

**FR**

**FR**

**FR**



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

**DÉCISION DE LA COMMISSION**

**du 7 avril 2004**

relative à une procédure d'application de l'article 81 du traité CE

(Case COMP/38.284/D2 Société Air France / Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A.)

*(notifiée sous le numéro C(2004) 1307 final)*

(Le texte en langue anglaise est le seul faisant foi.)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CEE) n° 3975/87 du Conseil du 14 décembre 1987 déterminant les modalités d'application des règles de concurrence applicables aux entreprises de transports aériens<sup>1</sup>, et notamment son article 5,

vu la demande d'attestation négative déposée par la Société Air France et Alitalia Linee Aeree Italiane S.p.A le 12 novembre 2001 en application de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 3975/87 et la notification en vue d'obtenir une exemption présentée par la Société Air France et Alitalia Aeree Italiane S.p.A le 12 novembre 2001 conformément à l'article 5 dudit règlement,

vu le résumé de la demande et de la notification publié conformément à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 3975/87<sup>2</sup>,

vu le résumé des engagements proposés, publié conformément à l'article 16, paragraphe 3, du règlement (CEE) n° 3975/87<sup>3</sup>,

vu le rapport final du conseiller-auditeur dans la présente affaire,

après consultation du comité consultatif en matière d'ententes et de positions dominantes dans le domaine des transports aériens,

considérant ce qui suit:

## 1. INTRODUCTION

- (1) Par lettre du 12 novembre 2001, enregistrée à la direction générale de la concurrence le 13 novembre 2001, la Société Air France (Air France) et Alitalia Linee Aeree S.p.A. (Alitalia), ci-après dénommées «les parties», ont notifié à la Commission une série d'accords de coopération et demandé une attestation négative en application de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 3975/87 et/ou une exemption au titre de l'article 5 de ce règlement.
- (2) Les accords poursuivent le double objectif d'intégrer Alitalia dans l'alliance mondiale SkyTeam<sup>4</sup> et de constituer une alliance bilatérale stratégique à long terme fondée sur une coopération étroite entre les parties. La présente affaire concerne exclusivement la coopération bilatérale entre Air France et Alitalia en ce qui concerne le transport aérien entre des aéroports de la Communauté.
- (3) Un résumé de la demande a été publié le 8 mai 2002 au Journal officiel des Communautés européennes, invitant les tiers intéressés et les États membres à

---

<sup>1</sup> JO L 374 du 31.12.1987, p. 1, règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1/2003 (JO L 1 du 4.01.2003, p. 1).

<sup>2</sup> JO C 111 du 8.05.2002, p. 7.

<sup>3</sup> JO C 297 du 9.12.2003, p. 10.

<sup>4</sup> Avant l'entrée d'Alitalia, les membres de SkyTeam étaient Air France, Delta Airlines, AeroMéxico, Korean Air et CSA.

présenter leurs observations à la Commission dans un délai de 30 jours, conformément à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CEE) n°3975/87.

- (4) Le 1er juillet 2002, la Commission a informé les parties, en vertu de l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CEE) n° 3975/87, qu'elle nourrissait des doutes sérieux quant à l'applicabilité de l'article 81, paragraphe 3, du traité aux accords notifiés.
- (5) Les parties ont répondu à la lettre exprimant les doutes sérieux de la Commission le 17 septembre 2002 et des discussions approfondies ont été menées pour trouver des solutions appropriées aux problèmes recensés dans ladite lettre.
- (6) Ces discussions ont amené les parties à présenter une proposition d'engagements. Le 9 décembre 2003, la Commission a publié ces engagements proposés dans une communication au Journal officiel des Communautés européennes conformément à l'article 16, paragraphe 3, du règlement (CEE) n° 3975/87, pour permettre à l'ensemble des tiers intéressés de lui communiquer leurs observations.

## **2. LES PARTIES**

### **2.1. Air France**

- (7) Air France (AF) est la société mère du groupe Air France. Elle constitue la seconde plus grande compagnie aérienne en Europe (devant British Airways et juste derrière Lufthansa) en termes de nombre total de passagers réguliers transportés<sup>5</sup>. L'État français détient environ 54 % d'Air France. Les investisseurs privés et institutionnels en possèdent 33 % et les salariés 13 %. Le chiffre d'affaires mondial consolidé du groupe Air France s'est élevé à 12,7 milliards en 2002/2003.

### **2.2. Alitalia**

- (8) Alitalia (AZ) est la société de tête du groupe Alitalia. Elle se place en sixième position en Europe au niveau du nombre total de passagers réguliers transportés. L'État italien est propriétaire de quelque 62 % d'Alitalia et les investisseurs privés de 35 %. Le chiffre d'affaires mondial consolidé du groupe Alitalia s'est élevé à 4,8 milliards d'euros en 2002.

## **3. LES ACCORDS DE COOPERATION ENTRE AIR FRANCE ET ALITALIA**

- (9) Les parties cherchent, par leur coopération, à mettre sur pied une alliance bilatérale stratégique à long terme, de grande envergure, dont les principaux éléments sont:
  - a) création d'un système "multi-hub" européen, articulé autour de la plate-forme de correspondance d'Air France ("hub") à Paris Charles de Gaulle et des plates-formes de correspondance de Rome Fiumicino et de Milan Malpensa, afin d'interconnecter leurs réseaux mondiaux;
  - b) coordination des services passagers exploités par les parties, ce qui inclut le recours étendu au partage de code, la coordination de leur réseau de transport régulier de passagers, la vente, la gestion des revenus, la reconnaissance

---

<sup>5</sup> Source: Yearbook 2003 of AEA, l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne.

- mutuelle de leurs programmes de fidélisation respectifs, la coordination de leurs activités commerciales et l'utilisation commune des salons d'attente;
- c) coopération dans d'autres domaines, tels que le transport de fret, l'assistance au sol, la maintenance, les achats, la restauration, les systèmes informatiques, le développement de la flotte et l'acquisition de nouveaux appareils, la formation des équipages et la comptabilité d'exploitation.
- (10) L'alliance est régie par [...] accords principaux signés le 27 juillet 2001 [...].
- (11) Les parties envisagent de conclure une coopération à long terme pendant une durée initiale de [...] ans, qui pourra ensuite être prorogée pour des périodes supplémentaires de [...] ans. Il ne pourra être mis fin à l'alliance que dans des circonstances précises [...].
- (12) Les parties prévoient que l'intégration plus poussée pourra entraîner une fusion complète pour autant que les circonstances s'y prêtent. À court terme, seule une participation croisée est envisagée.
- (13) La coopération est mise en oeuvre progressivement. Ses principaux éléments sont déjà opérationnels depuis le début de la saison d'été IATA 2002, qui a démarré fin mars 2002.
- (14) Un partenariat plus étroit s'instaure pour les vols entre la France et l'Italie, ce qui comprend, selon la définition adoptée par les parties, l'ensemble des liaisons aériennes entre les deux pays exploitées par Air France et/ou Alitalia, à l'exclusion des vols qui précèdent ("*behind*") et qui suivent ("*beyond*"), qu'ils soient intérieurs ou internationaux. La section 3.1 ci-après décrit la coopération "de base" que les parties mettront en place en ce qui concerne le transport aérien de passagers. La coopération "renforcée" au niveau des vols entre la France et l'Italie est décrite à la section 3.2.

### **3.1. Coopération générale en qui concerne le transport de passagers**

#### *3.1.1. Partage de codes, coordination du réseau et coopération en matière de liaisons*

- (15) AF et AZ utiliseront largement le partage de codes sur des services réguliers au niveau mondial, partout où cela présente un intérêt pour leurs réseaux respectifs, sauf en cas de contraintes liées aux politiques de transport aérien<sup>6</sup> ou de restrictions techniques. Le partage de codes se fera sur une base sans barrière («*free-flow*»), ce qui signifie qu'aucune limite n'est prédéfinie en termes de nombre de sièges que chaque partie peut vendre sur des vols à codes partagés.
- (16) [...].
- (17) Les parties s'efforceront dans une mesure raisonnable de coordonner les horaires de leurs vols afin de réduire au minimum les temps d'attente des passagers en transit.

---

<sup>6</sup> Par exemple, un accord bilatéral conclu par la France avec un pays tiers fait obstacle à ce qu'AZ ajoute son code au vol exploité par AF entre la France et ce pays tiers.

### *3.1.2. Coordination en matière de tarification et de ventes*

- (18) Les parties coordonneront leurs prix là où cela est possible. Elles définiront en temps voulu les marchés clés et les paires de villes correspondantes pour lesquelles elles appliqueront une tarification commune, en tenant compte de leur présence conjointe sur le marché, de leur position sur le marché et des questions bilatérales ou gouvernementales (le partage de codes avec des pays tiers, par exemple).
- (19) Les forces de vente des parties resteront distinctes sur leurs marchés respectifs, mais leurs politiques seront coordonnées. Chaque partie conservera son propre système de réservation et de billetterie; des liens seront toutefois établis entre les différents systèmes. [...].

### *3.1.3. Reconnaissance mutuelle des programmes respectifs de fidélisation*

- (20) Pour l'heure, chaque partie poursuivra son propre programme de fidélisation (FFP). Un rapprochement progressif en vue de créer un programme de fidélisation Sky Team pourrait être envisagé ultérieurement. Les parties ont signé des accords de reconnaissance mutuelle de leurs programmes de fidélisation respectifs qui permettront aux membres des programmes de chaque partie de gagner et d'échanger des points lorsqu'ils voyagent avec l'autre partie. Des paiements compensatoires seront fixés entre les parties afin de régler ce que ces dernières se doivent l'une à l'autre en termes de reconnaissance mutuelle des programmes de fidélisation.

## **3.2. Coopération concernant les vols entre la France et l'Italie au niveau du transport de passagers**

- (21) Sur les vols entre la France et l'Italie, outre la coopération générale entre les parties exposée à la section 3.1 ci-dessus, les parties partagent également leurs bénéfices et leurs capacités. Le partage des capacités comprend également un accord sur les fréquences des vols.

### *3.2.1. Partage des bénéfices*

- (22) Depuis avril 2002, AF et AZ partagent les bénéfices dégagés sur les vols entre la France et l'Italie [...]. Le mouvement de convergence vers un partage 50/50 % sera achevé progressivement [...]. Afin de faciliter le partage des bénéfices, une harmonisation des critères et des procédures comptables sera mise en oeuvre.
- (23) Les parties conviendront annuellement du budget alloué aux vols entre la France et l'Italie [...].

### *3.2.2. Partage de capacités et accord sur les fréquences*

- (24) En ce qui concerne l'ensemble des vols entre la France et l'Italie, les parties envisagent de parvenir dans un délai de quatre ans à un partage 50/50 % de la capacité au niveau des passagers (calculée en termes de nombre de sièges proposés chaque semaine). [...].
- (25) En vertu de cet accord, *[les parties s'accordent aussi sur les fréquences]*.

### **3.3. Coopération en ce qui concerne le transport du fret**

- (26) Les parties coopéreront aussi en matière de transport de fret au niveau mondial. Elles sont convenues d'un programme de travail à court terme, et des groupes de travail ont été créés pour prendre en charge la coopération sur les points recensés dans le programme<sup>7</sup>.
- (27) [...]. Des négociations sont actuellement en cours entre AF et AZ pour définir plus précisément ce partenariat en matière de fret.

### **3.4. Coopération concernant l'assistance en escale**

- (28) Le 28 mars 2002, les parties ont transmis à la Commission une copie de l'accord sur les activités d'assistance en escale (GHBA), signé le 11 mars 2002. En application de cet accord, les parties s'engagent dans un partenariat poussé à long terme et développeront toutes les synergies possibles dans les domaines de la fourniture réciproque de services, de l'organisation des terminus et de la colocalisation des aéroports, ainsi que des achats en commun.
- (29) Cette coopération au niveau de l'assistance en escale se déroulera dans le cadre de l'alliance SkyTeam, ce qui signifie que les parties coopéreront également avec les autres compagnies aériennes membres de SkyTeam sur ce point. Les membres de SkyTeam (y compris AF et AZ) chercheront à recourir au même fournisseur pour leurs services d'assistance en escale et/ou à utiliser une zone commune pour l'enregistrement des passagers.

### **3.5. Gestion de l'alliance AF/AZ**

- (30) [...]
- (31) La gestion opérationnelle de l'alliance est confiée au conseil de l'alliance AF/AZ, composé d'un nombre égal de membres de la direction [...] pour chaque partie. [...].
- (32) [...].
- (33) [...].

## **4. DISPOSITIONS APPLICABLES**

### **4.1. Activités affectées**

- (34) Les activités concernées par les accords de coopération entre Air France et Alitalia sont les services réguliers de transport aérien de passagers, le transport aérien de fret et les services d'assistance en escale.
- (35) Le transport aérien de fret est exclu du cadre de la présente décision, car les parties sont toujours en train de négocier la portée de leur coopération dans ce secteur (voir

---

<sup>7</sup> Coordination des horaires et de la capacité et développement des liens entre les plateformes de correspondance en vue d'améliorer les coefficients de remplissage des parties; tarification et ventes conjointes, coordination de la gestion des revenus, le cas échéant; faisabilité et commodité d'un point de contact commun pour les clients; [...].

section 3.3 ci-dessus). La décision ne porte pas non plus sur les services d'assistance en escale, qui n'entrent pas dans le champ d'application du règlement (CEE) n° 3975/87. La présente décision est donc sans préjudice de toute appréciation concurrentielle supplémentaire de ces aspects en application de l'article 81 du traité.

#### **4.2. Coopération en matière de transport aérien de passagers**

- (36) L'accord de coopération relatif au transport de passagers entre Air France et Alitalia est de grande envergure. La coopération la plus étroite entre les parties concerne le marché du transport de passagers sur les vols entre la France et l'Italie, où les parties partagent leurs bénéfices ainsi que leurs capacités, s'accordent sur les prix, les fréquences, les horaires et la stratégie commerciale et mettent en commun leurs programmes de fidélisation.
- (37) La coopération entre les parties ne relève pas du champ d'application du règlement (CEE) du Conseil n° 4064/89 du Conseil du 21 décembre 1989 relatif au contrôle des opérations de concentration entre entreprises<sup>8</sup> («le règlement sur les concentrations»). L'alliance n'accomplit notamment pas «toutes les fonctions d'une entité économique autonome» (article 3, paragraphe 2, du règlement sur les concentrations). Il ne s'agit pas d'une entité juridique distincte dotée des ressources nécessaires pour fonctionner en tant qu'entité économique autonome sur le marché. Elle n'a aucun «accès indépendant au marché», tel que le mentionne la communication de la Commission relative à la notion d'entreprises communes de plein exercice au sens du règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil relatif au contrôle des opérations de concentration entre entreprises<sup>9</sup>, car Air France et Alitalia continueront à effectuer toutes les opérations relatives aux clients. En outre, les parties se partageront les bénéfices [...] uniquement sur les vols entre la France et l'Italie, ce qui représente une faible proportion de leurs activités respectives. Les éléments clés de la stratégie commerciale de chaque partie continueront à être déterminés d'une manière indépendante. Enfin, les vols entre la France et l'Italie ne peuvent guère être considérés comme une activité autonome, étant donné qu'elle est extrêmement dépendante du reste des réseaux globaux des parties (et, en particulier, des passagers en transit).
- (38) Sur la base de l'ensemble des éléments exposés aux deux considérants ci-dessus, l'accord de coopération entre AF et AZ sur les vols reliant la France et l'Italie a objet et pour effet de coordonner le comportement concurrentiel des deux entreprises, qui restent indépendantes. Il ne remplit pas les conditions pour constituer une entreprise commune de plein exercice. Il fait partie d'un accord de coopération plus large concernant le transport de passagers et de fret, qui tombe dans le champ d'application de l'article 81 du traité et doit donc être apprécié conformément au règlement (CEE) n° 3975/87, qui définit les modalités d'application de l'article 81 au transport aérien entre aéroports de la Communauté.

---

<sup>8</sup> JO L 395 du 30.12.1989, p.1. Rectificatif au JO L 257 du 21.09.1990, p.13. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1310/97 (JO L 180 du 9.07.1997, p. 1)

<sup>9</sup> JO C 66 du 2.3.1998, p. 1.



## 5. LES MARCHES EN CAUSE EN CE QUI CONCERNE LE TRANSPORT DE PASSAGERS

### 5.1. L'approche générale de la Commission en matière de définition des marchés dans le secteur du transport aérien de passagers

- (39) Pour définir le marché en cause dans le secteur des transports aériens, la Commission a élaboré, dans un certain nombre de décisions<sup>10</sup>, une méthode axée sur la paire «point d'origine/point de destination» (paire O/D, également dénommée ci-après «paire de villes»). Cette méthode s'appuie sur la jurisprudence<sup>11</sup>. Selon cette méthode, chaque combinaison d'un point d'origine et d'un point de destination doit être considérée comme un marché distinct du point de vue du client. Pour établir si la concurrence s'exerce sur un marché O/D, la Commission examine les différentes possibilités de transport sur ce marché, c'est-à-dire:
- a) les vols directs entre les deux aéroports concernés;
  - b) les vols directs entre les aéroports dont la zone desservie recouvre largement celle des aéroports concernés;
  - c) les vols avec correspondance entre les aéroports concernés dans la mesure où ils peuvent se substituer aux vols directs. La substituabilité entre liaisons directes et liaisons avec correspondance dépend d'un certain nombre de facteurs tels que la durée du vol ou les fréquences (et les horaires) des vols;
  - d) les autres moyens de transport (voiture et/ou train) disponibles, dans la mesure où ils peuvent se substituer aux vols directs ou avec correspondance en termes de durée du voyage et de fréquences, etc.
- (40) Le fait de savoir si ces solutions de remplacement sont substituables entre elles dépend d'un grand nombre de facteurs, tels que le temps de trajet, le nombre de fréquences, les caractéristiques des services et le prix des différentes alternatives.
- (41) Dans de précédentes affaires, la Commission a par ailleurs établi une distinction entre les clients «ayant des contraintes de temps» et les clients «n'ayant pas de contraintes de temps»<sup>12</sup>. Les premiers souhaitent atteindre leur destination le plus rapidement possible, ils ne sont pas souples en termes d'heure de départ et d'arrivée et doivent avoir la possibilité de modifier leur réservation à bref délai. Les voyageurs non sensibles au facteur de temps sont en revanche plus regardants sur le prix et acceptent des durées de voyage plus longues. Toutefois, en pratique, ce qui permet aux compagnies aériennes de distinguer ces deux groupes n'est pas tant la mesure dans laquelle ils préfèrent des durées de trajet courtes que la mesure dans laquelle ils préfèrent disposer d'une certaine souplesse au niveau des horaires. Les passagers ayant des contraintes de temps, qui utilisent des billets soumis à aucune restriction, sont disposés à payer davantage pour être assurés de pouvoir toujours voyager sur le vol qui leur convient le mieux.

---

<sup>10</sup> Voir, par exemple, la décision de la Commission dans l'affaire n° IV/JV.0019. KLM/ Alitalia (JO C 096 du 5.04.2000; p. 5).

<sup>11</sup> Voir les arrêts du 11 avril 1989 de la Cour dans l'affaire 66/86 Ahmed Saeed Flugreisen, Recueil 1989, p. 803 et du 19 mai 1994 du Tribunal de première instance dans l'affaire T-2/93 Air France/Commission (TAT), Recueil 1994, p. 323.

<sup>12</sup> Voir, par exemple, la décision 2001/716/CE de la Commission dans l'affaire COMP.D.2 37.444 - SAS/Maersk Air et affaire COMP.D.2 37.386 - Sun-Air contre SAS et Maersk Air (JO L 265 du 5.10.2001, p.15) et la décision 2002/746/CE de la Commission dans l'affaire COMP/37.730 - AuA/LH (JO L 242 du 10.09.2002, p.25.).

## 5.2. Les marchés en cause en ce qui concerne le transport de passagers dans la présente affaire

### 5.2.1. Les liaisons affectées

(42) La coopération des parties en ce qui concerne le transport de passagers entre les aéroports de la Communauté s'étend à trois différentes catégories de liaisons:

- 1) Sept liaisons avec chevauchement sur lesquelles les deux parties avaient l'habitude d'exploiter des vols en concurrence l'une avec l'autre avant la création de l'alliance, dont la totalité sont des liaisons entre la France et l'Italie. Il s'agit de Paris-Milan, Paris-Rome, Paris-Venise, Paris-Bologne, Paris-Naples, Milan-Lyon et de Paris-Florence.

Les parties ont notifié Paris-Florence comme étant une liaison sans chevauchement, car Alitalia n'exploitait pas les vols par ses propres moyens avant la création de l'alliance. Alitalia avait toutefois conclu un accord de partage de codes avec Meridiana sur cette liaison<sup>13</sup> et était par conséquent présente sur le marché Paris-Florence, où elle concurrençait Air France, même sans exploiter elle-même les vols. Cette liaison sera donc considérée ci-après comme une liaison avec chevauchement.

- 2) Treize liaisons sans chevauchement entre la France et l'Italie, où seule une des parties exploitait des services directs avant l'existence de l'alliance.

Paris-Turin	Rome-Nice	Milan-Marseille	Lyon-Bologne
Paris-Gênes	Rome-Lyon	Milan-Toulouse	Lyon-Venise
Paris-Vérone		Milan-Nice	
		Milan-Strasbourg	Turin - Clermont-Ferrand
		Milan - Clermont-Ferrand/ Nantes <sup>14</sup>	

- 3) D'autres liaisons intraeuropéennes où les parties n'exploitaient aucun service direct concurrent.

### 5.2.2. La demande de transport aérien sur l'ensemble des liaisons entre la France et l'Italie

(43) La Commission a réalisé une enquête de grande ampleur pour examiner précisément la situation de la demande de transport aérien sur l'ensemble des liaisons entre la France et l'Italie.

#### 5.2.2.1. Clients ayant des contraintes de temps et exigeant une certaine souplesse et clients sensibles au facteur prix

(44) L'enquête menée sur les liaisons entre la France et l'Italie affectées a résolument confirmé la validité de la distinction entre les passagers ayant des contraintes de temps (qui exigent une certaine souplesse) et les passagers n'en ayant pas (qui font

<sup>13</sup> Meridiana exploitait 12 fréquences hebdomadaires sur Paris-Florence en concurrence avec Air France.

<sup>14</sup> L'avion fait escale à Clermont-Ferrand et continue ensuite vers Nantes; les passagers embarquant à Milan peuvent poursuivre jusqu'à Nantes.

plus attention au prix). Pour cette première catégorie, il importe avant tout de disposer d'une souplesse maximale au niveau du voyage et les principaux critères à partir desquels ils choisissent un transporteur sont le nombre de vols journaliers proposés, la commodité des horaires de départ/d'arrivée, la localisation des aéroports au départ et à l'arrivée des vols, et la possibilité de modifier les réservations à bref délai. Ces critères l'emportent généralement sur le prix du billet, bien que ce paramètre soit en train de prendre de plus en plus d'importance pour cette catégorie de clients également. À l'inverse, les passagers n'ayant pas de contraintes de temps sont avant tout intéressés par le prix et sont sensiblement moins exigeants en termes de durée totale de voyage, de souplesse au niveau des réservations/du voyage et de localisation des aéroports.

- (45) Il existe donc deux groupes de clients aux exigences distinctes en matière de produits et de services sur les liaisons affectées entre la France et l'Italie.
- (46) La distinction entre voyageurs d'affaires et voyageurs de tourisme ne recouvre pas toujours celle qui est établie entre les passagers qui ont des contraintes de temps et exigent une certaine souplesse et les passagers faisant plus attention au prix. C'est ainsi que, par exemple, les passagers en voyage d'agrément qui se rendent vers une destination pour un week-end ou un circuit touristique de courte durée préféreront ne pas passer l'essentiel de leur temps de loisir à emprunter des moyens de transport trop lents. Néanmoins, la distinction entre les passagers qui ont des contraintes de temps et exigent une certaine souplesse et les passagers sensibles au facteur prix demeure pertinente dans la présente affaire.

#### 5.2.2.2. Substitution entre les aéroports

- (47) Les passagers qui commencent ou terminent leur voyage dans la zone desservie par deux aéroports ou davantage peuvent choisir leur aéroport de départ et d'arrivée. La concurrence se trouve ainsi renforcée si le choix entre différents aéroports suppose également un choix plus large entre différentes compagnies aériennes. Il existe une corrélation entre le temps supplémentaire qu'un voyageur est disposé à consacrer au trajet vers un aéroport qui est plus éloigné et la durée totale du voyage. En ce qui concerne les vols à l'intérieur de l'Europe, on peut partir du principe que le rayon de la zone desservie par chaque aéroport est peu étendu, étant donné la brièveté de la durée de voyage, alors que pour les vols longue distance, la situation peut être différente. En l'espèce, en ce qui concerne les vols internationaux entre la France et l'Italie, la Commission a examiné les possibilités de substitution entre les aéroports suivants:

#### Aéroports de Paris

- (48) La ville de Paris est desservie par deux aéroports principaux, Charles de Gaulle (CDG) et Orly (ORY), tous deux «entièrement coordonnés»<sup>15</sup>. L'enquête sur le marché France-Italie a établi que, du côté de la demande, pour les passagers O&D (tant pour les passagers qui ont des contraintes de temps et exigent une certaine

---

<sup>15</sup> Dans les aéroports entièrement coordonnés, il est nécessaire de coordonner les créneaux horaires, car, à certains moments de la journée tout au moins, la demande de créneaux est supérieure à l'offre. Voir l'article 2, point g), du règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil, du 18 janvier 1993, fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté. (JO L 14 du 22.01.1993, p. 1), règlement modifié par le règlement (CE) n° 1554/2003 du Parlement européen et du Conseil (JO L 221 du 4.09.2003, p. 1).

souplesse que pour les passagers qui sont soucieux du prix), Paris-CDG et Paris-ORY étaient substituables entre eux, car ils sont situés dans la même zone d'attraction et disposent de facilités d'accès comparables. Du côté de l'offre, la substituabilité des deux aéroports peut dépendre des besoins de chaque transporteur. Pour certaines compagnies aériennes, ils pourraient ne pas être substituables suivant les marchés qu'ils desservent (trafic de transit/trafic de point à point, liaisons intérieures/internationales) et les coûts des différents aéroports.

- (49) Beauvais-Tille (BVA), situé à quelque 50 km de Paris, constitue un troisième aéroport de la région parisienne. Ryanair a lancé des opérations à partir de cet aéroport à destination de Bergamo-Orio al Serio et de Rome-Ciampino. Toutefois, l'enquête a montré que Beauvais ne pourrait remplacer les aéroports de Paris-Orly ou de Charles de Gaulle pour les passagers sensibles au facteur temps et exigeant une certaine souplesse.

#### Aéroports de Milan

- (50) Milan est desservie par deux aéroports principaux: Malpensa (MXP) et Linate (LIN), tous deux étant entièrement coordonnés. L'enquête sur le marché France-Italie a fait apparaître que la plupart des clients d'affaires choisissaient entre les deux aéroports selon leur point de départ et leur destination finale, en fonction notamment de l'endroit où sont situés leurs bureaux ou sièges sociaux. Nombreux sont ceux qui reconnaissent que LIN a l'avantage d'être plus proche du centre et facilement accessible. Plusieurs clients déclarent toutefois qu'ils n'ont pas de préférence pour l'un ou l'autre aéroport. D'autres déclarent qu'ils préfèrent MXP parce qu'il est plus proche de leur point de départ ou de leur destination finale ou qu'il présente l'avantage de présenter davantage de possibilités en termes de liaisons et de fréquences. L'enquête indique au bout du compte qu'environ 46 % des passagers O&D sensibles au facteur temps utilisent MXP, cependant que 54 % optent pour LIN (chiffres du trafic pour la saison IATA 2002). Cela tend à montrer que pour les passagers O&D (tant ceux ayant des contraintes de temps et exigeant une certaine souplesse que ceux qui sont soucieux du prix), Milan-MXP et Milan-LIN sont substituables entre eux.
- (51) Le système aéroportuaire de Milan comprend également l'aéroport de Bergamo/Orio al Serio (BGY). L'enquête réalisée sur le marché France-Italie fait apparaître que cet aéroport ne peut remplacer les deux principaux aéroports de Milan pour les passagers qui ont des contraintes de temps et exigent une certaine souplesse. Il est considéré comme étant trop éloigné de Milan et pas facilement accessible.

#### Aéroports de Rome

- (52) Rome est desservie par deux aéroports, Fiumicino et Ciampino, tous deux entièrement coordonnés. Même si Fiumicino est la solution privilégiée tant pour le trafic de point à point que pour le trafic de correspondance, il découle de l'enquête réalisée sur le marché France-Italie que les deux aéroports peuvent être considérés comme substituables pour les passagers O&D (à la fois pour ceux qui ont des contraintes de temps et exigent une certaine souplesse et pour ceux qui font plus attention au prix).

#### Aéroports de Vérone/Venise

- (53) Les parties affirment que Venise relève de la zone desservie par l'aéroport de Vérone, situé à 110 km à l'ouest de Venise. L'enquête a toutefois clairement montré que les vols exploités sur la liaison Paris-Vérone ne pouvaient être considérés comme une

alternative aux vols exploités sur la liaison Paris-Venise, même pour les passagers soucieux du prix.

#### 5.2.2.3. Compagnies aériennes à bas prix

- (54) Il ressort de l'enquête marché réalisée sur le marché France-Italie que, pour la plupart des clients d'affaires, les services actuellement exploités par les compagnies aériennes à bas tarif ne constituent pas une solution de remplacement rentable par rapport aux transporteurs traditionnels multi-services, car ils ne permettent pas une souplesse suffisante (autrement dit, le nombre de vols exploités quotidiennement est insuffisant, les horaires ne sont pas pratiques ou les seuls billets disponibles sont soumis à des restrictions); enfin, ils opèrent à partir d'aéroports secondaires qui sont éloignés de la destination finale et ne sont pas facilement accessibles.
- (55) La totalité des clients d'affaires ont clairement indiqué qu'ils considéraient que le service à bas prix exploité par Ryanair entre Beauvais et Bergamo al Serio n'était pas une alternative intéressante aux services traditionnels entre Paris et Milan, les deux aéroports étant trop éloignés des villes de Paris et de Milan. Pour l'instant, les vols proposés par les compagnies aériennes à bas prix ne semblent constituer une alternative aux transporteurs traditionnels que pour les voyageurs sensibles au facteur prix, essentiellement des voyageurs de tourisme.

#### 5.2.2.4. Vols charters

- (56) Des vols charters sont exploités par Corsair sur trois paires de villes O&D avec chevauchement (Paris-Rome, Paris-Naples et Paris-Venise). Il découle de l'enquête qu'ils ne constituent pas une alternative intéressante aux vols réguliers pour les voyageurs ayant des contraintes de temps et exigeant une certaine souplesse. De même, ils ne représentent probablement pas une solution de substitution appropriée pour les passagers soucieux du prix. Bien qu'ils apparaissent dans les systèmes de réservation informatisés, le nombre des fréquences exploité est insuffisant pour exercer des pressions concurrentielles sur les parties et seule une minorité de sièges sont vendus séparément d'un voyage à forfait.

#### 5.2.2.5. Vols avec correspondance

- (57) Étant donné la distance relativement courte entre la France et l'Italie, les vols avec correspondance ne représentent pas une véritable alternative à la commodité des vols directs proposés entre les deux pays. Selon les renseignements fournis par les parties pour la période avril 2000 – mars 2001, seuls 4,5 % de tous les passagers voyagent sur des vols avec correspondance entre la France et l'Italie. L'enquête réalisée sur le marché France-Italie a confirmé que, sur ces liaisons courte distance, les vols avec correspondance n'étaient pas une solution de remplacement intéressante aux vols directs (même pour les passagers sensibles au facteur prix).

#### 5.2.2.6. Autres modes de transport

- (58) La Commission considère traditionnellement que, outre les facteurs qualitatifs, c'est la durée totale du voyage plus que la distance qui est déterminante du point de vue de l'utilisateur<sup>16</sup>. À cet égard, pour les voyageurs ayant des contraintes de temps, d'autres

---

<sup>16</sup> Voir, par exemple, la décision de la Commission dans l'affaire *AuA/LH*.

moyens de transport ne peuvent remplacer l'avion que si la durée du voyage n'en est pas considérablement allongée<sup>17</sup>. Cela ne s'applique que, dans une moindre mesure, aux voyageurs sans contraintes de temps, lesquels sont surtout intéressés par une réduction du coût du voyage. Dans un second temps, on peut recourir à une comparaison entre les prix pour apprécier le degré de substituabilité entre les différents modes de transport.

- (59) Après avoir évalué les distances et les temps de trajet en cause, la Commission est parvenue à la conclusion que le transport par route pourrait remplacer le vol direct sur la paire de villes Milan-Nice (en ce qui concerne tant les passagers sensibles au facteur temps et exigeant une certaine souplesse que les passagers soucieux du prix) et, pour ce qui est de ces derniers passagers, sur les paires de villes Milan-Lyon, Milan-Marseille, Milan-Strasbourg et Turin-Clermont-Ferrand.
- (60) Eu égard à la durée totale du voyage, le transport ferroviaire n'est considéré comme une solution de substitution sur aucune des liaisons entre la France et l'Italie. Il n'est donc pas nécessaire de comparer les prix entre le transport aérien et ferroviaire.

### 5.2.3. La position des parties sur les marchés en cause

#### 5.2.3.1. Les liaisons avec chevauchement sur l'ensemble des vols entre la France et l'Italie

- (61) Avant la création de l'alliance, les deux transporteurs exploitaient sept liaisons entre la France et l'Italie. Il s'agit des liaisons principales entre les plates-formes de correspondance des parties (Paris-Rome et Paris-Milan) et les liaisons Paris-Venise, Paris-Florence, Paris-Bologne, Paris-Naples et Milan-Lyon.

#### Paris-Milan

- (62) Paris-Milan, qui relie les plates-formes de correspondance des parties, est une des deux liaisons les plus importantes (avec Paris-Rome) entre la France et l'Italie en termes de trafic. Toutefois, Paris-Milan accueille un nombre et une proportion plus élevés de passagers voyageant de point à point et ayant des contraintes de temps que Paris-Rome.

Paris-Milan			
IATA 2002*	Passagers ayant des contraintes de temps **	Passagers soucieux du prix ***	Total
O&D	[300 000-350 000]	[300 000-350 000]	[650 000-700 000]
En transit	[50 000-60 000]	[400 000-450 000]	[450 000-500 000]
Total	[350 000-400 000]	[750 000-800 000]	[1 100 000-1 200 000]

\* IATA 2002 (avril 2002-mars 2003)

\*\* à l'exclusion du trafic entre Paris et Bergamo-Orio al Serio

\*\*\* comprend le trafic entre Paris et Bergamo-Orio al Serio

- (63) Il découle de la section 5.2.2.1. qui précède que la fourniture, sur la paire de villes Paris-Milan, de services de transport aériens réguliers directs aux passagers O&D ayant des contraintes de temps et exigeant une certaine souplesse, ainsi qu'aux

<sup>17</sup> Pour comparer le temps de trajet en avion au temps de trajet par d'autres moyens de transport, on estime en général qu'il convient d'ajouter une heure à la durée du vol à chaque bout de la liaison (enregistrement et sortie, plus temps de trajet à partir et à destination des aéroports respectifs).

passagers soucieux du prix, constitue en l'espèce deux marchés en cause distincts. Le premier englobe la totalité des vols directs entre les principaux aéroports de Paris et de Milan (CDG/ORY et MXP/LIN par exemple). Le marché des passagers sensibles au facteur prix est plus large et comprend également les vols directs exploités entre Bergamo-Orio al Serio et Beauvais.

- (64) Avant la création de l'alliance AF/AZ, la position des parties et de leurs concurrents sur le marché de la fourniture de services de transport aérien directs réguliers aux passagers O&D ayant des contraintes de temps et exigeant une certaine souplesse sur la paire de villes Paris-Milan était la suivante:

Transporteur	MXP-CDG		LIN-CDG		Paris-Milan (total)	
	Fréquences hebdomadaires	Part de marché*	Fréquences hebdomadaires	Part de marché*	Fréquences hebdomadaires	Part de marché*
AF	41/7	[65-75] %	14/7	[60-70] %	55/7	[60-70] %
AZ	35/7	[20-30] %	12/7	[30-40] %	47/7	[30-40] %
Gandalf <sup>18</sup>			12/7	[0-10] %	12/7	[0-10] %
Eurofly <sup>19</sup>			7/7	[0-10] %	7/7	
Total	76/7	100 %	45/7	100 %	121/7	100 %

\* en termes de passagers locaux - ayant des contraintes de temps - transportés entre janvier et juin 2001

- (65) Avant la création de l'alliance, la position des parties et de leurs concurrents sur le marché de la fourniture de services de transport aérien directs réguliers aux passagers O&D soucieux du prix sur la paire de villes Paris-Milan était la suivante:

Transporteur	MXP-CDG		LIN-CDG		BGY-CDG		Paris-Milan (total)	
	Fréquences hebdomadaires	Part de marché*	Fréquences hebdomadaires	Part de marché*	Fréquences hebdomadaires	Part de marché*	Fréquences hebdomadaires	Part de marché*
AF	41/7	[50-60] %	14/7	[45-55] %		[60-70] %	55/7	[50-60] %
AZ	35/7	[40-50] %	12/7	[40-50] %			47/7	[40-50] %
Gandalf <sup>20</sup>			12/7	[0-10] %	24/7	[30-40] %	36/7	[0-10] %
Eurofly <sup>21</sup>			7/7	[0-10] %			7/7	[0-10] %
Total	76/7	100 %	45/7	100 %	24/7	100 %	145/7	100 %

\* en termes de passagers locaux soucieux du prix transportés entre janvier et juin 2001

- (66) Depuis la notification de l'alliance AF/AZ, certains transporteurs ont démarré des activités au départ de l'aéroport d'Orly vers Milan: Volare, 2 vols quotidiens vers Milan-Malpensa et EasyJet, 1 vol quotidien vers Milan-Linate. En ce qui concerne le marché des passagers sensibles au facteur prix, Ryanair s'est également lancée dans des activités entre Beauvais et Bergamo - Orio al Serio depuis la notification (2 vols quotidiens).

#### Paris-Rome

<sup>18</sup> Gandalf exploite cette liaison en codes partagés avec AF.

<sup>19</sup> Eurofly: compagnie charter aérienne italienne. Filiale d'Alitalia, exploite cette liaison en partage de codes avec AZ.

<sup>20</sup> Gandalf exploitait cette liaison en partage de codes avec AF.

<sup>21</sup> Eurofly: compagnie charter aérienne italienne. Filiale d'Alitalia, exploite cette liaison en partage de codes avec AZ.

- (67) Paris-Rome, qui relie les plates-formes de correspondance des parties, est une des deux liaisons les plus importantes (avec Paris-Milan) entre la France et l'Italie en termes de trafic.

Paris-Rome			
IATA 2002	Passagers ayant des contraintes de temps	Passagers soucieux du prix	Total
O&D	[100 000-150 000]	[450 000-500 000]	[550 000-600 000]
En transit	[40 000-50 000]	[500 000-550 000]	[550 000-600 000]
Total	[140 000-200 000]	[950 000-1 050 000]	[1 100 000-1 200 000]

- (68) La fourniture, sur la paire de villes Paris-Rome, de services de transport aériens réguliers directs aux passagers O&D ayant des contraintes de temps et exigeant une certaine souplesse ainsi qu'aux passagers soucieux du prix, constitue en l'espèce deux marchés en cause distincts. Le premier englobe la totalité des vols directs entre les principaux aéroports de Paris et de Rome (CDG/ORY et FCO). Il englobe également les vols directs exploités à destination et en provenance de Rome-Ciampino. Le marché des passagers sensibles au facteur prix est plus large et comprend aussi les vols directs exploités entre Beauvais et Rome-Ciampino.
- (69) Avant la création de l'alliance, la position des parties et de leurs concurrents sur le marché de la fourniture de services de transport aérien directs réguliers aux passagers O&D ayant des contraintes de temps et exigeant une certaine souplesse, sur la paire de villes Paris-Rome, était la suivante:

Transporteur		Fréquences hebdomadaires (avant la création de l'alliance)	Parts de m
AF		56/7	[70-80]
AZ		56/7	[20-30]
Kuwait Airways		3/7	[0-10]
Saudi Arabian Airways		2/7	[0-10]

\* en termes de passagers locaux - ayant des contraintes de temps - transportés entre janvier et juin 2001

- (70) Avant la création de l'alliance, la position des parties et de leurs concurrents sur le marché de la fourniture de services de transport aérien directs réguliers aux passagers O&D soucieux du prix sur la paire de villes Paris-Rome était la suivante:

Transporteur		Fréquences hebdomadaires (avant la création de l'alliance)	Parts de m
AF		56/7	[30-40]
AZ		56/7	[45-55]
Kuwait Airways		3/7	[0-10]
Saudi Arabian Airways		2/7	[0-10]

\* en termes de passagers locaux – soucieux du prix - transportés entre janvier et juin 2001

- (71) Depuis la notification de l'alliance, Volare a commencé à exploiter des liaisons au départ de l'aéroport d'Orly vers Rome-Fiumicino (2 vols quotidiens). En ce qui concerne le marché des passagers sensibles au facteur prix, Ryanair s'est également lancée dans des activités entre Beauvais et Rome-Ciampino (1 vol quotidien depuis le 28 janvier 2004) depuis la notification.

Paris-Venise



- (72) La totalité des vols entre Paris et Venise sont actuellement exploités entre CDG et l'aéroport de Venise Marco Polo (VCE) qui est entièrement coordonné. La liaison Paris-Venise est la troisième en termes de trafic entre la France et l'Italie:

Paris-Venise aller-retour			
IATA 2002	Passagers ayant des contraintes de temps	Passagers soucieux du prix	Total
O&D	[40 000-50 000]	[150 000-200 000]	[200 000-250 000]
En transit	[10 000-20 000]	[150 000-200 000]	[150 000-200 000]
Total	[50 000-60 000]	[350 000-400 000]	[400 000-450 000]

- (73) La fourniture, sur la paire de villes Paris-Venise, de services de transport aériens réguliers directs aux passagers O&D ayant des contraintes de temps et exigeant une certaine souplesse, ainsi qu'aux passagers soucieux du prix, constitue en l'espèce deux marchés en cause distincts. Le premier englobe la totalité des vols directs entre les principaux aéroports de Paris et de Venise (CDG/ORY et VCE). Le marché des passagers O&D sensibles au facteur prix est plus large et comprend par exemple également les éventuels vols directs entre Beauvais et Venise (VCE).
- (74) Avant la création de l'alliance, la position des parties et de leurs concurrents sur le marché de la fourniture de services de transport aérien directs réguliers aux passagers O&D ayant des contraintes de temps et exigeant une certaine souplesse sur la paire de villes Paris-Venise était la suivante:

Transporteur		Fréquences hebdomadaires (avant la création de l'alliance)	Parts de m
AF		42/7	[90-100]
AZ		21/7	[0-10]

\* en termes de passagers locaux - ayant des contraintes de temps - transportés entre janvier et juin 2001

- (75) Avant la création de l'alliance, la position des parties et de leurs concurrents sur le marché de la fourniture de services de transport aérien directs réguliers aux passagers O&D soucieux du prix sur la paire de villes Paris-Venise était la suivante:

Transporteur		Fréquences hebdomadaires (avant la création de l'alliance)	Parts de m
AF		42/7	[50-60]
AZ		21/7	[40-50]

\* en termes de passagers locaux soucieux du prix transportés entre janvier et juin 2001

- (76) Depuis la notification de l'alliance, Volare a commencé à exploiter des liaisons au départ de l'aéroport d'Orly vers Venise (2 vols quotidiens).

#### Paris-Florence

- (77) Florence est desservie par l'aéroport de Florence-Amerigo Vespucci (FLR), qui est entièrement coordonné. La liaison Paris-Florence est la quatrième en termes de trafic entre la France et l'Italie:

Paris-Florence aller-retour			
IATA 2002	Passagers ayant des contraintes de temps	Passagers soucieux du prix	Total
O&D	[40 000-50 000]	[100 000-150 000]	[140 000-200 000]

En transit	[10 000-20 000]	[150 000-200 000]	[160 000-220 000]
Total	[50 000-70 000]	[250 000-350 000]	[300 000-420 000]

(78) La fourniture, sur la paire de villes Paris-Florence, de services de transport aérien réguliers directs aux passagers O&D ayant des contraintes de temps et exigeant une certaine souplesse, ainsi qu'aux passagers soucieux du prix, constitue en l'espèce deux marchés en cause distincts. Le premier englobe la totalité des vols directs entre les principaux aéroports de Paris et de Florence (CDG/ORY et FLR). Le marché des passagers O&D sensibles au facteur prix est plus large et comprend par exemple également les éventuels vols directs entre Beauvais et Florence (FLR).

(79) Avant la création de l'alliance, la position des parties et de leurs concurrents sur le marché de la fourniture de services de transport aérien directs réguliers aux passagers O&D ayant des contraintes de temps et exigeant une certaine souplesse sur la paire de villes Paris-Florence, était la suivante:

Transporteur		Fréquences hebdomadaires (avant la création de l'alliance)	Parts de m
AF		42/7	[90-100]
AZ			[0-10] <sup>22</sup>
Meridiana		12/7	[0-10]

\* en termes de passagers locaux - ayant des contraintes de temps - transportés entre janvier et juin 2001

(80) Avant la création de l'alliance, la position des parties et de leurs concurrents sur le marché de la fourniture de services de transport aérien directs réguliers aux passagers O&D soucieux du prix sur la paire de villes Paris-Florence était la suivante:

Transporteur		Fréquences hebdomadaires (avant la création de l'alliance)	Parts de m
AF		42/7	[60-70]
AZ			[10-20]
Meridiana		12/7	[10-20]

\* en termes de passagers locaux soucieux du prix transportés entre janvier et juin 2001

(81) Meridiana n'exploite plus la liaison Paris-Florence. Les tiers ne livrent actuellement aucune concurrence sur cette liaison où les parties détiennent une part de marché de 100 % depuis la notification de l'alliance.

#### Paris-Bologne

(82) La totalité des vols entre Paris et Venise sont actuellement exploités entre CDG et l'aéroport Guglielmo Marconi (BLQ), qui est entièrement coordonné. La liaison Paris-Florence est la cinquième en termes de trafic entre la France et l'Italie:

Paris-Bologne aller-retour			
IATA 2002	Passagers ayant des contraintes de temps	Passagers soucieux du prix	Total
O&D	[50 000-60 000]	[100 000-150 000]	[150 000-210 000]

<sup>22</sup> AZ n'exploitait pas la liaison par ses propres moyens. Les données d'AZ représentaient les sièges vendus par AZ sur des vols exploités par Meridiana dans le cadre d'un accord de partage de code qui a pris fin le 15 novembre 2001.

En transit	[10 000-20 000]	[100 000-150 000]	[110 000-170 000]
Total	[60 000-80 000]	[200 000-300 000]	[260 000-380 000]

(83) La fourniture, sur la paire de villes Paris-Bologne, de services de transport aérien réguliers directs aux passagers O&D ayant des contraintes de temps et exigeant une certaine souplesse, ainsi qu'aux passagers soucieux du prix, constitue en l'espèce deux marchés en cause distincts. Le premier englobe la totalité des vols directs entre les principaux aéroports de Paris et de Bologne (CDG/ORY et BLQ). Le marché des passagers O&D sensibles au facteur prix est plus large et comprend par exemple également les éventuels vols directs entre Beauvais et Bologne (BLQ).

(84) La liaison Paris-Bologne compte notamment un nombre et une proportion élevés de passagers O&D ayant des contraintes de temps (davantage que sur la liaison Paris-Venise, bien que le trafic total sur Paris-Bologne soit 1,4 fois moins important). Ainsi que le montrent les tableaux ci-dessous, les parties étaient les deux seuls transporteurs présents sur la liaison Paris-Bologne avant la création de l'alliance, et elles le sont toujours.

Transporteur		Fréquences hebdomadaires (avant la création de l'alliance)	Parts de m
AF	35/7	[90-100]%	
AZ		20/7	[0-10]

\* en termes de passagers locaux - ayant des contraintes de temps - transportés entre janvier et juin 2001

(85) Avant la création de l'alliance, la position des parties et de leurs concurrents sur le marché de la fourniture de services de transport aérien directs réguliers aux passagers O&D soucieux du prix sur la paire de villes Paris-Bologne était la suivante:

Transporteur		Fréquences hebdomadaires (avant la création de l'alliance)	Parts de m
AF	35/7	[55-65]%	
AZ		20/7	[30-40]

\* en termes de passagers locaux soucieux du prix transportés entre janvier et juin 2001

### Paris-Naples

(86) Naples est desservie par l'aéroport Capodichino (NAP), qui est entièrement coordonné. La liaison Paris-Naples est la sixième en termes de trafic entre la France et l'Italie:

Paris-Naples aller-retour			
IATA 2002	Passagers ayant des contraintes de temps	Passagers soucieux du prix	Total
O&D	[10 000-20 000]	[200 000-250 000]	[210 000-270 000]
En transit	[0-5 000]	[30 000-40 000]	[30 000-45 000]
Total	[10 000-20 000]	[250 000-300 000]	[260 000-320 000]

(87) La fourniture, sur la paire de villes Paris-Naples, de services de transport aériens réguliers directs aux passagers O&D ayant des contraintes de temps et exigeant une certaine souplesse, ainsi qu'aux passagers soucieux du prix, constitue en l'espèce deux marchés en cause distincts. Le premier englobe la totalité des vols directs entre les principaux aéroports de Paris et de Naples (CDG/ORY et NAP par exemple). Le

marché des passagers O&D sensibles au facteur prix est plus large et comprend par exemple aussi les éventuels vols directs entre Beauvais et Naples (NAP).

- (88) La liaison Paris-Naples comprend, notamment, un nombre peu élevé (pratiquement le plus bas de toutes les liaisons entre la France et l'Italie) et une faible proportion (la plus faible, avec [0-10] % du trafic total) de passagers O&D ayant des contraintes de temps. Avant la création de l'alliance, la position des parties et de leurs concurrents sur le marché de la fourniture de services de transport aérien directs réguliers aux passagers O&D ayant des contraintes de temps et exigeant une certaine souplesse sur la paire de villes Paris-Naples était la suivante:

Transporteur		Fréquences hebdomadaires	Parts de m
AF		7/7 (à partir d'Orly)	[80-90]
AZ		7/7 (à partir de CDG)	[0-10]
Alpi Eagles		7/7 (à partir de CDG)	[0-10]

\* en termes de passagers locaux - ayant des contraintes de temps - transportés entre janvier et juin 2001

- (89) Avant la création de l'alliance, la position des parties et de leurs concurrents sur le marché de la fourniture de services de transport aérien directs réguliers aux passagers O&D soucieux du prix sur la paire de villes Paris-Naples était la suivante:

Transporteur		Fréquences hebdomadaires	Parts de m
AF		7/7 (à partir d'Orly)	[20-30]
AZ		7/7 (à partir de CDG)	[40-50]
Alpi Eagles		7/7 (à partir de CDG)	[20-30]

\* en termes de passagers locaux soucieux du prix transportés entre janvier et juin 2001

- (90) Alpi Eagles n'exploite plus la liaison Paris-Naples avec chevauchement. Toutefois, la compagnie aérienne italienne Meridiana exploite deux des quatre fréquences aériennes sur cette destination depuis le début de la saison 2002 de l'IATA (fin mars 2002). Les parts de marché indiquées dans les tableaux ci-dessus ne tiennent pas compte de cette nouvelle entrée. Meridiana transporte 66 % du trafic local sur cette liaison<sup>23</sup>.

#### Milan-Lyon

- (91) Lyon est desservie par l'aéroport St. Exupéry (LYS), qui est entièrement coordonné. Tous les vols à destination et en provenance de Lyon arrivent à l'aéroport Malpensa de Milan. Le trafic sur la liaison Milan-Lyon se présente comme suit:

Milan-Lyon			
IATA 2002	Passagers ayant des contraintes de temps	Passagers soucieux du prix	Total
O&D	[20 000-30 000]	[10 000-20 000]	[30 000-50 000]
En transit	[20 000-30 000]	[80 000-90 000]	[100 000-120 000]
Total	[40 000-50 000]	[90 000-100 000]	[130 000-150 000]

<sup>23</sup> Au cours de la saison IATA 2002 (avril 2002 – mars 2003), Meridiana a transporté 40 % des passagers locaux ayant des contraintes de temps et 67 % des passagers locaux soucieux du prix.

(92) La fourniture, sur la paire de villes Paris-Lyon, de services de transport aérien réguliers directs aux passagers O&D ayant des contraintes de temps et exigeant une certaine souplesse, ainsi qu'aux passagers soucieux du prix, constitue en l'espèce deux marchés en cause distincts. Le premier englobe la totalité des vols directs entre les principaux aéroports de Paris et de Lyon (MXP/LIN et LYS). Ce marché des passagers O&D sensibles au facteur prix est plus large et comprend également par exemple les éventuels vols directs entre Bergamo-Orio al Serio et Lyon (LYS). Ce marché est également plus large que la liaison aérienne directe et englobe le transport routier.

(93) Ainsi que le montre le tableau ci-dessous, les parties étaient les deux seuls transporteurs présents sur la liaison Milan-Lyon avant la création de l'alliance, et elles le sont toujours. Avant la création de l'alliance, la position des parties et de leurs concurrents sur le marché de la fourniture de services de transport aérien directs réguliers aux passagers O&D ayant des contraintes de temps et exigeant une certaine souplesse sur la paire de villes Milan-Lyon était la suivante:

Transporteur		Fréquences hebdomadaires	Parts de m
AF		18/7	[10-20]
AZ		21/7	[80-90]

\* en termes de passagers locaux (ayant des contraintes de temps) transportés entre janvier et juin 2001

(94) Avant la création de l'alliance, le position des parties et de leurs concurrents sur le marché de la fourniture de services de transport aérien directs réguliers aux passagers O&D soucieux du prix sur la paire de villes Milan-Lyon était la suivante:

Transporteur		Fréquences hebdomadaires	Parts de m
AF		18/7	[50-60]
AZ		21/7	[40-50]

\* en termes de passagers locaux soucieux du prix transportés entre janvier et juin 2001

(95) Les parts de marché indiquées dans le tableau ci-dessus ne tiennent pas compte de la position d'Air France et d'Alitalia sur le marché en cause, qui comprend aussi le transport routier. Étant donné la nature de ce dernier mode de transport, il est difficile de calculer la part de marché des deux transporteurs sur un marché aussi large, même si seuls les services de transport routier (c'est-à-dire par autocar) étaient pris en compte.

#### 5.2.3.2. Les liaisons «sans chevauchement» sur l'ensemble des vols entre la France et l'Italie

(96) Avant la création de l'alliance, treize liaisons étaient exploitées entre la France et l'Italie soit par Alitalia soit par Air France. Le tableau ci-dessous indique le nombre de passagers transportés sur ces liaisons pendant la saison IATA 2002 (avril 2002-mars 2003).

	Passagers (saison IATA 2002)		Passagers (saison IATA 2002)
Paris-Turin	[200 000-250 000]	Milan-Nice	[40 000-50 000]
Rome-Nice	[100 000-150 000]	Lyon-Venise	[20 000-30 000]
Milan-Marseille	[100 000-150 000]	Lyon-Bologne	[20 000-30 000]
Paris-Gênes	[100 000-150 000]	Turin - Clermont-Ferrand	[20 000-30 000]
Paris-Vérone	[70 000-80 000]	Turin - Clermont-Ferrand	[10 000-20 000]
Rome-Lyon	[70 000-80 000]	Milan-Strasbourg	[2 000-3 000]
Milan-Toulouse	[50 000-60 000]		

- (97) L'enquête menée sur les liaisons affectées entre la France et l'Italie a clairement établi qu'à chacune des paires de villes sans chevauchement ci-dessus correspondaient deux marchés en cause: l'un est le marché de la fourniture de services de transport aérien directs réguliers aux passagers O&D ayant des contraintes de temps et exigeant une certaine souplesse, l'autre celui de la fourniture de ces mêmes services aux passagers O&D soucieux du prix. Pour chacun de ces marchés, la Commission a examiné si le transport par route ou par rail pouvait être considéré comme une alternative intéressante au transport aérien (voir la section 5.2.2.6. ci-dessus).
- (98) La Commission a abouti à la conclusion que les parties détenaient des parts de marché élevées sur un grand nombre de paires de villes sans chevauchement: elles possèdent une part de marché de 100 %, tant pour les passagers O&D sensibles au facteur temps et exigeant une certaine souplesse que pour les passagers soucieux du prix, sur les paires de villes Rome-Lyon, Paris-Gênes, Milan-Toulouse, Lyon-Bologne, Lyon-Venise et Milan-Clermont Ferrand et sur le marché des passagers O&D ayant des contraintes de temps et exigeant une certaine souplesse sur les paires de villes Milan-Marseille, Milan-Strasbourg et Turin-Clermont. Au moment de la notification, elles avaient une part de [80-90] % sur les marchés O&D Paris-Turin et possèdent à présent une part de 100 %<sup>24</sup> sur les deux marchés (passagers sensibles au facteur temps et exigeant une certaine souplesse et passagers soucieux du prix). Hormis les cas où le marché en cause est plus étendu que la liaison aérienne directe<sup>25</sup>, les seuls marchés en cause sans chevauchement où les parties n'affichent pas de parts de marché élevées sont Rome-Nice (quelque [30-40] %) et Paris-Vérone ([10-20] % environ).

### 5.2.3.3. Autres liaisons intraeuropéennes

- (99) La coopération au sein de l'alliance AF/AZ s'étend également à un certain nombre de liaisons en dehors des vols entre la France et l'Italie, où les parties n'exploitent en concurrence aucun service direct<sup>26</sup>.

<sup>24</sup> Lufthansa exploitait la liaison Paris-Turin en codes partagés avec Air Dolomiti avec 18 fréquences par semaine. Lufthansa/Air Dolomiti n'exploite plus cette liaison. Aucun tiers ne livre actuellement concurrence sur cette liaison où les parties détiennent une part de marché de 100 %.

<sup>25</sup> Milan-Nice en ce qui concerne tant les passagers ayant des contraintes de temps que les passagers soucieux du prix; Milan-Marseille, Milan-Strasbourg et Turin-Clermont Ferrand pour les passagers soucieux du prix.

<sup>26</sup> Les effets de la coopération entre Air France et Alitalia avaient été pris en compte dans l'appréciation, en application du règlement (CEE) n° 4064/89, de l'opération de concentration entre Air France et KLM notifiée à la Commission le 18 décembre 2003, en particulier sur les liaisons entre l'Italie et les Pays Bas

- (100) Il n'est nécessaire ni de préciser quels sont les marchés en cause, ni de déterminer si le marché en cause est ou non plus étendu que la route aérienne directe, de même qu'il n'y a pas lieu de définir la mesure dans laquelle la taille du marché varie selon que les passagers concernés ont des contraintes de temps et exigent une certaine souplesse, ou qu'ils sont soucieux du prix, car comme cela est expliqué à la section 8.4.4. ci-après, même si la concurrence devait être limitée dans une mesure significative sur certains ou tous ces marchés en cause, l'alliance n'est pas susceptible d'éliminer la concurrence.

## **6. OBSERVATIONS DES TIERS**

- (101) En réponse à la publication du résumé des accords notifiés au Journal officiel des communautés européennes conformément à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 3975 plusieurs compagnies aériennes ont fait savoir que le lancement d'activités sur les liaisons en question les intéressait, pour autant que les barrières à l'entrée soient levées par des mesures correctives appropriées.
- (102) En décembre 2003, les engagements proposés par les parties pour résoudre les problèmes de concurrence constatés par la Commission ont été publiés dans une communication conformément à l'article 16, paragraphe 3, du règlement (CEE) n° 3975/87, pour permettre aux tiers intéressés de lui communiquer leurs observations. Plusieurs compagnies aériennes, ainsi que l'*Office of Fair Trading* britannique, ont transmis des observations sur l'ensemble des engagements. Les principales préoccupations exprimées concernaient surtout quatre aspects de ces engagements (voir l'annexe ci-jointe), à savoir le nombre de créneaux horaires devant être libérés par les parties, la durée du gel des fréquences, la condition imposée par les parties à l'étalement des créneaux à Paris-CDG et la libération des créneaux horaires aux aéroports de Paris (Orly/CDG) et à ceux de Milan (Linate/Malpensa).

## **7. ARTICLE 81, PARAGRAPHE 1, DU TRAITE.**

### **7.1. Les accords entre entreprises**

- (103) Les accords notifiés à la Commission par Air France et Alitalia sont des accords qui ont pour objet la coordination des activités concurrentielles d'entreprises qui restent indépendantes l'une de l'autre. Ils s'agit par conséquent d'accords au sens de l'article 81, paragraphe 1, du traité.

### **7.2. Effet sur le commerce entre États membres**

- (104) La coopération entre les parties affecte le commerce au sein de la Communauté et, notamment, entre la France et l'Italie. Les accords portent sur la fourniture de services de transport aérien sur ces marchés et modifient la façon dont ces services auraient été

---

(voir la décision de la Commission du 11 février 2004 dans l'affaire n°IV/M.3280 Air France/KLM. Cette opération de concentration ne modifie cependant pas l'appréciation des problèmes de concurrence résultant des accords de coopération entre Air France et Alitalia, qui concernent des liaisons entre la France et l'Italie, sur lesquelles KLM ne pouvait être considérée comme un concurrent avant son opération de concentration avec Air France (KLM n'exploite aucun service direct sur les liaisons entre la France et l'Italie; de même, si on prend en compte les services avec correspondance sur ces mêmes liaisons, sa part de marché est peu importante).

fournis en l'absence d'accord. Ils affectent par conséquent le commerce entre États membres.

### **7.3. Restrictions de concurrence concernant les marchés du transport aérien de passagers entre la France et l'Italie.**

- (105) Un accord enfreint l'article 81, paragraphe 1, du traité s'il a pour objet ou effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence à l'intérieur du marché commun.

#### *7.3.1. Coopération relative aux vols entre la France et l'Italie en ce qui concerne le transport régulier de passagers*

- (106) Les parties ont convenu de coordonner leurs tarifs et de partager leurs bénéfices. Elles coordonneront également leurs fréquences et leurs horaires et partageront leur capacité. Elles se communiqueront en outre des informations sensibles concernant leurs systèmes respectifs de gestion des ventes et d'optimisation de la recette.

- (107) En conséquence, les accords notifiés ont pour objet une coopération et une intégration très étroites de divers paramètres de concurrence déterminants, tels que les horaires, le partage des bénéfices, la coordination de la capacité, le marketing et la tarification. Tant en fait qu'en droit, toute concurrence entre les parties sera éliminée.

#### *7.3.2. Les effets sur les marchés O&D en cause avec chevauchement au niveau de l'ensemble des vols entre la France et l'Italie*

- (108) Sur ces marchés avec chevauchement, les deux compagnies se comportent en pratique comme une seule entité en ce qui concerne les aspects que les passagers prennent en compte pour choisir une compagnie aérienne, tels que les fréquences, le prix et la qualité du service. Compte tenu de la part de marché très élevée des parties sur chacun des marchés en cause au moment de la notification, il ne fait aucun doute que l'alliance a un effet sensible sur les marchés concernés.

- (109) L'alliance limite par conséquent dans une mesure significative la concurrence effective sur les marchés du transport aérien régulier de passagers O&D (tant les passagers qui ont des contraintes de temps que les passagers qui sont soucieux du prix) sur les paires de villes Paris-Milan, Paris-Rome, Paris-Venise, Paris-Florence, Paris-Bologne, Paris-Naples et Milan-Lyon.

#### *7.3.3. Les effets sur les marchés O&D en cause sans chevauchement au niveau de l'ensemble des vols entre la France et l'Italie*

- (110) La Commission a également examiné si la coopération entre les parties était susceptible de restreindre la concurrence potentielle entre ces dernières sur les marchés O&D sans chevauchement. Avant la création de l'alliance, seule une des compagnies aériennes était active sur chacun de ces marchés. Il est par conséquent nécessaire d'apprécier si la partie non exploitante était considérée comme un entrant potentiel sur ces liaisons par la partie exploitante, et exerçait donc sur cette dernière des pressions concurrentielles. Si tel est le cas, l'alliance a pour effet d'éliminer la concurrence potentielle entre les parties sur ces liaisons.



### 7.3.3.1. La méthode utilisée par la Commission pour apprécier la concurrence potentielle

- (111) Afin de déterminer si la partie non exploitante était ou non un entrant potentiel sur une liaison donnée sans chevauchement, une méthode économique a été utilisée, fondée sur des critères objectifs permettant de déterminer s'il était commercialement réaliste pour la partie non exploitante d'envisager une entrée sur cette liaison. Selon cette approche, une compagnie aérienne ne sera en principe considérée comme un concurrent potentiel sur une liaison donnée que si cette liaison est soit directement liée à une de ses plates-formes de correspondance soit suffisamment importante et fréquentée par le trafic local pour autoriser une entrée sur le marché sur une base de point-à-point, tout en tenant compte des exigences d'exploitation et des éléments de référence de la stratégie commerciale de la compagnie. En ce qui concerne ces éléments de référence, la Commission a en particulier examiné si le transporteur en question exploitait des liaisons dont la taille/les caractéristiques sont similaires, s'il était déjà localement présent sur le marché et s'il exploitait des aéronefs appropriés.

### 7.3.3.2. Appréciation par la Commission de la concurrence potentielle sur les liaisons sans chevauchement

- (112) La Commission a étudié la configuration des réseaux des parties (liaisons intérieures et intraeuropéennes). En ce qui concerne chacune des liaisons sans chevauchement, elle a cherché à déterminer si la partie non exploitante était présente sur des liaisons comparables (c'est-à-dire dont la taille et la structure des passagers sont similaires, ainsi que la configuration du réseau).
- (113) Trois types de configuration de réseaux ont été recensés:
- a) la liaison sans chevauchement est reliée à la plate-forme de correspondance de la partie exploitante: tel est le cas pour trois liaisons exploitées par Air France (Paris-Turin, Paris-Gênes, Paris-Vérone) et pour trois liaisons exploitées par Alitalia (Rome-Nice, Milan-Nice et Milan-Marseille);
  - b) la liaison sans chevauchement est reliée à la plate-forme de correspondance de la partie non exploitante: tel est le cas pour Rome-Lyon, Milan-Toulouse, Milan-Strasbourg et Milan-Clermont-Ferrand, qui sont exploitées par Air France ou un de ses transporteurs régionaux;
  - c) la liaison relie deux aéroports qui ne sont la plateforme principale d'aucune partie; tel est le cas pour Lyon-Bologne, Lyon-Venise et Turin-Clermont Ferrand, trois liaisons sans chevauchement exploitées par Air France sur lesquelles le trafic est plutôt faible<sup>27</sup>.
- (114) À partir des normes d'appréciation de la concurrence potentielle exposées ci-dessus à la section 7.3.3.1. il en est conclu qu'Alitalia exploite des liaisons comparables dans une configuration comparable à la liaison Paris-Turin. Aucune conclusion de la sorte n'a été tirée s'agissant d'autres liaisons sans chevauchement exploitée par Air France ou Alitalia.

---

<sup>27</sup> Lyon et Clermont-Ferrand sont des mini-plateformes régionales d'Air France qui, d'un côté, assurent le rôle de desserte de sa plateforme de correspondance principale à CDG et, de l'autre, répondent à la demande de liaisons court courrier à l'intérieur de l'Europe. Lyon dessert ainsi neuf destinations communautaires et Clermont-Ferrand trois.

- (115) Il convient donc d'examiner plus attentivement la question de la concurrence potentielle sur la liaison Paris-Turin.
- (116) Paris-Turin est une liaison relativement importante (la septième de l'ensemble des vols entre la France et l'Italie), avec [130 000-150 000] passagers locaux (IATA 2002). Air France exploite la liaison avec 5 fréquences journalières.

Paris-Turin			
CDG-TRN	Passagers ayant des contraintes de temps	Passagers soucieux du prix	Total
O&D	[70 000-80 000]	[60 000-70 000]	[130 000-150 000]
En transit	[10 000-20 000]	[70 000-80 000]	[80 000-100 000]
Total	[80 000-100 000]	[130 000-150 000]	[210 000-250 000]

- (117) Avec [50-60] % de passagers ayant des contraintes de temps et présentant une rentabilité élevée (sur le total du trafic de point à point), cette liaison est commercialement très intéressante (elle se place en deuxième position derrière Milan-Lyon) et, en valeur absolue, elle occupe la troisième place en termes de nombre de passagers locaux sensibles au facteur temps (après Paris-Milan et Paris-Rome). Alitalia exerce des activités bien établies à l'aéroport de Turin (vols intérieurs à destination de Rome, Cagliari et Naples; absence de destinations internationales) et exploite au départ de cet aéroport des avions modernes adaptés (A 321).
- (118) Alitalia concurrence Air France sur des liaisons avec chevauchement en dehors de ses plates-formes de correspondance, telles que Paris-Naples et Paris-Bologne, qui sont comparables à Paris-Turin en termes de trafic (total des passagers, trafic de point à point et passagers ayant des contraintes de temps). Cela donne à penser qu'Alitalia considère éventuellement que les liaisons présentant ces caractéristiques sont commercialement intéressantes, même lorsqu'elles sont exploitées en concurrence avec d'autres compagnies aériennes.
- (119) En outre, Alitalia exploite plusieurs liaisons internationales au départ de l'aéroport de Milan-Linate, dont le trafic total est équivalent voire même inférieur au trafic de point-à-point sur Paris-Turin ([150 000-200 000] passagers au cours de la saison IATA 2001: avril 2001 – mars 2002), c'est-à-dire Linate-Amsterdam (trafic total = [150 000-200 000] passagers), exploitée en concurrence avec KLM, et Linate-Madrid (trafic total = [100 000-150 000] passagers), en concurrence avec Iberia. Il s'agit de liaisons qui ne sont pas connectées à la plate-forme de correspondance d'Alitalia, mais qui sont reliées aux plates-formes de correspondance de concurrents et exploitées sur une base de point à point (le trafic total transporté par Alitalia sur ces liaisons représente entre [90-100] % et [90-100] % de l'ensemble du trafic).
- (120) Toutefois, Alitalia a contesté le fait qu'elle pourrait être un entrant potentiel sur la liaison Paris-Turin et a fourni des simulations montrant, selon plusieurs hypothèses, celle-ci ne serait pas rentable. Il est toutefois difficile de vérifier parfaitement la validité de ces résultats et, partant, de l'évaluer dans le contexte de la stratégie commerciale globale du transporteur aérien.
- (121) Dans le passé, Alitalia a exploité cette liaison et était, pendant des années, le seul transporteur concurrent d'Air France, ce qui donne à penser que cette liaison intéressait à l'époque la compagnie italienne. Alitalia n'exploitait pas la liaison Paris-Turin par ses propres moyens mais par des filiales ou des franchisés. Alitalia a cessé d'exploiter cette liaison à la fin de la saison d'hiver 1998-1999. Elle a expliqué

que ses résultats avaient toujours été médiocres sur cette liaison (coefficients de remplissage et bénéfiques peu élevés) et qu'ils s'étaient même aggravés avant qu'elle ne cesse son activité.

- (122) À partir de 1997, Alitalia a connu un plan de restructuration de grande ampleur comprenant une réorganisation complète de son réseau et une rationalisation de ses activités d'exploitation. Alitalia a en particulier décidé de passer d'un réseau fondé sur plusieurs bases régionales (Milan-Linate, Venise, Turin, Bologne, Naples) à un système double en étoile (*hub-and-spoke system*) basé sur les aéroports de Milan-Malpensa et de Rome-Fiumicino. La mise en place de ce nouveau réseau a obligé Alitalia à se concentrer dans toute la mesure du possible sur ses activités à partir de ses hubs aéroportuaires et de fermer la plupart des liaisons exploitées à partir des aéroports régionaux et liées à une plate-forme de correspondance d'un transporteur concurrent (en priorité celles qui n'étaient pas rentables).
- (123) Ce plan de restructuration comprenait également une recapitalisation d'Alitalia qui a fait l'objet d'un examen par la Commission au titre des règles communautaires applicables aux aides d'État<sup>28</sup>. Pour que la recapitalisation soit autorisée, la Commission a imposé plusieurs conditions à Alitalia, dont certaines ont eu une incidence directe sur sa capacité à maintenir ses activités au départ des aéroports régionaux. Ces conditions comprennent *i*) une réduction globale de 10 % des activités d'Alitalia, ce qui correspond à 27 000 vols par an à partir du début de 1997; *ii*) un gel de la taille de la flotte d'Alitalia jusqu'à la fin du plan de restructuration, *iii*) des restrictions en termes de capacité des aéronefs<sup>29</sup> et de tarification<sup>30</sup> et, enfin, la cession de participations détenues par Alitalia dans plusieurs aéroports italiens régionaux, y compris Turin.
- (124) En conséquence, Alitalia a progressivement cessé toutes ses activités internationales et quasiment toutes ses activités de point-à-point au départ de Turin. La proximité relative de Turin par rapport à la plate-forme de correspondance de Milan-Malpensa a aussi contribué, selon Alitalia, à sa décision de réduire ses activités au départ de l'aéroport de Turin.
- (125) Il convient de noter que cette stratégie de restructuration a été rendue publique et était probablement connue des concurrents d'Alitalia, en particulier d'Air France.
- (126) Dans ces conditions, rien ne prouve clairement que, avant la création de l'alliance, Air France devait encore prendre en compte dans son comportement concurrentiel un éventuel retour d'Alitalia, à court ou moyen terme, sur Paris - Turin et que cette possibilité avait donc encore pour effet de la discipliner au niveau concurrentiel. Les éléments de preuve ne sont par conséquent pas suffisants pour conclure qu'il convenait de considérer Alitalia un entrant potentiel sur cette liaison exploitée par Air France avant la création de l'alliance et que ladite alliance aurait donc limité la concurrence potentielle entre les parties.

---

<sup>28</sup> Décision 97/789/CE de la Commission concernant la recapitalisation de la compagnie Alitalia (JO L 322 du 25.11.1997, p. 44).

<sup>29</sup> Jusqu'au 31 décembre 2000, le nombre des sièges disponibles offerts par les aéronefs exploités par Alitalia ne dépassera pas 28 985 sièges. Par ailleurs, la croissance du nombre de sièges-kilomètres est indexée sur la croissance globale du marché au niveau des liaisons intracommunautaires.

<sup>30</sup> Jusqu'au 31 décembre 2000, Alitalia s'abstient de proposer des tarifs inférieurs à ceux proposés par ses concurrents pour une offre équivalente sur les liaisons qu'elle exploite.

#### **7.4. Restriction de la concurrence en ce qui concerne les marchés du transport aérien de passagers sur d'autres liaisons intraeuropéennes**

- (127) La coopération est plus lâche sur l'ensemble des autres liaisons intraeuropéennes que sur les liaisons entre la France et l'Italie (voir la section 3.1. qui concerne la coopération générale relative au transport de passagers). En dehors des liaisons entre la France et l'Italie, AF et AZ utiliseront largement le partage de codes sur une base «sans barrière». Elles ont convenu de mettre place une coordination des prix là où cela est possible et de s'efforcer dans une mesure raisonnable de coordonner les horaires de leurs vols. Ces paramètres sont des éléments clé sur lesquels les compagnies aériennes se livrent normalement concurrence entre elles. Les parties partageront en outre des informations sensibles concernant leurs systèmes respectifs de gestion des ventes et d'optimisation de la recette. Elles échangeront également des informations sensibles au moyen de leur coopération sur les programmes de fidélisation, car chacune d'elles sera autorisée à obtenir des informations sur la situation à cet égard de chaque client individuel de l'autre compagnie aérienne.
- (128) Les accords notifiés ont donc pour objet de coordonner et d'intégrer divers paramètres clés en termes de concurrence, tels que les horaires, la politique commerciale et la tarification. Il en découle que la concurrence entre les parties est restreinte sur les liaisons intraeuropéennes où cette coopération est mise en œuvre, dans la mesure où elles se font réellement ou potentiellement concurrence.

#### **7.5. Conclusion**

- (129) Au vu de ce qui précède, la Commission considère que l'alliance restreint le jeu de la concurrence réelle au sens de l'article 81, paragraphe 1, du traité sur les marchés du marché du transport aérien régulier de passagers sur les sept paires O&D (avec chevauchement) suivantes: Paris-Milan, Paris-Rome Paris-Venise, Paris-Florence, Paris-Bologne, Paris-Naples et Milan-Lyon.
- (130) L'alliance restreint également le jeu de la concurrence sur les liaisons intraeuropéennes où les conditions de la coopération générale exposées à la section 3.1 sont appliquées.

### **8. ARTICLE 81, PARAGRAPHE 3, DU TRAITE.**

- (131) L'article 81, paragraphe 3, du traité prévoit la possibilité de déclarer inapplicable l'article 81, paragraphe 1, si les accords ou les pratiques concertées concernées contribuent à améliorer la production ou la distribution des produits ou à promouvoir le progrès technique ou économique, tout en réservant aux utilisateurs une partie équitable du profit qui en résulte. Les restrictions de concurrence imposées par ces accords devraient toutefois être indispensables pour atteindre ces objectifs et ne pas entraîner l'élimination de la concurrence pour une partie substantielle des produits en cause.

#### **8.1. Contribution à l'amélioration de la production ou de la distribution des produits, ou à la promotion du progrès technique ou économique**

- (132) La Commission convient que, dans l'ensemble, l'alliance contribue à améliorer la production et la distribution de services de transport et à promouvoir le progrès technique et économique. L'accord de coopération devrait générer des avantages en

termes de création d'un réseau plus étendu qui offrirait aux clients de meilleurs services sous forme d'une augmentation du nombre des vols directs et des vols avec correspondance. Si un accroissement de la taille des compagnies aériennes n'entraîne pas nécessairement de réduction de coût en raison de rendements d'échelle constants, il est possible de réaliser des économies, entre autres, par une expansion du trafic dans l'ensemble du réseau, une meilleure planification des fréquences et un coefficient d'occupation plus élevé.

## **8.2. Réserver aux utilisateurs une partie équitable du profit qui en résulte**

- (133) La Commission admet que les passagers, en premier lieu les passagers en transit, peuvent profiter des différentes catégories d'avantages décrites par les parties, qui mentionnent essentiellement des améliorations des correspondances.
- (134) Les deux transporteurs ajouteront, sur l'ensemble des vols entre la France et l'Italie, 65 fréquences par semaine, soit une hausse de 9,5 %. Les parties exploiteront également deux nouvelles liaisons au départ de Milan-Malpensa vers Bordeaux et Nantes. Elles augmenteront également le nombre total de sièges de [plus de 25 000] par semaine, soit de [15-25] %.
- (135) La totalité des consommateurs profiteront en principe de ces sièges et/ou fréquences supplémentaires. Il leur sera notamment proposé des horaires plus pratiques et un meilleur étalement des vols au cours de la journée. Sur chaque liaison, les parties offrent ensemble davantage de vols quotidiens aux passagers que chaque transporteur considéré individuellement ne le faisait avant la création de l'alliance (même dans les cas où les parties annulent des vols qui, sinon, se chevaucheraient inutilement).
- (136) En ce qui concerne les tarifs, les parties ont expliqué que l'alliance déboucherait sur une réduction du coût unitaire qui tient à l'amélioration de l'efficacité en termes d'exploitation. Elles pourraient ainsi être en mesure de diminuer leurs tarifs en raison des gains d'efficacité (économies de coût et synergies) découlant de leur coopération.
- (137) Les parties n'ont toutefois pas démontré de quelle manière ces économies de coût et ces synergies seraient répercutées sur le client et elles n'ont pas été capables d'indiquer précisément sur quelles liaisons (liaisons principales, autres liaisons entre la France et l'Italie, autres liaisons) l'alliance se traduirait par des diminutions de prix. Si leur coopération entraîne l'élimination de la concurrence sur certains marchés, les parties n'auront aucune incitation à répercuter ces gains d'efficacité sur les passagers locaux. Par conséquent, en l'absence de concurrence suffisante sur ces marchés, il n'est pas certain que les passagers profiteront de l'ensemble des gains d'efficacité sur laquelle la coopération devrait déboucher.

## **8.3. Caractère indispensable**

- (138) Premièrement, les parties affirment que l'alliance est nécessaire, car aucune partie considérée individuellement ne sera en mesure de concurrencer effectivement d'autres grands transporteurs, dont beaucoup sont déjà membres de puissantes alliances. Deuxièmement, elles sont d'avis que seule la mise en place de systèmes multi-hub peut satisfaire la demande croissante de réseaux plus étendus, et cela ne saurait être possible sans un degré élevé de coopération entre les parties. Troisièmement, la coopération approfondie concernant les vols entre la France et l'Italie est essentielle à la réussite de l'alliance, afin de maximiser le trafic de transit. Pour atteindre cet

objectif, les parties doivent augmenter leur capacité, proposer suffisamment de fréquences et programmer les vols à des horaires appropriés.

- (139) *Partage des bénéfices.* Selon les parties, il est indispensable que l'alliance propose des tarifs communs, sans lesquels elles ne pourront pas offrir à leurs clients un service continu constituant un tout unifié. Toutefois, la coordination des prix à elle seule ne suffit pas, car elle n'aura pour effet que de limiter le choix des clients sans générer pour eux de profits. Le partage des bénéfices est la seule manière de réaliser les économies de coûts et les synergies attendues de l'alliance et de les répercuter sur les consommateurs. Le partage des coûts, et pas uniquement des revenus, est la seule manière de garantir que les parties se répartiront équitablement les charges occasionnées par l'alliance. Si les parties se répartissaient les revenus mais pas les coûts, chacune d'elle serait incitée à éviter les activités à coût élevé de leurs activités communes. Par ailleurs, les pressions à la baisse des coûts qui existaient dans la précédente structure concurrentielle ne diminueront pas. Les parties expliquent que la grande majorité de leurs coûts d'exploitation supportés pour les services court/moyen courrier (par exemple, aéronefs, pilotes, personnel de cabine, assurance, maintenance) ne sont pas expressément liés aux vols entre la France et l'Italie. En conséquence, les parties restent incitées à diminuer leurs coûts sur les vols entre la France et l'Italie comme sur la totalité du réseau.
- (140) *Empêcher chaque partie d'exploiter tout fréquence supplémentaire.* Les parties affirment que pour récolter les bénéfices de la coopération, il est nécessaire que la liberté dont elles jouissent d'ajouter individuellement de nouvelles liaisons ou d'exploiter de nouvelles fréquences unilatéralement soit restreinte. Premièrement, elles expliquent que chacune des parties n'est soumise à aucune interdiction absolue de proposer de nouvelles liaisons ou fréquences et d'accepter d'exploiter ces services dans l'intérêt de l'alliance. Elles font valoir que ces clauses sont faites pour garantir que toutes les décisions stratégiques relatives aux activités en cause en l'espèce sont prises à l'unanimité, étant donné leur incidence directe sur les activités communes et la rentabilité de chaque transporteur. Elles affirment également que l'alliance ne serait pas viable si chaque partie demeurait libre d'exploiter des liaisons ou des fréquences supplémentaires.
- (141) À la lumière de ces arguments, il en est conclu que les économies de coûts et les bénéfices envisagés ne se concrétiseront que si les parties amorcent une coopération étroite au niveau de leurs stratégies commerciales respectives.

#### **8.4. Possibilité d'élimination de la concurrence**

##### *8.4.1. Généralités*

- (142) Afin d'apprécier si la concurrence sur les marchés du transport aérien risque d'être éliminée, il convient de prendre en compte plusieurs facteurs. Il faut notamment examiner attentivement la position occupée sur les marchés en cause par les parties, le degré de concurrence existant avant l'accord, le degré de concurrence résiduelle réelle et la probabilité d'une concurrence potentielle (existence d'importantes barrières à l'entrée et possibilité réelle de nouvelle entrée, par exemple).
- (143) Lorsque les parties détiennent une forte position sur le marché et qu'il existe d'importantes barrières à l'entrée, la Commission conclut généralement qu'en l'absence de mesures correctives suffisantes, la concurrence risque d'être éliminée sur

les liaisons concernées. Il convient donc d'analyser dans quelle mesure des barrières significatives à l'entrée sont présentes sur les marchés des vols entre la France et l'Italie au sein desquels la concurrence est affectée.

#### *8.4.2. Barrières à l'entrée au niveau de l'ensemble des vols entre la France et l'Italie*

- (144) L'existence de barrières très élevées renforce la position des parties sur le marché. Ces barrières s'élèvent notamment en raison de l'insuffisance de créneaux horaires commercialement utilisables sur certains des aéroports concernés. Les nouveaux arrivants potentiels sur les routes concernées ont signalé des problèmes au niveau des créneaux horaires dans les principaux aéroports, notamment aux heures de pointe. Les données fournies par les coordinateurs de réseaux en Italie et en France ont confirmé la présence de difficultés importantes rencontrées pour obtenir des créneaux horaires aux aéroports de Paris-Orly et de Milan-Linate. À cet égard, la capacité disponible à l'aéroport de Paris-Orly est limitée à 250 000 créneaux horaires annuels par des réglementations environnementales et, à Milan-Linate, l'attribution des créneaux horaires est strictement encadrée par une loi du gouvernement. De même, l'obtention de créneaux commercialement utilisables pose problème aux heures de pointe, notamment aux aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Milan-Malpensa et, dans une moindre mesure, à ceux de Florence-Amerigo Vespucci et de Rome-Fiumicino.
- (145) Ces barrières à l'entrée sont d'autant plus significatives en ce qui concerne les passagers ayant des contraintes de temps et exigeant une certaine flexibilité. L'enquête réalisée par la Commission sur le marché des vols entre la France et l'Italie montre que pour qu'un service intéresse cette catégorie de passagers, il faut que le nombre minimum de vols quotidiens qui leur sont proposés soit relativement élevé, afin de répondre à leurs besoins en termes d'horaires et de souplesse. En outre, il existe une corrélation évidente entre la taille de la liaison (notamment au niveau des passagers sensibles au facteur temps et exigeant une certaine souplesse) et le nombre de fréquences attendues par les clients.
- (146) Ce besoin de souplesse explique notamment pourquoi les vols actuellement offerts par les compagnies aériennes à bas prix sur le marché entre la France et l'Italie n'apparaissent pas comme une alternative suffisante aux transporteurs traditionnels pour cette catégorie de passagers (voir section 5.2.2.3. ci-dessus).
- (147) Des barrières à l'entrée supplémentaires se forment en raison du renforcement de la position et du pouvoir de marché des parties sur les marchés en cause, imputable à une conjugaison de plusieurs facteurs.
- (148) Premièrement, les parties coordonneront leurs réseaux, leurs horaires et leurs fréquences, et créeront une flotte européenne plus importante. La création d'un réseau commun offrant de nombreuses correspondances aux passagers en transit fait qu'il est plus difficile pour des nouveaux venus exploitant des vols entre la France et l'Italie d'attirer ces passagers. Autrement dit, leurs activités doivent s'appuyer pour l'essentiel sur des passagers locaux.
- (149) Deuxièmement, les parties exploitent à elles deux un nombre relativement élevé de fréquences sur les liaisons concernées, avec lequel leurs concurrents ne peuvent rivaliser. Comme il a été expliqué ci-dessus, il est de ce fait plus compliqué pour des nouveaux venus qui exploitent des vols entre la France et l'Italie avec moins de

fréquences d'attirer des passagers ayant des contraintes de temps et exigeant une certaine souplesse.

- (150) Enfin, l'entrée est rendue plus difficile par la mise en commun des programmes de fidélisation des parties. Étant donné que les passagers d'AZ et d'AF peuvent gagner et échanger des miles sur le réseau conjoint des parties, un membre d'un des programmes de fidélisation des parties préférera emprunter la compagnie de l'autre partie afin de bénéficier d'une accumulation des points, au lieu de voler avec un concurrent et d'être contraint de partager les points ou les miles gagnés entre deux programmes ou davantage. Un programme de fidélisation commun constitue une importante barrière à l'entrée pour les compagnies aériennes qui ne disposent pas de programmes comparables.
- (151) En conclusion, un concurrent devra exploiter un nombre de fréquences suffisant afin d'attirer également sur un marché donné les passagers à haut rendement qui ont des contraintes de temps et exigent une certaine souplesse. Un concurrent ne sera en mesure de le faire qu'à condition de pouvoir se procurer facilement le nombre minimum de créneaux commercialement rentables considéré comme nécessaire par les clients ayant des contraintes de temps et exigeant une certaine souplesse.

*8.4.3. Appréciation de la Commission en ce qui concerne les marchés des vols avec chevauchement entre la France et l'Italie*

- (152) Il a été établi que l'alliance restreindrait la concurrence sur les marchés des services réguliers de transport aérien de passagers sur sept combinaisons O&D (avec chevauchement), à savoir Paris-Milan, Paris-Rome, Paris-Venise, Paris-Florence, Paris-Bologne, Paris-Naples et Milan-Lyon.
- (153) Avant la création de l'alliance, AF et AZ constituaient les deux principaux opérateurs concurrents sur ces marchés en cause avec chevauchement. Au moment de la notification, les parties détenaient des parts de marché très élevées sur ces sept paires de villes. Cela vaut pour les passagers ayant des contraintes de temps et exigeant une certaine souplesse ainsi que pour les passagers sensibles au facteur prix. En ce qui concerne cette deuxième catégorie de passagers, il existe une exception sur la combinaison des villes Milan-Lyon, en raison des effets de restriction de la concurrence existante exercés par d'autres modes de transport, routier en particulier.
- (154) Cette position se trouve par ailleurs renforcée par un avantage sans pareil en termes de fréquences (allant jusqu'à 16 fréquences quotidiennes journalières sur les liaisons principales), ce qui est très intéressant pour les clients d'affaires.
- (155) En outre, ainsi qu'il est expliqué à la section 8.4.2., d'importantes barrières à l'entrée protègent la forte position combinée des parties contre des entrées potentielles.
- (156) Au vu de ce qui précède, la Commission considère que l'alliance donne la possibilité aux parties d'éliminer la concurrence au sens de l'article 81, paragraphe 3, du traité sur les 13 marchés suivants de la fourniture de services réguliers de transport aérien de passagers:

Liaisons avec chevauchement		Passagers ayant des contraintes de temps et exigeant une certaine souplesse	Passagers soucieux du prix
Paris-Milan		X	X



Paris-Rome		X	X
Paris-Venise		X	X
Paris-Florence		X	X
Paris-Bologne		X	X
Paris-Naples		X	X
Milan-Lyon		X	

#### 8.4.4. *Appréciation de la Commission concernant les autres routes intraeuropéennes*

- (157) Il a été établi que l'alliance pourrait restreindre le jeu de la concurrence entre les parties sur le marché des services réguliers de transport aérien de passagers (tant ceux qui ont des contraintes de temps que ceux qui sont soucieux du prix) sur d'autres liaisons intraeuropéennes où sont appliquées les conditions de la coopération générale exposées à la section 3.1. ci-dessus (en matière, notamment, d'horaires, de marketing et de coordination tarifaire, ainsi que d'échange d'informations sensibles).
- (158) Toutefois, avant l'existence de l'alliance, les parties ne se faisaient concurrence sur aucune de ces liaisons au moyen de services directs. En outre, il n'existe que 5 paires de villes en Europe où la part de marché cumulée des parties, y compris le trafic avec correspondance, dépassait 50 % au cours de la saison IATA 2001: Florence-Madrid ([45-55] %), Nice-Athènes ([50-60] %), Toulouse-Athènes ([45-55] %), Florence-Lisbonne ([50-60] %) et Lyon-Athènes ([45-55] %).
- (159) La Commission considère par conséquent que l'alliance ne permet pas aux parties d'éliminer la concurrence sur ces marchés au sens de l'article 81, paragraphe 3 du traité.

## 9. ENGAGEMENTS

- (160) Eu égard aux considérations exposées à la section 8.4, l'alliance risque d'éliminer la concurrence sur sept paires de villes, à savoir Paris-Milan, Paris-Rome, Paris-Venise, Paris-Florence, Paris-Bologne, Paris-Naples et Milan-Lyon. Par conséquent, une exemption ne saurait être accordée concernant l'accord de coopération que sur la base de mesures correctives appropriées, qui visent essentiellement à lever les barrières existantes à l'entrée pour les concurrents et à veiller à ce que les consommateurs concernés reçoivent une partie équitable des profits résultant de la coopération.
- (161) À partir des réserves exprimées par la Commission dans sa lettre du 1<sup>er</sup> juillet 2002 exposant ses doutes sérieux sur l'accord, les parties ont proposé des engagements qui ont été publiés au Journal officiel le 9 décembre 2003 afin que les tiers intéressés communiquent leurs observations. Plusieurs compagnies aériennes, ainsi que l'Office of Fair Trading britannique, ont transmis des observations à ce sujet. À la lumière de ces observations, les parties ont accepté d'améliorer encore leurs engagements. Les parties ont en particulier accepté de supprimer la limitation initiale imposée au nombre de créneaux horaires à restituer à l'aéroport d'Orly et de modifier sensiblement les conditions relatives à l'étalement des créneaux horaires à CDG énoncées à la section 2.3. des engagements proposés, tels qu'ils ont été publiés au Journal officiel. La largeur des périodes de pointe a été sensiblement réduite, répondant ainsi à certaines observations formulées par des tiers à cet égard. Les

conditions restantes d'une portée limitée relatives à l'étalement des créneaux horaires à CDG visent à éviter un effet néfaste disproportionné sur les activités des parties au niveau de la plate-forme de correspondance de CDG et sur les correspondances de leurs vols pour les clients. Elles peuvent être acceptées étant donné qu'elles ne remettent pas en question l'efficacité des engagements. En pratique, les créneaux horaires seront libérés à l'aéroport de Paris-Orly, où ces conditions ne s'appliquent pas. En outre, même si tous les créneaux horaires seront pris à l'aéroport CDG, les conditions modifiées relatives à l'étalement des créneaux horaires n'empêcheront pas les concurrents d'obtenir ce dont ils ont besoin, c'est-à-dire les précieux créneaux horaires des heures de pointe.

- (162) La version finale des engagements est jointe en annexe.
- (163) Les principes fondamentaux de ces engagements sont résumés ci-dessous.

### **9.1. Nombre de créneaux horaires à restituer**

- (164) Afin de trouver une solution à la pénurie de créneaux horaires dans les aéroports saturés, les parties sont tenues de mettre à la disposition de leurs concurrents un certain nombre de créneaux destinés à accueillir de nouveaux services sur les sept liaisons où la Commission a constaté des problèmes de concurrence. Le nombre maximum de créneaux horaires que les parties devront libérer est précisé liaison par liaison dans l'annexe.
- (165) Sur la base de l'enquête approfondie menée par la Commission sur le marché France-Italie et de son évaluation des observations faites par les tiers en réponse à la publication de la communication de la Commission conformément à l'article 16, paragraphe 3, du règlement (CEE) n° 3975/87, le nombre de créneaux horaires que les parties ont accepté de libérer sur chacune des liaisons en cause est considéré comme suffisant pour permettre aux transporteurs de point à point de concurrencer effectivement les parties sur ces liaisons. Les engagements sont destinés à permettre aux concurrents de transporter des passagers de point à point et, notamment, de concurrencer les parties pour le transport des passagers O&D ayant des contraintes de temps et exigeant une certaine souplesse.
- (166) Considérant qu'il est plus efficace d'ajouter des fréquences à un service existant que de lancer un nouveau service à partir de rien et que les passagers sensibles au facteur temps et exigeant une certaine souplesse ont besoin d'un nombre suffisant de fréquences journalières, les créneaux devraient être mis à disposition, à titre préférentiel, du concurrent qui exploitera au total le nombre le plus élevé de fréquences sur la liaison (y compris ses services existants).

### **9.2. Libération de créneaux horaires aux aéroports de Paris et de Milan**

- (167) Il résulte de l'enquête de la Commission sur le marché France-Italie, que du point de vue de la demande de services de transport par des passagers O&D sur les liaisons en question, les aéroports de Paris Charles de Gaulle (CDG) et d'Orly (ORY) sont substituables entre eux. La même conclusion s'applique aux aéroports Linate et Malpensa de Milan.
- (168) L'application du principe de proportionnalité suppose normalement que les parties sont autorisées à choisir l'aéroport auquel elles vont restituer des créneaux horaires, pour autant que cela suffise pour résoudre les problèmes de concurrence. Toutefois,

en l'espèce, s'agissant des aéroports parisiens, afin de garantir l'efficacité des mesures correctives proposées, des créneaux horaires devraient également, sous certaines conditions, être restitués à Orly à des concurrents qui proposent déjà des services sur les liaisons en cause au départ de cet aéroport, afin de leur permettre d'augmenter le nombre de leurs services. C'est pourquoi les engagements disposent qu'un concurrent des parties est habilité à obtenir des créneaux horaires à Orly s'il exploite déjà des vols sur une liaison en cause à partir d'Orly et s'il exploite tous ses vols réguliers desservant Paris à partir de cet aéroport.

- (169) Pour les mêmes raisons, les engagements prévoient que les parties seront tenues de restituer des créneaux horaires à l'aéroport de Milan-Linate uniquement à un concurrent qui exploite déjà des services sur une liaison concernée au départ de Linate et souhaite ajouter des fréquences supplémentaires sur ladite liaison.

### **9.3. Autres mesures correctives**

- (170) Outre les créneaux horaires, d'autres engagements sont destinés à lever les barrières supplémentaires à l'entrée recensées à la section 8.4.2.
- (171) Certaines d'entre elles renforceront l'interchangeabilité, du point de vue du client, entre les vols exploités par les parties et les vols exploités par les concurrents sur les liaisons en cause. Elles prévoient notamment que les parties devront autoriser les nouveaux arrivants, s'ils le souhaitent, à participer à leurs programmes de fidélisation. Un autre engagement concerne les accords interlignes – à savoir la capacité pour les passagers d'emprunter les compagnies des parties et de revenir avec un concurrent, ou inversement, sur un voyage donné, avec un seul billet.
- (172) Les parties ont également pris l'engagement de faciliter les accords de transport intermodal de passagers, en fournissant des services de transport aérien en tant que segment d'un itinéraire comprenant également un transport en surface ou par voie maritime, afin de garantir un plus grand choix et de meilleurs services multimodaux aux consommateurs.
- (173) Enfin, les engagements imposent aux parties l'obligation de s'abstenir d'augmenter leur offre de vols (gel des fréquences) pendant une période de démarrage afin de garantir que les nouveaux arrivants ne seront pas évincés du marché peu après y être entrés.
- (174) La Commission a établi que sur la base de ces engagements, plusieurs concurrents seraient sérieusement intéressés pour entrer sur les liaisons en cause. Les accords de l'alliance peuvent donc bénéficier d'une exemption au titre de l'article 81, paragraphe 3, du traité CE.
- (175) Étant donné les diverses conditions dont est assortie l'exemption et la durée de ladite exemption, les parties devront fournir régulièrement des informations à la Commission afin d'attester qu'elles respectent leurs engagements,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

1. En application de l'article 81, paragraphe 3, du traité CE, les dispositions de l'article 81, paragraphe 1, du traité CE sont déclarées par la présente inapplicables à

l'accord de coopération entre la Société Air France et Alitalia Linee Italiane S.p.A. notifié à la Commission le 12 novembre 2001 pour la période comprise entre le 12 novembre 2001 et le 11 novembre 2007.

2. Le paragraphe 1 est soumis au respect des engagements énoncés à l'annexe.

#### Article 2

Les engagements énoncés à l'annexe lient juridiquement les parties, leurs filiales, leurs ayants droits légaux et leurs représentants dûment autorisés. Les parties veillent à ce que leurs filiales, ayants droits légaux et représentants dûment autorisés les respectent.

#### Article 3

La Société Air France et Alitalia Linee Italiane S.p.A. fournissent à la Commission une copie de tous les contrats et accords qu'elles concluent ou ont conclus avec leurs concurrents concernant des activités sur les liaisons Paris-Milan, Paris-Rome, Paris-Venise, Paris-Bologne, Paris-Naples, Paris-Florence et Lyon-Milan au niveau des créneaux horaires, des programmes de fidélisation, de la capacité dématérialisée, de l'interligne et du trafic intermodal jusqu'au 11 novembre 2007.

#### Article 4

Les entreprises suivantes sont destinataires de la présente décision:

Société Air France  
45, rue de Paris  
F-95747 Roissy CDG cedex  
France

Alitalia Linee Italiane S.p.a  
Viale Alessandro Marchetti, 111  
00148 Rome  
Italie

Fait à Bruxelles,

Par la Commission

Mario Monti  
Membre de la Commission

## ANNEXE : ENGAGEMENTS

1. La société Air France («Air France» ou «AF») et Alitalia Linee Italiane S.p.A. («Alitalia» ou «AZ»), conjointement dénommées ci-après «les Parties», proposent de prendre les engagements décrits ci-après pour résoudre les problèmes de concurrence identifiés par la Commission européenne dans le cadre de la procédure engagée dans l'affaire COMP/38.284, concernant un accord de coopération entre les Parties relatif, en particulier, au transport aérien sur certaines liaisons entre la France et l'Italie.

### 1. GENERALITES ET DEFINITIONS

2. Les présents engagements seront annexés à la décision d'exemption de la Commission, dont ils feront partie intégrante.
3. Les présents engagements seront contraignants pour les Parties ainsi que pour leurs filiales, successeurs et ayants droit, et les Parties s'engagent à faire en sorte que leurs filiales, successeurs et ayant droits les respectent.
4. Aux fins des présents engagements, chacune des liaisons suivantes est considérée comme une "liaison en cause":
  - Paris-Milan;
  - Paris-Rome;
  - Paris-Venise;
  - Paris-Bologne;
  - Lyon-Milan;
  - Paris-Naples;
  - Paris-Florence.
5. Aux fins des présents engagements, les références aux villes suivantes désignent les aéroports suivants:
  - Paris: aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly;
  - Milan: aéroports de Milan-Linate et Milan-Malpensa;
  - Rome: aéroports de Rome-Fiumicino et Rome-Ciampino.
6. Aux fins des présents engagements, l'expression «**nouvel entrant**» s'applique à toute compagnie aérienne indépendante des Parties et sans aucun lien avec elles, qui souhaite démarrer un nouveau service sans escale sur une des liaisons en cause ou augmenter le nombre des fréquences qu'elle exploite sur une des liaisons en cause, une fois que l'exemption aura pris effet.

Est également considéré comme service sans escale un service comportant plusieurs escales, qui n'utilise qu'un seul aéronef et qui a pour origine et/ou destination la France, l'Italie ou un pays tiers, avec au moins un segment sans escale entre la France et l'Italie.

7. Aux fins des présents engagements, une compagnie aérienne n'est pas réputée comme indépendante des Parties et sans lien avec elles si, en particulier:
- les Parties en détiennent, séparément ou conjointement, le contrôle effectif<sup>31</sup>; ou
  - il s'agit d'un transporteur associé appartenant à la même société holding que l'une des Parties; ou
  - elle est membre de l'alliance SkyTeam; ou
  - elle coopère avec les Parties sur au moins une des liaisons en cause pour la prestation de services de transport aérien de passagers, sauf si cette coopération se limite à des accords relatifs à l'entretien courant, à des livraisons, à l'utilisation de salons ou à d'autres activités secondaires et passés dans des conditions commerciales normales.

## **2. MISE A DISPOSITION DE CRENEAUX DE DECOLLAGE ET D'ATTERRISSAGE**

8. Si un nouvel entrant souhaite démarrer un nouveau service sans escale sur une ou plusieurs des liaisons en cause («liaison(s) du nouvel entrant»), les Parties mettent des créneaux à sa disposition selon les conditions visées dans la présente section 2.

### **2.1. Nombre maximum de créneaux à mettre à disposition**

9. Les Parties sont tenues de mettre à la disposition de nouveaux entrants le nombre de créneaux de décollage et d'atterrissage nécessaires pour assurer les services suivants:
- pour les vols entre Paris et Milan: (i) jusqu'à six (6) fréquences par jour, si ces fréquences sont exploitées par plus d'un nouvel entrant, ou (ii) jusqu'à cinq (5) fréquences par jour, si ces fréquences sont exploitées par un seul nouvel entrant;
  - pour les vols entre Paris et Rome: jusqu'à cinq (5) fréquences par jour;
  - pour les vols entre Paris et Venise: jusqu'à trois (3) fréquences par jour;
  - pour les vols entre Paris et Bologne: jusqu'à deux (2) fréquences par jour;
  - pour les vols entre Paris et Naples: jusqu'à une (1) fréquence par jour;
  - pour les vols entre Lyon et Milan: jusqu'à deux (2) fréquences par jour;
  - pour les vols entre Paris et Florence: jusqu'à deux (2) fréquences par jour.

---

<sup>31</sup> Au sens de l'article 2, point g) du règlement (CEE) n° 2407/92 du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens.

## **2.2. Conditions applicables aux engagements figurant dans la section 2.1**

10. L'obligation de mettre des créneaux à disposition prévue par la **section 2.1** ne s'applique que dans les circonstances décrites dans la présente **section 2.2**.
11. Tous les créneaux mis à disposition conformément aux engagements décrits dans la **section 2.1** doivent être utilisés sur la liaison en cause pour laquelle ils ont été mis à disposition.

### *2.2.1. Fréquences exploitées par les concurrents*

12. Toutes les fréquences exploitées sur les liaisons en cause par des compagnies aériennes indépendantes des Parties et sans lien avec elles («**fréquences concurrentes**») viennent en déduction du nombre de créneaux à mettre à disposition par les Parties conformément à la **section 2.1**.
13. La Commission peut à tout moment vérifier si les compagnies aériennes exploitant les liaisons en cause sont indépendantes des Parties et sans lien avec elles. Les fréquences exploitées sur les liaisons en cause par une compagnie aérienne qui ne serait pas indépendante des Parties et sans lien avec elles ne viendront pas en déduction du nombre de créneaux à mettre à disposition par les Parties conformément à la **section 2.1**.
14. Si le nombre de fréquences concurrentes sur une liaison en cause diminue (par exemple parce qu'un concurrent: i) cesse d'exploiter cette liaison; ii) réduit le nombre de fréquences qu'il exploite sur cette liaison; ou iii) ne peut plus être considéré comme indépendant des Parties et sans lien avec elles), les obligations potentielles de mise à disposition de créneaux incombant aux Parties augmentent du même nombre, sous réserve des limitations prévues par la **section 2.1**.
15. Si le nombre de fréquences concurrentes sur une liaison en cause augmente en raison de la concurrence de nouveaux services (parce qu'un concurrent i) augmente le nombre des fréquences qu'il exploite déjà sur une liaison en cause ou ii) entre sur le marché), les obligations potentielles de mise à disposition de créneaux incombant aux Parties diminuent du même nombre.
16. Si un concurrent ajoute de nouvelles fréquences concurrentes sur une liaison en cause sans utiliser les créneaux mis à disposition par les Parties et si, de ce fait, le nombre total de fréquences concurrentes exploitées sur cette liaison dépasse le nombre de fréquences indiqué dans la **section 2.1**:
  - (i) les obligations des Parties de mise à disposition de créneaux seront réduites du même nombre;
  - (ii) les créneaux déjà mis à disposition par les Parties en sus de leurs obligations potentielles ne seront retirés que lorsque les nouvelles fréquences concurrentes auront été exploitées pendant deux saisons IATA.
17. Sous réserve des conditions précitées, les Parties ne sont pas tenues de mettre un créneau à la disposition du nouvel entrant pour une liaison en cause si cela doit avoir pour conséquence qu'elles exploiteraient alors moins de 60 % des fréquences ou capacités recensées sur cette liaison au moment de la demande du nouvel entrant.
18. Le nouvel entrant qui doit rétrocéder des créneaux aux Parties en conséquence des deux paragraphes précédents peut choisir quels créneaux leur rétrocéder.

2.2.2. *Absence de créneaux disponibles dans le cadre de la procédure normale d'attribution des créneaux*

19. Le nouvel entrant doit informer les Parties de son intention de demander des créneaux en vertu des présents engagements au moins six (6) semaines avant la conférence IATA de répartition des créneaux horaires relative à la saison au cours de laquelle il entend lancer son nouveau service ou augmenter le nombre de ceux qu'il exploite déjà. Le nouvel entrant enverra un courrier aux adresses suivantes :

Alitalia  
A l'attention du Vice-Président chargé des  
Alliances & des Relations Internationales  
Viale Alessandro Marchetti, 111  
00148 Rome  
Italy  
Fax: +39.0665627640

Air France  
A l'attention du Vice-Président  
International and Industry Affairs  
45, rue de Paris  
95747 Roissy CDG cedex  
France  
Fax: +33.141565969

20. Un nouvel entrant ne sera habilité à recevoir des créneaux en vertu des engagements décrits dans la présente **section 2** que s'il peut apporter la preuve que tous les efforts qu'il a raisonnablement déployés pour obtenir des créneaux sur la liaison concernée par la procédure normale d'attribution des créneaux avant le début de la saison IATA concernée («**procédure normale d'attribution des créneaux**») ont échoué. À cet effet, le nouvel entrant doit faire une demande pour obtenir ces créneaux, selon la procédure normale d'attribution lors de la conférence IATA de répartition des créneaux horaires à venir et garantir un libre accès à toutes les informations pertinentes relatives aux créneaux obtenus dans les aéroports concernés durant toute la période entre la notification de son intention de demander des créneaux pour l'exploitation de services sur la liaison en cause et la fin de la période de programmation IATA concernée, ce qui inclut l'attribution définitive des créneaux par le coordonnateur après la date fixée pour la restitution des créneaux<sup>32</sup>.
21. Il ne sera pas considéré que tous les efforts raisonnablement possibles déployés par le nouvel entrant pour obtenir des créneaux par la procédure normale d'attribution des créneaux ont échoué si: i) il s'est vu proposer, dans le cadre de la procédure normale d'attribution, des créneaux à moins de quarante-cinq (45) minutes des horaires demandés, mais ne les a pas acceptés; et/ou ii) il s'est vu proposer, dans le cadre de la procédure normale d'attribution, des créneaux à plus de quarante-cinq (45) minutes des horaires

---

<sup>32</sup> Cette date est la date limite de restitution des créneaux non utilisés, telle que définie dans l'annexe 2 des lignes directrices de l'IATA pour l'établissement des horaires au niveau international (7<sup>e</sup> édition, en vigueur à partir du 1<sup>er</sup> décembre 2002).



demandés, et n'a pas donné aux Parties la possibilité de les échanger contre d'autres créneaux à moins de quarante-cinq (45) minutes des horaires demandés.

22. Les créneaux mis à disposition par les Parties ne seront pas à plus de quarante-cinq (45) minutes de l'horaire des créneaux demandés par le nouvel entrant, pour autant que les Parties détiennent des créneaux à l'intérieur de cette plage horaire. Si elles n'ont pas de créneaux à l'intérieur de cette plage horaire, elles proposeront au nouvel entrant les créneaux les plus proches de l'horaire demandé.

#### *2.2.3. Obligation de renouveler la demande de créneaux à chaque saison IATA*

23. Le nouvel entrant doit renouveler sa demande de créneaux au coordonnateur de créneaux et aux Parties, à chaque saison IATA.
24. Si un nouvel entrant à qui les Parties ont mis à disposition des créneaux horaires pour une saison IATA donnée en vertu des présents engagements, demande à obtenir tout ou partie des mêmes créneaux horaires pour la saison suivante, les Parties lui mettront à disposition des créneaux qui seront les plus proches possible de ceux accordés la saison précédente, et qui ne seront en tout cas pas à plus de 45 minutes de l'horaire demandé, pour autant: i) que les Parties soient toujours tenues de mettre à disposition des créneaux conformément aux **sections 2.1 et 2.2.1** et disposent de créneaux dans la plage horaire visée; et ii) que le nouvel entrant ait respecté les conditions et la procédure décrites ci-dessus.

#### *2.2.4. Capacité minimale*

25. Sur les liaisons Paris-Milan et Paris-Rome, les créneaux horaires mis à disposition du nouvel entrant serviront exclusivement à exploiter des services avec un aéronef d'une capacité d'au moins quarante-six (46) sièges. Cette condition ne s'applique pas si le nouvel entrant a commencé à exploiter ses services avant la date d'entrée en vigueur de la décision d'exemption de la Commission.

#### *2.2.5. Utilisation optimale des créneaux du nouvel entrant*

26. Si le nouvel entrant exploite déjà un service à destination ou en provenance de l'un des aéroports d'une liaison en cause, ou transitant par l'un de ces aéroports ("**service préexistant**"), et s'il réduit le nombre de fréquences sur ce service ou cesse de l'exploiter, il est tenu de réutiliser, pour une liaison en cause, les créneaux qui avaient été affectés à ce service préexistant, dès lors qu'ils sont à moins de quarante-cinq (45) minutes des créneaux mis à disposition par les Parties. Il rétrocède alors aux Parties les créneaux remplacés.

#### *2.2.6. Non-utilisation des créneaux mis à disposition par les Parties*

27. Si un nouvel entrant qui a obtenu des créneaux horaires en vertu de la présente **section 2** décide de ne pas lancer de service, d'exploiter un nombre de fréquences inférieur ou de cesser toute exploitation sur l'une des liaisons en cause, il en informe les Parties par écrit et leur rétrocède immédiatement les créneaux non utilisés.
28. Dans ce cas, les Parties restent tenues de mettre ces créneaux, ou le même nombre d'autres créneaux, à la disposition de nouveaux entrants, conformément à la **section 2.1** supra, sous réserve des dispositions de la **section 2.2.1**.

29. Aux fins de la présente **section 2.2.6**, un nouvel entrant est réputé avoir cessé d'exploiter un service sur une liaison en cause lorsqu'il n'a pas utilisé, pendant la période de programmation pour laquelle ils ont été attribués, au moins 80 % de ses créneaux sur la liaison concernée, à moins que la non-utilisation de ces créneaux ne soit justifiée par l'un des facteurs visés à l'article 10, paragraphe 5, du règlement (CEE) n° 95/93 ou par tout autre règlement le modifiant ou le remplaçant. S'il peut être considéré que le nouvel entrant a cessé d'exploiter la liaison en cause par application du présent paragraphe, les Parties peuvent refuser de lui mettre à disposition des créneaux sur cette liaison pour la saison IATA suivante.
30. Si un nouvel entrant ayant obtenu des créneaux en vertu de la présente section décide de ne pas lancer de service sur une liaison en cause durant deux (2) saisons IATA consécutives, les Parties peuvent refuser de lui mettre à disposition des créneaux sur cette liaison pour les deux (2) saisons IATA suivantes.
31. Si le nouvel entrant informe les Parties trop tardivement au cours de la saison de programmation pour leur permettre d'utiliser les créneaux rétrocédés conformément à l'article 10, paragraphe 3, du règlement (CEE) n° 95/93, c'est-à-dire soit immédiatement, soit après le délai prévu à l'article 10, paragraphe 4, dudit règlement et avant le début effectif de la saison de programmation, les Parties sont habilitées à demander au nouvel entrant de leur transférer des créneaux comparables, afin de compenser les créneaux éventuellement perdus. Si, pour une raison quelconque, le nouvel entrant n'est pas en mesure de transférer aux Parties de créneaux comparables, celles-ci peuvent se prévaloir de l'article 10, paragraphe 5, du règlement (CEE) n° 95/93 pour justifier la non-utilisation des créneaux mis à disposition, afin de les récupérer et les conserver.
32. Afin de garantir que les créneaux fournis par les Parties soient utilisés conformément aux présentes conditions, les Parties et le nouvel entrant conviendront d'un mécanisme permettant aux Parties de contrôler la manière dont les créneaux sont utilisés. Les Parties informent la Commission du mécanisme ainsi adopté.

*2.2.7. Absence de compensation financière pour les créneaux mis à disposition*

33. Les créneaux horaires mis à disposition par les Parties conformément aux présents engagements ne donneront lieu à aucune compensation financière.

*2.2.8. Mise à disposition de créneaux à titre préférentiel*

34. Tous les créneaux mis à disposition par les Parties conformément aux présents engagements le sont, de préférence, au nouvel entrant à qui la satisfaction de sa demande permettrait d'exploiter le plus grand nombre de fréquences compatible avec le nombre de créneaux qui peuvent être obtenus des Parties sur la liaison en cause, conformément auxdits engagements<sup>33</sup>.
35. Sous réserve des dispositions de la **section 2.2.1**, si le nombre de créneaux mis à disposition est inférieur au nombre maximum de créneaux à mettre à disposition conformément à la **section 2.1**, les créneaux restants sont affectés à d'autres nouveaux

---

<sup>33</sup> Nombre de créneaux déjà exploités par le nouvel entrant sur la liaison en cause + nombre de créneaux demandés aux Parties, dans la limite du nombre maximum de créneaux que les Parties peuvent encore mettre à disposition, conformément aux sections 2.1. et 2.2.1. ci-dessus.

entrants potentiels sur la même base, jusqu'à ce qu'il ne reste plus de créneaux à mettre à disposition.

36. Les créneaux sont mis à disposition du nouvel entrant sélectionné par les Parties sous réserve de l'approbation de la Commission selon les modalités décrites dans la **section 2.2.9** infra.

*2.2.9. Sélection des nouveaux entrants*

37. Un nouvel entrant qui souhaite que les Parties lui mettent à disposition des créneaux conformément aux présents engagements, doit leur notifier son intention de faire la demande pour ces créneaux lors de la prochaine conférence IATA de répartition des créneaux horaires, dans le délai indiqué à la **section 2.2.2**.

38. Le nouvel entrant envoie simultanément une copie de cette notification à la Commission, à l'adresse suivante:

Commission européenne  
Direction générale de la concurrence  
Greffe Ententes  
(Affaire COMP/A.38284/D2)  
Rue de la Loi/Wetstraat 200  
B-1049 Bruxelles  
Fax: +32 2 295.01.28

39. Si un nouvel entrant potentiel ne parvient pas à obtenir tout ou partie des créneaux demandés par la procédure normale d'attribution des créneaux durant la conférence IATA de répartition des créneaux horaires relative à la saison au cours de laquelle le service est censé commencer, il adresse aux Parties une demande de mise à disposition de créneaux dans un délai maximal de deux (2) semaines à compter de la fin de cette conférence. Cette demande doit tenir compte des créneaux obtenus lors de la conférence et qui sont à moins de 45 minutes des horaires demandés et, en ce qui concerne les créneaux obtenus à plus de 45 minutes des horaires demandés, laisser aux Parties la possibilité de les échanger contre d'autres créneaux se situant dans cette fourchette, conformément à la **section 2.2.2**.

40. Le nouvel entrant envoie simultanément une copie de cette demande à la Commission.

41. Dans les quatre (4) semaines suivant la fin de la conférence IATA de répartition des créneaux horaires relative à la saison au cours de laquelle le service est censé commencer, les Parties, en fonction des estimations du moment sur l'attribution des créneaux pour la saison à venir, soumettent à la Commission une proposition de sélection du nouvel entrant pour la liaison en cause, et une proposition de mise à disposition de créneaux à ce nouvel entrant.

42. La Commission décide d'approuver ou non la proposition de sélection du nouvel entrant, en vérifiant le respect des critères suivants:

- le nouvel entrant est indépendant des Parties et sans lien avec elles au sens du paragraphe 7 supra;

- le nouvel entrant est un concurrent existant ou potentiel viable ayant la capacité, les ressources et la volonté nécessaires pour exploiter la liaison en cause sur le long terme de manière active, viable et concurrentielle.
43. À cet effet, la Commission peut demander au nouvel entrant de lui fournir un plan d'entreprise détaillé. Ce plan doit contenir une présentation générale de l'entreprise (historique, statut juridique, liste et description des actionnaires) ainsi que les deux derniers rapports financiers annuels certifiés. Il doit décrire les projets de l'entreprise en ce qui concerne le développement de son réseau, de sa flotte, etc. et fournir des informations détaillées sur ses projets pour la liaison en cause qu'il souhaite exploiter. Ces informations doivent indiquer précisément les opérations prévues sur cette liaison en cause sur une période de trois (3) ans (taille des aéronefs, nombre de fréquences exploitées, horaires prévus pour les vols) et les résultats financiers escomptés (prévisions en matière de trafic, de recettes et de bénéfices). La Commission peut aussi demander une copie de tous les accords de coopération que le nouvel entrant peut avoir conclus avec d'autres compagnies aériennes. La Commission assurera la protection des secrets d'affaires et autres informations confidentielles, qui ne seront accessibles ni à d'autres entreprises, ni au public.
  44. La proposition des Parties de mise à disposition de créneaux au nouvel entrant et son approbation par la Commission peuvent faire l'objet d'ajustements si l'attribution escomptée des créneaux par le coordonnateur subit, par la suite, des modifications qui ont une incidence sur les obligations des Parties de mise à disposition de créneaux.
  45. Si plusieurs nouveaux entrants formulent des demandes incompatibles entre elles, la préférence peut être accordée au nouvel entrant qui offre la plus grande capacité sur la liaison en cause.
  46. Si la Commission ne s'oppose pas à la proposition des Parties dans les six (6) semaines suivant la fin de la conférence IATA de répartition des créneaux horaires, cette proposition est réputée avoir été approuvée.
  47. Si la Commission n'approuve pas la proposition des Parties et si d'autres transporteurs leur ont demandé des créneaux, les Parties proposent immédiatement à la Commission les noms d'autres transporteurs susceptibles d'être sélectionnés en tant que nouveaux entrants.
  48. Dans un délai d'une (1) semaine après que la Commission a approuvé le choix du nouvel entrant pour la liaison en cause, les Parties font à ce nouvel entrant une proposition écrite de mise à disposition de créneaux.

### **2.3. Étalement des créneaux à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle**

49. Afin que les clients des Parties puissent profiter pleinement des possibilités de correspondance des vols, et sans préjudice de la **section 2.1**, les créneaux mis à disposition par les Parties à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle sont étalés comme suit.
50. Aux fins du présent paragraphe, l'expression «**période de pointe du matin**» désigne la plage horaire comprise entre 9 h 00 et 11 h 59 (heures de Paris), et l'expression «**période de pointe du soir**» la plage horaire comprise entre 18 h 00 et 19 h 59 (heures de Paris).
51. Le nombre de créneaux mis à disposition par les Parties à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle pour l'ensemble des liaisons en cause ne doit pas dépasser huit (8) paires de

créneaux par «**période de pointe du matin**» et six (6) paires de créneaux par «**période de pointe du soir**». Dans le cas où le nombre de créneaux demandés excéderait huit (8) paires de créneaux par «**période de pointe du matin**» ou six (6) paires de créneaux par «**période de pointe du soir**», les Parties mettront à la disposition du nouvel entrant le créneau le plus proche de l'horaire demandé.

## **2.4. Mise à disposition de créneaux aux aéroports de Paris et Milan**

### *2.4.1. Mise à disposition de créneaux aux aéroports de Paris*

52. Les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly étant substituables, tout créneau devant être mis à disposition aux aéroports de Paris conformément aux présents engagements peut l'être soit à Paris-Charles de Gaulle, soit à Paris-Orly, au choix des Parties.
53. Toutefois, si un nouvel entrant en fait expressément la demande, les Parties sont tenues de lui mettre à disposition des créneaux à l'aéroport de Paris-Orly pour exploiter un service sur une liaison en cause lorsque:
- à la date de l'exemption, il n'existe pas à Paris-Charles de Gaulle d'offre concurrente comparable à celle existant à Paris-Orly sur cette liaison;
  - le nouvel entrant exploite déjà des services sur cette liaison au départ de Paris-Orly à la date de l'exemption et souhaite augmenter le nombre de ses fréquences sur cette liaison au départ de cet aéroport;
  - tous les vols programmés du nouvel entrant qui desservent Paris sont au départ ou à destination de Paris-Orly;
  - le nouvel entrant ne peut pas obtenir de créneaux à Paris-Orly par la procédure normale d'attribution des créneaux.
54. Si toutes les conditions précitées sont remplies à l'exception de la troisième, le nouvel entrant peut envisager de transférer sur Paris-Charles de Gaulle les services qu'il exploite déjà au départ de Paris-Orly sur la liaison en cause. Dans ce cas, il peut demander des créneaux à Paris-Charles de Gaulle conformément à la **section 2.2.2**. Sa demande doit alors inclure toutes les fréquences qu'il souhaite exploiter sur la liaison en cause au départ de Paris-Charles de Gaulle, y compris les fréquences transférées de Paris-Orly.

### *2.4.2. Mise à disposition de créneaux à l'aéroport de Milan-Linate*

55. Si un nouvel entrant en fait expressément la demande, les Parties sont tenues de lui mettre à disposition des créneaux à l'aéroport de Milan-Linate, à condition qu'il exploite déjà des services sur une liaison en cause au départ de cet aéroport et qu'il souhaite augmenter le nombre de ses fréquences sur cette liaison au départ de Milan-Linate. Dans ce cas, et sous réserve du respect des autres conditions auxquelles sont subordonnés les présents engagements, les Parties mettront à disposition des créneaux dans le cadre des limites et contraintes réglementaires en vigueur à Milan-Linate au moment de la demande.

## **2.5. Créneaux mis à disposition avant la décision d'exemption**

56. Les Parties sont prêtes à mettre à disposition d'un nouvel entrant des créneaux sur une liaison en cause, par anticipation, pour la saison d'été IATA 2004, et à titre volontaire. Si

les Parties ont déjà mis à disposition d'un nouvel entrant potentiel des créneaux avant que la Commission ait adopté sa décision d'exemption, ces créneaux viendront en déduction du nombre de créneaux à mettre à disposition conformément aux présents engagements.

57. Tout nouvel entrant souhaitant obtenir des Parties des créneaux en vertu de la présente section doit adresser sa demande aux Parties au plus tard le 15 janvier 2004.
58. Le nouvel entrant doit envoyer simultanément une copie de cette demande à la Commission.
59. Les Parties sélectionneront le nouvel entrant selon les critères énoncés dans les **sections 2.2.8 et 2.2.9**. Elles soumettront à la Commission une proposition de sélection du nouvel entrant sur la liaison en cause.
60. Si la Commission ne s'oppose pas à la proposition des Parties dans les deux (2) semaines à compter de sa réception, cette proposition sera réputée avoir été acceptée.

### **3. ACCORDS INTERLIGNES**

#### **3.1. Conclusion d'accords interlignes**

61. Si le nouvel entrant en fait la demande, les Parties concluent avec lui un accord interlignes pour toute liaison en cause exploitée par ce dernier (pour autant qu'il n'ait pas encore conclu un tel accord avec les Parties).
62. Ces accords interlignes sont soumis aux restrictions suivantes:
  - ils s'appliquent uniquement aux catégories de passagers voyageant en première classe, en classe affaires et en classe touriste ;
  - ils s'appliquent sur la base des tarifs aller publiés par les Parties, lorsque le billet émis est un aller simple, ou de la moitié des tarifs aller-retour publiés par les Parties, lorsque le billet émis est un aller-retour;
  - ils sont limités au trafic (provenance et destination) réellement exploité par le nouvel entrant;
  - ils sont soumis aux règles MITA et/ou à des conditions commerciales normales; et
  - ils offrent au nouvel entrant ou aux agents de voyages la possibilité de proposer des voyages aller-retour dont l'un des trajets est assuré par les Parties et l'autre par le nouvel entrant.
63. Sous réserve que des sièges soient disponibles dans la classe tarifaire concernée, les Parties s'engagent à transporter un passager muni d'un coupon de vol émis par le nouvel entrant pour l'une des liaisons de celui-ci. Toutefois, afin d'éviter les abus, les Parties peuvent exiger que le nouvel entrant ou le passager, le cas échéant, paie la différence (positive) entre le prix appliqué par les Parties et celui appliqué par le nouvel entrant. Lorsque le tarif du nouvel entrant est inférieur à la valeur du coupon émis par les Parties, celles-ci ont le droit de n'endosser le coupon qu'à concurrence de la valeur du tarif

appliqué par le nouvel entrant. Le nouvel entrant jouit de la même protection lorsque le tarif des Parties est inférieur à la valeur du coupon émis par lui.

64. Tous les accords interlignes conclus en vertu de la présente **section 3** pour une liaison donnée du nouvel entrant deviennent automatiquement caducs si le nouvel entrant cesse d'exploiter cette liaison.

### 3.2. Accords spéciaux relatifs à des quotes-parts

65. Si un nouvel entrant en fait la demande, les Parties s'engagent à conclure avec lui un accord spécial relatif à des quotes-parts pour le trafic ayant une provenance et une destination réelles en France et/ou en Italie, à condition qu'une partie du voyage se déroule sur l'une des liaisons en cause. Les conditions de cet accord doivent être comparables à celles des accords conclus en relation avec une telle route avec des transporteurs tiers extérieurs à l'alliance ou membres d'une autre alliance.

## 4. PROGRAMMES DE FIDÉLISATION

66. Si un nouvel entrant ne participe pas à l'un des programmes de fidélisation des Parties ou ne possède pas en propre de programme de fidélisation comparable, les Parties lui permettent, s'il en fait la demande, de participer à leurs programmes de fidélisation communs pour les liaisons en cause qu'il exploite. L'accord passé à cet effet avec le nouvel entrant est conclu à des prix de marché concurrentiels pour la ou les liaisons concernées.
67. Tout accord portant sur une liaison donnée du nouvel entrant et conclu conformément aux dispositions de la présente **section 4** devient automatiquement caduc si le nouvel entrant cesse d'exploiter cette liaison.

## 5. ENGAGEMENT DE FACILITER LES SERVICES DE TRANSPORT INTERMODAL DE PASSAGERS

68. Si une société de chemins de fer, une autre société de transport de surface ou une compagnie maritime exploitant des liaisons entre la France et l'Italie («**partenaire intermodal**») leur en fait la demande, les Parties concluent avec elle un accord intermodal aux termes duquel elles s'engagent à assurer le transport aérien de passagers dans le cadre de leurs services sur les liaisons en cause, en tant que segment d'un itinéraire comprenant également un transport de surface ou par voie maritime assuré par le partenaire intermodal.
69. Tout accord intermodal conclu en vertu de la présente **section 5** sera soumis aux principes du MITA (y compris le *Intermodal Interline Traffic Agreement - Passenger and IATA Recommended Practice 1780e*) et à des conditions commerciales normales.
70. Les Parties acceptent une application intégrale du prorata, conformément aux conditions appliquées par les membres du MITA, y compris sur les liaisons où seul un service par chemins de fer est assuré. Si le partenaire intermodal demande que lui soit communiqué un kilométrage du secteur, un identifiant géographique ou le montant du supplément tarifaire à acquitter, les Parties font une demande en ce sens auprès de l'IATA, selon les procédures normales.

71. Si un partenaire intermodal potentiel en fait la demande, les Parties mettent tout en oeuvre, en toute bonne foi, pour parvenir à un accord assorti de conditions comparables à celles consenties à d'autres partenaires intermodaux, dès lors que les critères nécessaires sont respectés, notamment en termes de sécurité, de qualité du service, d'assurance et de limitation des responsabilités. Les conditions d'un tel accord prévalent sur les obligations générales découlant de la présente **section 5**.

## **6. AUGMENTATION DES FRÉQUENCES**

72. Les Parties s'abstiennent d'augmenter la fréquence des vols sur une liaison en cause, à partir du moment où elles mettent à disposition d'un nouvel entrant des créneaux pour exploiter cette liaison, et pendant au moins deux saisons IATA entières consécutives, sauf en cas d'événement exceptionnel nécessitant des vols supplémentaires sur une courte période de temps.

## **7. DURÉE ET CONDITIONS DE L'EXEMPTION**

73. Les engagements proposés par les Parties s'appliquent à compter de la date à laquelle la Commission adopte une décision d'exemption conformément à l'article 5, paragraphe 4 du règlement (CEE) n° 3975/87.

74. Les présents engagements deviennent caducs dès l'instant où l'exemption prévue par l'article 81, paragraphe 3, cesse de s'appliquer.

75. Si l'exemption accordée à cet accord de coopération au titre de l'article 81, paragraphe 3, est révoquée par la Commission, conformément à l'article 6 du règlement (CEE) n° 3975/87 ou à une disposition équivalente d'un règlement ultérieur, si elle est annulée ou si les Parties mettent fin aux accords de coopération notifiés, les conditions sont nulles et non avenues à partir de la date de révocation, d'annulation ou d'expiration. Dans ce cas, les Parties ont le droit d'exiger la restitution des créneaux mis à disposition en vertu des présents engagements à une compagnie aérienne qui, au moment de la révocation, de l'annulation ou de l'expiration, utilise ces créneaux pour exploiter des services sur des liaisons entre la France et l'Italie. Elles sont par ailleurs habilitées à mettre fin à tout accord interlignes, accord spécial sur des quotes-parts, accord de fidélisation ou accord intermodal conclu en vertu de ces mêmes engagements.

## **8. CLAUSE DE RÉEXAMEN**

76. Sur demande dûment justifiée des Parties, la Commission peut lever, modifier ou remplacer toute ou partie des obligations incombant aux Parties conformément aux présents engagements.