



**DÉCISION N° 2024-CC-01 DU 31 JANVIER 2024  
RELATIVE AU CONTRÔLE DE CONCENTRATION SUR LA PRISE DE CONTRÔLE EXCLUSIF  
DE LA SOCIÉTÉ BOLLORÉ LOGISTICS SE ET SES FILIALES PAR LA SOCIÉTÉ CMA CGM S.A.**

---

L'Autorité polynésienne de la concurrence,

Vu le dossier de notification adressé à l'Autorité polynésienne de la concurrence (ci-après « l'Autorité ») le 02 octobre 2023 enregistré sous le numéro 23/0019 C et déclaré complet le même jour, relatif à la prise de contrôle exclusif de la société Bolloré Logistics SE et ses filiales par la société CMA CGM S.A. ;

Vu le code de la concurrence, et notamment ses articles LP. 310-1 à LP 310-10 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Considérant ce qui suit :

# **I. LES ENTREPRISES CONCERNEES ET L'OPERATION**

## **A. LES ENTREPRISES CONCERNEES**

1. **Bolloré Logistics SE** (ci-après « *Bolloré Logistics* » ou « *la cible* ») 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 [...] filiales actives en France ([...] % du chiffre d'affaires du groupe), en Europe ([...] % du chiffre d'affaires du groupe), et dans le reste du monde, notamment dans la zone Asie-Pacifique ([...] % du chiffre d'affaires du groupe) et dans une moindre mesure dans la zone du Moyen-Orient/Asie du Sud ([...] % du chiffre d'affaires du groupe). En 2022, Bolloré Logistics a réalisé un chiffre d'affaires de [...] milliards d'euros.
2. Bolloré Logistics est actuellement contrôlée par le groupe Bolloré. Celui-ci détient plus de [...] du capital de Bolloré Logistics et Tamaris en détient le solde, soit [...].
3. 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 majoritairement. La cible n'est toutefois pas active dans le secteur des services de logistique et n'offre pas de services d'organisation du transport terrestre de marchandises.
4. Bolloré Logistics détient également une participation minoritaire de [...] dans le capital de Transit et Transport International Tahiti (ci-après « **TTI** »), un transitaire actif sur le marché de l'organisation du transport de marchandises en Polynésie française.
5. **CMA CGM S.A.** (ci-après « **CMA CGM** » ou « la partie notifiante ») 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. (ci-après « **CEVA** »). En Polynésie française, CEVA n'exerce qu'une activité d'organisation du transport de marchandises 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.
6. En Polynésie française, CMA CGM assure la continuité territoriale entre la Polynésie française et la France métropolitaine via son service hebdomadaire « Panama Direct Line » (PAD). Il assure également une connexion directe entre la Polynésie française et la côte Ouest de l'Amérique via son service « PCX – Pacific Coast Express » (PSIANL).
7. L'actionnariat de CMA CGM est aujourd'hui composé de Merit ([...] %), Yildirim ([...] %), Bpifrance ([...] %) et [...] % des parts sont détenues par des personnes physiques. CMA CGM est contrôlée exclusivement par la société Merit, une holding de la famille Saadé.

## **B. L'OPERATION**

8. **L'opération examinée** consiste en l'acquisition du contrôle exclusif de Bolloré Logistics et de ses filiales directes et indirectes par CMA CGM. A l'issue de l'opération, CMA CGM détiendra 100% des actions de Bolloré Logistics, actuellement détenues par Bolloré et Tamaris.
9. Au cours du dernier exercice clos (2022), les entreprises concernées ont déclaré les chiffres d'affaires suivants :

<b>Zone géographique</b>	<b>CMA CGM</b>	<b>Bolloré Logistics</b>
Monde	8892 milliards de francs CFP	859 milliards de francs CFP
Polynésie française	> 1 milliard de francs CFP	> 1 milliard de francs CFP

10. L'opération notifiée franchit les seuils de contrôle prévus au I de l'article LP. 310-2 du Code de la concurrence de la Polynésie française et, à ce titre, est donc soumise à autorisation préalable de l'Autorité, conformément aux dispositions des articles LP 310-3 et suivants du code de la concurrence relatives à la concentration économique.

## **II. LES MARCHES CONCERNES**

11. Bolloré Logistics et CMA CGM, par l'intermédiaire de sa filiale CEVA, exercent simultanément une activité d'organisation du transport de marchandises en Polynésie française.
12. La partie notifiante est également présente dans le secteur du marché du transport de marchandises où elle exerce principalement une activité de transport maritime de marchandises par conteneurs. CMA CGM a également commencé à fournir des services de transport aérien de marchandises à travers sa filiale dédiée CMA CGM Air Cargo (ci-après « **CCAC** ») mais CCAC n'est pas active à destination ou au départ de la Polynésie française. Le marché du transport aérien de marchandises ne sera donc pas examiné. Bolloré Logistics, quant à elle, n'exerce pas d'activité de transport de marchandises.
13. L'Autorité examinera donc successivement les marchés du transport maritime de marchandises par conteneur (**A.**) et le marché de l'organisation du transport de marchandises (**B.**).

## A. LES MARCHES DU TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES PAR CONTENEURS

### 1. LE MARCHÉ DE SERVICES

14. L’Autorité de la concurrence métropolitaine (ci-après l’« **AdIC** »)<sup>1</sup>, comme la Commission européenne (ci-après la « **Commission** »)<sup>2</sup>, ont reconnu l’existence d’un marché du transport maritime de marchandises par conteneurs, distinct du marché des services de transport maritime non-régulier ou des services de transport maritime de marchandises en vrac.
15. Le transport maritime de marchandises par conteneurs consiste en la fourniture de services réguliers et programmés pour le transport de marchandises par conteneurs, et se distingue en cela du transport maritime non régulier (transport maritime à la demande, dit « *tramp* », ou transport spécialisé). En outre, l’utilisation de conteneurs (de différentes tailles et, le cas échéant, à température dirigée) le différencie des autres transports non conteneurisés (par exemple le transport vraquier)<sup>3</sup>.
16. L’AdIC et la Commission distinguent aussi les routes de courte distance (« *short-sea* ») et de longue distance (« *deep-sea* »)<sup>4</sup>. Contrairement au transport maritime de conteneurs *deep-sea*, le transport maritime de conteneurs *short-sea* implique la fourniture de services de transport intrarégionaux, généralement côtiers<sup>5</sup>.
17. Dans sa décision *CMA CGM / Dubreuil*<sup>6</sup>, l’Autorité polynésienne avait déjà relevé que CMA CGM était présente sur plusieurs services de transport de marchandises par conteneurs à destination et/ou au départ de Polynésie française :
  - **Le service PAD** (« Panama Direct Line ») : une ligne maritime régulière exploitée par CMA CGM reliant l’Australie et la Nouvelle-Zélande à l’Europe, en passant par les États-Unis, les Caraïbes, la Polynésie française et la Nouvelle-Calédonie. Ce service est opéré par CMA CGM et Marfret via un accord de partage de navires. Il s’appuie sur une flotte de 13 porte-conteneurs, dont 12 appartiennent à CMA CGM. Le service est hebdomadaire depuis 2022.
  - **Le service PCX** (« Pacific Coast Express ») : une ligne maritime régulière exploitée par ANL, filiale du groupe CMA CGM, reliant l’Australie et la Nouvelle-Zélande à la côte ouest d’Amérique du Nord, en passant par la Polynésie. Ce service est opéré par ANL,

---

<sup>1</sup> Voir, à cet égard, décision de l’AdIC n° 19-DCC-170 du 17 septembre 2019 relative à la prise de contrôle exclusif de la Société de Manutention et de Consignation Maritime par la société Terminal Investment Limited, paragraphe 7 et décision de l’AdIC n° 13-D-15 du 25 juin 2013 relative à des pratiques mises en œuvre dans le secteur du transport maritime du fret entre l’Europe et les Antilles françaises.

<sup>2</sup> Voir, à cet égard, décision de la Commission du 25 juillet 2022, *CMA CGM / GEFCO*, M.10733, paragraphe 26, du 29 avril 2022 ; décision de la Commission du 24 avril 2022, *Hapag-Lloyd/Eurogate/Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven*, paragraphe 51 ; décision de la Commission du 6 février 2019, *CMA CGM/CEVA*, M.9221, paragraphe 26.

<sup>3</sup> Voir, par exemple, les décisions de la Commission précitées : *CMA CGM / GEFCO*, paragraphe 26, *COSCO Shipping/OOIL*, paragraphe 11 ; *Hapag-Lloyd/United Arab Shipping Company*, paragraphe 10.

<sup>4</sup> Voir, par exemple, décision de la Commission *CMA CGM/GEFCO* précitée, paragraphe 28 ; décision de la Commission du 29 avril 2022, *Hapag-Lloyd/Eurogate/Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven*, M.10522, paragraphe 52 ; décision de la Commission du 6 octobre 2023, *CMA CGM/CEVA*, M.9221, paragraphe 27 ; décision de la Commission du 10 avril 2017, *Maersk Line/HSDG*, M.8330, précitée, paragraphe 19.

<sup>5</sup> Voir, notamment, décision de la Commission *Maersk Line/HSDG* précitée, paragraphe 18.

<sup>6</sup> Décision de l’Autorité du 10 décembre 2020, *CMA CGM / Dubreuil Aéro*, affaire n°2020-CC-02, paragraphe 23.

Hapag-Lloyd et MSK *via* un accord de partage de navires. Il s'appuie sur une flotte de 9 navires, dont 3 appartenant à ANL.

- **Le service Tahiti** est une ligne maritime régulière exploitée par un transporteur maritime tiers : Neptune Pacific Direct Line (« NPDL ») sur laquelle, ANL, filiale du groupe CMA CGM, dispose d'un slot charter agreement, lui permettant de compléter ses acheminements du port d'Auckland vers celui de Papeete.
18. La question de la délimitation exacte de ces marchés peut être laissée ouverte, dans la mesure où, quelle que soit la segmentation retenue, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeurent inchangées. En l'espèce, l'analyse concurrentielle sera menée sur le marché du transport maritime de conteneurs *deep-sea* en Polynésie française, compte tenu du fait que la partie notifiante est active uniquement sur ce marché.

## **2. LE MARCHÉ GEOGRAPHIQUE**

19. En premier lieu, la pratique décisionnelle de l'AdIC<sup>7</sup> et de la Commission européenne<sup>8</sup>, retient que les segments de marché de transport maritime *deep-sea* de marchandises sont traditionnellement examinés sur la base de routes associant deux zones géographiques définies par un large éventail de ports desservis aux deux extrémités, pouvant correspondre à des zones géographiques très larges (ex : Europe du Nord ou Amérique du Nord).
20. Par ailleurs, la Commission considère que les deux sens d'une même route constituent des marchés géographiques distincts, du fait des différences dans les dynamiques concurrentielles entre les deux directions d'une même route<sup>9</sup>. Par exemple, les transporteurs actifs sur chacun des sens d'une même route peuvent être différents, comme les produits transportés ou les prix pratiqués.
21. Dans l'affaire *Dubreuil / CMA CGM* précitée, l'Autorité avait déjà envisagé ces délimitations géographiques sans pour autant se prononcer sur la définition exacte du marché<sup>10</sup>. Toutefois, l'Autorité avait noté que cette approche, qui amène à retenir des zones géographiques très larges comme un seul marché géographique pertinent, est subordonnée à la condition que l'infrastructure locale soit suffisante pour permettre la poursuite des transports par d'autres moyens (ex : route, train ou voies navigables intérieures)<sup>11</sup>.
22. Par exemple, la Commission a reconnu que l'Espace économique européen et l'Amérique du Nord disposaient des infrastructures suffisantes pour être considérés comme une zone géographique unique<sup>12</sup>, là où les infrastructures de transports à travers l'Asie et l'Amérique du Sud et l'Afrique avaient été considérées comme insuffisantes pour considérer ces zones dans le cadre d'un seul marché géographique pertinent<sup>13</sup>.

---

<sup>7</sup> Décision AdIC n° 19-DDC-170 précitée, paragraphe 9.

<sup>8</sup> Voir, à cet égard, décisions de la Commission *CMA CGM/GEFCO* précitée, paragraphe 31 ; *HapagLloyd/Eurogate/Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven* précitée, paragraphe 55 ; *CMA CGM/CEVA* précitée, paragraphe 32 ; *Maersk Line/HSDG* précitée, paragraphe 15.

<sup>9</sup> Décision de la Commission *Delta Airline / Virgin Group / Virgin Atlantic*, précitée, paragraphes 77 et 81.

<sup>10</sup> Décision de l'Autorité *CMA CGM / Dubreuil Aéro* précitée, affaire n°2020-CC-02, paragraphe 30.

<sup>11</sup> Décision de la Commission du 22 mars 2017, *Qatar Airways / Alisarda / Meridiana*, M.8361, paragraphe 39.

<sup>12</sup> Décision de la Commission du 20 juin 2013, *Delta Air Lines/ Virgin Group/ Virgin Atlantic*, M.6828, paragraphe 80.

<sup>13</sup> Décision de la Commission du 14 juillet 2010, *Iberia / British Airways*, M.5747, paragraphe 42.

23. Lorsque l'infrastructure locale n'est pas suffisamment développée, la Commission retient alors un marché géographique pertinent limité à un seul pays<sup>14</sup>. Dans l'affaire *Iberia / British Airways*<sup>15</sup>, elle avait retenu un marché géographique pertinent délimité pays par pays en ce qui concerne l'Amérique Centrale, l'Amérique du Sud et l'Afrique.
24. En l'espèce, les informations recueillies lors de l'instruction mettent en évidence la difficulté à considérer la Polynésie française comme étant partie à une zone Océanie / Pacifique, qui disposerait d'une infrastructure locale suffisante pour la considérer comme un seul marché géographique pertinent.
25. Dans le cadre de son avis *Mécanismes d'importations*, l'Autorité avait déjà noté que la Polynésie française constitue un espace géographique particulier du fait de son insularité et de son isolement géographique, y compris à l'égard de ses voisins de l'Océanie. L'Autorité avait relevé que la Polynésie est « située à 18 000 km de la métropole et à plus de 4 000 km des premières métropoles de la zone pacifique (Auckland, Honolulu ou Sydney) »<sup>16</sup>.
26. Enfin, la région Océanie est majoritairement maritime, reliée par des services maritimes sans autre infrastructure commune telles que les routes, voies ferrées et voies maritimes intérieures, comparables aux infrastructures disponibles en Europe ou en Amérique du Nord, qui pourraient constituer une infrastructure de transport locale suffisante pour permettre la poursuite du transport de marchandises par de multiples moyens de transport vers la Polynésie française.
27. En second lieu, la Polynésie française a développé des liens privilégiés avec la métropole et l'Union européenne et reste peu intégrée dans les principaux flux commerciaux en Océanie. Dans son avis *Mécanismes d'importations*, l'Autorité polynésienne notait déjà que la métropole est le principal fournisseur de la Polynésie française, suivi de l'Union européenne qui concentrent à tous les deux 42% des flux d'importations<sup>17</sup>. Les échanges commerciaux de la Polynésie française avec ses grands voisins de la zone Océanie-Pacifique, Australie et Nouvelle Zélande, représentaient à l'inverse seulement 10% de ses importations<sup>18</sup>.
28. Par ailleurs, la Polynésie française dispose d'une compétence autonome en matière de commerce extérieur et impose diverses taxes à l'importation et autres formalités douanières vis-à-vis des États de la région Océanie et Pacifique. Par ailleurs, la Polynésie française n'est pas partie aux principaux accords de libre-échange en vigueur dans la région tels que l'Accord commercial des pays insulaires du Pacifique (« PICTA »)<sup>19</sup>, l'Accord du Pacifique pour un renforcement des relations économiques (« PACER + »)<sup>20</sup> mais dispose en revanche d'un statut de territoire « associé » à l'Union européenne<sup>21</sup> via son statut de Pays et territoires d'outre-mer (« PTOM »).

<sup>14</sup> Décision de la Commission *Delta Airline / Virgin Group / Virgin Atlantic* précitée, paragraphe 80.

<sup>15</sup> Décision de la Commission, *Iberia / British Airways*, précitée, paragraphe 42.

<sup>16</sup> Avis n° 2019-A-02 du 19 septembre 2019 relatif aux mécanismes d'importation et de distribution en Polynésie française, paragraphe 29. L'île de Tahiti se trouve à une distance de 4600 km de Nouméa, de 4000 km d'Auckland et de 6119 km de Sydney.

<sup>17</sup> *Ibid.*, paragraphe 41.

<sup>18</sup> *Ibid.*, paragraphe 41.

<sup>19</sup> Le PICTA est un accord de libre-échange mis en place en 2001, dont l'objectif est la libéralisation du commerce et des marchandises entre les Îles Cook, les États fédérés de Micronésie, Kiribati, les Îles Marshall, Samoa, les Îles Salomon, Tonga, Tuvalu et le Vanuatu.

<sup>20</sup> Le PACER + est un accord de libre-échange mise en place en 2017 et signé par l'Australie, la Nouvelle-Zélande et huit pays insulaires du Pacifique : les Îles Cook, Kiribati, Nauru, Niue, Samoa, les Îles Salomon, Tonga et Tuvalu.

<sup>21</sup> Voir notamment décision (UE) 2021/1764 du Conseil du 5 octobre 2021 relative à l'association des pays et territoires d'outre-mer à l'Union européenne.

29. Il ressort de ce qui précède que la Polynésie française présente un certain nombre de spécificités qui permettent de la distinguer du reste de la zone Océanie / Pacifique. Par conséquent, l’Autorité considère qu’il convient de retenir une segmentation du marché géographique plus étroite que la zone Océanie / Pacifique<sup>22</sup>.
30. L’analyse concurrentielle sera donc menée sur le marché du transport maritime de marchandises par conteneurs *deep-sea* délimité par un continent de départ (Amérique, Europe, Asie, Océanie) et le point d’arrivée que constitue la Polynésie française.

## **B. LES MARCHES DE L’ORGANISATION DU TRANSPORT**

### **1. LES MARCHES DE SERVICES**

31. Dans l’affaire *Dubreuil / CMA CGM*<sup>23</sup>, l’Autorité a reconnu l’existence d’un marché de l’organisation du transport de marchandises distinct du marché du transport de marchandises. En outre, la pratique décisionnelle de l’AdIC<sup>24</sup> et de la Commission<sup>25</sup> définit l’activité d’organisation du transport de marchandises, également appelée « *commissionnement de transport* » ou « *freight forwarding* », comme l’organisation du transport de marchandises 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.
32. L’Autorité<sup>26</sup>, l’AdIC<sup>27</sup> et la Commission<sup>28</sup> ont envisagé une segmentation du marché de l’organisation du transport de marchandises selon (i) le caractère national ou international du transport et selon (ii) le mode de transport utilisé (soit par voie aérienne, maritime ou terrestre).
33. La partie notifiante considère que ces segmentations du marché de l’organisation du transport de marchandises ne sont pas pertinentes, dans la mesure où (i) la plupart des opérateurs sur ce marché, à savoir les organisateurs ou commissionnaires de transport (ou « *freight forwarders* ») fournissent des services à la fois nationaux et transfrontaliers et ne se spécialisent pas dans un segment particulier (maritime, aérien ou terrestre) et où (ii) la demande de leurs clients (appelés « chargeurs ») oblige les opérateurs sur ce marché à offrir une combinaison de ces différents

---

<sup>22</sup> En ce sens, il peut être noté que l’Autorité de la concurrence de Nouvelle-Calédonie a récemment adopté une démarche similaire en limitant le marché géographique pertinent du transport de marchandises au territoire de la Nouvelle-Calédonie dans son examen de l’affaire *CMA CGM / Bolloré Logistics* (Cf. Décision de l’ACNC n° 2023-DCC-11 du 27 décembre 2023 relative à l’acquisition du contrôle exclusif de la SE Bolloré Logistics par la SA CMA CGM, paragraphe 62).

<sup>23</sup> Décision de l’Autorité *CMA CGM / Dubreuil Aéro* précitée, affaire n°2020-CC-02, paragraphe 31.

<sup>24</sup> Voir, à cet égard, décisions AdIC n°18-DCC-127 du 30 juillet 2018 relative à la prise de contrôle exclusif de la société Alpha Direct Services par la société Log’Hopp, paragraphe 22 et n°13-DCC-133 du 26 septembre 2013 relative à la prise de contrôle exclusif d’une activité de la société Daher International par le groupe Norbert Dentressangle, paragraphe 7.

<sup>25</sup> Voir, à cet égard, décisions de la Commission précitées : *CMA CGM/GEFCO*, M.10733, paragraphe 10 ; *CMA CGM/CEVA*, M.9221 paragraphe 10 ; *COSCO Shipping/OOIL*, M.8594 paragraphe 23 ; *Hapag-Lloyd/United Arab Shipping Company*, M.8120, paragraphe 26 et décision de la Commission du 29 mars 2022, *A.P. Moeller-Maersk/Senator International*, M.10559, paragraphe 9 ; décision de la Commission du 6 septembre 2021, *DFDS / HSF Logistics Group*, M.10216, paragraphe 11.

<sup>26</sup> Décision de l’Autorité *CMA CGM / Dubreuil Aéro* précitée, affaire n°2020-CC-02, paragraphe 32.

<sup>27</sup> Décisions AdIC *Alpha Direct Services / Log’Hopp* précitée, affaire n°18-DCC-127, paragraphe 23 ; n° 13-DCC-133 – *Daher International* précitée, paragraphe 8 ; ainsi que la décision de l’Autorité *CMA CGM / Dubreuil Aéro* précitée, affaire n°2020-CC-02, paragraphe 32.

<sup>28</sup> Voir, à cet égard, décisions de la Commission précitées : *CMA CGM/GEFCO*, M.10733, paragraphe 12 ; *A.P. MoellerMaersk/Senator International*, M.10559, paragraphe 13 ; *DFDS / HSF Logistics Group*, M.10216, paragraphe 12.

modes de transport, afin de répondre à toutes les demandes de leurs clients, de sorte qu'ils ne se spécialisent en général pas sur tel ou tel mode.

34. En l'espèce, l'Autorité considère qu'il n'y a pas lieu de trancher la question, dès lors que les conclusions de l'analyse concurrentielle au cas d'espèce demeurent inchangées, quelle que soit la délimitation retenue.

## **2. LES MARCHES GEOGRAPHIQUES**

35. La Commission<sup>29</sup> ainsi que l'AdlC<sup>30</sup> considèrent que le marché de l'organisation du transport de marchandises revêt une dimension géographique au moins nationale, compte tenu notamment de l'existence de barrières linguistiques et réglementaires, sans pour autant exclure une définition plus large.
36. Dans l'affaire *Dubreuil / CMA CGM* précitée<sup>31</sup>, l'Autorité a retenu un marché pertinent en matière d'organisation du transport de marchandises comme comprenant « *en toute hypothèse la Polynésie dans son ensemble* ». La définition exacte du marché géographique fut laissée ouverte.
37. En l'espèce, la partie notifiante considère que le marché de l'organisation du transport de marchandises est un marché au moins régional, c'est-à-dire regroupant les territoires d'Australasie et d'Océanie, puisque les principaux organisateurs de transport sont actifs au niveau international, soit par le biais de succursales, soit en commercialisant leurs services au niveau transfrontalier par l'intermédiaire d'un réseau d'agents. En outre, de nombreux clients gèrent leurs relations avec les organisateurs de transport sur une base régionale ou mondiale, et non au niveau national ou insulaire.
38. La Polynésie française dispose d'une compétence propre en matière de fiscalité, en vertu de son statut d'autonomie au sein de la République française<sup>32</sup>. Comme déjà souligné dans l'avis *Mécanismes d'importations*<sup>33</sup>, la Polynésie française a instauré une réglementation locale du commerce extérieur instaurant des droits à l'entrée et à la sortie du territoire dont notamment un certain nombre de protections tarifaires (droits de douane, taxes à l'importation), non tarifaires (quotas et interdictions d'importer), qui constituent autant de formalités administratives à gérer afin d'accéder au marché polynésien.
39. Par exemple, plusieurs taxes à l'importation s'appliquent spécifiquement aux produits entrants sur le territoire polynésien (droits de douane, TVA à l'import, taxe de développement local (« TDL »), taxes sur les hydrocarbures, etc.). Si les produits en provenance de France métropolitaine et de l'Union européenne bénéficient d'un régime douanier préférentiel, ils n'en restent pas moins soumis au régime douanier polynésien.

---

<sup>29</sup> Voir, par exemple, décision de la Commission du 22 décembre 2005, *Deutsche Bahn / Bax Global*, M.4045, paragraphe 9 ; décision de la Commission du 12 juin 2009, *Deutsche Bahn / PCC Logistics*, M.5480, paragraphe 15 ; décision de la Commission du 14 juillet 2010, *Geodis/ Giraud*, M.5877, paragraphe 24.

<sup>30</sup> Décision AdlC n°13-DCC-02 relative à la création d'une entreprise commune par les sociétés Routière de l'Est Parisien et Compagnie Maritime Marfret, paragraphe 14 et décision AdlC n°9-DCC-40 du 4 septembre 2009 relative à l'acquisition par Geodis d'agences commerciales de Cool Jet, paragraphes 14 et 15.

<sup>31</sup> Décision de l'Autorité *CMA CGM / Dubreuil Aéro* précitée, affaire n°2020-CC-02, paragraphes 34 et 35.

<sup>32</sup> Article 74 de la Constitution ; loi organique n°2004-192 du 27 février 2004 portant statut d'autonomie de la Polynésie française.

<sup>33</sup> Avis n° 2019-A-02 précité, paragraphes 71 et suivants.



40. Par conséquent, l'autonomie fiscale de la Polynésie française empêche de considérer le territoire comme un seul et unique marché pertinent avec la France métropolitaine de fait de la distance séparant le territoire polynésien et de l'existence de barrière douanière entre la France métropolitaine et la Polynésie française. L'Autorité considère donc qu'il apparaît nécessaire de considérer la France métropolitaine et la Polynésie française comme deux marchés pertinents séparés en matière d'organisation du transport.
41. Par ailleurs, l'absence d'intégration de la Polynésie française dans le cadre d'une union douanière avec les autres pays de l'Océanie apparaît là aussi faire obstacle à une délimitation de marché pertinent qui comprendrait à la fois la Polynésie française et certains de ses voisins du Pacifique voir l'ensemble de la zone Océanie / Pacifique.
42. Lors du test de marché, les concurrents et clients interrogés confirment indirectement cette délimitation géographique en indiquant que les volumes les plus importants traités par les transitaires en Polynésie française proviennent d'Europe, ce qui confirme que les activités de transit et de dédouanement vis-à-vis de l'Europe occupent une part plus importante de leur activité.
43. Compte tenu de l'existence d'une compétence douanière autonome de la Polynésie française ainsi que de l'absence d'intégration douanière du territoire avec les autres États du Pacifique, le marché de l'organisation du transport de marchandises revêt une dimension géographique limitée au territoire de la Polynésie française<sup>34</sup>.
44. L'analyse concurrentielle sera donc menée dans le cadre du marché de l'organisation du transport de marchandises en Polynésie française.

---

<sup>34</sup> En ce sens, il peut être noté que l'Autorité de la concurrence de Nouvelle-Calédonie a récemment adopté une démarche similaire en limitant le marché géographique pertinent de l'organisation transport de marchandises au territoire de la Nouvelle-Calédonie dans son examen de l'affaire *CMA CGM / Bolloré Logistics* (Décision de l'ACNC n° 2023-DCC-11 du 27 décembre 2023 relative à l'acquisition du contrôle exclusif de la SE Bolloré Logistics par la SA CMA CGM, paragraphe 51).

## **II. ANALYSE CONCURRENTIELLE**

45. En vertu de l'article LP. 310-1 du code de la concurrence, l'examen d'une concentration doit permettre de déterminer si une opération de concentration est susceptible « *de porter une atteinte substantielle à la concurrence ou de créer une situation de monopole préjudiciable à l'intérêt des consommateurs* ».
46. Dans la mesure où les parties sont simultanément actives sur le marché de l'organisation du transport de marchandises, l'opération est susceptible de produire des effets horizontaux (**A.**). Par ailleurs, l'opération est également susceptible de produire des effets verticaux (**B.**) dans la mesure où CMA-CGM est présente, en amont, sur plusieurs marchés du transport maritime de marchandises par conteneurs *deep-sea* et Bolloré Logistics est présente sur le marché de l'organisation du transport de marchandises, en aval de la chaîne de valeur.
47. L'opération n'est pas susceptible de susciter des effets congloméraux dès lors que l'opération ne permet pas à la nouvelle entité d'étendre ou de renforcer sa présence sur un marché connexe qui serait situé en aval ou en amont de la chaîne de valeur.

### **A. ANALYSE DES EFFETS HORIZONTAUX**

48. Les concentrations horizontales peuvent entraver de manière significative la concurrence, notamment du fait de la création ou du renforcement d'une position dominante, de deux manières principales :
  - en supprimant d'importantes pressions concurrentielles qui pèsent sur une ou plusieurs entreprises, lesquelles auraient alors un pouvoir de marché accru, sans recourir à une coordination des comportements (effets non coordonnés);
  - en changeant la nature de la concurrence de telle sorte que les entreprises qui, jusque-là, ne coordonnaient pas leur comportement, seraient dorénavant beaucoup plus susceptibles de le faire et de majorer leurs prix ou de porter atteinte, d'une autre manière, à la concurrence effective.
49. Conformément aux Lignes directrices de l'Autorité, un marché concerné est considéré comme affecté si la part de marché cumulée des entreprises concernées à une opération de concentration actives sur ce marché atteint au moins 25%<sup>35</sup>.
50. Bolloré Logistics et CMA-CGM, par l'intermédiaire de sa filiale CEVA, exercent simultanément une activité d'organisation du transport de marchandises en Polynésie française. L'examen des parts de marché des parties à la concentration donne une première indication des effets horizontaux potentiels de la concentration. Compte tenu des volumes très faibles de transport de marchandises au départ de la Polynésie française (export), l'analyse concurrentielle ne tiendra pas compte de ces volumes dans le cadre de la présente analyse.
51. Une estimation des parts de marché des parties à l'opération, ainsi que de leurs principaux concurrents sur le marché de l'organisation du transport de marchandises est présentée dans le tableau ci-dessous.

---

<sup>35</sup> Lignes directrices relatives au champ d'application et à la procédure de contrôle des concentrations, paragraphe 144.

**Tableau 1 : Estimation des parts de marché (en volume) de Bolloré Logistics et de ses principaux concurrents en 2022 sur le marché de l'organisation du transport de marchandises en Polynésie française (à l'import)**

<b>Transitaire</b>	<b>Parts de marché 2022</b>
<b>Bolloré Logistics Polynésie</b>	<b>[20-30%]</b>
<b>CEVA (CMA CGM)</b>	<b>[0-10%]</b>
<b>Nouvelle entité</b>	<b>[20-30%]</b>
<b>DHL Polynésie</b>	<b>[20-30%]</b>
<b>Groupe SIFA</b>	<b>[0-10%]</b>
<b>Logistique Transit Polynésie (LTP)</b>	<b>[0-10%]</b>
<b>Groupe Hesnault</b>	<b>[0-10%]</b>
<b>TTI</b>	<b>[0-10%]</b>
<b>Geodis Polynésie</b>	<b>[0-10%]</b>
<b>Phoenix International</b>	<b>[0-10%]</b>
<b>Autre(s)</b>	<b>[10-20%]</b>
<b>Total</b>	<b>100%</b>

52. Cette estimation est par ailleurs confirmée par les transitaires auditionnés qui ont systématiquement placé Bolloré Logistics parmi les leaders du marché.
53. En Polynésie française, le marché de l'organisation du transport est caractérisé par la domination de deux acteurs de premier plan : Bolloré Logistics et DHL, qui disposent également d'un réseau d'envergure mondiale. Le reste du marché est ensuite partagé par de nombreux acteurs comprenant des entreprises d'envergure nationale tels que SIFA ou Hesnault mais aussi des entreprises locales, qui ne sont pas adossées à un groupe national ou multinational, telles que Logistique Transit Polynésie.
54. À l'issue de l'opération, les parts de marché de la nouvelle entité resteront largement inchangées avec une part de marché en volume estimée à [20-30%], compte tenu de l'activité négligeable de CEVA Logistics, la filiale dédiée de CMA CGM, en Polynésie française en 2022. L'incrément issue de l'intégration avec CEVA Logistics dans la part de marché de Bolloré Logistics est inférieur à 10%.
55. De plus, la nouvelle entité restera confrontée à la concurrence de plusieurs acteurs majeurs du secteur, dont certains sont des opérateurs de dimension nationale ou internationale, tels que DHL, SIFA, Hesnault et Geodis.

56. Il résulte de ce qui précède que l'opération n'est pas susceptible de porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets horizontaux sur le marché de l'organisation du transport de marchandises en Polynésie française.

## **B. ANALYSE DES EFFETS VERTICAUX**

57. Une concentration ayant des effets verticaux est généralement susceptible d'engendrer des gains d'efficacité et de favoriser la concurrence (par l'intégration d'activités complémentaires, l'internalisation des doubles marges, la réduction des coûts de transaction, une meilleure organisation du processus de production, etc.).
58. Toutefois, l'intégration verticale d'une entreprise peut également restreindre la concurrence en rendant plus difficile l'accès aux marchés sur lesquels la nouvelle entité sera active, voire en évinçant les concurrents ou en les pénalisant par une augmentation de leurs coûts. Il s'agit alors de « verrouillage » ou de « forclusion » des marchés. Une telle situation accroît le pouvoir de marché de la nouvelle entité et lui permet d'augmenter ses prix ou de réduire les quantités ou la qualité produite.
59. Les autorités de concurrence distinguent généralement deux formes de « verrouillage » du marché. La première se manifeste lorsque l'opération de concentration est susceptible d'exclure des concurrents situés en amont en restreignant leur accès à une clientèle suffisante (verrouillage de l'accès à la clientèle). La seconde apparaît lorsque l'opération de concentration est susceptible d'accroître les coûts des concurrents situés en aval en restreignant leur accès à un intrant important (verrouillage de l'accès aux intrants).
60. La probabilité que l'opération fausse le jeu de la concurrence par le biais d'effets verticaux dépend de la capacité des parties à restreindre effectivement l'accès de ses concurrents à ses services ou à réduire effectivement leurs débouchés, de l'incitation des parties à mettre en œuvre une telle stratégie et des effets de cette stratégie sur les marchés en cause. En pratique, ces trois critères sont étroitement liés.
61. En l'espèce, les parties à l'opération étant présentes sur des marchés constituant deux maillons de la chaîne de valeur du transport de marchandises, l'opération notifiée est susceptible d'engendrer des effets verticaux, dont certains peuvent susciter des préoccupations de concurrence. L'entité qui résulterait de l'opération prendra en effet la forme d'un groupe intégré dont la présence est assurée par CMA CGM, à l'amont, sur plusieurs marchés du transport de marchandises par conteneurs *deep-sea*, et par Bolloré Logistics ainsi que CEVA à l'aval sur le marché de l'organisation du transport de marchandises.
62. A l'inverse, l'opération n'est pas susceptible d'engendrer des effets verticaux concernant le transport aérien, en l'absence d'activité de CMA CGM sur les marchés amont du transport aérien de marchandises à destination ou au départ de la Polynésie française.
63. En conséquence, l'Autorité examinera la position des parties à l'opération sur les marchés du transport de marchandises par conteneurs *deep-sea* à destination et au départ de Polynésie française (1), sur le marché de l'organisation du transport de marchandises (2), ainsi que les risques de verrouillage de l'accès à la clientèle (3), les risques de verrouillage de l'accès aux intrants (4) et d'accès à certaines informations confidentielles (5) que soulèvent l'opération notifiée.

**1. POSITION DE CMA CGM SUR LES MARCHES AMONT DU TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES PAR CONTENEURS DEEP-SEA**

64. A l'amont, CMA CGM est active sur plusieurs routes de transports de marchandises par conteneurs *deep-sea* entre la Polynésie française et les principaux continents du monde. Chacune de ces routes constitue un marché pertinent et peut être résumée de la manière suivante :

- Quatre routes au départ de la Polynésie française (export) et à destination de l'Océanie, de l'Asie, de l'Amérique et de l'Europe.
- Quatre routes à destination de la Polynésie française (import) et au départ de l'Océanie, de l'Asie, de l'Amérique et de l'Europe.

65. L'Autorité examinera successivement la position de CMA CGM sur chacune de ces routes au départ de Polynésie française (a) et à destination de la Polynésie française (b).

**a. Les routes au départ de la Polynésie française (export)**

**Tableau 2 : Estimations des parts de marché en volume (Equivalent Vingt Pieds, ci-après « EVP ») de CMA CGM et des transporteurs concurrents sur les différentes routes au départ de la Polynésie française en 2022**

	Parts de CMA CGM	Parts de concurrent n°1	Parts de concurrent n°2	Parts de concurrent n°3	Parts de concurrent n°4	Parts de concurrent n°5
Polynésie française – Europe	[80-90%]	Marfret [0-10%]	Neptune PDL [0-10%]	/	/	/
Polynésie française - Amérique	[30-40%]	Maersk / Hambourg Sud [60-70%]	Swire [0-10%]	/	/	/
Polynésie française - Asie	[90-100%]	Kyowa [0-10%]	Swire [0-10%]	ONE [0-10%]	/	/
Polynésie française - Océanie	[30-40%]	Neptune PDL [10-20%]	Swire [10-20%]	MSC [10-20%]	Maersk / Hambourg Sud [10-20%]	PIL [0-10%]

66. Sur les routes au départ de Polynésie française vers l'Amérique et l'Océanie, la partie notificante dispose d'une part de marché relativement importante ([30-40%] vers l'Amérique et [30-40%] vers l'Océanie) mais fait face à la concurrence de plusieurs transporteurs maritimes aux parts de marché plus importantes tels que Maersk/Hambourg Sud (part de marché estimée à [60-70%] vers l'Amérique), ou des concurrents susceptibles d'exercer une pression concurrentielle importante, tels que Neptune PDL, Swire ou MSC vers l'Océanie.

67. À l'inverse, sur les routes à destination de l'Asie et de l'Europe, CMA CGM opère de manière quasi monopolistique avec des parts de marché de [90-100%] au départ de Polynésie française vers l'Asie et de [80-90%] vers l'Europe.
68. Ces deux routes présentent donc une forte asymétrie en faveur de CMA CGM, qui pourrait être en mesure d'utiliser cette position sur le marché amont du transport de marchandises pour renforcer la position de la nouvelle entité, issue de CEVA et de l'acquisition de Bolloré Logistics, sur le marché aval de l'organisation du transport de marchandises.
69. Une telle stratégie ne semble toutefois pas susceptible de modifier la structure actuelle du marché aval de l'organisation du transport de marchandises. En effet, les volumes à l'export depuis la Polynésie française représentent des volumes très faibles (529 EVP en 2022) au regard des volumes traités par les opérateurs actifs dans l'organisation du transport de marchandises en Polynésie française.
70. Pour illustration, les volumes des routes à destination de l'Asie et de l'Europe représentent environ 2,6% de l'ensemble des marchandises transportées à destination et au départ de Polynésie française en 2022.
71. Dans ces conditions, il convient de constater que les volumes du fret maritime à destination de l'Asie ou de l'Europe ne sont pas en mesure d'impacter significativement la structure du marché de l'organisation des transports de marchandises en Polynésie française, malgré les parts de marché particulièrement importantes de CMA CGM sur ces deux routes. Les volumes concernés à l'amont apparaissent insuffisants pour permettre à la nouvelle entité créée de mettre en œuvre un verrouillage du marché de l'organisation du transport maritime de marchandises en Polynésie française.
72. Par conséquent, il n'est pas nécessaire de considérer ces routes d'exportation plus avant dans le cadre du présent examen de l'opération de concentration.

#### **b. Les routes à destination de la Polynésie française (import)**

73. Sur les flux d'importation à destination de la Polynésie française, l'Autorité examinera la position de CMA CGM sur chacune des routes depuis l'Amérique, l'Océanie, l'Asie et l'Europe.
  - *Routes à destination de la Polynésie française depuis l'Amérique, l'Océanie et l'Asie*
74. Sur les routes depuis l'Amérique, l'Océanie et l'Asie, la partie notifiante dispose d'une part de marché de faible à modérée (part de marché estimée à [10-20%] depuis l'Océanie, [10-20%] depuis l'Asie et [20-30%] depuis l'Amérique), et CMA CGM fait face à la concurrence de plusieurs transporteurs maritimes aux parts de marché plus importantes tels que Maersk/Hambourg Sud (part de marché estimée à [30-40%] depuis l'Amérique), ou Neptune PDL (part de marché estimée à [20-30%] depuis l'Asie et [40-50%] depuis l'Océanie) ou des concurrents susceptibles d'exercer une pression concurrentielle importante, tels que Kyowa ou Swire.
75. Les parts de marché de CMA CGM et de ses principaux concurrents sur le transport maritime de marchandises à destination de la Polynésie française sont présentées ci-dessous.

**Tableau 3 : Estimations des parts de marché en volume (EVP) de CMA CGM et des transporteurs concurrents sur les différentes routes à destination de la Polynésie française en 2022**

	Parts de CMA CGM	Parts de concurrent n°1	Parts de concurrent n°2	Parts de concurrent n°3	Parts de concurrent n°4	Parts de concurrent n°5
<b>Amérique - Polynésie française</b>	[20-30%]	<b>Maersk / Hambourg Sud</b> [30-40%]	<b>Swire</b> [20-30%]	<b>Marfret</b> [0-10%]	<b>Matson</b> [0-10%]	<b>ONE</b> [0-10%]
<b>Asie - Polynésie française</b>	[10-20%]	<b>Neptune PDL</b> [20-30%]	<b>Kyowa</b> [10-20%]	<b>Maersk / Hambourg Sud</b> [10-20%]	<b>ONE</b> [10-20%]	<b>ASEANPAC</b> [0-10%]
<b>Océanie - Polynésie française</b>	[10-20%]	<b>Neptune PDL</b> [40-50%]	<b>Maersk/ Hambourg Sud</b> [10-20%]	<b>Swire</b> [0-10%]	<b>PIL</b> [0-10%]	<b>ONE</b> [0-10%]

76. Conformément aux Lignes directrices de l’Autorité, il est peu probable qu’une entreprise ayant une part de marché inférieure à 25% puisse verrouiller un marché en aval ou en amont de celui-ci. En effet, l’intégration verticale d’une entreprise ou son renforcement ne peut porter atteinte à la concurrence que lorsque celle-ci détient, sur un ou plusieurs des marchés concernés, un pouvoir de marché substantiel pouvant servir de point d’appui à un effet de levier sur le marché amont et/ou sur le marché aval.
77. Dès lors, il apparaît très improbable que la nouvelle entité puisse disposer d’une position de levier avec des parts de marché inférieures à 25% sur chacune des routes présentées dans le tableau et une part de marché de [20-30%] sur le marché de l’organisation du transport de marchandises en Polynésie française.
78. L’opération envisagée n’est donc pas de nature à modifier significativement la structure concurrentielle du marché de l’organisation du transport de marchandises pour les routes au départ d’Asie, d’Amérique et d’Océanie et à destination de la Polynésie française.

➤ **Route à destination de la Polynésie française depuis l’Europe**

79. S’agissant de la route entre l’Europe et la Polynésie française, CMA CGM dispose d’une part de marché de [60-70%] sur le marché amont du transport de marchandises.

**Tableau 4 : Estimation des parts de marché (en volume) de CMA CGM et des transporteurs concurrents sur le marché du transport deep-sea de marchandises par conteneurs entre l’Europe et la Polynésie française en 2022**

Route	CMA CGM	Marfret	MSC	Swire	Autres	Total
<b>Europe – Polynésie française</b>	[60-70%]	[30-40%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	100%

80. Par ailleurs, CMA CGM est membre d'un accord de partage de navire (dits « *vessel sharing agreements* » ou « *VSA* ») avec Marfret dans le cadre de son service « *Panama Direct Line* ».
81. À cet égard, la partie notifiante soumet qu'un accord de partage de navire consiste pour des transporteurs maritimes, à opérer des navires conjointement sur une route donnée mais sans prévoir une coordination sur les prix, aucune commercialisation conjointe, ni partage des revenus.
82. Toutefois, il convient de rappeler que la pratique décisionnelle de la Commission européenne est de prendre en compte l'ensemble des parts de marché des membres d'un VSA, reflétant ainsi la pression concurrentielle plus limitée que les partenaires de la compagnie maritime exercent sur eux<sup>36</sup> : « *un membre d'un consortium, même en transportant un volume limité, peut avoir une influence significative sur la décision opérationnelle du consortium concernant les caractéristiques du service fourni, notamment son niveau de capacité* »<sup>37</sup>.
83. Par conséquent, en l'espèce, il convient d'évaluer les effets de la concentration à la fois sur la base de la part de marché de CMA CGM, mais aussi en prenant en compte l'existence d'un VSA entre CMA CGM et Marfret dans le cadre duquel les parties à l'accord s'accordent sur des paramètres importants ayant un effet modérateur sur la concurrence, tels que la fixation des capacités respectives et le plan de navigation.
84. À l'inverse, la partie du marché sur laquelle CMA CGM n'a aucune influence, c'est-à-dire les transporteurs hors VSA, sera considérée comme étant pleinement en concurrence avec CMA CGM<sup>38</sup>.

**Tableau 5 : Estimation des parts de marché (en volume) en 2022 des parties au VSA sur le service PAD et des transporteurs concurrents sur la route au départ de l'Europe vers la Polynésie française**

Routes	CMA CGM	Marfret	Parties au VSA combinées	Marché libre
Europe – Polynésie française	[60-70%]	[30-40%]	[90-100%]	[0-10%]

85. Dans cette configuration, le marché libre représente [0-10%] des volumes à destination de la Polynésie française. Par ailleurs, il s'agit des volumes cumulés de 4 acteurs différents dont MSC et Swire. À l'inverse, la part cumulée des volumes transportés par le VSA entre CMA CGM et Marfret sur le PAD s'élève à près de [90-100%] en 2022.
86. Il ressort de ce qui précède que CMA CGM dispose de parts de marché très importantes sur le marché amont du transport de marchandises par conteneurs *deep-sea* au départ de l'Europe vers la Polynésie française.

<sup>36</sup> Voir notamment décision de la Commission européenne du 5 décembre 2017, *COSCO Shipping / OOIL*, M.8594, paragraphe 33, décision de la Commission européenne du 29 avril 2016, *CMA CGM / NOL*, M.7908, paragraphe 28.

<sup>37</sup> Décision de la Commission *CMA CGM / NOL* précitée, paragraphe 28.

<sup>38</sup> Voir décision de la Commission *COSCO Shipping / OOIL* précitée, paragraphe 33.



## **2. POSITION DE BOLLORE LOGISTICS SUR LE MARCHE AVAL DE L'ORGANISATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES**

87. Dans la décision *CMA/Dubreuil* précitée, l'Autorité avait indiqué que le marché de l'organisation du transport de marchandises est très fragmenté au niveau mondial. Les principaux acteurs du marché sont les entreprises spécialisées en organisation du transport de marchandises ainsi que les transporteurs verticalement intégrés, comme c'est le cas de CMA CGM. Ainsi, au niveau mondial par exemple, les principaux organisateurs du transport de marchandises sont Kuehne+Nagel (part de marché estimée à [10-20%]), CEVA, filiale de CMA CGM (part de marché estimé [10-20%]) et DHL Global Forwarding ([0-10%]) et Bolloré Logistics ([0-10%]).
88. Comme décrit plus haut (§53 et 54), en Polynésie française, la structure de marché de l'organisation du transport, pour ce qui concerne le transport maritime, est similairement caractérisée par l'existence d'un marché relativement éclaté avec deux acteurs de premier plan : Bolloré Logistics et DHL, qui disposent d'une envergure mondiale. Le reste du marché est ensuite partagé par une multitude d'acteurs.
89. Selon les estimations réalisées par l'Autorité, Bolloré Logistics est actuellement le leader du marché de l'organisation de transport de marchandises en Polynésie française, ce qui est confirmé par les auditions des transitaires qui considèrent Bolloré Logistics comme l'un des leaders du marché en Polynésie française.
90. Il ressort de ce qui précède que, après réalisation de l'opération notifiée, la nouvelle entité constituera un acteur verticalement intégré entre les activités de transport maritime de marchandises et d'organisation du transport de marchandises. La nouvelle entité ajouterait 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 en intégrant le leader actuel du marché.
91. Il convient désormais de s'intéresser aux possibles scénarios de verrouillage que la nouvelle entité pourrait mettre en œuvre, une fois l'opération réalisée.

## **3. SUR LE RISQUE D'UN VERROUILLAGE DE L'ACCES A LA CLIENTELE**

92. Une première forme de verrouillage pourrait se manifester une fois l'opération de concentration réalisée car la nouvelle entité serait susceptible d'exclure des concurrents situés en amont en restreignant leur accès à une clientèle suffisante à l'aval (verrouillage de l'accès à la clientèle).
93. Dans cette hypothèse, la nouvelle entité issue de l'opération pourrait décider de se fournir en services de transport de marchandises sur la route Europe – Polynésie française exclusivement auprès de CMA CGM et refuser de faire appel aux transporteurs concurrents de CMA CGM sur cette route, et ce afin de réduire leurs débouchés commerciaux.
94. Un tel scénario paraît toutefois peu probable. En effet, les concurrents de CMA CGM sur la ligne Europe – Polynésie française disposent, en aval sur le marché de l'organisation du transport de marchandises de suffisamment de débouchés alternatifs à la nouvelle entité intégrée.
95. En effet, si Bolloré Logistics occupe une place importante sur le marché de l'organisation du transport de marchandises, la part de marché du groupe atteint [20-30%] en 2022, la plus grande partie du marché de l'organisation du transport reste donc concurrentiel et hors de contrôle de la nouvelle entité intégrée. Pour rappel, DHL, le principal concurrent de Bolloré Logistics,

dispose d'une part de marché de [20-30%] et l'ensemble des concurrents sur ce marché représentent collectivement [70-80%] du marché.

96. Dans l'hypothèse d'un tel verrouillage par la nouvelle entité, ses concurrents à l'amont disposeraient encore d'un accès à plus de [70-80%] du marché aval de l'organisation du transport de marchandises. L'existence de débouchés alternatifs de grande ampleur rend donc un tel risque de verrouillage de la clientèle peu plausible. Aucun des transitaires contactés dans le cadre du test de marché n'a d'ailleurs mentionné de préoccupation de cette nature vis-à-vis de l'opération.
97. Compte tenu de ces éléments, l'Autorité considère que l'opération n'est pas susceptible d'engendrer un risque de verrouillage de l'accès des transporteurs maritimes concurrents à CMA CGM à la clientèle aval.

#### **4. SUR LE RISQUE D'UN VERROUILLAGE DE L'ACCES AUX INTRANTS**

98. Une deuxième forme possible de verrouillage de marché apparaît lorsque l'opération de concentration est susceptible d'entraver ou de fermer l'accès des entreprises concurrentes situées en aval à un intrant important (verrouillage du marché des intrants), réduisant ainsi leur capacité et/ou leur incitation à animer la concurrence.
99. Du fait de la position dominante de CMA CGM sur la route Europe – Polynésie française, il apparaît envisageable, qu'une fois l'opération réalisée, la nouvelle entité soit en mesure de mettre en œuvre une stratégie de forclusion totale ou partielle des intrants (en l'espèce le transport de marchandises par conteneurs *deep-sea*) sur le marché aval de l'organisation du transport.
100. L'Autorité examinera successivement l'hypothèse d'une forclusion totale du marché de l'organisation du transport de marchandises (a) puis d'une forclusion partielle du marché par la nouvelle entité (b).

##### **a. Sur l'hypothèse d'une forclusion totale du marché de l'organisation du transport en Polynésie française**

101. Afin d'examiner la probabilité d'un scénario de verrouillage des intrants, il convient d'examiner si la nouvelle entité aurait, après la fusion, la capacité de verrouiller l'accès aux intrants de manière significative ; si les incitations à le faire sont suffisantes ; et si la stratégie de verrouillage aurait un effet significatif sur le marché aval en question.
102. Une situation de forclusion totale pourrait se matérialiser par le biais d'un refus total d'approvisionnement des transitaires concurrents par CMA CGM sur la ligne Europe – Polynésie française. Dans cette hypothèse, l'ensemble du transport maritime de marchandises géré par CMA CGM sur la ligne Europe – Polynésie française serait exclusivement traité par la nouvelle entité, issue de CEVA et de l'acquisition de Bolloré Logistics.
103. L'Autorité considère qu'une telle stratégie de verrouillage totale du marché est peu plausible, étant donné que la nouvelle entité ne disposera pas des capacités suffisantes pour absorber le report de l'ensemble de l'offre de service de transport maritime de CMA CGM sur la route Europe – Polynésie française.
104. En outre, sur les autres lignes à destination de la Polynésie française (telles que les lignes Amérique – Polynésie, Asie – Polynésie ou Océanie – Polynésie, dont l'ensemble représente environ [50-60%] des volumes du marché de l'organisation du transport de marchandises en

Polynésie française), CMA CGM fait face à la concurrence de transporteurs importants. Si une telle stratégie de verrouillage complet était mise en œuvre par CMA CGM, les transitaires exclus par ces pratiques de verrouillage pourraient reporter leur demande sur les compagnies maritimes concurrentes de CMA CGM sur ces autres lignes. Si le report de la demande des transitaires serait dans ce cas probablement imparfait, du fait de la faible capacité de substitution de l'offre de transport du service PAD, il apparaît toutefois que la rupture d'approvisionnement complète d'une ligne maritime, ne signifierait pas la rupture d'approvisionnement complet des transitaires concurrents sur le marché aval.

105. Sur les autres lignes en direction de la Polynésie française, CMA CGM fait face à la concurrence de concurrents plus importants que CMA CGM elle-même tels que Maersk / Hambourg Sud et Swire sur la route au départ de l'Amérique par exemple (voir tableau 3 ci-dessus).
106. En conséquence, l'Autorité considère que l'opération notifiée n'est pas susceptible d'engendrer une forclusion totale du marché de l'organisation du transport de marchandises en Polynésie française.

**b. Sur l'hypothèse d'une forclusion partielle du marché de l'organisation du transport en Polynésie française**

107. Une situation de forclusion partielle pourrait se matérialiser par le biais d'un traitement discriminatoire organisé par la nouvelle entité à l'encontre des transitaires concurrents sur le marché de l'organisation du transport de marchandises. Une telle stratégie pourrait prendre la forme d'un octroi, par CMA CGM, de conditions commerciales (ex : prix, volumes, qualité de service, etc.) moins avantageuses aux concurrents de la nouvelle entité, ce qui reviendrait à dégrader la compétitivité de ces derniers sur le marché de l'organisation des transports vis-à-vis de la nouvelle entité intégrée. Ce type de verrouillage partiel du marché peut dissuader les entreprises rivales d'entrer ou de se développer sur le marché, voir les inciter à en sortir.
108. Afin d'examiner la probabilité d'un scénario de verrouillage des intrants, l'Autorité a examiné si la nouvelle entité aura, après la fusion, la capacité de verrouiller l'accès aux intrants de manière significative (i) ; si ses incitations à le faire seront suffisantes (ii) ; et si cette stratégie de verrouillage pourrait avoir un effet significatif sur le marché aval en question (iii).

**i. Sur la capacité de verrouillage de l'accès aux intrants par la nouvelle entité**

109. Afin d'évaluer la capacité de verrouillage de la nouvelle entité, l'Autorité a évalué le pouvoir de marché de la nouvelle entité, la capacité de réaction des concurrents actuels ou potentiels ainsi que le contre-pouvoir des acheteurs.

➤ **Le pouvoir de marché de la nouvelle entité**

110. Selon la partie notifiante, ses parts de marché sont limitées sur la route Europe - Océanie et que le transporteur est contraint par une pression concurrentielle des autres transporteurs maritimes sur les autres routes à destination de la Polynésie française, L'Autorité souligne que cette position ignore la définition de marché applicable en l'espèce qui est basée sur des routes reliant les différents continents à la Polynésie française.
111. Comme indiqué *supra*, CMA CGM dispose d'une part de marché de [60-70%] sur le marché amont du transport de marchandises au départ de l'Europe vers la Polynésie française. Compte tenu de l'existence d'un VSA pour exploiter le service PAD entre CMA CGM et Marfret, le marché libre représente seulement [0-10%] des volumes à destination de la Polynésie française. Ce chiffre représente la partie du marché sur laquelle CMA CGM n'a aucune influence et

constitue les volumes cumulés de 4 acteurs différents dont MSC et Swire. À l'inverse, la part cumulée des volumes transportés par le VSA entre CMA CGM et Marfret sur le PAD s'élève à [90-100%] en 2022.

112. Sur les 13 navires affectés au service PAD, CMA CGM en opère 12 et Marfret un seul. Par ailleurs, l'accord de partage de navire peut être révoqué [...], laissant à CMA CGM toute latitude pour arrêter sa collaboration avec Marfret qui perdrait instantanément la majeure partie de ces capacités de transport vers la Polynésie française. L'ensemble de ces éléments montre que CMA CGM domine le VSA avec Marfret.
113. En outre, les caractéristiques des services de transport maritime sur la ligne Europe - Polynésie française contribue à accroître le pouvoir de marché détenu par CMA CGM. En particulier, le service PAD assurant le transport de marchandises hebdomadaire de l'Europe vers la Polynésie française est un service particulièrement important pour les transitaires, actifs sur le marché aval de l'organisation du transport de marchandises en Polynésie française. Le service PAD constitue à lui seul 42% des volumes traités par les transitaires sur le marché de l'organisation du transport de marchandises en Polynésie française et constitue la route privilégiée des importations de marchandises depuis la France métropolitaine et l'Europe.
114. En effet, comme précédemment indiqué, la France métropolitaine est le principal fournisseur de la Polynésie française (27,2% des importations en 2017), suivi de l'Union européenne (15,4% des importations en 2017), et ces importations en provenance de Métropole 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<sup>39</sup>.
115. Il ressort également des informations recueillies lors de l'examen de la concentration que le service PAD présente des avantages distincts du service de MSC (seul service alternatif permettant de relier l'Europe à la Polynésie française)<sup>40</sup>. Le service PAD est une ligne maritime directe (c'est-à-dire sans transbordement) entre l'Europe et la Polynésie française, avec un temps de transport de 30 jours et un départ hebdomadaire. À l'inverse MSC propose un service qui relie d'abord l'Europe à l'Australie, via le canal de Suez en 40 jours environ par la ligne « *Australia Express* ». Les marchandises sont ensuite transbordées sur un service « *Oceania Loop 1* » reliant Sydney à Papeete en 25 jours environ. La durée du transport est donc significativement plus longue que le service PAD, avec des transits supérieurs à 60 jours.
116. Du point de vue de la demande, la substituabilité entre le service PAD direct et la route avec transbordement opérée par MSC apparaît très limitée<sup>41</sup>. La plupart des clients interrogés privilégient toujours le service direct aux services avec transbordement. Le service direct apparaît notamment être le seul choix possible pour le transport des produits périssables et généralement pour les produits dont la durée de transit doit être la plus courte possible. Par ailleurs, la sécurité et la fiabilité du service direct, très supérieures à celles d'un service incluant des transbordements, pointent vers des caractéristiques difficilement reproductibles par des concurrents.

---

<sup>39</sup> Institut de la statistique de la Polynésie française, *Bilan du commerce extérieur en 2021*, <https://www.ispf.pf/publication/1357>.

<sup>40</sup> MSC assure un service à destination de la Polynésie française en reliant l'Europe à l'Australie, via le canal de Suez en 40 jours environ par un service « *Australian Express* ». Les cargaisons à destination de la Polynésie française sont alors déchargées puis transbordées sur d'autres navires à destination de la Polynésie française par le service « *Oceania Loop 1* », reliant Sydney à Papeete en 25 jours environ.

<sup>41</sup> Décision de l'AdIC n° 13-D-15 du 25 juin 2013 relative à des pratiques mises en œuvre dans le secteur du transport maritime de fret entre l'Europe du Nord et les Antilles françaises.

117. De manière générale, un transit court favorise une meilleure gestion des stocks et sécurise davantage l'approvisionnement des marchandises. Un client « chargeur » témoigne à ce sujet : « *une marque de pate célèbre avait décidé de passer par MSC plutôt que le PAD, résultat plus de 3 mois pour arriver en Polynésie avec des ruptures de stock ici en magasin car nous étions habitués à travailler en flux tendu sur le service direct. Il a ensuite été décidé de recharger les containers sur le PAD pour assurer un flux régulier avec la Polynésie (pas de capacité de stockage importante ici).* ».
118. Compte tenu de la position dominante de CMA CGM, et quasi-monopolistique lorsque le VSA est pris en compte, la nouvelle entité disposera donc d'un pouvoir de marché substantiel sur le marché amont du transport maritime de marchandises entre l'Europe et la Polynésie française, lui conférant une capacité d'influence significative sur les conditions de prix et d'approvisionnement des concurrents de la nouvelle entité sur le marché aval de l'organisation du transport de marchandises.
119. Par conséquent, l'accès au service PAD constitue un élément critique pour les entreprises à l'aval et, *in fine* les clients finaux qui souhaitent profiter des caractéristiques offertes par le service PAD pour leurs produits en provenance d'Europe.

➤ ***La capacité de réaction des concurrents actuels ou potentiels***

120. *S'agissant des concurrents actuels sur la ligne Europe - Polynésie française*, le seul autre transporteur disposant de capacités sur le service PAD est Marfret, qui opère le service conjointement avec CMA CGM.
121. Or, Marfret n'opère qu'un seul navire sur les 13 affectés prévus dans le VSA pour effectuer les rotations et dispose de capacités réduites sur les navires de la PAD. Par ailleurs, cinq des six transitaires auditionnés<sup>42</sup> ont indiqué que Marfret ne serait pas en mesure d'absorber les volumes des transitaires sur la ligne Europe – Polynésie française, en cas de conflit entre les transitaires et CMA CGM. Pour illustration, un transitaire indiquait : « [l]e gros problème concurrentiel c'est que les transitaires sont dépendants d'une seule compagnie maritime (CMA-CGM) sur la ligne Europe - Polynésie donc nous n'avons aucune autre alternative et ne pouvons pas nous retourner vers d'autres transporteurs. Marfret est un opérateur trop petit. ». En outre, l'accord de partage de navire peut être révoqué [...], ce qui donne à CMA CGM le pouvoir de mettre fin à la collaboration avec Marfret.
122. Il apparaît donc que les capacités de Marfret restent faibles sur le service PAD, sans perspective de pouvoir être significativement augmentées de manière indépendante à CMA CGM dans les années à venir.
123. Par conséquent, il n'est pas envisageable que la demande des transitaires à l'aval puisse se reporter massivement sur les capacités de Marfret dans l'hypothèse où CMA CGM mettrait en œuvre une stratégie de forclusion à l'issue de l'opération.
124. *S'agissant de la concurrence potentielle*, il ressort de l'examen de l'opération de concentration que la probabilité d'entrée de nouveaux concurrents sur le marché du transport maritime de marchandises depuis l'Europe vers la Polynésie française est faible au regard des barrières existantes dans ce secteur.
125. Plusieurs transitaires ont mentionné la possibilité que MSC serait susceptible de renforcer sa position sur la route Europe – Polynésie française en lançant, par exemple, un service sans

---

<sup>42</sup> Par ailleurs, la 6<sup>ème</sup> personne auditionnée ne s'est pas prononcée sur la question posée.

transbordement qui serait en concurrence directe avec le service PAD, mais aucune indication concrète n'a été relevée en ce sens dans le cadre de l'examen de l'opération.

126. Plusieurs transporteurs maritimes, tels que Maersk et Seatrade, ont tenté par le passé de rentrer sur la route et de concurrencer CMA CGM. Ces tentatives se sont soldées par des échecs. Comme l'indique un transitaire : « *Seatrade est le dernier transporteur à être sorti du marché polynésien il y a quelques années. Il est sorti du jour au lendemain* ».
127. À ce jour, seuls les navires aux capacités bien inférieures aux standards de l'industrie du transport, sont en mesure d'entrer dans le port de Papeete. Il s'agit de navires capables de transporter des volumes inférieurs ou égaux à 2400 TEU. Cette limite sur les capacités transportées par navire, combinées aux volumes transportés relativement faibles, contraint la rentabilité économique de la desserte de la Polynésie française et peut jouer comme une barrière à l'entrée.
128. Un importateur polynésien indiquait à cet égard : « *À l'heure actuelle, seuls les navires inférieurs ou égaux à 2400 TEU peuvent rentrer dans le port de Papeete. Il s'agit là d'un point fondamental dans l'équation des transporteurs pour décider de s'arrêter ou non en Polynésie française. Avec des navires aussi petits, l'attractivité de la Polynésie est faible mais si demain les travaux étaient engagés pour agrandir la passe, les cartes seraient rebattues* ».
129. Il ressort de ce qui précède que la concurrence actuelle (MSC et Marfret) comme la concurrence potentielle apparaissent particulièrement faibles face aux capacités de CMA CGM sur la ligne Europe – Polynésie française.

➤ ***Le contre-pouvoir des acheteurs***

130. Les autorités de concurrence considèrent que si les acheteurs sont puissants, ils seront en mesure de contrer les effets d'une éventuelle stratégie de verrouillage de l'entreprise intégrée issue de l'opération, par exemple, en encourageant le développement de nouveaux concurrents. Par exemple, si la clientèle d'une entreprise située en aval valorise l'offre d'une gamme de produits (de marques différentes notamment), cette entreprise devra conserver un approvisionnement diversifié auprès des différents fournisseurs en amont.
131. En l'espèce, comme précédemment indiqué, le marché de l'organisation du transport est caractérisé par une atomicité de la demande, sans concentration d'un contre-pouvoir des acheteurs autour d'un ou deux acteurs importants. Cette caractéristique est renforcée par le fait que les transitaires ne disposent pas d'alternative crédible au service PAD pour leurs approvisionnements depuis l'Europe, du fait de la pression de la demande des clients finaux « chargeurs » qui souhaitent profiter des caractéristiques du service PAD opéré par CMA CGM et Marfret.
132. Il ressort de l'ensemble de ces éléments que la nouvelle entité disposera 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.

***ii. Sur les incitations à verrouiller l'accès aux intrants de la nouvelle entité***

133. La capacité de verrouiller l'accès des intrants n'est pas suffisante pour établir la probabilité d'un scénario de verrouillage partiel du marché aval. Il convient ensuite de déterminer si les incitations à verrouiller le marché sont suffisantes.

134. La partie notifiante estime qu'elle n'aura aucune capacité à verrouiller l'accès des autres organisateurs de transports aux services de transport maritime de marchandises par conteneurs vers la Polynésie française puisque Bolloré Logistics occupe aujourd'hui une position limitée sur le marché de l'organisation du transport de marchandises et ne dispose pas en l'état des capacités pour absorber l'ensemble des capacités de transport de CMA CGM.
135. Dans le cadre d'une hypothèse de verrouillage partiel du marché, cette argumentation n'est pas en mesure de prospérer. Il ne s'agit pas pour la nouvelle entité d'absorber l'ensemble des capacités de transport de CMA CGM sur la route Europe – Polynésie française, mais seulement une partie de la capacité de transport de CMA CGM autrefois gérée par des concurrents de la nouvelle entité à l'aval. Par ailleurs, il apparaît tout à fait réaliste que la nouvelle entité soit en mesure d'absorber le report d'une partie de la demande des clients finaux à l'aval, qui se détourneraient des transitaires, victimes de la stratégie de forclusion mise en place.
136. Dans l'hypothèse d'un verrouillage partiel des intrants, il apparaît tout à fait plausible que CMA CGM réduise le prix facturé à sa filiale à l'aval sur le marché de l'organisation du transport de marchandises et/ou rende plus difficile l'accès aux conditions commerciales appliquées aux entreprises concurrentes à l'aval, afin de détourner la demande (les clients finaux « chargeurs ») au bénéfice de la nouvelle entité. Il s'agira d'une stratégie rentable dès lors que la marge et/ou la demande supplémentaire captée à l'aval sera supérieure aux réductions de prix sur le service amont du transport maritime concédées à la filiale de CMA CGM.
137. Les réponses au test de marché ont confirmé qu'un tel scénario est considéré comme crédible par les transitaires concurrents de la nouvelle entité. Similairement, l'ensemble des personnes auditionnées, c'est-à-dire les 5 transitaires et un client « *chargeur* », ont tous soulevé des préoccupations relatives à un traitement tarifaire préférentiel de la nouvelle entité, *post-opération*. Dans le cadre du test de marché, 4 des 5 transitaires interrogés avaient déjà identifié ce risque.
138. Ces entreprises craignent que la nouvelle entité utilise son pouvoir de marché sur le marché amont du transport maritime de marchandises pour favoriser sa filiale présente sur les marchés aval et qu'elle puisse, à terme, renforcer de manière très substantielle ses parts de marché en aval. Un tel renforcement de la nouvelle entité sur les marchés de l'organisation du transport de marchandises en Polynésie française serait d'autant plus probable que, sur ce marché, Bolloré Logistics profite déjà d'une position de leader du marché.
139. Certaines entreprises auditionnées ont aussi exprimé des préoccupations, quant à la possibilité d'offrir un traitement préférentiel à la nouvelle entité sur les volumes de transport sur la route Europe – Polynésie française. Cette stratégie de forclusion partielle pourrait, par exemple, prendre la forme d'une vente prioritaire des volumes disponibles sur les bateaux CMA CGM à la nouvelle entité plutôt qu'à ses concurrents transitaires, ou encore d'une priorité de chargement des volumes de la nouvelle entité sur les navires, lors de période de pics de trafic, comme avant Noël. Un transitaire indique à cet égard qu'une fois la nouvelle entité créée : « *CMA-CGM aura tout pouvoir et fera ce qu'il souhaite étant donné qu'il n'y a aucun autre transporteur sur lequel les transitaires peuvent se rabattre* ».
140. La nouvelle entité bénéficierait, à l'issue de l'opération, d'un avantage important dans l'accès aux clients finaux sur le marché de l'organisation du transport de marchandises à destination et au départ de la Polynésie française en proposant une offre globale intégrée sur le service Europe, de loin le plus important en volume à destination de la Polynésie française.
141. Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, il apparaît que la nouvelle entité disposera d'incitations à mettre en œuvre une stratégie de verrouillage de l'accès aux services de transport de marchandises sur la ligne Europe – Polynésie française aux transitaires concurrents de la

nouvelle entité à l'aval, à travers la mise en place d'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.

*iii. Sur l'effet significatif sur le marchés aval de l'organisation du transport de marchandises*

142. Afin d'examiner la probabilité d'un scénario de verrouillage des intrants, l'Autorité a examiné si la stratégie de verrouillage de la nouvelle entité, après la fusion, aurait un effet significatif sur le marché aval de l'organisation du transport de marchandises.
143. Comme indiqué *supra*, le service PAD représente à lui seul 42% du volume total traité à l'aval sur le marché de l'organisation du transport maritime en Polynésie française en 2022. La mise en œuvre de pratiques de verrouillage de l'accès au service PAD est susceptible d'entraver significativement la concurrence sur le marché de l'organisation du transport maritime de marchandises en Polynésie française et de créer de potentiels effets d'éviction sur les concurrents de la nouvelle entité.
144. Les effets de cette stratégie de verrouillage n'impacteraient pas de la même manière l'ensemble des acteurs du secteur. Les transitaires intégrés à un groupe multinational, tels que DHL ou Geodis, se considèrent en mesure de faire face à des représailles sur les autres marchés afin de répondre à la stratégie de forclusion de la nouvelle entité. À l'inverse, les petits acteurs qui ne disposent pas de la force de négociation de groupes multinationaux, mais qui représentent en cumulé environ [30-40%] du marché aval, seraient les plus exposés à une telle stratégie de verrouillage : « [d]u fait de leur faible pouvoir de négociation, les petits transitaires seront les plus impactés et cela va déséquilibrer le jeu de la concurrence pour eux. Les plus gros transitaires, comme DHL, auront une capacité de réponse au niveau mondial mais encore une fois, des transitaires importants voudront-ils rentrer en conflit avec CMA pour de petits volumes concernant la Polynésie. Cela donnera une rente de situation à Bolloré sur un petit marché puisqu'ils seront intégrés au plus gros transporteur pour le pays ».
145. Par ailleurs, ces pratiques de verrouillage sur le service PAD seraient d'autant plus problématiques qu'elles pourraient contribuer au renchérissement des prix du transport de marchandises, à travers l'augmentation des coûts des transitaires visés par ces pratiques qui exerceraient une pression à la hausse sur leurs prix de vente avec un impact *in fine* sur le consommateur final.
146. Comme déjà indiqué précédemment, le service PAD constitue la liaison maritime de loin la plus importante pour l'approvisionnement de la Polynésie française. Une hausse possible du coût du fret maritime sur la ligne Europe Polynésie française pourrait contribuer négativement aux problématiques de vie chère en Outre-Mer, préoccupation majeure des économies insulaires telles que la Nouvelle Calédonie et la Polynésie française, comme déjà soulignée par l'Autorité de la concurrence calédonienne dans le cadre de son examen de l'opération *CMA CGM / Bolloré Logistics*<sup>43</sup>.
147. Compte tenu de la très forte position de la nouvelle entité sur le marché amont du service Europe – Polynésie française et de l'absence de contre-pouvoirs significatifs en mesure de freiner une éventuelle stratégie de verrouillage de la nouvelle entité, l'Autorité considère que la concentration est de nature à porter atteinte à la concurrence, par le biais d'effets verticaux, sur le marché de l'organisation du transport de marchandises.

---

<sup>43</sup> Décision de l'Autorité calédonienne de concurrence n°2023-DCC-11 du 27 décembre 2023, paragraphe 162.



**5. SUR LE RISQUE D'UN ACCES A CERTAINES INFORMATIONS CONFIDENTIELLES DES CONCURRENTS TRANSITAIRES**

148. L'intégration verticale permise par l'opération pourrait en outre donner 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.
149. En effet, lors de négociations sur les cotations de prix entre CMA CGM et les transitaires, CMA CGM demande de manière systématique aux transitaires de partager le nom du client final pour le compte duquel les transitaires souhaitent réserver ces volumes. Ces informations sont par conséquent très sensibles, puisqu'elles permettent au transporteur maritime de détenir une somme d'informations importantes (identité du client final concernée, volume demandé et prix proposé par CMA CGM) sur des paramètres importants de concurrence sur le marché aval de l'organisation du marché de transport en Polynésie française.
150. Trois des six transitaires auditionnés ont confirmé la capacité de la nouvelle entité à accéder aux prix négociés entre CMA CGM et les transitaires concurrents en Polynésie française.
151. Dans ces conditions, l'Autorité considère comme plausible le risque de transmission d'informations confidentielles, au sein de la nouvelle entité, relatives aux négociations entre CMA CGM et les transitaires concurrents concernant les offres de service de transport maritimes. Plusieurs paramètres de concurrence à l'aval entre transitaires pourraient être impactés, à savoir l'identité des clients finaux concernés par la cotation, les prix offerts par CMA-CGM aux transitaires, ainsi que les volumes concernés.
152. Ces informations pourraient 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.
153. En réponse aux préoccupations de concurrence formulées par l'Autorité, la partie notifiante a proposé des engagements afin de remédier aux risques identifiés lors de l'examen de l'opération.

### **III. PROPOSITION D'ENGAGEMENTS**

154. Par un courrier reçu le 8 janvier 2024, la partie notifiante a formulé une proposition d'engagements, sur le fondement du II de l'article LP 310-5 du code de la concurrence.

#### **A. ENGAGEMENTS PROPOSES**

155. La partie notifiante a proposé un engagement dit « structurel » (par distinction aux engagements dits « comportementaux ») visant à répondre aux risques d'effets anticoncurrentiels verticaux consistant notamment en un verrouillage de l'accès aux services de transport maritime de CMA CGM sur la route Europe – Polynésie française par les transitaires concurrents de la nouvelle entité sur le marché aval de l'organisation du transport de marchandises.
156. Cet engagement structurel consiste en la cession de 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.
157. Le périmètre de l'activité cédée comportera néanmoins deux exceptions (ci-après ensemble « les clients globaux exclus ») permettant à CMA CGM de proposer des services d'organisation de transport maritime de marchandises :
- à une liste limitative de clients multi-destinations actuels de Bolloré Logistics. Ces clients représentent aujourd'hui moins de 10% du chiffre d'affaires de l'entreprise à destination ou au départ de Polynésie française ;
  - 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.
158. Des remèdes comportementaux viennent renforcer l'engagement structurel et sa mise en œuvre. Six engagements comportementaux ont été proposés par la partie notifiante et viennent renforcer l'engagement structurel et sa mise en œuvre. Ils visent :
- 1) à préserver la viabilité, la valeur marchande et la compétitivité de l'activité cédée ;
  - 2) à préserver la séparation de l'activité cédée des activités conservées à l'issue de l'opération et que le personnel essentiel de l'activité cédée n'ait aucun lien avec les activités conservées par CMA CGM et inversement ;
  - 3) à prendre toutes les mesures nécessaires afin de garantir que CMA CGM ne puisse pas recueillir des secrets d'affaires, savoirs-faires, informations commerciales ou toutes autres informations de nature confidentielle ou protégée concernant l'activité cédée ;
  - 4) la non-sollicitation du personnel essentiel, la non-concurrence avec l'activité cédée et le non-rachat de celle-ci. À cet égard, CMA CGM :
    - s'engage, pendant un délai de 3 ans, à ne pas solliciter et à s'assurer que ses filiales ne sollicitent pas le personnel essentiel transféré avec l'activité cédée ;

- s'engage, pendant un délai de 5 ans, à ne pas fournir et à s'assurer que ses filiales ne fournissent pas des services d'organisation du transport maritime de marchandises au départ ou à destination de la Polynésie française, à l'exception des clients globaux exclus ;
- ne pourra, pendant une période de 10 ans, acquérir une influence directe ou indirecte sur tout ou partie de l'activité cédée, sauf si l'Autorité a préalablement établi que la structure du marché a entre-temps évolué d'une façon telle que l'absence d'influence de CMA CGM sur l'activité cédée n'est plus nécessaire pour éliminer tout doute sérieux quant aux effets de la concentration sur la concurrence. Cet engagement couvre également TTI-Tahiti, dont [...] % du capital social est aujourd'hui détenu par Bolloré Logistics S.E.

- 5) à permettre aux acquéreurs potentiels de se livrer à un examen préalable (« *due diligence* ») de l'activité cédée ;
- 6) à soumettre à l'Autorité et au mandataire chargé du contrôle des rapports écrits concernant les acquéreurs potentiels de l'activité cédée ainsi que des informations sur le process et l'évolution des négociations avec ces acquéreurs potentiels.

159. De plus, les modalités d'application suivantes sont proposées :

Désignation de deux mandataires distincts :

- 1) celui chargé du contrôle de l'ensemble de ces engagements, selon des modalités usuelles (désignation, mission, rémunération, révocation etc.Déc) ;
- 2) celui chargé de la cession.

Une clause de réexamen permettant à l'Autorité, le cas échéant de :

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

## **B. APPRECIATION DES ENGAGEMENTS PROPOSES**

### **1. CRITERES D'ANALYSE**

160. Dans le cas où des engagements sont proposés, les autorités de concurrence s'attachent à vérifier qu'ils répondent à plusieurs critères :

- 1) ils doivent être efficaces, c'est-à-dire qu'ils permettent effectivement de remédier aux atteintes à la concurrence identifiées ;
- 2) leur mise en œuvre ne doit pas soulever de doute, ce qui implique qu'ils soient rédigés de manière précise, sans ambiguïté, et que les modalités opérationnelles pour les réaliser soient suffisamment détaillées ;
- 3) leur mise en œuvre doit être rapide, la concurrence n'étant pas préservée tant qu'ils ne sont pas réalisés ;

- 4) ils doivent être contrôlables. Pour ce faire, les parties doivent prévoir un dispositif de contrôle permettant à l'Autorité de s'assurer de leur réalisation effective dans leur lettre d'engagement.
161. Les mesures structurelles peuvent être complétées par des mesures comportementales qui visent à réguler le comportement concurrentiel de l'entreprise résultant de l'opération.

## **2. SUR LES ENGAGEMENTS PROPOSES**

162. L'Autorité considère que l'opération de concentration soulève 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.
163. En d'autres termes, la problématique de concurrence trouve son origine dans la position de CMA CGM en amont sur la route maritime Europe-Polynésie française. Les effets d'une éventuelle stratégie d'éviction seraient par conséquent localisés à l'aval sur le marché de l'organisation de transport en Polynésie française.
164. Une cession de l'activité maritime de Bolloré Logistics répondrait par conséquent au risque identifié par l'Autorité que CMA CGM profite de sa position en amont pour favoriser indument l'activité de la nouvelle entité sur le marché aval de l'organisation du transport de marchandises.
165. À cet égard, CMA CGM propose la cession de l'ensemble de l'activité maritime de Bolloré Logistics en Polynésie française, sans la limiter à la route Europe-Polynésie française, ce qui assurera la viabilité et la compétitivité de l'activité objet des engagements structurels.
166. En procédant ainsi, la cession de l'activité cédée permettra de remédier efficacement à la problématique de concurrence identifiée.
167. En effet, d'une part, la sortie complète de la nouvelle entité de l'activité maritime en Polynésie française supprime l'intégralité du lien vertical en cause entre CMA CGM et Bolloré Logistics. Elle a donc pour résultat d'écartier tout risque de verrouillage puisque la nouvelle entité ne disposerait 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.
168. D'autre part, la sortie de la nouvelle entité de l'activité d'organisation du transport maritime permet d'assurer l'absence d'impact néfaste sur d'autres marchés concernés mais ne soulevant pas de problèmes de concurrence, et de contribuer ainsi également à la préservation des gains d'efficacité qu'elle induit. C'est notamment le cas puisque les engagements proposés ne concernent 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<sup>44</sup>. 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'Autorité 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.
169. À cet égard, les engagements structurels proposés sont amplement détaillés, en des termes précis et sans ambiguïtés.

---

<sup>44</sup> Il est précisé que les titres de TTI-Tahiti ne sont pas détenus par Bolloré Logistics Polynésie mais par Bolloré Logistics.

170. De plus, l'engagement structurel proposé est renforcé par les engagements liés de la partie notificante de ne pas :
- solliciter et à s'assurer que ses filiales ne sollicitent pas le personnel essentiel transféré avec l'activité cédée, pendant un délai de 3 ans ;
  - fournir et à s'assurer que ses filiales ne fournissent pas, pendant un délai de 5 ans, des services d'organisation du transport maritime de marchandises au départ ou à destination de la Polynésie française, à l'exception de certains clients clairement identifiés ;
  - acquérir, pendant une période de 10 ans, une influence directe ou indirecte sur tout ou partie de l'activité cédée (sauf modification décidée par l'Autorité).
171. Ces engagements liés à l'engagement de cession permettent de garantir le caractère effectif de ce dernier dans le temps permettant 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.
172. Il convient également de relever que les répondants au test de marché ont, dans leur très large majorité, considérés que l'engagement de cession de l'ensemble de l'Activité maritime de Bolloré Logistics en Polynésie française est à même de remédier aux problématiques de concurrence concernant le risque de verrouillage de l'accès de transitaires aux services de transport maritime de marchandises par conteneurs proposés par CMA CGM sur la route reliant l'Europe à la Polynésie française.
173. Par ailleurs, il ressort des réponses au test de marché qu'une grande majorité des répondants considèrent l'engagement de ne pas racheter l'activité cédée de Bolloré Logistics en Polynésie française pendant une durée de 10 ans comme étant suffisant et proportionné pour répondre au risque d'atteinte à la concurrence constaté confirmant ainsi la position de l'Autorité.
174. S'agissant de l'engagement de ne pas proposer de services d'organisation du transport maritime de marchandises à destination ou au départ de Polynésie française, pendant une durée de 5 ans (à l'exception des clients globaux exclus), l'Autorité estime cette durée proportionnée, celle-ci permettant au repreneur de poursuivre le développement de l'activité cédée de manière pérenne dans des conditions de concurrence préservées et similaires à celles dont Bolloré Logistics bénéficiait.
175. Enfin, en ce qui concerne la participation minoritaire (à l'issue de l'opération) de CMA CGM dans TTI Tahiti, l'Autorité estime que l'engagement de CMA CGM consistant (i) à circonscrire tout risque d'échange d'informations confidentielles de TTI Tahiti vers CMA CGM, et (ii) à offrir des services de transport maritime à TTI Tahiti à des conditions non-discriminatoires permettra de remédier aux risques de verrouillage de l'accès de transitaires aux services de transport maritime de marchandises par conteneurs proposés par CMA CGM.
176. Il ressort ainsi de ce qui précède que l'Autorité considère les engagements proposés comme justifiés, proportionnés et suffisamment efficaces pour permettre de remédier aux risques identifiés d'atteinte à la concurrence.
177. En conséquence, l'Autorité considère que les engagements proposés sont susceptibles de lever les effets anticoncurrentiels de l'opération notifiée.

**DÉCIDE :**

**Article unique :** L'opération notifiée sous le numéro 23-0019 C est autorisée sous réserve des engagements décrits aux paragraphes 156 et suivants ci-dessus et annexés à la présente décision.

Délibéré sur le rapport oral de MM. Frédéric Paillusson et Maxime Hebling, respectivement *rapporteur général adjoint* et *rapporteur*, par Mme Johanne Peyre, *présidente*, M. Léopold Biardeau, M. Pierre Frébault, et Mme. Ingrid Izquierdo, *membres titulaires*.

La Présidente

Johanne Peyre