

Autorité
de la concurrence



**Décision n° 15-DCC-125 du 17 septembre 2015
relative à la création d'une entreprise commune entre Aéroports de
Paris Management et Vinci Airports**

L'Autorité de la concurrence,

Vu le dossier de notification adressé complet au service des concentrations le 18 août 2015, relatif à la création d'une entreprise commune entre Aéroports de Paris Management SA et Vinci Airports SAS, formalisée par un accord de consortium du 31 juillet 2014, un projet de pacte d'actionnaires du 4 mai 2015 et des statuts du 6 mai 2015 ;

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. Aéroport de Paris Management SA (ci-après « ADPM ») est une filiale de la société Aéroports de Paris SA (ci-après, « ADP »). ADP est contrôlée par l'Etat français, qui détient 50,6 % du capital et des droits de vote de la société. Aux termes de l'article L.6323-2 du code des transports, ADP est chargée d'aménager, d'exploiter et de développer un ensemble d'installations aéroportuaires dans la région Ile-de-France. ADP est également active à l'international via ses filiales, ADPM, ADP Ingénierie, Hub Safe ou Hub One, et ses participations dans TAV Airports, TAV Construction et dans NV Luchthaven Schiphol. ADP est active de manière très marginale au Chili puisqu'en 2014, le groupe a réalisé un chiffre d'affaires de [...] euros sur ce territoire, *via* la société Hub One Mobility, société détenue à 100 % par l'opérateur de télécommunications Hub One, lui-même détenu à 100 % par ADP. ADPM a pour activité la gestion d'aéroports et la prise de participation dans des sociétés aéroportuaires hors de Paris. ADPM détient à ce jour des participations dans des sociétés aéroportuaires présentes au Mexique, en Belgique, en Croatie, en Guinée, en Arabie Saoudite, en Jordanie et en République de Maurice.

2. Vinci Airports SAS (ci-après, « Vinci Airports ») est une filiale de la société Vinci SA (ci-après, « Vinci »), cette dernière n'étant contrôlée par aucune entreprise. Vinci est un groupe qui comprend deux branches principales : (i) la branche « Concessions », qui se concentre essentiellement sur les activités concessionnaires de transport (autoroutières et aéroportuaires) et autres concessions, et (ii) la branche « Contracting », qui regroupe les métiers du bâtiment, des travaux routiers et de l'énergie. Vinci Airports assure la gestion de onze aéroports régionaux en France¹, dix aéroports au Portugal² et trois aéroports au Cambodge³.
3. L'opération notifiée, formalisée par un accord de consortium du 31 juillet 2014, un projet de pacte d'actionnaires du 4 mai 2015 et des statuts du 6 mai 2015, consiste en la création d'une entreprise commune, qui a pour objet la gestion, l'extension, la maintenance, l'opération et l'exploitation de l'Aéroport de Santiago du Chili du 1^{er} octobre 2015 au 30 septembre 2035 sur la base d'une concession octroyée par l'Etat chilien.
4. Cette société constituera une entreprise commune accomplissant de manière durable toutes les fonctions d'une entité économique autonome.
5. En effet, elle sera contrôlée conjointement par ADPM et Vinci Airports, qui détiendront respectivement 45 % et 40 % du capital de la société. Les 15 % restants seront détenus par la société italienne Astaldi Concessioni SpA (ci-après, « Astaldi »). [Confidentiel].
6. De plus, l'entreprise commune bénéficiera de ressources suffisantes pour opérer de façon indépendante sur le marché : elle possédera un personnel d'encadrement se consacrant à ses activités quotidiennes et disposera de ses propres employés ; elle sera dotée d'un capital social de 70 000 millions de pesos chiliens ; elle reprendra les principaux actifs exploités par le concessionnaire actuel.
7. En outre, l'entreprise commune sera autonome dans la mesure où son conseil d'administration sera responsable de sa gestion globale et approuvera les plans stratégiques et les budgets annuels. ADPM et Vinci Airports n'auront qu'un rôle d'assistance technique et de conseil afin de permettre à la société commune d'exercer au mieux son activité. Si l'entreprise commune conclura un certain nombre de contrats industriels avec ses sociétés mères⁴, ces contrats ne permettront pas aux sociétés mères d'influencer l'autonomie commerciale de l'entreprise commune sur le marché. En effet, ce type de contrats d'externalisation sont d'usage sur le marché et seront en l'occurrence conclus à des conditions de marché. Par ailleurs, ils ne sont pas cruciaux pour la société commune. La fourniture des services aéronautiques ou non aéronautiques (commerciaux et non commerciaux), l'exploitation et la maintenance de l'aéroport international de Santiago du Chili resteront sous la seule et entière responsabilité de l'entreprise commune et ne seront pas transférées ou prises en charge par ses sociétés mères. En conséquence, l'entreprise commune déterminera et gèrera de façon autonome les principaux aspects stratégiques, commerciaux et opérationnels de son activité.
8. Par ailleurs, l'entreprise commune sera activement présente sur un marché dans la mesure où elle a pour missions principales de rénover les installations existantes au sein de l'aéroport de Santiago du Chili, de réaménager et d'étendre le terminal actuel, de financer la conception et la construction d'un nouveau terminal de 175 000 m², et d'exploiter sur toute la durée de la concession l'ensemble des infrastructures (terminal existant et nouveau terminal, parkings et

¹ Toulon Hyeres, Ancenis, Chambéry-Savoie, Clermont-Ferrand Auvergne, Dinard-Bretagne, Grenoble-Isère, Nantes-Atlantique, Quimper-Cornouaille, Rennes-Bretagne, Saint-Nazaire-Montoir et Poitiers-Biard.

² Lisbonne, Porto, Faro, Beja, Ponta Delgada, Horta, Santa Maria, Flores, Madère Funchal et Madère Porto Santo.

³ Phnom Penh, Siem Reap et Sihanoukville.

⁴ [Confidentiel].

futurs développements immobiliers). L'entreprise commune ne reprendra donc pas une fonction spécifique d'une de ses sociétés mères. Elle aura bien un accès propre au marché et à ses propres clients (les compagnies aériennes, les exploitants d'espaces commerciaux, les entreprises de services présentes sur les aéroports, etc.) actifs sur l'Aéroport de Santiago du Chili.

9. Enfin, l'entreprise commune est constituée pour une durée correspondant à la durée de la concession plus trois ans, soit pour une durée de vingt-trois ans.
10. En ce qu'elle se traduit par la création d'une entreprise commune ayant vocation à accomplir de manière durable toutes les fonctions d'une entité économique autonome, l'opération notifiée constitue une concentration au sens de l'article L. 430-1 du code de commerce.
11. Les entreprises concernées réalisent ensemble un chiffre d'affaire hors taxe total sur le plan mondial de plus de 150 millions d'euros (ADP : [...] d'euros pour l'exercice clos le 31 décembre 2014 ; Vinci : [...] d'euros pour le même exercice). Chacune de ces entreprises a réalisé en France un chiffre d'affaire supérieur à 50 millions d'euros (ADP : [...] d'euros pour l'exercice clos le 31 décembre 2014 ; Vinci : [...] d'euros pour le même exercice). Les seuils de notification de l'article 1 paragraphe 2 du règlement (CE) 139/2004 sont franchis mais chacune des entreprises concernées réalisant plus des deux tiers de son chiffre d'affaires dans l'Union en France (chiffre d'affaires européen d'ADP : [...] d'euros ; chiffre d'affaires européen de Vinci : [...] d'euros), l'opération ne relève pas de la compétence de l'Union européenne. 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 et analyse concurrentielle

12. L'entreprise commune ayant vocation à être active uniquement au Chili et ses mères n'étant pas présentes dans ce pays ou de manière très marginale⁵, les activités des parties sont susceptibles de se chevaucher sur les seuls marchés amont (i) de l'octroi des concessions de gestion et d'exploitation d'aéroports et (ii) des concessions pour la fourniture de services de vente au détail en aéroport.

A. LES MARCHÉS PERTINENTS

1. LE MARCHÉ AMONT DE L'OCTROI DES CONCESSIONS DE GESTION ET D'EXPLOITATION D'AÉROPORTS

13. L'Autorité de la concurrence n'a pas été amenée à se prononcer sur l'existence d'un marché de l'octroi des concessions de gestion et d'exploitation d'aéroports. Pour sa part, la

⁵ Vinci Airports n'intervient pas au Chili tandis qu'ADP y est active de manière très marginale (ADP y a réalisé un chiffre d'affaires de [...] euros).

Commission a, dans des décisions antérieures⁶, analysé un tel marché sur lequel la concurrence a lieu au moment de la procédure de mise en concurrence.

14. La Commission a laissé ouverte la question de la définition géographique précise de ce marché, laquelle, selon les parties notifiantes dans ces affaires, était de dimension européenne (EEE) voire mondiale.
15. En tout état de cause, la délimitation exacte de ce marché peut être laissée ouverte dans la mesure où les conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées quelle que soit la délimitation géographique retenue.

2. LE MARCHÉ AMONT DES CONCESSIONS POUR LA FOURNITURE DE SERVICES DE VENTE AU DÉTAIL EN AÉROPORT

16. La pratique décisionnelle française et européenne a identifié un marché distinct concernant les concessions pour la fourniture de services de vente au détail en aéroport⁷. Sur ce marché, les concessions et/ou les baux sont accordés par les gestionnaires d'aéroports aux opérateurs commerciaux, souvent au terme d'une procédure d'appel d'offres, en vue de l'exploitation de points de vente dans l'enceinte des aéroports. En échange de telles concessions, les opérateurs commerciaux s'engagent à verser une rémunération aux gestionnaires des aéroports.
17. La Commission a considéré qu'il n'était pas nécessaire de segmenter le marché des concessions pour la fourniture de services de vente au détail en aéroport par catégories de produits dans la mesure où les entreprises qui soumettent des offres sont souvent de grands groupes actifs au niveau mondial ou au moins de l'Espace économique européen (ci-après, « EEE »), capables de distribuer différentes catégories de produits⁸.
18. En tout état de cause, la définition exacte de ce marché peut être laissée ouverte dans la mesure où les conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées quelle que soit la segmentation retenue.
19. S'agissant de la délimitation géographique du marché, la pratique décisionnelle française et européenne a laissé ouverte la question⁹. Néanmoins, la Commission a noté à plusieurs reprises que de nombreux éléments militaient en faveur d'une définition du marché géographique au niveau de l'EEE au moins¹⁰. Notamment, elle a relevé que « *de nombreux opérateurs spécialisés dans le commerce de détail en aéroports sont actifs au niveau mondial, et présents dans plusieurs aéroports répartis dans différents pays voire différents continents* »¹¹.

⁶ Voir les décisions de la Commission n° COMP/M.6862 – Vinci / Aeroportos de Portugal du 10 juin 2013 et n° COMP/M.7537 - Ardian France/ F2i SGR/ F2i Aeroporti du 21 avril 2015.

⁷ Voir les décisions de la Commission COMP/M.7537, Ardian France/ F2i SGR/ F2i Aeroporti, précitée ; COMP/M.6862, Vinci/Aeroportos de Portugal, précitée ; COMP/M.6263, Aelia/Aéroports de Paris/JV, du 20 octobre 2011 ; COMP/M.5389, Aéroports de Paris/The Nuance Group du 22 décembre 2008 ; COMP/M.5123, Autogrill/World Duty Free du 16 mai 2008. Voir la décision de l'Autorité de la concurrence n° 11-DCC-171 du 25 novembre 2011 relative à la création d'une entreprise commune de plein exercice par Aelia SAS et Aéroports de Lyon, la décision du Conseil de la concurrence n° 08-D-05 du 27 mars 2008 relative à des pratiques mises en œuvre dans le secteur des commerces sous douane des aéroports parisiens.

⁸ Voir la décision de la Commission COMP/M.6263, Aelia/Aéroports de Paris/JV, précitée.

⁹ Voir les décisions de la Commission COMP/M.7537, Ardian France/ F2i SGR/ F2i Aeroporti, précitée ; COMP/M.6862, Vinci/Aeroportos de Portugal, précitée ; COMP/M.6263, Aelia/Aéroports de Paris/JV, précitée ; COMP/M.5389, Aéroports de Paris/The Nuance Group, précitée ; COMP/M.5123, Autogrill/World Duty Free, précitée. Voir la décision de l'Autorité de la concurrence n° 11-DCC-171 précitée.

¹⁰ Voir les décisions de la Commission COMP/M.6263, Aelia/Aéroports de Paris/JV, précitée ; COMP/M.5389, Aéroports de Paris/The Nuance Group, précitée ; COMP/M.5123, Autogrill/World Duty Free, précitée.

¹¹ Voir la décision de la Commission COMP/M.6263, Aelia/Aéroports de Paris/JV, précitée.

20. En tout état de cause, la délimitation exacte de ce marché peut être laissée ouverte dans la mesure où les conclusions de l'analyse concurrentielle demeureront inchangées quelle que soit la délimitation géographique retenue.

B. ANALYSE CONCURRENTIELLE

21. Sur le marché amont des concessions pour la fourniture de services de vente au détail en aéroport, seules sont présentes Vinci et ADP au niveau européen avec des parts de marché inférieures à [5-10] %. Au niveau mondial, la part de marché de l'entreprise commune sera inférieure à [0-5] % et les parts de marché de ses sociétés mères seront inférieures à celles constatées au niveau européen.
22. Sur le marché amont de l'octroi des concessions de gestion et d'exploitation d'aéroports, seules Vinci et ADP sont présentes avec une part de marché cumulée inférieure à [5-10] % au niveau européen (Vinci : [0-5] % - ADP : [5-10] %) et plus faible au niveau mondial.
23. Sur les autres marchés sur lesquels sont présentes simultanément Vinci et ADP, essentiellement en France, aucun risque de coordination n'est envisageable compte tenu de la localisation géographique de l'entreprise commune.
24. Par conséquent, l'opération n'est pas susceptible de porter atteinte à la concurrence ni par le biais d'une coordination des comportements entre les sociétés mères ni par le biais d'effets horizontaux.

DECIDE

Article unique : L'opération notifiée sous le numéro 15-122 est autorisée.

Le président,

Bruno Lasserre