



**Décision n° 18-DCC-75 du 17 mai 2018
relative à la création d'une entreprise commune par la société
Manuloc SA et la société G3S SAS**

L'Autorité de la concurrence,

Vu le dossier de notification adressé au service des concentrations le 19 février 2018, déclaré complet le 9 avril 2018, relatif à la prise de contrôle conjoint de la société Skyloc Holding par la société Manuloc SA et la société G3S SAS, formalisée par un accord en date du 14 décembre 2017 ;

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. La société Manuloc est une société par actions appartenant au groupe Manuloc (ci-après « Manuloc »), lequel est ultimement contrôlé par la famille Barthélémy. Manuloc est spécialisé dans la location opérationnelle, le financement et la maintenance d'équipements de manutention, en particulier dans les secteurs de l'industrie et de la logistique, et principalement en France où elle réalise la majorité de son chiffre d'affaires. À titre marginal, Manuloc est actif en matière de fourniture d'équipements d'assistance au sol aéroportuaires.
2. La société G3S est une société par actions simplifiée, filiale du groupe G3S Alyzia (ci-après « G3S Alyzia »), lequel est ultimement contrôlé par M. Serge Sellan. G3S Alyzia est actif dans les secteurs des services aéroportuaires, portuaires et de sécurité ainsi que dans les services d'entretien et de formation. Dans le secteur aéroportuaire, G3S Alyzia est spécialisé dans la fourniture de services d'assistance en escale, à travers sa filiale Alyzia¹, et la fourniture de

¹ Voir la décision de l'Autorité de la concurrence n° 11-DCC-214 du 29 décembre 2011 relative à la prise de contrôle exclusif de la société Alyzia par G3S.

services aux gestionnaires d'aéroport. G3S Alyzia fournit ces services majoritairement en France, sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle (ci-après « CDG »), Paris-Orly (ci-après « Orly »), Marseille, Bordeaux, Lyon, Toulouse et Nantes.

3. L'opération notifiée, formalisée par un accord en date du 14 décembre 2017 et un projet de pacte d'associés, consiste en la création de l'entreprise commune Skyloc Holding (ci-après « Skyloc ») par les sociétés Manuloc et G3S. Skyloc a pour objet l'acquisition, le financement, la location, la vente et la maintenance d'équipements d'assistance au sol aéroportuaires, directement ou à travers ses filiales, principalement en France métropolitaine.
4. Skyloc constituera une entreprise commune accomplissant de manière durable toutes les fonctions d'une entité économique autonome.
5. À l'issue de l'opération, les sociétés Manuloc et G3S détiendront respectivement 70 % et 30 % du capital de Skyloc. Le pacte d'associés prévoit que Skyloc sera administrée par un conseil de gérance, lequel sera composé de trois membres nommés par l'assemblée générale votant à la majorité des associés représentant les trois quarts du capital social, dont deux membres élus parmi les candidats proposés par la société Manuloc et un membre élu parmi les candidats proposés par la société G3S. Les décisions stratégiques de Skyloc seront soumises à la majorité simple du conseil de gérance de la société, incluant le vote favorable du membre élu sur proposition de la société G3S. Ces décisions stratégiques comprennent notamment l'adoption et la modification du plan de financement établi sur cinq ans, la désignation d'un délégué à la gestion journalière ainsi que la nomination et la révocation du directeur commercial et du directeur d'exploitation.
6. De plus, Skyloc emploiera un personnel d'encadrement se consacrant à ses activités quotidiennes. Aux termes de l'article 6 du pacte d'associés, « *les Parties prennent acte que leur intention commune est que [Skyloc] soit, in fine, propriétaire des Equipements Aéroportuaires donnés en location auprès de [G3S Alyzia], ou bien titulaire du contrat de crédit-bail en cas de financement des Equipements Aéroportuaires en crédit-bail.* » Elle bénéficiera donc de ressources suffisantes.
7. En outre, Skyloc aura vocation à gérer l'ensemble des projets de financement, de location, de sous-location, de vente et de maintenance d'équipements d'assistance au sol aéroportuaires sur son territoire réservé, à savoir la France métropolitaine². Certes, au démarrage de l'activité de Skyloc, une partie importante de celle-ci consistera en la location d'équipements d'assistance au sol aéroportuaires à G3S Alyzia, tandis que Manuloc lui fournira une assistance technique et financière à titre gratuit. S'agissant des relations entre une entreprise commune et ses mères, « *le fait que, pendant une phase de démarrage uniquement, l'entreprise commune soit presque totalement tributaire des ventes à ses sociétés mères ou des achats auprès de celles-ci ne remet normalement pas en cause son caractère "de plein exercice". En effet, cette phase de démarrage peut être nécessaire pour implanter l'entreprise commune sur un marché donné. Mais elle ne devra pas, en principe, dépasser une durée de trois ans, en fonction des conditions spécifiques qui règnent sur le marché en question.* »³ Au cas d'espèce, le plan de financement de Skyloc intègre une part croissante de dépenses d'investissement dans le cadre d'activités entreprises avec des tiers à partir de l'année 2019, tandis que l'assistance à titre gratuit est limitée à une période de [...] mois à compter de la signature du pacte d'associés, étant précisé que, passé ce délai, l'assistance de Manuloc sera apportée en contrepartie d'une rémunération

² Article 3.2 du pacte d'associés.

³ Paragraphe 97 de la Communication juridictionnelle consolidée de la Commission européenne.

sur la base d'un tarif fixé aux conditions du marché. Skyloc pourra donc opérer de façon indépendante sur un marché.

8. Enfin, Skyloc est constituée pour une durée illimitée, sauf dissolution.
9. Ainsi, 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.
10. Les entreprises concernées réalisent ensemble un chiffre d'affaires hors taxe total sur le plan mondial de plus de 150 millions d'euros (Manuloc : [>150] millions d'euros pour l'exercice clos le 31 décembre 2016 ; G3S : [>150] millions d'euros pour le même exercice). Chacune de ces entreprises a réalisé en France un chiffre d'affaires supérieur à 50 millions d'euros (Manuloc : [>150] millions d'euros pour l'exercice clos le 31 décembre 2016 ; G3S : [>150] millions d'euros pour le même exercice). Compte tenu de ces chiffres d'affaires, 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

11. L'opération n'entraîne pas de chevauchement d'activité sur le marché amont de la fourniture d'équipements d'assistance au sol aéroportuaires, sur lequel Skyloc sera active⁴. En revanche, G3S étant actif sur les marchés aval des services d'assistance en escale, l'opération sera examinée au titre des effets verticaux.

A. LE MARCHÉ DE LA FOURNITURE D'ÉQUIPEMENTS D'ASSISTANCE AU SOL AÉROPORTUAIRES

1. LES MARCHÉS DE PRODUITS

12. Tout en laissant la question ouverte, la pratique décisionnelle européenne⁵ a envisagé une segmentation du marché de la fourniture d'équipements d'assistance au sol aéroportuaires en fonction du type d'équipements, distinguant (i) les équipements d'opération sur piste, (ii) les équipements d'assistance bagages et (iii) les équipements d'assistance passagers.
13. Les parties notifiantes considèrent qu'une telle segmentation serait artificielle, dans la mesure où tous ces équipements sont systématiquement utilisés ensemble dans le cadre de l'exécution des services liés à la rotation des avions.

⁴ Si Manuloc est, à l'heure actuelle, présente sur le marché de la fourniture d'équipements d'assistance au sol aéroportuaires, après l'opération elle cessera toute activité en la matière.

⁵ Voir la décision de Commission européenne M.8470, DAAM/InfraVia/FIH/AI du 6 juin 2017.

14. La pratique décisionnelle européenne⁶ a également envisagé une segmentation fondée sur le mode de commercialisation des équipements d'assistance au sol aéroportuaires, en distinguant (i) la vente, (ii) la location financière et (iii) le leasing opérationnel (ou location), en laissant toutefois ouverte la question de la délimitation exacte du marché.
15. Selon les parties notifiantes, une segmentation en fonction du mode de commercialisation n'apparaît pas pertinente, en raison, notamment, de la part largement majoritaire de la location dans l'activité des fournisseurs d'équipements d'assistance au sol aéroportuaires.
16. Au cas d'espèce, la question de la délimitation exacte de ce marché peut toutefois être laissée ouverte, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeurant inchangées quelle que soit la segmentation retenue.

2. LES MARCHÉS GÉOGRAPHIQUES

17. La pratique décisionnelle européenne⁷, tout en laissant la question ouverte, a envisagé la définition du marché géographique de la fourniture d'équipements d'assistance au sol aéroportuaires au niveau national, de l'EEE, voire sur une zone plus large que l'EEE.
18. Tout en ne s'opposant pas à une délimitation plus étendue du marché géographique, les parties notifiantes considèrent que le marché géographique de la fourniture d'équipements d'assistance au sol aéroportuaires revêt une dimension nationale, en raison notamment de l'implantation en France des principaux concurrents identifiés de l'entreprise commune.
19. Au cas d'espèce, la question de la délimitation exacte de ce marché peut toutefois être laissée ouverte, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeurant inchangées quelle que soit l'hypothèse retenue.

B. LES MARCHÉS DES SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

1. LES MARCHÉS DE PRODUITS

20. Les services d'assistance en escale recouvrent l'ensemble des services fournis aux compagnies aériennes qui sont nécessaires pour un avion de ligne entre son arrivée sur un aéroport et son départ⁸, 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 fret⁹. 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.
21. La pratique décisionnelle nationale et européenne avait 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

⁶ *Ibid.*

⁷ *Ibid.*

⁸ 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.

⁹ Voir la décision de l'Autorité de la concurrence n°11-DCC-214 précitée.

aéroportuaire et reprise par l'article R. 216-1 du code de l'aviation civile¹⁰. Cette liste détermine 11 catégories de services (elles-mêmes subdivisées en sous catégories) : (i) assistance administrative au sol et supervision¹¹ ; (ii) assistance passagers¹² ; (iii) assistance bagages¹³ ; (iv) assistance fret et poste¹⁴ ; (v) assistance opération en piste¹⁵ ; (vi) assistance nettoyage et service de l'avion¹⁶ ; (vii) assistance carburant et huile¹⁷ ; (viii) assistance d'entretien en ligne¹⁸ ; (ix) assistance opérations aériennes et administration des équipages¹⁹ ; (x) assistance transport au sol²⁰ et (xi) assistance service commissariat (catering)²¹.

22. Dans des décisions postérieures, la Commission européenne a toutefois retenu une autre segmentation distinguant deux marchés au sein des services d'assistance en escale²²: les services côté piste et les services côté ville. Les services côté piste regroupent principalement les services d'assistance aux passagers, aux bagages et aux opérations en piste (qui inclut le traitement du fret côté piste). Les services côté ville sont essentiellement composés du traitement du fret en magasin ou côté ville. La Commission relève que les services côté piste font généralement l'objet d'une négociation commune alors que le traitement du fret côté ville est négocié séparément avec des durées de contrats différentes. Il apparaît, par ailleurs, que, contrairement aux services côté ville, les services côté piste requièrent une autorisation

¹⁰ 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 aéroportuaire 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.

¹¹ Qui comprend : 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 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.

¹² 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.

¹³ 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.

¹⁴ 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.

¹⁵ 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'aérogare, ainsi que le transport des bagages entre l'avion et l'aérogare ; 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.

¹⁶ Qui comprend : 6.1. le nettoyage extérieur et intérieur de l'avion, le service de 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.

¹⁷ 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.

¹⁸ 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.

¹⁹ 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.

²⁰ Qui comprend : 10.1. l'organisation et l'exécution du transport des passagers, de l'équipage, des bagages, du fret et du courrier entre différentes aérogares 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.

²¹ 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.

²² Voir les décisions de la Commission COMP/M.6671, LBO France/Aviapartner, du 30 novembre 2012 COMP/M.7021, Swissport/Serviceair, du 18 décembre 2013 et M.8470 précitée.

administrative des autorités aéroportuaires compte tenu de l'accès aux pistes qu'ils impliquent. De plus, du côté des fournisseurs, les différents services côté piste nécessitent une expertise, un personnel et des équipements similaires.

23. La Commission a également identifié les marchés de l'assistance carburant et huile et les marchés de l'assistance service commissariat, qui constituent des marchés distincts car ils nécessitent des infrastructures et un savoir-faire spécifiques, et sont fournis par différents opérateurs.
24. Par ailleurs, indépendamment de la segmentation entre les services côté piste et les services côté ville, les marchés des services d'assistance en escale se segmentent en deux niveaux, compte tenu des obligations réglementaires qui pèsent sur les opérateurs du secteur sur certains aéroports²³: 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 aérienne²⁴.
25. Au cas d'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 demeurent inchangées.
26. G3S Alyzia est actif dans les services d'assistance en escale suivants : assistance passagers, assistance aux bagages, traitement du fret aérien côté piste et côté ville, assistance administrative au sol et supervision, assistance nettoyage et service de l'avion et assistance transport au sol.

2. LES MARCHÉS GÉOGRAPHIQUES

27. La pratique décisionnelle européenne et française considère que les marchés géographiques des services d'assistance en escale sont limités à la zone de chaque aéroport²⁵. Ainsi, les aéroports de CDG et d'Orly constituent notamment deux marchés géographiques distincts²⁶.
28. Au cas d'espèce, il n'y a pas lieu de remettre en cause la délimitation géographique de ces marchés.
29. G3S Alyzia exerce des activités de services d'assistance en escale sur les aéroports de CDG, d'Orly, de Marseille, de Bordeaux, de Lyon, de Toulouse et de Nantes.

²³ 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 les aéroports d'Orly, Roissy et Nice 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.

²⁴ Voir la lettre C2004/132 précitée.

²⁵ Voir notamment les décisions de la Commission IV/M.1124, Maersk Air/LFV Holdings, du 6 juillet 1998 et COMP/M.2254, Aviapartner/Maersk/Novia, du 11 janvier 2001 et la lettre C2004/132 précitée.

²⁶ Voir la lettre C2004/132 et la décision de l'Autorité n° 11-DCC-214 précitées.

III. Analyse concurrentielle

30. Une concentration verticale peut restreindre la concurrence en rendant plus difficile l'accès aux marchés sur lesquels la nouvelle entité sera active, voire en évinçant potentiellement les concurrents ou en les pénalisant par une augmentation de leurs coûts. Ce verrouillage peut viser les marchés aval, lorsque l'entreprise intégrée refuse de vendre un intrant à ses concurrents en aval (verrouillage des intrants), ou les marchés amont, lorsque la branche aval de l'entreprise intégrée refuse d'acheter les produits des fabricants actifs en amont et réduit ainsi leurs débouchés commerciaux (verrouillage de l'accès à la clientèle). Cependant, la pratique décisionnelle considère en principe qu'un risque d'effet vertical peut être écarté dès lors que la part de marché de l'entreprise issue de l'opération sur les marchés concernés ne dépasse pas 30 %.
31. En l'espèce, G3S Alyzia est actif sur les marchés des services d'assistance en escale, qui se situent en aval du marché de la fourniture d'équipement d'assistance au sol aéroportuaires, sur lequel Skyloc sera active. Il convient donc d'examiner les risques de verrouillage des intrants (A) et de verrouillage de l'accès à la clientèle (B) sur ces marchés.

A. VERROUILLAGE DES INTRANTS

32. Skyloc pourrait refuser de fournir en équipements d'assistance au sol aéroportuaires les concurrents de G3S Alyzia actifs sur les marchés des services d'assistance en escale.
33. Toutefois, selon les estimations des parties notifiantes, la part de marché de Skyloc sur le marché de la fourniture d'équipements d'assistance au sol aéroportuaires sera inférieure à [5-10] % au niveau national, quelle que soit la segmentation envisagée. Skyloc fera face à la concurrence des deux principaux opérateurs sur ces marchés : TCR ([40-50] % du marché global) et Aérolima ([40-50] % du marché global).
34. Au regard de cette part de marché limitée, le risque de verrouillage des intrants peut être écarté.

B. VERROUILLAGE DE L'ACCÈS À LA CLIENTÈLE

35. G3S Alyzia pourrait refuser de s'adresser aux concurrents de Skyloc pour ses besoins en équipements d'assistance au sol aéroportuaires et, en conséquence, limiter leurs débouchés.
36. Les parties notifiantes estiment que, quelle que soit la segmentation envisagée, la part de marché de G3S Alyzia sur le marché des services d'assistance en escale est inférieure à 30 %, à l'exception du sous-segment de l'assistance passagers « de premier rang » sur l'aéroport de CDG, du segment de l'assistance passagers sur l'aéroport de Montpellier et du segment de l'assistance bagages sur l'aéroport de Bordeaux. Sur ces segments et sous-segment, les parts de marché de G3S Alyzia et de ses concurrents sont les suivantes :

	Sous-segment de l'assistance passagers « de premier rang » sur l'aéroport de CDG	Segment de l'assistance passagers sur l'aéroport de Montpellier	Segment de l'assistance bagages sur l'aéroport de Bordeaux
G3S Alyzia	[30-40] %	[30-40] %	[30-40] %
Air France ²⁷	[10-20] %	[20-30] %	[10-20] %
Aviapartner	-	[40-50] %	[40-45] %
City One	[5-10] %	-	-
GEH	[30-40] %	-	-
GH Team	-	-	[10-20] %

37. Les parties notifiantes ont indiqué qu'après l'opération, G3S Alyzia[confidentiel] et donc que la part des achats de la société G3S dans le chiffre d'affaires des sociétés [confidentiel]aura tendance à diminuer.
38. Toutefois, les effets de ce scénario de verrouillage sont limités par l'existence de plusieurs alternatives crédibles à la disposition des concurrents de Skyloc. Sur les segments et sous-segment concernés, les concurrents de G3S Alyzia, tels qu'Aviapartner et GEH, disposent de parts de marché cumulées importantes, de [60-70] % à [70-80] %. De plus, sur ces segments et sous-segment, G3S Alyzia fait face à la concurrence d'Air France dont les parts de marché présentées ci-dessus n'incluent pas ses activités en auto-assistance, lesquelles requièrent également la fourniture d'équipements d'assistance au sol aéroportuaires. Les concurrents de Skyloc disposeront donc, après l'opération, de débouchés suffisants.
39. Dès lors, le risque de verrouillage de l'accès à la clientèle peut être écarté.

C. CONCLUSION

40. Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, l'opération n'est pas susceptible de porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets verticaux.

²⁷ Hors auto-assistance.

DÉCIDE

Article unique : L'opération notifiée sous le numéro 17-286 est autorisée.

La présidente,

Isabelle de Silva

© Autorité de la concurrence