

Citation suggérée :

Pascal Simon-Doutreluingne, l'année où l'Europe a choisi ses champions aériens. La concurrence « durable » dans le transport aérien européen : entre consolidation industrielle et transition écologique. *Blogdroiteuropéen*, Working Paper 2/2025, juin 2026, accessible à <https://blogdroiteuropeen.com/2026/06/04/2026-lannee-ou-leurope-a-choisi-ses-champions-aeriens/>

2026, l'année où l'Europe a choisi ses champions aériens. La concurrence « durable » dans le transport aérien européen : entre consolidation industrielle et transition écologique.

Auteur Pascal SIMON-DOUTRELUINGNE, membre associé au CEIE, Strasbourg

Sommaire**I. L'accélération de la consolidation : vers les « champions européens »**

- A. La fin de l'atomicité et la recombinaison oligopolistique du ciel européen
- B. La taille critique comme condition de pérennité et de décarbonation

II. Le tournant doctrinal de la Commission : loyauté et transition

- A. De la protection du consommateur à la souveraineté industrielle
- B. Le cadre ReFuelEU : vers un « level-playing field » environnemental

III. Coopétition et intermodalité : la recombinaison du maillage territorial

- A. L'émergence de la « coopétition » entre modèles historiques et low-cost
- B. L'intermodalité et la résilience au service du Pacte vert

Alors que Lufthansa s'apprête à intégrer ITA Airways dans son giron, la Commission européenne, de son côté, prépare un assouplissement sans précédent des règles anticoncurrentielles pour le transport aérien. Ces deux mouvements, en apparence distincts, révèlent une même logique : dans un secteur structurellement imparfait, la résilience prime désormais sur l'atomicité. Bienvenue dans l'ère de la concurrence durable.

L'histoire du transport aérien européen et son cadre normatif ont donné naissance à un concept, la concurrence durable, un modèle alliant pragmatisme réglementaire et impératifs écologiques. Le Pacte vert européen, en imposant des objectifs climatiques ambitieux, a accéléré la mutation du droit de la concurrence vers un modèle où la résilience prime sur l'atomicité. Elle permet de dépasser l'illusion d'une concurrence pure et parfaite pour admettre la réalité d'un marché de l'aviation structurellement imparfait, mais stabilisé par un écosystème juridique robuste, comme en témoignent les décisions récentes de la Commission. L'actualité de ce premier semestre 2026 offre un terrain d'observation privilégié pour tester cette grille de lecture face aux dynamiques de consolidation et de transition énergétique qui reconfigurent le ciel européen.¹

¹ Déc. Commission, 11 févr. 2004, aff. COMP/M.3280, Air France / KLM (autorisation sous engagements portant sur 14 dessertes, avec prise en compte de l'offre Thalys — première intégration explicite de l'intermodalité dans une décision aérienne) ; recours d'easyJet rejeté, Trib. UE, 4 juill. 2006, aff. T-177/04 ; Déc. Commission,

I. L'accélération de la consolidation : vers les « champions européens »

L'analyse juridique montrait dès 2022 que la libéralisation du transport aérien ne conduisait pas à l'atomicité des acteurs, mais à un oligopole structuré autour de trois pôles : Lufthansa Group, IAG et Air France-KLM. L'actualité de 2026 confirme et approfondit cette trajectoire vers la constitution de véritables « champions européens ».

A. La fin de l'atomicité et la recomposition oligopolistique du ciel européen

Le 12 mai 2026, le groupe Lufthansa a annoncé l'exercice de son option pour porter sa participation dans ITA Airways de 41 % à 90 %, dans le prolongement de l'acquisition initiale d'une participation minoritaire finalisée le 17 janvier 2025 via une augmentation de capital de 325 millions d'euros. Cette transaction, prévue en juin 2026, reste soumise à l'approbation de la Commission européenne et du département américain de la Justice (DOJ), la finalisation étant attendue au premier trimestre 2027. Rome-Fiumicino se confirme ainsi comme hub méridional stratégique de Star Alliance, devenant un verrou stratégique non seulement pour Lufthansa, mais pour l'ensemble de Star Alliance, ce qui renforce l'argument sur la fin de l'atomicité du marché, tandis qu'ITA Airways s'intègre comme cinquième compagnie de réseau du groupe allemand. En portant sa participation dans ITA Airways à 90 %, Lufthansa rompt définitivement avec l'alliance franco-néerlandaise (Air France-KLM) pour renforcer Star Alliance, confirmant la recomposition oligopolistique du secteur. C'est une illustration sur la recomposition oligopolistique du ciel européen autour de champions capables d'absorber les maillons faibles.

Ce mouvement prolonge la décision de la Commission du 3 juillet 2024 qui, à l'issue d'une enquête approfondie (phase II), avait autorisé sous conditions la prise de contrôle conjoint initial de la compagnie italienne.² Ce dénouement clôt un cycle de vingt-cinq ans de "capacité d'adaptation forcée". Comme le rappelaient nos travaux³, Alitalia (devenue ITA) a bénéficié de recapitalisations et de plans de restructuration successifs dès 2001 et 2005, défiant souvent le dogme de l'aide unique pour préserver la connectivité de la péninsule. Le passage de la sphère d'influence d'Air France-KLM et Delta (formalisée par l'entreprise commune de 2015) vers le

4 juill. 2005, aff. COMP/M.3770, Lufthansa / Swiss, et Déc. Commission, 28 août 2009, aff. COMP/M.5440, Lufthansa / Austrian Airlines (construction progressive du pôle Lufthansa par remèdes sur créneaux) ; Déc. Commission, 9 oct. 2013, aff. COMP/M.6796, Aegean Airlines / Olympic Air (autorisation au second examen sur le fondement de la théorie de l'entreprise défaillante, après refus initial du 26 janv. 2011, aff. COMP/M.5830).

²Déc. Commission européenne, 3 juill. 2024, aff. COMP/M.10933, Deutsche Lufthansa / MEF / ITA Airways. La Commission a imposé des remèdes structurels portant notamment sur la cession de créneaux horaires sur les liaisons court-courriers au départ de Milan-Linate à des transporteurs concurrents (EasyJet, IAG, Air France-KLM désignés comme « remedy takers »).

³ Pascal Simon-Doutreluingne. Libéralisation des transports et concurrence durable : les nouveaux enjeux de la concurrence dans l'Union européenne : réflexion à partir du transport aérien de passagers. Droit. Université de Strasbourg, 2022. Français. (NNT : 2022STRAA004). (tel-03922170) et <https://blogdroiteuropeen.com/2023/03/09/ma-these-en-trois-questions-posees-par-madame-la-professeure-frederique-berrod-universite-de-strasbourg/>

giron de Lufthansa marque la fin d'un équilibre précaire au profit d'une structure industrielle intégrée. Ces mouvements de concentration ne sont pas seulement industriels : ils répondent aussi à un impératif écologique, la taille critique permettant de financer la décarbonation.

Parallèlement, le dossier TAP Air Portugal cristallise les tensions entre les deux autres pôles de l'oligopole. Le 2 avril 2026, Air France-KLM a soumis une offre non contraignante dans le cadre de la privatisation de la compagnie portugaise ; Lufthansa a présenté sa propre offre, tandis qu'IAG a renoncé à se porter candidat. Le gouvernement portugais a retenu les deux groupes pour la phase décisive, en les invitant à déposer des offres contraignantes pour une participation pouvant aller jusqu'à 49,9 % du capital, dans l'objectif de finaliser l'opération avant la fin de l'été 2026. Le retrait d'IAG n'est pas sans rappeler l'abandon, en août 2024, de son projet d'acquisition d'Air Europa, après que la Commission eut émis une communication des griefs mettant en évidence des risques sérieux de restriction de concurrence sur les liaisons au départ de Madrid.⁴

B. La taille critique comme condition de pérennité et de décarbonation

Ces mouvements illustrent une donnée structurelle de ce modèle, que nous qualifions de concurrence durable : le groupe Air France-KLM en affichant son ambition d'intégrer de nouvelles compagnies, une offre pour la privatisation de la TAP Air Portugal et la consolidation dans le capital de la compagnie scandinave SAS est l'exemple que la concentration n'est plus perçue comme une pathologie de marché à corriger, mais comme une condition de pérennité permettant d'assurer les obligations de service et de financer la transition énergétique.

Cette mutation repose sur trois dynamiques complémentaires :

- Le financement de la décarbonation par la puissance économique : La constitution de « champions européens » est désormais perçue comme le levier indispensable pour porter le coût de la transition. La taille critique permet en effet aux groupes d'amortir les « investissements colossaux » requis par le renouvellement des flottes et l'atteinte des objectifs du Pacte vert. C'est particulièrement vrai face aux exigences du règlement Re-FuelEU Aviation, qui impose une charge financière inédite via l'incorporation obligatoire de carburants durables (SAF), structurellement plus onéreux que le kérosène fossile.
- Un vecteur de souveraineté industrielle : Au-delà de l'aspect écologique, cette concentration répond à un impératif de survie face à la concurrence mondiale. L'assouplissement des règles de fusion vise à permettre aux acteurs européens d'affronter à armes égales les géants nord-américains ou du Moyen-Orient. On passe ainsi d'une régulation axée sur la seule protection du consommateur à une véritable « stratégie de souveraineté industrielle », où la solidité financière des transporteurs devient la garante de la pérennité du modèle européen.
- La préservation de la connectivité territoriale : Enfin, loin de nuire au service, cette architecture consolidée est présentée comme le garant de la cohésion des régions. En stabilisant des acteurs autrefois fragiles, la concentration permet de maintenir les

⁴Déc. Commission européenne, phase II ouverte janv. 2024, communication des griefs avr. 2024, aff. COMP/M.11071, IAG / Air Europa (Globalia). La Commission a estimé que la concentration aurait restreint la concurrence sur les liaisons domestiques espagnoles et les routes court-courriers au départ de Madrid, ainsi que sur les liaisons long-courriers Madrid-Amériques. Les engagements proposés par IAG n'ayant pas été jugés suffisants, les parties ont abandonné l'opération en août 2024.

obligations de **service public** et d'assurer une continuité territoriale résiliente, même pour les zones les plus enclavées, face aux crises systémiques.

II. Le tournant doctrinal de la Commission : loyauté et transition⁵

Ce phénomène de consolidation s'accompagne d'une évolution notable de la doctrine de la Commission européenne en matière de contrôle des concentrations.

A. De la protection du consommateur à la souveraineté industrielle

La séquence 2024 fut à cet égard particulièrement révélatrice : dans un laps de temps réduit, la Commission a autorisé sous engagements la fusion Korean Air/Asiana⁶ et la prise de contrôle d'ITA Airways par Lufthansa, tout en laissant aboutir le blocage effectif du projet IAG/Air Europa. Cette double logique — autorisation conditionnée pour les opérations présentant une justification de résilience, refus pour celles aggravant une position dominante sur un marché concentré — traduit un arbitrage plus explicitement stratégique. Le régulateur assume désormais un rôle d'architecte industriel que le droit des concentrations ne lui avait pas formellement assigné. À noter que ce mouvement s'opère essentiellement au niveau de la Commission : la Cour de justice de l'Union européenne n'a rendu, à ce jour, aucun arrêt portant directement sur le fond du contrôle d'une concentration dans le secteur aérien intraeuropéen, les affaires récentes se limitant à des questions d'interprétation d'engagements ou à des contentieux d'aides d'État.⁷

L'inflexion doctrinale se traduit par un projet d'assouplissement historique des règles de l'Union en matière de fusions, dont les orientations majeures ont été révélées au printemps 2026. En s'éloignant d'une lecture strictement centrée sur l'atomicité du marché, le régulateur semble désormais privilégier des critères de robustesse et d'innovation. Cette évolution vise à faciliter l'émergence de véritables « champions européens » capables d'atteindre la taille critique nécessaire pour affronter à armes égales les géants nord-américains ou du Moyen-Orient, rééquilibrant ainsi un jeu concurrentiel longtemps jugé asymétrique par les opérateurs de l'Union.

⁵ Déc. Commission, 27 juin 2007, aff. COMP/M.4439, Ryanair / Aer Lingus (interdiction — position dominante sur 35 liaisons) ; recours rejeté, Trib. UE, 6 juill. 2010, aff. T-342/07 ; Déc. Commission, 27 févr. 2013, aff. COMP/M.6663, Ryanair / Aer Lingus III (second refus — 46 liaisons). En contrepoint : Déc. Commission, 14 juill. 2015, aff. COMP/M.7541, IAG / Aer Lingus (autorisation sous engagements sur Gatwick et la connectivité en correspondance).

⁶Déc. Commission européenne, 13 févr. 2024, aff. COMP/M.10515, Korean Air / Asiana Airlines, autorisation conditionnelle sous réserve notamment de la cession de l'activité fret d'Asiana et de la mise à disposition de créneaux sur quatre routes passagers européennes (Paris, Rome, Barcelone, Francfort) au profit de T'way Air. Approbation définitive prononcée le 28 novembre 2024 après vérification du respect des engagements.

⁷Le contentieux devant la Cour de justice de l'Union européenne portant spécifiquement sur le contrôle des concentrations dans le secteur aérien reste rare. On signalera toutefois l'arrêt CJUE, 14 juill. 2022, American Airlines c/ Commission européenne, aff. C-127/21, qui porte sur l'interprétation des engagements (règle d'utilisation des créneaux horaires) souscrits dans le cadre d'une décision de concentration antérieure, non sur le fond du contrôle lui-même. Les arrêts récents impliquant des compagnies aériennes concernent quasi exclusivement les aides d'État (série Ryanair c/ Commission, CJUE, 22 nov. 2023, aff. C-209/21 P et C-210/21 P) ou le droit des aides régionales (CJUE, 17 nov. 2022, Volotea et easyJet c/ Commission, aff. C-331/20 P et C-343/20 P), cf. commentaire <https://blogdroiteuropeen.com/2021/04/16/le-dialogue-entre-le-tribunal-de-lunion-europeenne-et-ryanair-dac-eclaire-le-regime-aides-detat-pour-le-secteur-aerien-par-pascal-simon/> .

Dans cette nouvelle architecture industrielle, la consolidation n'est plus analysée comme une pathologie, mais comme le levier indispensable au financement de la décarbonation. Une structure de marché plus concentrée permettrait en effet de mieux amortir les investissements colossaux requis par le renouvellement des flottes et l'atteinte des objectifs du Pacte vert. Cet assouplissement réglementaire marque par conséquent le passage d'une gestion de la concurrence axée sur la seule protection du consommateur à une stratégie de souveraineté industrielle, où la puissance économique des acteurs devient la garante de la pérennité du service et de la transition écologique.

B. Le cadre ReFuelEU : vers un « level-playing field » environnemental Le règlement ReFuelEU Aviation

Au cœur de cet arbitrage, le [Règlement \(UE\) 2023/2405](#) relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable — dit ReFuelEU Aviation — joue un rôle pivot.⁸ En imposant des obligations progressives d'incorporation de carburants d'aviation durables (SAF) à tout opérateur desservant le territoire de l'Union, ce texte garantit que la transition énergétique ne se traduise pas en distorsion de marché au détriment des transporteurs européens. Il opère de la sorte la jonction entre deux piliers de la « concurrence durable » : la protection contre la concurrence déloyale des États tiers et l'imposition de standards environnementaux contraignants comme condition d'accès au marché intérieur.

En imposant des obligations progressives d'incorporation de carburants d'aviation durables (SAF) à tout opérateur desservant le territoire de l'Union, ce texte instaure un « level-playing field » environnemental indispensable à la compétitivité européenne. Cette application indifférenciée prévient toute distorsion de marché qui pourrait résulter de standards écologiques stricts imposés aux seuls transporteurs de l'Union, transformant ainsi l'exigence climatique en une condition universelle d'accès au marché intérieur.

Parallèlement, ce cadre législatif participe au renforcement de l'autonomie stratégique du secteur en sécurisant les chaînes d'approvisionnement et en réduisant la dépendance aux combustibles fossiles. Articulé avec le [Règlement \(UE\) 2019/712](#), il offre un mécanisme de protection contre la concurrence déloyale d'États tiers, en garantissant que la transition énergétique ne fragilise pas la position des « champions européens » face à des rivaux non soumis aux mêmes contraintes. Ce dispositif illustre l'émergence d'une politique industrielle où le droit de la concurrence agit comme le garant d'une résilience globale face aux nouveaux défis énergétiques et géopolitiques.

Cette articulation entre planification écologique et souveraineté industrielle se cristallise autour du défi financier posé par le Règlement (UE) 2023/2405 (ReFuelEU Aviation). L'obligation d'incorporation progressive de carburants d'aviation durables (SAF) impose aux transporteurs

⁸Règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation), JOUE L 257 du 19 oct. 2023.

une charge financière inédite, ces carburants demeurant structurellement plus onéreux que le kérosène fossile. Ainsi les compagnies ont pu envisager le besoin de la taille critique facilitée par les nouvelles règles de fusion. Dans cette perspective, l'assouplissement des règles de fusion n'est plus seulement perçu comme une opportunité de croissance, mais comme la condition de pérennité du modèle économique européen : seule l'atteinte d'une taille critique permet d'amortir les investissements colossaux liés à la transition énergétique et au renouvellement des flottes. Comme le suggèrent les orientations de 2026, la constitution de "champions européens" devient ainsi le levier indispensable pour porter le coût de la décarbonation sans fragiliser la compétitivité des hubs de l'Union face aux rivaux systémiques extra-européens.

Cette évolution doctrinale ne se limite pas aux fusions : elle s'étend à la coopération entre acteurs, comme en témoigne l'émergence de modèles de coopération qui agissent à la fois sur la structure du marché (consolidation) et sur ses mécanismes (coopération).

III. Coopétition et intermodalité : la recomposition du maillage territorial⁹

La « concurrence durable » se manifeste enfin par une mutation profonde de la logique de mobilité, qui passe d'un raisonnement par mode de transport à une logique d'intermodalité.

A. L'émergence de la « coopétition » entre modèles historiques et low-cost

L'accord de partage de codes bilatéral entre Volotea et ITA Airways, entré en vigueur le 15 avril 2026 et portant à 104 le nombre de combinaisons origine-destination possibles entre l'Italie et le reste de l'Europe, illustre cette hybridation de manière emblématique.¹⁰ En combinant l'ancrage régional d'une low-cost carrier spécialiste des villes de petite et moyenne taille avec la force de réseau d'un transporteur historique en cours d'intégration dans le groupe Lufthansa, les deux opérateurs reconstituent un maillage fin du territoire que la libéralisation pure avait fragilisé.

Cet accord permet à Volotea d'accéder au réseau long-courrier d'ITA via Rome-Fiumicino, tandis qu'ITA bénéficie de la couverture régionale de Volotea, créant ainsi un réseau complémentaire au service des territoires périphériques.

Cette synergie repose sur une hybridation des modèles : l'ancrage régional de la compagnie à bas coûts, spécialiste des liaisons transversales entre villes de taille moyenne, vient nourrir le réseau de correspondances du transporteur national depuis le hub de Rome-Fiumicino. Ce dispositif permet de relier des destinations périphériques françaises ou espagnoles, comme Nantes, Strasbourg ou les Asturies, aux grandes métropoles italiennes et internationales desservies par ITA, optimisant ainsi les flux au sein de ce que la théorie qualifie de « réseau

⁹ Déc. Commission, 10 déc. 2002, aff. COMP/38477, British Airways / SN Brussels Airlines (exemption sans engagement au motif que l'Eurostar constitue une alternative ferroviaire suffisante — première reconnaissance explicite de l'intermodalité comme facteur de concurrence) ; Déc. Commission, 12 mai 2015, aff. AT.39964, Air France-KLM / Alitalia / Delta (entreprise commune transatlantique acceptée sous engagements portant sur les créneaux horaires et la combinaison tarifaire / programmes de fidélisation).

¹⁰ Communiqué de presse Volotea / ITA Airways, Barcelone / Rome, 17 avr. 2026 ; Air Journal, « Italie–Europe : Volotea et ITA Airways tissent un vaste réseau de correspondances », 20 avr. 2026. L'accord couvre notamment, du côté français, les destinations de Strasbourg, Bordeaux, Nantes et Lourdes/Tarbes.

des réseaux ». Cet accord s'inscrit lui-même dans la continuité d'un accord d'interligne conclu en décembre 2025 et d'une offre commune pour la continuité territoriale en Sardaigne, témoignant d'une coopération progressive et structurée.

B. L'intermodalité et la résilience au service du Pacte vert

Au-delà de la simple opportunité commerciale, cette « coopération » s'enracine dans des missions de service public, à l'image des offres conjointes déposées pour assurer la continuité territoriale en Sardaigne. Elle répond à l'exigence de maintenir une connectivité territoriale forte, notamment pour les zones enclavées, tout en s'inscrivant dans la logique de transport résilient prônée par le Pacte vert européen. Ce maillage territorial recomposé suggère que le droit européen de la concurrence ne vise plus seulement l'atomicité des acteurs, mais favorise désormais des architectures industrielles capables de garantir la pérennité du service et la cohésion des régions face aux crises systémiques.

Cette « coopération » répond à une double exigence : maintenir la connectivité des territoires, notamment périphériques, tout en respectant les impératifs de décarbonation. L'avion et le train y sont complémentaires pour les trajets court-courriers, conformément à la logique de transport résilient que le droit de l'Union intègre progressivement via les obligations de service public et les mécanismes de compensation carbone.

Cette intermodalité s'inscrit dans la logique du Pacte vert, qui encourage les combinaisons de modes de transport pour réduire l'empreinte carbone des trajets court-courriers.

En définitive, la « concurrence durable » continue de se mettre en place tant les bouleversements de l'année 2026 semblent en confirmer la pertinence comme grille de lecture du droit européen du transport aérien. L'observation des faits suggère que le droit européen de l'aviation pourrait être en train de s'affranchir d'une approche purement dogmatique de la concurrence pour s'orienter vers un modèle privilégiant la résilience et la souveraineté industrielle.

La concurrence ne se définit plus par le nombre d'acteurs en présence, mais par leur capacité à former un bloc résilient et souverain, capable de porter la transition énergétique sans compromettre la connectivité du territoire. Pour le législateur et le juge, le défi est désormais de stabiliser cet écosystème dans lequel le droit de la concurrence, loin d'être un dogme figé, devient le garant d'une mobilité intelligente et durable capable de surmonter les chocs de l'histoire.

Reste à savoir si ce modèle parviendra à concilier souveraineté industrielle et exigences environnementales dans un contexte géopolitique de plus en plus tendu.