

**Décision 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**

L'Autorité de la concurrence,

Vu le dossier de notification adressé au service des concentrations le 14 mai 2009 et déclaré complet le 2 juin 2009, relatif à la prise de contrôle conjoint de la société Financière LMP SAS, société de tête du groupe Airlinair, par les sociétés Financière Linair SAS et Brit Air SA, formalisée par un protocole d'investissement en date du 16 février 2009 ;

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. Brit Air SA (ci-après « Brit Air ») est placée sous le contrôle exclusif de la société Air France SA<sup>1</sup>. Le capital de la société Air France SA est intégralement détenu par la société Air-France KLM, société de tête du groupe éponyme, qui n'est contrôlée par aucune personne physique ou morale. Le groupe Air France-KLM (ci-après « AFKLM ») est présent dans le secteur du transport aérien. Il exerce des activités de transport de passagers et de fret ainsi que d'entretien et de maintenance d'aéronefs. Actuellement, le groupe AFKLM détient, via sa filiale Brit Air, une participation de 19,5 % dans le capital de la société Financière LMP SAS (ci-après « Financière LMP »). En 2008, le groupe AFKLM a réalisé un chiffre d'affaires mondial total consolidé de 24,1 milliards d'euros hors taxes, dont 8,3 milliards d'euros en France.

---

<sup>1</sup> La société Air France SA détient indirectement l'intégralité du capital de la société Brit Air.

2. Financière Linair SAS (ci-après « Financière Linair ») est placée sous le contrôle exclusif d'une personne physique, M. Lionel Guérin<sup>2</sup>, qui possède en outre l'intégralité du capital de la société Aérolinair, spécialisée dans le domaine du conseil en transport aérien. Financière Linair SAS détient actuellement 80,5 % du capital de la société Financière LMP, société holding qui exerce un contrôle exclusif sur les sociétés Airlinair SA, Airlinair industries SAS et Airlinair Portugal<sup>3</sup> constituant le groupe Airlinair. Ce groupe est actif dans le secteur du transport aérien. Sa flotte est exclusivement composée d'avions ATR (avions turbopropulseurs, peu consommateurs de carburant, permettant d'assurer à moindre coût 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. En 2008, Financière Linair et M. Lionel Guérin ont réalisé un chiffre d'affaires mondial total consolidé de 94,8 millions d'euros, dont 93,2 millions d'euros en France<sup>4</sup>.
3. L'opération consiste en l'accroissement de la participation de Brit Air dans le capital de Financière LMP, société de tête du groupe Airlinair. En 2005, Brit Air est entrée au capital de cette société à hauteur de 19,5 %. Après avoir pris l'attache des services compétents de la DGCCRF afin de déterminer si cette prise de participation était soumise au contrôle des concentrations, les parties n'ont pas notifié l'opération, l'existence d'une influence déterminante du groupe AFKLM n'ayant pas été démontrée.
4. Néanmoins, depuis 2005, les liens entre Brit Air et le groupe Airlinair se sont renforcés. En particulier, le groupe AFKLM représente aujourd'hui 58 % du chiffre d'affaires du groupe Airlinair contre 46 % en 2006. L'opération notifiée, qui permettra à Brit Air de détenir 39,86 % du capital de Financière LMP (Financière Linair détenant le solde), s'inscrit dans le prolongement de ce renforcement progressif. Il convient donc d'analyser si le groupe AFKLM, via sa filiale Brit Air, sera susceptible, après l'opération, de disposer d'une influence déterminante sur Financière LMP. A cet effet, plusieurs circonstances de droit et de fait doivent être relevées.
5. Premièrement, Brit Air dispose d'un droit de veto au sein du conseil de surveillance de Financière LMP pour tout investissement supérieur à 2 millions d'euros. Brit Air peut donc s'opposer à tout nouvel achat d'avion. Ce droit excède les droits normalement consentis aux actionnaires minoritaires pour protéger leurs intérêts financiers. Les parties ont cependant souligné que la portée de ce droit devait être minorée, dans la mesure où si Brit Air venait à s'opposer à tout nouvel achat d'avion, le groupe Airlinair pourrait accroître sa flotte en louant des avions, à défaut de pouvoir en acheter. Actuellement, les deux tiers de la flotte de ce groupe sont constitués par des avions loués auprès du fabricant ATR. Néanmoins, ce droit de veto permet indéniablement à Brit Air d'orienter la stratégie de renouvellement, voire de croissance, de la flotte du groupe Airlinair.
6. Deuxièmement, Brit Air dispose d'un droit de préemption en cas de retrait ou de décès de M. Lionel Guérin. Ce droit de préemption est réciproque, Financière Linair disposant d'un droit similaire en cas de cession, par Brit Air, de sa participation.

---

<sup>2</sup> Monsieur Lionel Guérin détient l'intégralité du capital de Financière Linair.

<sup>3</sup> Financière Linair détient l'intégralité du capital des sociétés Airlinair SA et Airlinair Industries SAS ainsi que 80 % du capital de la société Airlinair Portugal.

<sup>4</sup> Conformément au paragraphe 4 de l'article 5 du règlement (CE) n°139/2004 du Conseil, précisé par la communication consolidée de la Commission du 21 février 2009 aux paragraphes 175 et suivants, le chiffre d'affaires pris en considération pour établir si les seuils de contrôlabilité sont franchis, est celui de Financière Linair, en tant qu'entreprise concernée, celui des entreprises dans lesquelles Financière Linair dispose des droits mentionnés au point b de l'article 5(4) et celui de son actionnaire, Monsieur Lionel Guérin.

7. Troisièmement, le groupe AFKLM est le principal client du groupe Airlinair. En effet, ce dernier affrète 14 des 24 avions du groupe Airlinair. Ces contrats représentent 58 % du chiffre d'affaires du groupe Airlinair. Etant donné que Financière Linair, dont le groupe Airlinair représente plus de 97 % du chiffre d'affaires, a dégagé une rentabilité économique de 0,4 % en moyenne au cours des 3 derniers exercices clos<sup>5</sup> et que ses fonds propres sont inférieurs à 3,2 millions d'euros<sup>6</sup>, une perte de chiffre d'affaires entraînant une baisse de sa rentabilité économique de l'ordre de 5%, en l'absence d'une recapitalisation, pourrait être suffisante pour mettre Financière Linair en situation d'insolvabilité. Une rupture des relations commerciales avec Brit Air, même partielle, mettrait donc directement en péril Financière Linair. En effet, ni le développement de ses autres activités, en particulier celles d'exploitation de lignes avec obligation de service public ou de mise à disposition d'avions pour des professionnels, ni un ajustement rapide de ses coûts, ne seraient susceptibles de compenser une baisse rapide du chiffre d'affaires du groupe Airlinair réalisé auprès du groupe AFKLM.
8. D'ailleurs, l'opération notifiée vise à améliorer la situation financière du groupe Airlinair, comme l'indique le procès-verbal des délibérations du conseil de surveillance de sa société de tête du 11 février 2009 : « *ce renforcement de la participation de Brit Air s'inscrit dans le cadre des équilibres financiers retenus dans le plan d'activité prévisionnel à 5 ans du groupe avec en particulier la recherche d'un renforcement des fonds propres de la société* ». Or, les parties ont indiqué qu'hormis le groupe AFKLM, Monsieur Guérin n'a pas réussi à trouver d'investisseurs intéressés par une entrée dans le capital de Financière LMP. Cette montée au capital sera accompagnée d'un prêt de trois millions d'euros octroyé par le groupe AFKLM, en sus d'un solde de 1,35 millions dû au 31 mars 2009 à ce même groupe. Bien que ce crédit ne représente qu'une faible valeur par rapport au chiffre d'affaires réalisé par le groupe Airlinair, il a été présenté par les parties elles-mêmes comme étant indispensable pour assainir le bilan de l'entreprise.
9. Quatrièmement, M. Lionel Guérin est, depuis 2007, président directeur général de la société Transavia, filiale du groupe AFKLM. Lorsqu'il exerce ses fonctions de dirigeant de Transavia, Monsieur Guérin est soumis à l'autorité du groupe AFKLM.
10. Enfin, il convient de noter que le resserrement des liens entre le groupe Airlinair et AFKLM semble s'inscrire pour ce dernier dans une véritable logique industrielle. A ce jour, trois filiales du groupe AFKLM assurent, avec la maison-mère elle-même, la desserte de lignes intérieures : Régional, City Jet et Brit Air, chacune étant spécialisée dans un ou deux types d'avion moyen porteur (Bombardier pour Brit Air, Fokker et Embraer pour Régional et AVRO pour City jet), Air France se réservant la desserte par avions Airbus. A ce jour, ce groupe ne dispose pas d'avions ATR, type d'avions dans lequel le groupe Airlinair est spécialisé.
11. La communication consolidée de la Commission rappelle que « *le contrôle en commun se caractérise par la naissance possible d'une situation de blocage, liée au fait que deux ou plusieurs sociétés mères ont le pouvoir de rejeter les décisions stratégiques proposées. Ces actionnaires doivent donc nécessairement s'entendre sur la politique commerciale de l'entreprise commune et sont appelés à collaborer* »<sup>7</sup>. Or, bien que les statuts de Financière LMP prévoient qu'en cas de désaccord sur une décision importante, la position du président du conseil de surveillance, dont la nomination est contrôlée par M. Lionel Guérin, prévaut,

<sup>5</sup> Ratio entre le résultat d'exploitation et le chiffre d'affaires total hors taxes du groupe : - 0,5 % en 2008, 1,6 % en 2007, 0,1 % en 2006, soit 0,4 % en moyenne, le résultat net s'élevant sur la même période à 1,1 % en moyenne.

<sup>6</sup> Au 31 mars 2008. Les fonds propres étaient plus faibles encore lors des exercices précédents : 2,4 millions d'euros en 2007, 1,5 en 2006.

<sup>7</sup> Communication consolidée de la Commission du 21 février 2009, paragraphe 62

l'ensemble des éléments relevés ci-dessus montrent qu'en fait, ce pouvoir est réduit au point que les actionnaires doivent nécessairement s'entendre sur la politique commerciale de l'entreprise commune et sont appelés à collaborer.

12. En ce qu'elle se traduit par la prise de contrôle conjoint de la société Financière LMP par les sociétés Brit Air et Financière Linair, l'opération notifiée constitue une concentration au sens de l'article L. 430-1 du code de commerce. Compte tenu des chiffres d'affaires des entreprises concernées, elle ne revêt pas une dimension communautaire. En revanche, les seuils de contrôle mentionnés au point I de l'article L. 430-2 du code de commerce sont franchis. La présente 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. DÉLIMITATION PAR PRODUIT DES MARCHÉS**

#### **1. LES ACTIVITÉS D'AFFRÈTEMENT D'AVIONS**

13. Le groupe Airlinair met à disposition des avions à destination de différents types de clients (compagnies aériennes, clubs sportifs, entreprises et tours opérateurs). 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. L'affrètement d'avions pour le compte de compagnies aériennes ne peut être confondu avec des activités de mise à disposition d'avions pour le compte d'autres professionnels, tels que des tour opérateurs, des clubs sportifs ou des entreprises qui souhaitent organiser un déplacement pour leur personnel. En effet, 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 compagnies telles que Twinjet et Chalais sont présentes sur ce marché), tandis qu'un plus grand nombre d'opérateurs proposent des avions à destination des tours opérateurs et d'autres professionnels.
14. Compte tenu des différences existant tant du côté de la demande que de l'offre, trois marchés seront distingués au sein de l'activité d'affrètement d'avions : (a) l'affrètement d'avions pour le compte de compagnies aériennes (ci-après « l'affrètement d'avions »), (b) la mise à disposition d'avions pour le compte de tours opérateurs et (c) 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 »).

**a) L'affrètement d'avions**

15. Concernant l'affrètement d'avions, les parties considèrent que cette activité doit être segmentée selon la capacité et le type d'avions mis à disposition. Les avions de plus de cent sièges sont utilisés le plus fréquemment sur des vols moyens et longs courriers, ou éventuellement pour des vols plus courts mais entre des villes importantes, tandis que les avions de plus petite taille sont utilisés pour la desserte de lignes régionales. De telles liaisons régionales sont particulièrement adaptées à une desserte par des avions ATR, avions qui composent l'ensemble de la flotte du groupe Airlinair. L'ATR est un avion doté d'un réacteur faisant fonctionner une hélice multipale. Sa vitesse relativement réduite lui permet d'être relativement économe en carburant par rapport à d'autres avions, tels des turboréacteurs, ayant la même capacité.
16. Ce marché, sur lequel les activités des parties ne se chevauchent pas, sera pris en compte, dans son ensemble, au titre de l'analyse concurrentielle au titre des effets verticaux.

**b) La mise à disposition d'avions pour le compte de tours opérateurs**

17. Concernant la mise à disposition d'avions pour le compte de tours opérateurs, la Commission européenne<sup>8</sup> a envisagé la possibilité d'intégrer dans ce marché les sièges directement mis à disposition par des compagnies aériennes sur des vols réguliers, qui ne sont pas affrétés spécialement par le tour opérateur, tout en laissant cette question ouverte. En outre, la Commission européenne<sup>9</sup> a considéré qu'il était possible de segmenter ce marché entre les vols charters court courrier et les vols charters long courrier.
18. Au cas présent, l'analyse sera menée sur un segment excluant les sièges mis à disposition par des compagnies aériennes sur des vols réguliers, hypothèse dans laquelle les parts de marché des parties sont les plus élevées.

**c) La mise à disposition d'avions pour le compte de professionnels**

19. Concernant la mise à disposition d'avions pour le compte de professionnels, les parties estiment que ce marché doit être segmenté suivant la taille et la capacité de l'avion. Selon elles, les avions de plus de 100 places sont utilisés pour les vols charters moyen et long courrier, tandis que les vols charters utilisant des avions de plus petite taille sont adaptés à des déplacements plus courts ainsi qu'aux déplacements impliquant un nombre de passagers moins important.
20. Au cas présent, l'analyse sera uniquement menée sur un marché global de la mise à disposition d'avions pour le compte de professionnels. Une segmentation plus fine éliminerait tout chevauchement d'activité entre les parties.

\* \* \*

21. En l'espèce toutefois, la question de la délimitation précise des marchés de l'affrètement d'avions, de la mise à disposition d'avions pour le compte de tours opérateurs et de la mise à disposition d'avions pour le compte de professionnels peut être laissée ouverte, dans la mesure où quelle que soit l'hypothèse retenue, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées.

---

<sup>8</sup> Voir notamment la décision de la Commission européenne COMP/M.4601 *Kartstadtquelle/Mytravel* du 4 mai 2007.

<sup>9</sup> Voir notamment la décision COMP/M.4601 précitée.

## 2. L'EXPLOITATION DE LIGNES AÉRIENNES

22. Il convient à titre liminaire, de rappeler que le marché du transport aérien de passagers est usuellement segmenté ligne par ligne<sup>10</sup> et qu'aucune ligne aérienne n'est simultanément exploitée par les groupes AFKLM et Airlinair.
23. Mais les deux groupes exploitent des lignes avec obligation de service public (ci-après « OSP »), activité différente de l'exploitation de lignes régulières, dont il convient d'examiner les particularités.
24. Le système de liaison aérienne avec obligation de service public (« OSP ») 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.
25. 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.
26. Ainsi, le système des liaisons OSP se répartit en deux catégories : les vols sans exclusivité formelle et sans compensation financière et les vols avec exclusivité formelle et compensation financière.
27. Le fonctionnement des marchés concernant la première catégorie (les vols sans exclusivité formelle et sans compensation financière) se rapproche des marchés de lignes régulières. Les OSP imposées font l'objet d'un arrêté qui est publié au Journal Officiel, mais de tels arrêtés ne font que stipuler la capacité minimale de l'avion, le nombre minimal de vols quotidiens à exploiter, les créneaux horaires à respecter et les systèmes à mettre en place pour la commercialisation des billets. Ils indiquent en outre que la cessation du service exige un préavis minimum de six mois et prévoient l'existence de sanctions applicables si le nombre de vols annulés dépasse 3 %. Même si, en pratique, les routes concernées sont souvent exploitées par un seul opérateur dans la mesure où le trafic est relativement réduit, ce qui n'incite pas

---

<sup>10</sup> Voir, par exemple, la décision de la Commission européenne COMP/M/5181 *Delta Air Lines/Northwest Airlines* du 6 août 2008.

d'autres transporteurs à rentrer sur de telles liaisons, cette catégorie de liaisons peut être, comme les marchés de lignes régulières, segmentée ligne par ligne. Les activités des parties ne se chevauchent sur aucune ligne de cette catégorie.

28. La seconde catégorie (les lignes OSP avec exclusivité et compensation financière) se distingue, tant des lignes régulières que de la première catégorie de liaisons OSP, pour trois raisons. Premièrement, leur exploitation implique de gagner un appel d'offres lancé par une collectivité locale. Deuxièmement, une exclusivité de droit est conférée à leur exploitant. Troisièmement, ces lignes font l'objet de contraintes d'exploitation fortes. Une convention de délégation de service public est en effet conclue, qui intègre, en plus des obligations existantes pour les lignes OSP sans exclusivité, une obligation d'obtenir l'autorisation préalable de la Direction Générale de l'Aviation Civile avant de modifier les conditions d'exploitation de la ligne (telles que définies lors de la signature de la convention) et une série de dispositions concernant les pénalités à appliquer dans différentes situations (par voie de réductions à effectuer au niveau du montant de la compensation financière). En conséquence, il sera considéré que ces lignes constituent un marché spécifique.
29. Au cas présent, l'analyse concurrentielle sera ainsi centrée sur l'exploitation de lignes OSP avec exclusivité et compensation financière, activité sur laquelle les parties sont simultanément présentes.

## **B. DÉLIMITATION GÉOGRAPHIQUE DES MARCHÉS**

### **1. LES ACTIVITÉS D'AFFRÈTEMENT D'AVIONS**

#### **a) Le marché de l'affrètement d'avions**

30. Les parties considèrent que l'ensemble des compagnies ayant une licence européenne, un certificat IOSA<sup>11</sup> ainsi que des avions disponibles peuvent proposer des services d'affrètement. Néanmoins, l'existence de différences linguistiques, ou encore d'écarts de charges sociales et de salaires entre les différents pays tendent à conférer à ce marché une dimension nationale.
31. Au cas présent, l'analyse concurrentielle sera menée au niveau national, niveau sur lequel la part de marché du groupe Airlinair est la plus élevée.

#### **b) Le marché de la mise à disposition d'avions pour le compte de tours opérateurs**

32. La Commission européenne considère que ce marché est de dimension nationale, dans la mesure où les vols charters partent en général de leur pays d'origine et reviennent vers ce même pays et où la demande provient principalement de clients résidant dans le pays d'origine.
33. Il n'y a pas lieu de remettre en cause cette délimitation à l'occasion de la présente opération.

---

<sup>11</sup> Depuis fin 2008, l'Association du transport Aérien International (« IATA » abrégé en anglais), exige que ces membres fassent l'objet d'un audit de sécurité.

### **c) Le marché de la mise à disposition d'avions pour le compte de professionnels**

34. Les parties considèrent que l'ensemble des opérateurs disposant d'une licence d'exploitation européenne et ayant des avions disponibles peuvent intervenir sur ce marché. De plus, elles soulignent que les courtiers jouent un rôle important d'intermédiation. Or, les courtiers tendent à mettre en concurrence l'ensemble des compagnies européennes susceptibles d'assurer des vols dans des conditions économiques intéressantes.
35. Au cas présent, l'analyse concurrentielle sera cependant menée au niveau national, niveau sur lequel les parts de marché des parties sont les plus élevées.

### **2. LE MARCHÉ DES LIGNES OSP AVEC EXCLUSIVITÉ ET COMPENSATION FINANCIERE**

36. Les appels d'offre relatifs à l'attribution d'une ligne OSP avec exclusivité sont traduits dans toutes les langues communautaires et sont publiés au JOUE. Dès lors, les opérateurs présents dans l'ensemble des Etats-membres peuvent avoir connaissance de ces appels d'offre et y répondre. Néanmoins, à ce jour, la quasi-totalité des lignes OSP avec exclusivité en France sont exploitées par des opérateurs nationaux, qui eux-mêmes n'exploitent pas de lignes OSP avec exclusivité hors de France. En conséquence, l'analyse des effets de l'opération sur ce marché sera menée au niveau national.

\* \* \*

En l'espèce toutefois, la question de la délimitation géographique des marchés de l'affrètement d'avions, de la mise à disposition d'avions pour le compte de tours opérateurs, de la mise à disposition d'avions pour le compte de professionnels et des lignes OSP avec exclusivité peut être laissée ouverte, dans la mesure où, quelle que soit l'hypothèse retenue, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées.

## **III. Analyse concurrentielle**

### **A. ANALYSE DES EFFETS HORIZONTAUX**

#### **1. LE MARCHÉ DE LA MISE À DISPOSITION D'AVIONS POUR LE COMPTE DE TOURS OPÉRATEURS**

37. Sur le marché français de la mise à disposition d'avions pour le compte de tours opérateurs, la part de marché de la nouvelle entité sera quasiment inchangée, dans la mesure où le groupe Airlinair n'y est que très marginalement présent. En 2008, Airlinair n'a effectué que deux vols charters entre Bastia et Dole pour le compte d'une agence de voyage de Dole, son activité de mise à disposition d'avions étant avant tout centrée sur les compagnies aériennes et dans une moindre mesure sur les professionnels autres que les tours opérateurs.
38. La présente opération n'est donc pas de nature à porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets horizontaux sur le marché de la mise à disposition d'avions pour le compte de tours opérateurs.



## **2. LE MARCHÉ DE LA MISE À DISPOSITION D'AVIONS POUR LE COMPTE DE PROFESSIONNELS**

39. Sur le marché français de la mise à disposition d'avions pour le compte de professionnels, sur lequel environ 120 000 passagers ont été transportés, la part de marché de la nouvelle entité demeurera modérée. Elle s'élèvera en effet à 28 % (à 7 % pour le groupe AFKLM et à 21 % pour le groupe Airlinair). La nouvelle entité sera confrontée à la concurrence de nombreux opérateurs (une quarantaine environ) et notamment des compagnies Chalais, Atlantique Air Assistance, Blue Line ainsi que Paneuropéenne. En outre, il convient de rappeler que la demande provient en grande partie de courtiers qui mettent en concurrence les différents opérateurs au niveau européen. Or, sur un marché de dimension européenne, la part de marché de la nouvelle entité serait fortement diluée.
40. La présente opération n'est donc pas de nature à porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets horizontaux sur le marché de la mise à disposition d'avions pour le compte de professionnels.

## **3. LE MARCHÉ DES LIGNES OSP AVEC EXCLUSIVITÉ ET COMPENSATION FINANCIÈRE**

41. Certaines collectivités locales choisissent, lorsqu'elles lancent un appel d'offre pour l'exploitation d'une ligne OSP avec exclusivité et compensation financière, de spécifier expressément la motorisation requise. Ainsi, l'instruction a permis de démontrer l'existence d'appels d'offre précisant la nécessité pour l'opérateur de disposer d'un avion turboréacteur. Pour ces appels d'offre, les groupes AFKLM et Airlinair ne sont pas susceptibles d'être en concurrence, puisqu'ils disposent de gammes d'avions différentes (avions ATR turbopropulseurs pour Airlinair et avions turboréacteurs pour AFKLM). L'opération n'aura donc pas d'effets sur la concurrence pour ce type d'appels d'offre.
42. Concernant les appels d'offre ne spécifiant pas le type d'avions requis, tous les opérateurs disposant d'un agrément européen peuvent y répondre. Parmi les opérateurs qui répondent aux contraintes techniques et commerciales imposées dans l'appel d'offres, le moins-disant, c'est-à-dire celui qui demande le niveau de subvention le plus bas, est retenu.
43. Le groupe Airlinair ne dispose que de deux types d'avions, les ATR 42 et les ATR 72, qui peuvent respectivement transporter, au maximum, 48 et 70 passagers. Le groupe Airlinair ne peut donc répondre qu'à des appels d'offre requérant un nombre de passagers par vol inférieur à 70. De plus, le groupe Airlinair ne répond pas aux appels d'offre portant sur des avions de moins de 20 places, segment de marché occupé par des compagnies comme Chalais, Hex'Air, Finist'Air et Twinjet, qui disposent de petits avions turbopropulseurs. Le groupe Airlinair estime que son offre ne pourrait pas être compétitive puisqu'il ne dispose pas d'avions adaptés au transport d'un nombre si réduit de passagers. Les éventuels effets de l'opération sur les lignes OSP avec exclusivité et compensation financière sont donc limités aux appels d'offres qui, d'une part, n'exigent pas que l'opérateur dispose d'un avion turboréacteur, et, d'autre part, requièrent des appareils pouvant transporter entre 20 et 70 passagers, segment sur lequel le groupe AFKLM n'est pas présent. Mais, même si les activités des parties à l'opération ne se chevauchent pas sur ce segment précis, il convient cependant de vérifier si l'opération ne diminuera pas la concurrence s'y exerçant en provoquant la disparition d'un concurrent potentiel (le groupe AFKLM), de manière à permettre au groupe Airlinair d'augmenter le montant des subventions demandées.
44. Avant d'évaluer les barrières à l'entrée sur ce marché, il convient de relever, qu'en cas d'augmentation du montant de subvention demandé, certaines collectivités territoriales sont

susceptibles de renoncer à la délégation de la liaison concernée. Ainsi, cinq liaisons OSP avec exclusivité ont disparu au cours des cinq dernières années. Il s'agit des lignes Angers-Tours-Lyon, Angoulême-Lyon, Béziers-Paris, Strasbourg-Milan et Saint-Étienne-Paris. Si elle limite l'attractivité de ce segment pour de nouveaux entrants, cette caractéristique de la demande limite aussi la capacité d'Airlinair à augmenter ses prix.

45. Pour un opérateur disposant d'une licence européenne, il n'existe pas de barrières réglementaires à l'entrée sur ce segment. En revanche, il existe des barrières économiques, pour les opérateurs ne disposant pas des avions turbopropulseurs adaptés. Il ressort des différentes informations collectées que l'exploitation d'un avion turbopropulseur (famille à laquelle appartient l'ATR) est moins coûteuse que l'exploitation d'un avion turboréacteur de capacité similaire. A titre illustratif, les parties ont évalué, sur la base de leurs structures de coût réelles, les différences de coût d'exploitation entre un ATR 42 et un avion turboréacteur pouvant transporter le même nombre de passager (ERJ 145) et entre un ATR 72 et un avion turboréacteur pouvant transporter un nombre équivalent de passagers (CRJ 700). Ainsi, il a été estimé que le coût d'exploitation d'un ERJ 145 était de 12 % supérieur à celui d'un ATR 42, et celui d'un CRJ 700 de 25 % supérieur à celui d'un ATR 72. Plusieurs facteurs expliquent ces différences. [confidentiel]. Le groupe Airlinair dispose donc, grâce au fait qu'il est le seul exploitant d'avions ATR de plus de vingt places en France, d'un avantage concurrentiel sur les autres compagnies aériennes susceptibles d'être intéressées par ce segment de marché. En particulier, il dispose d'un avantage de coût vis-à-vis du groupe AFKLM, qui a dissuadé ce dernier, jusqu'à présent, d'entrer sur ce segment de marché. Compte-tenu de cet écart, il paraît peu probable qu'en l'absence de l'opération, le groupe AFKLM ait été fortement incité à entrer rapidement sur le segment de marché concerné.
46. Pour apprécier les effets de l'opération, il convient aussi d'évaluer la pression exercée par les concurrents étrangers, comme la compagnie irlandaise Aer Arann, disposant d'avions turbopropulseurs (ATR ou autres) et des savoir-faire nécessaires pour pénétrer ce segment, sans avoir à surmonter les barrières économiques évoquées ci-dessus. Le fait que le marché français des lignes OSP soit dominé par des opérateurs nationaux, suggèrent cependant l'existence de barrières linguistiques ou culturelles. La difficulté à les surmonter doit cependant être relativisée. Certains opérateurs étrangers sont déjà présents en France sur le marché des lignes OSP. Il s'agit des compagnies Air Nostrum et Ceske Aeroline qui exploitent chacune une ligne en partance de Strasbourg et à destination d'une capitale européenne (Madrid pour Air Nostrum et Prague pour Ceske Aeroline SA). Ces compagnies, bien que n'opérant pas sur des vols intérieurs français, ont au travers de leur présence à Strasbourg, une certaine connaissance du marché français et pourraient être encouragées à entrer sur ce marché en cas d'augmentation des prix pratiqués par le groupe Airlinair. Ainsi, selon un des clients répondants au test de marché, « *la réponse du maintien de la concurrence est sans doute dans l'ouverture des OSP aux compagnies étrangères* ». La pression concurrentielle des compagnies étrangères sur ce segment apparaît donc comme relativement faible, mais susceptible de s'accroître si l'attractivité de ce segment de marché s'améliore.
47. Compte-tenu des éléments qui précèdent, l'opération n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets horizontaux sur le marché des lignes OSP avec exclusivité et compensation financière.

## **B. ANALYSE DES EFFETS VERTICAUX**

48. A l'issue de l'opération, le groupe AFKLM exercera une influence déterminante sur le groupe Airlinair avec lequel il entretient actuellement des relations commerciales étroites. En effet, le groupe Airlinair est son unique fournisseur d'avions ATR avec équipage. Il convient dès lors de s'interroger sur les potentiels effets verticaux de l'opération, c'est-à-dire d'étudier si l'opération est susceptible de priver les concurrents du groupe Airlinair de débouchés et si l'opération est susceptible d'entraîner un risque de forclusion qui priverait les concurrents du groupe AFKLM d'accès au marché de l'affrètement d'avions.
49. Le premier risque d'atteinte à la concurrence (la privation de débouchés pour les concurrents du groupe Airlinair présents sur le marché de l'affrètement d'avions) peut être écarté, puisque le groupe Airlinair est le seul opérateur présent sur le segment français de l'affrètement d'ATR de plus de vingt places pour le compte de compagnies aériennes.
50. Concernant le second risque d'atteinte à la concurrence (la privation d'accès au marché de l'affrètement pour les compagnies aériennes), il faut tout d'abord souligner que le groupe Airlinair travaille essentiellement avec le groupe AFKLM. En effet, le groupe Airlinair met à disposition du groupe AFKLM 14 avions. Son seul autre client à ce jour est la compagnie CCM Airlines (ci-après « CCM ») qui lui loue un avion avec équipage. Or, un scénario de verrouillage du marché, au détriment de CCM, n'apparaît pas plausible. Le groupe AFKLM n'aurait en effet pas d'intérêt particulier à priver CCM de l'accès à ce marché, dans la mesure où cela priverait le groupe Airlinair d'une partie de ces revenus. En outre, des liens existent entre le groupe AFKLM et CCM : le groupe AFKLM détient environ 12 % du capital de CCM (La Collectivité Territoriale de Corse est l'actionnaire majoritaire de CCM dont elle détient environ 60 % du capital) et le groupe Air France et CCM partagent l'exploitation de quatre lignes OSP avec exclusivité en partance de la Corse (Bastia, Ajaccio, Calvi et Figari) et à destination de Paris. Les vols sur ces lignes sont assurés par les deux compagnies dans un arrangement de « co-exclusivité » impliquant une coopération importante entre CCM et Air France, telle que convenue lors de la signature de la convention de délégation de service public concernant ces liaisons.
51. La présente opération n'est donc pas de nature à porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets verticaux.

### **DECIDE**

**Article unique** : L'opération notifiée sur le numéro 09-0001 est autorisée.

Le président,

Bruno Lasserre