



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Rachat de Bolloré Logistics par CMA CGM : L’Autorité conditionne la réalisation de l’opération à la revente des activités maritimes concernant la Polynésie de Bolloré Logistics et préserve la structure concurrentielle du marché de l’organisation du transport maritime de marchandises en Polynésie française.

Publié le 6 février 2024

Pour la première fois, l’Autorité polynésienne de la concurrence (« APC » ou « Autorité ») conditionne l’autorisation d’une opération de concentration à une revente d’actifs. Cela garantira le maintien de la structure concurrentielle du marché dans le secteur de l’organisation du transport de marchandises en Polynésie française.

En 2023 le groupe Bolloré a conclu un contrat de cession de 100% de sa filiale Bolloré Logistics au Groupe CMA CGM. Il s’agit pour CMA CGM d’une opération d’envergure mondiale dont le montant s’élève à 4,65 milliards d’euros et qui constitue la plus grande manœuvre de croissance interne du groupe depuis sa création en 1978 <https://www.bolloré.com/bollo-content/uploads/2023/07/2023-07-11-signature-contrat-de-cession-de-bolloré-logistics-a-cma-cgm.pdf>.

La réalisation de cette opération ne peut intervenir qu’après obtention des autorisations des autorités compétentes dans les différentes juridictions concernées, y compris l’APC.

Le 2 octobre 2023, la société CMA CGM S.A. a notifié son projet à l’Autorité.

Après examen de l’opération, l’APC a autorisé celle-ci sous conditions. Ce rachat soulevait un risque de verrouillage de l’accès des transitaires aux services de transport maritime de marchandises par conteneurs proposés par CMA CGM sur la route reliant l’Europe à la Polynésie française, entraînant un risque d’augmentation du prix des prestations et sa répercussion sur le prix de vente des marchandises au consommateur.

Afin de remédier aux risques identifiés d’atteinte à la concurrence, CMA CGM a souscrit des engagements structurels et comportementaux. Elle s’est engagée à revendre, à un repreneur soumis à l’agrément de l’Autorité, les activités d’organisation du transport maritime de marchandises de Bolloré Logistics relatives à la Polynésie française.

Cette décision d’autorisation permet de remédier efficacement et de manière proportionnée aux problématiques de concurrence identifiées tout en tenant compte des intérêts des parties.



Coopération internationale

Cette opération a été notifiée à de multiples autorités de concurrence dont l'APC, l'Autorité de la concurrence de la Nouvelle-Calédonie et la Commission européenne. Son examen a fait l'objet d'une coopération efficace entre ces autorités.

Les parties à l'opération

Bolloré Logistics SE (Bolloré Logistics) est une société européenne spécialisée dans les services d'organisation du transport de marchandises et les services logistiques. Bolloré Logistics offre, au travers de son réseau international, des services d'organisation du transport aérien, maritime et terrestre de marchandises ainsi que plusieurs services de logistique tels que des solutions d'entreposage à valeur ajoutée, d'emballage et de distribution. La société opère par l'intermédiaire de ses 153 filiales actives en France, en Europe, et dans le reste du monde, notamment dans la zone Asie-Pacifique et dans une moindre mesure dans la zone du Moyen-Orient/Asie du Sud.

En Polynésie française, Bolloré Logistics exerce uniquement une activité d'organisation du transport de marchandises (maritime et aérien) et gère essentiellement les flux d'importation, en provenance de Métropole. Elle n'est pas active dans le secteur des services de logistique et n'offre pas de services d'organisation du transport terrestre de marchandises. Elle détient également une participation minoritaire de dans le capital de Transit et Transport International Tahiti (TTI), un transitaire actif sur le marché de l'organisation du transport de marchandises en Polynésie française.

CMA CGM S.A. (CMA CGM) est la société mère du groupe CMA CGM. Le groupe est principalement actif dans le secteur du transport maritime de marchandises par conteneurs et la manutention portuaire. CMA CGM exerce également des activités d'organisation du transport aérien, maritime et terrestre de marchandises et des services de logistique par l'intermédiaire de sa filiale CEVA Logistics S.A. (CEVA). En Polynésie française, CEVA n'exerce qu'une activité d'organisation du transport de marchandises et ce de façon très marginale. La flotte de CMA CGM se compose d'environ 600 navires et opère sur 257 lignes maritimes et dessert 420 des 521 ports de commerce au monde.

CMA CGM assure la continuité territoriale entre la Polynésie française et la France métropolitaine via son service hebdomadaire « Panama Direct Line » (PAD). Elle assure également une connexion directe entre la Polynésie française et la côte Ouest de l'Amérique via son service « PCX – Pacific Coast Express » (PSIANL).

L'Autorité a identifié des risques concurrentiels élevés d'éviction de concurrents au détriment de l'animation concurrentielle favorable aux transitaires et *in fine* aux consommateurs.

L'organisation de transport, consiste à faire parvenir une marchandise à son point de destination pour le compte d'un expéditeur. Les organisateurs ou commissionnaires de transport (appelés encore transitaires ou « freight forwarders ») fournissent des services (pouvant inclure, outre le transport lui-même, divers autres services tels que le dédouanement ou le magasinage, pour le compte de clients en fonction de leurs besoins). Ils ne se spécialisent pas dans un segment particulier (maritime, aérien ou terrestre) et ont recours à des transporteurs. Les activités de transport et d'organisation du transport sont donc complémentaires.

L'analyse concurrentielle a permis d'établir que, la nouvelle entité aurait disposé d'une capacité élevée de verrouillage de l'accès au transport maritime de marchandises sur la route Europe – Polynésie française, du fait du pouvoir de marché de CMA CGM sur le marché amont du transport de marchandises, de la faible capacité de réaction des concurrents actuels et potentiels et enfin du contre-pouvoir limité des acheteurs sur le marché aval de l'organisation du transport de marchandises.

L'Autorité a examiné la position de CMA CGM sur chacune des routes, d'une part, au départ de Polynésie française et, d'autre part, à destination de la Polynésie française. CMA CGM dispose d'une position dominante, voire d'un quasi-monopole, sur le marché amont du transport de marchandises par conteneurs deep sea au départ de l'Europe vers la Polynésie française. Les marchandises en provenance de l'Europe représentent plus de 40% des importations en Polynésie française et constituent avant tout des biens largement consommés localement nécessitant un approvisionnement régulier des distributeurs polynésiens, tels que les produits agroalimentaires, suivis de près par les biens intermédiaires, puis les biens de consommation et les biens d'équipement.

En intégrant le leader actuel du marché, la nouvelle entité aurait ajouté à sa position dominante sur la ligne Europe - Polynésie française, la place de premier acteur sur le marché aval de l'organisation du transport à destination et au départ de Polynésie française. Cela lui aurait conféré une capacité d'influence significative sur les conditions de prix et d'approvisionnement de ses concurrents sur le marché de l'organisation du transport. Elle aurait pu, post-opération, mettre en place un traitement préférentiel de sa propre filiale pour lui permettre d'obtenir des prix inférieurs et/ou des volumes supplémentaires vis-à-vis de ses concurrents transitaires.

Ce type de comportement aurait dégradé la compétitivité des concurrents de la nouvelle entité sur le marché de l'organisation des transports et pu dissuader les entreprises rivales d'entrer ou de se développer sur le marché, voire les inciter à en sortir.

Compte tenu du pouvoir de marché dont aurait disposé la nouvelle entité à l'issue de l'opération, un risque d'augmentation du prix des prestations et sa répercussion sur le prix de vente des marchandises au consommateur n'était pas à exclure.

L'analyse concurrentielle fait en outre ressortir l'absence de contre-pouvoirs significatifs en mesure de freiner une éventuelle stratégie de verrouillage. La pression exercée par des concurrents potentiels sur CMA CGM est à ce titre insuffisante.

L'Autorité a donc conclu que l'opération notifiée était de nature à porter atteinte à la concurrence, par le biais d'effets verticaux, sur le marché de l'organisation du transport de marchandises.

Risque d'accès à certaines informations confidentielles des concurrents transitaires.

L'intégration verticale permise par l'opération aurait en outre donné un avantage concurrentiel à la nouvelle entité via un accès privilégié à des informations confidentielles issues de la négociation entre les concurrents transitaires et CMA CGM concernant des cotations pour un client donné ou bien alternativement dans le cadre d'un appel d'offres.

Ces informations auraient pu être partagées au profit de la filiale à l'aval en concurrence avec les transitaires sur le marché de l'organisation du transport de marchandises, afin qu'elle puisse se positionner face aux transitaires concernés et démarcher le client final concerné.

Remèdes structurels : Cession de l'activité maritime de Bolloré Logistics relative à la Polynésie française.

Afin de répondre aux préoccupations de concurrence soulevées, les parties se sont engagées à céder l'activité maritime de Bolloré Logistics correspondant à l'ensemble de l'activité d'organisation du transport maritime de marchandises de Bolloré Logistics Polynésie, ainsi que les activités de Bolloré Logistics France relatives à la Polynésie française qui se matérialisent par une liste de clients transférables au repreneur des activités cédées de Bolloré Logistics.

La cession de cette activité permettra de remédier efficacement et de manière proportionnée aux problématiques de concurrence identifiées.

En effet, d'une part, la sortie complète de la nouvelle entité de l'activité maritime concernant la Polynésie française supprime l'intégralité du lien vertical en cause entre CMA CGM et Bolloré Logistics. Elle écarte donc tout risque de verrouillage puisque la nouvelle entité ne disposera plus d'aucune activité en propre sur le marché aval présentant un lien avec le marché amont sur lequel CMA CGM dispose d'une position dominante.

D'autre part, le périmètre des engagements est limité à l'activité d'organisation du transport maritime et ne concerne pas l'activité d'organisation du transport aérien de Bolloré Logistics en Polynésie française ni la participation minoritaire non-contrôlante de Bolloré Logistics dans TTI Tahiti. En ce qu'elles ne présentent respectivement aucun lien avec le marché amont du transport de marchandises et ne permettent pas à Bolloré Logistics d'exercer sur le marché aval de l'activité maritime (en l'absence de droit permettant d'influencer le comportement concurrentiel de TTI Tahiti), l'APC considère que ces activités ne sont nécessaires ni pour remédier à la problématique de concurrence identifiée ni pour assurer la viabilité et la compétitivité de l'activité cédée.

Cet encadrement du périmètre de l'activité concernée par les engagements permet d'assurer l'absence d'impact néfaste potentiel de ces derniers sur ces autres marchés concernés qui ne soulèvent pas de problèmes de concurrence, et de contribuer ainsi également à la préservation des gains d'efficacité induits par l'opération.

Le périmètre de l'activité cédée comportera néanmoins deux exceptions permettant à CMA CGM de proposer des services d'organisation de transport maritime de marchandises sans pour autant porter atteinte à la compétitivité de l'activité cédée (compte tenu notamment des volumes représentés et des obligations de non-concurrence prévues dans les engagements et incombant à CMA CGM) :

- à une liste limitative de clients multi-destinations actuels de Bolloré Logistics ;
- à des clients multi-destinations, non limitativement listés, à la condition que le chiffre d'affaires réalisé avec chacun de ces clients à destination ou au départ de Polynésie française soit inférieur à 25% du chiffre d'affaires global réalisé entre ce client et CMA CGM.

Remèdes comportementaux venant renforcer l'engagement structurel et sa mise en œuvre.

L'engagement structurel mentionne des critères d'autorisation du repreneur (indépendance, ressources, compétences, autorisations réglementaires etc.) et est renforcé par des engagements comportementaux annexes visant à garantir le caractère effectif de l'engagement de cession dans le temps et de permettre, d'une part, au futur repreneur de pérenniser l'activité faisant l'objet de la cession et d'autre part, de préserver l'existence d'une concurrence effective sur le marché des services d'organisation du transport maritime de marchandises.

De plus, ces engagements sont assortis de modalités d'application comprenant le recours à deux mandataires distincts désignés pour assurer respectivement le suivi :

- de l'ensemble de ces engagements, selon des modalités usuelles (désignation, mission, rémunération, révocation etc. selon les clauses types figurant aux lignes directrices de l'autorité nationale relatives au contrôle des concentrations) ;
- du contrôle de la cession afin de s'assurer que l'activité cédée est gérée comme une entité distincte et cessible, par rapport aux activités conservées par CMA CGM.

Enfin, une clause de réexamen permet à l'Autorité, le cas échéant :

- d'accorder une prolongation des délais prévus par les engagements ; et/ou
- de lever, modifier ou remplacer, en cas de circonstances exceptionnelles, un ou plusieurs engagements.