

Autorité  
de la concurrence



**Décision n° 11-DCC-214 du 29 décembre 2011  
relative à la prise de contrôle exclusif de la société Alyzia  
par G3S**

L'Autorité de la concurrence,

Vu le dossier de notification adressé au service des concentrations le 18 novembre 2011 et déclaré complet le 13 décembre 2011, relatif à l'acquisition de la société Alyzia par G3S, formalisée par une offre ferme de G3S du 7 juin 2011 aux termes de laquelle G3S s'engage à acquérir le contrôle exclusif d'Alyzia et par un protocole de cession d'actions conclu entre ADP et G3S le 7 décembre 2011 et auquel est annexé un projet de pacte d'actionnaires relatif à Alyzia ;

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 ;

Vu les éléments complémentaires transmis par les parties au cours de l'instruction ;

Adopte la décision suivante :

## **I. Les entreprises concernées et l'opération**

1. G3S est une société par actions simplifiée dont le capital est détenu à hauteur de 46,95 % par Monsieur X, de 49,09 % par Groupama Private Equity (filiale à 100 % du groupe Groupama) et de 3,96 % par M3S, holding regroupant les participations du personnel dirigeant. Au vu [Confidentiel]<sup>1</sup>, Groupama Private Equity exerce un contrôle exclusif sur G3S<sup>2</sup>. G3S est spécialisée dans les services aéroportuaires. Elle est active exclusivement en France sur les plates-formes parisiennes de Paris-Charles de Gaulle (ci-après « CDG ») et de Paris-Orly (ci-après « Orly ») et en région dans les aéroports de Bordeaux, Toulouse, Montpellier et Nantes. G3S a également une activité de formation professionnelle en lien avec l'activité aéroportuaire.

---

<sup>1</sup> [Confidentiel].

<sup>2</sup> [Confidentiel].

2. Alyzia est une société par actions simplifiée détenue par Alyzia Holding, elle-même filiale à 100 % d'Aéroports de Paris (ci-après « ADP »). ADP est chargée de l'aménagement, de l'exploitation et du développement des aérodromes situés dans la région Ile-de-France, notamment CDG, Orly et Paris-Le Bourget. Alyzia intervient dans les activités de prestation de services d'assistance en escale aux compagnies aériennes, de prestation de services au profit d'ADP, de formation en lien avec l'activité aéroportuaire et a également une activité de sûreté aéroportuaire, non concernée par l'opération notifiée<sup>3</sup>. Alyzia est présente exclusivement sur les plates-formes parisiennes d'Orly, CDG et Paris-Le Bourget.
3. Au terme du protocole de cession d'actions conclu le 7 décembre 2011 entre ADP et G3S, l'opération notifiée consiste en l'acquisition par G3S de 80 % du capital et des droits de vote de Alyzia Holding, ADP en conservant 20 %. G3S et ADP ont par ailleurs conclu des promesses réciproques d'achat et de vente portant sur l'intégralité des actions de Alyzia Holding détenues par ADP. Ces opérations interviendront au plus tard le [Confidentiel] et permettront à G3S de détenir l'intégralité du capital et des droits de vote d'Alyzia.
4. D'après le projet de pacte d'actionnaires, G3S disposera de la majorité des membres du conseil d'administration, les droits de veto détenus par ADP sur les « décisions essentielles »<sup>4</sup> ne concernant pas les décisions stratégiques relatives à la politique commerciale d'Alyzia et n'excédant pas ceux qui sont normalement consentis à un actionnaire minoritaire afin de protéger ses intérêts financiers. Par ailleurs, les relations contractuelles existant entre ADP et Alyzia ne sont pas susceptibles de conférer à ADP une influence déterminante sur Alyzia compte tenu de leur courte durée. En effet, si Alyzia réalise actuellement une partie de son activité auprès d'ADP au titre des services fournis au gestionnaire de l'aéroport, les marchés concernés, conclus de gré à gré, arriveront à échéance au plus tard [Confidentiel]. Alyzia sera ensuite mise en concurrence avec d'autres prestataires dans le cadre d'appels d'offres organisés par ADP. S'agissant de l'activité d'assistance en escale, Alyzia intervient actuellement comme sous-traitant d'ADP et ces contrats de sous-traitance seront résiliés au plus tard le [Confidentiel]. Par conséquent, G3S détiendra à l'issue de l'opération le contrôle exclusif d'Alyzia.
5. En ce qu'elle se traduit par la prise de contrôle exclusif par G3S de la société Alyzia, l'opération notifiée constitue une concentration au sens de l'article L. 430-1 du code de commerce.
6. En revanche, les parties considèrent que les conditions de l'article L. 430-2 ne seraient pas réunies dans la mesure où, sur un chiffre d'affaires total de 144,3 millions d'euros réalisé par Alyzia en 2010, [>100] millions correspondent à des paiements d'ADP pour des services sous-traités à sa filiale.
7. L'article 5(1) du règlement CE n° 139/2004 prévoit effectivement que « *le chiffre d'affaires total d'une entreprise concernée ne tient pas compte des transactions intervenues entre les entreprises visées au paragraphe 4 du présent article* » c'est-à-dire notamment entre une société mère et ses filiales. Cependant, le paragraphe 167 de la communication consolidée sur la compétence de la Commission explique cette approche de la façon suivante : « (167) (...) *Il s'agit en définitive d'exclure le produit des relations commerciales à l'intérieur d'un groupe afin de tenir compte du poids économique réel de chaque entité en termes de chiffre d'affaires réalisé sur le marché. Ainsi, les "montants" pris en compte par le règlement sur les*

---

<sup>3</sup> En effet, préalablement à l'opération, Alyzia cédera à ADP l'intégralité des actions composant le capital d'Alyzia Sûreté et Alyzia Sûreté France.

<sup>4</sup> [Confidentiel].

*concentrations reflètent uniquement les transactions intervenues entre le groupe des entreprises, d'une part, et les tiers, d'autre part ».*

8. De fait, l'exclusion des activités intra-groupe prévue par l'article 5(1) a pour objet d'éviter de compter deux fois le chiffre d'affaires concerné lorsque l'ensemble des activités du groupe doit être pris en considération. En revanche, lorsqu'une partie seulement d'une entité économique est vendue, l'exclusion du chiffre d'affaires interne entre la partie cédée et la partie cédante empêcherait la prise en compte d'une partie, voire de la quasi-totalité comme dans le cas d'espèce, de l'activité économique de la partie vendue ce qui est contraire aux principes généraux du règlement sur les concentrations selon lesquels le calcul du chiffre d'affaires est destiné à mesurer le poids économique réel de chaque entreprise impliquée dans une concentration. L'article 5(2) précise ainsi que *« par dérogation au paragraphe 1, lorsque la concentration consiste en l'acquisition de parties, constituées ou non en entité juridiques, d'une ou plusieurs entreprises, seul le chiffre d'affaires se rapportant aux parties qui sont l'objet de la concentration est prise en considération dans le chef du ou des cédants ».*
9. Dans l'hypothèse où la prise en considération des transactions internes au groupe ne serait pas écartée par principe, la partie notifiante met aussi en cause l'évaluation des montants concernés. Elle fait d'abord valoir que les contrats de services d'assistance en escale sont actuellement conclus entre ADP et les compagnies aériennes, Alyzia n'intervenant qu'en tant que sous-traitant de sa maison mère, et précise qu'à l'issue des contrats en cours, *« ADP n'interviendra plus sur le marché de l'assistance en escale et n'aura plus besoin d'Alyzia ou d'un autre opérateur pour l'exécution de l'activité externalisée ».* [Confidentiel].
10. Le paragraphe 163 de la communication consolidée sur la compétence de la Commission apporte des éléments de réponse aux questions posées par le calcul du chiffre d'affaires d'une entité qui n'avait que des revenus internes dans le passé, notamment pour les opérations impliquant la sous-traitance de services par le transfert d'une entité. Il précise que si cette opération constitue une concentration sur la base des considérations énoncées aux points 25 et suivants de la communication, la pratique de la Commission veut que le chiffre d'affaires soit normalement calculé en se fondant sur le chiffre d'affaires précédemment réalisé en interne sauf si celui-ci ne semble pas correspondre à la valeur de marché des activités en question.
11. Or, en l'espèce, la prise en compte des critères énoncés aux points 25 et suivants de la communication confirme la nature de concentration de l'opération. Les transactions internes au groupe qui constituent l'essentiel du chiffre d'affaires d'Alyzia recouvrent en effet deux types d'activités : d'une part, des services rendus au gestionnaire d'aéroport ADP, c'est-à-dire, à sa maison mère, principalement les services de ramassage de chariots, que l'opération conduit à externaliser, et d'autre part, des services d'assistance en escale qui sont fournis aux compagnies aériennes par ADP mais réalisés, en « sous-traitance interne » par Alyzia. Ces services sont donc déjà fournis à des tiers et l'opération notifiée s'accompagne de la cession des actifs et du personnel attachés à ces activités. L'opération permettra à la nouvelle entité de fournir ces services à ADP, mais aussi à des tiers à l'issue des contrats en cours, et donc de développer sa présence sur les marchés concernés.
12. En conséquence, le chiffre d'affaires pris en considération pour la cible doit inclure le chiffre d'affaires précédemment réalisé au sein du groupe ADP avant l'opération. En tout état de cause, même dans l'hypothèse où les incertitudes liées à l'obtention par la nouvelle entité d'une autorisation de la DGAC en 2014 justifieraient une correction, le chiffre d'affaires réalisé en 2010 avec des services fournis à des tiers qui ne nécessitent pas une autorisation de la DGAC s'est élevé à [ $>50$ ] millions d'euro, auxquels s'ajouteraient [...] millions directement facturés par Alyzia à des tiers.

13. Les entreprises concernées réalisent ensemble un chiffre d'affaires total sur le plan mondial de plus de 150 millions d'euros (pour l'exercice clos au 31 décembre 2010, Groupama : [...] milliards d'euros ; Alyzia : au moins [...] millions d'euros). Chacune de ces entreprises a réalisé, en France, un chiffre d'affaires supérieur à 50 millions d'euros (pour l'exercice clos au 31 décembre 2010, Groupama : [...] milliards d'euros ; Alyzia : au moins [...] millions d'euros). Compte tenu de ces chiffres d'affaires, l'opération ne revêt pas une dimension communautaire. En revanche, les seuils de contrôle mentionnés au I de l'article L. 430-2 du code de commerce sont franchis. Cette opération est donc soumise aux dispositions des articles L. 430-3 et suivants du code de commerce relatifs à la concentration économique.

## II. Délimitation des marchés pertinents

14. G3S et Alyzia sont simultanément présentes sur les marchés des services d'assistance en escale et des services fournis au gestionnaire d'aéroport sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly. Elles ont également toutes deux une activité de formation professionnelle en lien avec le secteur aéroportuaire mais compte tenu de la faiblesse des chiffres d'affaires concernés, les marchés concernés par cette activité ne seront pas analysés.

### A. SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

#### 1. MARCHÉS DE PRODUITS

15. 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<sup>5</sup>, soit 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<sup>6</sup>. Ces services vont donc de l'enregistrement des passagers et des bagages à la manutention, en passant par le guidage de l'avion au sol, le nettoyage de l'avion et son ravitaillement en combustible.
16. Les autorités de concurrence ont envisagé, tout en laissant la question ouverte, une segmentation des services d'assistance en escale selon la classification issue de la directive n° 96/67/CE du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance aéroportuaire et reprise par l'article R. 216-1 du code de l'aviation civile<sup>7</sup>. Cette liste détermine 11 catégories de services (elles-mêmes subdivisées en sous catégories) : i) assistance administrative au sol et supervision<sup>8</sup> ; ii) assistance passagers<sup>9</sup> ; iii) assistance bagages<sup>10</sup> ; iv) assistance fret et

<sup>5</sup> Voir l'avis du Conseil de la concurrence 97-A-24 du 12 novembre 1997 relatif à deux projets de décret modifiant le code de l'aviation civile et portant transposition en droit interne des dispositions de la directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté.

<sup>6</sup> Voir la décision de la Commission européenne 98/190/CE du 14 janvier 1998 relative à une procédure d'application de l'article 86 du traité CE (IV/34.801 FAG - Flughafen Frankfurt/Main AG).

<sup>7</sup> Voir notamment la lettre du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie C 2004-132 du 25 juillet 2005, relative à une concentration dans le secteur des services aéroportuares et les décisions de la Commission européenne IV/M.1124, Maersk Air/LFV Holdings, du 6 juillet 1998, COMP/M.2254, Aviapartner/Maersk/Novia, du 11 janvier 2001 et COMP/M.5747, Iberia British Airways du 17 juillet 2010.

<sup>8</sup> Qui comprennent : 1.1 les services de représentation et de liaison avec les autorités locales ou toute autre personne, les débours effectués pour le compte du transporteur aérien et la fourniture de locaux à ses représentants ; 1.2. Le contrôle du chargement, des

poste<sup>11</sup> ; v) assistance opération en piste<sup>12</sup> ; vi) assistance nettoyage et service de l'avion<sup>13</sup> ; vii) assistance carburant et huile<sup>14</sup> ; viii) assistance d'entretien en ligne<sup>15</sup> ; ix) assistance opérations aériennes et administration des équipages<sup>16</sup> ; x) assistance transport au sol<sup>17</sup> et xi) assistance service commissariat (catering)<sup>18</sup>.

17. Les autorités de concurrence ont identifié des marchés pertinents distincts en suivant cette segmentation notamment pour l'assistance service commissariat ou l'assistance fret et poste<sup>19</sup>. Elles ont également envisagé une possible sous-segmentation des services d'assistance bagages entre (i) le tri bagages et (ii) la galerie bagage, ou encore de l'assistance nettoyage et service de l'avion entre les prestations (i) d'eau et vidange, (ii) de nettoyage et (iii) de dégivrage. Elles ont aussi procédé à une distinction entre le traitement du fret aérien « côté ville » (i.e., au sein des aéroports et des entrepôts) et le traitement du fret aérien « côté piste » (i.e., le transfert du fret entre l'avion et l'aéroport ou l'entrepôt)<sup>20</sup>.

---

*messages et des télécommunications ; 1.3. Le traitement, le stockage, la manutention et l'administration des unités de chargement ; 1.4. Tout autre service de supervision avant, pendant ou après le vol et tout autre service administratif demandé par le transporteur aérien.*

<sup>9</sup> *Qui comprend toute forme d'assistance aux passagers au départ, à l'arrivée, en transit ou en correspondance, notamment le contrôle des billets, des documents de voyage, l'enregistrement des bagages et leur transport jusqu'aux systèmes de tri.*

<sup>10</sup> *Qui comprend le traitement des bagages en salle de tri, leur tri, leur préparation en vue du départ, leur chargement sur et leur déchargement des systèmes destinés à les amener de l'avion à la salle de tri et inversement, ainsi que le transport de bagages de la salle de tri jusqu'à la salle de distribution.*

<sup>11</sup> *Qui comprend : 4.1. Pour le fret, tant à l'exportation qu'à l'importation, ou en transit, la manipulation physique du fret, le traitement des documents qui s'y rapportent, les formalités douanières et toute mesure conservatoire convenue entre le prestataire et le transporteur aérien ou requise par les circonstances ; 4.2. Pour la poste, tant à l'arrivée qu'au départ, le traitement physique du courrier, le traitement des documents qui s'y rapportent et toute mesure conservatoire convenue entre le prestataire et le transporteur aérien ou requise par les circonstances.*

<sup>12</sup> *Qui comprend : 5.1. Le guidage de l'avion à l'arrivée et au départ ; 5.2. L'assistance au stationnement de l'avion et la fourniture de moyens appropriés ; 5.3. Les communications entre l'avion et le prestataire des services côté piste ; 5.4. Le chargement et le déchargement de l'avion, y compris la fourniture et la mise en œuvre des moyens nécessaires, le transport de l'équipage et des passagers entre l'avion et l'aéroport, ainsi que le transport des bagages entre l'avion et l'aéroport ; 5.5. L'assistance au démarrage de l'avion et la fourniture des moyens appropriés ; 5.6. Le déplacement de l'avion tant au départ qu'à l'arrivée, la fourniture et la mise en œuvre des moyens nécessaires ; 5.7. Le transport, le chargement dans l'avion et le déchargement de l'avion de la nourriture et des boissons.*

<sup>13</sup> *Qui comprend : 6.1. Le nettoyage extérieur et intérieur de l'avion, le service des toilettes, le service de l'eau ; 6.2. La climatisation et le chauffage de la cabine, l'enlèvement de la neige et de la glace de l'avion, le dégivrage de l'avion ; 6.3. L'aménagement de la cabine au moyen d'équipements de cabine, le stockage de ces équipements.*

<sup>14</sup> *Qui comprend : 7.1. L'organisation et l'exécution du plein et de la reprise du carburant, y compris son stockage, le contrôle de la qualité et de la quantité des livraisons ; 7.2. Le plein d'huile et d'autres ingrédients liquides.*

<sup>15</sup> *Qui comprend : 8.1. Les opérations régulières effectuées avant le vol ; 8.2. Les opérations particulières requises par le transporteur aérien ; 8.3. La fourniture et la gestion du matériel nécessaire à l'entretien et des pièces de rechange ; 8.4. La demande ou la réservation d'un point de stationnement et/ou d'un hangar pour effectuer l'entretien.*

<sup>16</sup> *Qui comprend : 9.1. La préparation du vol à l'aéroport de départ ou dans tout autre lieu ; 9.2. L'assistance en vol, y compris, le cas échéant, le changement d'itinéraire en vol ; 9.3. Les services postérieurs au vol ; 9.4. L'administration des équipages.*

<sup>17</sup> *Qui comprend : 10.1. L'organisation et l'exécution du transport des passagers, de l'équipage, des bagages, du fret et du courrier entre différents aéroports du même aéroport, mais à l'exclusion de tout transport entre l'avion et tout autre point dans le périmètre du même aéroport ; 10.2. Tous les transports spéciaux demandés par le transporteur aérien.*

<sup>18</sup> *Qui comprend : 11.1. La liaison avec les fournisseurs et la gestion administrative ; 11.2. Le stockage de la nourriture, des boissons et des accessoires nécessaires à leur préparation ; 11.3. Le nettoyage des accessoires ; 11.4. La préparation et la livraison du matériel et des denrées.*

<sup>19</sup> *Pour l'assistance service commissariat, voir notamment les décisions de la Commission européenne COMP/M.2008, AOM/Air Liberté/Air Littoral, du 27 juillet 2000, et COMP/M.6037, Dnata/Alpha Flight Group, du 17 décembre 2010. Pour l'assistance fret et poste, voir notamment la décision de la Commission européenne IV/M.1665, Lufthansa/Menzies/LCC, du 30 juin 1998 et la lettre précitée du C 2004/132.*

<sup>20</sup> *Voir la lettre du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie C 2004-132 du 25 juillet 2005, relative à une concentration dans le secteur des services aéroportuaires et l'avis du Conseil de la concurrence 05-A-13, du 24 juin 2005, relatif à l'acquisition de France Handling par la société Vinci Services Aéroportuaires.*

18. Par ailleurs, compte tenu des obligations réglementaires qui pèsent sur ce secteur<sup>21</sup>, ces marchés se segmentent dans les faits en deux niveaux : les prestataires autorisés (« de premier rang ») sont seuls habilités à contracter avec les compagnies aériennes puis recourent à des sous-traitants (prestataires « de second rang »). 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<sup>22</sup>.
19. En l'espèce, la question de la segmentation des marchés de services d'assistance en escale peut être laissée ouverte, dans la mesure où, quelle que soit l'hypothèse retenue, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées.

## **2. MARCHES GÉOGRAPHIQUES**

20. Conformément à la pratique décisionnelle, les marchés géographiques des services d'assistance en escale sont limités à la zone de l'aéroport<sup>23</sup>. Ainsi, les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly constituent notamment deux marchés géographiques distincts<sup>24</sup>.
21. Il n'y a pas lieu de remettre en cause cette délimitation à l'occasion de la présente décision.

## **B. SERVICES FOURNIS AU GESTIONNAIRE D'AÉROPORT**

### **1. MARCHÉS DE PRODUITS**

22. Les services fournis à un gestionnaire d'aéroport concernent la gestion du trafic, le nettoyage des installations ou encore le recyclage des chariots. Alysia et G3S n'assurent que le recyclage des chariots.
23. Les parties proposent de définir un marché global des services fournis au gestionnaire d'aéroport au motif que les prestations en cause ne présenteraient aucun caractère de complexité ou de technicité et pouvant être réalisées sans formation préalable. Le test de marché suggère au contraire que certains services nécessitent des compétences, un savoir-faire ou des moyens spécifiques.
24. En l'espèce toutefois, la question de la segmentation des marchés des services fournis au gestionnaire d'aéroport peut être laissée ouverte, dans la mesure où, quelle que soit l'hypothèse retenue, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées.

---

<sup>21</sup> Conformément à l'article R 216-5 du code de l'aviation civile, le nombre de prestataires de services d'assistance en escale autorisés à exercer sur ces deux aéroports est limité par arrêtés ministériels. Néanmoins, chaque prestataire autorisé peut recourir à des sous-traitants ne bénéficiant pas d'une autorisation de premier rang. Conformément à l'article R. 216-14 du code de l'aviation civile, tous les prestataires autorisés comme leurs sous-traitants doivent détenir un agrément délivré par l'autorité préfectorale.

<sup>22</sup> Voir la lettre C2004/132 précitée.

<sup>23</sup> Voir notamment les décisions de la Commission COMP/M.1124 et COMP/M.2254 précitées et la lettre C2004/132 précitée.

<sup>24</sup> Voir la lettre C2004/132 précitée.

## 2. MARCHES GÉOGRAPHIQUES

25. Les parties considèrent que, dans la mesure où les opérateurs auxquels les gestionnaires d'aéroports sous-traient certaines des missions dont ils ont la charge sont généralement de dimension nationale, voire européenne, et répondent indifféremment sur tout le territoire aux appels d'offres organisés par les gestionnaires d'aéroports, le niveau d'analyse pertinent pour les services fournis aux gestionnaires d'aéroports est national.
26. Les acteurs du marché interrogés dans le cadre du test de marché mettent toutefois en avant le fait que chaque aéroport présente ses propres spécificités en matière de réglementation, d'infrastructures et d'offre proposée par les compagnies qui y opèrent et considèrent quasi-unanimement que chaque aéroport constitue un marché distinct pour les services fournis à un gestionnaire d'aéroport.
27. En l'espèce toutefois, la question de la dimension géographique des marchés des services fournis au gestionnaire d'aéroports peut être laissée ouverte, dans la mesure où, quelle que soit l'hypothèse retenue, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées.

## III. Analyse concurrentielle

### A. EFFETS HORIZONTAUX

#### 1. LES SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

28. Alyzia est présente sur les plates-formes parisiennes sur lesquelles G3S propose des services de dégivrage et d'assistance bagages (sur Paris-Charles de Gaulle) et des services de nettoyage intérieur d'avions (sur Paris-Orly).
29. Conformément à l'article R 216-5 du code de l'aviation civile, le nombre de prestataires de services d'assistance en escale autorisés à exercer sur ces deux aéroports a été limité par arrêtés ministériels<sup>25</sup>. Les autorisations actuelles, accordées par aéroport, sont valables jusqu'au 31 octobre 2014<sup>26</sup> et concernent, outre ADP qui détient de droit une autorisation, les prestataires suivants (ci-après « prestataire de premier rang ») : Air France, Groupe Europe Handling, Swissport France et France Handling pour CDG et Air France, Groupe Europe Handling, Orly Flight Services et Samsic Assistance pour Orly. Ces prestataires autorisés recourent ensuite à des sous-traitants ne bénéficiant pas d'une autorisation de premier rang.
30. En l'espèce, G3S ne détient pas d'autorisation de premier rang mais intervient en tant que sous-traitant des prestataires autorisés, et fournit à ce titre des services d'assistance en escale sur les aéroports de CDG et Orly. Alyzia ne dispose pas non plus en propre d'une autorisation de premier rang mais intervient en tant que sous-traitant de sa maison mère ADP.

---

<sup>25</sup> À 5 prestataires pour le service de transfert du fret et de la poste et à 3 pour les autres services d'assistance en escale concernés à l'exception de CDG3 où le nombre de prestataires est limité à 2 ( arrêtés du 28 mai 1999 modifié portant limitation à l'accès au marché de l'assistance en escale pour l'aéroport d'Orly et pour l'aéroport Charles de Gaulle modifiés par les arrêtés du 11 décembre 2008).

<sup>26</sup> Voir les décisions du ministre du 25 août 2009 portant désignation de prestataires de services d'assistance en escale autorisés à exercer sur les aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle et de Paris-Orly.

a) SUR L'AÉROPORT DE PARIS-CHARLES DE GAULLE

31. *S'agissant des services d'assistance en escale en général*, Alyzia détenait une part de marché de [10-20] % et G3S de [0-5] %. La part de marché cumulée des parties restera donc modérée et de nombreux autres acteurs seront actifs sur le marché parmi lesquels Groupe Europe Handling, Swissport, Air France, France Handling, Groupe Pétrolier France (assistance carburant et huile), Servair (assistance catering).
32. *S'agissant du segment de l'assistance bagages*, les parts de marché sont estimées sur deux niveaux : au « premier niveau » où les prestataires autorisés contractent directement avec les compagnies aériennes et au « second niveau » où les prestataires autorisés contractent avec des sous-traitants.

	CA 2010 (en M€)	Parts de marché (en valeur)
<b>Premier niveau :</b>		
ADP / Alyzia	[...]	[5-10] %
Air France	[...]	[80-90] %
Groupe Europe Handling	[...]	[5-10] %
Swissport	[...]	[0-5] %
TOTAL	[...]	100 %
<b>Second niveau :</b>		
G3S	[...]	[20-30] %
WFS	[...]	[40-50] %
Onet	[...]	[10-20] %
Veolia	[...]	[10-20] %
TOTAL	[...] <sup>27</sup>	100 %

34. G3S intervient sur ce marché en tant que sous traitant. ADP, prestataire autorisé, sous-traite la quasi-totalité des prestations correspondantes à WFS<sup>28</sup>. Sur le chiffre d'affaires de [...] millions d'euros indiqué ci-dessus pour ADP/Alyzia, [...] millions sont ainsi reversés à WFS, le solde correspondant au transport des bagages entre l'avion et l'aérogare, seule prestation directement assurée par Alyzia. L'addition de parts de marché résultant de l'opération est donc inférieure à [0-5] %.
35. *S'agissant du segment du dégivrage*, le ministre en charge de l'aviation civile a confié<sup>29</sup> par arrêté du 29 décembre 1998 la gestion exclusive des aires de dégivrage à ADP qui est propriétaire de l'ensemble du matériel nécessaire à la réalisation de l'activité de dégivrage. ADP sous-traite cette activité, pour partie à Alyzia ([50-60] %) dans le cadre de contrat de gré à gré<sup>30</sup>, et pour partie à G3S ([40-50] %) à l'issue d'un appel d'offres réalisé en 2010. A l'issue de l'opération, ADP n'aura donc plus qu'un seul sous-traitant pour les services de dégivrage.

<sup>27</sup> Le chiffre d'affaires total correspond à la part du chiffre d'affaires de premier niveau qui est sous-traité à l'exclusion donc de la part réalisée en propre par les prestataires autorisés [Confidentiel].

<sup>28</sup> [Confidentiel].

<sup>29</sup> Arrêté du 29 décembre 1998 fixant les infrastructures centralisées d'assistance en escale pour les aéroports de Paris-Orly et de Roissy-Charles de Gaulle.

<sup>30</sup> Ces contrats échappent à l'obligation de mise en concurrence incombant en principe à ADP, dans la mesure où Alyzia et ADP sont, au regard de l'ordonnance n°2005-649 du 6 juin 2005, des « entreprises liées » (article 29 de l'ordonnance n°2005-649 du 6 juin 2005 relative aux marchés passés par certaines personnes publiques ou privées non soumises au code des marchés publics).

36. Cette situation ne permet cependant pas à la nouvelle entité d'exercer un pouvoir de marché. En effet, le contrat conclu entre ADP et G3S à la suite de l'appel d'offres de 2010 est d'une durée de [...] ans et sera remis en concurrence en [Confidentiel], conformément à l'ordonnance n° 2005-649 du 6 juin 2005, relative aux marchés passés par certaines personnes publiques ou privées non soumises au code des marchés publics, transposant en droit français la directive communautaire n° 2004/17 du 31 mars 2004. Il en est de même pour les prestations aujourd'hui assurées par Alyzia qui seront soumises aux mêmes obligations de mise en concurrence au plus tard lorsqu'ADP sortira du capital d'Alyzia, le [Confidentiel]. Dans ces conditions, le maintien d'une concurrence suffisante dépend essentiellement de l'existence d'acteurs en mesure de déposer des offres crédibles lors du prochain appel d'offres.
37. Les parties ont précisé qu'à l'occasion du dernier appel d'offres organisé par ADP en 2010 pour le dégivrage d'avions sur les aérogares 1, 2 (terminaux A à F) et 3 de la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle à l'issue duquel G3S avait été sélectionné, plusieurs sociétés avaient soumissionné : Samsic, WFS, H. Reinier (Onet) et G3S. Plusieurs concurrents interrogés ont confirmé être en mesure de fournir ce service sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle soit parce qu'ils assurent déjà cette prestation sur d'autres aéroports, soit parce qu'ils estiment disposer ou être en mesure d'acquérir sans difficulté les compétences, moyens techniques, savoir-faire et personnel formé nécessaires.
38. La partie notifiante insiste par ailleurs sur la faiblesse des barrières à l'entrée sur ce marché. En effet, ADP est propriétaire de l'ensemble du matériel nécessaire à la réalisation de l'activité de dégivrage et les conditions de location des dégivreuses sont fixées dans le document de marché compris dans le dossier de consultation adressé aux candidats à l'appel d'offres, conformément aux obligations incombant à ADP en matière de transparence dans la passation de ses marchés publics. Par ailleurs, l'activité de dégivrage peut être réputée sensible, dans la mesure où les intervenants utilisent du matériel dont la mauvaise utilisation peut entraîner la dégradation des avions. La qualification des personnels concernés peut toutefois être atteinte avec une formation spécifique d'environ 30 à 50 heures. Enfin, aucune barrière réglementaire significative ne s'oppose à l'entrée sur ce marché, dans la mesure où l'agrément préfectoral requis relève d'un régime quasi-déclaratif, sa délivrance étant conditionnée essentiellement à l'engagement de respecter la réglementation en vigueur.
39. L'opération n'est donc pas susceptible de porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets horizontaux sur les marchés d'assistance en escale à Paris-Charles de Gaulle, quelle que soit la segmentation envisagée.

#### **b) PARIS-ORLY**

40. Sur la plate-forme de Paris-Orly, la seule prestation d'assistance en escale concernée est le nettoyage intérieur des avions. Alyzia intervient sur ce marché en sous-traitance d'ADP et sous-traite elle-même cette activité à deux autres sociétés, dont G3S. G3S, pour sa part, n'intervient à ce jour sur ce marché qu'en qualité de sous-traitant d'ADP/Alyzia et dispose d'une part de marché inférieure à [5-10] %.
41. L'opération n'est donc pas de nature à porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets horizontaux sur les marchés des services d'assistance en escale sur l'aéroport de Paris-Orly.

## 2. SERVICES FOURNIS AU GESTIONNAIRE D'AÉROPORT

42. Alyzia et G3S assurent pour ADP, en tant que gestionnaire d'aéroport, le recyclage de chariots sur la plate-forme de CDG. Alyzia est chargé de ce service sur les aérogares 1 et 3. Pour l'aérogare 2, ADP a attribué ce marché, à l'issue d'une procédure d'appel d'offres, à G3S pour les terminaux A à F et à JD Partners pour le terminal G. Les parts de marché correspondantes sont indiquées dans le tableau suivant.

2010	CA 2010 (en M€)	PDM (en valeur)	[...]	PDM (en volume)
G3S	[...]	[60-70] %	[...]	[60-70] %
Alyzia	[...]	[30-40] %	[...]	[30-40] %
JD Partners	[...]	[0-5] %	[...]	[5-10] %
TOTAL	[...]	100 %	[...]	100 %

43. Les parties détiendront donc une part de marché de plus de [90-100] % sur un éventuel marché du recyclage de chariots sur CDG.
44. Néanmoins, ainsi que cela a déjà été développé pour les prestations de dégivrage, sur un marché d'appels d'offres, l'existence d'un degré suffisant de concurrence résulte de la présence d'acteurs crédibles en mesure de présenter des offres concurrentes lors des prochaines mises en concurrence.
45. Comme pour le dégivrage, ADP est propriétaire du parc de chariots sur les plates-formes parisiennes et le recyclage de chariots ne nécessite pas d'autre investissement spécifique important. Il s'agit donc essentiellement d'une activité de main d'œuvre peu qualifiée pour laquelle la seule barrière à l'entrée consiste en l'obtention de l'agrément préfectoral mentionné précédemment.
46. La plupart des concurrents interrogés indiquent être en mesure de fournir ce service de recyclage de chariots soit parce qu'ils assurent cette prestation sur d'autres aéroports, soit parce qu'ils estiment disposer ou être en mesure d'acquérir sans difficulté les compétences et moyens techniques nécessaires.
47. Il peut donc être considéré que des concurrents crédibles existent et qu'ils seront en mesure de proposer des offres concurrentes à celle de la nouvelle entité lors du renouvellement des contrats.
48. L'opération n'est donc pas de nature à porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets horizontaux sur un éventuel marché du recyclage des chariots sur l'aéroport de Paris-CDG..

### B. EFFETS CONGLOMÉRAUX

49. Dans la mesure où les acteurs du marché indiquent que les compagnies aériennes sont demandeuses de prestations globales (« full handling ») pour leur services d'assistance en escale et confient donc à un seul prestataire « autorisé » l'ensemble des prestations d'assistance en escale qu'elles ne réalisent pas elles-mêmes, et où la nouvelle entité sera présente sur plusieurs segments de l'assistance en escale, il convient d'examiner les éventuels effets congloméraux de l'opération.
50. Sur CDG, à part le dégivrage et l'assistance bagages sur laquelle Alyzia et G3S sont simultanément présentes, G3S n'a pas d'autre activité de services d'assistance en escale et

Alyzia y effectue les services suivants : assistance administrative au sol et supervision, assistance passagers, assistance fret et poste, assistance opérations en piste, assistance nettoyage et service de l'avion et assistance opérations aériennes et administration des équipages. Sur Orly, à part l'assistance nettoyage intérieur des avions sur laquelle Alyzia et G3S sont simultanément présentes, G3S n'a pas d'autre activité de services d'assistance en escale et Alyzia y effectue les services suivants : assistance administrative au sol et supervision, assistance passagers, assistance bagages, assistance fret et poste, assistance opérations en piste, assistance opérations aériennes et administration des équipages.

51. Sur ces deux aéroports, les parts de marché de la nouvelle entité ne dépasseront pas 30 % pour chacun de ces services<sup>31</sup>. La position d'Alyzia est de plus liée à l'autorisation de premier rang que détient actuellement ADP, mais qu'elle est susceptible de perdre lors de la prochaine procédure de sélection. Par ailleurs, comme cela a été développé au titre des effets horizontaux, la position antérieure d'Alyzia n'est que marginalement renforcée par l'opération sur l'assistance bagages à CDG et l'assistance nettoyage intérieur des avions à Orly, le dégivrage n'étant pas concerné dans la mesure où le service est rendu à ADP et non directement aux compagnies aériennes. Enfin, comme Alyzia détenait d'ores et déjà cette gamme de services d'assistance, l'opération n'accroît pas la gamme détenue et le test de marché a indiqué que de nombreux concurrents des parties tels Groupe France Handling, WFS, Swissport, Onet, Air France, etc. proposeront une gamme de services d'assistance en escale équivalente à celle de la nouvelle entité.
52. Ainsi, l'opération n'est pas susceptible d'emporter des effets congloméraux.

### C. EFFETS VERTICAUX

53. Dans la mesure où ADP continuera à détenir 20 % du capital de Alyzia jusqu'à [Confidentiel] au plus tard, certains opérateurs craignent qu'ADP ne favorise Alyzia dans l'attribution des contrats de services fournis au gestionnaire d'aéroport dans les aéroports parisiens au détriment des autres concurrents.
54. Les contrats de dégivrage d'avions et de recyclage de chariots conclus entre Alyzia et ADP arrivent à échéance [Confidentiel] c'est-à-dire probablement avant qu'ADP ne soit sortie du capital d'Alyzia.
55. Si tel est le cas, ADP disposera de la faculté de reconduire ces contrats hors de toute procédure de mise en concurrence, dès lors qu'Alyzia demeure une « entreprise liée » à ADP au sens de l'ordonnance n° 2005-649 du 6 juin 2005<sup>32</sup>. Toutefois, les parties indiquent que cette possibilité de déroger aux règles de mise en concurrence n'aurait qu'une portée limitée, dans la mesure où, une fois cédé le solde de sa participation dans le capital social d'Alyzia, ADP devra réorganiser immédiatement une procédure d'appel d'offres pour l'attribution des marchés passés avec Alyzia hors de toute mise en concurrence<sup>33</sup>.

---

<sup>31</sup> Les parties ont fourni une estimation de leurs parts de marché qui tient compte de la perte des contrats entre Alyzia et les compagnies aériennes appartenant à [Confidentiel], en excluant le chiffre d'affaires réalisé avec ces compagnies aériennes. Ces contrats arrivent à échéance le [Confidentiel].

<sup>32</sup> Article 29 de l'ordonnance n°2005-649 du 6 juin 2005 relative aux marchés passés par certaines personnes publiques ou privées non soumises au code des marchés publics.

<sup>33</sup> Cette contrainte résulte d'un arrêt *Commune di Ponte Nossa* dans lequel la Cour de Justice de l'Union européenne a considéré que « dans l'hypothèse où un marché aurait été attribué sans mise en concurrence à une société à capital public (...), le fait que, ultérieurement, mais toujours pendant la durée de validité de ce marché, des actionnaires privés soient admis à participer au capital de ladite société constituerait un changement d'une condition fondamentale du marché qui nécessiterait une mise en concurrence ».

56. En outre, si ADP peut avoir un intérêt à ce que Alyzia conserve ses contrats actuels afin de protéger la valeur du capital qu'il détient encore, cet intérêt devra être mis en balance avec celui de client des prestations correspondantes, de nature à l'inciter à attribuer les contrats au mieux-disant.
57. Par conséquent, l'opération n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets verticaux.

**DECIDE**

**Article unique** : L'opération notifiée sous le numéro 11-169 est autorisée.

La vice-présidente,

Françoise Aubert

---

© Autorité de la concurrence