

C2004-132 / Lettre du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie du 25 juillet 2005, aux conseils du groupe Vinci, relative à une concentration dans le secteur des services aéroportuaires.

NOR : ECOC0600003Y

Maîtres,

Par dépôt d'un dossier déclaré complet le 31 janvier 2005, vous avez notifié l'acquisition de l'entreprise France Handling par le groupe Vinci, via sa filiale Vinci Services Aéroportuaires. Cette acquisition a été formalisée par deux contrats de cessions signés le 30 juillet et le 20 octobre 2004. Par lettre du 25 mars 2005, le Ministre a saisi le Conseil de la Concurrence, qui a rendu son avis le 24 juin. Vous avez déposé pour le compte de vos clients des engagements en date du 13 juillet 2005, auxquels se substituent des engagements pris par courrier du 20 juillet dernier.

I. – LES ENTREPRISES CONCERNEES ET L'OPERATION

Le groupe Vinci est principalement actif dans quatre domaines d'activités : les concessions et services, l'énergie, les routes et la construction. Son chiffre d'affaires consolidé pour l'année 2003 s'élève à 18,11 milliards d'euros.

Vinci Services Aéroportuaires, filiale contrôlée par le groupe Vinci, intervient dans le secteur des services d'assistance en escale en France à travers deux sociétés : la société Worldwide Flight Services (WFS) et sa filiale opérationnelle la Société de Fret et de Services (SFS), active dans le traitement du fret aérien, et la société European Flight Services (EFS) et ses filiales. Depuis la notification de l'opération, EFS, SFS et leurs filiales ont été réunies sous l'enseigne commune WFS.

France Handling est une société anonyme de droit français à la tête du groupe France Handling. Elle était contrôlée conjointement avant l'opération par Aéroports de Paris (34 % du capital), et les sociétés Danzas (33 %) et Aérofret (33 %). Le chiffre d'affaires global du groupe France Handling pour l'année 2003 était de 88,4 millions d'euros, intégralement réalisé en France.

L'opération notifiée fait l'objet de deux transactions distinctes : (i) acquisition par Vinci Services Aéroportuaires des actions détenues par Aéroports de Paris (ADP) et Danzas dans France Handling (« transaction ADP/Danzas ») et (ii) acquisition du capital de la société Aérofret auprès de quatre personnes physiques par Vinci Services Aéroportuaires (« transaction Aérofret »). La société Aérofret n'a pas d'autre activité que le traitement du fret aérien, via la société France Handling. A l'issue de ces deux transactions, Vinci Services Aéroportuaires détiendra la totalité des titres et disposera d'un contrôle exclusif sur la société France Handling. En conséquence, la présente opération constitue une concentration au sens de l'article L.430-1 du Code de commerce.

Les seuils exprimés en chiffres d'affaires mentionnés à l'article L.430-2 du Code de commerce sont franchis, et l'opération notifiée n'est pas de dimension communautaire. Elle relève ainsi du contrôle national des concentrations.

II. – LES MARCHES CONCERNES

1. Les marchés de services

Les parties à l'opération sont toutes deux présentes dans le secteur de l'assistance en escale. Les activités regroupées par cette appellation sont définies par la directive 96/67/CE du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance dans les aéroports de la Communauté¹, et par le décret n°98-7 du 5 janvier 1998²,

¹ Publiée au JOCE n°L.272 du 25 octobre 1996, pp. 0036-0045.

modifiant le code de l'aviation civile, qui transpose cette directive. L'assistance en escale y est segmentée, selon la classification reprise de la directive 96/67/CE par l'annexe à l'article R.216-1 du code de l'aviation civile, en onze catégories :

1. Assistance administrative au sol et supervision
2. Assistance passagers
3. Assistance bagages
4. Assistance fret et poste
5. Assistance opération 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

Les parties sont présentes, seules ou conjointement, sur plusieurs de ces activités. Néanmoins, l'opération concerne principalement l'une de ces activités, le service de l'assistance au fret, dans laquelle les parties réalisent une part importante de leur chiffre d'affaires ([...] millions d'euros pour WFS et [...] millions d'euros pour France Handling).

L'analyse du Ministre, comme l'avis du Conseil de la concurrence, ont mis en évidence le caractère spécifique de cette activité de traitement du fret aérien, qui doit être distinguée des autres activités d'assistance en escale.

1.1. Le marché du traitement du fret aérien sur les plates-formes aéroportuaires

L'activité de traitement du fret aérien (ou de « handling ») se distingue des autres services aéroportuaires tant par son fonctionnement que par l'identité des prestataires qui réalisent ces opérations :

- L'activité consiste essentiellement à recevoir le fret pour le compte de transitaires ou compagnies aériennes, à préparer les palettes et containers chargés dans les avions (le « groupage »), à les stocker et à les transporter de la zone aéroportuaire vers l'avion et inversement.
- Elle est soumise à une réglementation spécifique, consistant en une double autorisation : agrément du préfet d'une part, d'une durée de cinq ans renouvelable et accordé sur des critères liés à la sécurité de l'activité ; autorisation d'activité du gestionnaire de l'aérodrome d'autre part, complétée le cas échéant par une convention d'occupation du domaine public signée entre le gestionnaire de l'aérodrome³ et le prestataire de services d'assistance en escale.
- Les entreprises proposant des prestations de handling sont en règle générale différentes de celles présentes sur les autres activités d'assistance en escale.

Par conséquent, comme l'indiquent les parties, l'activité de traitement du fret aérien en zone aéroportuaire peut être distinguée des autres activités d'assistance en escale.

a) Distinction entre les marchés du traitement du fret aérien côté ville et côté piste

Au sein du secteur du traitement du fret aérien, les parties proposent de distinguer les activités de fret en magasin (« côté ville ») de celles réalisées « sous l'avion », c'est-à-dire « côté piste ». Elles apportent à leur démonstration les éléments suivants :

- Le traitement du fret côté piste est soumis à des conditions d'exercice différentes du fret côté ville : les prestations côté piste sont soumises à des contraintes de sûreté, d'espace et de capacité qui se traduisent par des autorisations différentes de celles délivrées côté ville.
- La réglementation communautaire reconnaît cette spécificité du fret côté piste et autorise à ce titre une limitation du nombre de prestataires pour les aéroports de plus de deux millions de vols par an, alors qu'elle ne prévoit aucune limitation de concurrence pour le traitement du fret aérien en magasin.
- Du côté de l'offre, les entreprises qui exercent leurs activités côté piste sont différentes de celles ayant des activités côté ville.

² Publié au J.O. n°5 du 7 janvier 1998, p. 293.

³ A noter que l'article 4 de la loi du 2005-357 du 20 avril 2005 sur les aéroports, publiée au JORF du 21 avril 2005, transfère le domaine foncier d'Aéroports de Paris au domaine privé au terme des conventions d'occupation temporaires du domaine public actuellement en vigueur.

Dans son avis du 24 juin 2005, le Conseil de la concurrence a confirmé que le traitement du fret aérien en entrepôt devait être distingué du traitement du fret aérien côté piste, du fait des caractéristiques de ces services, des autorisations exigées, du type de clientèle et du type d'opérateurs qui prennent en charge le fret (§ 21 à 44 de l'avis).

b) *Analyse de l'offre de prestations de services de traitement du fret aérien*

Selon la notification présentée par les parties (section 3.3.3), les opérateurs actifs en France dans le secteur du traitement du fret aérien côté ville sont, outre SFS et France Handling, Air France, Swissport, Handlair et Aviapartner. Néanmoins, dans leur évaluation du marché, les parties mentionnent le volume de fret traité sur les aéroports français par les « intégrateurs » (prestataires de services postaux et de petits colis dont l'activité englobe l'ensemble de la chaîne logistique, tels que La Poste, FEDEX ou UPS), activité réalisée en auto-assistance par ce type d'opérateurs.

Les résultats de l'enquête de marché de la DGCCRF et du Conseil de la concurrence ont cependant montré que le marché du handling ne comprenait ni les prestations réalisées en auto-assistance par les compagnies aériennes, ni celles réalisées par les intégrateurs pour leur propre compte.

En premier lieu, l'auto-assistance doit être exclue de la définition du marché pertinent. En l'espèce, dans son avis du 12 novembre 1997⁴, le Conseil de la concurrence avait noté qu'il existait deux modes de fourniture des services d'assistance en escale :

- L'auto-assistance, situation dans laquelle le transporteur aérien se fournit directement les services à lui-même⁵.
- L'assistance aux tiers, situation dans laquelle les services d'assistance en escale sont fournis aux transporteurs aériens soit par un autre transporteur aérien, soit par un prestataire de services spécialisé, soit enfin par le gestionnaire d'aérodrome.

Sur la plate-forme de Roissy, Air France notamment réalise ses prestations de traitement du fret en auto-assistance. Air France dispose de services de handling qu'elle consomme largement (de l'ordre de 80 % selon les parties) pour ses besoins propres. Ces volumes ne font pas l'objet d'une commercialisation et n'entrent donc pas dans le marché du handling, à l'exception des 35 000 tonnes de fret traité par Air France pour le compte d'autres compagnies aériennes, et dont Air France a confié la sous-traitance à la société Handlair.

Sur la base de ces éléments, le Ministre rejoint le Conseil de la concurrence qui, dans son avis, a rappelé la position retenue dans ses avis du 12 novembre 1997 et du 4 juillet 2000⁶, selon laquelle l'auto-consommation ne devait pas être considérée comme faisant partie de l'offre sur un marché. Pour le cas d'Air France, seules les prestations proposées aux tiers seront prises en compte dans l'analyse afin d'apprécier la position des parties et des concurrents sur ce marché.

En second lieu, les intégrateurs doivent être également exclus du marché du traitement du fret aérien en magasin. L'activité des intégrateurs se différencie très largement de l'activité des parties au niveau :

- de l'offre : les intégrateurs proposent des services d'acheminement de colis et de fret en contrôlant l'ensemble de la chaîne logistique, alors que l'activité des parties est limitée à la préparation du fret aérien dans les aéroports en vue de leur chargement dans l'avion, le dégroupage des palettes et éventuellement l'acheminement vers une autre zone aéroportuaire.
- de la demande : les intégrateurs ont pour clients les particuliers ou entreprises souhaitant envoyer ou recevoir un colis ou une marchandise à un endroit déterminé, alors que les handlers ont pour clients les compagnies aériennes ou les transitaires souhaitant manutentionner leur fret.

A ce titre, les intégrateurs ont recours, sur les plates-formes aéroportuaires, à leurs propres moyens de traitement du fret, et ne sont ni des clients des sociétés de handling, puisqu'ils s'auto-assistent, ni non plus des concurrents, puisqu'ils ne répondent pas aux appels d'offres ou consultations soumis par les compagnies aériennes. Le Conseil de la concurrence a confirmé cette analyse (§ 33 et 34 de l'avis).

⁴ Avis du Conseil de la Concurrence, n°97-A-24 du 12 novembre 1997, publié au BOCCRF n°6 du 31 mars 1999, p. 127.

⁵ Aux termes de la définition de l'auto-assistance donnée par l'article R.216-1 du code de l'aviation civile, un transporteur ne peut pas avoir recours à des sous-traitants pour son auto-assistance. Cependant, un transporteur aérien, qui est également prestataire de services d'assistance aux tiers, peut faire appel aux sous-traitants auxquels il a recours dans l'exercice de son activité de prestataire, pour les services qu'il se fournit à lui-même en tant que transporteur aérien, aux termes de l'article R.216-4-II du même code.

⁶ Avis du Conseil de la Concurrence, n°00-A-17 du 4 juillet 2000, publié au BOCCRF n° 16 du 30 octobre 2001.

c) *Au niveau de la demande : distinction entre le marché du handling pour le compte des compagnies aériennes et pour le compte des transitaires*

Les parties réalisent la plus grande partie de leur activité pour le compte des compagnies aériennes. Elles effectuent cependant également des prestations de handling pour le compte de transitaires (qui disposent généralement aussi de leurs propres moyens de handling). Cette activité semble être plus développée à Roissy qu'ailleurs, en raison de caractéristiques propres à la zone fret de cette plate-forme (étendue de la zone fret, entrée/sortie du fret vers les entrepôts des handlers côté piste et non côté ville). La filiale de France Handling spécialisée dans les services de manutention pour les transitaires, Roissy Handling, a réalisé en 2003 un chiffre d'affaires de [...] millions d'euros, soit [10-20] % du chiffre d'affaires total du groupe. SFS assure également sur Roissy des prestations de handling pour une dizaine de transitaires.

Malgré des conditions d'exercice de ces deux activités relativement similaires du côté de l'offre (moyens de levage et de transports identiques par exemple), il convient de distinguer au niveau de la demande de services entre le handling réalisé pour le compte des transitaires et celui réalisé pour le compte des compagnies aériennes. L'enquête de marché du Ministre a en effet permis de relever une différence notable dans le prix des prestations (du simple au double) selon qu'elles sont réalisées pour le compte des transitaires ou pour celui des compagnies aériennes. En outre, certains handlers paraissent davantage spécialisés que d'autres dans le traitement du fret aérien en magasin pour le compte des transitaires. Enfin, comme le rappelle le Conseil de la concurrence dans son avis, ces services ne se situent pas au même stade de la chaîne de traitement du fret aérien.

1.2. Les autres services d'assistance en escale

Les parties sont présentes sur les autres segments de l'assistance en escale, notamment côté piste (traitement bagages, chargement/déchargement avion). L'accès aux activités côté piste étant limité à deux prestataires hors ADP sur les aéroports de Roissy et Orly et les parties n'étant pas elles-mêmes opérateurs sur ce marché (à l'exception de la filiale Euronetec du groupe Vinci à Orly Sud) elles interviennent comme sous-traitantes. Au niveau de la demande, les activités d'assistance en escale diffèrent donc selon que le prestataire est un opérateur ou un sous-traitant, puisque dans le premier cas le contrat est conclu entre le prestataire et la compagnie aérienne, alors que dans le second cas le prestataire est fournisseur de services pour le compte de l'opérateur et non de la compagnie aérienne.

Les parties sont présentes sur différents segments de marché :

France Handling

France Handling ne possède plus de licence d'opérateur piste depuis la cession de sa participation dans la société GlobeGround. Outre ses activités de chargement /déchargement de fret cargo sur Roissy en sous-traitance de GlobeGround mentionnées plus haut, France Handling Piste réalise également des services d'assistance piste sur les aéroports de Lyon ([100 000-150 000] euros de CA) et Marseille ([150 000-200 000] euros de CA).

Vinci Services Aéroportuaires

Vinci est actif sur le traitement du fret côté piste à Orly, via sa filiale Eurotenec. Il exerce également de nombreuses autres activités côté piste à Orly et Roissy dans le cadre de contrats de sous-traitance avec des opérateurs autorisés à exercer leurs activités côté piste (essentiellement ADP et Air France). Ces activités sont réalisées via sa filiale EFS (anciennement dénommée Société Européenne de Nettoyage), qui a étendue depuis 2000 son activité de nettoyage de cabines d'avions à d'autres services d'assistance en piste et de tri bagages, dans le cadre de contrats de sous-traitance pour Air France et Aéroports de Paris, ou de la licence d'opérateur piste accordée à Eurotenec.

Depuis l'achèvement du contrat qui liait la chambre de commerce et d'industrie d'Avignon à la société CAAA (Compagnie Avignonnaise d'Assistance aux Aéronefs), filiale d'EFS, le groupe Vinci n'intervient plus que sur les aéroports de Roissy et d'Orly.

Le chiffre d'affaires d'EFS et de ses filiales en 2003 et 2004 pour les autres activités d'assistance en escale se répartit comme suit.

Sociétés (ancienne dénomination)	Sociétés (nouvelle dénomination)	Activités	Chiffres d'affaires 2003 (ME)	Chiffres d'affaires 2004 (ME)
Aquaraile Assistance	Bag Ground Services	Galerie bagages CDG	[...]	Non disponible
		Piste CDG hors ADP	[...]	Nd
		Total	[...]	[...]
Aquaraile Assistance	European Ramp	Piste ADP CDG	[...]	Nd

	Services			
Aquaraile	Aquaraile Services	Eaux et vidanges	[...]	[...]
Euronetec	Connecting Bag Services	Nettoyage	[...]	Nd
		Piste	[...]	Nd
		Tri bagages CDG	[...]	Nd
		Dégivrage	[...]	Nd
		Total	[...]	[...]
Aquaraile Passage	Aquaraile Passage	Passage	[...]	Nd
Aquaraile Assistance Piste	Airport Ramp Services	Piste	[...]	[...]
OSOA	Orly Flight Services	Divers	[...]	[...]
BCBR	Bag Flight Services	Tri bagages CDG1	[...]	[...]
CAAA	CAAA	Divers	[...]	[...]
CFS	CFS	Passage	[...]	[...]
Total SEN	Total EFS		131,7	144

Ces secteurs doivent être considérés comme des marchés affectés, dans la mesure où les parties sont présentes sur ces activités et où ces marchés peuvent être considérés comme des activités connexes à celles du handling. Pour autant, les parties n'étant pas présentes sur les mêmes aéroports et les conclusions de l'analyse n'étant pas modifiées selon que l'on opère une distinction plus fine ou non entre ces activités, la définition exacte des marchés sur les autres segments de l'assistance en escale peut rester ouverte.

2. Définition géographique des marchés

La pratique habituelle de la Commission et des autorités françaises de concurrence en matière de services de « *ground handling* » est de considérer que le marché géographique est limité à la zone de l'aéroport, lieu de confrontation entre l'offre de services d'assistance en escale et de la demande émanant des compagnies aériennes⁷. Le Conseil de la Concurrence a confirmé dans sa décision du 2 juin 1998⁸ qu'en matière de services d'assistance en escale, l'aéroport d'Orly devait être considéré comme un marché distinct⁹. L'avis rendu dans la présente affaire conclut également qu'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 » (§ 67).

Tout en indiquant leurs positions aéroport par aéroport, les parties ont cependant avancé dans leur dossier de notification que les aéroports de Roissy et Orly devaient être considérés comme un seul et même marché pour le traitement du fret aérien pour plusieurs raisons : (i) certaines autorisations d'activité sont délivrées pour les deux aéroports ; (ii) il existe un important mouvement de camionnage entre les deux aéroports en raison de la complémentarité des deux plates-formes ; (iii) certains appels d'offres concernent les deux plates-formes ; (iv) l'activité fret d'Orly n'a cessé de diminuer au profit de Roissy.

Or, plusieurs éléments, confirmés par l'avis du Conseil de la concurrence, tendent au contraire à considérer qu'en matière d'assistance au fret aérien en magasin, les aéroports d'Orly et Roissy ne sont pas substituables :

- Les compagnies aériennes mixtes (cargo-passagers), qui transportent près de 90 % du fret aérien, ne choisissent pas d'atterrir à Orly ou Roissy en fonction des prestations des handlers sur ces aéroports, mais en fonction d'autres paramètres que sont les créneaux aériens attribués par les autorités de l'aviation civile sur ces aéroports, les connexions avec les vols internationaux ou le rattachement à un *hub*.
- La plupart des compagnies effectuant du fret aérien, qu'elles soient spécialisées dans les vols cargos ou non, atterrissent à Roissy, et ne pourraient pas changer cette affectation pour les raisons évoquées plus haut.
- Les concurrents ne sont pas identiques sur Roissy et Orly, sur le traitement du fret tant côté piste (en raison des autorisations délivrées) que côté ville, où seul un concurrent est présent à Orly contre trois à Roissy.

La position des parties sur le marché du traitement du fret aérien en magasin sera donc examinée aéroport par aéroport, en intégrant cependant l'effet de réseau lié à la présence des parties sur un ensemble de plates-formes situées en province, et reliées à Roissy par un réseau de transport de fret camionné (le « pré et post

⁷ Voir par ex. M.1124 Maersk Air/LFV Holdings du 6 juillet 1998.

⁸ Décision du Conseil de la concurrence 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 et sur le marché des locaux et espaces nécessaires aux activités des compagnies aériennes mis à leur disposition par Aéroports de Paris sur l'aéroport d'Orly.

⁹ La décision du Conseil de la concurrence indique notamment que « considérant que, sur l'aéroport d'Orly, Aéroports de Paris met à la disposition des compagnies aériennes autorisées qui en ont besoin pour poursuivre leur activité, un ensemble d'infrastructures et d'installations, moyennant des redevances, dont son conseil d'administration fixe les taux ; que la rencontre de cette offre et de cette demande constitue un marché, dont les contours sont limités à cet aéroport »

acheminement »). S'agissant des autres services d'assistance en escale concernés par l'opération, la définition géographique du marché peut être laissée ouverte, dans la mesure où les conclusions de l'analyse resteront inchangées quelle que soit la définition de marché retenue.

III. – ANALYSE CONCURRENTIELLE

Les contrats de handling sont conclus soit à la suite d'appels d'offres ou de consultations (*requests for proposals*) présentés par les compagnies aériennes ou les transitaires, soit de gré à gré. L'enquête de marché fait apparaître que seules les compagnies aériennes les plus importantes procèdent par appels d'offres, les autres préférant négocier le renouvellement de leur contrat ou le changement de prestataires par consultations souvent informelles avec les handlers. Les contrats peuvent parfois concerner la totalité des aéroports nationaux, afin de limiter le nombre d'intervenants dans la chaîne du traitement du fret, ce qui tend à renforcer l'avantage que peut représenter la possession d'un réseau couvrant les aéroports de province pour les handlers.

1. Les effets de l'opération sur la concurrence

1.1. Sur le marché du traitement du fret aérien en magasin

L'opération soumise à l'autorisation du Ministre aura pour conséquence de permettre aux parties d'occuper une position très forte sur le marché du traitement du fret aérien en magasin, aussi bien à Paris qu'en province.

Aéroports	Opérateurs	Volume 2003-2004	Parts de Marché (en volume)	Surfaces Entrepôts (m ²)
Roissy	France Handling	[200 000-250 000] ¹⁰	[50-60]%	[...]
	SFS	[100 000-150 000]	[20-30]%	[...]
	SFS + FH	[300 000-400 000]	[80-90]%	[...]
	Handlair (Air France)	[30 000-40 000]	[0-10]%	[...] ¹¹
	Swissport Cargo	[40 000-50 000]	[0-10]%	[...]
	Aviapartner Cargo	6 000	[0-10]%	[...]
	Total handlers	465 800	100%	[...]
	Surface disponible Surface constructible			11 000 17 000
Orly	France Handling	[20 000-30 000]	[40-50]%	[...]
	SFS	[10 000-20 000]	[30-40]%	[...]
	SFS + FH	[30 000-50 000]	[80-90]%	[...]
	Handlair (Air France)	[0-10 000]	[0-10]%	[n.c.]
	Handlair	[0-10 000]	[10-20]%	[...]
	Total handlers	[...]	100%	[...]
	Surface disponible Surface constructible			7 000 12 000
Lyon	France Handling	[1 000-3 000]	[10-20]%	[...]
	SFS	[0-1 000]	[0-10]%	[...]
	SFS + FH	[1 000-4 000]	[20-30]%	[...]
	Swissport	[0 - 5000]	[10-20]%	[...]
	Aviapartner	[5 000-10 000]	[50-60]%	[...]
	Total handlers	[...]	100%	[...]
	Surface disponible Surface constructible			0 13 000
Marseille	France Handling	[4 000-7 000]	[40-50]%	[...]
	SFS	[500-1 500]	[0-10]%	[...]
	SFS + FH	[4 500-8 500]	[50-60]%	[...]
	Axis	[4 000-7 000]	[40-50]%	[...]
	Total handlers	[...]	100 %	[...]
	Surface disponible Surface constructible			600 3 000
Nantes	France Handling	[400-600]	[80-90]%	[...]
	SFS	[0-200]	[10-20]%	[...]
	SFS + FH	[400-800]	[90-100] %	[...]
	Swissport	[n.c.]	-	[...]
	Total handlers	[...]	100%	[...]
	Surface disponible Surface constructible			0 5 000 ¹²

¹⁰ [...].

¹¹ Ce chiffre inclut les surfaces louées à [...] pour l'activité de handling et les autres surfaces louées pour des activités de transitaire.

Toulouse	France Handling	[500-1 500]	[90-100]%	[...]
	SFS	[0-300]	[0-10]%	[...]
	SFS + FH	[1 00-2 00]	[90-100]%	[...]
	Total handlers	[...]	100 %	[...]
	Surface disponible			0
	Surface constructible			0 ¹³
Bordeaux	France Handling	[500-1 200]	[90-100]%	[...]
	SFS	[200-800]	[0-10]%	[...]
	SFS + FH	[700-2 000]	[90-100] %	[...]
	Total handlers	[...]	100%	[...]
	Surface disponible			1 000
	Surface constructible			3 000

D'après les résultats de l'enquête de marché, la concurrence sur le traitement du fret aérien en magasin semble avoir été principalement animée par SFS et France Handling – depuis l'ouverture du secteur à la concurrence, mais également avant (SFS étant présent à Roissy depuis le début des années 1970 sur Roissy). Cependant, comme le rappelle le Conseil de la concurrence (§ 77), 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 [...] si l'opération comporte des risques liés à un possible effet de gamme ».

a) Les concurrents de la nouvelle entité

Le Conseil de la concurrence note dans son avis que la nouvelle entité fera face à la fois à des concurrents existants (Swissport, Aviapartner, Handlair) et à des entrants potentiels sur ce marché (GlobeGround/Servisair). Le Ministre note que bien que ces concurrents n'aient jamais réussi à s'implanter durablement sur le marché du traitement du fret en France, certains d'entre eux disposent néanmoins d'une assise importante au niveau international. S'il est difficile d'évaluer la réalité de l'entrée sur le marché du groupe Penauille, il est en revanche certain que d'autres concurrents européens (notamment Menzies) ont manifesté un intérêt pour la plate-forme parisienne de Roissy.

b) Les barrières à l'entrée

Le Conseil de la concurrence, dans son avis, a identifié deux types de barrières à l'entrée potentielles (les autorisations administratives et les surfaces nécessaires à l'activité), tout en considérant que seules les secondes constituent effectivement une barrière à l'entrée au cas d'espèce. Les barrières réglementaires limitent de fait l'entrée de nouveaux concurrents aux opérateurs déjà actifs sur d'autres activités d'assistance en escale ou sur d'autres aéroports mondiaux, mais ne constituent pas au cas d'espèce une barrière à l'entrée sur ce marché.

S'agissant des surfaces nécessaires à l'activité, le Conseil de la concurrence conclut, sur la base de l'enquête menée par la DGCCRF en première phase et ses propres observations, que « l'extension d'un aéroport ayant des limites, il ressort du test de marché que la principale difficulté pour pénétrer 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 » (§ 88).

La zone fret de Roissy, principal marché du fret et où les parties auront des parts de marché très substantielles à l'issue de l'opération, est particulière, puisqu'elle dispose de locaux, proposés à la location par ADP ou construits par les opérateurs, « en première ligne », c'est à dire de plain-pied avec les pistes, et de locaux de deuxième ligne situés derrière les premiers et avec un accès indirect aux pistes. Les premiers types de locaux sont les plus à même d'intéresser les compagnies aériennes pour le traitement de leur fret, les locaux de seconde ligne (gérés par les sociétés Sogafro et Sogaris) étant surtout occupés par et pour les transitaires.

En l'espèce, les seuls opérateurs de traitement du fret, hormis Air France – mais majoritairement pour son propre compte – disposant d'entrepôts en propriété sont France Handling, qui dispose de [...] m² en propre construits dans les années 1990, et SFS, qui a construit en* 2001 un bâtiment d'un seul tenant de [...] m². Les concurrents actuels, qui louent leurs surfaces auprès d'ADP, occupent environ [...] m² (hors activité de handling pour transitaires).

¹² Surfaces hors aéroport, à proximité des entrepôts occupés actuellement par SFS.

¹³ 10 000 m² sont situés à proximité de la piste, mais hors de l'aéroport.

* erreur matérielle : lire « à partir de » au lieu de « en »

* erreur matérielle : lire « à partir de » au lieu de « en »

Les surfaces disponibles sur la plate-forme de Roissy pour l'activité de traitement du fret aérien sont quant à elles limitées. ADP indique que [10 000-20 000] m² seraient actuellement disponibles, même si de nombreux opérateurs (handlers, transitaires, intégrateurs) ont déjà posé des options sur ces surfaces. En outre, la rénovation de l'une des gares de fret (la « gare banale 2 » ou GB2) devrait permettre d'offrir [10 000-20000]m² et [2 000-3 000] m² de bureaux supplémentaires en 2007. Certains opérateurs ont cependant déjà posé des options sur ces surfaces également. Il ressort de ces considérations que l'entrée ou le développement de concurrents crédibles sont effectivement entravés par des considérations liées à la faible disponibilité d'entrepôts sur la plate-forme de Roissy.

Sur Orly, les surfaces nécessaires à l'activité de handling ne peuvent être considérées comme une barrière à l'entrée sur le marché, puisqu'il existe environ [5 000-10 000] m² non occupés. En revanche, le déclin de l'activité fret sur cette plate-forme et son caractère peu attractif pour un opérateur souhaitant se développer nouvellement sur cet aéroport constituent une barrière à l'entrée susceptible de renforcer encore la position des parties sur ce marché.

Sur les aéroports de province, l'analyse du Conseil de la concurrence a permis de relever que le seul aéroport où il n'existait pas de possibilité de développement de l'activité fret était celui de Toulouse.

Concernant les autres barrières à l'entrée possibles, les coûts d'investissements, tels qu'évalués par le Conseil de la concurrence au paragraphe 104 de son avis, ne semblent pas constituer une barrière à l'entrée pour les opérateurs présents ou futurs. Les considérations liées à la « fidélité » des compagnies aériennes envers leurs opérateurs doivent être nuancées : s'il n'y a pas à proprement parler d'attachement à une marque pour les compagnies aériennes, l'enquête de marché de première phase a souligné l'importance, pour un handler, de proposer aux compagnies aériennes clientes des « surfaces dédiées », c'est à dire des parties d'entrepôts affectées exclusivement au fret d'une compagnie, qui voit ainsi la sécurité et la traçabilité de son fret améliorée. Au cas d'espèce, l'opération a pour effet de rapprocher les deux concurrents pouvant mettre à la disposition des compagnies aériennes les surfaces dédiées les plus importantes : SFS propose dans son hangar principal des entrepôts dédiés pour ses quatre principaux clients ([...]) ; France Handling propose également des entrepôts dédiés pour [...]. Ces compagnies représentent environ [40-50] % du chiffre d'affaires de chacune des parties.

c) Le risque de création d'une position dominante des parties à Roissy, Orly et sur les aéroports de province

Sur l'aéroport de Roissy

Compte tenu de la position des parties tant en termes de parts de marché que de surfaces occupées, qu'elles soient mesurées en surfaces utiles ou en surfaces totales, et des barrières à l'entrée examinées précédemment, il apparaît pour le Conseil de la concurrence comme pour le Ministre que l'opération pourrait porter atteinte à la concurrence, notamment par la création d'une position dominante de la nouvelle entité sur le marché du traitement du fret aérien en magasin sur la plate-forme de Roissy. Le poids des concurrents ne semble en effet pas suffisant pour contrebalancer le pouvoir de marché de la nouvelle entité, et leur développement pourrait être entravé par le fonctionnement de ce marché.

Sur l'aéroport d'Orly

Du fait de la forte présence des parties et du caractère déclinant du marché, peu incitatif même s'il représente un volume de fret non négligeable (de l'ordre de 50 000 tonnes par an en excluant l'autoconsommation d'Air France), et du très faible poids de la concurrence, l'opération pourrait avoir pour effet de créer sur ce marché une position dominante de la nouvelle entité.

Sur les aéroports de province

L'analyse conjointe du Conseil de la concurrence et du Ministre a permis d'écarter les risques d'atteinte à la concurrence sur l'ensemble des aéroports de province sur lesquels les parties sont présentes à l'exception de celui de Toulouse, qui se distingue des autres aéroports par l'absence de surface disponible ou constructible sur la plate-forme aéroportuaire pour l'installation d'un concurrent. A l'issue de l'opération, les parties pourraient donc se trouver en situation de position dominante sur cet aéroport.

En outre, l'analyse concurrentielle doit intégrer un « effet réseau » lié au service proposé par les parties, et dans une moindre mesure par leurs concurrents, de pré et post acheminement du fret aérien vers et au départ de la province. Compte tenu des capacités limitées des soutes des avions desservant ces aéroports, la quasi totalité de ce fret est transporté par camion et non par avion.

Le transport du fret aérien par les handlers entre Paris et les aéroports de province constitue un service très apprécié des compagnies aériennes et des transitaires, dans la mesure où le fret est livré à plus grande proximité du client final, que le fret demeure sous douane jusqu'à sa sortie de l'aéroport de province, et que la compagnie aérienne n'a pas à se procurer de transporteur supplémentaire, ce qui représente pour elle un gain de temps et d'argent. Il est donc très avantageux pour un handler de disposer d'un réseau cohérent et complet d'implantations sur les aéroports de province afin d'effectuer ce pré- ou post-acheminement, comme l'ont confirmé les résultats des tests de marché.

En l'espèce, SFS et France Handling sont les deux seules entreprises de handling à proposer un service de pré et post-acheminement étendu (8 aéroports desservis pour France Handling et 6 pour SFS). Il est en outre peu probable que dans l'immédiat, un concurrent décide de développer un tel réseau, compte tenu du volume d'activité nécessaire pour rentabiliser à la fois le transport routier et l'occupation de surfaces en province. Un tel développement ne saurait se faire que dans la durée.

1.2. L'assistance fret des transitaires

Les parties sont toutes les deux présentes sur le marché du traitement du fret aérien des transitaires sur Roissy (ce type d'activité n'étant pas développé sur les autres aéroports). Plus exactement, l'activité exercée est la sous-traitance de manutention du fret pour le compte de transitaires qui du fait de la faiblesse des volumes traités la sous-traite à des partenaires extérieurs. Sur ce marché – qui peut être qualifié de marché de niche – quatre opérateurs sont présents : SFS, France Handling, Handlair et Miro (une entreprise de manutention spécialisée dans le traitement du fret aérien des transitaires, mais qui n'est pas présente sur le traitement du fret des compagnies aériennes). L'instruction du Ministre a permis d'écarter, en l'absence d'analyse concurrentielle du Conseil de la concurrence sur cette question, les risques d'atteinte à la concurrence sur ce marché, dans la mesure où SFS était très peu présent sur cette activité avant l'opération, tant en termes de transitaires concernés que de volumes traités, et où il existe suffisamment de surfaces pour le développement de la concurrence – en particulier dans les zones Sogafro et Sogaris – l'activité des transitaires ne nécessitant pas une proximité des entrepôts aux pistes.

1.3. L'effet de gamme entre l'activité de traitement du fret aérien et les autres services d'assistance en escale

L'opération ne conduit pas à un chevauchement horizontal des parts de marché des parties sur les autres activités d'assistance en escale, seul Vinci ayant une activité importante dans ces domaines. Par conséquent, seule la question de l'éventuel effet de gamme sera examinée.

Ce risque peut être écarté. Il ressort en effet de l'enquête de marché menée en phase 1 comme de l'avis du Conseil de la concurrence qu'un effet de gamme entre les différentes activités d'assistance en escale n'est pas susceptible de jouer en faveur des parties dans la mesure où les compagnies aériennes traitent ces offres de manière dissociée et que les interlocuteurs, au niveau de l'offre comme de la demande, sont différents. De fait, les groupes ne sont pas les mêmes dans le secteur du traitement du fret et dans les autres activités, où la nouvelle entité fera face à des concurrents importants dans chacun des secteurs : GlobeGround (groupe Penauille), SAPSER (Alysia), Onet, Europe Handling, etc.

2. Les effets verticaux de l'opération

Il convient enfin de noter, comme le Conseil de la concurrence l'a fait dans son avis, que l'opération examinée a pour effet de mettre fin à une intégration verticale entre ADP et sa filiale commune France Handling, qui était de nature à favoriser cette dernière sur le marché du traitement du fret aérien en magasin. La prédominance de France Handling sur ce marché découle en effet largement de ses liens étroits avec ADP – même s'ils n'avaient pas empêché le développement de SFS dans les années 70 et 80, alors que le marché n'était pas encore ouvert à la concurrence¹⁴.

¹⁴ L'intégration verticale entre le gestionnaire des aéroports parisiens et les entreprises de services aéroportuaires avait d'ailleurs été critiquée par le rapport conjoint de l'Inspection générale de l'aviation civile et maritime et de l'Inspection générale du travail dans les transports sur le secteur, qui notait que « les pressions sur la Commission seront vives pour que celle-ci n'accepte pas qu'à terme une même entité puisse exercer à la fois des tâches de gestion d'un aéroport et être prestataire d'assistance sur ce même aéroport, directement ou par le truchement d'une filiale. Nombreux sont ceux qui considèrent (...) qu'il y a là une atteinte à l'égalité de concurrence entre prestataires qu'il convient de faire cesser. » (Rapport sur l'assistance en escale de l'IGACM-IGTT, 2002, p. 23.)

3. Les engagements déposés par les parties en seconde phase

Afin d'écarter les risques d'atteinte à la concurrence, les parties ont déposé en première phase des engagements, qui ont été jugés insuffisants par le Ministre. Elles ont ensuite indiqué au Conseil de la concurrence vouloir déposer de nouveaux engagements, dont le Conseil a reçu copie et qu'il a pris en compte dans son analyse, et dont il a considéré qu'ils pouvaient être de nature à résoudre les problèmes de concurrence soulevés par l'opération s'ils étaient améliorés. Le 13 juillet dernier, les parties ont déposé de nouveaux engagements devant le Ministre, auxquels se substitue la version des engagements pris en date du 20 juillet.

Sur l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle

Dans la gare de fret n° 4, les parties se sont engagées à restituer, au plus tard le 31 décembre 2005¹⁵, les superficies occupées par SFS et France Handling, soit une superficie totale de [8 000-11 000] m².

Dans la gare de fret n° 2, les parties se sont engagées, dans le délai de trois mois à compter de la date de la présente décision, à restituer la totalité des surfaces occupées par SFS, soit [800-1 200] m² d'entrepôts, [200-500] m² de bureaux et [2 000-3 000] m² de terrains revêtus.

Une lettre d'intention d'ADP a été jointe à ces engagements, laquelle garantit une réattribution prioritaire des entrepôts restitués et des entrepôts disponibles à Roissy aux opérateurs agissant ou souhaitant agir sur le même marché que les parties (handling pour compte de tiers). La garantie apportée par ADP est accompagnée d'une procédure de suivi par un mandataire indépendant.

Ces engagements peuvent être considérés comme suffisants pour résoudre les problèmes de concurrence soulevés par l'opération sur ce marché local. En effet, le Conseil note dans son avis (paragraphe 111) qu'une entreprise qui souhaiterait s'installer à Roissy et y être rentable devrait disposer d'une surface minimale de 3 000 m². Les surfaces libérées pourront donc faciliter l'entrée de nouveaux acteurs sur le marché. Elles pourront également renforcer significativement la position des concurrents de la nouvelle entité. Les surfaces libérées ([4 000-7 000] m² de surfaces utiles) pourront recevoir environ [60 000-70 000] tonnes de fret, comme le note le Conseil au paragraphe 127 de son avis. Si l'on ajoute à ces surfaces celles actuellement disponibles et celles qui seront livrées en première et seconde phase de rénovation de la GB2, il apparaît que les entrepôts loués prioritairement aux concurrents des parties pourront accueillir [200 000-250 000] tonnes de fret, soit [40-50] % du tonnage actuellement traité par SFS et France Handling.

Sur l'aéroport d'Orly

Les parties s'engagent à filialiser l'activité** actuelle de France Handling sur la plate-forme d'Orly, et à céder celle-ci à un opérateur actif sur le marché agréé par le Ministre de l'économie.

Cet engagement supprime tout chevauchement d'activité sur l'aéroport d'Orly, et est donc de nature à écarter tout doute d'atteinte à la concurrence sur ce marché.

Sur Toulouse

Les parties s'engagent à exclure du champ de leur futur contrat avec l'autorité aéroportuaire une superficie de [500-1 000] m² d'entrepôts¹⁶ lors de la demande de renouvellement de la convention conclue avec la Chambre de Commerce et d'Industrie¹⁷.

Cet engagement permet de résoudre les problèmes de concurrence liés à l'opération sur ce marché.

Sur l'accès au réseau de pré et post acheminement du fret entre Paris et la province

Les parties s'engagent également, pendant une durée de cinq ans à compter de la date de la présente décision, à ne pas louer de nouveaux entrepôts sur les plates-formes aéroportuaires de Roissy et de Toulouse pour y exercer l'activité de traitement du fret.¹⁸

Les parties s'engagent, pendant une durée de quatre ans à compter du 1^{er} septembre 2005, à mettre leur réseau de pré et post acheminement à disposition des opérateurs concurrents dans des conditions équivalentes à celles proposées à leurs clients, et autorise ces derniers à s'en prévaloir auprès des compagnies

¹⁵ Néanmoins, en cas de demande expresse d'un opérateur concurrent, et en accord avec ADP, les parties s'engagent également à restituer ces surfaces sous réserve d'un préavis de trois mois.

¹⁶ France Handling loue 2 511 m² d'entrepôts sur cet aéroport.

¹⁷ Cette convention expire le 31 décembre 2005.

¹⁸ Toutefois, en cas d'évolution notable des conditions générales du marché, et sur demande de la partie notifiante, le Ministre chargé de l'Economie pourra décider de procéder à un nouvel examen de cet engagement.

** erreur matérielle : lire « céder la branche d'activité » au lieu de « filialiser l'activité »

aériennes clientes. Dans le cadre de cet engagement, le réseau mis à disposition couvre les aéroports de province suivants : Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille, Mulhouse, Nantes, Nice, Rennes, Strasbourg et Toulouse.

Cet engagement, dont un mandataire indépendant sera chargé de vérifier la réalisation, s'agissant notamment des conditions d'accès équivalentes pour les concurrents, permettrait de faire perdre à la nouvelle entité l'avantage concurrentiel qu'elle était la seule à détenir vis-à-vis de ses concurrents, sur une période suffisante pour qu'un concurrent puisse développer son réseau de pré et post acheminement.

Enfin, les parties s'engagent à confier un mandat irrévocable à un intermédiaire indépendant et préalablement agréé par le Ministre chargé de l'Économie, ayant pour mission de contrôler la réalisation des engagements déposés.

En conclusion, il ressort de l'instruction du dossier que, sous réserve du respect par les parties des engagements souscrits qui font partie intégrante de cette décision, l'opération notifiée n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence, notamment par création ou renforcement de position dominante. Je vous informe donc que j'autorise cette opération.

Je vous prie d'agréer, Maîtres, l'expression de ma considération distinguée.

Pour le Ministre de l'Économie, des Finances
et de l'Industrie et par délégation,
*Le Directeur Général de la concurrence de la
consommation
et de la répression des fraudes*
GUILLAUME CERUTTI

NOTA : A la demande des parties notifiantes, des informations relatives au secret des affaires ont été occultées et la part de marché exacte remplacée par une fourchette plus générale.

Ces informations relèvent du « secret des affaires », en application de l'article 8 du décret n° 2002-689 du 30 avril 2002 fixant les conditions d'application du livre IV du code de commerce relatif à la liberté des prix et de la concurrence.

Engagements VINCI / FRANCE HANDLING conformément à l'article L 430-5 II du Code de commerce

1. Restitutions d'entrepôts

La partie notifiante s'engage à procéder à des restitutions d'entrepôts sur les aéroports de Roissy (i.) et de Toulouse (ii.).

i. Aéroport de Roissy-Charles de Gaulle

• Gare de fret n°4

La partie notifiante s'engage à restituer les superficies occupées actuellement par les sociétés SFS et France Handling dans la gare de fret n°4 (dénommée "Gare Banale 4" ou "GB 4"), soit une superficie totale de [8 000-11 000] m².

Les surfaces occupées actuellement par France Handling dans la GB 4, en vertu des conventions n° 31.3481, n°31.4118 et n°31.3550, représentent un total de [4 000-7 000] m². Ces surfaces seront restituées au plus tard le 31 décembre 2005.

Les surfaces occupées actuellement par SFS dans la GB 4, en vertu de la convention n°31.4054, représentent [2 000-4 000] m². Ces surfaces seront restituées au plus tard le 31 décembre 2005.

Néanmoins, en cas de demande expresse d'un opérateur concurrent, et en accord avec ADP, la partie notifiante s'engage à restituer les entrepôts objets de ces conventions avant cette date sous réserve d'un préavis de trois (3) mois.

- **Gare de fret n°2**

La partie notifiante s'engage également à restituer la totalité des surfaces occupées actuellement par la société SFS dans la gare de fret n°2 (dénommée "Gare Banale 2" ou "GB 2"), soit [800-1 200] m² d'entrepôts, [200-500] m² de bureaux et [2 000-3 000] m² de terrains revêtus.

Ces surfaces font l'objet de la convention n° 31.2786 conclue avec ADP le 18 août 1995. La partie notifiante s'engage à rendre ces surfaces libres de toute occupation dans le délai de trois (3) mois à compter de la décision d'autorisation de l'Opération par le Ministre chargé de l'Economie.

- ii. **Aéroport de Toulouse**

Depuis le 1^{er} janvier 2003, France Handling loue [2 000-3 000] m² d'entrepôts en vertu de la convention n°397/0 conclue avec la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse. Cette convention expire le 31 décembre 2005.

La partie notifiante s'engage à exclure une superficie de [500-1 000] m² d'entrepôts lors de la demande de renouvellement de cette convention.

Les entrepôts restitués dans les aéroports de Roissy et de Toulouse sont situés en zone de traitement du fret et offrent un accès côté piste et un accès côté ville.

2. Réattribution des entrepôts restitués et des entrepôts disponibles aux concurrents

- i. **Engagement d'ADP**

Afin de permettre un rééquilibrage effectif de la concurrence sur l'aéroport de Roissy, la partie notifiante joint à la présente un engagement d'Aéroports de Paris garantissant une réattribution prioritaire des entrepôts restitués et des entrepôts disponibles à Roissy aux opérateurs agissant ou souhaitant agir sur le même marché que l'entité issue de l'Opération, tel que ce marché sera défini par le Ministre chargé de l'Économie dans sa décision autorisant l'Opération.

Cet engagement s'accompagne d'une procédure de contrôle par un mandataire indépendant.

- ii. **Contrôle par un mandataire indépendant**

- **Désignation du mandataire**

En parallèle à l'engagement d'Aéroports de Paris, la partie notifiante s'engage à confier un mandat irrévocable à un intermédiaire (ci-après "mandataire"), indépendant des parties et préalablement agréé par le Ministre chargé de l'Economie, ayant pour mission de contrôler la réalisation de cet engagement.

Après accord d'Aéroports de Paris sur l'identité du mandataire et les termes du mandat relatifs à l'engagement d'Aéroports de Paris, l'identité du mandataire et son mandat seront proposés par la partie notifiante au Ministre chargé de l'Economie dans le délai de deux (2) mois à compter de la décision d'autorisation de l'Opération. Cette proposition devra permettre au Ministre chargé de l'Economie de vérifier que le mandataire remplit les conditions d'indépendance, de professionnalisme et d'expertise nécessaires à la réalisation de son mandat.

En cas de refus d'agrément par le Ministre chargé de l'Economie, la partie notifiante, après accord d'Aéroports de Paris, dépose une nouvelle proposition dans le délai d'un (1) mois. Le Ministre chargé de l'Economie a également le pouvoir, après discussion avec la partie notifiante et Aéroports de Paris, d'approuver les termes du mandat ou de les modifier.

Le mandataire entre en fonction dans la semaine suivant l'agrément du Ministre chargé de l'Economie.

- **Rôle du mandataire**

Le rôle du mandataire est déterminé dans l'engagement d'Aéroports de Paris joint à la présente.

3. Non location de nouveaux entrepôts

La partie notifiante s'engage, pendant une durée de cinq (5) années à compter de la décision d'autorisation de l'Opération par le Ministre chargé de l'Economie, à ne pas louer de nouveaux entrepôts sur les plateformes aéroportuaires de Roissy et de Toulouse pour y exercer l'activité de traitement du fret.

Toutefois, en cas d'évolution notable des conditions générales du marché, et sur demande de la partie notifiante, le Ministre chargé de l'Economie pourra décider de procéder à un nouvel examen de cet engagement.

4. Mise à disposition des concurrents du réseau de pré et post acheminement du fret en province

i. Engagement

La partie notifiante s'engage, pendant une durée de quatre (4) années à compter du 1^{er} septembre 2005, à mettre son réseau de pré et post acheminement à disposition des opérateurs concurrents et autorise ces derniers à s'en prévaloir auprès de leurs clients.

Dans ce cadre, la partie notifiante s'engage à prendre en charge et à réacheminer le fret des opérateurs concurrents qui lui en font la demande. Ce service sera facturé par la partie notifiante à des tarifs négociés aux mêmes conditions que pour les compagnies aériennes assistées par la partie notifiante, sans que ces tarifs soient supérieurs aux conditions générales de vente rendues publiques chaque année par SFS/WFS. Les tarifs pratiqués seront fondés sur des critères objectifs (tels que les volumes transportés, la distance effectuée, la nature des marchandises transportées, etc.) et appliqués de manière non discriminatoire.

De ce fait, les concurrents se verront offrir la possibilité de déposer leur fret camionné selon les conditions définies ci-dessus, dans les entrepôts de SFS/WFS qui veillera à ce que ce fret soit traité conformément aux standards en vigueur dans la profession, notamment en matière de sécurité et de produits dangereux.

Dans le cadre de cet engagement, le réseau mis à disposition couvre les aéroports de province suivants : Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille, Mulhouse, Nantes, Nice, Rennes, Strasbourg et Toulouse.

ii. Contrôle par un mandataire indépendant

- **Désignation du mandataire**

En parallèle à l'engagement de mise à disposition du réseau de pré et post acheminement, la partie notifiante s'engage à confier un mandat irrévocable à un intermédiaire (ci-après "mandataire"), indépendant des parties et préalablement agréé par le Ministre chargé de l'Economie.

Ce mandataire sera désigné suivant la procédure décrite précédemment (cf. 2.ii.).

Le même mandataire pourra également assurer la mission de contrôle de l'engagement d'Aéroports de Paris, telle que prévue précédemment (cf. 2.ii.).

- **Rôle du mandataire**

Le mandataire aura pour mission de vérifier que les tarifs appliqués par la partie notifiante dans le cadre de cet engagement sont déterminés de manière non discriminatoire.

Le mandataire rendra compte de ses vérifications au Ministre chargé de l'Economie tous les (6) six mois à compter de la date d'envoi du premier rapport à la DGCCRF.

La partie notifiante s'engage à donner au mandataire accès aux informations nécessaires à l'accomplissement de sa mission.

La mission du mandataire prendra fin au terme des quatre (4) années de l'engagement de mise à disposition du réseau de pré et post acheminement.

5. Cession de l'activité de traitement du fret en entrepôts exploitée par France Handling à Orly

Dans la mesure où l'activité de traitement du fret en entrepôts exploitée par France Handling à Orly n'est pas filialisée, une période de [...] mois, à compter de la décision d'autorisation de l'Opération par le Ministre chargé de l'Economie, est nécessaire à la partie notifiante pour préparer la cession de cette branche d'activité.

La procédure de cession se déroula de la manière suivante :

i. Cession par la partie notifiante

La partie notifiante s'engage à céder à un tiers la branche d'activité de traitement du fret en entrepôts exploitée par France Handling sur l'aéroport d'Orly.

Ce transfert se fera sous la forme d'une cession de fonds de commerce.

Cette cession comprendra les actifs corporels et incorporels directement liés à l'exploitation du fonds à la date de la décision d'autorisation de l'Opération par le Ministre chargé de l'Economie, notamment :

- Les contrats avec les clients (compagnies aériennes et transitaires) assistés par France Handling à Orly ;
- Les conventions d'occupation des entrepôts nécessaires à l'exploitation de la branche d'activité cédée ;
- Les droits et obligations des contrats découlant de l'exploitation de la branche d'activité cédée ;
- Le personnel attaché à l'activité de traitement du fret en entrepôts ;
- Le matériel, les équipements, le mobilier, l'outillage et les agencements et installations servant à l'exploitation de la branche d'activité cédée.

La partie notifiante s'engage à conclure un accord irrévocable en vue du transfert du fonds de commerce à un tiers dans un délai maximum de [...] mois à compter de la décision d'autorisation de l'Opération par le Ministre chargé de l'Economie.

La partie notifiante soumettra l'identité de l'acquéreur retenu à l'agrément préalable du Ministre chargé de l'Economie afin que celui-ci s'assure notamment de la viabilité, de l'indépendance et des compétences du repreneur proposé, ainsi que de sa motivation nécessaire pour exercer une concurrence active et durable.

L'accord de reprise de la branche d'activité par un tiers sera conditionné à l'approbation du Ministre chargé de l'Economie.

ii. Cession par un mandataire

• Désignation du mandataire

En cas de difficulté pour réaliser intégralement cet engagement dans le délai de [...] mois initialement prévu, la partie notifiante s'engage à confier un mandat irrévocable à un intermédiaire (ci-après "mandataire"), indépendant des parties et agréé par le Ministre chargé de l'Economie, en vue de la cession de la branche d'activité.

Si la partie notifiante confie un mandat de cession à un mandataire, l'identité du mandataire et son mandat devront être proposés par la partie notifiante au Ministre chargé de l'Economie au moins [...] mois avant la fin de l'expiration de la première période de [...] mois. Cette proposition devra permettre au Ministre chargé de l'Economie de vérifier que le mandataire remplit les conditions d'indépendance, de professionnalisme et d'expertise nécessaires à la réalisation de son mandat ainsi que la démarche qu'il entend suivre pour satisfaire l'engagement pris par les parties.

Le Ministre chargé de l'Economie a le pouvoir d'accepter le mandataire proposé ou de le refuser dans le cas où les conditions nécessaires pour satisfaire à l'engagement pris par la partie notifiante ne seraient pas réunies ; il a également le pouvoir d'approuver les termes de son mandat ou de les modifier de telle manière que ledit mandat permette de satisfaire à l'engagement proposé. Le mandataire entre en fonction dans la semaine suivant l'agrément du Ministre chargé de l'Economie.

• **Rôle du mandataire**

Le mandataire doit garantir la réalisation de l'engagement de cession, tout en tenant compte des intérêts légitimes de la partie notifiante.

Le mandataire doit :

- Dans un délai de [...] mois à compter de l'expiration du délai de [...] mois précité, vendre avec un prix de réserve fixé par la partie notifiante la branche d'activité concernée à un acheteur indépendant de la partie notifiante (y compris les entités qui lui sont économiquement liées), agréé par le Ministre chargé de l'Economie, et présentant notamment des caractéristiques d'indépendance, de compétence professionnelle et d'assise financière suffisantes pour assurer qu'il sera un concurrent actif de la partie notifiante ;
- A l'issue de la période de [...] mois prévue ci-dessus, vendre sans prix de réserve, dans un délai de [...] mois, la branche d'activité concernée à un acheteur indépendant de la partie notifiante (y compris les entités qui lui sont économiquement liées), agréé par le Ministre chargé de l'Economie, et présentant notamment des caractéristiques d'indépendance, de compétence professionnelle et d'assise financière suffisantes pour assurer qu'il sera un concurrent actif de la partie notifiante ;
- Rendre compte mensuellement à la partie notifiante et au Ministre chargé de l'Economie des négociations avec des acheteurs potentiels.

• **Rôle de la partie notifiante**

La partie notifiante s'engage à répondre aux demandes d'assistance et d'informations émanant du mandataire ayant pour objet le respect de l'engagement proposé.

• **Remplacement du mandataire**

Dans le cas où le mandataire ne permet pas la réalisation de l'engagement proposé ou pour tout autre motif légitime, le Ministre chargé de l'Economie peut, après avoir entendu le mandataire, ordonner à la partie notifiante de révoquer le mandataire.

Le mandataire peut aussi être révoqué par la partie notifiante, après approbation du Ministre chargé de l'Economie et après que le mandataire ait été entendu dans le cas où ce dernier ne permet pas la réalisation de l'engagement proposé ou pour tout autre motif légitime.

En cas de révocation du mandataire, un nouveau mandataire est désigné selon la procédure décrite ci-dessus.

iii. Période transitoire

Pendant la période transitoire précédant la cession de la branche d'activité, la partie notifiante s'engage à faire ses meilleurs efforts en vue de préserver la valeur économique, commerciale et concurrentielle de la branche d'activité de France Handling à Orly.

La partie notifiante s'engage notamment à ne pas vendre ou transférer, sauf après accord préalable du Ministre chargé de l'économie, l'un quelconque des biens, corporels ou incorporels attachés à la branche d'activité de France Handling à Orly, à ne pas annuler l'une quelconque de ses créances ou réclamations concernant ladite branche, à l'exception de la disposition de biens mobiliers corporels et de l'annulation des créances ou réclamations faites dans le cours normal de ses activités et à ne souscrire aucune

obligation ou aucun engagement n'entrant pas dans le champ des opérations normales de la branche d'activité concernée. La cession d'entrepôts et le transfert de personnel par suite d'un contrat perdu avec une compagnie aérienne ne relèvent pas des exceptions prévues dans le cours normal des activités.

La partie notifiante s'engage en outre à ne pas répondre aux appels d'offres et aux consultations effectuées par les clients de France Handling à Orly.

Le mandataire auquel il est fait référence au point 4.ii* sera également chargé, dans le cadre de son rapport mensuel au Ministre, de rendre compte du maintien par la partie notifiante de la valeur économique, commerciale et concurrentielle de la branche d'activité de France Handling à Orly, et devra notamment s'assurer :

- de la préservation de la valeur économique, commerciale et concurrentielle de l'activité cédée, au regard des standards usuels de gestion commerciale d'une entreprise ;
- du maintien du potentiel concurrentiel des activités cédées ;
- du fait que l'entité issue de l'Opération ne prenne pas de décision susceptible d'avoir un impact négatif sur la valeur, la gestion ou la compétitivité des actifs cédés ou qui pourrait porter atteinte à la nature et au champ des activités, à la stratégie industrielle, commerciale ou d'investissement de la nouvelle entité ;
- de la mise à disposition, par l'entité issue de l'Opération, de moyens suffisants pour la continuation ou le développement des activités cédées, sur la base de sa stratégie ou de son *Business Plan* actuels ;
- de l'adoption, par l'entité issue de l'Opération, de toutes les mesures raisonnables visant à encourager le personnel attaché aux activités de France Handling à Orly à demeurer au sein de ces dernières après leur cession.

Le mandataire alertera immédiatement le Ministre chargé de l'Economie dans l'hypothèse où il constaterait que l'une des conditions développées au paragraphe précédent venait à ne pas être respectée.

6. Information des concurrents

La partie notifiante s'engage, dans un délai de quinze (15) jours à compter de la décision d'autorisation de l'Opération par le Ministre chargé de l'Economie, à informer les opérateurs concurrents de la restitution des entrepôts et de la mise à disposition de son réseau de pré et post acheminement en province.

Cette information s'effectuera de la manière suivante :

- information individuelle, par courrier, des opérateurs concurrents ;
- information du Comité Interprofessionnel du Fret des Aéroports Parisiens (CIF) ; et
- information du département immobilier d'ADP et des gestionnaires d'aéroports en province.

Cette information précisera les superficies exactes et leur localisation sur la plateforme aéroportuaire ainsi que les conditions de mise à disposition du réseau de pré et post acheminement en province.

7. Rapport trimestriel auprès du Ministre chargé de l'Economie

La partie notifiante s'engage à rendre compte au Ministre chargé de l'Economie, par l'envoi d'un rapport trimestriel, des démarches entreprises pour la mise en œuvre des engagements souscrits et à lui faire part des éventuelles difficultés rencontrées.

En cas d'absence d'offres de reprise des entrepôts par des opérateurs concurrents à l'issue des périodes de restitutions indiquées ci-dessus ou d'offres de reprise de la branche d'activité de France Handling à Orly, et sur demande de la partie notifiante, le Ministre chargé de l'Economie pourra décider de réviser les engagements souscrits.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de notre haute considération.

* erreur matérielle : « lire 5.ii » au lieu de « 4.ii »

ATTESTATION

Aéroports de Paris, représenté par Mme DARABIHA, Directeur de l'Immobilier, accepte dans le cadre de l'opération d'acquisition de la société France Handling par la société Vinci Services Aéroportuaires, filiale du Groupe Vinci (ci-après "l'Opération"), notifiée auprès de la DGCCRF par dossier déclaré complet le 31 janvier 2005, et des engagements souscrits par l'acquéreur (ci-après "les Engagements"), de réattribuer les entrepôts restitués par les parties à l'Opération sur la plate-forme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle aux entreprises agissant ou souhaitant agir sur le même marché que l'entité issue de l'Opération, tel que ce marché sera défini par le Ministre chargé de l'Économie dans sa décision autorisant l'Opération.

Cette réattribution est limitée aux entrepôts restitués par les seules parties à l'Opération à l'exclusion de toute restitution ultérieure par les entreprises leur ayant succédé, portant sur les mêmes entrepôts.

Sur ce point, l'engagement d'Aéroports de Paris est valable pendant une période de deux (2) ans à compter de la décision du Ministre chargé de l'Économie autorisant l'Opération, cette période ne pouvant éventuellement être abrégée qu'après accord explicite de la DGCCRF.

Par ailleurs, Aéroports de Paris s'engage à attribuer aux entreprises agissant ou souhaitant agir sur le même marché que l'entité issue de l'Opération, tel que ce marché sera défini par le Ministre chargé de l'Économie dans sa décision autorisant l'Opération, les entrepôts de la gare de fret GB2, dès lors que ceux-ci auront été reconstruits.

Sur ce point, l'engagement d'Aéroports de Paris est valable, pour chaque entrepôt, pendant une période de deux (2) ans à compter de la date à laquelle les entrepôts concernés deviennent disponibles, cette période ne pouvant éventuellement être abrégée qu'après accord explicite de la DGCCRF. L'engagement d'Aéroports de Paris n'est par ailleurs valable que pour une première occupation, à l'exclusion de toute attribution qui pourrait faire suite à la restitution d'un ou plusieurs entrepôts de la gare de fret GB2 par une entreprise agissant ou souhaitant agir sur le même marché que l'entité issue de l'Opération, tel que ce marché sera défini par le Ministre chargé de l'Économie dans sa décision autorisant l'Opération.

Le mandataire désigné par la partie notifiante de l'opération, après accord d'Aéroports de Paris, et agréé par le Ministre chargé de l'Économie, rendra compte trimestriellement au Ministre chargé de l'Économie des réattributions des entrepôts restitués par la partie notifiante et des attributions des entrepôts de la gare de fret GB2.

A cette fin, Aéroports de Paris s'engage à transmettre au mandataire, [...].

Ces informations seront transmises par le mandataire au Ministre chargé de l'Économie dans le cadre de ses rapports trimestriels. A la demande d'Aéroports de Paris, ces informations pourront rester confidentielles et ne seront pas transmises à la partie notifiante de l'Opération.

La mission du mandataire prendra fin au terme du présent engagement d'Aéroports de Paris.

L'attribution ou la réattribution des bâtiments concernés se fera en tout état de cause dans le cadre de la politique immobilière arrêtée par Aéroports de Paris pour le bon exercice de sa mission de service public ou pour la valorisation de son patrimoine immobilier. Pendant la période de validité des présents engagements, cette politique immobilière ne prévoit pas de modification de l'affectation des entrepôts restitués et des entrepôts reconstruits à une activité autre que celle du traitement du fret.