



**Eléments économiques sur la décision 08-D-05, relative à des pratiques mises en oeuvre dans le secteur des commerces sous douane dans les aéroports parisiens**

**Séminaire Philippe Nasse - 9 janvier 2014**  
**Anne Perrot**

# Le contexte

- **CDG Participations se plaint de pratiques mises en œuvre par Aéroports de Paris et Lagardère Services, via Aelia (filiale de Lagardère Services)**
- **Aéroports de Paris et Lagardère Services ont une filiale commune, SDA (50/50), chargée de la gestion de certains emplacements commerciaux**
- **SDA a été créée à la suite d'un appel d'offre lancé par ADP pour la gestion de ses emplacements commerciaux, et remporté par Aelia, entité déjà spécialisée dans ce type d'activité**
- **SDA notifiée et considérée comme société de plein exercice**

## Le contexte (2)

- **Emplacements commerciaux d'ADP gérés de deux manières différentes**
  - ▶ Soit par exploitation semi-directe via SDA,
  - ▶ Soit par la location des boutiques à d'autres opérateurs
- **Dans ce dernier cas, ADP perçoit une redevance, de montant très variable**
  - ▶ 2% (presse)
  - ▶ 40% (cosmétiques...)
- **Le contrat entre ADP et le locataire prévoit aussi un minimum garanti**
  - ▶ Montant par passager le plus souvent
  - ▶ Nombre de passagers calculé sur le nombre de personnes qui transitent par le terminal, que ces personnes achètent ou non
  - ▶ Exigé s'il est supérieur à la redevance
- **Boutiques sous douane représentent 62,6% des recettes commerciales d'ADP en 2006**
  - ▶ Taux de redevance moyen de 30%, 132 M€

# Objectifs de ADP et de SDA

## ■ Pour ADP

- 1. L'affectation des transporteurs aériens au sein d'un aéroport est examinée pour répondre, dans toute la mesure du possible, à la demande de la compagnie cliente (notamment de ses contraintes d'exploitation), et dans le cas d'une compagnie membre d'une alliance, des objectifs de regroupements exprimés par celle-ci.*
- 4. L'affectation doit viser aussi au rendement des infrastructures et des équipements (enregistrement, embarquement, livraisons bagages, contrôles, aires de stationnement), qui peut être amélioré par la complémentarité entre les différents trafics dans une aérogare, et la recherche d'une optimisation globale.(.../... )»*

## ■ Pour SDA

*SDA a pour objet l'aménagement, l'exploitation et le développement des surfaces commerciales dans les aérogares de Paris Charles de Gaulle et Paris Orly, ainsi que dans tout autre aéroport situé à l'étranger*

# CDG Participations

- **Entreprise spécialisée dans le commerce de détail dans les aéroports internationaux**
- **Filiales dédiées à chaque secteur d'activité**
  - ▶ Creative (mode, maroquinerie)
  - ▶ Vaness (cadeaux, gastronomie)
  - ▶ ...
- **CDG Participations dénonce**
  - ▶ Un abus de position dominante de ADP, « à la fois bailleur et opérateur »
  - ▶ Pratiques discriminatoires lors du renouvellement des concessions, abus de position dominante lors du renouvellement de la concession de Creative à CDG2
  - ▶ Un abus de position dominante collective de ADP et Lagardère Services
  - ▶ Une entente entre ADP et Lagardère Services (« concertation permanente dans l'allocation des concessions »)

# **Demande de mesures conservatoires par CDG Participations**

- **enjoindre à ADP de modifier les conditions financières de la négociation du bail civil en écartant la clause stipulant le taux de redevance à 25 % du chiffre d'affaires et en appliquant à compter du 1er juillet 2007, dans le cadre du nouveau bail, un taux de 10 % tel que proposé par CDG Participations ;**
- **enjoindre à ADP de maintenir Creative dans les lieux dans l'attente de la signature du nouveau bail à des conditions économiques acceptables et en conséquence de ne pas donner suite aux mises en demeure d'avoir à quitter les lieux ;**
- **enjoindre à ADP d'entreprendre immédiatement la procédure de délivrance des badges au personnel sur place de Creative afin de lui permettre d'accéder à la zone sous douane après le 31 mars 2008**

# Marché pertinent et position des parties

- ***Selon CDG Participations, ADP et Aelia***
- **Attribution des concessions = marché pertinent amont,**
  - ▶ rencontre de l'offre de locaux commerciaux et de la demande d'opérateurs économiques souhaitant y développer une activité commerciale
- **Marché pertinent aval : rencontre de l'offre des boutiques et de la demande des voyageurs en transit dans les aéroports internationaux**
- **Dimension géographique : mondiale pour le marché amont**
- **Pour CDG Participations le marché aval est limité à Roissy-CDG tandis qu'il est de dimension européenne pour les mises en cause**
- ***Selon l'Autorité* : l'organisateur de l'appel d'offre (ADP) exprime une demande de service (exploitation commerciale des emplacements) à laquelle répondent les entreprises en concurrence pour emporter les marchés de concession**

# Marché pertinent et position des parties

## 1. Le marché amont

- **ADP peut arbitrer entre confier la gestion des surfaces commerciales à sa filiale SDA ou louer à un tiers**
- **N'est pas un offreur passif de surfaces, mais un demandeur de services d'exploitation**
- **Activité de commerce sous douane : n'a d'autre existence que celle que dessine l'aéroport lui-même**
  - ▶ Pas de choix d'horaires, de surface, d'activité commerciale
  - ▶ Pas de concurrence avec d'autres emplacements
    - ADP a choisi de n'avoir qu'un opérateur par type de produits
  - ▶ Mode de rémunération n'est pas défini par loyer résultant de l'offre et de la demande de surfaces, mais par une redevance sur chiffre d'affaires avec parfois des objectifs de chiffre d'affaires définis par ADP
- **Marché amont : services d'exploitation des emplacements commerciaux sous douane**
- **Limité aux aéroports parisiens**

# Marché pertinent et position des parties

## 2. Le marché aval

### ■ En aval, caractéristiques particulières

- ▶ Demande émane des seuls voyageurs internationaux du terminal concerné
- ▶ Prix attractifs pour les voyageurs hors UE
- ▶ Mais achats pas totalement libres : conditionnement, franchises de valeur ou de quantités, volumes limités
- ▶ Gamme de produits limitée
- ▶ ADP : une seule boutique par produit dans un terminal donné : pas de concurrence entre boutiques

### ■ Consommateurs pourraient choisir leur aéroport en fonction de l'offre commerciale notamment dans le cas d'un transit

- ▶ Mais peu de données permettant d'étayer ce point

### ■ Marchés de détail : limités à un aéroport, voire à un terminal si la circulation entre différents terminaux est réduite

# Marchés pertinents et positions des parties

- **Filiales de Lagardère Services réalisent plus de 80% des ventes dans les aéroports parisiens : en position dominante sur le marché aval**
- **ADP en position de quasi-monopsonne sur la demande de services commerciaux dans les aéroports parisiens**

# Analyse des pratiques

- **CDG Participations se plaint d'avoir perdu des passagers à haute contribution lors du transfert de certains vols d'un terminal à l'autre**
  - ▶ Résulterait de l'opacité avec laquelle seraient attribuées les concessions
  - ▶ Pas de visibilité sur les réallocations de trafic
- **Organisation de l'espace dans les terminaux favoriserait ou défavoriserait les concessionnaires et changerait en cours de concession**
- **Cas particulier de Creative, soumis à des réallocations défavorables de trafic entre terminaux**

# Analyse des pratiques

- A CDG prévaut le système de caisse unique à l'époque des faits
- Ensemble des recettes aéronautiques et commerciales « fondu » : c'est cet ensemble que l'aéroport doit maximiser
- Pour obtenir clientèle à haute contribution, ADP doit attirer compagnies aériennes correspondantes
- Augmentation des recettes commerciales peut compenser baisse des redevances aéroportuaires
- Dans ce schéma, les commerçants ne jouent qu'un seul rôle : celui d'exploitant pour le compte de l'aéroport, qui optimise la caisse unique
- La plateforme aéroportuaire est un marché biface
- L'efficacité économique de cette plateforme peut consister à utiliser un côté du marché pour attirer l'autre
- Le côté qui engendre les plus fortes externalités positives sur l'autre est subventionné

# Analyse des pratiques

- **Il est vrai que les réallocations de trafic ont une importance ++ pour le CA réalisé par l'exploitant**
- **Mais des renégociations sont possibles (et ont eu lieu)**
- **Les redevances tiennent compte ex ante de l'incertitude sur les trafics futurs au terminal**
  - ▶ Il est vrai que les trafics peuvent être réalloués en cours de période, mais ceci est pris en compte lors de la fixation des redevances, qui couvrent les risques
- **Par ailleurs, pas de comportement d'entente ou d'abus de position dominante collective**
- **Non lieu**



2, Square de l'Opéra-Louis-Jouvet

F - 75009 Paris

37, Square de Meeûs

B-1000 Brussels

[contact@mapp-economics.com](mailto:contact@mapp-economics.com)