du groupe Lisi. Les activités du groupe Lisi sont organisées autour de trois divisions : Lisi Automotive, active dans le secteur de la fabrication et la fourniture de fixations et composants d'assemblage pour l'automobile et l'industrie (aéronautique exclue) ; Lisi Aerospace, qui regroupe les activités dans le secteur de la fabrication et fourniture de fixations pour l'aéronautique, ainsi que divers éléments d'aérostructures et composants de moteurs ; et Lisi Medical, qui exerce une activité de sous-traitance dans le domaine de la fabrication industrielle d'implants médicaux et d'instruments orthopédiques, traumatologiques, rachidiens et dentaires.
2. Manoir Aerospace est une société par actions simplifiée détenue par Airmon Holdings, elle-même contrôlée par Airmon Lux, une société en commandite par action de droit luxembourgeois. Le groupe Manoir Aerospace est principalement actif dans le secteur de l'aéronautique et marginalement dans ceux de l'armement, de l'énergie et du médical. Dans le secteur de l'aéronautique, le groupe est actif dans les domaines de la fabrication de

composants de moteurs aéronautiques, de composants de structure, de freins et de trains d'atterrissage, d'hélicoptères, ainsi que de la fonderie. Il est un sous-traitant « Tier 2 » qui fournit des pièces primaires et sous-ensembles, principalement aux systémiers et équipementiers « Tier 1 », qui eux-mêmes fournissent les avionneurs (*Original Equipment Manufacturers*, ci-après « OEM ») dans le cadre de la construction des avions ainsi que des moteurs.

3. Le 25 avril 2014, Lisi Aerospace a adressé une offre d'acquisition de 100 % des titres et des droits de vote de la société Airmon Holdings à ses actionnaires, et les parties ont conclu un contrat d'acquisition d'actions en date du 6 mai 2014. En ce qu'elle se traduit par la prise de contrôle exclusif d'Airmon Holdings par Lisi Aerospace, l'opération notifiée constitue une opération de concentration au sens de l'article L. 430-1 du code de commerce.
4. Les entreprises concernées réalisent ensemble un chiffre d'affaires consolidé hors taxe mondial de plus de 150 millions d'euros (Lisi : [...] d'euros pour l'exercice clos au 31 décembre 2013 ; groupe Manoir Aerospace : [...] d'euros pour l'exercice clos au 31 décembre 2013). Chacune des entreprises concernées réalise en France un chiffre d'affaires supérieur à 50 millions d'euros hors taxe (Lisi : [...] d'euros pour l'exercice clos au 31 décembre 2013 ; Manoir Aerospace : [...] d'euros pour l'exercice clos au 31 décembre 2013). Les seuils de contrôle de l'article L.430-3 du code de commerce sont donc franchis. Le chiffre d'affaire mondial cumulé des parties ne dépassant pas le seuil de 2,5 milliards d'euros, l'opération ne relève en revanche pas de la compétence de l'Union européenne. La concentration est ainsi soumise aux dispositions des articles L.430-3 et suivants du code de commerce relatifs à la concentration économique.

## II. Délimitation des marchés pertinents

5. Les marchés concernés par l'opération relèvent du secteur de l'aéronautique, en particulier celui de la fabrication d'aubes de moteur sur lequel les parties sont simultanément présentes, ainsi que du secteur médical, en particulier celui la fabrication de prothèse de hanche.

### A. LE SECTEUR AERONAUTIQUE

6. Les parties interviennent toutes deux dans la fabrication de composants d'assemblage aéronautiques.

#### 1. LE MARCHÉ DE PRODUITS

7. L'Autorité de la concurrence a déjà eu l'occasion de souligner qu'« *en matière de pièces détachées, la pratique décisionnelle nationale considère que chaque type de pièce peut constituer un marché pertinent* »<sup>1</sup>, étant donné l'absence de substituabilité entre elles. Cette

---

<sup>1</sup> Décision n°09-DCC-08 relative à la prise de contrôle exclusif du groupe Setforge par la société Farinia B.V.

solution a notamment déjà été retenue dans le secteur aéronautique<sup>2</sup>, dans la mesure où chaque pièce correspond à un usage différent<sup>3</sup> : les autorités de concurrence ont, tout en laissant généralement ouverte la question d'éventuelles segmentations, ainsi déjà envisagé des marchés relatifs à certains composants, comme les connecteurs<sup>4</sup>, les systèmes de filtration<sup>5</sup> ou les fixations aéronautiques<sup>6</sup>, ou plus récemment les turbines basse-pression ainsi que les chambres de combustion<sup>7</sup>.

8. Les parties sont toutes les deux présentes sur le marché des pièces et composants pour avions ainsi que sur celui des pièces et composants pour hélicoptères, que la Commission européenne a déjà distingués<sup>8</sup>.

#### **a) Le marché des pièces et composants pour avions**

9. Dans le secteur des pièces et composants pour avions, les parties sont toutes les deux actives sur les segments des composants de moteurs aéronautiques, des équipements d'aérostructures et des équipements aéronautiques.

##### *i. Composants aéronautiques*

10. Il ressort de la pratique décisionnelle européenne que le marché des composants aéronautiques peut être segmenté selon le type de composant<sup>9</sup>. Les parties indiquent que leurs activités ne se chevauchent en l'espèce qu'en matière de construction d'aubes de compresseur, pièces permettant de compresser l'air dans les moteurs et pour lesquelles elles proposent de définir un marché distinct.
11. Elles jugent en particulier que le marché des aubes de compresseur doit être distingué de celui des aubes de turbines, dans la mesure où elles sont fabriquées à partir de technologies différentes (forge pour les aubes de compresseur, fonderie pour les aubes de turbine en raison de fortes contraintes de chaleur) et où chaque type d'aube est fabriquée à partir de métaux différents (principalement acier, titane et inconel pour les aubes de compresseur, et principalement à partir de matériaux réfractaires à base de nickel et de cobalt pour les aubes de turbine). Enfin, elles soutiennent qu'au vu de la pratique décisionnelle<sup>10</sup>, il convient d'écarter une segmentation entre la destination civile ou militaire de ces composants puisqu'il s'agit de pièces détachées et non de produits finis. En outre, les aubes de compresseurs de moteurs aéronautiques ne diffèrent pas selon leur usage final.
12. En tout état de cause, la question de la définition exacte du marché pertinent peut être laissée ouverte dans la mesure où, quelle que soit la segmentation retenue, les conclusions de l'analyse concurrentielle sont inchangées.

---

<sup>2</sup> Décision n° 11-DCC-109 du 18 juillet 2011 relative à la prise de contrôle exclusif des sociétés Creuzet Aeronautique SA et Indraero-Siren SAS par le groupe Lisi Aerospace SAS.

<sup>3</sup> Décision de la Commission européenne COMP/M.6844 GE/Avio.

<sup>4</sup> Lettre du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie du 24 mars 2004, au conseil de la société Molex Incorporated, relative à une concentration dans le secteur des connecteurs pour véhicules automobiles ; Lettre C 2006-59 du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie du 31 mai 2006, aux conseils de Wendel Investissement, relative à une concentration dans le secteur des connecteurs électroniques.

<sup>5</sup> Décision de la Commission européenne COMP/M.2021 Snecma / Labinal du 15 août 2000.

<sup>6</sup> Décision de la Commission européenne COMP/M.2928 Alcoa / Fairchild du 14 octobre 2002.

<sup>7</sup> Décision de la Commission européenne COMP/M.6844 GE/Avio.

<sup>8</sup> Décision de la Commission européenne COMP/M.3217 Carlyle/Finmeccanica/Avio.

<sup>9</sup> Décisions de la Commission européenne COMP/M.2021 SNECTA/LABINAL et COMP/M.6844 GE/Avio.

<sup>10</sup> Décision de la Commission européenne COMP/M.2021.

*ii. Éléments d'aérostructures*

13. Le ministre chargé de l'économie<sup>11</sup> a identifié un marché global des éléments d'aérostructure rassemblant les plus petites pièces (crochets et câbles par exemple) comme les plus importantes (ailes et fuselage notamment), et a envisagé, tout en laissant la question ouverte, une segmentation en fonction du type d'aérostructure concerné (ailes, portes, etc.). Les parties sont en l'espèce toutes deux présentes dans les secteurs des éléments de structure nacelle et des éléments de structure fuselage.
14. S'agissant de pièces détachées, dans le domaine des éléments d'aérostructures considéré pièce par pièce, l'opération ne donnera en revanche lieu à aucun chevauchement d'activité dans la mesure où les parties ne fabriquent pas les mêmes pièces.
15. En tout état de cause, la question de la définition exacte du marché pertinent peut être laissée ouverte dans la mesure où, quelle que soit la segmentation retenue, les conclusions de l'analyse concurrentielle sont inchangées.

*iii. Équipements aéronautiques*

16. En ce qui concerne les équipements aéronautiques, la pratique décisionnelle<sup>12</sup> distingue les équipements avioniques, dont les commandes sont installées dans le poste de pilotage et qui sont utilisées pour le contrôle de l'avion, des équipements non-avioniques, qui concernent divers systèmes, tels que ceux de conditionnement d'air, d'alimentation électrique, les roues et les freins, les trains d'atterrissage, et l'éclairage. Les parties sont en l'espèce toutes les deux actives dans le secteur des équipements non-avioniques. Une distinction supplémentaire est en général faite entre les équipements BFE (« *Buyer Furnished Equipment* »), achetés directement par les compagnies aériennes et autres utilisateurs finaux (par exemple, les sociétés de leasing), et les équipements SFE (« *Supplier Furnished Equipment* »), sélectionnés et achetés directement par les avionneurs<sup>13</sup>.
17. S'agissant de pièces détachées, sur le marché des équipements aéronautiques considéré pièce par pièces, l'opération ne donnera toutefois lieu à aucun chevauchement d'activité dans le domaine considéré pièce par pièce, dans la mesure où elles ne fabriquent pas les mêmes pièces.
18. En tout état de cause, la question de la définition exacte du marché peut être laissée ouverte dans la mesure où, quelle que soit la segmentation retenue, les conclusions de l'analyse concurrentielle sont inchangées.

**b) Le marché des pièces et composants d'hélicoptères**

19. La pratique décisionnelle n'a pas segmenté le marché des composants pour hélicoptères. La partie notifiante propose néanmoins de présenter le marché en reprenant, par analogie, la segmentation utilisée pour les aéronefs en distinguant les fixations pour hélicoptères, les éléments de structure d'hélicoptères et les équipements pour hélicoptère. Les parties sont en l'espèce simultanément présentes sur le marché des éléments de structure et des équipements pour hélicoptères, qu'elles n'ont pas segmenté selon la destination civile ou militaires, s'agissant d'un marché amont des pièces détachées.

---

<sup>11</sup> Ministre de l'économie, 19 décembre 2008, *Daher/EADS Socata et Socata North America Inc, C2008-123*.

<sup>12</sup> *Décision de la Commission européenne COMP/M.3621 Sagem/Snecma*.

<sup>13</sup> *Id.*

20. En tout état de cause, la question de la définition exacte des marchés peut être laissée ouverte dans la mesure où, quelle que soit celle qui est retenue, les conclusions de l'analyse concurrentielle sont inchangées.

## **2. LE MARCHÉ GÉOGRAPHIQUE**

21. La Commission européenne a déjà eu l'occasion considérer que le marché des composants de moteurs aéronautiques<sup>14</sup> était de dimension mondiale, dans la mesure où les fournisseurs et leurs principaux concurrents sont actifs au niveau mondial, et où la politique d'achat réalisée par leurs clients est globale, en raison, notamment, des faibles coûts de transport.
22. De même, le marché des éléments d'aérostructures ainsi que ses éventuelles segmentations est, selon la pratique décisionnelle, de dimension mondiale<sup>15</sup>.
23. Le marché des équipements aéronautiques civils est aussi mondial<sup>16</sup>. En matière d'équipements aéronautiques militaires, la Commission a opéré une distinction entre les pays producteurs et les pays où il n'y a pas de producteur national (en particulier pour la maîtrise des systèmes), en définissant le marché comme national dans le premier cas et européen dans le deuxième, même si la définition de marchés nationaux tend à être remise en cause. S'agissant des pièces détachées, les positions des parties seront analysées à un niveau mondial sur le marché des équipements aéronautiques.
24. Enfin, par analogie par rapport au secteur aéronautique, les parties proposent de raisonner sur un marché des pièces et composants d'hélicoptères de dimension mondiale. L'analyse concurrentielle sera donc menée à un niveau mondial.

## **B. LE SECTEUR MEDICAL**

### **1. LE MARCHÉ DE PRODUITS**

25. Les parties sont en outre toutes deux actives dans le secteur médical, où leurs activités se chevauchent sur le marché de la fabrication de prothèses de hanches, sur lequel elles interviennent en vendant leurs produits dans le cadre de contrats de sous-traitance conclus avec divers OEM. Ces derniers définissent le plan et les spécifications techniques de la fabrication des prothèses de hanches, et sont responsables des essais cliniques et de l'obtention des autorisations de mise sur le marché auprès des autorités sanitaires compétentes dans chaque pays, ainsi que de la commercialisation de leurs produits auprès des établissements médicaux.
26. Le marché de la sous-traitance est donc caractérisé par le fait que les parties ne sont jamais amenées à vendre directement à ces établissements, dans la mesure où, notamment, elles ne disposent pas des droits de propriété intellectuelle liés aux produits qu'elles fabriquent (ces droits sont la propriété des OEM concepteurs des prothèses).

---

<sup>14</sup> Décision COMP/M.6844.

<sup>15</sup> Ministre de l'économie, 19 décembre 2008, *Daher/EADS Socata et Socata North America Inc*, C2008-123.

<sup>16</sup> Décision de la Commission européenne COMP/M.3621 *Sagem/Snecma*.

27. Sur le marché de la sous-traitance des prothèses de hanches, Manoir Aerospace produit des ébauches de prothèses de hanches (qui se composent d'une tige fémorale), tandis que Lisi Medical fabrique aussi des prothèses de hanches finies ainsi que l'ensemble des éléments qui la composent (cotyle, insert, tête fémorale et tige fémorale).
28. La Commission européenne a déjà eu l'occasion de définir, sur le marché aval de la vente des prothèses de hanches aux clients finaux par les OEM, un marché correspondant à une prothèse de hanche totale, sans qu'une segmentation ne puisse être mise en œuvre du fait de différences de conception pour répondre à des objectifs chirurgicaux<sup>17</sup>.

A l'amont, les OEM peuvent soit fabriquer eux-mêmes les prothèses de hanche au sein de leurs sites de production, soit sous-traiter cette activité en totalité ou en partie. Le recours à la sous-traitance prend soit la forme de fourniture aux OEM de produits semi-finis (ébauches de prothèse ou cotyles), soit de produits finis, la différence entre une ébauche de prothèse et une prothèse finie se situant notamment dans le processus de stérilisation du produit. Les parties estiment en conséquence que les deux degrés de finition en cause apparaissent comme substituables pour les OEM qui ont la possibilité d'apporter les derniers éléments de finition requis en interne, et elles considèrent que le marché de produit en cause est celui de la prothèse de hanche entière destinée aux OEM.
29. En tout état de cause, la question de la définition exacte des marchés peut être laissée ouverte dans la mesure où, quelle que soit la segmentation retenue, les conclusions de l'analyse concurrentielle sont inchangées.

## 2. LE MARCHE GÉOGRAPHIQUE

30. La pratique décisionnelle de la Commission a défini un marché de dimension nationale concernant l'activité des OEM sur le marché des prothèses de hanches<sup>18</sup>, notamment en raison du régime national de remboursement qui lui est applicable, de la nécessité pour les clients finaux (médecins et hôpitaux) de recevoir une formation et d'avoir un suivi dans le cadre de l'utilisation des produits, ainsi que du fait des différences de prix et de parts de marché des entreprises actives dans ce secteur selon le pays en cause.
31. Les parties ne sont toutefois actives que sur le marché amont de la sous-traitance aux OEM, dont l'achat de prothèses n'est encadré par aucun régime de remboursement national. Ces régimes n'ont ainsi aucun impact sur les conditions de vente des sous-traitants aux OEM. La partie notifiante rapporte en outre qu'il n'existe pas de différence importante de prix des produits vendus par les parties selon le pays d'achat par les OEM. Contrairement aux médecins et aux hôpitaux, les OEM n'ont par ailleurs pas besoin de formation ou de suivi spécifique dans le cadre de l'utilisation des produits vendus par les parties.
32. En outre, les clients des parties sont d'importants groupes internationaux. Lisi Medical répond principalement à des appels d'offres internationaux ou européens d'OEM tels que Stryker, Smith & Nephew, Biomet, Zimmer ou encore Depuy, qui représentent 80 % du marché. Les parties assurent ainsi la livraison de leurs produits dans de très nombreux pays (France, Royaume-Uni, Etats-Unis, Japon et prochainement Russie pour Lisi Medical ; France, Allemagne, Etats-Unis pour Manoir). La demande de mise sur le marché, le dépôt de

---

<sup>17</sup> Décision de la Commission européenne COMP/M.3146 du 27 mai 2003 Smith & Nephew/Centerpulse.

<sup>18</sup> Décision de la Commission européenne n°IV/M.1286 du 28 octobre 1998 Johnson & Johnson / Depuy.

marquage auprès des autorités et la surveillance du marché sont du ressort des OEM, et non des sous-traitants.

33. Les parties estiment ainsi que le marché de la fabrication et de la fourniture de prothèse de hanche aux OEM doit s'analyser au niveau mondial. Elles fournissent toutefois aussi leurs chiffres d'affaires au niveau national.
34. La définition précise de la dimension géographique du marché pourra en tout état de cause être laissée ouverte, dans la mesure où, quelle que soit la délimitation retenue, les conclusions de l'analyse concurrentielle resteront inchangées.

### **III. Analyse concurrentielle**

#### **A. LE SECTEUR AERONAUTIQUE**

##### **1. LES EFFETS HORIZONTAUX**

35. Sur le marché des aubes de compresseur, que les parties estiment à 333 millions d'euros au niveau mondial, Lisi Aerospace Creuzet représente [0-5] % du marché et le groupe cible [5-10] %, soit une part de marché cumulée de [5-10] %. L'incrément auquel donne lieu l'opération est donc modéré, et l'entité qui sera issue de la concentration ne représentera qu'une partie limitée du marché concerné. Elle fera en outre face à la concurrence de groupes plus importants, notamment BTL et Leistriz, qui détiennent des parts de marché respectives de [30-40] % et [20-30] % au niveau mondial. Enfin, les clients des parties sont des motoristes (tels que Snecma), des avionneurs (tels qu'Airbus) ou des équipementiers majeurs (tels que Safran ou UTC) qui définissent chaque type de pièce fabriquées au sein du cahier des charges spécifique pour chaque type d'aéronef, de même que leur usage et leurs fonctionnalités, et disposent d'un fort pouvoir de négociation. Ces opérateurs sont en outre capables de couvrir leurs besoins en interne et peuvent faire appel à plusieurs fournisseurs simultanément pour une même pièce.
36. Sur le marché des composants de moteurs aéronautiques considéré de manière globale, que la partie notifiante estime à 6 milliards d'euros, l'incrément de parts de marché qu'entraîne l'opération est négligeable, les parties évaluant leurs parts de marché cumulées à [0-5] %.
37. En ce qui concerne les éléments d'aérostructures, marché que la partie notifiante évalue dans son ensemble à 43,6 milliards de dollars en 2011, les additions de part de marché auxquelles donnera lieu l'opération sont également limitées, la part de marché de Lisi étant estimée à [0-5] % et celle de Manoir Aerospace à [0-5] %. Sur le seul segment des structures nacelles, évalué à 2,1 milliards d'euros, la part de marché de Lisi est évaluée à [0-5] % et celle de Manoir Aerospace à [0-5] %, tandis que sur le marché des structures fuselage, que les parties évaluent à 10,4 milliards d'euros, la part de marché de Lisi est estimée à [0-5] % et celle de Manoir Aerospace à [0-5] %. La partie notifiante souligne par ailleurs que quel que soit le secteur concerné, l'opération n'entraînera aucun chevauchement, dans la mesure où les parties ne produisent pas les mêmes pièces.
38. De même, la partie notifiante indique que l'opération n'entraîne aucun chevauchement dans le secteur des équipements aéronautiques, dans la mesure où le groupe Manoir Aerospace

fabrique des composants primaires entrant dans la fabrication des systèmes de freins et atterrissages, tandis que Lisi Aerospace est active dans la fabrication d'équipements de cabine, réservoirs d'huile et revêtements de sol. Sur le marché global des équipements non-avioniques, estimé à 7 milliards d'euros, la part de marché de Lisi est de [0-5] % et celle de Manoir Aerospace de [0-5] %.

39. Sur le marché des pièces et composants d'hélicoptère, les parties interviennent toutes deux sur le segment des éléments de structures d'hélicoptères (où leur part de marché cumulée est estimée à [5-10] %) et sur celui des équipements d'hélicoptères (où part de marché cumulée est estimée à [0-5] %). Les parties produisent des pièces différentes et leurs activités ne se chevauchent donc pas à ce niveau.
40. En conséquence, l'opération n'est pas susceptible de porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets horizontaux.

## **2. LES EFFET CONGLOMÉRAUX**

41. Une concentration est susceptible d'entraîner des effets congloméraux lorsque la nouvelle entité étend ou renforce sa présence sur des marchés présentant des liens de connexité avec d'autres marchés sur lesquels elle détient un pouvoir de marché. En l'espèce, l'opération a pour effet d'élargir les activités de Lisi Aerospace dans la production et la vente de plusieurs composants aéronautiques.
42. Néanmoins, le pouvoir de marché de l'entité issue de l'opération sur les différents marchés et segments concernés sera limité, la nouvelle entité n'excédant pas [5-10] % de parts de marché sur l'ensemble des segmentations envisageables. En outre, les concurrents des parties dans le secteur des composants aéronautiques sont en majorité de grands groupes internationaux plus importants, qui ont également la capacité d'offrir une gamme diversifiée de produits. Ainsi, PCC, Alcoa, Barns ou GKN disposent d'une gamme de produit au moins aussi complète que celle qui pourra être proposée par l'entité issue de l'opération.
43. Enfin, dans le secteur aéronautique, la détention d'une gamme de produits ne constitue pas un avantage concurrentiel à l'égard des clients qui, pour sélectionner leurs fournisseurs, organisent des appels d'offre par pièce et par programme, et, à l'instar d'Airbus, Boeing ou Safran/Snecma, disposent d'un important pouvoir de négociation.
44. L'opération n'est donc pas susceptible de porter atteinte à la concurrence en matière de composants aéronautiques par le biais d'effets congloméraux.

## **B. LE SECTEUR MÉDICAL**

45. Sur la base du nombre de prothèses de hanches externalisées et de leur prix moyens, la partie notificante estime le marché de la sous-traitance des prothèses de hanches à 467 millions d'euros. Sur cette base, la part de marché du groupe Lisi au niveau mondial est estimée à [10-20] % et celle du groupe Manoir Aerospace à [0-5] %. L'incrément de part de marché qu'entraîne l'opération est donc extrêmement limité.
46. Par ailleurs, l'entité issue de la concentration fera face à la concurrence d'opérateurs importants, notamment les groupes Symmetry (Etats-Unis), Maris (France), SMB SA (Suisse), Wichard (France), Aristo tech (France) ou Foriginal Industrie (France). En outre, la demande de prothèse de hanches externalisées est concentrée, les cinq principaux OEM

(Zimmer, Stryker, Depuy, Biomet et Smith & Nephew) représentant 80 % du marché aval. Les clients des parties disposent donc un pouvoir de négociation, d'autant qu'ils demeurent capables de recouvrir l'intégralité de leurs besoins en interne.

47. En conséquence, l'opération n'est pas susceptible de porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets horizontaux sur le marché des prothèses de hanche.

## DECIDE

**Article unique** : L'opération notifiée sous le numéro 14-056 est autorisée.

*Copie certifiée conforme à l'original*  
*Le Chef du service des concentrations*



Simon Genevaz

Le président,

Bruno Lasserre