



Communiqué du 10 mars 2017

Par décision n° 2017-CC-01 du 9 mars 2017, l'Autorité polynésienne de la concurrence a autorisé sous réserve de la mise en œuvre d'injonctions la prise de contrôle exclusif des sociétés compagnie française maritime de Tahiti CFMT et Vaipihaa par la société Emar (groupe Martin).

Actuellement, la société Emar exploite deux navires : le Hawaiki Nui en service entre Tahiti et les Îles Sous-le-Vent et le Nuku Hau en service entre Tahiti et les Tuamotu Centre, Est et les Gambier.

Les sociétés CFMT et Vaipihaa exploitent quatre navires : les Taporo VI et VII entre Tahiti et les Îles Sous-le-Vent, le Taporo VIII entre Tahiti et les Tuamotu Centre, entre Tahiti et les Tuamotu Est et entre Tahiti et les Gambier et le Taporo IX entre Tahiti, les Tuamotu Ouest et les Marquises.

Les parties à l'opération de concentration sont simultanément actives sur les marchés du transport maritime interinsulaire et sur la vente au détail de biens spécifiques.

Le groupe acquéreur est également présent sur les marchés de production et de distribution de boissons.

Selon les marchés de produits et géographiques, l'opération engendrerait un monopole ou une position dominante susceptible de créer des effets horizontaux, verticaux et congloméraux.

Ainsi, sur les marchés du transport maritime interinsulaire de marchandises et de passagers, compte tenu de la très forte position (monopolistique ou quasi-monopolistique) du groupe Martin, et de l'absence de contre-pouvoirs ou de gains d'efficacité significatifs, la concentration projetée est de nature à porter atteinte à la concurrence, par le biais d'effets horizontaux aux Îles Sous-le-Vent, Gambier et Tuamotu Est.

L'analyse des effets anticoncurrentiels montre qu'à l'issue de l'opération, la nouvelle entité serait en mesure de se comporter de manière indépendante de ses concurrents et de ses clients tant en ce qui concerne le prix de ses prestations (capacité d'obtenir du Gouvernement l'augmentation des tarifs réglementés du transport et baisse des remises accordées aux clients professionnels) que la qualité des services offerts. La dégradation du service aux fins de maximisation du profit pourrait conduire à allonger les délais de livraison mais aussi à créer des goulots d'étranglement voire des pénuries (limitation des fréquences de rotation, obsolescences des navires...).

S'agissant des effets verticaux de l'opération, sur les marchés du transport maritime interinsulaire de marchandises, compte tenu de ses positions sur les marchés amont des boissons

et sur les marchés aval du transport, le groupe acquéreur serait en mesure de faire transporter la totalité de ses boissons par ses bateaux. Cela aurait pour conséquence de réduire les parts de marché du fret maritime interinsulaire des armateurs concurrents. Il serait également en mesure de dégrader la qualité de transport des produits de ses concurrents distributeurs de boissons par des pratiques tarifaires (application différenciée des remises, des conditions de paiement, de la majoration « transport » et de certaines prestations annexes) et non tarifaires (refus de prise en charge de marchandises en l'absence de capacités disponibles, accès plus complexe aux bateaux et tracasseries administratives) discriminatoires entre les boissons du groupe et les produits concurrents. Les concurrents du groupe acquéreur sur les marchés amont (production/distribution de boissons) subiraient donc de fait une diminution de leurs débouchés commerciaux.

Concernant les effets congloméraux, sur les marchés du transport maritime interinsulaire de marchandises, l'opération notifiée permettrait au groupe Martin de desservir des zones où il n'était pas présent et pourrait proposer des offres de services groupées/multizones à ses clients (*via* des remises multizones qu'aucun de ses concurrents n'est en mesure d'offrir) qui peuvent les inciter à choisir les navires du groupe pour le transport de la totalité de leur fret et donc avoir un effet d'éviction des concurrents.

Aussi, pour rétablir une concurrence suffisante sur les marchés en cause, face à l'insuffisance des engagements proposés par la société Emar, l'Autorité a décidé d'autoriser l'opération sous réserve de la mise en œuvre d'injonctions afin de permettre l'entrée d'un nouvel acteur aux Îles Sous-le-Vent, aux Gambier, et aux Tuamotu Est. Or, compte tenu des barrières à l'entrée, seule la cession de navires à un opérateur déjà présent en Polynésie française, associée à la diminution temporaire du nombre de licences accordées, peut favoriser cette entrée. C'est pourquoi, il est enjoint au groupe acquéreur de céder un navire sur la ligne entre Tahiti et les Îles Sous-le-Vent et un sur la ligne entre Tahiti et les Tuamotu Est et les Gambier.