

## ATR - DE HAVILLAND: CONCURRENCE VS POLITIQUE INDUSTRIELLE

Dans la livraison de janvier du *débat stratégique* consacrée à l'offensive antiétatique de la Commission de Bruxelles, nous citons comme exemple passé de cette idéologie, l'interdiction faite à la société Aérospatiale par la Commission en 1992 de racheter l'avionneur de Havilland. Des lecteurs du *Débat stratégique* (jeunes sans doute...) nous ont demandé des précisions, ce que nous allons faire ci-après, car l'histoire est instructive.

D'abord, corrigeons une date : la décision de la Commission ne date pas de 1992 mais d'octobre 1991.

A cette époque, le constructeur d'avion canadien De Havilland, fabricant d'avions régionaux à turbopropulseurs, est en difficultés. Le groupe américain Boeing qui en a pris le contrôle cherche à le revendre. Le groupement d'intérêt économique (GIE) européen ATR (constitué par le français Aérospatiale et l'italien Alenia) également constructeur d'avions régionaux à turbopropulseurs (ATR 42 et ATR 72) se porte acquéreur.

Cette initiative va être soumise au jugement de la Commission qui, depuis un règlement N°4064-89 de décembre 1989 instituant un contrôle préalable des concentrations d'entreprises dans le marché commun, dispose d'une compétence particulière pour déclarer les concentrations compatibles ou pas avec le marché commun, à l'exclusion de toute autorité des Etats membres, dans ce domaine.

Les concentrations visées par ce règlement sont soumises à des conditions minimales de taille (un chiffre d'affaires total d'au moins 5 milliards d'écus à l'époque et un chiffre d'affaires communautaire de plus de 250 million d'écus pour au moins une des sociétés concernées) et la Commission doit examiner si cette opération crée ou renforce une position dominante et si celle-ci est de nature à entraver de façon significative la concurrence dans le marché

commun. Si ces deux conditions sont remplies, alors l'opération doit être déclarée incompatible et aucune dérogation n'est possible. Toutefois, la mise en œuvre de ces deux conditions est loin d'être aussi simple qu'il y paraît :

La définition d'une position dominante est (selon la jurisprudence de la Commission) faite selon la structure du marché (nombre d'entreprises, taille et parts de marché détenues) et la structure de l'entreprise. Du coup la définition précise du marché à prendre en considération devient déterminante, qu'il s'agisse des produits concernés ou de l'extension géographique du marché : plus le marché retenu est limité, plus la probabilité d'une position dominante est grande.

### LE MARCHÉ DES TURBOPROPULSEURS

Au début des années quatre vingt dix, le segment des avions de transport régional à turbopropulseurs représente environ 2% de l'activité aéronautique globale. Le chiffre d'affaires d'ATR est en 1990 d'environ 400 millions de dollars, celui d'aérospatiale est de 6,5 milliards de dollars, celui d'Alenia de 3. Les grands avionneurs sont à un tout autre niveau : Boeing engrange 27,6 milliards de dollars, British Aerospace 18,8, McDonnell Douglas 16,3.

Le marché mondial des turbopropulseurs est partagé entre 9 firmes principales : quatre d'entre elles ont à peu près chacune 20% des commandes mondiales : ATR, Saab (suède), De Havilland et Embraer (Brésil). Le reste est réparti entre Fokker (Pays-Bas), Dornier (Allemagne), British Aerospace (Grande-Bretagne) Casa (Espagne) et Canadair (Canada).

La Commission décide donc d'interdire la concentration, considérant qu'elle créerait « une position dominante extrêmement forte et inattaquable » sur le marché des avions de transport régional de 20 à 70 sièges.

La décision est d'autant moins attendue que les autorités chargées du contrôle de la concurrence, tant au Canada qu'aux Etats-Unis, avaient approuvé l'opération. Il n'est donc pas sans intérêt de détailler les attendus de la Commission :

Le premier critère qui retient l'attention est évidemment la définition du marché : « les avions de 20 à 70 sièges. » si la Commission avait retenu une définition du type « les avions de 19 à 70 sièges » le calcul des parts de marché aurait été très différent en raison de l'existence du Jet Prim 31 (de 19 places justement) de British Aerospace...

Les parts de marché calculées par la Commission (50% du marché mondial pour les deux constructeurs) majorent sensiblement les données fournies par ailleurs par les firmes (~40%), sans qu'aucune explication méthodologique soit donnée pour justifier ces données nouvelles ;

La concentration dénoncée par la Commission est censée créer une position dominante sur les trois sous-segments qu'elle a défini (20 à 39 sièges, 40 à 59 et 60 et plus) alors qu'il n'y a que sur le segment 40 à 59 sièges que coexistent un avion ATR et un avion de Havilland.

Pour définir la position dominante la Commission ne retient que les avions en construction et les commandes, sans tenir compte du parc existant qui est pourtant un facteur important de continuité dans les choix futurs.

Bref, tous les arguments économiques sont systématiquement tirés dans le sens d'une représentation menaçante pour la concurrence.

### EVALUATION

Cette décision censée protéger les « petits constructeurs » existants a-t-elle au moins été efficace ?

Il est permis d'en douter si on regarde le destin des constructeurs en question :

Dornier, devenu Fairchild-Dornier a finalement été absorbé par M7 Aerospace en 2002, le suisse RUAG rachetant une partie des anciennes activités. Fokker a fait faillite en 1996, les activités de maintenance aéronautique ont été reprises par Stork sous le nom de « Stork Aerospace Group ». Saab a produit ses derniers turbopropulseurs (Saab 340) en 1998. Canadair a été racheté par son compatriote Bombardier. Casa s'est fondu dans eads. Et De havilland a au bout du compte été racheté lui aussi par Bombardier.

La concentration du secteur s'est donc faite malgré la Commission de Bruxelles. Ce qui n'est guère étonnant, si on n'oublie pas qu'en 1991 déjà le marché des avions gros porteurs était partagé entre trois constructeurs (Boeing, Airbus, Mcdonnell Douglas). De plus les conséquences de cette concentration doivent être nuancées par le fait que le marché des avions de transport régional s'est notablement diversifié avec d'autres appareils que les trubopropulseurs (avions à réaction) comme le montre le développement des appareils de Dassault ou des productions russe ou chinoise. Enfin, le présupposé que cette évolution empêcherait l'apparition de producteurs nouveaux est tout simplement battu en brèche par la place aujourd'hui occupée par le groupe canadien Bombardier, absent des listes de la Commission en 1991.

Cette application dogmatique d'un primat à la concurrence « quoi qu'il arrive », prétendant s'appuyer sur des analyses économiques rigoureuses, se révèle donc finalement déconnectée du réel et, surtout, constitue un obstacle majeur à la mise en oeuvre d'une politique industrielle européenne dont l'Union a aujourd'hui grand besoin, si elle veut faire face aux conditions nouvelles des marchés mondiaux.<sup>1</sup>

**JEAN-PAUL HÉBERT**

<sup>i</sup>Voir ci-contre l'analyse de Yves Bélanger et Aude-Emmanuelle Fleurant