

**Avis n° 05-A-13 du 24 juin 2005 relatif à l'acquisition France Handling par la société Vinci Services Aéroportuaires**

NOR : ECOC0600163V

Le Conseil de la concurrence (section III A),

Vu la lettre du 25 mars 2005 enregistrée sous le numéro 05/0027 A, par laquelle le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie a saisi le Conseil de la concurrence, en application des dispositions des articles L. 430-1 à L. 430-7 du code de commerce, d'une demande d'avis relative à l'acquisition par la société Vinci Services Aéroportuaires de la société France Handling dans le secteur des services d'assistance aéroportuaire ;

Vu les articles 81 et 82 du traité instituant la Communauté européenne ;

Vu le livre IV du code de commerce relatif à la liberté des prix et de la concurrence, et notamment ses articles L. 430-1 à L. 430-7, ainsi que le décret 2002-689 du 30 avril 2002 fixant ses conditions d'application ;

Vu les observations présentées par les représentants de la société Vinci Services Aéroportuaires et le commissaire du Gouvernement ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Les rapporteurs, le rapporteur général, le commissaire du Gouvernement, les représentants de la société Vinci Services Aéroportuaires entendus au cours de la séance du 14 juin 2005,

Le représentant des sociétés Air France, Aviapartner et de l'établissement public Aéroports de Paris, entendus sur le fondement des dispositions de l'article L. 430-6, alinéa 4 du code de commerce ;

Adopte l'avis fondé sur les constatations et les motifs ci-après exposés :

**I. – LES ENTREPRISES PARTIES A L'OPERATION**

**A. – La société Vinci Services Aéroportuaires**

1. La société Vinci Services Aéroportuaires gère les services d'assistance en escale du groupe Vinci qui a réalisé un chiffre d'affaires consolidé de 18 milliards d'euros en 2003. L'activité du groupe dans le secteur aéroportuaire concerne principalement, d'une part, la gestion en concession de plates-formes, d'autre part, les services aéroportuaires, qui représentent [...] % du chiffre d'affaires mondial global du groupe, et [...] % du chiffre d'affaires réalisé dans le cadre des "concessions et services".
2. La société Vinci Services Aéroportuaires intervient, en France, à travers la société anonyme Worldwide Flight Services France Holdings (WFS Holdings) et sa filiale opérationnelle la Société de Fret et de Services (SFS). Au regard de ses autorisations d'activité, SFS est susceptible de fournir dans les aéroports français plusieurs services d'assistance en escale, notamment le traitement de fret en magasin, l'assistance administrative au sol et la supervision, le chargement/déchargement des bagages en piste, le transport au sol (entre différentes aérogares du même aéroport) en zone réservée du fret à Paris (CDG et Orly), le traitement documentaire, l'assistance fret et poste. Accessoirement aux services d'assistance en escale, SFS propose également des services de transport routier de fret entre aéroports (activité communément appelée "camionnage" ou "trucking"). Cette activité de camionnage de SFS est soustraite à des transporteurs routiers. Elle permet d'assurer la liaison entre l'ensemble des aéroports dans

lesquels SFS est présente et d'acheminer le fret dont le traitement lui est confié. Le transport s'effectue le plus souvent à destination ou au départ de l'aéroport Roissy-CDG qui représente 80 % du trafic de fret avionné en France.

3. SFS a réalisé en France un chiffre d'affaires de 38,7 millions d'euros en 2003. L'activité effective de SFS sur le traitement du fret avionné en magasin a représenté en 2004 [100 000-150 000] tonnes à Roissy, [10 000-20 000] tonnes à Orly, [1 000-3 000] tonnes en province (Marseille, Lyon, Nantes, Bordeaux et Toulouse). Roissy représente ainsi [80-90] % de l'activité de SFS, la région parisienne [90-100] %.
4. Au sein du groupe Vinci, la société European Flight Services (EFS) et ses dix filiales interviennent également pour la fourniture de divers services d'assistance en escale, différents de l'activité de traitement de fret exercée par SFS. Le chiffre d'affaires du groupe EFS s'est élevé à 131,7 millions d'euros en 2003. EFS réalise des prestations d'assistance en escale principalement, dans le cadre de contrats de sous-traitance que lui confient Air France et ADP pour les prestations de services suivantes : l'enregistrement des passagers, la manutention des bagages, les opérations en piste, le ménage avion, le service eau et vidange. EFS n'assure aucun service de transport des passagers entre l'avion et l'aérogare, de commissariat ("*catering*") ou d'assistance piste pour les vols cargo.

## **B. – La société France HANDLING**

5. La société anonyme France Handling est à la tête du groupe France Handling. Avant l'opération, son capital se répartit comme suit : 34 % pour Aéroports de Paris (ADP) et 33 % chacune pour les sociétés Danzas et Aérofret. Le groupe France Handling, dont le chiffre d'affaires global est de 88,4 M€ en 2003, est composé de onze autres sociétés, notamment, France Handling Piste SARL (FHP) qui propose des prestations de transfert fret en piste (chiffre d'affaires 2003 : [...] M€), Global Services Handling SA qui assure des prestations de fret en magasin pour des transitaires à Roissy et Orly (chiffre d'affaires 2003 : [...] M€), Roissy Handling SAS qui réalise du transfert de marchandises vers des commissionnaires de transport à Roissy (chiffre d'affaires 2003 : [...] M€). En 2003, le groupe France Handling était présent dans douze aéroports, et en 2004 il a étendu ses activités aux aéroports de Montpellier et Vatry.
6. En dépit du caractère générique des autorisations d'activité délivrées dans les aéroports de province, l'activité de France Handling est, en pratique, centrée sur le traitement du fret. En outre, le groupe fournit des services de camionnage entre aéroports, activité en grande partie sous-traitée à des transporteurs routiers.
7. Sur l'aéroport de Roissy, France Handling exerce les activités suivantes : assistance des avions cargos en piste, transfert de fret en piste, traitement du fret en entrepôt (chiffre d'affaires 2003 : [...] M€). En province et à Orly, France Handling n'intervient qu'en traitement du fret en entrepôt pour un chiffre d'affaires globalisé de [...] M€, soit [...] % de son chiffre d'affaires global. En valeur, l'activité fret magasin a représenté [...] % du total contre [...] % seulement pour le handling piste, lequel n'est exercé qu'à Roissy, et seulement dans le cadre d'une sous-traitance confiée par le titulaire de l'autorisation piste.
8. Concernant le fret avionné en magasin, l'activité effective de France Handling a représenté [200 000-250 000] tonnes en 2004 à Roissy, [15 000-25 000] tonnes à Orly, [5 000-15 000] T en cumul en province (Lyon, Marseille, Nantes, Bordeaux Strasbourg et Toulouse). La région parisienne a représenté ainsi [90-100] % de l'activité de France Handling en 2004.

## **II. – L'OPERATION NOTIFIEE**

9. L'opération consiste en l'acquisition de la société anonyme France Handling par la société Vinci Services Aéroportuaires et son groupe, sous la forme de deux transactions consistant, d'une part, dans l'acquisition des actions détenues par Aéroports de Paris et Danzas dans France Handling SA, soit 67 % du capital, d'autre part, dans l'acquisition de la société Aérofret détentrice de 33 % du capital de France

Handling SA. A la suite de l'opération, le groupe Vinci détiendra donc la totalité du capital de France Handling. L'opération est conditionnée, d'une part, à l'obtention de l'autorisation expresse ou tacite des autorités compétentes en matière de contrôle préalable des opérations de concentration en France, et, le cas échéant, par les autorités compétentes en Espagne et/ou en Allemagne, d'autre part, au maintien ou à la confirmation des agréments et autorisations d'exercice des activités d'assistance en escale détenues par les différentes sociétés du groupe France Handling sur les différents aéroports où elles exercent.

10. Les parties exposent que l'opération s'inscrit dans une stratégie de croissance externe adoptée par le groupe Vinci, stratégie qui a pour objectif, notamment, de constituer un opérateur performant offrant un service de grande qualité sur les aéroports français et, de ce fait, capable de répondre aux évolutions des marchés français et européen et aux exigences de plus en plus élevées des compagnies aériennes dont la puissance de négociation se renforce régulièrement par la création d'alliances.
11. A l'issue de l'opération, dans un délai d'environ un an, les deux entités SFS et France Handling ne formeront plus qu'une entité sous l'appellation commune "WFS". Cette entité mènera une politique commerciale unique répondant sous un seul nom aux consultations et appels d'offres des compagnies aériennes.

### III. – CONTROLABILITE

12. La contrôlabilité d'une opération de concentration relève de la combinaison des articles L. 430-1 et L. 430-2 du code du commerce.
13. Aux termes de l'article L. 430-1 du code du commerce : "I. Une opération de concentration est réalisée : 1°- Lorsque deux ou plusieurs entreprises antérieurement indépendantes fusionnent ; 2°- Lorsqu'une ou plusieurs personnes, détenant déjà le contrôle d'une entreprise au moins ou lorsqu'une ou plusieurs entreprises acquièrent, directement ou indirectement, que ce soit par prise de participation au capital ou achat d'éléments d'actifs, contrat ou tout autre moyen, le contrôle de l'ensemble ou de parties d'une ou plusieurs autres entreprises (...)".
14. "III. Aux fins de l'application du présent titre, le contrôle découle des droits, contrats ou autres moyens qui confèrent, seuls ou conjointement et compte tenu des circonstances de fait ou de droit, la possibilité d'exercer une influence déterminante sur l'activité d'une entreprise, et notamment : des droits de propriété ou de jouissance sur tout ou partie des biens d'une entreprise ; des droits ou des contrats qui confèrent une influence déterminante sur la composition, les délibérations ou les décisions des organes d'une entreprise".
15. La société Vinci Services Aéroportuaires acquiert par cette opération le contrôle exclusif de France Handling.
16. L'article L. 430-2 du code du commerce définit les seuils en chiffre d'affaires au-delà desquels une opération de concentration est contrôlable. Ainsi, pour qu'une concentration soit contrôlable au niveau national, trois conditions cumulatives doivent être remplies : *"le chiffre d'affaires total mondial hors taxes de l'ensemble des entreprises ou groupes des personnes physiques ou morales parties à la concentration est supérieur à 150 millions d'euros ; le chiffre d'affaires total hors taxes réalisé en France par deux au moins des entreprises ou groupes des personnes physiques ou morales concernées est supérieur à 50 millions d'euros ; l'opération n'entre pas dans le champ d'application du règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil du 21 décembre 1989 [remplacé par le règlement n° 39/2004 du 20 janvier 2004] relatif au contrôle des opérations de concentration entre entreprises"*.
17. Le groupe Vinci a réalisé, en 2003, un chiffre d'affaires global de 18 110 M€ dont 10 998 M€ en France ; France Handling a réalisé, en 2003, un chiffre d'affaires de 88,4 M€ entièrement réalisé en France. Les seuils communautaires n'étant pas franchis, l'opération est dès lors contrôlable par les autorités nationales de concurrence.

#### IV. – DELIMITATION DES MARCHES CONCERNES PAR L'OPERATION

18. Les services d'assistance en escale "recouvrent l'ensemble des services qui sont nécessaires pour un avion de ligne entre son arrivée sur un aéroport et son départ" (Conseil de la concurrence, avis n° 97-A-13 et n° 97-A-24) ou encore "définis comme la préparation des avions à la navigation" qui "comprennent toutes les opérations effectuées à l'occasion de l'escale d'un avion dans un aéroport et se rapportant à l'aéronef lui-même, aux passagers et au fret" (Commission, décision 98/190/CE). La liste des services d'assistance en escale sur aéroport figure dans la directive 96/67/CE du 15 octobre 1996, reprise dans l'article R.216-1 du code de l'aviation civile. Cette liste détermine 11 catégories de services soit : 1. assistance administrative au sol et supervision, 2. assistance passagers, 3. assistance bagages, 4. assistance fret et poste, 5. assistance opérations en piste, 6. assistance nettoyage et service de l'avion, 7. assistance carburant et huile, 8. assistance d'entretien en ligne, 9. assistance opérations aériennes et administration des équipages, 10. assistance transport au sol, 11. assistance service commissariat (dit catering).
19. Sur la base des données fournies par les parties, il ressort que les groupes WFS d'une part, France Handling d'autre part, ont une activité commune sur le service de traitement de fret en magasin (*handling côté ville*), respectivement pour une valeur d'environ [...] M€ pour WFS et de [...] M€ pour France Handling. Cette dernière société a également une activité traitement de fret côté piste en sous-traitance ([...] M€) d'où WFS est absent. WFS est présent sur d'autres services, notamment en manutention bagages ([...] M€) et assistance passagers piste (près de [...] M€), d'où France Handling est absent.
20. L'opération est susceptible de modifier les conditions de concurrence sur le créneau du traitement du fret en magasin dit "*côté ville*" ou "*handling côté ville*" où le nouvel ensemble renforcerait sensiblement sa position en termes de parts de marché. Il convient donc de délimiter le marché ainsi identifié.

##### **A. – La délimitation du marché par les caractéristiques de l'activité**

21. La principale distinction à opérer concerne essentiellement le traitement de fret en entrepôt (*handling dit "côté ville"*) par rapport au traitement de fret en zone piste (*handling dit "côté piste"*), d'une part selon les caractéristiques des services, d'autre part selon les autorisations exigées, enfin, selon le type de clientèle et le type d'opérateurs qui prennent en charge du fret.

##### **1. La distinction en fonction du type de service offert**

22. En premier lieu, le traitement du fret côté ville, d'une part, et celui du fret côté piste, d'autre part, se différencient par le fait qu'ils visent à satisfaire des besoins de nature différente. En deuxième lieu, compte-tenu des caractéristiques de ces différents services ainsi définis, leur mise en œuvre demande des moyens différents en types de locaux, en matériels fixes et roulants, en savoir-faire et compétences requises, enfin en main d'œuvre.
23. Dans ses avis n° 97-A-13 du 28 mai 1997 et n° 97-A-24 du 12 novembre 1997 relatifs aux textes (loi puis décret) de transposition de la directive 96/67/CE, le Conseil a ainsi distingué les prestations rendues côté piste soumises à des contraintes de sûreté, d'espace et de capacité, des prestations rendues côté aéroport.
24. La Commission, dans sa décision FAG n° 98/190/CE du 14 janvier 1998 reprend cette "(...) distinction d'ordre général entre les services fournis côté ville, notamment la prise en charge des passagers dans l'aéroport et le traitement du fret, et les opérations côté piste, c'est à dire toutes les opérations sur l'aire de trafic". Plus loin, la décision précise (§62) : "(...) Etant donné que les services d'assistance en piste recouvrent diverses opérations, ils ne forment pas un tout homogène. Les services concernés, bien qu'ils soient tous assurés sur l'aire de trafic, exigent en général un savoir-faire technique et opératoire spécifique et répondent à des exigences différentes. Il n'est donc pas exclu que chaque service puisse être considéré comme un marché de services distinct".

25. La décision 1999/326/CE du 27 avril 1999 relative à l'application de la directive 96/67 à Roissy-CDG souligne quant à elle les contraintes particulières aux services "*piste*" (§6), qui tiennent notamment aux problèmes de sûreté et de sécurité, mais aussi d'espace et de capacité limitées.
26. Dans une décision IV/M.1165 du 30 juin 1998 relative à une concentration sur l'aéroport d'Heathrow, la Commission a considéré le service de traitement du fret en entrepôt comme un marché spécifique. Elle indique ainsi que l'activité de traitement du fret en magasin consiste à assurer la liaison entre le transport du fret depuis le client jusqu'à l'aéroport et l'avion et qu'elle se différencie à la fois, en amont, du transport entre le client et l'entrepôt, en aval, du transfert de l'entrepôt à l'avion. Elle constate qu'à côté des compagnies aériennes, il existe des opérateurs indépendants sur ce secteur, disposant de compétences spécifiques et d'équipements voués à cette activité. Elle note qu'actuellement ces opérateurs spécialisés n'interviennent ni en amont (client jusqu'à aéroport) ni en aval pour le transport sur la piste ou en avion pour lesquels il existe des règles d'encadrement spécifiques.
27. Par ailleurs, au cours de l'instruction du dossier, tant les compagnies aériennes que les opérateurs de traitement du fret ont déclaré qu'il fallait distinguer des marchés différents selon les services. Ils ont notamment souligné que le traitement du fret côté ville constitue un marché spécifique. C'est un métier différent (Iberia) qui exige des moyens spécifiques et de la main-d'œuvre (Cathay), des qualifications et moyens matériels différents (Japan AirLines, Cargo Fret, SIAC), des structures, équipements et compétences distincts (Swissport, Aviapartner), des autorisations d'exercice spéciales à chaque service, avec des opérateurs spécifiques, et qui fait l'objet d'un contrat spécifique.

## **2. La distinction en fonction des autorisations nécessaires pour accéder aux marchés**

28. Si, pour le traitement du fret, tant côté ville que côté piste, les autorisations nécessaires pour être en mesure d'exercer ces services d'assistance sont de même nature et répondent aux mêmes conditions, qu'il s'agisse, d'une part, de l'obtention de l'agrément délivré par l'autorité préfectorale, d'autre part, de l'autorisation d'activité délivrée par le gestionnaire de l'aéroport pour lequel il a obtenu le ou les agréments, en revanche, le nombre de titulaires peut être restreint pour les services côté piste.
29. A Roissy et à Orly, le nombre d'opérateurs autorisés à effectuer les services d'assistance "*piste*" est limité. A Roissy et Orly les autorisations sont délivrées par aérogare. Les titulaires en sont, à CDG-1 ADP, GlobeGround et Air France pour l'assistance bagages et les opérations en piste, ADP et Air France pour le transfert fret et poste (handling piste) ; à CDG-2 ADP, Europe Handling et Air France pour l'assistance bagages et les opérations en piste, Aviapartner pour le transfert fret et poste ; à CDG-3 (ou T9), ADP et Swissport pour l'assistance bagages et les opérations en piste, Globeground pour le transfert fret et poste ; à Orly-Sud, ADP, SAP et Air France pour les trois catégories, de même qu'à Orly-Ouest, mais avec un titulaire supplémentaire qui est CBS (groupe EFS) pour l'assistance bagages et les opérations en piste.
30. En revanche, aucune règle d'accès ne limite le nombre d'opérateurs pour les services côté ville.
31. Il ressort de ce qui vient d'être développé qu'il convient de distinguer le traitement du fret côté ville du traitement du fret côté piste aussi bien en raison de la nature même du service proposé que des autorisations nécessaires pour opérer dans les aéroports.

## **3. La distinction selon les catégories de clientèle**

32. Les parties réalisent la plus grande partie de leur activité pour le compte de compagnies aériennes. Cependant, elles effectuent aussi des prestations de traitement de fret pour le compte de transitaires, dont certains sous-traitent des activités de stockage et palettisation et de récupération du fret à des handlers. C'est le cas, par exemple, à Roissy pour SFS et France Handling qui assurent des services à des transitaires dans la gare de fret 4 (GB4) et dans des entrepôts de Sogaris ou encore Global Service Handling, Handling KWE, Miro Handling ou Handlair, dans des entrepôts appartenant à Sogaris ou à Sogafro. Il convient de distinguer cette activité du handling pour les compagnies aériennes puisque les

services proposés ne sont pas les mêmes, ne se situent pas au même stade de la chaîne et que la clientèle est différente.

#### 4. La distinction selon le type d'opérateurs

33. Les parties ont exposé dans leur notification qu'il fallait considérer l'auto-assistance par les compagnies aériennes, notamment Air France, l'assistance aux tiers par ces compagnies ainsi que le fret traité par les intégrateurs (tels Fedex, DHL, UPS, TNT) et La Poste comme faisant partie du marché du traitement du fret côté ville.
34. Concernant les intégrateurs et La Poste, au cours de l'instruction du dossier, les parties ont admis qu'ils ne sont pas des concurrents directs. En effet, il s'agit d'opérateurs qui assurent la prise en charge et le transport de colis, en majorité de petite taille (0 à 150 kg), de bout en bout, c'est à dire de l'expéditeur jusqu'au destinataire. Les intégrateurs assurent donc eux-mêmes leur propre traitement de fret en magasin mais ne proposent pas aux compagnies aériennes des services de traitement de fret. En réalité, ils sont concurrents des compagnies aériennes pour le fret de petite taille et des entreprises de courrier. De ce fait, les intégrateurs présents dans les aéroports et notamment à Roissy, tels Fedex, UPS, TNT ou DHL, doivent être exclus du marché du traitement de fret côté ville.
35. Concernant l'auto-assistance, elle s'assimile à de l'autoconsommation qui est normalement considérée comme ne faisant pas partie du marché libre, car elle ne réalise pas la rencontre d'une offre et d'une demande, avec passation d'une convention et paiement d'un prix. Le Conseil, dans son avis n° 00-A-17 du 4 juillet 2000 relatif à une concentration concernant le secteur de la location de palettes a ainsi rappelé : "*[...] qu'il considère que l'autoconsommation, qui consiste pour une entreprise à produire un bien ou à se rendre un service nécessaire à son activité ne peut être retenue comme faisant partie de l'offre sur un marché*".
36. La directive 96/67 définit d'ailleurs l'auto-assistance en escale comme "la situation dans laquelle un usager se fournit directement à lui-même une ou plusieurs catégories de services d'assistance et ne passe avec un tiers aucun contrat, sous quelque dénomination que ce soit, ayant pour objet la prestation de tels services". En France, seule Air France s'auto-assiste actuellement. Ce fret traité par Air France Cargo peut représenter, selon les aéroports, de 40 à 90 % du tonnage embarqué et débarqué. Le fret traité en magasin par Air France pour son propre compte doit dès lors être considéré comme ne faisant pas partie du marché libre du traitement de fret. Cette position a finalement été admise par les parties au cours de l'instruction du dossier.
37. En dehors de son propre fret, Air France traite environ [30 000-40 000] tonnes de fret d'autres compagnies. Il convient dès lors de savoir si le traitement de ce fret doit être considéré comme étant de l'auto-assistance ou comme de l'assistance aux tiers.
38. L'assistance aux tiers, au sens de la directive, couvre au sens large l'assistance offerte aux compagnies aériennes soit par les opérateurs spécialisés, soit par des compagnies aériennes disposant de moyens d'auto-assistance qu'elles proposent à leurs consœurs, et qui font l'objet d'un contrat avec paiement d'un prix. En France, c'est le cas pour Air France qui a conclu des contrats de traitement de fret ville avec certaines compagnies qui sont ses partenaires au sein de l'alliance Sky Team ou avec lesquelles Air France a conclu des conventions de *code share*. En dehors de ces cas, Air France ne propose pas ses services de traitement de fret à des compagnies tierces.
39. Lors de l'instruction, Air France a indiqué que ni l'accord Sky Team, ni les conventions de *code share* ne prévoient d'attribuer automatiquement et nécessairement à Air France les prestations d'assistance en escale. Les partenaires d'Air France conservent toute liberté quant au choix de leur prestataire côté ville, et ceux qui ont choisi Air France, en ayant passé un contrat de traitement de fret classique, peuvent à tout moment changer de prestataire. Ainsi, au sein de Sky Team, qui compte neuf partenaires, Delta est restée chez SFS pour le fret débarqué, Aero Mexico est assisté par France Handling, KLM est assisté par Swissport et Alitalia s'auto-assiste. Parmi ses partenaires en *code share*, Japan AirLines a pour prestataire France Handling depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2004, Air Tunis a quitté Air France pour SFS au 15 février 2005.

40. Par ailleurs, Air France a précisé que le fret traité pour ses partenaires l'était dans un entrepôt séparé de son propre fret et avait été confié en sous-traitance à un prestataire spécialisé, la société Handlair, après une consultation de plusieurs opérateurs. En conséquence, dès lors qu'Air France peut être mis en concurrence avec les opérateurs spécialisés pour l'assistance aux tiers, il convient de considérer que les tonnages de fret traités par Air France pour le compte de tiers doivent être pris en compte pour apprécier la position des parties sur le marché. Au surplus, ces tonnages ayant été sous-traités après mise en concurrence à un opérateur spécialisé, en l'occurrence Handlair, ils sont donc intégrés dans le calcul des parts de marché ci-après.
41. Ainsi, le marché à prendre en compte dans le cadre de la présente opération est celui du traitement du fret côté ville pour le compte de tiers, en excluant, d'une part le fret traité par les intégrateurs et les services postaux, d'autre part l'auto-assistance des compagnies aériennes, et en intégrant l'assistance aux tiers prise en charge par des compagnies aériennes, soit directement, soit en sous-traitance.

### **B. – La délimitation géographique du marché du traitement du fret côté ville**

42. Les parties exposent qu'il convient de considérer le marché du traitement du fret en entrepôt au moins comme englobant la région parisienne, soit les aéroports de Roissy et Orly, notamment du fait d'un important mouvement de camionnage entre les deux aéroports (60 000 tonnes/an) et d'un important transfert du fret d'Orly vers Roissy entre 1990 et 2003. Elles suggèrent que ce marché pourrait même être européen, soit parce que Roissy, pour les compagnies aériennes, serait en concurrence avec d'autres aéroports notamment Amsterdam, Francfort, Londres et Bruxelles, soit parce que les compagnies auraient tendance à s'orienter vers des appels d'offres pour ce type de services englobant plusieurs aéroports, mettant ainsi en concurrence les opérateurs de fret magasin à Roissy avec leurs homologues sur les autres aéroports.
43. Dans une décision n° 98-D-34 du 2 juin 1998 relative à la situation de la concurrence sur le marché des services d'assistance en escale à l'aéroport d'Orly, le Conseil a indiqué : "*Considérant que sur l'aéroport d'Orly, Aéroports de Paris met à disposition des compagnies aériennes autorisées qui en ont besoin pour poursuivre leur activité, un ensemble d'infrastructures et d'installations, moyennant redevances, (...) que la rencontre de cette offre et de cette demande constitue un marché, dont les contours sont limités à cet aéroport, dès lors que les prestations offertes ne sont pas substituables à celles qui peuvent être offertes sur d'autres aéroports*".
44. Dans une décision n° 98/513/CE du 11 juin 1998 *AlphaFlight/ADP* la Commission a récusé la possibilité de substituabilité entre Paris et les autres aéroports européens (§59-63) : "*Il existe un marché spécifique pour la gestion et la coordination des activités autorisées sur les aéroports parisiens car les transporteurs usagers de ces aéroports ainsi que les prestataires de services d'assistance en escale indispensables à l'exploitation des services aériens concernés, n'ont pas d'autre choix que d'utiliser les aéroports d'Orly et CDG. (...) Les aéroports autres qu'Orly et CDG qui seraient susceptibles d'accueillir un choix comparable de services aériens pour les mêmes destinations sont distants de plusieurs centaines de kilomètres et situés généralement dans d'autres Etats membres. (...) Les transporteurs aériens fournissant des services intérieurs ou intracommunautaires au départ ou à destination de la région parisienne n'ont donc pas d'autre choix que d'utiliser les aéroports d'Orly ou CDG et les services d'assistance en escale qui sont offerts dans ces aéroports*".
45. Sur la même affaire, le TPI, dans son arrêt T-128/98 du 12 décembre 2000 confirme l'analyse de la Commission §140-143) : "*S'agissant du marché géographique, il convient de rappeler qu'il peut être défini comme le territoire sur lequel tous les opérateurs économiques se trouvent dans des conditions de concurrence similaires, en ce qui concerne, précisément, les produits concernés. (...) Ce qui est en cause, ce sont les conditions d'accès aux installations aéroportuaires fixées par ADP afin de pouvoir y fournir des services d'assistance en escale. (...) S'agissant de l'argumentation subsidiaire visant à inclure les autres grands aéroports continentaux, il y a lieu de relever, d'abord, que c'est à juste titre qu'il est constaté dans la décision attaquée (considérants 59 à 63) que, pour la plupart des passagers au départ ou à destination de la région parisienne ou d'autres régions françaises, les services aériens utilisant les aéroports d'Orly et de Roissy-CDG ne sont pas interchangeables avec les services offerts dans d'autres*

aéroports et que la concurrence entre aéroports n'est importante que dans la mesure où ils représentent un point de correspondance pour d'autres destinations. A cet égard, il ressort des statistiques fournies par la défenderesse et non contestées par le requérant que la part de trafic des aéroports parisiens pour laquelle ceux-ci sont utilisés comme point de correspondance représente moins de [...] % à l'aéroport d'Orly et [...] % à celui de Roissy-CDG. Dans ces conditions la substituabilité des différents aéroports est nettement insuffisante pour qu'il puisse être considéré que le marché géographique s'étend, en l'espèce, à d'autres aéroports qu'Orly et Roissy-CDG. En ce qui concerne l'argument du requérant selon lequel les transporteurs aériens fournissant des prestations au départ ou à destination de la région parisienne ne sont pas tenus d'utiliser les services d'assistance en escale qui sont offerts dans les aéroports d'Orly et de Roissy-CDG, il y a lieu de relever (...) que le choix de se fournir dans un autre aéroport pour les repas est limité par les exigences de fraîcheur et de qualité des aliments, les possibilités de stockage des appareils et le fait que de tels choix ne peuvent être opérés que pour des vols de courte distance. Enfin, en ce qui concerne les services de fret, le requérant n'ayant pas contesté l'affirmation selon laquelle une grande partie du fret est transportée dans les mêmes avions que les passagers, le choix de l'aéroport dépend donc principalement du trafic des passagers pour lequel les autres aéroports ne sont pas substituables".

46. Dans ses observations Vinci expose que ces décisions des autorités de concurrence ne seraient pas pertinentes car elles concernent d'autres services que le traitement du fret "ville". Cependant le Conseil constate que les autorités de concurrence, dans ces décisions, visent les services d'assistance en escale en général, puis appliquent le principe défini pour l'ensemble de ces services au service spécifique soumis à leur examen au cas d'espèce.
47. Ensuite Vinci expose d'une part que d'autres décisions plus récentes auraient considéré que les différents aéroports européens étaient substituables entre eux, d'autre part que ADP et Air France Cargo, dans leur réponse au test de marché, ont exposé également ce critère de substituabilité entre aéroports.
48. Le Conseil relève que, tant la décision du ministre de l'économie de septembre 2000 que la décision de la Commission relative à la fusion *Air France/KLM* de février 2004, concernent le secteur du transport aérien de fret, non le secteur du traitement au sol sur le site d'un aéroport donné.
49. Concernant le témoignage cité d'ADP, celui-ci, en tant que gestionnaire des aéroports d'Orly et Roissy, considère à juste titre qu'il est en situation de concurrence avec les aéroports européens les plus proches, les compagnies aériennes pouvant arbitrer entre ces plate-formes au regard de l'évolution de la demande, de leur accessibilité, du niveau des taxes, des services rendus et de leur tarification, aussi bien pour le trafic passagers que pour le fret, étant toutefois observé que la part majoritaire du fret aérien est transporté sur des vols passagers.
50. Dès lors, on conçoit difficilement qu'une compagnie aérienne opte pour un aéroport donné ou change d'aéroport sur la seule base des conditions qu'elle peut obtenir sur le service du traitement de fret en entrepôt, sans considération des autres critères. Leur choix sera nécessairement dépendant d'un faisceau de critères.
51. En premier lieu, les critères de choix d'un aéroport par les compagnies aériennes portent sur l'ensemble des conditions d'accès à l'aéroport en général : les taxes aéroportuaires, le niveau de saturation du trafic, la qualité des installations, le niveau de l'ensemble des services d'assistance en escale et leur prix.
52. En deuxième lieu, pour les compagnies réalisant à titre principal du transport de passagers, les critères déterminants concerneront les services passagers et non pas le traitement en entrepôt de leur fret pris en sus sur leurs vols passagers. A juste titre, les parties ont souligné en séance que les compagnies ont un intérêt économique au remplissage des soutes avec du fret dans ces vols mixtes, afin d'optimiser la rentabilité du vol. Le fret y est donc tributaire des vols passagers pour lesquels, sauf pour les vols avec escale, les origines et destinations sont peu substituables.
53. La société Vinci a cité l'exemple d'Américan Airlines qui dispose de nombreux vols passagers atterrissant à Londres et qui, pour rentabiliser ses vols, achemine par camion jusqu'à Londres du fret venant du continent. Mais cet exemple montre bien que, pour cette compagnie, le choix de faire traiter du fret à Londres n'est pas déterminé par le coût de cette prestation, d'ailleurs de 60 % plus chère à Londres



qu'à Paris, mais par la rigidité de son organisation de vols passagers, centrée sur Londres, et sur la nécessité de rentabiliser ces vols, y compris en acceptant un surcoût de camionnage.

54. De la même façon, on peut considérer qu'à Roissy, même face à une hausse du prix du traitement du fret, les compagnies affrétant des vols passagers sont contraintes de faire traiter une large partie de leur fret à Roissy, l'enjeu de la rentabilité globale de leurs vols l'emportant dans leur décision. Le représentant d'Air France a ainsi déclaré en séance que, pour le fret sur les vols mixtes, les compagnies sont, pour le traitement de leur fret, "*captives de l'aéroport desservi*".
55. De fait, à l'occasion du test de marché, sur la question des critères de choix entre aéroports, seule la compagnie Egypt Air a considéré que le service du traitement de fret aérien était déterminant dans ce choix. Pour American Airlines et Air Canada c'est leur qualité de compagnie de transport de passagers qui détermine le choix de Roissy pour le fret. De même Varig déclare : "*L'aéroport est choisi en fonction de l'activité passage et non fret et le prix de parking est déterminant*". Pour Cathay Pacific le "*déterminant est double dans notre cas, puisque nous avons une activité passagers et fret. L'ouverture d'une ligne purement fret sera conditionnée par la situation géographique (zone avec un potentiel économique croissant, pouvant répondre aux besoins de plusieurs régions...)*. Le traitement du fret viendra en seconde position, mais reste primordial. Si les conditions de traitement du fret ne nous semblent pas suffisantes afin de pouvoir offrir un service de qualité, dans des conditions optimum de sécurité, le choix d'une autre sera envisagé". Ce point de vue rejoint celui d'Air France qui parle d'un choix résultant d'une équation économique globale. Pour Delta Airlines tous ses vols étant mixtes, son choix est "*plutôt déterminé par l'aspect passager que fret*". Pour Ibéria "*le choix d'un aéroport est déterminé, en priorité par les impératifs de notre clientèle passagers, et des avantages proposés par cette plateforme et, pour ce qui nous concerne, l'implantation de la population des transitaires, qui sont nos premiers clients*". Japan Airlines évoque le même motif de la prédominance des vols mixtes qui explique le choix unique de Roissy. Pour Lufthansa "*le marché potentiel est le choix déterminant. Ensuite les conditions techniques offertes par les prestataires nous aident dans notre décision (surface magasin disponible, expérience, qualité)*". Singapore Airlines met en avant, pour la non substituabilité entre Orly et Roissy le fait que les transitaires sont essentiellement à Roissy. Aviapartner, opérateur de handling, considère Roissy comme incontournable, "*ce qui n'est pas le cas d'Orly*".
56. En revanche, concernant les vols "*tout cargo*", il peut y avoir, selon Air France, une substituabilité entre aéroports mais par l'appréciation d'une "*équation économique globale*" et pas seulement à cause du coût du traitement fret en entrepôt. Elle a cité notamment le cas de Singapore Airlines qui a transféré son fret à Bruxelles en raison notamment de l'importance des charges de sécurité imposées à Roissy. Mais les volumes traités par ce mode de transport ne sont pas majoritaires.
57. Ainsi, au cas d'espèce, les parties ont indiqué qu'aujourd'hui, en 2005, à Roissy-CDG, la répartition du fret peut être estimée entre 60 et 70 % sur les vols mixtes et de 30 à 40 % pour les vols tout cargo. Cette répartition est, en ce qui concerne l'activité des parties elles-mêmes, de 90 % sur vols mixtes pour SFS et 80 % pour France Handling, et sur vols cargo de 10 % pour SFS et 20 % pour France Handling. Par conséquent, le fret touché par la création de la nouvelle entité WFS, c'est à dire celui de toutes les compagnies clientes de WFS affrétant des vols passagers qui assurent le transport de ce volume de fret à Roissy, est un fret pour lequel la substituabilité des aéroports est faible.
58. En troisième lieu, en cas de hausse sensible des prix pratiqués par la nouvelle entité, il ne serait pas facile pour les compagnies de reporter rapidement leur fret sur un autre aéroport européen. En effet, il faut que sur l'aéroport alternatif choisi, les opérateurs de traitement de fret disposent de capacité en surfaces d'entrepôts pour accueillir ce surplus de tonnage. Par exemple, dans l'hypothèse où les compagnies présentes à Amsterdam où le fret annuel traité est de 1 300 000 tonnes, où le prix par tonne de fret est équivalent actuellement à celui de Roissy (environ 80€/tonne), souhaiteraient venir à Roissy à la suite d'une hausse de prix à Amsterdam qui justifierait un tel transfert, elles seraient confrontées à un problème de capacité d'accueil puisqu'il est établi qu'existe actuellement à Roissy, un problème de capacité d'accueil du fret.
59. Ainsi, même dans l'hypothèse où serait admise une certaine substituabilité au sens où l'entendent les parties notifiantes, la mise en œuvre de cette substituabilité serait problématique. Vinci n'a, ainsi, fourni

aucun élément chiffré à l'appui de sa démonstration quant aux capacités d'accueil à Amsterdam, Londres, Bruxelles ou Francfort pour traiter tout ou partie des 471 000 tonnes traitées à Roissy par la nouvelle entité WFS dans le cas où elle pratiquerait des prix excessifs.

60. Au surplus, à ces contraintes de capacité s'ajoutent des contraintes de délais pour permettre la réallocation effective de quantités importantes de fret. Ainsi, ADP a indiqué en séance qu'il est toujours possible, à plus ou moins long terme, d'obtenir des surfaces supplémentaires, mais qu'il s'agit d'opérations d'aménagement lourdes à réaliser. En ce qui concerne Roissy, il a indiqué que la mise à disposition de surfaces créées ou disponibles à la suite de la libération de locaux obéissait à des cycles compris entre 5 et 10 années. Par ailleurs, il faut tenir compte du délai de mise à disposition. Ainsi, actuellement, [10 000-20 000] m<sup>2</sup> sont disponibles mais entre leur libération et cette disponibilité, 18 mois à 2 ans se sont écoulés (délai de libération totale par l'ancien occupant et remise à niveau des locaux par ADP). De même, la gare de fret GB2, qui offre un potentiel de [10 000-20 000] m<sup>2</sup>, ne sera prête qu'en 2007, alors qu'elle est vide depuis 2 ans, ce délai de réutilisation s'expliquant par la nécessité de procéder au désamiantage préalablement à sa démolition puis à sa reconstruction. Enfin, les opérateurs intéressés par des surfaces doivent, suffisamment à l'avance, déposer des options sur ces surfaces. Ainsi, pour la future GB2, la commercialisation débutera en juillet 2005 pour une entrée dans les lieux au printemps 2007. Ces contraintes sont transposables aux autres aéroports européens, notamment les principaux cités par Vinci, Amsterdam, Londres, Bruxelles et Francfort, situés dans des zones périurbaines avec peu de possibilités d'extension.
61. En quatrième lieu, Vinci a communiqué les prix à la tonne de fret traité par les principaux aéroports européens notamment : 220 € à Zurich, 130 € à Londres, 120 € à Francfort, 90 € à Milan, 80 € à Bruxelles et Roissy, 75 € à Amsterdam. Malgré des écarts de prix importants, 50% environ entre Roissy ou Amsterdam d'un côté et Londres ou Francfort de l'autre, alors que les tonnages traités sur ces aéroports sont du même ordre (entre 1 300 000 et 1 700 000 T), on ne constate pas de transfert de fret significatif entre ces plate-formes. Or, les autorités de concurrence considèrent, de façon constante, que le maintien d'un écart de prix significatif entre un des produits ou des services démontre une relative inélasticité de la demande sur ces produits ou services et constitue un indice probant d'une substituabilité très limitée, voire inexistante entre eux.
62. Par ailleurs, Vinci fait valoir, à l'appui de sa thèse sur la substituabilité entre aéroports européens pour le service de traitement du fret en entrepôt, l'existence d'un réseau de camionnage dense et les facilités d'acheminement par camion. Cependant, comme l'a relevé la Commission dans l'affaire *AlphaFlight/ADP*, ces aéroports sont distants de "*plusieurs centaines de kilomètres*" : 550 km entre Paris et Amsterdam, 450 km entre Francfort et Amsterdam ou Bruxelles. Il convient d'ailleurs de relativiser le prétendu avantage du camionnage. En effet, une d'augmentation du trafic camion en Europe est prévisible et son doublement d'ici 2010, donc une surcharge des réseaux routiers alors même que les contraintes environnementales visent à réglementer plus strictement un tel trafic. Le camionnage risque, à moyen terme, de représenter un surcoût significatif à la fois en termes de délais d'acheminement et sur le plan financier.
63. Enfin, le traitement du fret sur l'aéroport concerne des marchandises "*sous douane*" cantonnées dans une zone affectée sur l'aéroport, et consiste à le conditionner spécifiquement pour son transport dans les soutes des appareils et le déconditionner à son déchargement. Ces opérations ne peuvent donc être effectuées physiquement que sur l'aéroport où sont débarquées et embarquées ces marchandises par les prestataires présents sur le dit aéroport et non par un prestataire présent sur un autre aéroport européen.
64. Concernant l'argument tiré de l'existence d'appels d'offres multi-aéroports, les parties n'ont signalé que trois compagnies aériennes qui, en 2003, auraient passé de tels appels d'offres pour l'assistance fret, bien qu'elles indiquent qu'à Roissy 150 compagnies ont une activité de fret. Il est donc difficile de parler d'une tendance lourde ou d'une généralisation de telles consultations. Au surplus, les parties n'ont pas communiqué le contenu de ces appels d'offres, ce qui aurait permis de vérifier les modalités exactes de ces consultations et si elles aboutissent vraiment à mettre en concurrence des opérateurs présents sur différents aéroports.

65. Ainsi, il existe de nombreux facteurs discriminants qui ne permettent pas de considérer que les différents aéroports européens sont suffisamment substituables entre eux au regard du service de traitement du fret en entrepôt, notamment en ce qui concerne le fret sur vols mixtes, qui représente 80 % de l'activité de la nouvelle entité, même si l'on peut considérer qu'à plus long terme, il serait possible à une compagnie aérienne de substituer un aéroport à un autre, notamment pour les vols tout cargo, après avoir surmonté des contraintes fortes tant en termes de coûts, de délais que de capacités d'accueil.
66. Il convient donc de distinguer, pour l'examen de l'opération de concentration soumise au Conseil, d'une part, la concurrence, en amont, entre les aéroports européens et donc leur substituabilité au regard de la destination ou de l'origine des passagers transportés et de l'ensemble des services et des prix qu'ils proposent pour les compagnies aériennes, d'autre part, une fois que la compagnie a opté pour un aéroport donné, la concurrence, en aval, sur cet aéroport, que se font les opérateurs de traitement de fret au sol présents sur cet aéroport et seuls en mesure d'assurer ces prestations.
67. En conséquence, il convient de considérer le service du traitement du fret en entrepôt comme un marché géographiquement limité à l'aéroport où ce service est assuré. C'est donc par aéroport que devront être appréciés les effets de l'opération en termes de concurrence.

## V. – BILAN CONCURRENTIEL

### A. – *Les effets de l'opération sur les parts de marché*

68. Les parts de marché par aéroport des parties à l'opération et de leurs concurrents sont établies sur la base des tonnages dits avionnés, c'est-à-dire qui ont transité par avion sur les aéroports français, à l'importation et à l'exportation, relatifs au fret traité en entrepôt, dit côté ville. Ceux-ci concernent le fret traité en assistance aux tiers telle que définie ci-avant, à l'exclusion de l'auto-assistance de compagnies aériennes et du fret avionné traité par les intégrateurs ou des services postaux.
69. **Roissy Charles de Gaulle** : on rappelle que 86 % du trafic aérien de fret français passe par Roissy. Il est donc indispensable d'être présent à CDG pour être un opérateur reconnu. Actuellement, cinq opérateurs de traitement de fret en entrepôt sont présents à Roissy : France Handling ([50-60] % du tonnage avionné), SFS ([20-30] %), Swissport ([0-10] %), Handlair ([0-10] %) et Aviapartner ([0-10] %). L'assistance au tiers d'Air France est en fait représentée par les [0-10] % détenus par son sous-traitant, Handlair. On constate que l'opération aboutit à conférer à la nouvelle entité une part de marché à Roissy-CDG de [80-90] %, les trois autres concurrents réalisant individuellement des parts de marché inférieures à [0-10] %, et ensemble ne dépassant pas [10-20] %.
70. **Orly** : Orly n'est plus un aéroport attractif pour le traitement du fret, qui y est en déclin depuis plusieurs années. Actuellement, seulement trois opérateurs y sont présents : France Handling ([40-50] % de parts de marché), SFS ([30-40] %) et Handlair ([10-20] %). La présente opération réduirait le nombre d'opérateurs de trois à deux. La nouvelle entité aurait une part de marché de [80-90] %, le seul concurrent restant étant Handlair le sous-traitant d'Air France, qui ne dispose que de [10-20] % de parts de marché ([10-20] % réalisées avec des clients en direct et [0-10] % en sous-traitance d'Air France).
71. **Lyon** : Actuellement quatre opérateurs ont été recensés avec des tonnages pour le traitement du fret avionné : France Handling avec [10-20] % de parts de marché, SFS à [0-10] %, Swissport à [10-20] % et Aviapartner avec [50-60] %. L'opération aura comme résultat le passage de quatre opérateurs à trois. La présente opération ne porterait pas atteinte à la concurrence car plusieurs opérateurs subsistent sur le marché, aussi bien ou mieux placés que la nouvelle entité, notamment Aviapartner qui devance sensiblement les parties, tandis que le tonnage apporté par SFS ([0-1 000] tonnes) au nouvel ensemble est peu significatif.
72. **Marseille** : Actuellement l'activité de fret en magasin est majoritairement traitée par deux opérateurs, France Handling et Axis, détenant chacun [40-50] % de parts de marché. Le reste du tonnage est traité par SFS ([0-10] %), seul autre opérateur recensé avec des tonnages de traitement en entrepôt de fret

avionné. L'opération a donc pour conséquence le passage de trois opérateurs à deux avec une addition en tonnage qui ne donne qu'un léger avantage à la nouvelle entité.

73. **Nantes** : France Handling représente [80-90] % des tonnages contre [10-20] % pour SFS. Ce sont les seuls opérateurs recensés avec des tonnages de traitement en entrepôt de fret avionné, Swissport n'étant signalé que comme détenant des surfaces d'entrepôt. Après l'opération, un seul opérateur subsisterait donc sur ce marché, lequel, toutefois, concerne de faibles tonnages ([0-1 000] T).
74. **Toulouse** : la présente opération aura pour conséquence la création d'un monopole puisque les deux seuls opérateurs actuellement recensés sont France Handling ([90-100] %) et SFS ([0-10] %).
75. **Bordeaux** : la présente opération aura pour conséquence la création d'un monopole puisque les deux seuls opérateurs présents actuellement sont France Handling ([90-100] %) et SFS ([0-10] %).
76. Il ressort de l'examen des parts de marché par aéroport que l'opération confère une position prépondérante au profit de la nouvelle entité sur le marché de l'assistance aux tiers en matière de traitement du fret en entrepôt côté ville sur cinq des sept aéroports français où les deux parties à l'opération sont présentes, et notamment dans les deux plus importants, Roissy et Orly, qui, ensemble, représentent 95,3 % du total du tonnage de fret avionné côté ville traité en France par les opérateurs spécialisés dans cette activité.

## **B. – Les effets de l'opération sur le fonctionnement de la concurrence**

77. Toutefois, si la part de marché constitue un critère important pour apprécier la position dominante d'une entreprise sur un marché, encore faut-il examiner si cette position peut être ou non contestée par les autres opérateurs du marché, s'il existe des barrières à l'entrée sur le marché, si les clients disposent d'un pouvoir de négociation, s'il existe un effet de réseau et, comme le sollicite le ministre dans sa saisine, si l'opération comporte des risques liés à un possible effet de gamme. Les parties ayant proposé des engagements en première phase, le Ministre, dans ses observations au rapport, a également demandé au Conseil de se prononcer de manière détaillée sur leur effectivité. Enfin seront appréciés les effets verticaux résultant du retrait d'ADP du capital de France Handling.

### **1. Sur la contestabilité du marché par des concurrents**

78. En premier lieu, la nouvelle entité est confrontée à des concurrents existants.
79. Swissport est un groupe suisse de dimension internationale spécialisé dans l'assistance de services en escale. Il a réalisé un chiffre d'affaires de 550 millions d'euros, avec 650 lignes aériennes desservies dans 28 pays et sur 156 aéroports. Il assiste les compagnies aériennes aussi bien en services de traitement de fret côté piste que côté ville. En ce qui concerne le fret côté ville, il est présent notamment à Zurich avec environ 90 % de parts de marché, à Francfort ([0-10] %) et à Heathrow ([0-10] %). En France, la société Swissport est active sur les aéroports de Roissy-CDG, Lille, Lyon, Mulhouse, Nantes, Nice, Rouen et Strasbourg. Elle possède en outre des autorisations d'activité non exploitées à Marseille (piste), Montpellier (piste) et Toulouse (piste). [...].
80. La société Aviapartner France est intégrée au groupe belge Aviapartner, spécialisé dans l'offre de services aéroportuaires et qui a réalisé un chiffre d'affaires de 249 M€, en 2004. Il intervient dans 6 pays européens : Belgique, France, Allemagne, Italie, Pays-Bas et Suisse, et sur 32 aéroports. Sur le marché du traitement du fret côté ville, Aviapartner est présente à Lyon, Mulhouse et Roissy-CDG. Elle possède aussi des autorisations d'activité inexploitées à Lille (piste), Marseille (ville et piste), Nantes (piste) et Strasbourg (ville et piste).
81. Handlair est une société française spécialisée dans le traitement de fret pour des transitaires et des compagnies aériennes. Filiale du groupe G.M.D (Gestion Moyens Développement), elle a réalisé un chiffre d'affaires de 15 M€, en 2004. Elle est présente sur les aéroports de Roissy-CDG, Orly, Lyon,

Marseille, Brest et Nice. En région parisienne, Handlair est le sous-traitant d'Air France pour l'assistance aux compagnies tierces ([...]dans des locaux d'Air France.

82. Il existe donc deux groupes de services aéroportuaires opérant en France, d'importance équivalente au plan européen à la future société WFS, Swissport et Aviapartner.
83. En deuxième lieu, il existerait des concurrents potentiels susceptibles d'entrer prochainement sur le marché. Ainsi, la société Servisair, filiale de la société GlobeGround intégrée au groupe Penauille Polyservices, a prévu d'entrer sur le marché du traitement de fret côté ville de l'aéroport CDG, avec une demande d'entrepôts en location adressée à ADP. Elle tient une place importante sur le marché de l'assistance aéroportuaire et est présente dans plusieurs pays dans le monde. En France, le groupe Penauille est déjà implanté côté piste au travers de sa filiale Servisair. Lors de la visite des rapporteurs à l'aéroport CDG, ADP a confirmé l'arrivée agressive de Servisair en tant que handler.

## 2. Sur les barrières à l'entrée du marché

### a) En ce qui concerne les autorisations d'activité

84. En premier lieu, concernant les autorisations nécessaires pour exercer l'activité de traitement de fret côté ville, ni l'autorisation préfectorale ni l'autorisation de la part du gérant de l'aéroport ne constituent une barrière à l'entrée sur le marché. La première porte essentiellement sur la justification des assurances couvrant les risques de l'activité, la situation financière et le respect d'engagements concernant le respect des règles de sécurité et de la réglementation en vigueur dans les aéroports. Pour la seconde, le gestionnaire d'aérodrome, une fois l'autorisation préfectorale obtenue, est tenu de la délivrer à tout prestataire qui en fait la demande, dès lors que sont remplies les conditions légales. Au surplus, l'activité de traitement du fret côté ville étant libre, contrairement au traitement du fret côté piste pour certains aéroports, notamment Roissy et Orly, le nombre de prestataires n'est pas limité. Il ressort aussi du test de marché qu'aucun opérateur interrogé n'a identifié ces autorisations comme étant des barrières à l'entrée.

### b) En ce qui concerne les surfaces nécessaires à l'activité

85. Afin de pouvoir exercer l'activité de traitement de fret côté ville, les opérateurs ont besoin de disposer d'entrepôts dans les aéroports avec un accès côté ville et un accès côté piste. Les gestionnaires des aéroports – ADP à Roissy-CDG et Orly – délivrent alors des autorisations d'occupation temporaire (AOT) du domaine public. Deux modalités d'occupation sont possibles : occupation en *propriété*, terme impropre qui désigne la situation dans laquelle le gestionnaire met à disposition des surfaces pour une longue durée (30 ans à Roissy), à charge pour le titulaire de l'autorisation de construire ses propres entrepôts, occupation en *location* pour une durée déterminée par une convention passée avec le gestionnaire de l'aéroport ou d'autres opérateurs propriétaires des entrepôts.
86. L'extension d'un aéroport ayant des limites, il ressort du test de marché que la principale difficulté pour pénétrer sur le marché réside dans l'existence et la disponibilité des surfaces. Cette préoccupation a été exprimée aussi bien par les concurrents de la nouvelle entité que par certaines compagnies aériennes (notamment Lufthansa, Malaysia Airlines, Japan Airlines et TAP Portugal).
87. Il convient donc d'examiner la situation sur les cinq aéroports français où il est établi que l'opération renforce sensiblement les parts de marché de la nouvelle entité WFS, étant précisé que les constats ci-après n'intègrent pas les éventuels gains de productivité, exprimés en tonnes de fret/m<sup>2</sup>, qui résulteraient d'un usage plus intensif des entrepôts. Ces gains demandent en effet dans la plupart des cas des investissements ou des réorganisations et ne sont pas immédiats pour les sociétés de handling qui les mettent en œuvre.
88. **Roissy CDG** : L'aéroport de Roissy dispose d'un espace dédié au fret divisé en 7 zones. Les zones actuellement consacrées au traitement du fret avionné ou susceptibles d'accueillir cette activité sont celles détenues par des gestionnaires de locaux et celles détenues en propre par des opérateurs de traitement du fret, avec une distinction entre les locaux en "*première ligne*", c'est-à-dire de plein pied

avec les pistes, et les locaux de "deuxième ligne" situés derrière les premiers, avec un accès indirect aux pistes. Les entrepôts situés en première ligne, avec un accès piste et un accès ville, sont principalement dédiés aux compagnies aériennes (Air France, JAL et Lufthansa), aux intégrateurs (Fedex, DHL, TNT et UPS) et aux opérateurs de traitement du fret. Il y subsiste aussi une activité de transitaire pour des raisons historiques. L'accès public à ces bâtiments est contrôlé étant donné que le fret est sous douane. Les entrepôts situés en deuxième ligne sont utilisés pour d'autres activités aéroportuaires et notamment pour accueillir les transitaires. Ils sont principalement gérés par Sogafro (33 500 m<sup>2</sup>) et Sogaris (50 000 m<sup>2</sup>), *propriétaires* de surfaces à Charles de Gaulle, qui louent leurs locaux principalement à des transitaires et à des opérateurs de traitement de fret qui exercent une activité de sous-traitance pour des transitaires.

89. La zone de fret 1 comprend les locaux appartenant à Air France, la zone de fret 2 des locaux appartenant à ADP et à La Poste, la zone de fret 3 des locaux appartenant à ADP et à Sogafro, la zone de fret 4 en première ligne des locaux appartenant à ADP et Air France, en seconde ligne des locaux détenus par des tiers et ADP, la zone de fret 5 en première ligne, des entrepôts détenus en *propriété* par France Handling, en deuxième ligne des bâtiments détenus par Sogaris, la zone de fret 6 des entrepôts détenus en *propriété* par France Handling et SFS.
90. Les parkings avions sont situés en face des zones de fret 1, 2 et 4. Cependant, la proximité de parkings avions en face des entrepôts n'est pas nécessaire à l'activité de traitement du fret. En effet, la plus grande partie du fret traité à Roissy (environ 70 %) est transportée par des vols mixtes, c'est-à-dire transportant des passagers et du fret en même temps. Le fret dans ces avions est chargé dans la zone passagers et doit dès lors être transporté de la zone fret à la zone passagers par voiture ou camion. En ce qui concerne les vols tout cargo (environ 30%), ils sont chargés, dans la zone fret où les avions sont garés sur les parkings à proximité des entrepôts. France Handling et SFS, numéros 1 et 2 respectivement du traitement du fret en entrepôt, n'ont pas d'accès direct au parking. En revanche, un accès à la piste permettant l'arrivée au parking reste nécessaire.
91. Les seuls opérateurs de traitement du fret (hormis Air France) disposant d'entrepôts en *propriété* sont SFS (depuis 2001) et France Handling (depuis 1985). Tous les autres opérateurs louent des entrepôts soit à ADP soit à Sogaris (pour des activités de transitaire). Handlair étant sous-traitant d'Air France pour l'assistance aux tiers, il occupe des locaux d'Air France pour cette activité.
92. Les surfaces actuellement occupées ou sur lesquelles les différents opérateurs ont déposé des options sur les surfaces disponibles à Roissy se répartissent comme suit :
  - SFS occupe [...] m<sup>2</sup> dont [...] m<sup>2</sup> en propriété (CDG 6) et [...]m<sup>2</sup> en location à ADP ([...]m<sup>2</sup> dans la GB4 et [...]m<sup>2</sup> dans la GB2). L'activité exercée dans les locaux loués est dédiée principalement aux transitaires.
  - France Handling occupe [...]m<sup>2</sup> dont [...]m<sup>2</sup> en propriété (zones 5 et 6) et [...]m<sup>2</sup> en location à ADP ([...]m<sup>2</sup> dans la GB4) et Sogaris ([...]m<sup>2</sup> zone 5 en deuxième ligne). L'activité exercée dans les locaux loués est dédiée principalement aux transitaires sauf un local en GB4 dédié pour des raisons historiques à British Airways.
  - Swissport occupe [...]m<sup>2</sup> en location à ADP (GB4). Il utilise actuellement [...]m<sup>2</sup> d'entrepôts loués par ADP à Lufthansa mais devra les restituer en janvier 2006.
  - Aviapartner occupe [...]m<sup>2</sup> en location à ADP (GB4) et a posé des options sur des locaux pour [...m<sup>2</sup>].
  - Handlair occupe environ [...]m<sup>2</sup> dans des entrepôts appartenant à Air France (zone de fret 4) et environ [...]m<sup>2</sup> en location dédiés aux transitaires. Elle a posé une option sur deux cellules de [...]m<sup>2</sup> à la GB4 libérées par Lufthansa à compter de janvier 2006.
  - Servisair Cargo a posé une option sur [...]m<sup>2</sup> à la GB1.
93. Il existe ainsi à Roissy des options sur toutes les surfaces disponibles actuellement ou dans les mois qui viennent. D'après ADP ces locaux seront très prochainement mis à la disposition des opérateurs de traitement de fret qui ont déposé des options. En plus des [...]m<sup>2</sup> actuellement disponibles, ADP a prévu de démolir l'actuelle gare GB2, auparavant en location à SFS, et de construire des entrepôts en deux

phases. Le projet prévoit dans sa première phase de construction d'environ [...]m<sup>2</sup> d'entrepôts et [...]m<sup>2</sup> de bureaux, qui devraient être achevés au début de l'année 2007. Une seconde phase pourrait venir compléter ce programme. Il existe déjà des options sur ces entrepôts mais pour l'instant rien n'est formalisé. En effet, trois opérateurs ont demandé des entrepôts d'une surface comprise pour chacun entre [...]m<sup>2</sup> et [...]m<sup>2</sup> dans la future GB2 (les noms des opérateurs fournis par ADP doivent rester confidentiels).

94. En ce qui concerne les options déposées sur ces surfaces, ADP a déclaré les traiter par ordre chronologique en donnant la priorité pour des entrepôts avec accès direct à la piste aux compagnies aériennes, soit actuellement Air France, Lufthansa et JAL, aux intégrateurs tels DHL, UPS, TNT ou Fedex et aux opérateurs de traitement de fret. A ce jour, seuls les opérateurs de traitement de fret sont intéressés par ces surfaces. A plus long terme, ADP envisage de restructurer le "*village fret*" situé en deuxième ligne de la zone de fret 4, actuellement occupé par tout type d'opérateur d'assistance en escale.
95. Il ressort de ce qui a été exposé que la difficulté pour obtenir de nouvelles surfaces d'entrepôt à Roissy est susceptible de constituer une barrière à l'entrée, étant donné que les places qui pourraient être spontanément rendues par les opérateurs en place sont rares et que l'aéroport n'est pas extensible. En outre, l'obtention de ces surfaces dépend en grande partie de la volonté d'ADP qui les octroie avec des délais plus ou moins longs en fonction des situations (mise en état du local aussi bien par le locataire sortant que par ADP). Certains opérateurs ont émis des réserves sur la neutralité d'ADP en matière d'attribution de locaux.
96. **Orly** : Après l'opération la nouvelle entité disposera de 11 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts, le seul concurrent restant étant Handlair avec [...]m<sup>2</sup>. Cet aéroport étant de moins en moins attractif en ce qui concerne le traitement du fret, qui diminue d'année en année au profit de Roissy-CDG, il existe actuellement [...]m<sup>2</sup> de surfaces disponibles. Ainsi, l'obtention d'une surface ne paraît pas être une barrière à l'entrée sur Orly.
97. **Nantes** : A Nantes, pour lesquels les tonnages avionnés traités sont faibles ([0-1 000] tonnes par an), Swissport dispose de [...] m<sup>2</sup> de surfaces, tandis que les parties ont [...] m<sup>2</sup>.
98. **Toulouse** : A Toulouse, si l'apport en tonnage de SFS est faible ([0-10] % contre [90-100] % pour France Handling), en revanche son apport en surfaces d'entrepôts est significatif, représentant [40-50] % des capacités du nouvel ensemble, lequel occupe donc [90-100] % des capacités existantes, soit [...]m<sup>2</sup>, alors qu'il n'existe pas de surfaces immédiatement disponibles. Par conséquent, l'obtention de surfaces par un nouvel entrant peut constituer une barrière à l'entrée.
99. **Bordeaux** : A la différence de Toulouse, à Bordeaux, l'apport en surfaces par SFS est limité ([10-20] %) et il reste [...]m<sup>2</sup> de surfaces disponibles, représentant l'équivalent du tiers des entrepôts occupés par le nouvel ensemble (les parties en détiennent [...]). Donc, l'obtention des surfaces ne paraît pas y constituer une barrière à l'entrée.
100. Le tonnage de fret avionné traité en province est très inférieur à celui traité en région parisienne et ne représente que 10 % de la totalité du fret avionné en France. En revanche, il peut être important de disposer des entrepôts dans certains aéroports de province, contrairement à Orly, afin d'assurer le pré ou le post-acheminement du fret au départ ou à l'arrivée de Paris.
101. En conclusion, la disponibilité de surfaces d'entrepôts ne paraît constituer une barrière à l'entrée que dans les aéroports de Roissy-CDG et Toulouse.
102. En ce qui concerne la possibilité de proposer des surfaces dédiées à une compagnie aérienne (entrepôts non partagés avec le fret d'autres compagnies aériennes), il ne ressort pas du test de marché qu'elle soit un critère déterminant dans le choix d'un opérateur de traitement du fret. En effet, sur les cinq critères de choix proposés dans le test de marché (sécurité du transport et des entrepôts, prise en charge de produits particuliers, prix proposé, qualité de la constitution des palettes et mise à disposition d'entrepôts dédiés), la plupart des compagnies aériennes ne classe ce critère qu'en troisième position mis à part Korean Air (1/5) et JAL Cargo (2/5), qui ont des volumes de fret particulièrement importants. Cathay Pacific, premier client de SFS ne place ce critère qu'en troisième position ; quant à Singapore Airlines, principal

client de France Handling, il le place en dernier lieu. Ainsi, la nécessité de proposer des surfaces dédiées n'apparaît pas comme étant une barrière à l'entrée du marché.

*c) En ce qui concerne les coûts d'investissement*

103. Les opérateurs voulant s'installer dans un aéroport ont besoin d'une surface louée par le gérant de l'aéroport. D'après ADP, les travaux de mise en état des surfaces louées sont partagés entre le gérant, qui doit veiller à la conformité de l'entrepôt, et le locataire, qui effectue les aménagements spécifiques nécessaires à l'exercice de son activité. Le loyer pour un entrepôt est de [...]euros HT le m<sup>2</sup> par an, soit un coût annuel de [...]euros pour 5 000 m<sup>2</sup> et [...]euros pour 10 000 m<sup>2</sup>.
104. Il ne ressort pas du test de marché que cet investissement constitue une barrière à l'entrée, d'autant plus que les opérateurs présents ou futurs (mis à part Handlair) appartiennent à des groupes qui sont déjà présents à l'aéroport (en ville ou en piste) et financièrement solides.

*d) En ce qui concerne la fidélité des compagnies aériennes envers leurs opérateurs*

105. Il ressort du test de marché que les compagnies aériennes restent assez fidèles à leur agent de traitement de fret. En effet, sur les 19 compagnies ayant répondu au test de marché, seulement 6 ont changé d'opérateur dans les 5 dernières années. Les résultats des consultations (ou appels d'offres) auxquels SFS et France Handling ont participé au cours des trois dernières années aboutissent au même constat.
106. Au demeurant, les contrats passés ne sont pas d'une durée excessivement longue (en moyenne 3 ans) et ils sont facilement résiliables (en moyenne 60 jours à l'avance). Ainsi, cette fidélité tiendrait plus à la qualité de service et au prix proposé qu'à la difficulté de changer de fournisseur. Une compagnie aérienne pouvant facilement changer de fournisseur, cette fidélité ne peut pas être considérée comme étant une barrière à l'entrée, dès lors qu'il existe de la place disponible chez les autres concurrents. Ainsi, comme l'a indiqué un représentant d'ADP : "*Les compagnies aériennes sont assez fidèles vis-à-vis de leur agent de handling. Si tout va bien, elles ne vont pas chercher à changer. En revanche, à la moindre erreur, le marché peut être perdu*"...
107. En conséquence, la relative fidélité des compagnies aériennes vis à vis de leur opérateur ne peut pas être considérée comme une vraie barrière à l'entrée puisqu'elle peut être remise en cause à tout moment.

### **3. Sur les effets horizontaux : la possible création d'une position dominante**

*a) Analyse par aéroport de la création d'une position dominante*

108. Les parties à l'opération ont des parts de marché particulièrement élevées sur les aéroports suivants : Roissy, Orly, Nantes, Bordeaux et Toulouse. Sur les deux aéroports principaux en volume de fret, Roissy et Orly, ces parts de marché seraient de l'ordre de [80-90] %. Mais ce niveau élevé de suffit pas à lui seul pour caractériser une atteinte à la concurrence susceptible d'entraîner une interdiction de l'opération, notamment par la création d'une position dominante non contestable, et il faut examiner, pour chaque aéroport, l'ensemble des effets positifs et négatifs qui pourraient résulter de l'opération.

*Roissy-CDG*

109. A Roissy-CDG, après l'opération, la nouvelle entité détiendra, sur le marché du traitement de fret côté ville, une part de marché d'environ [70-80] %. Elle pourra exploiter son activité sur une surface de [90 000-120 000] m<sup>2</sup> (dont [80 000-110 000] m<sup>2</sup> en propriété) sur une surface actuelle occupée par l'ensemble des opérateurs du traitement de fret (pour activités de traitement de fret et de transitaire) de [110 000-150 000] m<sup>2</sup>. Ainsi, la nouvelle entité occupera plus de [70-80] % de la surface existante dédiée à l'activité de traitement du fret ville.



110. Afin d'estimer les capacités d'accueil en tonnages de chaque opérateur il convient de tenir compte dans les calculs non de la surface totale mais seulement de la surface utile des entrepôts. La surface utile de chaque entrepôt correspond à la surface sous douane, consacrée aux aires de stockage et de manœuvre, par opposition aux aires de travail occupées par les équipements d'infrastructure et consacrées à la réception ou à la remise des expéditions hors douane. La surface utile représente en moyenne 60 % de la surface totale.
111. L'instruction a déterminé que pour qu'une entreprise soit rentable dans l'activité de traitement du fret ville, il faut qu'elle traite entre 10 000 et 15 000 tonnes de fret par an et que le ratio tonnage traité/surface nécessaire est de 5 à 10 tonnes par m<sup>2</sup>, soit un ratio moyen de 7 tonnes/m<sup>2</sup>. Ainsi, une entreprise qui voudrait s'installer à Roissy et y être rentable devrait disposer d'une surface totale d'entrepôts d'environ 3 000 m<sup>2</sup> (1 800 m<sup>2</sup> de surface utile).
112. D'après ADP et SFS, le secteur du fret à Roissy est en pleine expansion et le volume de fret progresse de 6 % par an. Un ratio d'occupation optimisé sans marge de croissance ultérieure correspond à 10 tonnes/m<sup>2</sup>.
113. SFS a traité, en 2004, [100 000-150 000] tonnes de fret avionné et [30 000-50 000] tonnes de fret camionné soit un total de [150 000-200 000] tonnes de fret sur une surface utile de [...]m<sup>2</sup>. D'après les parties, le fret camionné est traité dans une cellule dédiée de [...]m<sup>2</sup>. Ainsi, le fret avionné est traité dans une surface utile de [...]m<sup>2</sup> ([...]-[...]). Son ratio d'occupation pour le fret avionné a donc été de [8-9] tonnes/m<sup>2</sup>. Elle disposerait ainsi d'une capacité d'accueil supplémentaire de [15 000-30 000] tonnes ([...]).
114. France Handling dispose d'une surface utile de [...]m<sup>2</sup> d'entrepôts dédiés au traitement du fret (le reste étant dédié à des activités de transitaire) pour traiter [180 000-220 000] tonnes de fret avionné et [50 000-80 000] tonnes de fret camionné soit un total de [250 000-300 000] tonnes de fret. Son ratio d'occupation est dès lors de [8-9] tonnes/m<sup>2</sup>. Si son taux d'occupation était optimal, elle pourrait accueillir [50 000-70 000] tonnes supplémentaires par an ([...]).
115. Au total, la nouvelle entité dispose actuellement d'une capacité d'accueil supplémentaire de [70 000-100 000] tonnes.
116. Il n'est pas exclu, en outre, que les parties puissent délocaliser le fret camionné en dehors de l'aéroport afin de pouvoir accueillir des tonnages supplémentaires de fret avionné. En effet, comme l'ont signalé les parties dans un courrier en date du 4 mai 2005, il n'est pas nécessaire de traiter le fret avionné dans l'aéroport : *"Les solutions alternatives à l'absence d'entrepôts sur les aéroports [...] peuvent s'avérer plus avantageuses dans la mesure où ces solutions n'imposent pas de charges fixes. A cet égard il convient de noter que les locations de surfaces sont généralement plus onéreuses au sein de l'aéroport qu'à l'extérieur"*. Cette possibilité de délocalisation du fret camionné dans des "zones tampons" à proximité de l'aéroport a été confirmée par ADP lors de la séance.
117. En revanche, les entrepôts loués actuellement par leurs concurrents sont de taille assez réduite, ce qui limite la possibilité pour eux de démarcher de grandes compagnies aériennes et limite le nombre de compagnies pouvant être accueillies dans des conditions optimales. Aussi, convient-il d'examiner, dans l'hypothèse où la nouvelle entité augmenterait ses prix ou diminuerait sa qualité de service, et que des compagnies aériennes souhaiteraient, pour ces motifs, changer de prestataire de services, quelle serait la capacité d'accueil des autres entreprises et quelle serait la perte pour la nouvelle entité.
118. Actuellement Swissport, qui traite [...]tonnes de fret par an, ne dispose que de [...]m<sup>2</sup> d'entrepôts loués à ADP et d'environ [...]m<sup>2</sup> sous-loués à Lufthansa soit une surface utile (60 % de la surface totale) de [...]m<sup>2</sup> correspondant à un ratio d'occupation extrêmement élevé de [14-15] tonnes/m<sup>2</sup>. En outre, Swissport doit libérer les entrepôts de Lufthansa fin janvier 2006. Ainsi, cet opérateur, non seulement, ne dispose pas de place pour accueillir de nouvelles compagnies mais risque d'en perdre s'il n'arrive pas à louer d'autres entrepôts. Or, Swissport ne figure pas sur les listes des options communiquées par les parties et par ADP.

119. Quant à Aviapartner, il ne dispose que de [...]m<sup>2</sup> d'entrepôts en location auprès d'ADP, soit une surface utile de [...]m<sup>2</sup>, dans lesquels il traite environ [...]tonnes de fret, correspondant à un ratio d'occupation de [6-7] tonnes/m<sup>2</sup>. Actuellement, sa capacité d'accueil est dès lors très réduite (de l'ordre de [...] tonnes). Aviapartner a cependant déposé une option sur un entrepôt de [X] m<sup>2</sup> (confidentiel), ce qui lui donnerait une capacité d'accueil supplémentaire d'environ [X] tonnes de fret (confidentiel).
120. Handlair à Roissy ne fait que de la sous-traitance pour le compte d'Air France ([...] tonnes en 2004) et pour l'instant ne dispose pas de locaux en propre. En effet, les entrepôts qu'il occupe actuellement ([...] m<sup>2</sup>) appartiennent à Air France, où il ne peut, en tout état de cause, accueillir de nouveaux clients qui lui seraient propres. [...]
121. Enfin, Servisair doit récupérer les anciens locaux d'Air Canada et de Federal Express situés à la gare GB1 et qui représentent une surface d'environ [...] m<sup>2</sup>, soit une surface utile de [...] m<sup>2</sup>. D'ici quelques mois, il pourra donc accueillir environ [30 000-40 000] tonnes de fret.
122. Ainsi, actuellement ou dans les mois à venir, les concurrents de la nouvelle entité pourraient accueillir environ 60 000 tonnes de fret supplémentaires, ce qui ne représente que [10-20] % du tonnage de fret traité actuellement par la nouvelle entité. A titre d'exemple, la compagnie Cathay Pacific, principal client de SFS, a transporté [...] tonnes en 2004 à destination ou au départ de Roissy. Son deuxième client, American Airlines, en a transporté [...]. En ce qui concerne France Handling, son premier client, Singapore Airlines, représente [...]tonnes par an. De ce fait, les entreprises concurrentes, avec la capacité actuelle d'accueil existante à Roissy, ne pourraient accueillir que deux ou trois gros clients, avec en plus, des contraintes d'accueil, étant donné que le fret d'une même compagnie doit être traité dans un même local. Certaines compagnies exigent, en outre, que l'entrepôt entier leur soit dédié. Une fois ces clients partis, les opérateurs concurrents ne pourraient pas exercer une pression concurrentielle sur la nouvelle entité puisqu'ils ne pourraient pas accueillir d'autres compagnies aériennes dans de bonnes conditions.
123. Le marché étant en croissance et les surfaces disponibles pour les concurrents à Roissy étant très limitées, il paraît probable que le tonnage additionnel attendu pour les prochaines années viendrait renforcer la part de marché déjà très élevée de la nouvelle entité.
124. S'il ressort du test de marché que les compagnies aériennes disposent d'un certain pouvoir de négociation vis-à-vis de leurs prestataires de services, et que les prix sont à la baisse depuis quelques années, cette capacité de négociation risque d'être sensiblement réduite à l'issue de l'opération. Par exemple, même une compagnie puissante comme Luftansa, signale ce problème lié aux surfaces limitées. En effet, une compagnie ne pouvant faire traiter des volumes importants de fret par aucun autre opérateur que la nouvelle entité faute de place disponible, elle ne disposerait d'aucun moyen de pression vis-à-vis de son fournisseur. En outre, il ressort du test de marché que la solution consistant en l'auto-assistance doit être écartée. En effet, l'auto-assistance est exclue par la plupart des compagnies à cause de la limitation des surfaces disponibles, des moyens nécessaires et des coûts.
125. Il ressort de ce qui a été exposé, que, du fait notamment des fortes barrières à l'entrée du marché liées principalement à la restriction des surfaces disponibles, il ne peut être exclu que l'opération risque de créer une position dominante de la nouvelle entité à Roissy de nature à restreindre la concurrence sur cet aéroport stratégique.
126. Afin de remédier à ces problèmes de concurrence, les parties à l'opération ont déposé des engagements aussi bien en première qu'en deuxième phase de l'instruction. De ce fait, elles ont proposé de restituer la totalité des surfaces actuellement occupées par SFS et France Handling en location à ADP, c'est-à-dire les entrepôts occupés à la GB2 (gare de fret 3 : [800-1 200]m<sup>2</sup> d'entrepôts, [200-500]m<sup>2</sup> de bureaux et [2 000-3 000]m<sup>2</sup> de terrains revêtus) et à la GB4 (gare de fret 4 : [8 000-11 000]m<sup>2</sup> d'entrepôts). Les parties s'engagent également à ne pas louer de nouveaux entrepôts pour exercer l'activité du traitement du fret et ceci pendant une durée de quatre années. En outre, ADP, qui est un tiers à l'opération même si elle a le statut du co-vendeur de France Handling, a fourni en séance une lettre d'intention par laquelle il accepte de réattribuer les entrepôts restitués par les parties aux entreprises agissant ou souhaitant agir sur le même marché que la nouvelle entité pendant une période de deux ans. Par ailleurs, dans sa lettre, ADP s'engage à attribuer aux entreprises agissant ou souhaitant agir sur le même marché que la nouvelle

entité, les entrepôts de la gare de fret GB2 et ce pendant une durée de [...] ans à compter de la date à partir de laquelle ces entrepôts deviendront disponibles. ADP a en outre affirmé en séance que les contrats de location de la future gare de fret GB2 seront négociés dans les mois qui viennent.

127. La restitution des [8 000-11 000] m<sup>2</sup> d'entrepôts de la GB4, soit [...] m<sup>2</sup> de surface utile, pourrait faciliter l'arrivée de nouveaux concurrents ou permettre aux concurrents actuels d'agrandir leurs surfaces et accueillir ainsi des clients importants. En effet, cette surface pourrait recevoir jusqu'à [50 000-70 000] tonnes de fret. A ceci, il convient d'ajouter les 17 000 m<sup>2</sup> disponibles à la GB2 en 2007, soit 10 200 m<sup>2</sup> de surface utile, qui pourraient recevoir jusqu'à [80 000-110 000] tonnes supplémentaires. En outre, les 11 000 m<sup>2</sup> actuellement disponibles, soit 6 600 m<sup>2</sup> de surface utile, peuvent accueillir jusqu'à [60 000-70 000] tonnes de fret. Au total, d'ici 2007, des entrepôts pouvant accueillir jusqu'à [200 000-250 000] tonnes, soit [40-50] % du tonnage traité actuellement par SFS et France Handling, seront disponibles.
128. Ces engagements permettent de créer, à moyen terme, des surcapacités en surfaces d'entrepôt qui viendront animer le jeu concurrentiel. En effet, les coûts associés aux surfaces étant fixes et assez élevés, les opérateurs de traitement de fret auront tout intérêt à faire jouer la concurrence et gagner de nouveaux clients afin de rentabiliser leurs surfaces.
129. En revanche, la durée de l'engagement des parties de ne pas louer de nouveaux entrepôts pendant 4 ans paraît insuffisante. En effet, la GB2 n'étant prête qu'en 2007, il conviendrait de laisser un peu plus de temps aux concurrents pour s'installer et se développer. Ainsi, une durée de 5 ans semblerait plus appropriée.
130. En ce qui concerne la lettre d'intention d'ADP, elle ne peut pas être considérée comme un engagement puisque ADP n'est pas partie à l'opération mais seulement un actionnaire vendeur. Ainsi, en cas d'inexécution de la part d'ADP, le ministre n'aurait aucun moyen d'engager des recours pour faire sanctionner un manquement à un engagement des parties à l'opération. Le ministre pourrait, néanmoins, prendre acte de l'intention d'ADP et la qualifier comme étant un élément de l'analyse concurrentielle (sur ce point, voir la décision de la Commission du 11/02/2004 n° IV/M.3280 – *Air France/KLM*). Ainsi, il serait souhaitable que le ministre obtienne de la part des parties des garanties permettant de s'assurer du respect de l'exécution de *l'engagement* d'ADP. En tout état de cause, il ressort du dossier que les seuls opérateurs actuellement intéressés par les surfaces disponibles en première ligne sont des opérateurs de traitement du fret en entrepôt.
131. Compte tenu des développements qui précèdent, il n'apparaît pas nécessaire d'imposer des engagements structurels ou comportementaux supplémentaires pour résoudre les problèmes de concurrence liés à l'opération.

#### *Orly*

132. La situation à Orly est très différente de celle de Roissy. Cet aéroport est de moins en moins attrayant pour le traitement du fret et est de plus en plus spécialisé dans le traitement de fret de marchandises périssables en provenance des pays du Maghreb. Actuellement à Orly trois opérateurs sont présents : SFS, France Handling et Handlair. Après l'opération, ce dernier, qui est en grande partie sous-traitant d'Air France et qui n'appartient pas à un grand groupe financièrement solide, risque de ne pas pouvoir exercer une forte pression concurrentielle sur la nouvelle entité.
133. On peut émettre l'hypothèse que la pression sur les prix à Orly, avant le rapprochement de SFS et France Handling, résultait de la présence de ce duopole dont chacune des composantes disposait de surcapacités en surface d'entrepôts.
134. La question est alors de savoir si la position dominante de la nouvelle entité à la suite de l'opération sera facilement contestable ou non. Comme il a été indiqué plus haut, il existe une surface disponible à Orly. De ce fait, l'obtention d'une surface pour un nouvel entrant ne paraît pas constituer une barrière à l'entrée. En revanche, étant donné que cet aéroport est de moins en moins attrayant, il est peu probable qu'un nouveau concurrent cherche à s'y installer. En effet, à la différence des aéroports de province, il n'est pas intéressant pour un opérateur de traitement du fret d'être présent à la fois à Roissy et à Orly.

135. Par conséquent, l'opération est susceptible de créer à Orly une position dominante difficilement contestable au profit de la nouvelle entité, voire à terme une situation de monopole.
136. Les engagements proposés par les parties en première phase, à savoir, la restitution de 1 600 m<sup>2</sup> de surfaces, ne seraient pas de nature à résoudre les problèmes de concurrence liés à l'opération.
137. Afin de lever les risques d'atteinte à la concurrence, les parties se sont engagées en séance à céder les activités de France Handling à un opérateur tiers. Cet engagement, qui doit être formalisé de manière plus détaillée, paraît dans son principe de nature à rétablir l'équilibre concurrentiel existant actuellement à l'aéroport d'Orly.

*Les aéroports de province*

138. En province, à Nantes, en raison de la faiblesse du tonnage avionné et des surfaces détenues par Swissport, l'opération ne modifierait pas substantiellement les conditions de concurrence sur cet aéroport. A Bordeaux, qui représente environ [700- 2000] tonnes de fret avionné par an, il existe 1 000 m<sup>2</sup> de surfaces disponibles, de sorte que le monopole constitué par la nouvelle entité peut être contestée.
139. A Toulouse, qui représente environ [1 000-2 000] tonnes de fret avionné par an, il n'existe pas actuellement de place disponible sur cet aéroport. Ainsi, la possibilité pour un nouvel entrant de s'y installer est très réduite. L'engagement des parties de restituer [500-1 000] m<sup>2</sup> d'entrepôts permettrait de permettre de résoudre les problèmes de concurrence liés à l'opération.

*b) La création d'une position dominante par un effet de réseau*

140. Les parties à l'opération, en sus de leur présence à Roissy et à Orly, détiennent des entrepôts dans plusieurs aéroports de province (Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille, Mulhouse, Nantes, Nice, Strasbourg et Toulouse) ainsi qu'un réseau de camionnage en sous-traitance pour le pré ou post acheminement des marchandises en provenance ou à destination de la province.
141. Il ressort du test de marché que le fait pour un opérateur d'être présent à la fois en région parisienne et en province lui donne un avantage concurrentiel très sensible. Ainsi, Air Assistances, exclusivement présent en province, souligne la puissance du réseau de SFS et France Handling et sa position désavantageuse vis-à-vis d'eux. Aviapartner considère que le pré et post acheminement *"est un élément important dans la négociation commerciale, les compagnies souhaitant en règle générale, ne pas avoir à gérer en direct ce type d'opération. Le fait de pouvoir proposer une couverture nationale en pré et post acheminement est un argument captif extrêmement fort. Aujourd'hui dans notre profession, seuls France Handling et SFS disposent de ce net avantage concurrentiel"*. Il affirme de même que France Handling est considéré comme étant incontournable du fait notamment de sa présence sur tous les aéroports majeurs en France et son réseau de camionnage. En outre, *"les compagnies aériennes, afin de simplifier et d'harmoniser leurs processus de traitement du fret de et vers la province au départ de Paris, et accessoirement de bénéficier des meilleures offres tarifaires de par la massification des flux, recherchent en général un prestataire national ; d'où l'intérêt d'un réseau province complet"*. Swissport, quant à lui, souligne l'effet de réseau dans la négociation des contrats nationaux : *"in some cases, the province stations are sold at a deficit price in order to get the cargo in CDG & ORY"*.
142. Quant aux compagnies aériennes, la quasi-totalité d'entre elles soulignent l'importance pour un opérateur de traitement de fret d'avoir un réseau d'implantations en province. Notamment, Lufthansa, à la question de savoir s'il y a un avantage particulier à être présent en tant qu'opérateur dans plusieurs aéroports en France, répond : *"C'est fondamental. Celui qui dispose d'un tel réseau permet une grande proximité avec la clientèle. Sans réseau, pas de vraie alternative"* ; American Airlines répond : *"c'est primordial car la notion de réseau est ce qui fait la force en logistique"* ; Singapore Airlines considère SFS et France Handling comme ayant acquis une notoriété particulière à cause de leur réseau national : *"France Handling et SFS (WFS) sont implantés depuis très longtemps et assistent un grand nombre de compagnies et d'agents. Leur taille et leur "couverture nationale" sont des éléments déterminants"* ; JAL Cargo affirme : *"Si l'on se place du point d'un agent de handling, [...] cela permettrait d'offrir un*

*service global. En tant que transporteur aérien, il s'agit là de la condition essentielle pour créer une véritable concurrence sur le pré-post acheminement".*

143. Les parties soulignent à juste titre que "la détention d'un réseau d'entrepôts en province, alors même qu'elle pourrait s'analyser comme une charge pour les parties, répond à un besoin exprimé par les clients" et que d'autres handlers pourraient faire le même choix. En outre, Swissport dispose d'un réseau très étendu en province puisqu'il possède des entrepôts dans 7 aéroports de province (Lille, Lyon, Mulhouse, Nantes, Nice, Strasbourg et Rouen). Il vient néanmoins d'abandonner les aéroports de Marseille, Toulouse et Bordeaux ; on observe qu'avant ces trois fermetures, son implantation en province était quasiment identique à celle de la nouvelle entité. Les sociétés Handlair (Brest, Nantes, Lyon et Marseille) et Aviapartner (Mulhouse et Lyon) sont aussi présents en province dans une moindre mesure. Cependant, les parties n'ont pas fourni de données chiffrées permettant de prendre en compte la position de chaque opérateur.
144. Conscientes de l'avantage concurrentiel qu'elles détiennent ensemble vis-à-vis de leurs concurrents et des préoccupations des compagnies aériennes, elles s'engagent à mettre leur réseau de transport du fret à destination ou en provenance des aéroports de province à la disposition des opérateurs concurrents pendant 4 ans. Ce service serait facturé aux conditions générales de vente rendues publiques chaque année par SFS/WFS et applicables à ses clients.
145. Il convient de considérer que cet engagement permettrait aux concurrents non présents ou peu présents en province de pouvoir concurrencer la nouvelle entité en utilisant un réseau de camionnage à des prix de marché. La durée de 4 années paraît suffisante pour laisser le temps aux concurrents de s'installer dans des aéroports de province s'ils le souhaitent tout en disposant d'un réseau de camionnage. Ainsi, les concurrents de la nouvelle entité pourraient proposer à leurs clients un réseau de pré ou post acheminement à des conditions similaires à celles de la nouvelle entité, ce qui ferait perdre à la nouvelle entité l'avantage concurrentiel qu'elle détiendrait à être la seule à proposer un maillage national aussi étendu.
146. Il ressort de ce qui a été exposé que des engagements supplémentaires concernant notamment le prix du service de camionnage ainsi que le prix des services de traitement du fret, outre les réserves de principe qu'ils suscitent, ne paraissent pas nécessaires puisque les engagements exposés suffisent à résorber les risques d'atteinte à la concurrence liés à l'opération.

#### **4. Sur les effets congloméraux : les effets de gamme liés à l'opération**

147. Le ministre, dans sa lettre de saisine, a demandé au Conseil d'analyser si, la nouvelle entité étant présente sur plusieurs secteurs de l'assistance en escale (chargement et déchargement des avions, traitement des bagages et transport des avions sur la piste), l'opération pourrait avoir pour effet de permettre pour les parties la mise en œuvre d'un effet de gamme entre les différentes prestations d'assistance en escale qu'elles fournissent. En effet, en plus de leur activité de traitement du fret en magasin, le groupe Vinci est présent, via sa filiale EFS, dans la fourniture de services tels que le dégivrage, le nettoyage, le tri des bagages, le passage, le chargement et le déchargement de bagages. Ces activités sont exercées en sous-traitance à Roissy et en direct à Orly Ouest. Quant à France Handling, elle est présente à Roissy, en tant que sous-traitant, via sa filiale France Handling Piste (FHP), dans des activités de chargement et déchargement des avions cargo en piste et de transfert de fret en piste.
148. Ainsi, en région parisienne, le groupe Vinci ne détient une licence d'opérateur piste qu'à Orly Ouest. France Handling ne détient aucune licence d'opérateur piste sur les aéroports de Roissy et d'Orly. En province, France Handling est présente en assistance piste à Lyon et à Marseille (aéroports ne faisant pas l'objet de restrictions pour les activités piste) et dispose d'une autorisation piste à Lille qu'elle n'exploite pas.
149. Il convient d'examiner si le fait pour une entreprise d'être présente sur plusieurs activités dans un même aéroport, et notamment en piste (activité restreinte) et en ville (activité libre), lui confère un avantage concurrentiel.

150. Les parties affirment que, si avantage il y a à être présent à la fois du côté piste et du côté ville, celui-ci ne bénéficierait qu'aux opérateurs présents côté piste. En effet, ceux-ci sont les seuls autorisés, en vertu de leur licence, à intervenir sur les activités restreintes de piste et ont la possibilité, comme tout prestataire, d'intervenir sur le marché libre. En revanche, les prestataires exerçant leur activité côté ville ne bénéficiant pas d'une licence d'assistance piste, ne peuvent pas venir concurrencer les opérateurs piste sur leur marché.
151. Les parties n'étant présentes sur la piste qu'à titre de sous-traitants des opérateurs disposant de la licence piste (mis à part à Orly Ouest), il ne leur est pas possible de faire valoir un tel argument dans la négociation des contrats de traitement de fret côté ville avec les compagnies aériennes.
152. Il ressort en outre du test de marché que les contrats se négocient séparément et que le fait d'être en piste et/ou en ville ne facilite pas l'entrée sur l'autre marché. Ainsi, Aviapartner considère que *"les compagnies aériennes traitent ces dossiers en général de manière dissociée"* et que *"les interlocuteurs et l'organisation étant différents, l'une des activités ne facilite ni entrave le développement de l'autre"* [...] *"Notre expérience nous montre que notre présence multi - escale en piste en France, ne nous favorise pas outre mesure pour l'activité cargo en magasin fret, sur ces mêmes escales"*.
153. Si certaines compagnies (Varig Cargo, Malasyan Airlines, Egypt Air, American Airlines, Cathay Pacific) soulignent l'avantage pratique d'avoir un seul intermédiaire pour la conclusion des contrats et la mise en œuvre des prestations côté ville et côté piste, il ressort de la globalité du test de marché que cet avantage n'est pas indispensable. La preuve en est que les deux premiers opérateurs du traitement de fret côté ville, France Handling et SFS, sont peu présents côté piste et que Swissport et Servisair, particulièrement présents côté piste, ne sont que peu développés côté ville.
154. Ainsi, étant donné que les contrats se gèrent de manière dissociée pour chaque activité d'assistance en escale et avec des interlocuteurs différents, et comme la présence prédominante dans une activité ne confère pas un avantage concurrentiel pour se développer dans une autre activité, il paraît peu probable que la nouvelle entité puisse bénéficier d'un effet de gamme du fait de cette opération.

##### **5. Sur les effets verticaux : la sortie d'ADP du capital de France Handling**

155. Actuellement ADP détient un tiers du capital de France Handling. Certains opérateurs reprochent à ADP d'avoir pendant longtemps favorisé France Handling dans l'attribution de terrains et entrepôts dans les aéroports parisiens au détriment des autres concurrents.
156. L'intégration verticale entre un gestionnaire d'aéroport et des entreprises fournissant des services aéroportuaires a d'ailleurs fait l'objet de critiques dans un rapport sur l'assistance en escale sur les principaux aéroports français de l'Inspection de l'aviation civile et de la météorologie et l'inspection générale du travail dans les transports de janvier 2003.
157. Ainsi, comme le soutiennent les parties, concernant un aspect purement vertical, l'opération aura un effet concurrentiel positif puisque ADP n'aura plus intérêt à favoriser la nouvelle entité.

##### **Sur la base des constatations qui précèdent, le Conseil de la concurrence est d'avis :**

Que la concentration résultant de l'acquisition de la société France Handling par la société Vinci Services Aéroportuaires, sous réserve de la mise en œuvre des engagements proposés par les parties, n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence sur le marché concerné.

**Délibéré sur le rapport oral de M. Komihia et Mme Garcia-Rosado par M. Lasserre, président, M. Nasse, Mmes Aubert et Perrot, vice-présidents, MM. Bidaud, Flichy, Mmes Béhar-Touchais et Renard-Payen, membres.**

Le rapporteur général,  
Thierry Dahan

Le Président,  
Bruno Lasserre