UNION ECONOMIQUE ET MONETAIRE OUEST AFRICAINE

La Commission

DECISION N°___11_____/2022/COM/UEMOA
RELATIVE A DES PRATIQUES MISES EN ŒUVRE DANS LE SECTEUR DE L'ASSISTANCE AEROPORTUAIRE EN ESCALE A ABIDJAN (COTE D'IVOIRE)

LA COMMISSION DE L'UNION ECONOMIQUE ET MONETAIRE OUEST AFRICAINE

VU le Traité modifié de l'UEMOA, notamment en ses articles 4(a), 7, 76(c), 88, 89 et 90 ;

VU l'Acte Additionnel n° 02/2021/CCEG/UEMOA, du 14 avril 2021 portant nomination des Membres de la Commission de l'UEMOA ;

VU l'Acte Additionnel n° 03/2021/CCEG/UEMOA, du 14 avril 2021 portant nomination du Président de la Commission de l'UEMOA ;

VU le Règlement n° 02/2002/UEMOA du 23 mai 2002, relatif aux pratiques anticoncurrentielles à l'intérieur de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine ;

VU le Règlement n°03/2002/CM/UEMOA du 23 mai 2002, relatif aux procédures applicables aux ententes et abus de position dominante à l'intérieur de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine ;

VU le Règlement n° 01/2018/CM/UEMOA du 23 mars 2018, portant Règlement financier des Organes de l'UEMOA ;

Prenant en compte la lettre n° ARC/PDT/AMM-2016-08 du 08 juin 2016, par laquelle l'Association des Représentants de Compagnies aériennes (ARC) en Côte d'Ivoire a déposé une plainte auprès de la Commission de l'UEMOA pour protester contre l'augmentation drastique des frais d'assistance en escale opérée par la Société NAS Ivoire SA, délégataire des services d'assistance en escale sur ledit aéroport ;

Prenant en compte la lettre N° 06033/PC/DMRC/DCONC du 20 août 2018, portant transmission de la communication de griefs à la société NAS IVOIRE pour des pratiques anticoncurrentielles mises en

œuvre dans le secteur de l'assistance aéroportuaire en escale à Abidjan, en Côte d'Ivoire ;

Prenant en compte le procès-verbal en date du 07 février 2019 portant audition de la Société NAS IVOIRE SA pour des pratiques anticoncurrentielles mises en œuvre dans le secteur de l'assistance aéroportuaire en escale à Abidjan, en Côte d'Ivoire ;

Considérant l'Avis n° 04/2019/CCC/UEMOA du Comité Consultatif de la Concurrence en date du 21 juin 2019 relatif au projet de Décision portant sur des pratiques anticoncurrentielles mises en œuvre dans le secteur de l'assistance aéroportuaire en escale à Abidjan en Côte d'Ivoire ;

Considérant les délibérations du Collège des Commissaires en date du 05 mai 2022 ;

Prenant en compte les autres pièces du dossier ;

Considérant ce qui suit :

I. Le contexte et la procédure

1. L'Association des Représentants de Compagnies aériennes (ARC) en Côte d'Ivoire a déposé, par lettre n° ARC/PDT/AMM-2016-08 du 08 juin 2016, une plainte auprès de la Commission de l'UEMOA pour protester contre l'augmentation drastique des frais d'assistance en escale opérée par la Société NAS Ivoire SA, délégataire des services d'assistance en escale sur ledit aéroport.
2. Au regard des dispositions du Règlement n°03/2002/CM/UEMOA relatif aux procédures applicables aux ententes et abus de position dominante à l'intérieur de l'UEMOA, la plainte a été jugée recevable dans sa forme par la Commission de l'UEMOA, par lettre n°08937/DMRC/DConc du 24 octobre 2016 et notifiée aux autorités ivoiriennes.
3. L'examen préliminaire des informations contenues dans la plainte de l'ARC fait état d'entraves au libre jeu de la concurrence sur le marché de l'assistance aéroportuaire en escale à Abidjan (Côte d'Ivoire).
4. En outre, la Commission a adressé à la société Nas Ivoire SA et aux autorités ivoiriennes en charge du Transport, des demandes d'informations et de renseignements complémentaires relatifs à l'organisation et au fonctionnement du secteur de l'assistance aéroportuaire en escale à Abidjan.
5. Par ailleurs, la Commission de l'UEMOA a organisé, du **07 au 19 août 2017**, une mission d'enquête de concurrence dans le secteur de l'assistance en escale à l'aéroport international Félix Houphouët Boigny d'Abidjan.
6. Ces investigations ont été menées auprès de l'ensemble des acteurs publics et privés de la plateforme aéroportuaire en vue de collecter des informations complémentaires suffisantes relatives aux pratiques alléguées dans la plainte de l'ARC.

7. Les résultats de ces investigations, consignés dans un rapport d'enquête, et l'analyse des renseignements complémentaires fournis, ont permis de constater des pratiques abusives de la Société NAS IVOIRE SA, incompatibles avec les règles communautaires de la concurrence, au regard de sa position dominante dans le secteur.

8. Une analyse approfondie de ces faits au regard des dispositions pertinentes de l'article 88 du Traité et de ses textes subséquents, notamment l'article 4 du Règlement n°02/2002/CM/UEMOA du 23 mai 2002 relatif aux pratiques anticoncurrentielles à l'intérieur de l'UEMOA, a mis en évidence des pratiques restrictives de concurrence dont les **indices graves, précis et concordants** apparaissent au dossier sous diverses formes.

9. Dans ce cadre, et en application de l'article 16 du Règlement n° 03/2002/CM/UEMOA du 22 mai 2002 relatif aux procédures applicables aux ententes et abus de position dominante, la Commission a engagé la procédure contradictoire par la notification à la Société NAS IVOIRE SA de plusieurs griefs.

10. Ces griefs ont également été notifiés aux autorités ivoiriennes à titre d'informations et pour leurs observations éventuelles.

11. En réponse à ces notifications de griefs, la Société NAS IVOIRE SA a, par lettre n°195/NAS/DG/ca du 24 septembre 2018, sollicité « une extension de la durée initiale d'un (01) mois … afin de disposer du temps nécessaire, pour transmettre davantage d'informations et répondre au mieux auxdits griefs ».

12. La Commission a, par lettre n°07871/DMRC/DConc du 23 octobre 2018, consenti à cette demande et lui a accordé un délai supplémentaire de quinze (15) jours, à compter de la date de réception de ladite lettre, pour le dépôt de ses observations écrites.

13. Ainsi, faisant suite à cette prorogation de délai, la Société NAS IVOIRE SA a, par lettre en date du 06 novembre 2018, formulé ses observations tout en affirmant sa disponibilité à collaborer. Par la même occasion, elle a souhaité une rencontre avec la Commission pour transmettre de plus amples informations.

14. La Commission a répondu favorablement à sa requête qui s'inscrit dans le cadre du respect des droits de la défense.

15. Conformément aux dispositions des articles 17.1 et 17.4 du Règlement n°03/2002/CM/UEMOA du 23 mai 2002 relatif aux procédures applicables aux ententes et abus de position dominante à l'intérieur de l'UEMOA, la Commission a, par lettre n° 08770/DMRC/DCONC du 22 novembre 2018, convoqué la Société NAS IVOIRE SA aux séances d'audition qu'elle envisageait organiser, à Ouagadougou, du 12 au 15 décembre 2018.

16. En retour, NAS IVOIRE SA a, par lettre en date du 07 décembre 2018, sollicité le report des séances d'audition pour des raisons d'indisponibilité des personnes devant la représenter.

17. La Commission a consenti à cette requête et l'a invité à prendre toutes les dispositions nécessaires pour assurer sa participation aux séances d'audition qui se sont tenues

à Ouagadougou, du 05 au 08 février 2019. Ces séances d'audition ont été sanctionnées par un procès-verbal en date du 07 février 2019.

18. Quant au Ministère en charge des Transports, il a, par lettre n°3590/MT/CAB-dajc/dc du 26 septembre 2018 à la suite de la communication de griefs, sollicité un délai complémentaire à l'effet de faire parvenir ses observations et contributions.

19. La Commission a, par lettre n°07870/DMRC/DConc du 23 octobre 2018, consenti également à cette demande et lui a accordé un délai supplémentaire de quinze (15) jours, à compter de la date de réception de ladite lettre, pour le dépôt de ses observations écrites.

20. Par lettre n°4126/MT/CAB du 28 novembre 2018, le Ministère en charge des transports, a, en sa qualité d'autorité délégante, d'une part, réitéré le bénéfice de l'entier contenu des observations et contributions de ce Département, qui auraient été transmises à la Commission de l'UEMOA par lettre n° 924/MT/CAB-DAJC/cd du 07 novembre 2018 et d'autre part, sollicité la présence du Ministère aux côtés de l'entreprise à auditionner, en l'occurrence la Société NAS IVOIRE SA.

21. La Commission a noté qu'à l'échéance du délai imparti, aucune observation de cette structure ne lui est parvenue. Elle a, par ailleurs, au regard des dispositions pertinentes de l'article 17 du Règlement n°03/2002/CM/UEMOA du 23 mai 2002 consenti à autoriser la présence de ce département ministériel, aux côtés de la société NAS IVOIRE SA lors des séances d'audition.

II. le secteur d'activités

II.1. Les produits et services

22. Les services offerts par la Société NAS IVOIRE SA, entreprise délégataire des services d'assistance aéroportuaire en escale, tournent autour de onze (11) catégories subdivisées en 32 sous-catégories telles qu'elles sont organisées par la Directive n°01/2003/CM/UEMOA du 20 mars 2003, relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de l'Union. Il s'agit des services :

- de l'assistance administrative au sol et la supervision ;
- de l'assistance « passagers » ;
- de l'assistance « bagages » ;
- de l'assistance « fret et poste » ;
- de l'assistance « opérations en piste » ;
- de l'assistance « nettoyage et service de l'avion » ;
- de l'assistance « carburant et huile » ;
- de l'assistance « entretien en ligne » ;
- de l'assistance « opérations aériennes et administration des équipages » ;
- de l'assistance « transport au sol » ; et
- de l'assistance « service commissariat » (catering).

II.2. Les acteurs du secteur

23. Les acteurs du marché de l'assistance aéroportuaire en escale sur la plateforme d'Abidjan sont divers. Ils sont constitués, outre les structures publiques ou

parapubliques (le Ministère des Transports et ses démembrements, l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile et l'Aéroport International d'Abidjan), par la société délégataire des services d'assistance aéroportuaire en escale, de sociétés privées et d'organisations professionnelles.

II.2.1. Les acteurs du secteur privé

A- La société délégataire des services d'assistance aéroportuaire en escale : NAS IVOIRE SA

24. NAS IVOIRE SA est une filiale de la société « National Aviation Services » (NAS) basée au Koweït et spécialisée dans le métier d'assistance en escale à travers le monde. Elle est présente au Moyen Orient, en Asie du Sud et en Afrique, particulièrement dans huit (08) pays et quinze (15) aéroports.

25. Depuis le 16 janvier 2015, une Convention de délégation des services d'assistance en escale à l'Aéroport International Félix Houphouët Boigny lie NAS IVOIRE SA à l'Etat de Côte d'Ivoire, pour une durée de dix (10) ans.

26. Par cette convention obtenue après un appel d'offres restreint, NAS IVOIRE SA s'est substituée à la société « Handling Côte d'Ivoire » qui assurait la Régie d'assistance en escale, après la liquidation d'Air Afrique en 2002.

27. Cette société a officiellement lancé ses activités le mardi 24 mars 2015. Depuis le démarrage de ses activités, son chiffre d'affaires est en progression et se présente comme suit :

28. **Tableau n°1 : Evolution du chiffre d'affaires de la société NAS Ivoire SA**

[]

B- Les compagnies aériennes

29. Il s'agit de l'ensemble des compagnies aériennes qui fréquentent ou desservent, de manière générale, l'Aéroport International Félix HOUPHOUËT BOIGNY d'Abidjan et, particulièrement, celles ayant des représentations en Côte d'Ivoire.

30. Sur la période de réalisation de l'enquête, les compagnies Air Burkina, Middle East Africa, Tunisair, Egyptair, Camair Co, Arik Air, Turkish Airlines, Ceiba Inter Continental, Air Algérie, Mauritania Airlines, Asky Airlines, Ethiopian Airlines, Rwandair, Trans Air Congo, Air France, Air Côte d'Ivoire, Emirates Airlines, Brussels Airlines, Royal Air Maroc, Kenya Airways, et South African Airways, ont été listées.

C- Les Organisations professionnelles

31. Les compagnies aériennes susmentionnées sont regroupées au sein des deux organisations professionnelles que sont l'Association des Représentants des Compagnies Aériennes (ARC) et Bienvenue à Abidjan aux Représentants des Compagnies Aériennes-Côte d'Ivoire (BAR-CI).

32. **L'Association des Représentants des Compagnies Aériennes (ARC)** existait, depuis sa création le 12 avril 1979, comme la seule instance en Côte d'Ivoire qui regroupait toutes les compagnies aériennes.

33. Comme toute association, l'ARC vise, conformément à ses statuts, l'entraide professionnelle et amicale entre ses membres et la représentation des intérêts communs, en dehors de tout but lucratif, politique, confessionnel ou racial.

34. **L'association « Bienvenue à Abidjan aux Représentants des Compagnies Aériennes-Côte d'Ivoire » (BAR-CI)** a été créée à la suite des divergences entre les membres de l'ARC et NAS IVOIRE SA.

D- Les autres sociétés privées

35. Elles sont constituées par les acteurs qui, étant donné leurs activités, interviennent dans l'assistance en escale et entretiennent, de ce fait, des rapports avec la société NAS Ivoire SA. Il s'agit de :

- **Médicis** : société d'assistance médicale d'urgence qui intervient, à titre particulier, sur l'Aéroport International FHB d'Abidjan ;
- **Servair Abidjan :** filiale de la compagnie aérienne Air France, spécialisée dans la restauration aérienne, l'assistance aéroportuaire et la restauration collective à bord.

II.2.2. Les acteurs du secteur public et parapublic

A- Le Ministère des Transports et ses démembrements

36. Le Ministère des Transports a pour mission principale de suivre et de mettre en œuvre la politique du Gouvernement en matière de transports en vue de moderniser le système des transports de Côte d'Ivoire.

37. Les structures du Ministère des Transports doivent réaliser les objectifs spécifiques suivants :

- améliorer le cadre institutionnel, juridique et organisationnel du secteur des transports ;
- organiser les activités de transports ;
- favoriser le développement des transports ;
- promouvoir une offre de service de transport suffisante et de qualité ;
- améliorer l'accessibilité des couches socioprofessionnelles aux services de transports ;
- faciliter l'accès des transporteurs aux crédits bancaires.

38. Ses missions, en ce qui concerne le transport aérien, sont dévolues à la Direction des Transports Aériens (DTA), rattachée au Cabinet du Ministre. A ce titre, cette direction est chargée d'élaborer et de mettre à jour les textes législatifs et réglementaires dans les différents domaines d'activités de l'aviation civile (sécurité du transport aérien, navigation aérienne, infrastructures aéronautiques, sûreté, environnement, etc.),

conformément aux normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

B- L'Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC)

39. L'Autorité Nationale de l'Aviation Civile, en abrégé (ANAC), administration autonome de l'aviation civile créée par l'ordonnance n° 2008-08 du 28 janvier 2008, portant Code de l'Aviation Civile, est une autorité administrative indépendante dotée de la personnalité morale, de l'autonomie financière et de gestion.

40. Conformément au décret n° 2008-277 du 03 octobre 2008, portant organisation et fonctionnement de l'administration autonome de l'Aviation Civile dénommée «Autorité Nationale de l'Aviation Civile », l'ANAC a pour fonction d'assurer, pour le compte de l'Etat, les missions de réglementation, de contrôle, de surveillance, de sécurité et de sûreté de l'Aviation Civile, de médecine aéronautique et de coordination en matière de transport aérien conformément aux dispositions de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

C- Le gestionnaire de la plateforme aéroportuaire : Aéroport International d'Abidjan (AERIA)

41. AERIA est une société anonyme de droit ivoirien au capital social [] francs CFA. Le siège est à Abidjan 15 BP 30. Elle est inscrite au Registre du Commerce et du Crédit Mobilier (RCCM) d'Abidjan-Plateau.

42. La société AERIA est concessionnaire de l'Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan depuis 1996 (Convention de Concession initiale). Après la première concession de 15 ans, l'Etat de Côte d'Ivoire a renouvelé la concession avec AERIA pour une durée de 20 ans, par décret n° 2009-400 du 17 décembre 2009, portant approbation de la Convention de Concession pour l'extension, le développement, le renouvellement, la modernisation, l'entretien et l'exploitation de l'aéroport international Félix Houphouët Boigny d'Abidjan.

43. Aux termes des dispositions de ladite convention, le domaine de l'Aéroport international d'Abidjan est concédé à la société AERIA qui s'engage à mettre en œuvre les moyens humains et matériels nécessaires et suffisants pour réaliser :

- l'aménagement, la modernisation, l'extension, le renouvellement, l'exploitation, l'entretien et le développement de l'aéroport en conformité avec les standards internationaux et les normes et pratiques recommandées par l'OACI ;

- l'aménagement, la viabilisation, la promotion, la valorisation, le développement, et la gestion du Domaine d'activités tertiaires selon les orientations stratégiques de développement du secteur, etc.

III. LES PRATIQUES RELEVEES

III.1. Le marché en cause

44. La note interprétative 4 de l'annexe n° 1 du Règlement n° 03/2002/CM/UEMOA du 23 mai 2002, relative à la notion de " marché en cause ", souligne que, pour apprécier l'effet anticoncurrentiel d'une pratique et notamment, pour identifier une position dominante, la Commission utilisera comme critère la part de marché détenue par les parties à la pratique. Pour pouvoir déterminer cette part de marché, il est nécessaire d'avoir préalablement défini, avec précision, le " marché en cause ". Ce marché est le résultat de la combinaison entre" le marché de produits en cause " et "le marché géographique en cause".

45. En l'espèce, le marché des produits est celui de l'assistance en escale confiée à NAS IVOIRE SA, ou, plus précisément, l'ensemble des services délégués à NAS IVOIRE SA et offerts exclusivement par elle sur la plateforme aéroportuaire, services tels que prévus dans la convention de délégation de service public signée avec l'Etat de Côte d'Ivoire.

46. **Sur cette base, le marché des produits et services offerts par la société NAS IVOIRE SA dans le cadre du service public de l'assistance aéroportuaire en escale à Abidjan est considéré comme étant le marché pertinent.**

47. En outre, l'annexe n° 1 du Règlement n° 03/2002/CM/UEMOA du 23 mai 2002, en sa « Note 4 » relative à la notion de « marché en cause », spécifie que : « dans l'appréhension du marché en cause dans une affaire d'abus de position dominante, le territoire géographique d'un Etat membre, quel que soit le poids économique de celui-ci, pourra être considéré comme une partie significative du marché commun », au sens de l'article 4.1 du Règlement N°02/2002/CM/UEMOA, relatif aux pratiques anticoncurrentielles à l'intérieur de l'UEMOA.

48. Sous ce rapport, l'Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan se situant sur le territoire de la République de Côte d'Ivoire, constitue ainsi une partie significative du marché commun de l'UEMOA.

49. Cette délimitation du marché en cause, qui constitue une spécificité de l'espace communautaire UEMOA, permet, nonobstant l'existence de barrières à l'entrée du marché d'un pays membre par le système de concession de service public, comme c'est le cas en l'espèce, d'apprécier les incidences des pratiques aussi bien sur le territoire géographique de l'Etat membre concerné directement que sur le marché commun, le territoire de l'Etat membre concerné étant une partie significative de celui-ci.

III. 2. Les constatations observées sur le marché en cause

50. Les pratiques suivantes ont été constatées sur le marché de l'assistance en escale à Abidjan :

a. Imposition de prix et pratiques discriminatoires sur les prix

51. L'application des tarifs plafonds, par la société NAS IVOIRE SA, aux compagnies aériennes, traduit effectivement une augmentation, comparativement aux tarifs anciennement négociés par ces dernières avec la Régie avant l'entrée en vigueur de

la Convention de concession entre l'Etat de Côte d'Ivoire et la société NAS IVOIRE SA.

Tableau n°2 : Tarifs plafonds de la touchée commerciale
[ ]
Source : Convention de délégation

52. Ces tarifs restent conformes aux seuils définis par l'Autorité Délégante, même s'ils demeurent encore très élevés pour les compagnies.

Tableau n°3 : Tarifs de la touchée commerciale avant la concession à NAS IVOIRE
[ ]
Source : Touchées commerciales des compagnies aériennes (Régie)

53. Cependant, il est observé des écarts tarifaires pour des prestations équivalentes offertes aux compagnies.

Tableau n°4 : Exemples d'écarts tarifaires entre compagnies pour des prestations équivalentes
[ ]
Source : Contrats Nas Ivoire.

54. Le tableau n°5, ci-dessous, transmis par AERIA, fourni les fréquences des vols (volume de trafic) d'[].

Tableau n°5 : Fréquences des vols annuels de certaines compagnies

[ ]

Source : Statistiques de trafic fournies par AERIA pendant l'enquête

55. Aussi, le facteur volume global de trafic réalisé, pris comme critère de détermination des tarifs contractuels, parait-il contradictoire à l'analyse des statistiques du trafic global réalisé par les compagnies [] qui ne bénéficient pas des mêmes tarifs.

56. « Le Global Deal » qui consiste à offrir à une compagnie aérienne, un abattement sur son chiffre d'affaires global inhérent au volume de trafic qu'elle réalise, ne saurait influer sur les tarifs unitaires contractuels par type d'aéronefs d'une compagnie d'une part, et justifier des écarts significatifs au niveau desdits tarifs pour des compagnies utilisant les mêmes types d'aéronefs et ayant des fréquences ou trafics de vols équivalents, d'autre part.

57. « Le Global deal » serait effectif uniquement pour la compagnie [] et les discussions avec les autres compagnies [] seraient en cours.

58. « Le Global Deal » reste un accord verbal qui ne repose sur aucun acte juridique formel, sa preuve matérielle n'étant pas encore établie par les intéressés.

59. Par ailleurs, l'analyse des tarifs contractuels a permis de relever, pour les compagnies [ ], un écart significatif de touchée commerciale pour un même type d'avion (E170), tel que renseigné ci-après :

Source : Tarifs contractuels des compagnies aériennes]

60. Le tableau ci-dessous, transmis par NAS IVOIRE SA, fait ressortir les trafics cumulés annuels pour les compagnies « Air Côte d'Ivoire » et « Air Burkina » :

Tableau n°7 : Statistiques de trafic comparatif entre Air Burkina et Air Côte d'Ivoire

[ ]

Source : Statistiques de trafic fournis par NAS IVOIRE]

61. Il convient de préciser que le trafic cumulé d'Air Côte d'Ivoire prend en compte l'ensemble de sa flotte constituée de [ ] aéronefs de types différents (Q400, E170 et A319) tandis qu'Air Burkina n'utilise qu'un seul type d'aéronef (E170). Air Côte d'Ivoire, ne dispose plus, depuis 2016, d'aéronef de type E170 (tableau n°7).

Tableau n°8 : Statistiques de trafic comparatif entre Air Burkina et Air Côte d'Ivoire sur l'aéronef E 170

[ ]

Source : Statistiques de trafic fournies par AERIA

62. Ainsi, de manière générale et comparativement aux autres compagnies aériennes exerçant sur l'aéroport d'Abidjan, les mouvements d'avions d'Air Côte d'Ivoire ont augmenté de façon exponentielle passant de [% en 2013 à % en 2016 sur l'aéroport d'Abidjan, faisant de celle-ci le leader sur la plateforme.

63. En outre, aux termes des dispositions de la Convention de concession relatives à l'objet et au champ d'application de la délégation, l'Autorité Délégante peut accorder à certains usagers de l'aéroport, un droit d'auto-assistance en escale pour certaines catégories de services délégués, étant toutefois précisé qu'à la date de démarrage des activités du Délégataire, seule la compagnie nationale Air Côte d'Ivoire et les vols militaires bénéficient d'un droit d'auto-assistance.

64. En somme, la capacité de s'auto-assister en tant que compagnie nationale, d'une part, et principalement son rôle de leader sur la plateforme aéroportuaire d'Abidjan, en raison de l'important trafic qu'elle réalise, d'autre part, sont des éléments déterminants qui ont pesé en faveur de la compagnie Air Côte d'Ivoire dans la négociation de ses tarifs contractuels.

65. Toutefois, il convient de relever qu'à la date du démarrage des activités de NAS IVOIRE SA en septembre 2015, et de la signature des tarifs contractuels avec les compagnies aériennes, aussi bien Air Burkina qu'Air Côte d'Ivoire disposaient chacune d'un aéronef de type E170 avec un volume de trafic dudit aéronef un peu plus important pour Air Burkina ([]vols contre [] pour Air Côte d'Ivoire).

66. **En conséquence, la compagnie Air Burkina, contrairement à ce qui lui est appliqué comme tarif de la touchée [ ], aurait dû bénéficier d'un tarif contractuel identique sinon plus favorable que celui d'Air Côte d'Ivoire [ ]. Cet écart traduit une discrimination tarifaire certaine.**

67. Il ressort de ce qui précède que NAS IVOIRE SA a imposé de façon directe des coûts de prestations et d'autres conditions de transactions non équitables. Elle a également appliqué à l'égard de partenaires commerciaux, des conditions inégales à des prestations équivalentes en leur infligeant, de ce fait, un désavantage dans la concurrence. Elle a, enfin, par la mise en œuvre de ces pratiques, limité la production, les débouchés ou le développement technique au préjudice des consommateurs.

b. La refacturation de l'étiquette bagage et de la carte d'embarquement

68. L'analyse des factures commerciales de novembre 2016, adressées par Nas Ivoire SA aux compagnies aériennes, laisse apparaître pour certaines compagnies, notamment Air Burkina et Asky Airlines, une facturation relative aux « BP» et « BT», termes anglophones désignant respectivement dans le secteur de l'assistance en escale, la « Carte d'embarquement » et l'« étiquette bagage ».

69. Par contre, pour d'autres compagnies, à savoir [,] aucune facturation n'a été constatée.

70. Concernant l'étiquette bagage et la carte d'embarquement, le Directeur Général de Nas Ivoire affirme que le contrat de base annexé à la convention de délégation est établi conformément au SGHA 2013 de l'IATA, un document standard qui sert de référence à la rédaction des contrats, donc pouvant être adapté selon le contexte.

71. Pourtant, dans la convention de concession, il n'est précisé nulle part que l'étiquette bagage et la production de la carte d'embarquement sont incluses dans le Paquet de Services de Base ou la touchée commerciale. En effet, ces produits peuvent être fournis aussi bien par NAS IVOIRE SA à la demande que par les compagnies aériennes elles-mêmes. Dans le dernier cas cité, NAS IVOIRE SA ne peut facturer ces services.

72. Il convient, à ce stade de l'analyse, d'expliciter l'émission de la carte d'embarquement et la production de la carte d'embarquement en vue d'en faire la distinction. En effet, lors de l'enregistrement à l'aéroport, le passager présente une pièce d'identité (en général, un passeport) et son titre de transport (billet). Après vérification (saisies des informations relatives au passager) dans la borne d'enregistrement (machine permettant d'effectuer l'enregistrement), le personnel au sol (personnel employé de NAS IVOIRE SA) émet une carte d'embarquement et enregistre les bagages.

73. La carte d'embarquement est un document fourni par une compagnie aérienne lors de l'enregistrement. Elle donne autorisation au passager de monter à bord d'un avion pour un vol donné. Au minimum, elle permet d'identifier le passager, le numéro de vol ainsi que la date et l'heure prévues pour le départ.

74. Ainsi, constitue l'émission de la carte d'embarquement, la prestation de service qui consiste pour le personnel de NAS IVOIRE SA, à enregistrer le passager et à émettre la carte d'embarquement.

75. L'émission de la carte d'embarquement est une prestation incluse dans le Paquet de Services de Base. Elle est, par conséquent, intégrée dans la touchée commerciale. Sous ce rapport, elle ne peut faire l'objet d'une refacturation, c'est-à-dire, une facturation isolée de la touchée commerciale.

76. Quant à la production de la carte d'embarquement, il s'agit de la confection de celle-ci par les compagnies aériennes qui, le plus souvent, pour des raisons commerciales (publicité, image, etc.), les produisent à leur effigie.

77. La production de la carte d'embarquement est un service hors Paquet de Services de Base. Par conséquent, lorsque ladite carte est fournie (produite) par NAS IVOIRE SA sur demande de la compagnie aérienne, cette prestation fait l'objet d'une facturation isolée.

78. L'étiquette bagage est une prestation incluse dans le paquet de services de base. En conséquence, elle ne peut faire l'objet d'une facturation différente.

79. La facturation, par NAS IVOIRE SA, de la production de l'étiquette bagage est une conséquence de la fourniture du service lorsque celui-ci est demandé par les compagnies aériennes. C'est le cas pour la compagnie Asky Airlines qui reconnait que les cartes d'embarquement et les étiquettes bagages leur sont fournies par NAS IVOIRE SA.

80. Cependant, pour une compagnie comme Air Burkina qui prend totalement en charge la production de l'étiquette bagage et de la carte d'embarquement, il a été relevé que la société NAS IVOIRE SA procédait à la facturation de cette prestation alors non fournie, soutirant, de ce fait, des avantages injustifiés.

81. **Il apparaît de ce fait, que NAS IVOIRE SA a imposé de façon directe des coûts de prestations et d'autres conditions de transactions non équitables. Elle a également appliqué à l'égard de partenaires commerciaux des conditions inégales à des prestations équivalentes, en leur infligeant de ce fait un désavantage dans la concurrence. Elle a, enfin, par la mise en œuvre de ces pratiques, limité la production, les débouchés ou le développement technique au préjudice des consommateurs.**

c. Le prélèvement relatif au système « Baggage Reconciliation Statement » (BRS)

82. La réconciliation et la traçabilité des bagages sont des éléments clés dans la gestion de l'assistance aéroportuaire en escale, aussi bien en matière de sécurité que de rapidité de traitement, améliorant ainsi la relation client entretenue avec les compagnies aériennes.

83. Basé sur les dernières technologies, le « Baggage Reconciliation Statement » ou « Système de Réconciliation Bagage », est un système complet de réconciliation et de traçabilité des bagages, conçu pour associer chaque bagage enregistré ou en correspondance avec le passager et les vols correspondants. Il apporte à chaque

instant une information fiable sur la localisation des bagages et sur la possibilité de les charger dans un avion, en fonction de la présence du passager à bord.

84. Le BRS, bien qu'étant un service exclusif hors paquet de service de Base en vertu de la Convention de Délégation, est par nature une prestation obligatoire.

85. Il est, en effet, une prestation qui va de pair avec la responsabilité du concessionnaire d'assurer, en bon père de famille, la garde et le traitement des bagages. Ce n'est pas, en réalité, une prestation indépendante du paquet de service de Base. En effet, ce service ne saurait être imposé aux compagnies car l'acquisition de ce système participe à l'amélioration de la qualité des services fournis par l'opérateur en charge de l'assistance en escale.

86. La dissociation de cette obligation du PSB et la facturation supplémentaire y relative, relèvent d'un abus.

87. Le prélèvement BRS est également appliqué de façon discriminatoire entre les compagnies. Il est, en effet, prélevé pour certaines compagnies aériennes comme [,] contrairement à d'autres, notamment [.]

88. **En somme, NAS IVOIRE SA a imposé de façon directe des coûts de prestations et d'autres conditions de transactions non équitables. Elle a également appliqué à l'égard de partenaires commerciaux des conditions inégales à des prestations équivalentes, en leur infligeant de ce fait un désavantage dans la concurrence. Elle a, enfin, par la mise en œuvre de ces pratiques, limité la production, les débouchés ou le développement technique au préjudice des consommateurs.**

d. La facturation de la redevance de concession de [] % aux compagnies aériennes par NAS IVOIRE SA

89. L'article 13.1.2 de la Convention de Délégation relatif à la Redevance de Délégation stipule que : « *le montant annuel de la redevance de délégation correspond à un pourcentage du chiffre d'affaires du Délégataire, fixé à la date d'entrée en vigueur, à [ ] pour cent ([%)]* ».

90. Il apparaît dans la pratique que le prélèvement du montant annuel de la redevance de délégation [([%)]est opéré, non pas sur la base du chiffre d'affaires annuel de l'entreprise NAS IVOIRE SA, mais bien sur les factures clients du délégataire.

91. Cette pratique a été observée sur les factures des compagnies durant le premier trimestre du démarrage des activités de NAS IVOIRE SA, plus précisément d'octobre, novembre et décembre de l'année 2015.

92. Les responsables de NAS Ivoire SA, ont cependant, affirmé que les prélèvements opérés ont fait l'objet de remboursement aux compagnies intéressées.

93. A ce propos, on notera que lors de la mission d'enquête, seule la compagnie Air France a été totalement remboursée. Les autres ont, en revanche, bénéficié d'avoirs dans les comptes ou livres de la société NAS.

94. **Il ressort de ce qui précède que NAS IVOIRE SA a imposé de façon directe des coûts de prestations et d'autres conditions de transactions non équitables. Elle a également appliqué à l'égard de partenaires commerciaux des conditions inégales à des prestations équivalentes, en leur infligeant de ce fait un désavantage dans la concurrence. Elle a, enfin, par la mise en œuvre de ces pratiques, limité la production, les débouchés ou le développement technique au préjudice des consommateurs.**

III.3. L'effet anticoncurrentiel des pratiques sur le fonctionnement du marché

95. En l'espèce, les pratiques mises en œuvre par la société NAS IVOIRE SA ont un caractère abusif et un effet certain sur le fonctionnement du marché et sur les acteurs du secteur.

96. Ces pratiques abusives portant sur un certain nombre de prestations, sont imposées aux compagnies aériennes. Celles-ci ne les auraient pas, en effet, acceptées si NAS IVOIRE SA était en situation de concurrence effective avec un autre prestataire de service.

97. Ces pratiques sont contraires au droit de la concurrence, notamment aux dispositions de l'article 4 du Règlement n° 02/2002/CM/UEMOA du 23 mai 2002 qui « interdit le fait pour une ou plusieurs entreprises d'exploiter de façon abusive une position dominante sur le marché commun ou dans une partie significative de celui-ci ».

98. Elles ont permis à la société NAS IVOIRE SA d'imposer de façon directe ou indirecte des prix d'achat ou de vente ou d'autres conditions de transactions non équitables, de limiter la production, les débouchés ou le développement technique au préjudice des consommateurs et d'appliquer à l'égard des partenaires commerciaux des conditions inégales à des prestations équivalentes, en leur infligeant, de ce fait, un désavantage dans la concurrence.

99. Ces pratiques, conformément aux constatations effectuées, peuvent être résumées comme suit :

- la discrimination tarifaire entre les compagnies aériennes ;

- la refacturation indue de l'étiquette bagage et de la carte d'embarquement ;

- la facturation illicite du BRS et son application discriminatoire entre les compagnies ;

- le caractère illégal du prélèvement de la redevance de concession de 13% auprès des compagnies aériennes.

100. Ces pratiques constituent, pour la plupart, des surcoûts pour les compagnies, pour les consommateurs et pour la plateforme aéroportuaire.

101. Aussi, installent-elles, par leur caractère purement abusif, une discrimination réelle entre les compagnies aériennes et une disparition de la concurrence sur la plateforme.

102. Ces pratiques restreignent, de ce fait, la concurrence entre les compagnies et amenuisent la compétitivité de la plateforme aéroportuaire d'Abidjan.

103. **Sur cette base, l'on peut considérer que NAS IVOIRE SA a mis en œuvre des pratiques visant à imposer de façon directe ou indirecte des prix ou d'autres conditions de transactions non équitables et injustes, à limiter la production et le développement au préjudice des consommateurs, à appliquer à l'égard de partenaires commerciaux des conditions inégales pour des prestations équivalentes.**

III. 4. La période de mise en œuvre de ces pratiques et la gravité des faits

104. Les pratiques visées au paragraphe précédent, existent depuis 2015.

105. Certaines de ces pratiques se poursuivent encore sur le marché, notamment le prélèvement BRS et la discrimination tarifaire. D'autres, en revanche, ne sont plus observées sur le marché comme la facturation de la redevance de concession de [] % sur les compagnies.

106. Ainsi, les faits visés dans le cadre de cette procédure seront appréciés sur la période allant **de 2015 à 2018**.

107. Par ailleurs, les pratiques incriminées ont, sans nul doute, affecté la stratégie commerciale de plusieurs acteurs de la plateforme aéroportuaires d'Abidjan. Elles ont également eu un impact sur la cherté du transport aérien à Abidjan.

IV- LES GRIEFS NOTIFIES

108. Sur la base des pratiques constatées, la Commission de l'UEMOA a, par lettre n° 06033/PC/DMRC/DCONC du 20 août 2018, notifié, à la Société NAS IVORE SA, le grief d'abus de position dominante dans le secteur de l'assistance aéroportuaire en escale à Abidjan par la mise en œuvre des pratiques abusives suivantes :

- **imposition de façon directe ou indirecte des prix d'achat ou de vente ou d'autres conditions de transactions non équitables** par la pratique de prix élevés et de tarifs inégalitaires pour des prestations équivalentes offertes aux compagnies aériennes ;

- **imposition de surcoûts pour les compagnies aériennes** par la refacturation indue de l'étiquette bagage et de la carte d'embarquement à certaines compagnies aériennes et le prélèvement de la redevance de concession de [%]aux compagnies aériennes;

- **imposition de taxes illégales et abusives**, notamment le BRS aux compagnies aériennes ;

- **application inégale et discriminatoire de tarifs pour des prestations équivalentes** par l'offre de tarifs préférentiels à certaines compagnies au détriment d'autres, entrainant ainsi un désavantage sur la concurrence et un renchérissement de la plateforme aéroportuaire.

109. **Ces pratiques, ayant un objet et un effet anticoncurrentiels, sont prohibées par les dispositions de l'article 4 du Règlement n °02/2002/CM/UEMOA du 23 mai 2002 relatif aux pratiques anticoncurrentielles à l'intérieur de l'UEMOA.**

V. DISCUSSION

110. La présente analyse juridique a pour objet de déterminer si les faits relevés sont compatibles avec les dispositions de l'article 88 (b) du Traité de l'UEMOA et des textes subséquents.

111. Il s'agit d'examiner particulièrement la situation qui prévaut sur le marché pertinent et analyser la conformité des pratiques des acteurs du marché de l'assistance aéroportuaire en escale avec les prescriptions de la législation communautaire de la concurrence.

V.1 Le droit applicable

112. Les articles 88, 89 et 90 du Traité et ses textes d'application, notamment le Règlement n° 02/2002/CM/UEMOA du 23 mai 2002 relatif aux pratiques anticoncurrentielles à l'intérieur de l'UEMOA et le Règlement n ° 03/2002/CM/UEMOA du 23 mai 2002 relatif aux procédures applicables aux ententes et abus de position dominante, fixent les règles de concurrence applicables à l'intérieur de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA).

113. Les faits constatés visent, d'une part, des mesures unilatérales d'une entreprise en position dominante mises en œuvre au moyen de pratiques abusives, discriminatoires et de perceptions de frais indus ou d'avantages injustifiés sur un marché de délégation de service public. Ces faits ont un effet anticoncurrentiel sur le marché de l'assistance aéroportuaire et un effet sur les utilisateurs de la plateforme d'Abidjan.

114. Aux termes de l'article 4 du Règlement n° 02/2002/CM/UEMOA du 23 mai 2002 relatif aux pratiques anticoncurrentielles à l'intérieur de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine, « est incompatible avec le marché commun et interdit, le fait pour une ou plusieurs entreprises d'exploiter de façon abusive une position dominante sur le marché commun ou dans une partie significative de celui-ci. Les pratiques abusives peuvent notamment consister à :

- imposer de façon directe ou indirecte des prix d'achat ou de vente ou d'autres conditions de transactions non équitables ;

- limiter la production, les débouchés ou le développement technique au préjudice des consommateurs ;

- appliquer à l'égard de partenaires commerciaux des conditions inégales à des prestations équivalentes, en leur infligeant de ce fait un désavantage dans la concurrence ;

- subordonner la conclusion de contrats à l'acceptation par les partenaires, de prestations supplémentaires, qui par leur nature ou selon les usages commerciaux, n'ont pas de lien avec l'objet de ces contrats».

115. Mieux, l'article 6 dudit Règlement interdit aux Etats membres de prendre « des mesures permettant aux entreprises privées de se soustraire aux contraintes imposées par l'article 88 paragraphes (a) et (b) du Traité de l'UEMOA ».

V.2. La position dominante de la société NAS Ivoire

116. L'annexe 1 du Règlement N°03/2002/CM/UEMOA définit la position dominante comme la situation où une entreprise a la capacité, sur le marché en cause de se soustraire à une concurrence effective, de s'affranchir des contraintes du marché en y jouant un rôle directeur. Cette annexe précise que, pour apprécier l'existence d'une position dominante, « le critère le plus déterminant sera la part de marché qu'occupe une entreprise sur le marché en cause ». Dans ce cadre, il est généralement admis que le cas le plus caractérisé de la position dominante est la position de monopole.

117. Par ailleurs, la part de marché n'étant pas considérée comme le seul critère pour apprécier la position dominante de l'entreprise, il y a également lieu de prendre en considération d'autres facteurs, notamment :

- l'existence de barrières à l'entrée : ces barrières peuvent résider dans des obstacles législatifs et réglementaires ou dans les caractéristiques propres au fonctionnement du marché en cause. Par exemple, peuvent constituer des barrières à l'entrée, la complexité technologique propre au marché de produit, la difficulté d'obtenir les matières premières nécessaires ainsi que des pratiques restrictives des fournisseurs déjà établis ;

- le degré de l'intégration verticale ;

- la puissance financière de l'entreprise ou du groupe auquel elle appartient.

118. Cette définition de la position dominante appliquée à la situation de NAS Ivoire SA sur la plateforme d'Abidjan en tant qu'opérateur unique et les conditions d'organisation et de tarification des services, permettent d'affirmer que l'entreprise détient un pouvoir quasi autonome sur le marché qui lui permet de s'imposer devant tous les autres acteurs.

119. En l'espèce, la société NAS Ivoire SA, concessionnaire exclusif des services d'assistance aéroportuaire en escale sur la plateforme d'Abidjan par décret, est en situation de quasi-monopole sur ledit marché de l'assistance aéroportuaire.

120. NAS IVOIRE SA occupe une place incontournable sur le marché de l'assistance en escale sur l'aéroport d'Abidjan en raison du caractère exclusif des prestations de service dont elle a la charge sur le secteur.

121. **Sous ce rapport et se fondant sur l'exclusivité à lui offerte, NAS Ivoire SA occupe une position dominante dans le secteur.**

122. Toutefois, la position dominante ne constitue pas, en elle-même, un manquement car elle résulte du niveau de performance que toute entreprise doit chercher à atteindre. C'est plutôt l'abus qui est fait de cette position à l'égard des concurrents qui est interdit par l'article 4 du Règlement N°02/2002/CM/UEMOA.

IV.3. Les arguments de la société NAS Ivoire SA

- **Sur la position dominante de NAS Ivoire SA**

123. Dans son mémoire en défense à la suite de la communication des griefs, NAS Ivoire SA reconnait que le marché concerné en l'espèce, est celui des services

d'assistance aéroportuaire en escale, et celui du périmètre géographique permettant la mise en œuvre desdits services.

124. Elle éclaire par ailleurs que l'analyse de la Convention de Délégation révèle que NAS Ivoire SA est, en ce qui concerne la mise en œuvre des services d'assistance en escale à l'Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan, la société de référence, nonobstant la faculté d'auto-assistance dont bénéficient la compagnie Air Côte d'Ivoire et les vols militaires.

125. Elle reconnait enfin, comme la Commission, être « **dans une position dominante sur le marché des services d'assistance en escale à l'Aéroport d'Abidjan-** ».

- **Sur l'imposition de façon directe ou indirecte des prix d'achat ou de vente ou d'autres conditions de transactions non équitables par la pratique de prix élevés et de tarifs inégalitaires pour des prestations équivalentes offertes aux compagnies aériennes ;**

126. La Convention de Délégation, qui permet à NAS Ivoire SA d'assurer la charge de l'assistance en escale à l'aéroport d'Abidjan fixe un régime de tarifs administrés, à savoir que les tarifs à appliquer par NAS Ivoire SA doivent faire l'objet d'une validation préalable par l'autorité délégante qu'est l'Etat de Côte d'Ivoire.

127. Il convient de préciser par ailleurs que les tarifs du Paquet de Services de Base ont été directement fixés par l'annexe 4 de la Convention de Délégation.

128. Ces tarifs, même s'ils apparaissent, comme le souligne NAS Ivoire SA, inférieurs aux tarifs applicables par la Régie, tels que ceux-ci figuraient en annexe 4 du DAO, sont largement supérieurs aux tarifs négociés entre les compagnies aériennes et la Régie.

129. A preuve, après l'enquête de la Commission, un accord a été conclu courant 2018 entre le Gouvernement ivoirien et NAS Ivoire SA, relatif notamment à la baisse de 30 % des tarifs plafonds du Paquet de Services de Base, tels que définis dans la Convention de délégation.

130. Il faut souligner par ailleurs, qu'en raison du caractère de service public de l'activité de l'assistance aéroportuaire, la Commission n'a pas jugé opportun de réaliser une étude économétrique pour apprécier le niveau des tarifs appliqués par NAS Ivoire SA.

131. **Au regard de tout ce qui précède, le grief de pratiques de prix élevés ne saurait être retenu.**

132. En vertu de l'article 4.2-c du Règlement n°02/2002/CM/UEMOA « les pratiques abusives peuvent notamment consister à … *appliquer à l'égard de partenaires commerciaux des conditions inégales à des prestations équivalentes, en leur infligeant de ce fait un désavantage dans la concurrence ».*

133. Ce principe d'égalité est repris par les articles 11 et suivants du Cahier des Charges de la Délégation, qui stipulent que le Délégataire doit respecter une égalité de traitement tarifaire entre les usagers qui utilisent dans les mêmes conditions les services délégués.

134. Ainsi, la Commission a relevé dans la communication de griefs, des discriminations tarifaires pour des prestations quasi équivalentes entre certaines compagnies aériennes. A titre illustratif, l'on peut citer comme indiqué aux paragraphes 53 à 55 de la présente décision, les compagnies Ethiopian Airlines, Air France, Emirates et Egyptair Airlines.

135. Pour NAS Ivoire SA, « la modulation de prix est admise si elle est justifiée par des différences objectives de situation entre les usagers. Dans ce cadre, toute compagnie aérienne opérant sur la plateforme aéroportuaire d'Abidjan peut bénéficier de conditions particulières en matière tarifaire au regard notamment de la fréquence des vols, de la taille des aéronefs utilisés, entrainant un volume d'activités plus important au bénéfice de ladite compagnie[1]. »

136. Or, il apparait, tel que précisé par NAS Ivoire SA au cours de son audition, que seules les compagnies [ ]bénéficient de privilèges tarifaires accordés en tenant compte d'un Global Deal entre le groupe NAS et les groupes des compagnies concernées.

137. Ainsi, il ressort que les différences tarifaires relevées aux paragraphes 53 à 55 en faveur notamment de la compagnie [], n'ont pas de justifications économiques et sont en conséquence discriminatoires vis-à-vis des autres compagnies de mêmes types.

138. **Sous cet angle, il est établi que le grief d'imposition de prix et d'autres conditions de transactions non équitables est fondé.**

139. Relativement à la différenciation tarifaire entre Air Burkina et Air Côte d'Ivoire, NAS Ivoire SA rappelle dans sa réponse à la communication de griefs que la compagnie Air Côte d'Ivoire a décidé de faire de l'Aéroport d'Abidjan son hub. Cela se traduit, en chiffre, par [ ] vols en moyenne par mois, depuis l'octroi de la Délégation à NAS Ivoire SA, et évalué à [] pourcent [(] %) du volume total de vols aériens opérés sur la plateforme aéroportuaire d'Abidjan.

140. En revanche, la compagnie Air Burkina n'a pas pour hub l'Aéroport d'Abidjan, et la fréquence de ses vols en moyenne est de [] par mois depuis l'octroi de la Convention de Délégation. Ceci est corroboré par le volume de vols des deux compagnies en 2014 à l'époque de la Régie :

- Air Cote d'Ivoire []vols ;
- Air Burkina [] vols.

141. Dès lors, il existe entre les compagnies visées, ci-dessus, une différence objective de situation qui justifie la différence dans la tarification des services fournis auxdites compagnies.

142. Le volume de trafic constitue un élément matériel et objectif, une preuve qui justifie la discrimination tarifaire entre les compagnies, Air Côte d'Ivoire et Air Burkina.

143. **Il apparaît alors que le grief relatif à la discrimination tarifaire entre les compagnies Air Côte d'Ivoire et Air Burkina n'est pas fondé.**

- **Sur l'imposition de surcoûts pour les compagnies aériennes par la refacturation de l'étiquette bagage et de la carte d'embarquement**

[1] Page 5, réponses de NAS Ivoire à la Communication de griefs

144. Dans sa réponse à la notification de griefs, NAS Ivoire SA soutient que la carte d'embarquement et l'étiquette bagage sont facturées conformément aux contrats liant les compagnies aériennes à NAS Ivoire SA. Dans ce cadre, chaque compagnie aérienne ayant la possibilité d'utiliser ses propres cartes d'embarquement, NAS ne facture que les cartes d'embarquement qu'elle met à la disposition de compagnies qui en font la demande.

145. Par ailleurs, NAS Ivoire SA affirme que les compagnies aériennes peuvent à tout moment, conformément aux clauses desdits contrats, rompre le lien contractuel avec le Délégataire. Il n'existe aucune contrainte, aucune imposition et aucune décision unilatérale de la part de NAS Ivoire SA, au détriment des compagnies aériennes.

146. Au cours des auditions, la Commission a interrogé NAS Ivoire SA sur une facturation de la production de la carte d'embarquement et de l'étiquette bagage à l'endroit d'Air Burkina alors que cette compagnie prétendait avoir pris en charge lesdites cartes d'embarquement et les étiquettes bagage.

147. La société NAS Ivoire SA, a remis en cause le bien-fondé de telles allégations. Elle soutient que la compagnie Air Burkina n'a jamais produit ses propres étiquettes bagages et cartes d'embarquement. II est donc erroné d'affirmer que la compagnie Air Burkina prend totalement en charge la production de l'étiquette bagage et la carte d'embarquement. Aussi, la facturation par NAS Ivoire de la production de l'étiquette bagage et de la carte d'embarquement pour Air Burkina est tout à fait justifiée conformément au contrat signé entre NAS Ivoire et Air Burkina.

148. **La Commission n'ayant pas à sa disposition d'éléments probants pouvant infirmer cette assertion de NAS Ivoire SA, le grief relatif à la facturation abusive de l'étiquette bagage et de la carte d'embarquement ne peut être pris en considération.**

- **Sur l'imposition de taxes illégales et abusives notamment le prélèvement relatif au système « Baggage Reconciliation Statement » (BRS) aux compagnies aériennes**

149. En réponse à la communication de griefs, NAS Ivoire SA, argue que le BRS étant devenu obligatoire, et n'étant pas inclus dans le Paquet de Service de Base convenu avec l'Etat aux termes de la Convention de Délégation, c'est à bon droit que le Délégataire continuera de la facturer aux compagnies aériennes, en tant que service supplémentaire.

150. Il convient de relever à ce sujet que la Convention de Délégation au paragraphe (k) de l'article 4.1.2 dispose que « Le Délégataire s'engage à accomplir ses missions, et plus largement satisfaire ses autres obligations aux termes de la Convention de Délégation, à ses frais, risques et périls et notamment à exploiter les Services Délégués en Opérateur Prudent et Raisonnable et dans Ie respect des Lois et normes en vigueur, particulièrement en matière de sureté, sécurité, salubrité ... ».

151. Auditionnée sur les obligations qui découlent de cette disposition, NAS Ivoire SA affirme qu'elle n'a pas pour effet d'empêcher de facturer aux compagnies aériennes la prestation concernée.

152. Elle poursuit son argumentaire en soutenant qu'il serait difficile d'admettre que NAS Ivoire ne puisse pas facturer les compagnies aériennes au titre des investissements qu'elle aurait engagés conformément au paragraphe (a) de l'article 4.1.2 de la Convention de Délégation.

153. Le BRS est prévu dans la convention de délégation comme Service Exclusif Hors PSB. II est donc normal que ce service soit facturé en sus par NAS Ivoire aux compagnies aériennes.

154. Pour la Commission, il ressort de l'interprétation des dispositions de la convention que le BRS est une prestation obligatoire qui incombe au délégataire et dont Ie coût devrait être supporté par celui-ci. Le caractère indispensable voire obligatoire du BRS pour assurer la qualité de service se traduit par le fait qu'aucune compagnie n'ait renoncé à cette prestation.

155. Ainsi, contrairement à ce qu'elle affirmait dans la réponse à la communication de griefs à savoir que « la très grande majorité des compagnies aériennes a signé librement la convention les liant à NAS Ivoire et pris, sans contrainte, en option Ie « BRS », elle reconnait paradoxalement au cours de son audition qu'aucune des compagnies aériennes n'a renoncé à la prestation du BRS lors de la conclusion des contrats.

156. Par ailleurs, NAS Ivoire affirme que « contrairement à la constatation faite par la Commission, toutes les compagnies aériennes mentionnées comme ne payant pas pour l'utilisation du BRS [] payent en réalité le prélèvement BRS. »

157. Cependant, la Commission a relevé l'absence d'un prélèvement BRS sur plusieurs factures des entreprises précitées notamment pour le mois de novembre 2016.

158. Auditionnée à ce sujet, NAS Ivoire SA argue que l'investissement BRS a été réalisé avant mars 2016. De mars 2016 à juin 2018, l'utilisation du BRS était optionnelle et elle a été mise en œuvre de manière progressive à mesure que les compagnies prenaient l'option. Le BRS ne peut pas être fourni comme service sans Ie consentement préalable des compagnies car, elles doivent donner l'accord pour que NAS Ivoire ait accès à leur système.

159. Or, tel que rappelé au paragraphe 155 ci-dessus, NAS Ivoire SA a reconnu qu'aucune des compagnies aériennes n'avait renoncé à la prestation du BRS. Il apparait un traitement abusif et discriminatoire dans la tarification du BRS aux compagnies. En témoigne les facturations adressées aux compagnies aériennes pour la période de novembre 2016, où l'on observe que les compagnies [] sont facturées pour le BRS tandis que d'autres compagnies telles que []en sont dispensées sur la même période.

160. **En somme, il apparaît, que le prélèvement du BRS aux compagnies aériennes de mars 2016 à juin 2018 a été opéré de manière abusive et discriminatoire. Ce grief est par conséquent fondé.**

- **Sur l'imposition de surcoûts par la facturation de la redevance de concession de []% aux compagnies aériennes par NAS IVOIRE SA**

161. En ce qui concerne la facturation de la redevance de concession aux compagnies aériennes, NAS Ivoire SA, dans sa réponse à la communication de griefs, déclare que

les sommes facturées aux compagnies aériennes au titre de la redevance de délégation dont le montant correspond à [] pour cent [(]%) du chiffre d'affaires ont été intégralement remboursées aux quelques compagnies qui les avaient effectivement payées entre les mains de NAS Ivoire SA.

162. A la question de savoir quel est le fondement juridique qui lui permettait de prélever ces redevances aux compagnies aériennes, NAS Ivoire SA a, au cours de l'audition, soutenu que la Convention ne précisait pas auprès de qui cette redevance devait être collectée. Une fois les clarifications apportées quant au paiement de la redevance, les compagnies qui avaient payé ont été remboursées.

163. Au regard de cette affirmation de NAS Ivoire SA, il convient de rappeler que les dispositions de l'article 13 du Cahier de Charge de la Convention de délégation disposent que : « En contrepartie du droit accordé au Délégataire d'exploiter les Services Délégués et des autres droits reconnus au Délégataire par la Convention de Délégation, le Délégataire est redevable à l'autorité Délégataire du paiement d'une redevance, dite Redevance de Délégation. Le montant annuel de la Redevance de Délégation correspond à un pourcentage du chiffre d'Affaires du Délégataire, fixé à la Date d'Entrée en Vigueur, à [] pour cent [(]%). »

164. En l'espèce, il apparait qu'il ne saurait y avoir d'ambigüité quant à la structure à qui incombe le paiement de la redevance de concession, qui comme son nom l'indique, est une redevance de délégation et relève donc de la seule responsabilité du Délégataire, NAS Ivoire SA.

165. Ainsi, la facturation de la redevance de délégation aux compagnies aériennes par NAS Ivoire SA est un prélèvement indû d'une entreprise en situation de monopole, qui n'aurait pas été de mise sur un marché ouvert et concurrentiel.

166. **Aussi, le grief d'imposition de surcoûts par la facturation de la redevance de [] % aux compagnies aériennes est fondé.**

- **Sur l'application inégale et discriminatoire de tarifs pour des prestations équivalentes** par l'offre de tarifs préférentiels à certaines compagnies au détriment d'autres, entrainant ainsi un désavantage sur la concurrence et un renchérissement de la plateforme aéroportuaire.

167. Les développements énoncés aux points 133 à 139 (discrimination tarifaire entre [ ], 140 à 144 (discrimination Air Burkina et Air Côte d'Ivoire) 149 à 160 (discrimination BRS) sont applicables en l'espèce.

168. Ainsi, hormis, la discrimination tarifaire non fondée entre Air Côte d'Ivoire et Air Burkina, les autres discriminations évoquées précédemment sont avérées.

169. **Le grief d'application inégale et discriminatoire de tarifs pour des prestations équivalentes est en conséquence constitué.**

V- SUR LA BASE DES CONSTATATIONS QUI PRECEDENT,

LA COMMISSION :

170. Considérant la position dominante de la société NAS Ivoire SA sur le marché en cause ;

171. Considérant les pratiques abusives de la société NAS Ivoire SA caractérisées par :

a) **l'imposition de façon directe ou indirecte des prix ou d'autres conditions de transactions non équitables à travers** des tarifs inégalitaires pour des prestations équivalentes en faveur notamment de la Compagnie Air France et au détriment d'autres compagnies telles qu'Ethiopian Airlines, Emirates et Egyptair Airlines ;

b) **l'imposition de taxes illégales et abusives notamment le prélèvement relatif au système « Baggage Reconciliation Statement » (BRS) aux compagnies aériennes à travers** un prélèvement non équitable, abusif et discriminatoire du système « Baggage Reconciliation Statement » (BRS) à compter de novembre 2016 au détriment de compagnies telles que [] et en faveur d'autres compagnies telles [].

c) **l'imposition de surcoûts aux compagnies aériennes à travers** le prélèvement de la redevance de concession de [■]% aux compagnies aériennes ;

d) **l'application inégale et discriminatoire de tarifs pour des prestations équivalentes** par l'offre de tarifs préférentiels à certaines compagnies au détriment d'autres, entrainant ainsi un désavantage sur la concurrence et un renchérissement de la plateforme aéroportuaire à travers :

- des tarifications préférentielles accordées à la compagnie [ ] et au détriment des autres compagnies de même type tel que [] ;

- un prélèvement non équitable, abusif et discriminatoire du système « Baggage Reconciliation Statement » (BRS) à compter de novembre 2016 au détriment de compagnies telles que [ ]et en faveur d'autres compagnies telles [.]

172. Considérant que ces pratiques sont contraires aux dispositions de l'article 88 (b) du Traité de l'UEMOA et à l'article 4 du Règlement n°02/2002/CM /UEMOA du 23 mai 2002;

173. Considérant qu'aux termes de l'article 22.2 du Règlement n°03/2002/CM /UEMOA du 23 mai 2002, **«** La Commission peut, par voie de Décision, infliger aux entreprises et associations d'entreprises des amendes de 500.000 F CFA à 100.000.000 F CFA, ce dernier montant pouvant être porté à dix pour cent du chiffre d'affaires réalisé au cours de l'exercice social précédent par chacune des entreprises ayant participé à l'infraction ou dix pour cent des actifs de ces entreprises, lorsque, de propos délibéré ou par négligence :

a. elles commettent une infraction aux dispositions de l'article 88 (a), ou de l'article 88 (b) du Traité,

b. elles contreviennent à une charge imposée en vertu de l'article 7, paragraphe 3, alinéa (a) du présent Règlement... ».

174. Considérant que, pour déterminer le montant de l'amende, il y a lieu de prendre en considération, outre la gravité de l'infraction, la durée de celle-ci ;

175. Considérant que l'importance du dommage causé à l'économie doit s'apprécier compte tenu de la nature et de l'étendue (temporelle et géographique) des pratiques, mais également de la position monopolistique puis de dominance détenue par la société NAS Ivoire SA à l'Aéroport International d'Abidjan sur la période des faits, en raison notamment de la convention de délégation de service public portant délégation des services d'assistance en escale à l'Aéroport International Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan ;

176. Considérant également que les pratiques ont été mises en œuvre par une entreprise chargée de la gestion d'un service public, délégataire exclusif sur qui pesait une responsabilité de veiller au bon fonctionnement du marché en cause ;

177. Considérant que la période de 2015 à 2018 a été retenue comme période de référence au cours de laquelle les pratiques incriminées ont été mises en œuvre ;

178. Considérant toutefois, que le prélèvement de la redevance de concession de [] % aux compagnies aériennes a fait l'objet de remboursement en avoirs aux compagnies aériennes ;

179. Considérant que l'accord conclu courant 2018 entre le Gouvernement ivoirien et NAS Ivoire SA, relatif notamment à la baisse de 30 % des tarifs plafonds du Paquet de Services de Base, tels que définis dans la Convention de délégation, constitue une indication du coût des prestations fournies par cette entreprise ;

180. Considérant que les dirigeants de NAS Ivoire SA ont pleinement coopérer avec la Commission pendant la procédure d'enquête et d'instruction ;

181. Considérant la volonté manifestée par les dirigeants de NAS Ivoire SA, au cours des séances d'audition, à veiller au maintien d'un cadre concurrentiel et équitable pour tous les opérateurs et, d'autre part, à une mise en œuvre responsable de la Délégation dans le respect des règles de concurrence ;

DECIDE

Article premier : Il est établi que la société NAS Ivoire SA a enfreint aux dispositions de l'article 88 (b) du Traité de l'UEMOA et ses textes d'application.

Article 2 : Il est infligé à la société NAS Ivoire SA une sanction pécuniaire d'un montant de **trente millions (30.000.000) Francs CFA.**

Article 3 : La Société NAS Ivoire SA, l'Association des Représentants de Compagnies aériennes (ARC) en Côte d'Ivoire et les autorités compétentes de la République de Côte d'Ivoire sont destinataires de la présente décision.

Article 4 : La présente Décision qui entre en vigueur à compter de sa date de signature, sera publiée au Bulletin Officiel de l'Union.

Fait à Ouagadougou, le 21 juin 2022
Pour la Commission,
le Président

Abdoulaye DIOP