

Le marché de l'assistance aéroportuaire

L'assistance aéroportuaire recouvre de métiers très divers :

- ☐ Inspection des bagages ;
- ☐ Remplissage en carburant ;
- ☐ Nettoyage des avions ;
- ☐ Assistance en piste ;
- ☐ Enregistrement des passagers ;
- ☐ Maintenance technique en piste ;
- ☐ ...

(cf liste annexée)

Ces segments d'activités offrent des caractéristiques de marché et de concurrence différents.

A partir du 1^{er} janvier 1999, cet ensemble de services a fait l'objet d'une libéralisation, en application de la directive européenne du 25 octobre 1996. Par rapport à d'autres pays européens, la France a restreint cependant le degré d'ouverture du marché.

Afin d'éclairer les enjeux de ce secteur, nous aborderons successivement :

- ☐ La législation actuelle, au travers du décret d'application de la directive européenne ;
- ☐ Les caractéristiques du marché (volume actuel, évolution,...) ;
- ☐ Les acteurs.

1. La législation en vigueur

Le décret du 5 janvier 1998 (n°98-7)

Ce décret définit les conditions d'exercice des activités d'assistance aéroportuaire, dans le cadre de l'auto - assistance comme de l'assistance par tiers.

L'auto - assistance en escale est définie comme le fait, pour un transporteur aérien, d'effectuer pour son propre compte une ou plusieurs catégories de services d'assistance sans conclure avec des tiers aucun contrat. Les compagnies filiales, mères ou sœurs (les participations capitalistiques devant être majoritaires) ne sont pas considérées comme des tiers.

Auto – assistance

Aéroport supérieur à 1 million de mouvements ou 25 000 tonnes de fret	Aéroport inférieur à 1 million de mouvements ou 25 000 tonnes de fret
<p>Libre mais accès susceptible d'être limité à deux compagnies pour les activités relevant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Assistance bagages ▪ Assistance opérations en piste ▪ Assistance carburant et huile ▪ Transport du fret et poste sur les aires de trafic <p>Limitation justifiée soit par l'espace disponible ou les capacités de l'aérodrome, soit par la sécurité, sûreté des personnes</p>	<p>Libre pour tout ce qui n'est pas :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Assistance bagages ▪ Assistance opérations en piste ▪ Assistance carburant et huile ▪ Transport du fret et poste sur les aires de trafic
<p>Le nombre de transporteurs aériens agréés ne peut être inférieur à deux par service, la priorité revenant à ceux opérant le plus grand nombre de mouvements sur l'aérodrome concerné</p>	
<p>L'Etat peut retirer à un transporteur aérien non communautaire la possibilité d'auto - assistance si les transporteurs établis en France ne bénéficient pas d'un traitement équivalent dans l'Etat concerné.</p>	

Accès aux tiers

	Aéroport supérieur à 2 millions de mouvements ou 50 000 tonnes de fret
Conditions d'accès	Toute personne morale ou physique établie sur le territoire d'un Etat-membre de la CE ou partie de l'Espace Economique Européen
	Nécessité d'obtenir l'agrément délivré par les autorités préfectorales pour 5 ans renouvelables
	Procédure d'appel d'offre, le choix final revenant au gestionnaire de l'infrastructure ¹ ou du préfet ou encore par le ministre chargé de l'aviation civile pour Orly et CDG
	<p>A compter du 1^{er} janvier 2001, l'un au moins des prestataires retenus ne peut être contrôlé directement ou indirectement par :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le gestionnaire de l'aérodrome ▪ Un transporteur aérien ayant transporté plus de 25 % des passagers ou du fret de l'aérodrome sur les 12 derniers mois ▪ Une entité contrôlant ou étant contrôlée par ce gestionnaire ou un tel transporteur aérien
Limitation par le ministre en charge de l'aviation civile	<p>Justifiée soit par l'espace disponible ou les capacités de l'aérodrome, soit par la sécurité, sûreté des personnes</p> <p>Peut s'appliquer aux services relevant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Assistance bagages ▪ Assistance opérations en piste ▪ Assistance carburant et huile ▪ Transport du fret et poste sur les aires de trafic
Le nombre de prestataires autorisés ne peut être inférieur à deux par service	
Le ministre peut, à la demande du gestionnaire de l'infrastructure et pour une durée limitée, restreindre le nombre de transporteurs pratiquant l'auto – assistance ou de prestataires extérieurs à un seul. Ce type de dérogation doit être justifiée par des contraintes particulières en matière d'espace ou de capacités des installations et doit faire l'objet d'une information auprès des comités d'usagers, transporteurs aériens et prestataires	

Attention : Les transporteurs aériens comme les prestataires tiers doivent impérativement opérer une stricte séparation comptable entre les activités liées à la fourniture des services en escales et leurs autres activités.

¹ à condition qu'il soit hors de toute activité de service en escale soit directement, soit par l'intermédiaire d'une filiale

2. Le marché

Le marché de l'assistance aéroportuaire était estimé, avant la crise de l'aérien, à 27 milliards de dollars, dont :

- 56 % tenus par les compagnies pour leurs propres besoins,
- 10 % par les aéroports dans des situations de monopole,
- 34 % (9 Mds \$) ouverts à la concurrence.

Son évolution renvoie à différents facteurs :

Premièrement, **une croissance structurelle du transport aérien** de 6 % par an en moyenne sur les 20 prochaines années, croissance non remise en cause sur le long terme par la crise actuelle du secteur.

Deuxièmement, **une tendance forte des compagnies à l'externalisation de ce type d'activité**. Depuis un certain nombre d'années, le recentrage sur le « cœur de métier », la recherche d'une concentration des ressources sur les activités à plus forte valeur ajoutée, les avaient poussées à externaliser certaines tâches, telles que la manutention bagages, le nettoyage avions, etc.... La recherche d'une taille critique sur certains métiers spécifiques les a poussé à filialiser des activités comme le catering ou la maintenance en piste. Certains segments font l'objet d'externalisation partielle. C'est le cas notamment de tout ce qui touche à l'assistance « passagers » et notamment l'enregistrement, qui reste internaliser sur les plates-formes principales mais est très souvent sous-traité sur les escales secondaires.

La libéralisation du secteur permet, dans le cadre notamment des alliances internationales, de passer à un autre stade d'externalisation portant sur l'ensemble des métiers de l'assistance aéroportuaire. La création de filiales communes au sein des alliances est un mouvement encore timide à l'heure actuelle, mais que bon nombre d'observateurs identifient comme inéluctable. Le cas de Lufthansa, avec la création de Globeground est significatif de ce mouvement. La compagnie allemande a cependant dû reculer face à des problèmes de coûts salariaux et d'investissements trop importants. Elle a revendu sa filiale en 2001 à Penaille Polyservices (voir ci-dessous).

Troisièmement, **la privatisation des aéroports**. Initié par le britannique British Airports Authority en 1987, ce mouvement s'est poursuivi par la privatisation d'une cinquantaine d'aéroports principalement américains. La concomitance de forts besoins en capitaux, lié à la nécessité de suivre l'essor du transport aérien, et la frilosité des Etats à réaliser ce type d'investissements, laisse augurer d'une entrée massive de capitaux privés dans ce secteur, selon trois formes principales :

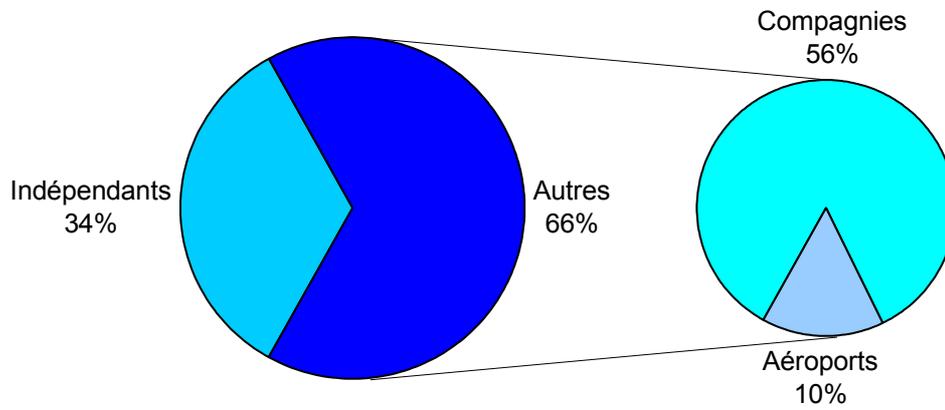
- **Le « Built Operate Transfer » (BOT)**, processus qui ne concerne qu'une partie de l'aéroport. Cette solution est utilisée pour résoudre un problème de financement ponctuel et pour un projet précis ;

- **La concession**, qui concerne l'ensemble de l'aéroport. L'investissement est en général défini par un programme réparti sur plusieurs années. Le concessionnaire paie une redevance versée annuellement ou en début de concession. Ce type de contrats a beaucoup été développé notamment par GTM avec l'aéroport de Pnom Penh (Cambodge), 9 aéroports mexicains et en 2000 avec l'aéroport de Pékin en association avec ADP (GTM, filiale de Suez Lyonnaise des Eaux détient depuis janvier 1999, 34 % d'ADP Management, filiale d'ADP spécialisée dans le développement international). ADPM détient ainsi 10 % de l'aéroport chinois, est propriétaire des infrastructures et s'occupe de l'assistance technique.
- **La privatisation classique** : l'autorité publique aéroportuaire est alors constituée en société par actions susceptibles d'être proposées au secteur privé. Cette privatisation peut prendre la forme d'un appel à un partenaire stratégique minoritaire (Mexique, Afrique du Sud...) préfigurant une entrée en Bourse, soit se dérouler via une introduction directe en Bourse (Vienne, Copenhague), soit intervenir à travers la vente à un consortium investisseur (Australie). En France, la privatisation maintes fois annoncée d'ADP a fait l'objet récemment d'un retour au devant de la scène. Elle pourrait en effet intervenir avant celle d'Air France ou de France Télécom, bien que ne figurant pas dans la liste des sociétés publiques privatisables publiée en juillet 2002 par le gouvernement Raffarin.

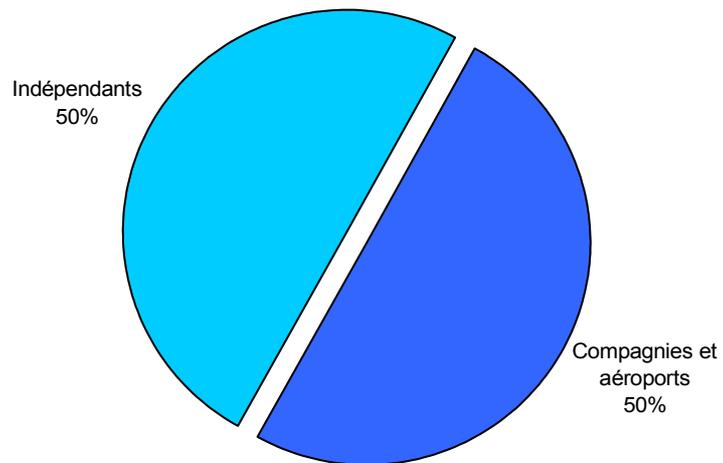
Ces tendances de fond devraient impulser une forte croissance sur les 10 prochaines années. Le groupe VINCI prévoit d'ici à 2010 plus qu'un doublement de ce marché qui s'élèverait à 60 Mds \$. La part prise par les indépendants devrait en représenter la moitié, ce qui représente plus qu'un triplement des volumes actuellement traités par le secteur privé².

² Source : Groupe VINCI, cité in Les Echos du 11 septembre 2001.

Le marché en 2001 : 27 Milliards \$



Le marché en 2010 : 60 Milliards \$



3. Les acteurs

En France, il existe de nombreux acteurs sur ce marché qui reste encore très éclaté. Cependant, quelques groupes ont investi massivement depuis la transcription de la directive européenne, se basant sur le marché français pour entamer un développement international.

C'est notamment le cas de **Penauille Polyservices**, qui en l'espace de 2 ans (1999-2001) s'est hissé **au premier rang mondial** devant Swissport, après le rachat du britannique Servisair, de l'américain Global et surtout de l'allemand Globeground. Ce dernier achat a permis de plus à Penauille d'obtenir une licence sur l'aéroport de Roissy-CDG, au lieu de n'y opérer que comme prestataire.

Cette stratégie de croissance externe a fortement mobilisé les ressources financières du groupe. Le retournement du marché après le 11 septembre 2001 a placé Penauille dans une situation financière très délicate, alors qu'il lui fallait mobiliser des fonds importants pour procéder à la deuxième tranche du rachat de Globeground en juin 2002. Son endettement est très élevé (472 M€ à fin 2002) et la situation du marché ne lui permet pas de procéder à l'augmentation de capital annoncée par son PDG fondateur, Jean-Claude Penauille, maintes fois reportée. Ainsi, le ratio d'endettement net sur fonds propres atteint fin 2002 249,5 %.

Malgré tout, l'exploitation reste relativement saine : En 2002, la forte progression du chiffre d'affaires (+ 23,8 % à 1,57 Milliards €), tirée par l'intégration de Globeground, a dégagé un résultat d'exploitation positif de 27,7 M€, mais insuffisant pour couvrir les frais financiers générés par la dette (30 M€). L'exercice se solde par un déficit net de 15,4 M€ (contre un bénéfice net de 3,7 M€ en 2001).

Ces difficultés sont illustrées par l'évolution du cours de bourse :



Le deuxième acteur mondial, **SWISSPORT**, anciennement filiale du SrGroup, vient d'être racheté début 2002 par un fonds de pension britannique (Candover) pour 393 M€. Les difficultés actuelles du secteur expliquent sans doute en partie le fait qu'aucun acteur du marché ne se soit déclaré être intéressé par cette vente. En 2001, Swissport était resté bénéficiaire, réalisant un chiffre d'affaires de 813,1 M€ pour un résultat d'exploitation (Ebitda) de 58 à 61 M€ (pas de chiffres 2002 disponibles).

Plus connu pour ses activités de construction et travaux publics, le groupe **VINCI** s'est hissé au troisième rang mondial de l'assistance aéroportuaire avec, en septembre 2001, le rachat de WFS, ancienne filiale spécialisée d'American Airlines. Depuis, le groupe a annoncé vouloir mettre un frein à ses développements sur le secteur, compte tenu des incertitudes actuelles. Cela s'est traduit notamment par l'abandon de l'opération de rachat du concessionnaire d'aéroports britannique TBI. Il projette, dans le même esprit, de se retirer de la gestion des aéroports mexicains, concessions héritées de son acquisition de GTM.

Sur les deux aéroports parisiens, **ADP et Air France** occupent, directement ou au travers de leurs filiales, une place très importante en matière d'assistance.

Au travers de sa filiale **SAPSER** (par l'intermédiaire de la holding Alyzia), ADP offre aux compagnies aériennes présentes sur les plates-formes parisiennes, toute la palette des services d'assistance. ADP se trouve ainsi en position à la fois de gestionnaire de l'infrastructure aéroportuaire, et prestataire de services. En 1999, suite à l'ouverture du marché et afin de compenser la perte de sa situation de quasi-monopole, ADP avait décidé l'instauration d'un droit d'accès à tout prestataire désireux d'offrir des prestations d'assistance. Son montant représentait généralement 3 % des recettes tirées de ces activités. Suite à une plainte déposée par Air France, AOM et Air Liberté, le Conseil d'Etat a annulé cette décision, qui a depuis fait tâche d'huile sur les grands aéroports de province où la même pratique avait été introduite par les gestionnaires d'infrastructures (Nice, Lyon, Toulouse et Marseille notamment).

**RACHATS RÉALISÉS PAR :
PENAILLE POLYSERVICES**

Date	Société achetée	Montant de la transaction	Caractéristiques
Mars 1999	SERVISAIR (G-B)	42 M€ pour 30 % du capital	Servisair est présent dans 9 pays européens et 67 plateformes aéroportuaires. En 1998, il avait réalisé un CA de 272 M€ pour un bénéfice de 6,3 M€
2000	ICS (G-B)		Spécialisé dans le nettoyage d'avions
Janvier 2000	GLOBAL (USA)	Apport de CA de 25,5 Mds \$ (estimation pour 1999) et 900 salariés répartis sur 18 aéroports	Global présent sur 17 aéroports, dont Cleveland, Houston, Phoenix, Seattle sous plusieurs marques (Global Ground Services Aviation Ground Service, World Cargo Services...)
	Tristar Airlines Services		Basé à Dallas – Fort Worth
2001	GlobeGround (All)	370 M€ en 2 temps (mai 2001 et juin 2002)	LH a recapitalisé la société pour 150 M€ avant la vente. Globeground a réalisé en 2000 391 M€ de CA et 9 % de marge d'exploitation. Avait repris Hudson General aux US. Permet à Penaille d'obtenir une licence sur Roissy + développement sur Asie, Amérique Latine et Allemagne.

AVIAPARTNER

Juillet 1998	Joint-venture avec l'allemand IVG		Avia est présent en France sur Mulhouse, Nantes, Lille et Marseille
--------------	-----------------------------------	--	---

CRIT

Juin 1999	Europ Handling (FRA)		CRIT est spécialisé dans l'intérim. EH est issu d'un essaimage du groupe Air France
-----------	----------------------	--	---

VINCI

Sept 2001	WFS (US)	326 M€, soit 7 fois l'EBE, dont moins de 100 M€ pour les titres et le reste pour la dette	3 ^{ème} acteur mondial de l'assistance aéroportuaire, ex filiale d'American Airlines. Présent sur 100 aéroports dans 20 pays, CA de 410 M€ dont 75 % aux USA, 15 % en Europe, 5 % au Canada, 3 % à Hong Kong et 2 % dans les Caraïbes. Présent sur tous les métiers sauf le catering.
-----------	----------	---	--

CANDOVER (fonds d'investissements G-B)

Fev 2002	Swissport (Sui)	393 M€	Présent sur 130 aéroports répartis dans 23 pays, 13 000 salariés dont 750 en France et 1,6 million d'avions traités. En 2001, a réalisé 813 M€ de CA et un Ebitda de 58 à 61 M€
----------	-----------------	--------	---

PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DES PRINCIPAUX ACTEURS

Données financières en M€	PENAUILLÉ POLYSERVICES (2002)	SWISSPORT (2001)	VINCI (2002)	AVIA PARTNER (2001)
Chiffre d'affaires	1 570	813	*500	208
% d'évolution/n-1	+ 23,8		n.s.	-3,1
Résultat d'exploitation	27,7	60		
Résultat net	- 15,4			
Effectifs	58 144	18 000	13 500	4 500
Implantations aéroports	200	150	110	33
Présence en France	ORY, CDG, MLH, AVG	NCE, Le Bourget	CDG, ORY, Beauvais, Avignon, CFE	BOD, GNB, LIL, LYS, MRS, MPL, MLH, NTE, NCE, CDG, SXB, TLS,
Implantations pays	40	28	26	6
Volumes de passagers traités		55 millions	50 millions	17,4 millions
Volume de fret traité (tonnes)		2 millions	1,7 millions	640 000

* Prévisions. Le CA 2001 de l'activité s'est élevé à 178 M€, avec seulement trois mois d'intégration de WFS et sa filiale SFS.

ANNEXE : LISTE DES SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE**1. L'assistance administrative au sol et la supervision 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 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.

2. L'assistance « passagers » 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.

3. L'assistance « bagages » 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.

4. L'assistance « fret et poste » 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.

5. L'assistance « opération en piste » 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 oeuvre 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 oeuvre des moyens nécessaires ;

5.7. Le transport, le chargement dans l'avion et le déchargement de l'avion de la nourriture et des boissons.

6. L'assistance « nettoyage et service de l'avion » 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.

7. L'assistance « carburant et huile » 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.

8. L'assistance d'entretien en ligne 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.

9. L'assistance « opérations aériennes et administration des équipages » 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.

10. L'assistance « transport au sol » 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.

11. L'assistance « service commissariat » 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.

(*) Pour autant que ces services ne soient pas assurés par le service de circulation aérienne