



Décision n° 93-D-42 du 19 octobre 1993

relative à des pratiques mises en œuvre par les sociétés Elf Antar France et Total Réunion Comores sur le marché de la distribution du carburéacteur dans le département de la Réunion

Le Conseil de la concurrence (section 1),

Vu la lettre enregistrée le 5 mars 1991 sous le numéro F 390 par laquelle la société Esso Réunion a saisi le Conseil de la concurrence de pratiques dont elle serait l'objet de la part des sociétés Elf France (devenue Elf Antar France), Total Réunion Comores et du Groupement d'exploitation des installations aviation de Gillot constitué de ces deux sociétés;

Vu l'ordonnance n° 86-1243 du 1er décembre 1986 modifiée relative à la liberté des prix et de la concurrence, ensemble le décret n° 86-1309 du 29 décembre 1986 modifié pris pour son application;

Vu les observations présentées par le commissaire du Gouvernement et les parties;

Vu les autres pièces du dossier;

Le rapporteur, le rapporteur général, le commissaire du Gouvernement et les représentants des sociétés Esso Réunion, Total Réunion Comores et Elf Antar France entendus ; le représentant de la société Air outre-mer entendu conformément aux dispositions de l'article 25 de l'ordonnance susvisée;

Adopte la décision fondée sur les constatations (I) et sur les motifs (II) ci-après exposés:

I. - CONSTATATIONS

A. - Le secteur d'activité

L'aéroport de Saint-Denis-de-la-Réunion est desservi, depuis la France métropolitaine, par des vols réguliers tels que ceux de la compagnie Air France ou d'Air outre-mer, ainsi que par des vols affrétés. Si cet aéroport ne constitue qu'une escale pour la plupart des avions de la compagnie Air France qui poursuivent généralement leurs vols jusqu'à l'île Maurice, il constitue en revanche la destination terminale des avions de la compagnie Air outre-mer, qui desservent l'île de la Réunion six fois par semaine, ainsi que de la majorité des vols affrétés (Corsair, Air liberté). Les aéronefs effectuent généralement une escale technique entre la France métropolitaine et l'île de la Réunion afin de se réapprovisionner en carburant.

La consommation de carburéacteur sur l'aéroport de Saint-Denis-Gillot au cours des années 1988 à 1991 a varié comme suit (en mètres cubes):

1988 : 51 146;
1989 : 63 958;
1990 : 77 355;
1991 : 78 141.

Cette évolution résulte essentiellement du développement du tourisme et de l'augmentation corrélative du trafic de passagers au cours de la période considérée.

Durant l'année 1991, Air France et Air outre-mer (inclus Minerve) ont consommé respectivement 40 % et 30 % du volume total de carburant distribué parmi les clients de moindre importance, il convient de citer l'armée de l'air, Air Madagascar qui assure la desserte de l'île à partir de Tananarive ou encore Air Austral et South African Airways qui assurent des liaisons entre l'Australie et l'Afrique du Sud.

Le 17 janvier 1975, la chambre de commerce et d'industrie de la Réunion (ci-après C.C.I.R.) a signé une convention avec les sociétés Elf Antar France et Total Réunion Comores (ci-après Total R.C.) en vue d'installer et exploiter un dépôt de carburant et de lubrifiants ainsi qu'un réseau de distribution pour l'avitaillement en carburant des aéronefs' sur l'aéroport de Saint-Denis-Gillot de la Réunion, seul aéroport permettant la desserte de l'île par des avions long-courriers.

Cette convention, d'une durée initiale de trente ans, qui dispose que la C.C.I.R. s'engage à n'octroyer aucune autre autorisation d'occupation temporaire du terrain, en vue d'y exploiter un dépôt de carburant, prévoit en revanche, en son article 12, que l'établissement public peut 'autoriser d'autres sociétés exerçant les mêmes activités à utiliser les installations existantes'.

En raison de nouveaux investissements à réaliser sur l'aéroport, la convention initiale a été prorogée de douze ans par un avenant en date du 28 novembre 1989 qui a entériné la nouvelle situation juridique des deux exploitants, ces derniers ayant constitué entre eux deux groupements d'intérêt économique (G.I.E.):

- le groupement d'exploitation des installations fixes de l'aéroport de Saint-Denis-Gillot (G.E.I.A.G.) qui a pour objet 'la mise en oeuvre de tous moyens permettant l'exploitation en commun du dépôt d'hydrocarbures et de l'oléoréseau';
- le groupement pétrolier d'avitaillement de Gillot (G.P.A.G.) qui a pour objet 'la mise en oeuvre de tous moyens permettant l'exploitation en commun des opérations de mise à bord des carburants, lubrifiants et spécialités aviation'.

Les statuts de chacun des regroupements disposent que l'admission de nouveaux membres ne peut être autorisée que par décision unanime des membres et sous réserve que les candidats soient agréés par la C.C.I.R. et qu'ils présentent les garanties financières suffisantes.

En outre, le règlement intérieur du G.P.A.G., qui constitue avec le contrat de groupement un 'tout indivisible', en ce sens que les obligations qui en découlent ne peuvent être dissociées de celles du contrat de groupement (article 12), donne en son article 1er la définition suivante des utilisateurs:

'On désigne ainsi les sociétés pétrolières distributrices de carburant aviation et signataires du présent règlement à savoir actuellement Elf et Total ainsi que tout tiers utilisateur qui aura été autorisé par les membres à utiliser les équipements.'

Alors que la facturation aux exploitants du coût de l'utilisation des installations s'effectue sur la base des charges d'exploitation, ces installations étant louées aux G.I.E. par Elf et Total R.C., les 'tiers autorisés' se voient, conformément à l'article 12 de la convention, appliquer un 'tarif spécial' (ou 'taux de passage') calculé à partir de la formule suivante:

$$T = a + b + 0,10 (a + b) \\ \frac{\quad}{L} + c$$

Dans cette formule:

T représente le montant des frais de passage par litre;

a l'amortissement des installations fixes au taux de 10 p. 100 l'an, augmenté de l'intérêt sur la partie non amortie du capital investi dans ces installations fixes, le taux de cet intérêt étant celui du découvert bancaire majoré de 2 p. 100;

b les frais d'exploitation;

L le litrage total passé par les installations;

c une majoration égale à 5 p. 100 du prix affiché.

La majorité des compagnies aériennes négocient généralement des contrats à court ou moyen terme avec les sociétés pétrolières pour l'approvisionnement de leurs aéronefs, notamment dans les aéroports où elles ont des escales régulières. C'est le cas à la Réunion, où les volumes vendus 'au comptant' n'ont représenté, au cours des exercices 1988, 1989 et 1990, respectivement que 0,002 p. 100, 0,013 p. 100 et 0,002 p. 100 des volumes totaux commercialisés au cours de ces périodes.

A la différence des prix négociés annuellement, le prix 'au comptant' dénommé prix affiché (Posted Airport Price : P.A.P.) est un prix fixé ponctuellement par les sociétés pétrolières. Le directeur général de la société Total R.C. a déclaré, le 18 juin 1991 (cote 439 au dossier), que la société responsable de la gestion des G.I.E. établissait le P.A.P. localement en appliquant une marge de 40 p. 100 au prix de revient du carburéacteur. Le prix affiché est toujours supérieur, mais dans des proportions variables au prix négocié.

Il est par ailleurs stipulé, à l'article 13 de la convention du 17 janvier 1975, que la C.C.I.R. 'se réserve la faculté avec l'accord du ministre chargé de l'aviation civile de demander aux exploitants de se grouper avec toute autre société exerçant les mêmes activités d'avitaillement des aéronefs, pour autant qu'elle a passé à titre de tiers, dans les installations de stockage et de distribution des exploitants et ce pour sa propre clientèle, un litrage effectif représentant 10 p. 100 du litrage global annuel distribué par les installations ; ceci pendant la période de trois ans précédant le dépôt de sa demande de participation'.

B. - Les faits

1. Les faits antérieurs à la saisine

Le 5 septembre 1988, la société Esso Réunion, filiale du groupe Exxon, informait la C.C.I.R. qu'elle était 'intéressée' par l'utilisation des installations de stockage et de distribution de

carburéacteur sur l'aéroport de Saint-Denis-Gillot. Le 5 octobre 1988, la société Elf Antar France était avisée par la C.C.I.R. d'une demande émanant de la société Esso Réunion et tendant à obtenir l'autorisation d'utiliser les installations de l'aéroport de Gillot. Dans cette lettre, la C.C.I.R. demandait à Elf Antar France de procéder à une estimation du 'taux de passage' afin d'étudier la suite éventuelle à donner à la demande de la société Esso Réunion. Dans sa réponse en date du 19 mai 1989, la société Elf Antar France attirait l'attention de la C.C.I.R. sur la 'taille du marché' qui justifiait difficilement, à ses yeux, l'arrivée d'un opérateur supplémentaire.

Le 22 juin 1989, la société Esso Réunion demandait aux sociétés Elf Antar France et Total R.C. de lui faire connaître les modalités juridiques et économiques d'un contrat de passage ou d'une entrée dans le groupement 'à titre de participant'. Le 22 juillet 1989, la société Esso Réunion réitérait sa demande restée sans réponse. Le 1er août 1989, la société Total R.C., gérant du G.E.I.A.G., accusait réception des correspondances susmentionnées et indiquait à Esso Réunion que sa demande serait examinée 'lors du comité semestriel de novembre 1989'. Le 4 août 1989, la C.C.I.R. adressait à Esso Réunion un décompte des frais de passage en application de l'article 12 de la convention. Le 2 janvier 1990, la société Esso Réunion attirait l'attention du G.E.I.A.G. sur son 'attentisme' et lui rappelait son engagement, le 1er août 1989, d'examiner la demande d'utilisation des installations de stockage et de distribution du carburéacteur. Il s'est avéré que, dans les faits, aucun comité de gérance des G.I.E. ne s'est effectivement tenu en fin d'année 1989. Le compte rendu du 27e comité de gérance des G.I.E. qui a suivi la demande faite par Esso Réunion, en juin 1989, et qui s'est tenu le 11 janvier 1990 ne fait nullement mention de la demande déposée par la société Esso Réunion. Pourtant, une note interne à la société Total R.C. (n° 89/085), datée du 14 novembre 1989 et versée au dossier par cette entreprise en annexe à ses observations au rapport, mentionne (page 3) : 'Réponse à faire à Esso'. En revanche, le compte rendu du 28e comité de gérance du G.E.I.A.G., qui s'est tenu le 18 juin 1990, indique qu'"une lettre a été adressée à la C.C.I.R. pour (...) demander une période d'exclusivité suite aux investissements à réaliser'. Dans cette lettre faite 'au nom des deux partenaires' et datée du 15 février 1990, la société Total R.C. fait en effet part à la C.C.I.R. de son hostilité à une mesure qui permettrait à ses concurrents de 'participer aux profits alors qu'ils n'en ont jamais assuré les risques' et de son souhait de réserver aux 'investisseurs audacieux l'exclusivité pendant quelques années, du fruit de leurs investissements'.

Par lettre en date du 4 janvier 1990, la société Esso Réunion demandait à la C.C.I.R. de bien vouloir supprimer l'élément 'c' figurant dans la formule de calcul mentionnée à l'article 12 de la convention et d'envisager, par la suite, la suppression du délai d'attente de 3 ans fixé à l'article 13 de ladite convention.

Dans une lettre du 26 mars 1990, la C.C.I.R. informait la société Esso Réunion qu'elle n'entendait pas 'modifier les termes du contrat' passé avec les sociétés Elf Antar France et Total R.C. et qu'elle lui laissait le soin de 'négocier' le montant des paramètres fixés à l'article 12 de la convention, 'directement avec les titulaires du contrat'.

2. Les faits nouveaux survenus depuis le dépôt de la saisine, le 20 février 1991

Le 18 juin 1991, lors d'une enquête de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, la société Total R.C., gérante des G.I.E., était informée de l'existence d'une saisine du Conseil de la concurrence par la société Esso Réunion. Le même jour, cette dernière entreprise adressait une demande d'agrément à la

C.C.I.R. en vue de son implantation sur l'aéroport de Saint-Denis-Gillot, lettre à laquelle l'établissement public répondait, le 27 juin 1991, qu'il soumettait la demande aux autorités de tutelle.

Le 30 octobre 1991, la C.C.I.R. invitait le G.E.I.A.G. à examiner, avec Esso Réunion et Shell International, 'les conditions techniques et financières selon lesquelles un accord de partenariat pourrait être éventuellement conclu'. La même invitation était adressée par la C.C.I.R., le 13 novembre 1991, à la société Esso Réunion, laquelle était informée du fait que le groupement Elf-France/Total Réunion-Comores avait été 'sollicité' en vue de la recherche d'un accord de partenariat et que les autorités de tutelle estimaient ne pas avoir à donner d'avis sur l'opération en cause.

Le 10 décembre 1991, la société Esso Réunion déclarait à la C.C.I.R. qu'elle ne pouvait se contenter de son invitation à entrer en contact avec le groupement en cause et lui rappelait l'attitude de refus adoptée par ledit groupement en dépit de demandes 'constantes et réitérées'.

Le 13 janvier 1992, la société Total R.C. informait la C.C.I.R. qu'elle était 'en train d'étudier' avec son partenaire Elf Antar France 'les conditions dans lesquelles une troisième compagnie pétrolière pourrait être admise à opérer sur l'aéroport de Gillot' mais qu'en revanche il lui semblait qu'admettre la candidature d'un quatrième opérateur 'risquerait d'alourdir prématurément les coûts de structure qui seraient à répercuter sur la clientèle'.

Le 6 juillet 1992, des griefs étaient notifiés aux sociétés Elf Antar France et Total R.C. au sujet de pratiques visant à limiter l'accès du marché du carburéacteur dans le département de la Réunion.

Dans une lettre en date du 9 juin 1993, la C.C.I.R. rappelait à la société Elf Antar France que la diversification des approvisionnements en carburéacteur des exploitants d'aéronefs pourrait être rendue possible, soit par l'utilisation des installations existantes, soit par la construction éventuelle de nouvelles installations, ceci sous réserve de la recherche de l'objectif d'amélioration des conditions de prix des livraisons', compte tenu notamment de l'organisation spatiale de l'aérodrome (...) caractérisée par des surfaces limitées'.

II. - SUR LA BASE DES CONSTATATIONS QUI PRECEDENT, LE CONSEIL

Sur le marché de référence:

Considérant que les sociétés Elf Antar France et Total R.C. soutiennent que l'aéroport de Saint-Denis de la Réunion n'est pas un marché en soi ; qu'en effet, selon ces entreprises, la demande de carburéacteur s'exercerait sur le plan mondial, en raison, d'une part, de la pratique des exploitants d'aéronefs consistant à procéder à des appels d'offres pour la satisfaction de leurs besoins sur un ensemble d'escales au nombre desquelles figure l'aéroport de Saint-Denis de la Réunion et, d'autre part, de la pratique dite 'des emports' de carburant;

Considérant que la pratique consistait à procéder à une seule et même consultation pour un ensemble d'aéroports et qui s'explique, d'une part, par le souci légitime des exploitants d'aéronefs d'obtenir des meilleures conditions en groupant leurs achats, après mise en concurrence des fournisseurs potentiels, et, d'autre part, par la nécessité d'assurer une bonne logistique, n'établit nullement l'existence d'un marché mondial du carburéacteur ; que, pour une part importante des liaisons aériennes régulières et des vols affrétés, l'aéroport de Saint-

Denis de la Réunion constitue la destination terminale avant le retour vers la métropole ; qu'il ressort des éléments du dossier que la consommation de carburéacteur des compagnies Air Outre-Mer, Minerve et Corsair a représenté, en 1991, 34,5 % de la consommation totale du carburant distribué sur cet aéroport la part relative de la consommation de ces compagnies dans la consommation totale étant en progression constante ; que, s'il ne peut être exclu qu'il existe une certaine sensibilité aux prix de la demande pour l'approvisionnement de certains vols, notamment ceux exploités par la compagnie Air France, entre les aéroports de Saint-Denis et de l'île Maurice, il n'est nullement établi que la possibilité, pour les aéronefs concernés, d'effectuer des emports au départ de ce dernier aéroport suffise à caractériser l'existence d'un seul et unique marché entre les deux aéroports, notamment en raison des contraintes logistiques, de sécurité et de coût qui caractérisent le transport aérien ; que, du reste, le représentant de la compagnie Air Outre-Mer a déclaré en séance qu'en dépit des prix attractifs obtenus à l'escale de Djeddah les aéronefs de sa compagnie devaient nécessairement se réapprovisionner sur l'aéroport de Saint-Denis ; qu'il résulte de ce qui précède que le marché à retenir est celui de la distribution de carburéacteur sur l'aéroport de Saint-Denis de la Réunion;

Sur la position de Elf Antar France et de Total R.C. sur le marché:

Considérant que les sociétés Elf Antar France et Total R.C. sont propriétaires des installations de stockage et de manutention sur l'aéroport de Saint-Denis de la Réunion, qu'elles gèrent par l'intermédiaire de deux G.I.E. ; que ces sociétés sont ainsi en mesure de s'opposer à l'accès d'un nouvel opérateur sur le marché de la distribution du carburéacteur, objet de la saisine de la Esso Réunion et sur lequel elles sont les seuls intervenants ; qu'il s'ensuit que ces sociétés constituent un groupe d'entreprises qui dispose d'une position dominante sur le marché de la distribution du carburéacteur dans le département de la Réunion;

Sur les pratiques:

En ce qui concerne l'absence de réponse à la demande faite par la société Esso Réunion d'utiliser les installations de stockage et de mise à bord en tant que 'passeur' ou en tant que membre des groupements:

Considérant que les sociétés Elf Antar France et Total R.C. soutiennent que, conformément à l'article 12 de la convention, il incombait, non à elle-mêmes mais à la C.C.I.R., d'autoriser la société Esso Réunion à utiliser les installations de stockage et de mise à bord ; qu'il ne saurait donc leur être fait grief d'avoir omis de répondre à la demande d'Esso Réunion;

Mais considérant qu'il ressort des articles 12 de la convention du 17 janvier 1975 et 1er du règlement intérieur du G.P.A.G., 'suite logique et nécessaire' du contrat de groupement avec lequel elle forme 'un tout indivisible', que les sociétés pétrolières désireuses d'utiliser les installations de stockage et de mise à bord doivent obtenir l'agrément de la chambre de commerce et des sociétés membres du groupement ; que, ces dernières ayant été informées par la C.C.I.R., le 5 octobre 1988, de l'existence d'une demande, puis ayant été sollicitées directement par la société Esso Réunion, les 22 juin, 22 juillet 1989 et 2 janvier 1990, pour utiliser les installations du G.P.A.G. à titre de simple 'passeur' ou de membre des G.I.E., les sociétés Elf Antar France et Total R.C., n'étaient pas fondées à s'abstenir de répondre à ces demandes, d'autant plus que la société Total R.C., gérante du groupement, s'était expressément engagée à répondre, dans sa lettre en date du 1er août 1989 ; que bien plus, alors qu'aucune réponse n'a jamais été apportée à cette demande, les sociétés membres sont

intervenues auprès de la C.C.I.R. pour inciter l'établissement public à s'opposer à l'entrée d'un nouvel avitailleur sur le marché ; que, ne constitue pas davantage une réponse, la lettre adressée par la société Total R.C. à la C.C.I.R., le 13 janvier 1992, dans laquelle cette entreprise déclare, plus de deux ans après l'engagement pris auprès d'Esso Réunion d'examiner sa demande, être 'en train d'étudier', avec son partenaire Elf, les conditions d'entrée d'un troisième exploitant sur l'aéroport ; qu'il s'ensuit que la pratique des sociétés Elf Antar France et Total R.C., consistant à s'abstenir délibérément de répondre aux demandes réitérées de la société Esso Réunion tendant à utiliser les installations existantes, alors qu'il est constant que la C.C.I.R. n'a pas, pour sa part, fait état d'une opposition à ce qu'il y soit répondu favorablement, avait pour objet et pouvait avoir pour effet de limiter l'accès de la société saisissante au marché de la distribution du carburéacteur dans l'Ile de la Réunion;

Considérant en outre que la société Elf Antar France, pour justifier l'absence de réponse, soutient que la société Esso Réunion avait la faculté de distribuer du carburéacteur sur l'aéroport de Saint-Denis-Gillot en y créant ses propres installations de stockage et d'avitaillement, mais reconnaît que 'la taille du marché justifie difficilement (...) la présence d'un pétrolier supplémentaire et qu'il n'apparaît pas qu'un nouvel intervenant puisse développer de nouveaux marchés' ; que, dans ces conditions, la mise en oeuvre de la solution proposée par Elf Antar France, au demeurant non compatible avec la convention que la C.C.I.R. a expressément déclaré ne pas vouloir modifier, entraînerait une surcapacité des installations et donc des coûts supplémentaires pour les utilisateurs;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que ces pratiques, mises en oeuvre par un groupe d'entreprises qui dispose d'une position dominante sur le marché, sont prohibées par les dispositions des articles 7 et 8 de l'ordonnance du 1er décembre 1986;

En ce qui concerne la demande faite par Esso Réunion à Elf Antar France et Total R.C. de modifier le paramètre 'c' contenu dans la formule de taux de 'passage':

Considérant que les sociétés Elf Antar France et Total R.C. font valoir, en premier lieu, que la convention signée avec la C.C.I.R. le 17 janvier 1975 et dans laquelle figure la formule du taux de 'passage', constitue un contrat d'occupation du domaine public et que le Conseil de la concurrence n'a pas compétence pour connaître de la licéité, au regard du droit de la concurrence, de clauses contenues dans un tel contrat;

Considérant que le grief notifié aux sociétés Elf-Antar France et Total R.C. ne portait pas sur les modalités d'organisation du service public mais sur le refus tacite opposé à la société Esso Réunion par ces entreprises de négocier la valeur du paramètre 'c' contenu dans la formule du 'taux de passage', bien qu'elles y aient été invitées par la C.C.I.R. ; que, depuis l'entrée en vigueur de l'ordonnance du 1er décembre 1986 ayant instauré la libre détermination des prix, il appartient aux seules entreprises signataires de la convention du 17 janvier 1975 de fixer le prix du carburéacteur servant à déterminer la valeur du paramètre 'c' inclus dans la formule de calcul du tarif spécial applicable aux entreprises tierces ; qu'en fait les modalités de calcul de ce paramètre permettent à ces entreprises de faire échec à la faculté de la C.C.I.R. d'autoriser des entreprises concurrentes à s'implanter sur l'aéroport de Saint-Denis-de-la-Réunion ; qu'en effet il n'est pas contesté par les parties que l'incidence du paramètre 'e' sur le coût du carburéacteur facturé aux exploitants d'aéronefs a représenté environ 6 p. 100 de ce coût au cours de la période considérée ; que l'écart de prix ainsi engendré, qui peut avoir un caractère dissuasif pour la clientèle potentielle, revêt un caractère discriminatoire ; que, d'ailleurs, la société Elf Antar France a elle-même admis, dans ses observations écrites en réponse à la

notification de griefs, que la référence au prix affiché, introduite dans le cahier des charges par l'administration, a 'perdu de sa signification avec le temps et qu'elle pourrait être remplacée par une autre référence' ; qu'enfin, aux termes de l'article 13 de la convention d'occupation de l'aéroport, les entreprises désireuses de commercialiser du carburéacteur à la Réunion en tant que membres des groupements existants sont tenues de commercialiser au moins 10 p. 100 du volume total distribué sur l'aéroport en payant le 'taux de passage' aux conditions fixées par les sociétés Elf Antar France et Total R.C., et ce, durant trois années consécutives ; qu'il s'ensuit que, contrairement à ce qu'allèguent ces sociétés, leur comportement constitue une pratique que le Conseil de la concurrence est compétent pour examiner au regard des dispositions du titre III de l'ordonnance du 1er décembre 1986;

Considérant que les sociétés Elf Antar France et Total R.C. font valoir, en second lieu, que la société Esso Réunion, qui n'avait pas obtenu l'agrément de la C.C.I.R., au moment de sa demande, ne répondait pas aux conditions fixées par l'article 12 de la convention pour commercialiser du carburéacteur à la Réunion ; que, ces entreprises soutiennent qu'elles n'avaient donc pas à négocier la valeur du paramètre 'c' avec cette société ; que les parties en cause déclarent qu'il appartenait à Esso Réunion de prendre l'initiative dans les négociations à mener;

Mais considérant qu'il est constant que la société Esso Réunion a demandé l'agrément de la C.C.I.R., le 18 juin 1991, après de nombreux échanges de correspondances et d'entretiens avec l'établissement public depuis le mois d'août 1987 ; que, dans ces correspondances, l'entreprise concernée avait exprimé, sans équivoque, son intention de distribuer du carburéacteur à la Réunion ; qu'il ressort explicitement des termes employés par la C.C.I.R. dans sa lettre en date du 30 octobre 1991 qu'il était demandé aux sociétés membres des G.I.E. de se rapprocher des sociétés Esso Réunion et Shell international pour examiner 'les conditions techniques et financières' d'un 'accord de partenariat';

Considérant qu'en s'abstenant, par des manoeuvres dilatoires, d'entamer des négociations avec la société Esso Réunion à la suite de la demande qui leur était adressée de modifier le paramètre 'c', les sociétés Elf Antar France et Total R.C., groupées au sein des G.I.E. susmentionnés, ont délibérément fait obstacle à l'entrée de la société Esso Réunion sur le marché considéré ; que ces pratiques sont prohibées par les articles 7 et 8 de l'ordonnance du 1er décembre 1986;

Sur les sanctions:

Considérant qu'aux termes de l'article 13 de l'ordonnance du 1er décembre 1986, le Conseil de la concurrence 'peut infliger une sanction pécuniaire applicable soit immédiatement, soit en cas d'inexécution des injonctions. Les sanctions pécuniaires sont proportionnées à la gravité des faits reprochés, à l'importance du dommage causé à l'économie et à la situation de l'entreprise ou de l'organisme sanctionné. Elles sont déterminées individuellement pour chaque entreprise ou organisme sanctionné et de façon motivée pour chaque sanction. Le montant maximum de la sanction est, pour une entreprise de 5 p. 100 du montant du chiffre d'affaires hors taxes réalisé en France au cours du dernier exercice clos... Le Conseil de la concurrence peut ordonner la publication de sa décision dans les journaux ou publications qu'il désigne... Les frais sont supportés par la personne intéressée';

Considérant que le chiffre d'affaires réalisé en France par la société Elf Antar France s'est élevé à 44,7 milliards de francs en 1992 ; que les ventes de carburéacteur de cette société dans le département de la Réunion se sont élevées à 46 715 134 F hors taxes dont 429 000 F de redevances d'aéroport;

Considérant que le chiffre d'affaires réalisé en 1992 par la société Total R.C. s'est élevé à 181 752 543 F hors taxes ; que les ventes de carburéacteur de cette société dans le département de la Réunion se sont élevées à 46 854 571 F hors taxes au cours de ce même exercice;

Considérant que la gravité des faits soumis à l'appréciation du conseil résulte des barrières à l'entrée créées artificiellement par les deux entreprises en cause ; que le dommage à l'économie s'apprécie, au cas d'espèce, compte tenu de l'importance de l'activité du transport aérien pour l'économie tout entière de l'île de la Réunion, en raison de son éloignement du territoire métropolitain ; que, compte tenu de ce que ces deux entreprises portent une responsabilité égale dans la mise en oeuvre des pratiques en cause et de l'importance comparable de l'activité des sociétés Elf Antar France et Total R.C. sur le marché, il y a lieu d'infliger une sanction pécuniaire de 7 millions de francs à chacune de ces entreprises,

Décide:

Art. 1er. - Sont infligées les sanctions pécuniaires suivantes:

7 millions de francs à la société Elf Antar France;
7 millions de francs à la société Total Réunion Comores.

Art. 2. - Dans un délai de trois mois à compter de la date de notification de la présente décision, les deux entreprises susmentionnées feront publier, à frais communs, le texte intégral de la présente décision dans Les Echos, la revue Aéroports magazine et le Bulletin de l'industrie du pétrole. Cette publication sera précédée de la mention : 'Décision en date du 19 octobre 1993 du Conseil de la concurrence relative à des pratiques mises en oeuvre par les sociétés Elf Antar France et Total Réunion Comores sur le marché de la distribution du carburéacteur dans le département de la Réunion'.

Délibéré sur le rapport de M. Jean-René Bourhis, par M. Cortesse, vice-président, président, MM. Bon et Sloan, membres.

Le rapporteur général,
Marc Sadaoui

Le vice-président, président la séance,
Pierre Cortesse

© Conseil de la concurrence