

***Cas n° COMP/M.2021 -
SNECMA / LABINAL***

Le texte en langue française est le seul disponible et faisant foi.

**RÈGLEMENT (CEE) n° 4064/89
SUR LES CONCENTRATIONS**

Article 6, paragraphe 1, point b) NON-OPPOSITION
date: 25/08/2000

*Disponible aussi dans la base de données CELEX,
numéro de document 300M2021*



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 25.08.2000 -
SG (2000) D/106408

Dans la version publique de cette décision, des informations ont été supprimées conformément à l'article 17 (2) du règlement du Conseil (CEE) n°4064/89 concernant la non-divulgence des secrets d'affaires et autres informations confidentielles. Les omissions sont donc indiquées par [...]. Quand cela était possible, les informations omises ont été remplacées par des fourchettes de chiffres ou une description générale.

VERSION PUBLIQUE

PROCEDURE CONCENTRATIONS
DECISION ARTICLE 6(1)(b)

Aux parties notifiantes

Messieurs,

Objet : Affaire n° COMP/M.2021 – Snecma/Labinal

Votre notification du 24 juillet 2000 conformément à l'article 4 du règlement du Conseil n° 4064/89.

1. Le 24.07.1999, la Commission a reçu une notification, au titre de l'article 4 du règlement du Conseil (CEE) n°4064/89¹ (« le Règlement »), d'un projet de concentration aux termes duquel la Société Nationale d'Etude et de Construction de Moteurs d'Aviation (« Snecma ») acquerra, au sens de l'article 3 paragraphe 1 point b du Règlement, le contrôle de Labinal.
2. Après examen de la notification, la Commission est arrivée à la conclusion que l'opération notifiée relève du règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil et ne soulève pas de doutes sérieux quant à sa compatibilité avec le marché commun et avec l'accord EEE.

I. LES PARTIES ET L'OPERATION

3. Snecma est une entreprise dont le capital est détenu à 97,2% par l'Etat français, qui en a donc le contrôle exclusif. Elle est principalement active dans la production et la maintenance de moteurs, systèmes de propulsion, et équipements pour avions civils et militaires, satellites et lanceurs spatiaux.

¹ JO n° L 395 du 30.12.1989, p.1 ; JO n° L 257 du 21.09.1990, p.13 (rectificatif) ; Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1310/97, JO n° L 180 du 9.07.1997, p.1, JO n° L 40, 13.02.1998, p.17 (rectificatif).

4. Labinal est une entreprise cotée à la bourse de Paris. Elle est détenue à hauteur de 49,38% du capital et de 64,90% des droits de vote par la société holding Sopartech. Labinal est principalement active dans les domaines des turbines à gaz, des connecteurs et équipements pour l'aéronautique, le spatial, l'électronique, l'armement et l'automobile.
5. Snecma a proposé aux principaux actionnaires de Sopartech, par une offre remise le 1er mai 2000, d'acquérir leurs actions : suite à cette opération, Snecma détiendra plus de 90% des actions de Sopartech. Cette opération est soumise à diverses conditions suspensives, dont l'autorisation de la Commission conformément au règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil.

II. CONCENTRATION

6. Suite à l'opération, Snecma contrôlera seule la holding Sopartech et détiendra donc le contrôle exclusif de Labinal. L'opération notifiée est donc une concentration au sens de l'article 3(1)b du Règlement.

III. DIMENSION COMMUNAUTAIRE

7. Snecma et Labinal réalisent un chiffre d'affaires total sur le plan mondial supérieur à 5 milliards d'Euros (Snecma : 4,859 milliards d'Euros et Labinal : 2,510 milliards d'Euros). Le chiffre d'affaires total réalisé individuellement dans la Communauté par au moins deux des entreprises concernées représente un montant supérieur à 250 millions d'Euros (Snecma: 2,592 milliards d'Euros; Labinal: 2,028 milliards d'Euros). Enfin, ces entreprises ne réalisent pas plus des deux tiers de leur chiffre d'affaires communautaire dans un seul et même Etat membre. L'opération a donc une dimension communautaire.

IV. MARCHÉS EN CAUSE

A. MARCHES DE PRODUITS

8. Les parties sont toutes deux présentes dans le secteur aéronautique, et elles ont proposé de définir différents marchés de produits en cause. Ces différents marchés recourent les activités de Labinal dans le secteur aéronautique : moteurs pour avions, propulsion des missiles, connectique, câblage, équipements aéronautiques et électriques divers, turbines et systèmes analogues .

Moteurs et propulsion aéronautique

9. Snecma et Labinal produisent tous deux des moteurs et propulseurs destinés à l'aéronautique : Snecma fabrique des turboréacteurs pour avions civils et militaires et des propulseurs à poudre pour missiles, tandis que Labinal vend des turbomoteurs pour hélicoptères, des turboréacteurs pour avions militaires, et des réacteurs pour missiles.
10. Snecma considère que les turboréacteurs et les turbomoteurs pour hélicoptères appartiennent à des marchés de produits distincts, à cause des différences techniques entre ces deux types de moteurs. Il apparaît en effet que les turbomoteurs pour hélicoptères et les turboréacteurs pour avions répondent à des usages différents (éjection de gaz pour les avions, entraînement de rotors pour les hélicoptères), et correspondent à des savoir-faire et des moyens de production spécifiques et distincts.
11. Snecma estime également que les propulseurs à poudre pour missiles font l'objet de marchés de produits distincts de ceux des réacteurs pour missiles. Du côté de l'offre, ces deux types de

propulsion font appel à des savoir-faire et des principes de fonctionnement différents. Du côté de la demande, bien que les deux types de propulseurs remplissent le même type de fonction, ils correspondent généralement à des missiles de portée et d'usage distincts.

12. Concernant les turboréacteurs, Snecma propose de distinguer les turboréacteurs pour avions civils des turboréacteurs pour avions militaires. Il apparaît en effet que les turboréacteurs pour avions militaires et avions civils répondent à des besoins différents (vitesses et accélérations importantes pour les avions militaires, normes spécifiques de sécurité et fiabilité pour les avions civils), et que les moteurs pour avions militaires doivent répondre aux exigences particulières des armées nationales. Turboréacteurs civils et militaires ne sont donc pas substituables.
13. A la lumière de ce qui précède, l'opération ne créera pas de marchés affectés dans les secteurs de la propulsion pour missiles, des turbomoteurs pour hélicoptères et des turboréacteurs pour avions civils.

Turboréacteurs pour avions militaires d'appui et d'entraînement

14. En revanche, Snecma et Labinal sont tous deux présents dans la production de turboréacteurs pour avions militaires d'entraînement et d'appui, à travers leur coopération pour la fabrication du moteur Larzac qui équipe notamment l'avion d'entraînement Alpha-Jet. Snecma estime que ces produits font l'objet d'un marché spécifique, distinct du marché des réacteurs pour avions de chasse lourds, à cause des différences de performance entre ces deux types de réacteurs. L'Adour, qui est le plus gros réacteur produit par Turbomeca, filiale de Labinal, a ainsi une poussée deux fois moindre que le plus petit turboréacteur produit par Snecma, qui équipe des avions de chasse lourds. Ces différences de poussée entre turboréacteurs d'avions militaires d'appui et entraînement et turboréacteurs d'avions de chasse lourds reflétant les différences de poids significatives entre ces deux types d'avions, il apparaît que les turboréacteurs pour avions militaires d'entraînement et d'appui et les turboréacteurs pour avions de chasse lourds ne sont pas substituables, et il semble donc que les turboréacteurs d'avions militaires d'entraînement et d'appui fassent l'objet d'un marché de produits spécifique.
15. Néanmoins, il n'est pas nécessaire de définir ces marchés des produits en cause avec plus de précision car, quelles que soient les définitions de marchés considérées, l'opération prévue n'aurait pas pour effet de créer ou de renforcer une position dominante susceptible d'entraver la concurrence de manière significative dans l'EEE ou une partie substantielle de celui-ci.

Composants de moteurs aéronautiques et câblage

16. Labinal produit également des équipements aéronautiques, qui peuvent être utilisés comme composants pour les moteurs aéronautiques. Bien que Snecma n'ait pas d'activités dans ces domaines, les marchés de produits correspondants sont néanmoins décrits, afin de permettre l'évaluation des éventuels effets verticaux de la concentration.
17. Dans ce contexte, Snecma propose de prendre en considération les marchés de produits suivants : connecteurs aéronautiques, câblage de moteurs d'avions, et systèmes de filtration.
18. En ce qui concerne les connecteurs et les systèmes de filtration, il n'y a pas lieu de distinguer entre le secteur civil et le secteur militaire : les technologies de base sont les mêmes dans les deux cas, et ces équipements sont achetés selon des procédures identiques par Snecma pour les moteurs civils et pour les moteurs militaires.

19. Snecma propose de définir un marché de produits distinct pour le câblage de moteurs d'avions : Snecma indique en effet que le câblage aéronautique se distingue du câblage pour d'autres secteurs (automobile ou ferroviaire) par des exigences particulières en terme de poids et de qualité. De plus, le câblage des moteurs d'avions se distinguerait de celui des avions lui-même du fait des contraintes particulières (vibration, température, immunité aux perturbations extérieures) imposées aux moteurs d'avions. Il n'est pas toutefois pas nécessaire de déterminer si le câblage aéronautique constitue un marché distinct du câblage dans d'autres secteurs (automobile, ferroviaire) et si le câblage de moteurs d'avions doit être distingué du câblage d'avions : en effet, même avec les définitions les plus étroites, l'opération prévue n'aurait pas d'effet significatif sur la concurrence.
20. Il n'est pas nécessaire de définir ces marchés des produits en cause avec plus de précision car, quelles que soient les définitions de marchés considérées, l'opération prévue n'aurait pas pour effet de créer ou de renforcer une position dominante susceptible d'entraver la concurrence de manière significative dans l'EEE ou une partie substantielle de celui-ci.

Réparation et maintenance de moteurs aéronautiques

21. Snecma suggère d'opérer une distinction entre les marchés des moteurs d'avions et d'hélicoptères d'une part, et les marchés de la maintenance et de la réparation de ces moteurs d'autre part. Cette analyse est conforme à l'approche de la Commission dans le cas *Sabena/Snecma*².
22. Snecma propose également de distinguer le marché de la réparation des turbomoteurs (pour hélicoptères) des marchés de la réparation des turboréacteurs (pour avions). En effet, la réparation des turbomoteurs requiert des moyens et des installations spécifiques.
23. Selon Snecma, il n'est pas utile, en ce qui concerne ces activités de réparation de moteurs d'avions dans le secteur militaire, de procéder à une distinction entre réparation des réacteurs d'avions de chasse lourds et réparation des réacteurs d'avions militaires d'entraînement et d'appui : les technologies en cause dans les deux cas sont en effet très similaires, et les clients sont les mêmes.
24. Néanmoins, il n'est pas nécessaire de définir ces marchés des produits en cause avec plus de précision car, quelles que soient les définitions de marchés considérées, l'opération prévue n'aurait pas pour effet de créer ou de renforcer une position dominante susceptible d'entraver la concurrence de manière significative dans l'EEE ou une partie substantielle de celui-ci.

Equipements pour trains d'atterrissage

25. Snecma produit des roues, freins et trains d'atterrissage, par le biais de sa filiale Messier-Bugatti. Par ailleurs, Labinal produit des systèmes de sécurité et des systèmes de ventilation qui peuvent être intégrés aux freins, roues et trains d'atterrissage. Bien que Snecma n'ait pas d'activités dans ces domaines, les marchés de produits correspondants sont néanmoins décrits, afin de permettre l'évaluation des éventuels effets verticaux de la concentration.
26. En ce qui concerne les systèmes de sécurité aéronautique produits par Labinal, Snecma propose de distinguer un marché des capteurs de pression de pneus (« TPIS ») d'une part, et un second marché correspondant aux capteurs de température des freins (« BTMS ») d'autre part. Les TPIS et les BTMS ne sont utilisés que dans les avions civils. La définition de deux

² Cas IV/M. 1449

marchés distincts se fonde sur la différence d'emploi entre ces deux types de capteurs, et rejoint l'analyse faite par la Commission dans le cas *Mannesmann/Philips*³.

27. Concernant les équipements de ventilation, Snecma considère que l'ensemble des systèmes de ventilation aéronautique, que ceux-ci soient utilisés pour refroidir des boîtiers avioniques, des armoires électriques ou les freins de l'avion, forment un seul marché. Toutefois, au cours de l'enquête menée par la Commission, certaines parties tierces ont suggéré que les systèmes de ventilation des freins constitueraient un marché distinct, compte tenu de l'environnement et des contraintes particulières (température, conditions extérieures, etc.) subis par les freins de l'avion. Les avions militaires ne sont pas équipés de systèmes de ventilation des freins.
28. Néanmoins, il n'est pas nécessaire de définir ces marchés de produits en cause avec plus de précision car, quelles que soient les définitions de marchés considérées, l'opération prévue n'aurait pas pour effet de créer ou de renforcer une position dominante susceptible d'entraver la concurrence de manière significative dans l'EEE ou une partie substantielle de celui-ci.

Turbines et systèmes analogues

29. La filiale Microturbo de Labinal fabrique des démarreurs équipant des moteurs d'avions ainsi que des auxiliaires de puissance (« APU »). Les APU sont de petites turbines destinées à fournir de l'énergie électrique et de la ventilation dans la cabine de l'avion, et de l'air aux démarreurs pneumatiques pendant que l'avion est au sol. Snecma ne produit aucun de ces équipements mais achète en revanche des démarreurs pour les moteurs d'avions civils qu'elle produit. Afin d'évaluer les effets verticaux de la concentration dans ce domaine, Snecma propose de distinguer un marché des APU («auxiliaires de puissance») et démarreurs. Dans la décision *United Technologies/Sundstrand*⁴, la Commission avait identifié plusieurs types d'APU en fonction de leur puissance. Elle avait également envisagé un marché distinct pour les démarreurs. Dans le cas présent, il n'est pas nécessaire de définir plus précisément le marché de produits en cause, car, quelle que soit la définition retenue, l'opération ne conduirait pas à créer ou renforcer une position dominante.
30. Les parties distinguent enfin un marché des turbocompresseurs, dans lequel elles sont toutes les deux présentes. Un turbocompresseur est un dispositif destiné à augmenter le taux de compression et de fonctionnement d'un moteur. Les turbocompresseurs sont utilisés dans toute l'industrie, et notamment dans les domaines de l'automobile, du transport ferroviaire et du transport maritime. Turbomeca, filiale du groupe Labinal, fabrique un turbocompresseur hyperbare utilisé pour la suralimentation du moteur du char Leclerc. Snecma, à travers sa filiale Hispano Suiza, fabrique des turbocompresseurs de technologie plus simple (monoétage), utilisés dans le secteur industriel (traction ferroviaire, propulsion navale et génération électrique). Si l'on devait segmenter le marché des turbocompresseurs par technologie ou type d'application, on devrait conclure que les turbocompresseurs fabriqués par Turbomeca et par Snecma appartiennent à des segments différents. Toutefois, dans le cas présent, il n'est pas nécessaire de définir plus précisément le marché de produits en cause, car, quelle que soit la définition retenue, l'opération ne conduirait pas à créer ou renforcer une position dominante.

³ Cas IV/M. 1053

⁴ Cf. cas IV/M.1493

B. MARCHES GEOGRAPHIQUES

31. Snecma estime que les marchés géographiques pour les produits en cause sont en général de dimension mondiale.
32. En ce qui concerne les équipements et services destinés au secteur aéronautique civil, il apparaît en effet que les principaux clients ont une politique d'achat au niveau mondial. Le caractère mondial de ces marchés a d'ailleurs été reconnu par la Commission dans plusieurs décisions⁵ précédentes.
33. En ce qui concerne le marché des turbocompresseurs, le marché géographique est sans doute au moins européen. Toutefois, dans la mesure où l'opération considérée ne provoque pas de doute sérieux quant à ses effets dans le marché des turbocompresseurs, il n'est pas nécessaire de définir précisément le marché géographique correspondant.
34. Dans le secteur militaire, la Commission considère en général que les marchés sont mondiaux. Néanmoins, lorsqu'un fournisseur est présent dans un Etat, le marché géographique peut alors être national, dans la mesure où, pour des raisons stratégiques, l'armée concernée peut souhaiter s'approvisionner de préférence auprès de ses fournisseurs nationaux⁶. Il n'est toutefois pas nécessaire, dans le cas présent, de définir précisément la dimension géographique des marchés militaires en cause, car, quelle que soit la définition retenue, la concentration ne provoque pas de doute sérieux quant à sa compatibilité.

V. APPRECIATION CONCURRENTIELLE

A. EFFETS HORIZONTAUX

Turboréacteurs pour avions militaires d'entraînement et d'appui

35. Dans le marché des turboréacteurs pour avions militaires d'entraînement et d'appui, il existait historiquement un chevauchement horizontal entre Snecma et Labinal. Ce chevauchement résultait de l'activité de Snecma dans ce segment, à travers une coopération avec Turboméca, filiale de Labinal : les deux entreprises produisaient ensemble le moteur Larzac de l'avion militaire d'entraînement Alpha-Jet. Ce moteur n'est plus produit aujourd'hui, si bien que le chevauchement horizontal a disparu. La concentration n'est donc pas susceptible d'avoir d'effet horizontal dans ce marché.

Réparation des turboréacteurs pour avions militaires

36. Dans le marché de la réparation des turboréacteurs militaires, il existe un chevauchement minime entre Snecma et Labinal. D'une part, Techspace Aero, filiale belge de Snecma, exerce des activités d'entretien et de réparation, concernant principalement le réacteur F100 (qui est produit par Pratt&Whitney et équipe les chasseurs F16). D'autre part, Snecma et Labinal interviennent conjointement sur la réparation des moteurs Larzac qu'elles ont produits ensemble. Chacune des deux entreprises répare la partie du Larzac qu'elle réalise. Labinal n'a pas d'autre activité en Europe dans le domaine de la réparation de turboréacteurs militaires. La concentration entre Snecma et Labinal ne modifie donc pas la situation

⁵ Cf. notamment cas IV/M.1438 British Aerospace/GEC Marconi et IV/M.1449 Sabena / Snecma.

⁶ Cf. notamment décision du 25.5.1999 dans le cas IV/M.1493 – United Technologies / Sundstrand.

concurrentielle dans le secteur de la réparation des turboréacteurs militaires, puisque la seule activité de Labinal dans ce domaine était déjà menée en coopération avec Snecma.

37. En tout état de cause, ainsi que les parties le soulignent, les clients (c'est-à-dire les armées nationales) conservent un très fort pouvoir de négociation et d'achat : les armées nationales disposent souvent en interne de leurs propres moyens de réparation et peuvent, si elles le souhaitent, se tourner vers de nombreux réparateurs au niveau mondial. En particulier, le constructeur Pratt&Whitney, l'armée de l'air américaine, ainsi que des ateliers de maintenance à Singapour et en Israël sont en mesure d'assurer la réparation du moteur F100 pour les armées de l'air européennes.

Turbocompresseurs

38. Dans le marché des turbocompresseurs, Snecma et Labinal détiendront une part de marché mondiale cumulée inférieure à 5%. Labinal n'est d'ailleurs présente sur ce marché que de façon marginale, via sa filiale Turbomeca qui fournit un turbocompresseur pour le char Leclerc. Snecma, elle, n'est présente que sur les turbocompresseurs pour des applications ferroviaires, maritimes et de génération d'électricité. La concentration n'est donc pas susceptible d'avoir d'effet horizontal significatif sur ce marché.
39. En conséquence, les aspects horizontaux de l'opération en cause ne créent pas ou ne renforcent pas une position dominante qui aurait pour résultat d'entraver la concurrence effective de manière significative dans l'EEE ou une partie substantielle de celui-ci.

B. EFFETS VERTICAUX DE LA CONCENTRATION

Moteurs aéronautiques et composants

40. L'opération conduira également à une intégration verticale entre les activités de Snecma dans le secteur des moteurs d'avions d'une part, et les activités de Labinal dans le secteur des équipements pour moteurs d'avions (connecteurs, câblage de moteurs, systèmes de filtration). Snecma participe à hauteur de 50% dans le consortium CFM, qui détient environ [45-55%] du marché des moteurs d'avions civils de plus de 100 places. Toutefois, les composants de moteurs d'avions concernés par l'opération peuvent s'intégrer sur tout type de moteur d'avion, indépendamment de la taille et de la nature militaire ou civile du moteur. Sur l'ensemble des ventes mondiales de moteurs d'avion (tous types confondus), Snecma ne détient qu'une part d'environ [5-15%] en valeur.
41. Dans le marché des connecteurs, il existe une relation verticale sur le segment des connecteurs aéronautiques entre Snecma et Labinal : Snecma intègre en effet des connecteurs dans les moteurs d'avions (civils et militaires) qu'elle produit. Toutefois, Labinal détient [<5%] du marché mondial des connecteurs aéronautiques : l'effet vertical de la concentration sur le marché des connecteurs est donc extrêmement limité.
42. Il existe également une relation verticale dans le marché du câblage de moteurs d'avions : Snecma est en effet présente sur le marché des moteurs d'avions, tandis que Labinal fournit des systèmes de câblage (« harnais ») au constructeur de moteurs Rolls-Royce. Les moteurs d'avions, qu'ils soient militaires ou civils, contiennent toujours des dispositifs de câblage électrique. Toutefois, Snecma ne représente que [5-15%] (en valeur) des ventes mondiales de moteurs d'avions. Quant à Labinal, elle fournit [20-30%] du câblage des moteurs d'avions Rolls-Royce, et détient ainsi environ [<5%] du marché mondial du câblage de moteurs d'avions, compte tenu de la part de marché de Rolls-Royce sur les ventes mondiales de

moteurs d'avions. Labinal n'a par ailleurs aucune activité de câblage pour les moteurs militaires. Il est à noter, de plus, que le câblage de moteurs d'avions est réalisé par des façonniers comme Labinal, sur base d'un cahier des charges très précis défini par les fabricants de moteurs. Les fabricants de moteurs contrôlent donc la recherche, le développement, et l'industrialisation des harnais. Enfin, le câblage réalisé par les façonniers ne représente qu'environ 0,5% de la valeur d'un moteur d'avion. La relation verticale entre Snecma et Labinal sur le marché du câblage des moteurs d'avions n'est donc pas susceptible d'avoir un effet significatif sur le marché du câblage de moteurs.

43. Dans le marché de la filtration aéronautique, Labinal détient une part [$<5\%$] Snecma achète des filtres aéronautiques (filtres pour l'huile et le carburant, pour l'air et pour les systèmes hydrauliques) qu'elle intègre dans ses moteurs d'avions. Compte tenu des faibles parts de marché détenues par Snecma en ce qui concerne les moteurs d'avions [5-15%] et par Labinal en ce qui concerne les filtres aéronautiques, la concentration ne conduira pas à des effets verticaux significatifs.

Équipements pour trains d'atterrissage

44. Différents marchés d'équipements pour trains d'atterrissage sont susceptibles de donner lieu à des relations verticales entre Snecma et Labinal : en effet, Snecma détient [25-35%] du marché mondial des trains d'atterrissage et [5-15%] du marché mondial des systèmes de freins pour avions de plus de 70 places.
45. Dans le marché des TPIS (capteurs de pression des pneus d'avions), Labinal détient une position très forte ($>80\%$) du marché mondial). Bien que ces produits puissent s'intégrer sur les roues d'avions fabriqués par la filiale Messier-Bugatti de Snecma, ils ne sont toutefois pas vendus par Labinal à Snecma mais directement aux avionneurs ou aux compagnies aériennes. De plus, l'intégration des TPIS sur les roues se fait sur la base d'interfaces standard définies sous la responsabilité exclusive des avionneurs : Labinal n'est donc pas en mesure de favoriser la vente de roues et trains d'atterrissage par Snecma. La concentration ne va donc pas engendrer de restriction verticale significative. Pour les mêmes raisons, il en va de même du marché des BTMS, capteurs de température des freins.
46. Dans le marché des équipements de ventilation aéronautique, Labinal détient une part de [35-45%]. Ces équipements s'intègrent sur des freins fabriqués par la filiale Messier-Bugatti de Snecma : la présence d'un ventilateur de freins est une option proposée par l'avionneur aux compagnies aériennes. L'enquête menée par la Commission a montré que les compagnies aériennes ont généralement le choix entre différents types de freins, indépendamment du modèle de ventilateur retenu par l'avionneur : les ventilateurs sont en effet standardisés et adaptables à tous types de freins. D'autre part, certains avionneurs, dont Airbus, ont désormais décidé d'acheter eux-mêmes leurs ventilateurs de freins. Enfin, le groupe Snecma détient [5-15%] du marché mondial des systèmes de freins pour avions de plus de 70 places. La relation verticale entre les activités de Snecma dans le domaine des freins et celles de Labinal dans le domaine de la ventilation ne peut donc pas créer ou renforcer une position dominante.

APU et démarreurs

47. La filiale Microturbo de Labinal commercialise des APU et des démarreurs. Snecma achète des démarreurs pour les moteurs d'avions civils qu'elle produit, mais Labinal n'est présente que sur le segment des démarreurs pour avions militaires. Snecma n'achète pas de démarreurs pour les moteurs d'avions militaires ni d'APU (civils ou militaires), car ces équipements sont

achetés directement par l'avionneur. La part de Labinal sur les ventes mondiales de démarreurs pour avions militaires est inférieure à [$<20\%$]. La concentration ne conduira donc pas à des effets verticaux significatifs dans le marché des APU et des démarreurs.

48. Il n'existe aucun autre marché où l'opération notifiée pourrait conduire à des effets verticaux significatifs.
49. En conséquence, les aspects verticaux de l'opération en cause ne créent pas ou ne renforcent pas une position dominante qui aurait pour résultat d'entraver la concurrence effective de manière significative dans l'EEE ou une partie substantielle de celui-ci.

VI. CONCLUSION

50. La Commission conclut, pour les motifs exposés ci-avant, que la concentration entre Snecma et Labinal n'aboutira pas à la création ou au renforcement d'une position dominante.
51. Par conséquent, la Commission a décidé de ne pas s'opposer à l'opération notifiée et la déclare compatible avec le marché commun et avec l'accord EEE. La présente décision est adoptée en application de l'article 6 paragraphe 1 point b du règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil.

Pour la Commission,
*(signé : Philippe BUSQUIN
Membre de la Commission)*