



Autorité de la Concurrence
de la Nouvelle-Calédonie

Décision 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

L'Autorité de la concurrence de la Nouvelle-Calédonie (le Président statuant seul),

Vu le dossier de notification, adressé complet à l'Autorité de la concurrence de la Nouvelle-Calédonie le 10 octobre 2023 et enregistré sous le numéro 23/0022CC, relatif à l'acquisition du contrôle exclusif de la SE Bolloré Logistics par la SA CMA CGM ;

Vu la loi organique modifiée n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie ;

Vu la loi du pays n° 2014-12 du 24 avril 2014 portant création de l'Autorité de la concurrence de la Nouvelle-Calédonie (ci-après l'« Autorité ») et modifiant le livre IV de la partie législative du code de commerce applicable en Nouvelle-Calédonie (ci-après le « code de commerce ») ;

Vu le code de commerce applicable en Nouvelle-Calédonie et notamment ses articles Lp. 431-1 à Lp. 431-9 et Lp. 461-3 ;

Vu la lettre d'engagements proposés par la partie notifiante du 24 novembre 2023 et modifiés en dernier lieu le 15 décembre 2023 ;

Vu le III de l'article Lp. 462-5 du code de commerce applicable à la Nouvelle-Calédonie ;

Vu le rapport d'instruction en date du 20 décembre proposant d'autoriser l'opération sous réserve de la réalisation effective des engagements souscrits en application du III de l'article Lp. 431-7 du code de commerce ;

Vu les pièces du dossier ;

Adopte la décision suivante :

Résumé

Dans cette décision l'Autorité autorise l'acquisition du contrôle exclusif de la société Bolloré Logistics par le groupe CMA CGM sous réserve d'engagements.

Le groupe CMA CGM est principalement actif dans le transport maritime de marchandises par conteneurs et la manutention portuaire, tandis que la cible, la société Bolloré Logistics est la société mère du groupe international Bolloré Logistics, spécialisée dans les services d'organisation du transport de marchandises et les services de logistique.

L'opération notifiée consiste en l'acquisition, par le groupe CMA CGM, de 100 % du capital social de la société Bolloré Logistics, lui conférant ainsi 100 % des droits de vote de la SE Bolloré Logistics.

Dans sa décision, l'Autorité s'est notamment intéressée aux prestations des compagnies maritimes et à celles des transitaires et commissionnaires en douane menant ainsi son analyse sur **les marchés aval de l'organisation du transport de marchandises** et sur le **marché amont du transport maritime de marchandises par conteneurs**.

S'agissant du marché aval de l'organisation du transport de marchandises, l'analyse de l'impact concurrentiel de l'opération a été conduite sur une zone correspondant au seul territoire de la Nouvelle-Calédonie, et non sur une zone d'envergure régionale, puisque la majorité des clients transitaires de la société CMA-CGM sont situés en Nouvelle-Calédonie, cette hypothèse étant la plus défavorable à la partie notifiante.

S'agissant du marché amont du transport maritime de marchandises par conteneurs, l'analyse des effets de l'opération a été limitée au segment *deep-sea*, correspondant aux routes longues distances, délimité géographiquement de la zone géographique de départ (Europe du Nord) au port d'arrivée (Nouméa).

Compte tenu du fait que l'opération entraîne un chevauchement d'activités sur les marchés pertinents identifiés, l'Autorité a été conduite à analyser à la fois les effets horizontaux et verticaux susceptibles d'être générés par l'opération.

Concernant les effets horizontaux, l'analyse concurrentielle a permis d'établir que la partie notifiante continuera à faire face à la forte concurrence de DHL, Hesnault, et Geodis, notamment. Par conséquent, l'Autorité a considéré que l'opération n'était pas de nature à porter atteinte à la structure de la concurrence sur les marchés aval de l'organisation du transport de marchandises.

Concernant les effets verticaux, l'Autorité a analysé le risque de verrouillage de l'accès à la clientèle, d'une part, ainsi que le risque de verrouillage de l'accès aux intrants, d'autre part.

L'Autorité a d'abord constaté que **le risque que la nouvelle entité puisse, à l'issue de l'opération, verrouiller l'accès** des compagnies maritimes concurrentes **à une clientèle suffisante pouvait être écarté**, notamment dans la mesure où ce risque ne concernait qu'un faible pourcentage du marché aval, la société Bolloré Logistics ayant d'ores et déjà recours massivement aux services de la société CMA CGM et où tout organisateur de transport a intérêt à diversifier ses sources d'approvisionnement en services de transport pour répondre aux besoins de leurs clients.

Cependant, du fait de la position dominante de la société CMA CGM sur le marché du transport maritime de marchandises par conteneurs en provenance de la zone Europe vers la Nouvelle-Calédonie, **l'Autorité a relevé que l'opération comportait des risques de verrouillage par les intrants**.

Il est en effet ressorti de l'analyse concurrentielle que, même si le risque d'un verrouillage total des intrants pouvait être écarté à court terme, la nouvelle entité aurait la capacité de mettre en œuvre une stratégie de verrouillage partiel par une augmentation des tarifs pratiqués à l'égard des transitaires concurrents ou bien par une réduction des volumes attribués aux transitaires concurrents sur le trajet Europe-Nouméa. En effet, la partie notifiante est en position dominante sur ce trajet et elle n'est, de plus, confrontée qu'à une faible pression concurrentielle (existante ou potentielle du fait des barrières à

l'entrée) et à une faible pression émanant de la demande (du fait de la forte propension à payer ou « *willingness to pay* » des clients importateurs pour un service direct).

En outre, l'Autorité a démontré que la nouvelle entité pouvait être incitée à mettre en œuvre de telles pratiques de verrouillage partiel dès lors que :

- Elle a la capacité d'augmenter ses tarifs à l'égard des transitaires locaux en raison de la faible élasticité de la demande au prix du service de la partie notifiante ;
- La taille du marché calédonien ne l'expose que faiblement aux potentielles mesures de représailles de la part des transitaires internationaux évincés ;
- Le différentiel de prix concédé à la nouvelle entité sur le marché amont, par rapport aux transitaires concurrents, est inférieur à la marge captée en aval par la nouvelle entité ;
- La probabilité d'un report de la demande des transitaires concurrents vers les armateurs concurrents de la partie notifiante sur la route Europe-Nouméa est faible en raison d'une substituabilité largement imparfaite entre les deux services.

L'Autorité ayant souligné qu'une telle stratégie de verrouillage du marché amont aurait une incidence négative significative sur la concurrence en aval, la partie notifiante a proposé trois engagements comportementaux pour remédier aux risques d'atteinte à la concurrence identifiés.

En premier lieu, le groupe CMA CGM s'engage à garantir que, sur une base semestrielle, au moins 65 % de ses volumes de transport maritime de marchandises par conteneurs en provenance d'Europe et déchargés en Nouvelle-Calédonie soient réservés à des chargeurs et des transitaires non-contrôlés par CMA CGM.

En deuxième lieu, le groupe CMA CGM s'engage à ne pas accorder aux entités CMA CGM un tarif de transport maritime moins élevé que celui offert aux transitaires tiers pour leurs importations à partir d'Europe et à destination de la Nouvelle-Calédonie. Cet engagement s'applique s'agissant de chacune des composantes du tarif, en particulier le tarif du transport et les surcharges, qui seront appliquées par CMA CGM sur une base transparente et non-discriminatoire.

En troisième lieu, le groupe CMA CGM s'engage à mettre en place un programme de sensibilisation des directions et équipes commerciales des entités CMA CGM sur la mise en œuvre des engagements et à adopter les directives internes requises pour garantir l'effectivité de cette mise en œuvre.

La durée des engagements, de cinq ans renouvelables deux fois après réexamen de la situation du marché, apporte les garanties nécessaires au vu de la dynamique de concentration observée sur les marchés concernés et des risques de répercussion de hausse des prix sur le consommateur final.

Afin de faciliter la contrôlabilité des engagements proposés, les engagements sont soumis au contrôle d'un mandataire indépendant chargé d'en assurer le suivi.

Ces engagements étant clairs, précis et ne soulevant pas de doute quant à la vérification de leur mise en œuvre, ont été acceptés par l'Autorité.

(Ce résumé a un caractère strictement informatif. Seul font foi les motifs de la décision numérotés ci-après).

Sommaire

I. Présentation des entreprises concernées et contrôlabilité de l'opération	5
A. Présentation des parties à l'opération	5
1. L'acquéreur : le groupe CMA CGM	5
2. La cible : le groupe Bolloré Logistics	6
B. Contrôlabilité de l'opération	7
II. Le secteur du transport maritime de marchandises en Nouvelle-Calédonie	8
A. Les prestations des compagnies maritimes	8
B. Les prestations des transitaires et des commissionnaires en douane	12
III. Délimitation des marchés pertinents	13
A. Le marché aval de l'organisation du transport de marchandises	14
1. Le marché de services	14
2. Le marché géographique	15
B. Le marché amont du transport maritime de marchandises par conteneurs	15
1. Le marché de services	15
2. Le marché géographique	16
IV. Analyse concurrentielle	17
A. Sur les effets horizontaux de l'opération	17
B. Sur les effets verticaux	19
1. Concernant le risque de verrouillage de l'accès à la clientèle	20
2. Concernant le risque de verrouillage par les intrants	22
V. Les engagements proposés	31
A. Les principes d'appréciation des engagements	31
B. Les engagements proposés et leur appréciation	32
1. Les engagements proposés	32
2. Appréciation des engagements proposés	34
VI. Conclusion	35
DÉCISION	36

I. Présentation des entreprises concernées et contrôlabilité de l'opération

A. Présentation des parties à l'opération

1. L'acquéreur : le groupe CMA CGM

1. La SA CMA CGM¹ est la société mère du groupe CMA CGM, un groupe international de sociétés présent dans plus de 160 pays, principalement actives dans le transport maritime de marchandises par conteneurs et la manutention portuaire.
2. La société CMA CGM est aujourd'hui contrôlée exclusivement par la société Merit, société holding de la famille Saadé, qui détient ≥ 50 % de son capital social et de ses droits de vote. Le reste du capital social et des droits de vote de la société CMA CGM est détenu à hauteur de < 50 % par la société Yildirim, de < 50 % par la société Bpifrance et de moins de < 50 % par des personnes physiques². Le groupe CMA CGM est doté d'une flotte d'environ 600 navires, et dessert 420 des 521 ports commerciaux dans le monde à travers l'exploitation de 257 lignes maritimes. Le groupe CMA CGM exploite également 50 terminaux portuaires.
3. Dans la zone Pacifique, le groupe CMA CGM assure notamment la continuité territoriale entre la Nouvelle-Calédonie et la France métropolitaine *via* son service « Panama Direct Line » (ci-après le service « PAD »), qui existe depuis vingt-cinq ans et dont la fréquence est hebdomadaire depuis 2022³.
4. Le groupe CMA CGM a par ailleurs une filiale spécialisée en Océanie basée à Melbourne, en Australie, et dénommée « ANL », laquelle relie l'Australie, la Nouvelle-Zélande et les îles du Pacifiques à l'Asie et à l'Amérique du Nord, avec 21 services exploitant 37 navires. En ce qui concerne la Nouvelle-Calédonie, ANL dessert plusieurs fois par mois le port de Nouméa grâce à ses services « Westpac » et « ANZ Shuttle »⁴.
5. Le groupe CMA CGM est également présent dans les secteurs des services logistiques et de l'organisation du transport aérien, maritime et terrestre de marchandises, par l'intermédiaire de sa filiale CEVA Logistics SA (ci-après la société « CEVA »). Cette dernière est active en Nouvelle-Calédonie, mais son activité se limite aux services d'organisation du transport de marchandises⁵.
6. Le groupe CMA CGM, depuis récemment, est aussi présent dans le secteur du transport aérien de marchandises, par l'intermédiaire de sa filiale CMA CGM Air Cargo, qui n'est pas active à ce jour en Nouvelle-Calédonie. Enfin, le groupe est également présent dans le secteur de la presse écrite depuis l'acquisition du groupe La Provence en 2022⁶.
7. Le groupe CMA CGM a réalisé un chiffre d'affaires consolidé au niveau mondial de [Confidentiel] F.CFP lors de son dernier exercice clos le 31 décembre 2022⁷. Le groupe CMA

¹ La société CMA CGM est immatriculée au RCS de Marseille sous le numéro 562 024 422 depuis le 30 juillet 1999, à la suite d'un transfert du RCS de Nanterre, auprès duquel elle était immatriculée depuis le 12 juillet 1977.

² Voir la page 12 du dossier de notification (Annexe 1, Cote 13).

³ Voir la page 11 du dossier de notification (Annexe 1, Cote 12).

⁴ Voir la page 20 du dossier de notification (Annexe 1, Cote 21).

⁵ Le groupe CMA CGM contrôle également la société CMA-CGM Nouméa laquelle exerce une activité d'agence maritime de manière quasi-exclusive pour le compte du groupe CMA CGM.

⁶ Voir la page 11 du dossier de notification (Annexe 1, Cote 12).

⁷ Voir la page 8 des comptes consolidés CMA CGM 2022 fournis en annexe 12 du dossier de notification (Annexe 13, Cote 387).

CGM a réalisé, pour le même exercice, un chiffre d'affaires en Nouvelle-Calédonie de [$> 1,2$ milliards de] F. CFP⁸.

2. La cible : le groupe Bolloré Logistics

8. La SE Bolloré Logistics⁹ est la société mère du groupe international Bolloré Logistics, spécialisée dans les services d'organisation du transport de marchandises et les services de logistique (ci-après « le groupe Bolloré Logistics »).
9. La société Bolloré Logistics est actuellement contrôlée exclusivement par la SE Bolloré qui en détient plus de [≥ 50] % du capital, soit [Confidentiel] actions. La société Tamaris Finances SARL détient le solde du capital de la société Bolloré Logistics, soit [Confidentiel] et moins de [< 50] % du capital¹⁰.
10. A travers son réseau international, le groupe Bolloré Logistics offre 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.
11. Le groupe Bolloré Logistics contrôle, directement et indirectement, [Confidentiel] filiales opérationnelles actives principalement en France ([Confidentiel] % du chiffre d'affaires du groupe), dans d'autres pays d'Europe ([Confidentiel] % du chiffre d'affaires du groupe) ainsi qu'en Amérique ([Confidentiel] % du chiffre d'affaires du groupe) et plus marginalement dans la zone Moyen-Orient/Asie du Sud ([Confidentiel] % du chiffre d'affaires du groupe).
12. En Nouvelle-Calédonie le groupe Bolloré Logistics n'est présent que *via* sa filiale Bolloré Logistics Nouvelle-Calédonie SARL¹¹, spécialisée dans les services d'organisation du transport de marchandises¹².
13. De plus, le groupe Bolloré Logistics détient également des participations minoritaires non contrôlantes dans deux entreprises locales. D'une part, la société TTI-SDV, un organisateur de transport de marchandises local détenu à [< 50] % par Bolloré Logistics, dont la majorité du capital est détenu par la famille Leroux, seul actionnaire ayant un rôle actif sur le management opérationnel de l'entité. D'autre part, la société Agence Calédonienne de Transit (ci-après « ACT »), également un organisateur de transport de marchandises local détenu par le groupe Bolloré Logistics (à hauteur de [< 50] %), la Société Le Nickel (ci-après « SLN ») et d'autres investisseurs¹³.
14. La SE Bolloré Logistics et l'ensemble des sociétés qu'elle contrôle ont réalisé un chiffre d'affaires consolidé au niveau mondial de [Confidentiel] F. CFP lors de son dernier exercice clos le 31 décembre 2022¹⁴. Elle a réalisé, pour le même exercice, un chiffre d'affaires en Nouvelle-Calédonie de [$> 1,2$ milliards] F. CFP¹⁵.

⁸ Voir l'annexe 18 au dossier de notification, tableau données financières CMA CGM (N-C) (Annexe 19, Cote 939).

⁹ La société Bolloré Logistics est immatriculée au RCS de Nanterre sous le numéro 552 088 536 depuis le 18 novembre 1954.

¹⁰ Voir la page 13 du dossier de notification (Annexe 1, Cote 14).

¹¹ La société Bolloré Logistics Nouvelle-Calédonie est immatriculée au RCS de Nouméa sous le numéro 590 770 depuis le 23 juin 2000.

¹² Voir les pages 11-12 du dossier de notification (Annexe 1, Cotes 12-13).

¹³ Voir la page 16 du dossier de notification (Annexe 1, Cote 17).

¹⁴ Voir la page 12 du dossier de notification (Annexe 1, Cote 13).

¹⁵ Voir l'annexe 19 au dossier de notification, tableau données financières Bolloré Logistics (N-C) (Annexe 20, Cote 941).

B. Contrôlabilité de l'opération

15. Conformément au I de l'article Lp. 431-1 du code de commerce :
- « Une opération de concentration est réalisée : [...] »
- 2° Lorsque'une ou plusieurs personnes, détenant déjà le contrôle d'une entreprise au moins ou lorsqu'une ou plusieurs entreprises acquièrent, directement ou indirectement, que ce soit par prise de participation au capital ou achat d'éléments d'actifs, contrat ou tout autre moyen, le contrôle de l'ensemble ou de parties d'une ou plusieurs autres entreprises. ».
16. En l'espèce, l'opération notifiée consiste en l'acquisition, par la société CMA CGM, de 100 % du capital social de la société Bolloré Logistics, auparavant détenu par les sociétés Bolloré SE et Tamaris Finances SARL. La mise en œuvre de l'opération envisagée est encadrée par un contrat de cession d'actions conclu entre, d'une part, les sociétés Bolloré et Tamaris Finances, vendeurs, et d'autre part la société CMA CGM, acheteur, en date du 11 juillet 2023¹⁶. Par conséquent, le groupe CMA CGM détiendra directement 100 % du capital et 100 % des droits de vote de la SE Bolloré Logistics.
17. Par ailleurs, l'article Lp. 431-2 du code de commerce prévoit que toute opération de concentration au sens de l'article Lp. 431-1 est notifiable à la double condition que :
- le chiffre d'affaires total réalisé en Nouvelle-Calédonie par les entreprises ou groupes de personnes physiques ou morales parties à la concentration est supérieur à 1 200 000 000 F. CFP ;
 - deux au moins des entreprises ou groupes de personnes physiques ou morales concernées par l'opération réalisent individuellement, directement ou indirectement, un chiffre d'affaires égal ou supérieur à 200 000 000 F. CFP en Nouvelle-Calédonie.
18. En l'espèce, le groupe CMA CGM, comme vu *supra*, a réalisé un chiffre d'affaires de [> 1,2] milliards de F. CFP en Nouvelle-Calédonie lors de son dernier exercice clos le 31 décembre 2022. Le groupe Bolloré Logistics a, pour sa part, réalisé un chiffre d'affaires s'élevant à [> 200 millions] de F. CFP en Nouvelle-Calédonie au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2022, (voir *supra*).
19. Compte tenu des chiffres d'affaires réalisés par les entreprises concernées, le seuil de contrôlabilité mentionné au I de l'article Lp. 431-2 du code de commerce précité est franchi. L'opération est donc soumise aux articles Lp. 431-3 et suivants du code de commerce relatifs à la concentration économique.

¹⁶ Voir l'annexe 1 du dossier de notification, *Share Purchase Agreement* en date du 11 juillet 2023 (Annexe 2, Cotes 76-341).

II. Le secteur du transport maritime de marchandises en Nouvelle-Calédonie

20. Le circuit d'acheminement des produits importés en Nouvelle-Calédonie s'organise, dans l'extrême majorité des cas, par voie maritime (plus de 95 % du fret international)¹⁷ et peut être segmenté en quatre étapes :
- la logistique effectuée en métropole qui inclut le transport terrestre vers le port de départ puis la manutention portuaire sur le port de départ ;
 - le fret maritime international par l'intermédiaire des prestations des compagnies maritimes internationales et d'un agent maritime local ;
 - les opérations portuaires d'accostage qui incluent les prestations de pilotage maritime, le remorquage et le chaloupage (ou lamanage) ;
 - la chaîne logistique intérieure qui comprend l'aconage (manutention portuaire), les transitaires et commissionnaires en douanes puis le transport terrestre ou maritime intérieur jusqu'au distributeur en gros ou au détail¹⁸.
21. En l'espèce, l'opération exige de s'intéresser particulièrement aux prestations des compagnies maritimes **(A)**, et à celles des transitaires et commissionnaires en douane (ci-après les « transitaires ») **(B)**.

A. Les prestations des compagnies maritimes

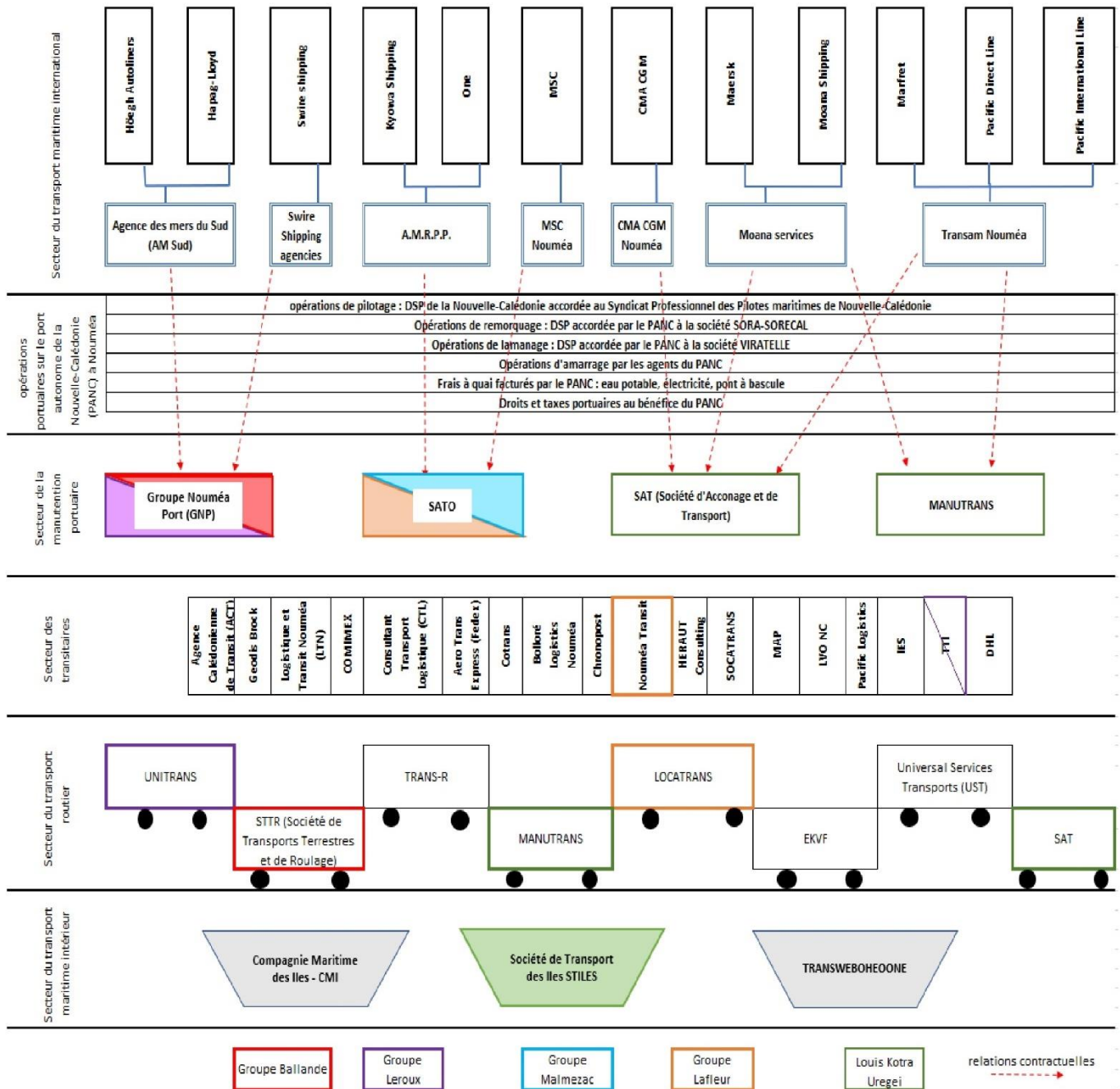
22. Dans un avis n° 2020-A-07 relatif au mécanisme de formation des prix des produits de grande consommation en Nouvelle-Calédonie, l'Autorité a dressé un schéma présentant les différentes entreprises opérant sur le marché de l'approvisionnement de produits de grande consommation importés sur le territoire, depuis la compagnie maritime prenant en charge les produits dans leur pays d'origine, jusqu'à leur livraison auprès des distributeurs calédoniens, en soulignant les liens contractuels ou capitalistiques entre elles¹⁹.

¹⁷ Le fret aérien constitue une alternative beaucoup plus onéreuse pour le transport international de produits de grande consommation et est exclusivement réservé aux produits ultrafrais ou de luxe.

¹⁸ Voir l'avis de l'Autorité n° 2020-A-07 du 28 décembre 2020 relatif au mécanisme de formation des prix des produits de grande consommation en Nouvelle-Calédonie, p. 14-15.

¹⁹ Voir l'avis n° 2020-A-07 du 28 décembre 2020 de l'Autorité relatif au mécanisme de formation des prix des produits de grande consommation en Nouvelle-Calédonie, p. 16.

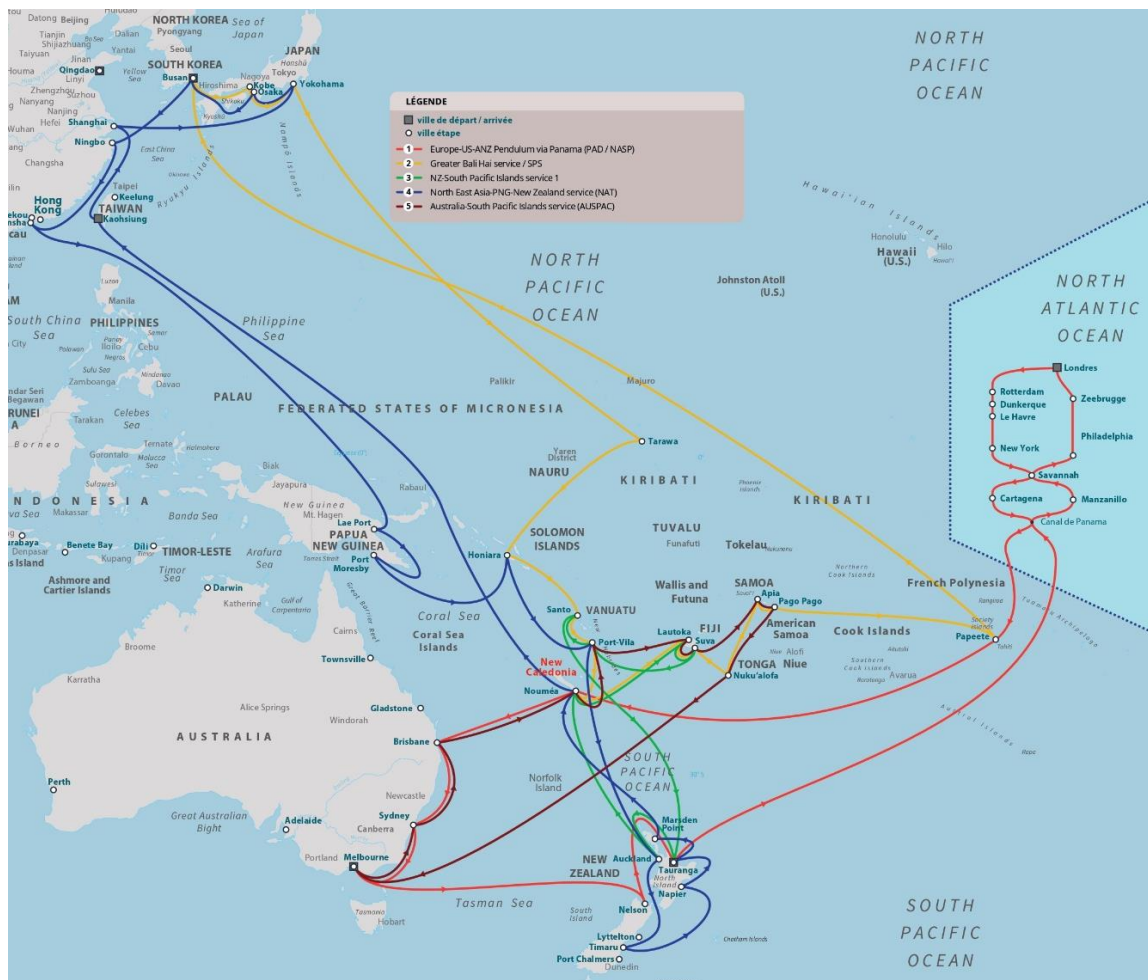
Présentation des opérateurs de la chaîne logistique d'importation en Nouvelle-Calédonie et des liens contractuels ou capitalistiques entre opérateurs



Source : ACNC

23. S'agissant de l'acheminement des marchandises par voie maritime, la Nouvelle-Calédonie est desservie par neuf routes maritimes, exploitées par différentes compagnies maritimes, la reliant à l'Europe, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, l'Asie et aux petites îles du Pacifique, et représentées par les cartes ci-après.

Aperçu de cinq des routes maritimes desservant la Nouvelle-Calédonie²⁰



Source : Port Autonome de Nouvelle-Calédonie

24. Par ailleurs, seule la route « *Europe-US-ANZ Pendulum (PAD/NASP)* » ou « *Panama Direct Line* », représentée en orange sur la carte ci-dessus, opérée par la société CMA CGM, propose une liaison directe entre l'Europe et la Nouvelle-Calédonie avec une fréquence hebdomadaire et une durée de rotation (comprenant l'aller-retour) de 91 jours.
25. Ainsi, depuis la fin de l'activité de la société Seatrade sur le marché calédonien en 2018, la société CMA CGM est devenue le premier opérateur du secteur du transport maritime en provenance d'Europe. S'agissant du transport de produits alimentaires en 2019, la compagnie maritime avait transporté à elle-seule 46 % des produits industriels d'origine animale ou végétale, 48 % des produits laitiers et des boissons, 42 % de la viande et 34 % des fruits et légumes importés en Nouvelle-Calédonie, et 25 % des céréales²¹.

²⁰ Il s'agit des lignes : en orange Europe-US-ANZ Pendulum *via* Panama (PAD/NASP) ; en jaune Greater Bali Hai service / SPS ; en vert NZ South Pacific Island service 1 ; en bleu North East Asia-PNG-New Zealand service (NAT) ; en rouge Australia-South Pacific Island service (AUSPAC).

²¹ Voir l'avis n° 2020-A-07 du 28 décembre 2020 de l'Autorité précitée, p. 20.

26. En outre, le territoire est relié par des lignes directes à l’Australie et à la Nouvelle-Zélande et peut également être reliée à l’Europe par d’autres lignes, mais sous condition de transbordement des marchandises (à Sydney ou Singapour en général). Par exemple, la compagnie maritime MSC effectue une rotation depuis l’Europe vers la Nouvelle-Calédonie en passant par le canal de Suez, avec un transbordement au port de Sydney, pour une durée (comprenant l’aller-retour) comprise entre 106 et 113 jours en fonction de la durée du transbordement²². La société CMA CGM effectue également une rotation depuis l’Europe du Sud vers le canal de Suez, avec un transbordement au port de Kingston, pour une durée de rotation équivalente²³.
27. Une seule ligne dessert exclusivement la Nouvelle-Calédonie au départ de l’Australie, il s’agit de la « *Australia – New Caledonia service (Noumea Express)* », en vert sur la carte ci-dessous, qui relie chaque semaine le Port Autonome de Nouméa (le PANC) au port de Sydney.

Aperçu des quatre autres lignes maritimes qui desservent la Nouvelle-Calédonie²⁴



Source : Port Autonome de Nouvelle-Calédonie

28. Selon le rapport économique de l’IEOM pour la Nouvelle-Calédonie en 2022, la France représente le premier marché d’approvisionnement du territoire, malgré un recul de sa part de

²² Voir la page 2 du PV d’audition de la société LVO (Annexe 68 ; Cote 1440).

²³ Voir la page 2 du PV d’audition de la société DHL (Annexe 64 ; Cote 1413).

²⁴ Il s’agit des lignes : en orange « NZ-Townsville-PNG service (WESTPAC) » ; en jaune « EAST ASIA-New Zealand-South Pacific (ESEA) » ; en vert la « Australia-New Caledonia service (Nouméa Express) » et en bleu la « NE Asia – Pacific Island service (Pacific Islands service (Pacific North Asia – PNA)) ».

marché (31 % des importations en valeur en 2022 contre 41 % en 2021). Suivent ensuite Singapour (17 % des importations), l’Australie (11 %), la Chine (5 %) et la Suisse (4 %)²⁵.

29. A titre de comparaison, la Polynésie française est desservie principalement par une seule ligne vers l’Europe, une ligne reliant les Etats-Unis à la Nouvelle-Zélande, une ligne entre Papeete et Auckland et une entre les Etats-Unis et la Polynésie française²⁶.
30. S’agissant des tarifs pratiqués par les compagnies maritimes, la société CMA CGM a expliqué au cours de l’instruction de l’avis n° 2020-A-07 précité : « *disposer de prix publics exprimés en EUR par type de conteneurs (unité de 20 et unité de 40 [pieds]) pour Nouméa* » et que : « *Depuis/vers la Nouvelle-Calédonie, les tarifs sont surtout déterminés en fonction du volume potentiel/type de trafic qu’un client peut amener chez CMA CGM (...). En règle générale, en Nouvelle-Calédonie, les conditions sont négociées trimestriellement ou parfois semestriellement pour chaque importateur, individuellement, et généralement au travers de transitaires* ». Toutefois, « *CMA-CGM ne conclut que très peu de contrats cadre avec ses clients (Hayot ou AGS par exemple) mais établit plutôt des devis sous forme de SQ ‘Spécial Quotation’ (...) qui se formalisent (...) sous la forme d’un connaissance maritime ou Bill of Lading, véritable contrat de transport maritime. Les taux sont cependant négociables et sont négociés compte par compte* ».
31. Les transitaires interrogés lors du test de marché et des auditions réalisés au cours de l’instruction ont néanmoins souligné qu’ils disposent de peu de marge de négociation en ce qui concerne les tarifs de transport maritime international des marchandises, étant donné le poids économique des compagnies maritimes, les tarifs étant en outre généralement fixés en fonction des volumes apportés par les transitaires sur les navires²⁷.

B. Les prestations des transitaires et des commissionnaires en douane

32. Dans son avis n°19-A-12 du 4 juillet 2019 concernant le fonctionnement de la concurrence en Outre-Mer, l’Autorité de la concurrence métropolitaine a indiqué que : « *Les transitaires sont des opérateurs spécialisés dont le rôle est d’assurer tout ou partie des prestations liées à l’acheminement des marchandises importées, généralement de la métropole vers les territoires ultramarins, pour le compte de leurs clients. À la différence des importateurs-grossistes, les transitaires ne sont pas propriétaires de la marchandise acheminée. Ils n’assurent pas certaines opérations logistiques comme celle de la gestion des stocks et ne prennent pas en charge les actions commerciales, telles que les actions promotionnelles. En pratique, les transitaires peuvent fournir plusieurs types de prestations, allant de services à la carte à une prestation plus complète et globale. Ainsi, certains d’entre eux, généralement les sociétés de petite taille, ont uniquement la charge de procéder aux formalités douanières, ainsi qu’aux formalités de passage de marchandises d’un territoire douanier à un autre pour le compte d’un voire de plusieurs clients* »²⁸.
33. En Nouvelle-Calédonie, le PANC précise sur son site internet la mission d’un transitaire de la manière suivante : « *Mandaté afin de gérer l’importation ou l’exportation de marchandises, le transitaire se charge d’assurer la continuité du transport (routier, maritime et aérien) du lieu*

²⁵ Voir la page 47 du rapport économique annuel 2022 de l’IEOM pour la Nouvelle-Calédonie.

²⁶ Voir l’avis n° 2020-A-07 du 28 décembre 2020 de l’Autorité relatif au mécanisme de formation des prix des produits de grande consommation en Nouvelle-Calédonie, p. 21

²⁷ Voir la page 3 du PV d’audition de la société DHL (Annexe 64 ; Cote 1414) et la page 2 du PV d’audition de la société Gondrand (Annexe 66 ; Cote 1428).

²⁸ Voir l’Avis n° 19-A-12 du 4 juillet 2019 de l’Autorité de la concurrence métropolitaine concernant le fonctionnement de la concurrence en Outre-Mer, pt. 333.

de fourniture jusqu'au client. Il s'occupe également de toutes les formalités administratives connexes » (soulignement ajouté)²⁹.

34. Le rôle du transitaire est donc celui d'un organisateur³⁰ qui, en utilisant des plateformes régionales de groupage, en rentabilisant les rotations et en s'appuyant sur un réseau de compagnies maritimes, assure l'optimisation du transport des marchandises tout en réduisant les coûts.
35. Ainsi, l'Autorité avait constaté auparavant que les prestations facturées le plus fréquemment par les transitaires sont :
- les frais de dossier du transitaire (montant fixe) ;
 - la rémunération (honoraires) du transitaire ;
 - les redevances informatiques au nombre de deux : la AP+ (système informatique douanier qui facture 70 F. CFP / article douanier différent) et la FID (système informatique du transitaire) ;
 - et les frais de transport maritime, les frais portuaires, les frais de dépotage et de livraison, le montant de la TGC, et les frais de douane³¹.
36. En effet, sur ce dernier point, les transitaires en Nouvelle-Calédonie sont souvent commissionnaires en douane³², sous réserve d'avoir obtenu un agrément par la Direction des douanes, et s'occupent des opérations de dédouanement des marchandises sur le PANC. A titre de comparaison, en Polynésie française, cette fonction de commissionnaire est assurée par les acconiers³³.
37. De surcroît, le commissionnaire en douane en Nouvelle-Calédonie est toujours responsable des marchandises pour le compte de son client, par une représentation indirecte, contrairement à la pratique d'autres ports français. Selon le président de l'Union Maritime et Portuaire de Nouvelle-Calédonie, « *l'agréé en douane déclare pour le compte de son client, assume toutes les responsabilités vis-à-vis des douanes et avance les coûts avant de les refacturer au client. Dans la représentation directe, l'agréé en douane déclare pour son client, mais n'assume pas la responsabilité ni n'avance les coûts* » (soulignement ajouté)³⁴.

III. Délimitation des marchés pertinents

38. L'analyse concurrentielle des effets d'une opération de concentration doit être réalisée sur un (ou des) marché(s) pertinent(s) délimités conformément aux principes du droit de la concurrence.
39. La définition des marchés pertinents constitue une étape essentielle du contrôle des structures de marché, dans la mesure où elle permet d'identifier, dans un premier temps, le périmètre à l'intérieur duquel s'exerce la concurrence entre les entreprises et d'apprécier, dans un deuxième

²⁹ Voir le site du Port Autonome de Nouméa. <https://noumeaport.nc/>

³⁰ L'activité d'organisateur de transport consiste à prendre en charge une marchandise à un lieu déterminé par les Incoterms (International Commerce Terms) et à l'acheminer à destination, selon le mode de transport souhaité par le client, aérien ou maritime ou la combinaison de ces deux modes de transport air/mer.

³¹ Voir l'avis n° 2020-A-07 du 28 décembre 2020 de l'Autorité précité p. 32.

³² L'activité de commissionnaire en douane consiste à réaliser les formalités de dédouanement de la marchandise à son arrivée en Nouvelle-Calédonie. Le régime douanier utilisé le plus couramment étant celui de la mise à la consommation (MAC) qui permet de s'acquitter, dès l'entrée sur le territoire, des taxes et droits de douane exigibles en fonction de la nature et de l'origine des produits importés. Contrairement aux régimes d'admission temporaire ou d'entrepôt sous douane (appelées régimes suspensifs car la perception des droits et taxes est suspendue jusqu'au moment de la MAC), cette action de MAC permet une perception non différée des droits et taxes et vient par conséquent alimenter immédiatement le budget du territoire.

³³ Voir l'avis n° 2020-A-07 du 28 décembre 2020 de l'Autorité.

³⁴ *Ibid.*, p. 33.

temps, leur pouvoir de marché. Cette analyse couvre les marchés sur lesquels les parties sont simultanément actives mais elle peut également s'étendre aux marchés ayant un lien de connexité (« vertical » ou « congloméral ») susceptible de renforcer le pouvoir de marché des parties notifiant l'opération.

40. La délimitation des marchés pertinents se fonde, d'une part, sur un examen des caractéristiques objectives du produit ou du service en cause (caractéristiques physiques, besoins ou préférences des clients, différences de prix, canaux de distribution, positionnement commercial, environnement juridique) et, d'autre part, sur la zone géographique sur laquelle les offreurs exercent une pression concurrentielle effective et pour laquelle l'analyse des éléments tels que les coûts de transport, la distance ou le temps de parcours des acheteurs, les contraintes légales et réglementaires, les préférences des clients sont autant d'indices permettant de circonscrire le marché.
41. En l'espèce, les parties à l'opération sont présentes, en Nouvelle-Calédonie, sur les marchés aval de l'organisation du transport de marchandises (A) et sur le marché amont du transport maritime de marchandises par conteneurs (B).

A. Le marché aval de l'organisation du transport de marchandises

1. Le marché de services

42. Les autorités de la concurrence européenne, métropolitaine et polynésienne ont envisagé une segmentation du marché de l'organisation du transport de marchandises (« *freight forwarding* ») selon le caractère national ou international du transport, d'une part, et selon le mode de transport utilisé (par voie aérienne, maritime ou terrestre), d'autre part³⁵.
43. Selon la partie notifiante, ces sous-segmentations du marché de l'organisation du transport de marchandises ne sont pas pertinentes, dans la mesure où la plupart des opérateurs, à savoir les transitaires et commissionnaires en douane sur ce marché fournissent des services à la fois nationaux et transfrontaliers et ne se spécialisent pas dans un segment particulier (maritime, aérien ou terrestre) et où la demande de leurs clients oblige les transitaires à offrir une combinaison de ces différents 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 mode³⁶.
44. En l'espèce, 50 % des répondants au test de marché ont considéré que la segmentation selon le mode de transport utilisé était pertinente³⁷. En outre, il semble que, bien que les transitaires offrent en général une combinaison des différents modes de transport à leurs clients, les différents modes de transport ne seraient pas substituables entre eux mais complémentaires, en fonction du type de produits à transporter. En effet, le transport aérien, plus rapide mais beaucoup plus cher, sera davantage adapté à certains produits spécifiques, comme l'ultra frais³⁸.

³⁵ Voir la décision de l'autorité polynésienne de la concurrence n° 2020-CC-02 du 10 décembre 2020 relative à la prise de contrôle conjoint du groupe Dubreuil Aéro par CMA CGM et le groupe Dubreuil, §. 31 ; les décisions de l'autorité de la concurrence métropolitaine 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, §. 23 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, §. 8 ; et les décisions de la Commission européenne M.10733 du 25 juillet 2022 – CMA CGM/GEFCO, §. 12 ; M.10559 du 29 mars 2022 – A.P. Moeller-Maersk/Senator International, §. 13 et M.10216 du 6 septembre 2021 – DFDS/HSF Logistics Group, §. 12.

³⁶ Voir la page 22 du dossier de notification (Annexe 1, Cote 23).

³⁷ Voir les réponses au test de marché (Annexes 44-59, Cotes 1069-1290).

³⁸ Voir l'avis de l'Autorité n° 2020-A-07 du 28 décembre 2020 précité, points 168 et suivants.

45. En tout état de cause, la question de la définition exacte du marché de l'organisation du transport de marchandises peut être laissée ouverte dans la mesure où, quelle que soit la délimitation retenue, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeurent inchangées.

2. Le marché géographique

46. La pratique décisionnelle métropolitaine et européenne a toujours laissé ouverte la question de la délimitation géographique exacte du marché de l'organisation du transport de marchandises et la question de savoir si ce dernier revêtait une dimension nationale ou s'il était de dimension plus large, au moins régionale, compte tenu de la tendance des principaux opérateurs à créer des réseaux transnationaux³⁹.
47. Pour sa part, tout en laissant ouverte la définition exacte du marché géographique, l'autorité polynésienne de la concurrence a retenu « *la Polynésie dans son ensemble* » comme le marché pertinent en matière d'organisation du transport de marchandises⁴⁰.
48. Selon la partie notifiante, le marché de l'organisation du transport de marchandises est un marché à tout le moins régional, regroupant les territoires d'Australasie et d'Océanie en l'espèce, du fait de l'intégration des opérateurs dans des groupes présents au niveau mondial et de leurs relations avec des clients présents dans d'autres régions du monde⁴¹.
49. En l'espèce, environ 57 % des répondants au test de marché valident la position de la partie notifiante.
50. Néanmoins, si quelques opérateurs font effectivement partie de groupes intégrés mondialement, sept opérateurs du marché ne sont pas actifs au niveau international et ne sont présents qu'en Nouvelle-Calédonie. De plus, il ressort des auditions que la majorité des clients des transitaires sont situés en Nouvelle-Calédonie⁴².
51. Dès lors, l'analyse de l'impact concurrentiel de l'opération sur le marché de l'organisation du transport de marchandises a été conduite sur une zone correspondant au territoire de la Nouvelle-Calédonie, hypothèse la plus défavorable à la partie notifiante.

B. Le marché amont du transport maritime de marchandises par conteneurs

1. Le marché de services

52. La pratique décisionnelle tant métropolitaine qu'européenne a envisagé l'existence d'un marché du transport maritime de marchandises par conteneurs, distinct du marché de transport maritime de marchandises par navire vraquiers et du marché du transport maritime de marchandises par navires rouliers⁴³.

³⁹ Voir les décisions de l'autorité de la concurrence métropolitaine n° 18-DCC-127 précitée, §. 24 et n° 13-DCC-133 précitée, §. 9 et les décisions de la Commission européenne M.10733 – CMA CGM/GEFCO précitée, §. 13 et 14 ; M.10559 – A.P. Moeller-Maersk/Senator International précitée, §. 18 et M.10216 – DFDS/HSF Logistics Group précitée, §. 30.

⁴⁰ Voir la décision de l'autorité polynésienne de la concurrence n° 2020-CC-02 – Dubreuil Aéro précitée, §. 35.

⁴¹ Voir la page 23 du dossier de notification (Annexe 01, Cote 24).

⁴² Voir notamment la page 3 du PV d'audition de la société LVO (Annexe 68, Cote 1441), la page 4 du PV d'audition de la société DHL (Annexe 64, Cote 1415) et la page 5 du PV d'audition de la société LTN (Annexe 67, Cote 1437).

⁴³ Voir la décision de l'autorité de la concurrence métropolitaine 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

53. Selon la partie notifiante, le transport maritime de marchandises par conteneurs se définit comme 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 réfrigérée) le différencie des autres transports non conteneurisés (comme le transport vracier)⁴⁴.
54. Par ailleurs, la pratique décisionnelle européenne distingue traditionnellement les routes de courte distance (« *short-sea* ») et de longue distance (« *deep-sea* »)⁴⁵. A la différence du transport maritime de conteneurs *deep-sea*, le transport maritime de conteneurs *short-sea* implique la fourniture de services de transport intrarégionaux, généralement côtiers⁴⁶.
55. En l'espèce, cette segmentation du marché du transport maritime de marchandises par conteneurs n'a pas lieu d'être remise en cause. De surcroît, dans la mesure où la partie notifiante est active uniquement sur des routes *deep-sea* en Nouvelle-Calédonie, l'analyse des effets de l'opération sur le marché du transport maritime de marchandises par conteneurs a été limitée au segment *deep-sea*.

2. Le marché géographique

56. La pratique décisionnelle tant métropolitaine qu'europpéenne examine traditionnellement les segments du marché du transport maritime *deep-sea* de marchandises sur la base de routes uniques associant deux zones géographiques définies par un large éventail de ports desservis aux deux extrémités (par exemple Europe du Nord – Amérique du Nord)⁴⁷.
57. La Commission considère que les deux sens (également appelés « *legs* ») d'une même route constituent des marchés géographiques distincts (par exemple, le trafic dans le sens Europe du Nord – Amérique du Nord constitue un marché distinct du trafic dans le sens inverse, Amérique du Nord – Europe du Nord)⁴⁸. En effet, les conditions du marché dans les deux sens d'une même route peuvent être différentes, notamment en raison des déséquilibres commerciaux entre les pays ou de caractéristiques différentes des produits transportés.
58. Une approche intercontinentale est notamment retenue par les autorités de la concurrence européenne et polynésienne lorsque les infrastructures de transport locales sont suffisantes pour permettre la poursuite du transport de marchandises acheminées par voie maritime par d'autres moyens de transport⁴⁹.
59. Néanmoins, dans des zones géographiques dans lesquelles les infrastructures de transport locales sont moins développées et ne permettent pas de liaisons ultérieures ou en l'absence d'accords de libre-échange entre pays voisins, la pratique décisionnelle européenne et polynésienne a pu

Investment Limited, §. 7 et les décisions de la Commission M.10733 – CMA CGM/GEFCO précitée, §. 26 ; M.10522 du 29 avril 2022 – Hapag-Lloyd/Eurogate/Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven, §. 51 et M.9221 – CMA CGM/CEVA précitée, §. 26.

⁴⁴ Voir la page 24 du dossier de notification (Annexe 1, Cote 25).

⁴⁵ Voir notamment les décisions de la Commission M.10733 – CMA CGM/GEFCO précitée, §. 26 ; M.10522 du 29 avril 2022 – Hapag-Lloyd/Eurogate/Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven, §. 51 ; M.9221 – CMA CGM/CEVA précitée, §. 26 et M.5450 du 6 février 2009 – Kühne/HGV/TUI/Hapag-Lloyd, §. 13.

⁴⁶ Voir la décision de la Commission M.8330 – Maersk Line/HSDG précitée, §. 18.

⁴⁷ Voir la décision de l'autorité de la concurrence métropolitaine n° 19-DCC-170 précitée, §. 9 et les décisions de la Commission M.10733 – CMA CGM/GEFCO précitée, §. 31 ; M.9221 – CMA CGM/CEVA précitée, §. 32 et M.8330 – Maersk Line/HSDG précitée, §. 15.

⁴⁸ Voir les décisions de la Commission M.10522 du 29 avril 2022, Hapag-Lloyd/Eurogate/Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven, §. 55 et M.8330 – Maersk Line/HSDG précitée, §. 15 et s.

⁴⁹ Voir la décision de l'autorité polynésienne de la concurrence n° 2020-CC-02 – Dubreuil Aéro précitée, §. 28 ainsi que la décision de la Commission M.8361 du 22 mars 2017 – Qatar Airways/Alisarda/Meridiana, §. 39.

retenir une délimitation géographique réduite au pays de destination, ou à une zone géographique réduite (par exemple, concernant le marché du transport de fret aérien, la route Europe – France et *vice-versa*)⁵⁰.

60. En l'espèce, la grande majorité des répondants au test de marché considèrent qu'en raison des spécificités locales liées à l'insularité du territoire, la délimitation géographique la plus adaptée serait une délimitation géographique port de départ – port d'arrivée (par exemple, Port du Havre – Port de Nouméa) ou une délimitation zone géographique de départ – port d'arrivée (par exemple, Europe du Nord – Nouméa)⁵¹.
61. Cette appréciation est cohérente avec le contexte insulaire de la Nouvelle-Calédonie, qui ne permet pas de liaisons ultérieures avec d'autres territoires autrement que par transport maritime ou aérien et en l'absence d'accords de libre-échange avec les pays voisins.
62. Par conséquent, l'analyse concurrentielle a été conduite sur le marché du transport de marchandises par conteneurs *deep-sea*, délimité géographiquement comme suit : zone géographique de départ – port d'arrivée.

IV. Analyse concurrentielle

63. Conformément aux dispositions de l'article Lp. 431-6 du code de commerce, l'instruction doit permettre de déterminer « *si [l'opération] est de nature à porter atteinte à la concurrence, notamment par création ou renforcement d'une position dominante ou par création ou renforcement d'une puissance d'achat qui place les fournisseurs en situation de dépendance économique.* »
64. Un chevauchement d'activités existe lorsque les entreprises concernées sont, soit présentes sur les(s) même(s) marché(s) concerné(s), soit actives sur des marchés situés à des stades différents de la chaîne de valeur (à l'amont ou à l'aval) ou des marchés connexes.
65. En l'espèce, l'opération entraîne un chevauchement d'activités sur les marchés pertinents définis précédemment et conduit à analyser les effets horizontaux (A) et verticaux (B) de l'opération envisagée.

A. Sur les effets horizontaux de l'opération

66. Il ressort de la pratique décisionnelle de l'Autorité que celle-ci considère qu'un risque d'atteinte à la concurrence peut être constaté lorsque l'opération confère un pouvoir de marché à l'entreprise acquéreuse ou à la nouvelle entité issue de la fusion ou à l'entreprise commune, ou renforce un pouvoir de marché qu'elle détenait déjà⁵².
67. Lorsque les entreprises parties à l'opération sont des concurrents actuels sur un ou plusieurs marchés pertinents, cet effet peut aller jusqu'à créer ou renforcer au profit de cette entreprise une position dominante simple, c'est-à-dire le pouvoir de faire obstacle au maintien d'une concurrence effective sur le marché en cause en lui fournissant la possibilité de comportements

⁵⁰ Voir les décisions de la Commission M. 6828 du 20 juin 2013, Delta Air Lines/Virgin Group/Virgin Atlantic Limited §. 80 et s. et M. 6447 du 30 mars 2012 IAG/BMI, §. 94 et s.

⁵¹ Voir les réponses au test de marché (Annexes 44-59, Cotes 1069-1290).

⁵² Voir notamment les décisions de l'Autorité n° 2022-DCC-05 du 10 novembre 2022 relative à l'acquisition du contrôle conjoint de la SARL Socafer et de la SARL Socabat par Messieurs Paul Halbedel (groupe Arbor) et Pierre-Hubert Cuenet (groupe P.H. Cuenet), n° 2021-DCC-01 du 22 mars 2021 relative à la prise de contrôle exclusif de la SARL Médical Equipement par la SARL Handipharma et n° 2020-DCC-09 du 29 juillet 2020 relative à la prise de contrôle exclusif de la SARL HCV et de sa filiale la SARL Contact & Vous par la SARL Sogesti.

indépendants dans une mesure appréciable vis-à-vis de ses concurrents, de ses clients et, finalement, des consommateurs⁵³.

68. Une concentration entre deux entreprises présentes sur un même marché peut porter atteinte à la concurrence du seul fait de l'élimination de la concurrence entre elles. Il est en effet possible qu'après l'opération, la nouvelle entité puisse de façon profitable augmenter ses prix ou réduire le volume ou la qualité de sa production, alors qu'avant l'opération un tel comportement aurait conduit à une réduction trop importante des ventes au profit d'autres opérateurs⁵⁴.
69. L'addition des parts de marché des parties à la concentration donne une première indication sur les effets d'une concentration horizontale.
70. Lorsque l'addition des parts de marché des parties à la concentration sur les marchés concernés aboutit à des parts de marché inférieures à 25 %, il est présumé que l'opération ne porte pas atteinte à la concurrence.
71. En revanche, des parts de marché post-opération élevées, de l'ordre de 50 % et plus, peuvent faire présumer l'existence d'un pouvoir de marché important. Une telle présomption est toutefois réfutable puisque la part de marché n'est que l'un des facteurs susceptibles de conférer à une entreprise une position dominante.
72. En l'espèce, le groupe CMA CGM, *via* sa filiale CEVA, et le groupe Bolloré Logistics sont simultanément actifs sur le marché de l'organisation du transport de marchandises en Nouvelle-Calédonie.
73. Le tableau ci-dessous présente une estimation des parts de marché en valeur⁵⁵, détenues par les parties à l'opération, ainsi que leurs principaux concurrents ayant répondu au test de marché, avant et après l'opération sur le marché de l'organisation du transport de marchandises en Nouvelle-Calédonie.

Transitaires	Organisation du transport aérien de marchandises		Organisation du transport maritime de marchandises		Total organisation du transport de marchandises	
	Chiffre d'affaires 2022 en millions de F. CFP	Parts de marché estimées en valeur	Chiffre d'affaires 2022 en millions de F. CFP	Parts de marché estimées en valeur	Chiffre d'affaires 2022 en millions de F. CFP	Parts de marché estimées en valeur
Bolloré Logistics	[confidentiel]	[10-20] %	[confidentiel]	[10-20] %	[confidentiel]	[10-20] %
CEVA (CMA CGM)	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %
Nouvelle entité	[confidentiel]	[10-20] %	[confidentiel]	[10-20] %	[confidentiel]	[10-20] %
Agence Calédonienne de Transit (ACT) ([< 50] % détenus par Bolloré Logistics)	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %
TTI – SDV ([< 50] % détenus par Bolloré Logistics)	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[0-5] %	[confidentiel]	[0-5] %
DHL	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[20-30] %	[confidentiel]	[20-30] %
Cotrans Calédonie Transit / Hesnault	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[20-30] %	[confidentiel]	[20-30] %

⁵³ *Ibid.*

⁵⁴ *Ibidem.*

⁵⁵ Etant précisé que celles-ci représentent des valeurs maximales dans la mesure où les réponses au test de marché n'ont pas été exhaustives.

Geodis	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[10-20]%	[confidentiel]	[10-20]%
19ogistique et Transit Nouméa (LTN)	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[5-10]%	[confidentiel]	[5-10]%
SIFA Logistics	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[0-5]%	[confidentiel]	[0-5]%
Nouméa Transit	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[5-10]%	[confidentiel]	[0-5]%
Map International	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[0-5]%	[confidentiel]	[0-5]%
Chronopost	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[0-5]%	[confidentiel]	[0-5]%
Douane Agence Gondrand	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[0-5]%	[confidentiel]	[0-5]%
Moana Services	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[0-5]%	[confidentiel]	[0-5]%
FedEx Express	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[0-5]%	[confidentiel]	[0-5]%
Socatrans	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	[0-5]%	[confidentiel]	[0-5]%
Total	[confidentiel]	[confidentiel]	[confidentiel]	100%	[confidentiel]	100%

Source : Traitement de données ACNC⁵⁶

74. A l'issue de l'opération, sur le marché global de l'organisation de transport de marchandises, la nouvelle entité détiendra [10-20]% de parts de marché en valeur contre [0-5]% de parts de marché avant l'opération, soit un incrément de [10-20]% au profit du groupe CMA CGM.
75. La part de marché de la partie notifiante demeurera ainsi inférieure à 25 % après l'opération et elle se placera en quatrième place sur le marché de l'organisation du transport de marchandises lequel est relativement fragmenté et concurrentiel⁵⁷. En effet, le groupe CMA CGM continuera à faire face à la concurrence de plusieurs transitaires importants, tels que DHL, leader sur le marché avec [20-30]% de parts de marché, Hesnault [20-30]% de parts de marché, et Geodis [10-20]% de parts de marché.
76. Par ailleurs, l'examen des éventuels sous-segments des marchés de l'organisation du transport aérien et maritime de marchandises laissent les conclusions de l'analyse concurrentielle inchangées.
77. En effet, si l'on considère le sous-segment du marché de l'organisation du transport aérien de marchandises, la nouvelle entité détiendrait [10-20]% de parts de marché en valeur contre [0-5]% avant l'opération. Sur le sous-segment du marché de l'organisation du transport maritime de marchandises, la nouvelle entité détiendrait [10-20]% de parts de marché en valeur contre [0-5]% avant l'opération.
78. Dans les deux hypothèses, la partie notifiante continuera à faire face à la forte concurrence de DHL, Hesnault, et Geodis, notamment.
79. Par conséquent, il résulte de ces éléments que l'opération n'est pas de nature à porter atteinte à la structure de la concurrence sur les marchés aval de l'organisation du transport de marchandises.

B. Sur les effets verticaux

80. Les effets verticaux d'une opération de concentration sont étudiés lorsque l'opération réunit des acteurs présents à différents niveaux de la chaîne de valeur. Ce peut être l'acquisition par un producteur de moyens de distribution (ou l'inverse) ou encore l'acquisition, par une entreprise

⁵⁶ Confidentiel : données des tiers.

⁵⁷ Etant précisé que ces parts de marché ne prennent pas en compte les participations minoritaires de Bolloré Logistics au sein d'ACT et TTI dans la mesure où elle n'exerce pas d'influence déterminante sur les décisions stratégiques de ces dernières. En tout état de cause, même si les parts de marché d'ACT et TTI étaient intégrées, les conclusions de l'analyse concurrentielle en demeureraient inchangées.

déjà active en amont et en aval, de capacités supplémentaires situées sur l'un de ses niveaux, ou sur les deux⁵⁸.

81. Une concentration verticale est en principe susceptible de générer des gains d'efficacité et de favoriser la concurrence (intégration d'activités complémentaires, internalisation des doubles marges, réduction des coûts de transaction, meilleure organisation du processus de production, etc.).
82. Toutefois, une concentration verticale peut également restreindre la concurrence en rendant plus difficile l'accès aux marchés sur lesquels la nouvelle entité sera active, voire en évinçant potentiellement les concurrents ou en les pénalisant par une augmentation de leurs coûts. On parle 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 offertes.
83. La pratique décisionnelle de l'Autorité distingue deux types de risque de « verrouillage ». Dans le premier cas, l'entreprise intégrée refuse de vendre un intrant à ses concurrents en aval ou alors le leur fournit à un prix élevé, dans des conditions défavorables ou à un niveau de qualité dégradé (verrouillage du marché des intrants). Cette forclusion peut être totale, lorsque les concurrents ne sont plus du tout approvisionnés, ou partielle, lorsque le durcissement des conditions tarifaires entraîne une augmentation des coûts des concurrents. Dans le second cas, la branche aval de l'entreprise intégrée refuse d'acheter ou de distribuer les produits des fabricants actifs en amont et réduit ainsi leurs débouchés commerciaux (verrouillage de l'accès à la clientèle)⁵⁹.
84. 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.
85. Par ailleurs, l'Autorité considère qu'il est peu probable qu'une entreprise détenant moins de 30 % des parts de marché sur un marché donné, puisse verrouiller le marché aval ou amont de celui-ci⁶⁰.
86. En l'espèce, l'opération emporte des effets verticaux en ce que la partie notifiante est présente sur le marché amont du transport maritime de marchandises et que la société cible est présente sur le marché aval de l'organisation du transport maritime de marchandises.

1. Concernant le risque de verrouillage de l'accès à la clientèle

87. En principe, une entité verticalement intégrée représentant une part importante de la demande en aval pourrait décider de se procurer tous les biens ou services dont elle a besoin auprès de son

⁵⁸ Voir notamment les décisions de l'Autorité n° 2022-DCC-02 du 28 juin 2022 relative à l'acquisition par le groupe Aline du fonds de commerce exploité par la SAS Johnston Distribution sous l'enseigne « Johnston Supermarché » d'une surface de 2 798 m² à Nouméa, n° 2020-DEC-08 du 11 septembre 2020 relative à la mise en exploitation d'un hypermarché sous enseigne « Hyper U » d'une surface de 3 600 m² à Païta par la société Ballande SAS et n° 2019-DCC-06 du 25 novembre 2019 relative à la prise de contrôle exclusif négatif de la société Katiramona Explosif SAS par la société Titanobel SAS.

⁵⁹ Voir les décisions de l'Autorité n° 2022-DCC-06 du 13 décembre 2022 relative à l'acquisition du contrôle exclusif de la SARL Société d'Exploitation Technicar par la société Johnston & Compagnie SAS et n° 2020-DEC-08 du 11 septembre 2020 relative à la mise en exploitation d'un hypermarché sous enseigne « Hyper U » d'une surface de 3 600 m² à Païta par la société Ballande SAS.

⁶⁰ Voir notamment les décisions de l'Autorité n° 2022-DCC-04 du 10 octobre 2022 relative à la prise de contrôle exclusif par la SARL Société Océanienne d'Etudes, d'Investissement et d'Entreprises de la société Sifrais SAS, §. 67 ; n° 2022-DCC-02 du 28 juin 2022 précitée, §. 88 et n° 2021-DCC-01 du 22 mars 2021 précitée, §. 136.

entité en amont et, par conséquent, cesser de s'approvisionner auprès des autres entreprises concurrentes sur ce segment (amont).

88. Selon la pratique décisionnelle européenne, pour que l'entité issue de l'opération de concentration ait la capacité de verrouiller l'accès à la clientèle des opérateurs situés en amont, il convient d'examiner si les concurrents situés en amont disposent de suffisamment d'autres débouchés économiques, sur le marché aval, pour écouler leur production⁶¹. Afin que le verrouillage de la clientèle soit considéré comme préoccupant, la concentration verticale doit concerner une société qui est un client important disposant d'un pouvoir substantiel sur le marché situé en aval. Si, au contraire, il existe une base de clientèle suffisamment étendue, susceptible de se tourner vers des fournisseurs indépendants, il est alors peu probable que l'opération soit de nature à soulever des risques de forclusion pour ce motif.
89. En l'espèce, les parts de marché de la nouvelle entité sur le marché aval de l'organisation du transport maritime de marchandises sont inférieures à 25 % en valeur, ce qui la place en tout état de cause en dessous du seuil de vigilance de 30 % établi par la pratique décisionnelle en matière de forclusion.
90. De surcroît, le marché de l'organisation du transport maritime de marchandises est fragmenté et relativement concurrentiel en Nouvelle-Calédonie comme vu *supra*.
91. En outre, la partie notifiante relève que la société Bolloré Logistics a d'ores et déjà recours en grande majorité aux services du groupe CMA CGM (à hauteur de [Confidentiel] %) et ne sollicite qu'à hauteur de [Confidentiel] % la compagnie maritime MSC et de [Confidentiel] % la compagnie maritime Swire Shipping. Le risque de verrouillage de la clientèle concernerait donc [Confidentiel] % des volumes gérés par le groupe Bolloré Logistics, et dans la mesure où celle-ci représente moins de 25 % du marché de l'organisation du transport de marchandises, le risque de verrouillage de l'accès à la clientèle concernerait ainsi moins de 5 % du marché aval⁶².
92. Enfin, la partie notifiante indique également qu'elle ne serait pas incitée à verrouiller l'accès des autres transporteurs maritimes à une clientèle suffisante en Nouvelle-Calédonie au regard du fait que tout organisateur de transport doit diversifier ses sources d'approvisionnement en services de transport pour répondre au mieux aux besoins des clients et proposer les meilleures options de transport possibles au meilleur prix⁶³.
93. Cet argument est corroboré par les réponses au test de marché, qui démontrent que les transitaires proposent en général à leurs clients plusieurs services de transporteurs maritimes concurrents (directs ou avec transbordement), dont les prix varient : « *Le service de CMA est à mon sens meilleur dans la mesure où il est direct (pas de transbordement). Toutefois, nous proposons à nos clients les deux options (CMA et MSC) : tout dépend de leurs besoins, de leurs stocks, etc. Pour certains produits (alimentaire, médicaments, etc.) la rapidité est privilégiée par les clients et ils préféreront passer par la ligne directe* »⁶⁴.
94. Par ailleurs, selon la partie notifiante, une telle stratégie ne serait pas profitable pour la nouvelle entité, qui dégraderait la qualité de son offre à l'aval, sans pouvoir en retirer des bénéfices à l'amont, du fait du maintien de la pression concurrentielle exercée par les transporteurs

⁶¹ Voir les lignes directrices de la Commission européenne sur l'appréciation des concentrations non horizontales au regard du règlement du Conseil relatif au contrôle des concentrations entre entreprises, 2008/C 265/07 du 18/10/2008, §. 61.

⁶² Voir la page 41 du dossier de notification (Annexe 1, Cote 42).

⁶³ Voir la page 42 du dossier de notification (Annexe 1, Cote 43).

⁶⁴ Voir la page 2 du PV d'audition de la société Gondrand (Annexe 45, Cote 1428).

maritimes qui auraient toujours accès aux débouchés constitués par les organisateurs de transport de marchandises concurrents⁶⁵.

95. Au vu de ces éléments, le risque de mise en œuvre par la nouvelle entité d'une pratique de verrouillage de l'accès des compagnies maritimes concurrentes à une clientèle suffisante peut être raisonnablement écarté.

2. Concernant le risque de verrouillage par les intrants

96. La deuxième situation de verrouillage possible du marché apparaît lorsque l'opération est susceptible d'accroître les coûts des concurrents situés sur le marché aval en restreignant leur accès à des intrants importants (verrouillage du marché des intrants).
97. En effet, dans une telle situation, la partie notifiante est susceptible d'accroître les coûts de ses concurrents situés en aval, en rendant plus difficile pour ces derniers l'approvisionnement en intrants à des prix ou des conditions identiques à ceux qui auraient prévalu si l'opération n'avait pas eu lieu⁶⁶.
98. Pour que le verrouillage des intrants conduise à un préjudice pour les consommateurs, il est nécessaire que soit identifié un risque de marginalisation des concurrents de la nouvelle entité ou d'accroissement des prix pour les consommateurs *via* l'augmentation du coût des intrants pour ses concurrents.
99. Ainsi, le verrouillage du marché peut être total, lorsque les concurrents ne sont plus du tout approvisionnés, ou partiel, lorsque le durcissement des conditions tarifaires entraîne une augmentation des coûts des concurrents⁶⁷.
100. Lors de l'évaluation de la probabilité d'un scénario de verrouillage anticoncurrentiel d'un marché des intrants, il convient d'examiner, premièrement, si la nouvelle entité aurait, à l'issue de l'opération de concentration, la capacité de verrouiller de manière significative l'accès aux intrants pour ses concurrents à l'aval (**a**), deuxièmement, si elle aurait intérêt à le faire (**b**) et, troisièmement, pour autant que ces deux premières conditions soient remplies, si une stratégie de verrouillage du marché amont aurait une incidence négative significative sur la concurrence en aval (**c**)⁶⁸.

a. La capacité de la nouvelle entité à verrouiller l'accès aux organisateurs de transports concurrents pour les compagnies maritimes

101. A titre liminaire, il convient de préciser que compte tenu des très faibles volumes d'exportation en provenance de la Nouvelle-Calédonie (voir *infra*), l'impact de l'opération sur le transport de marchandises maritime par conteneurs au départ de la Nouvelle-Calédonie ne fera pas l'objet d'une analyse concurrentielle particulière.

i. Arguments de la partie notifiante

102. D'après la pratique décisionnelle, afin que le verrouillage du marché des intrants constitue une source de préoccupation, il faut que la société verticalement intégrée issue de l'opération de concentration dispose d'un pouvoir substantiel sur le marché situé en amont. Ce n'est seulement dans cette hypothèse que l'on peut s'attendre à ce que l'entité issue de la concentration exerce une influence significative sur les conditions de concurrence sur le marché situé en amont et

⁶⁵ Voir la page 43 du dossier de notification (Annexe 1, Cote 44).

⁶⁶ Voir notamment la décision de l'Autorité n° 2022-DCC-02 – Johnston Supermarché précitée, §. 95.

⁶⁷ *Ibid*, §. 97.

⁶⁸ Voir les lignes directrices de la Commission européenne sur l'appréciation des concentrations non horizontales 2008/C 265/07 précitées, §. 32.

donc peut-être aussi sur les prix et les conditions d’approvisionnement sur le marché situé en aval⁶⁹.

103. Selon la partie notifiante, le groupe CMA CGM n’aurait aucune capacité à verrouiller l’accès des autres organisateurs de transport aux services de transport maritime de marchandises par conteneurs vers la Nouvelle-Calédonie.
104. En premier lieu, la partie notifiante relève le fait que le groupe Bolloré Logistics occupe aujourd’hui une position limitée sur le marché de l’organisation du transport de marchandises et serait dans l’incapacité de capter le report de la totalité des demandes des clients de ses concurrents à la suite d’une éventuelle stratégie de verrouillage mise en place par la nouvelle entité⁷⁰.
105. En deuxième lieu, la partie notifiante fait valoir que le groupe CMA CGM détient des parts de marché limitées sur la route zone Europe du Nord – zone Australasie et Océanie (estimée à [10-20]%), d’une part, et la route zone Australasie et Océanie – zone Europe du Nord (estimée à [30-40]%), d’autre part⁷¹. De plus, la partie notifiante estime qu’elle ne représente que [30-40]% des flux d’importation de marchandises par conteneurs à destination de la Nouvelle-Calédonie et qu’elle subit une forte pression concurrentielle des autres transporteurs maritimes, notamment MSC et Swire Shipping, qui détiendraient respectivement [20-30]% et [30-40]% de parts de marché⁷². Cette pression concurrentielle serait renforcée par la facilité par laquelle les organisateurs de transport peuvent changer, même à la dernière minute, de transporteurs maritimes⁷³.
106. En troisième lieu, la partie notifiante soutient qu’en l’absence de barrières à l’entrée sur le marché du transport maritime de marchandises, une stratégie de forclusion mise en place par la nouvelle entité conduirait à inciter des armateurs concurrents à pénétrer le marché. La partie notifiante identifie, à titre d’exemple, la compagnie Hapag Lloyd, qui dessert plusieurs lignes intra-Océanie ou entre l’Océanie et l’Asie, l’Amérique du Nord ou l’Amérique Centrale et la compagnie ONE, disposant de plusieurs services reliant l’Océanie aux régions alentours⁷⁴.

ii. Appréciation de l’Autorité

107. En l’espèce, il ressort de l’analyse de l’Autorité que la nouvelle entité aurait la capacité de mettre en place, à l’issue de l’opération, une stratégie de verrouillage partiel des intrants à l’égard des organisateurs de transport concurrents, notamment du fait qu’elle disposerait d’un pouvoir de marché substantiel sur le marché du transport maritime de marchandises.
108. S’agissant du premier argument lié à l’impossibilité pour la nouvelle entité, d’absorber le report de demande lié à la stratégie de forclusion, il n’est admissible que dans le cas d’un scénario de forclusion totale. En effet, il est irréaliste que la nouvelle entité soit en mesure de capter la totalité de la demande d’organisation de transport de marchandises par voie maritime, au vu du nombre important d’opérateurs sur ce marché et de la part de marché limitée sur le marché aval du groupe Bolloré Logistics.
109. En revanche, dans le cas d’un scénario de forclusion partielle, hypothèse privilégiée par le service d’instruction, aucun élément ne permet de démontrer que la nouvelle entité serait dans l’impossibilité d’absorber un report de demande partiel lié, par exemple, à une augmentation des

⁶⁹ *Ibid*, §. 35.

⁷⁰ Voir la page 46 du dossier de notification (Annexe 1, Cote 47).

⁷¹ Voir la page 31 du dossier de notification (Annexe 1, Cote 32).

⁷² Voir la page 33 du dossier de notification (Annexe 1, Cote 34).

⁷³ Voir la page 46 du dossier de notification (Annexe 1, Cote 47).

⁷⁴ *Ibid*

tarifs pratiqués sur le marché amont du transport maritime de marchandises par conteneurs à l'égard des transitaires concurrents ou une réduction des volumes attribués sur le service PAD vers la Nouvelle-Calédonie au détriment des transitaires concurrents de la nouvelle entité.

110. Par ailleurs, 77 % des répondants au test de marché ont considéré qu'il existait un risque d'une dégradation des conditions de fourniture des services de transport maritime de marchandises par le groupe CMA CGM à la suite de l'opération (avec, par exemple, une pression à la hausse sur les prix ou une baisse des volumes habituellement attribués), au profit de la nouvelle entité⁷⁵. Plusieurs concurrents ont également émis l'inquiétude que le groupe CMA CGM favorise la nouvelle entité en lui accordant de meilleures conditions tarifaires, ou en lui donnant une priorité d'embarquement, notamment en période de pics d'activité (ou « *peak seasons* »)⁷⁶.
111. S'agissant du deuxième argument de la partie notifiante qui invoque une part de marché limitée du groupe CMA CGM sur le marché amont du transport maritime de marchandises par conteneur, il n'est pas applicable en l'espèce.
112. Si les parts de marché du groupe CMA CGM en volume sont inférieures à 50 % sur l'ensemble des importations vers la Nouvelle-Calédonie comme vu *supra*⁷⁷, il convient de rappeler que la délimitation géographique du marché du transport maritime de marchandises par conteneurs applicable en l'espèce est la suivante : zone géographique de départ – port d'arrivée.
113. En ce qui concerne le transport maritime de marchandises par conteneurs en provenance d'Australie et de Nouvelle-Zélande vers la Nouvelle-Calédonie les parts de marché du groupe CMA CGM sont effectivement limitées (inférieures à 40 %) avec une forte concurrence des compagnies MSC et Swire Shipping sur ces routes⁷⁸.
114. Cependant, s'agissant du marché du transport maritime de marchandises par conteneurs en provenance de la zone Europe vers la Nouvelle-Calédonie, il ressort de l'analyse menée par l'Autorité que le groupe CMA-CGM détient une position dominante, comme démontré dans le tableau ci-dessous :

Compagnies maritimes	Zone Europe – Nouvelle-Calédonie	
	Volumes en 2022 En équivalent vingt pieds (EVP)	Parts de marché
CMA-CGM	[confidentiel]	[60-70]%
MSC	[confidentiel]	[30-40]%
Marfret	[confidentiel]	[5-10]%
Swire Shipping	[confidentiel]	[0-5]%
Total	[confidentiel]	100%

Source : Traitement de données ACNC⁷⁹

115. En effet, en raison de l'exploitation du service PAD, le groupe CMA CGM détient une part de marché de [60-70]% sur la zone Europe – Nouvelle-Calédonie, ce qui lui confère un pouvoir de marché substantiel sur cette zone géographique et la capacité d'exercer une influence significative sur les conditions d'approvisionnement et les prix sur le marché situé en aval.

⁷⁵ Voir les réponses au test de marché (Annexes 44-59, Cotes 1069-1290).

⁷⁶ Voir notamment la page 3 du PV d'audition de la société Gondrand (Annexe 66, Cote 1429) et la page 4 du PV d'audition de la société Geodis (Annexe 65, Cote 1422).

⁷⁷ L'unité de mesure étant l'équivalent vingt pieds (EVP)

⁷⁸ Voir la page 37 du dossier de notification (Annexe 1, Cote 38) et les réponses aux tests de marchés (Annexes 44-59, Cotes 1069-1290).

⁷⁹ Confidentiel : données des tiers.

116. A l'inverse, les concurrents du groupe CMA CGM ont des parts de marché nettement inférieures concernant le transport de marchandises depuis l'Europe vers la Nouvelle-Calédonie ([30-40]% pour MSC, [5-10]% pour Marfret⁸⁰ et [0-5]% pour Swire Shipping).
117. De surcroît, contrairement à ce qu'allègue la partie notifiante, 67 % des transitaires interrogés lors du test de marché considèrent qu'il est difficile de changer de transporteur maritime, si bien que la pression concurrentielle ne s'en trouve nullement renforcée⁸¹.
118. Enfin, s'agissant du troisième argument de la partie notifiante concernant la possibilité, pour des armateurs concurrents, de pénétrer le marché du transport maritime de marchandises si une stratégie de forclusion était mise en place, une telle possibilité n'est nullement de nature à remettre en cause la capacité de la partie notifiante à mettre en œuvre une stratégie de verrouillage partiel des intrants.
119. En outre, le marché du transport maritime de marchandises depuis l'Europe vers la Nouvelle-Calédonie présente certaines barrières à l'entrée, qui rendent plus difficile sa pénétration par un nouvel entrant.
120. En effet, d'une part, les exportations du territoire sont nettement inférieures aux importations, la Nouvelle-Calédonie enregistrant en 2022 un déficit commercial de – 93,1 milliards de F. CFP⁸². Or, tandis que la Nouvelle-Calédonie importe, à hauteur de 31 %, des biens provenant de France métropolitaine, la majorité de ses exportations, largement issues de l'industrie métallurgique et de la mine, sont à destination de la Chine (55 % en 2022) et très peu à destination de l'Europe (environ 5 % en 2022)⁸³. Dès lors, il est difficile pour une compagnie maritime souhaitant desservir la Nouvelle-Calédonie, d'optimiser ses capacités de remplissage, au vu des faibles volumes destinés à l'exportation vers l'Europe.
121. D'autre part, la dynamique du marché du transport maritime de marchandises par conteneurs suit une dynamique de concentration en Nouvelle-Calédonie. A titre d'exemple, en 2017, le groupe CMA CGM a fait l'acquisition de la société SOFRANA Unilines, active dans le transport maritime de marchandises en Australie, en Nouvelle-Zélande, en Papouasie-Nouvelle-Guinée et dans les îles du Pacifique. L'année suivante, la société Seatrade, qui opérait notamment sur une ligne directe reliant la Nouvelle-Calédonie à l'Europe, a cessé ses activités en Océanie, cédant incidemment quatre de ses huit navires au groupe CMA CGM⁸⁴.
122. S'agissant de la possibilité pour un nouvel armateur d'opérer sur le marché du transport maritime de marchandises entre l'Europe et la Nouvelle-Calédonie, la société SIFA a déclaré : « *avant Seatrade était présent sur le marché mais ils ne sont plus en Nouvelle-Calédonie. Je pense que l'activité n'était pas rentable. Le territoire est un petit marché qui n'attire pas les nouveaux acteurs, dans un contexte de réduction de la population* »⁸⁵.

⁸⁰ A noter que la société Marfret dispose d'un accord de partage de navire (« *vessel sharing agreement* » ou « VSA ») avec le groupe CMA CGM, selon lequel sur les 13 navires affectés au service PAD, CMA CGM en opère 12, tandis que Marfret en opère un seul. Dans le cadre d'un VSA, toutes les parties fournissent des capacités de transport maritime pour les opérer conjointement sur une route donnée et reçoivent en échange un nombre de slots sur l'ensemble des navires concernés sur la base de la proportion que représente leurs capacités mises en commun. Il est précisé qu'il n'y a, au sein d'un VSA, aucune coordination sur les prix, aucune commercialisation conjointe, aucun partage des revenus ni aucun achat en commun. Voir la page 63 du dossier de notification (Annexe 1, Cote 64).

⁸¹ Voir les réponses au test de marché (Annexes 44-59, Cotes 1069-1290).

⁸² Voir la page 49 du Rapport économique de l'IEOM sur la Nouvelle-Calédonie.

⁸³ *Ibid*, p. 49.

⁸⁴ Voir l'article de Les Nouvelles Calédoniennes en date du 21 février 2018 (Annexe 63, Cotes 1548-1550).

⁸⁵ Voir la page 5 du PV d'audition de la société SIFA (Annexe 69, Cote 1450).

123. Par conséquent, il résulte de ces éléments qu'à l'issue de l'opération, la nouvelle entité aurait la capacité de verrouiller l'accès aux organisateurs de transports concurrents pour les compagnies maritimes, sur le marché du transport maritime de marchandises depuis l'Europe vers la Nouvelle-Calédonie.

b. L'incitation de la nouvelle entité à verrouiller l'accès aux organisateurs de transports concurrents pour les compagnies maritimes

i. Arguments de la partie notifiante

124. Selon la pratique décisionnelle européenne, l'incitation de la nouvelle entité à verrouiller le marché dépend du degré de rentabilité du verrouillage. La société verticalement intégrée prendra en compte la manière dont ses fournitures d'intrants aux concurrents situés en aval affecteront non seulement les bénéfices de sa division située en amont, mais aussi de sa division située en aval. L'entité issue de la concentration doit essentiellement rechercher un équilibre entre, d'une part, le manque à gagner sur le marché situé en amont dû à une réduction des ventes d'intrants à des concurrents (existants ou potentiels) et, d'autre part, les bénéfices tirés, à court ou à plus long terme, de l'expansion des ventes en aval ou, le cas échéant, de la capacité à augmenter les prix aux consommateurs⁸⁶.

125. Selon la partie notifiante, le groupe CMA CGM n'aura aucune incitation à verrouiller l'accès des autres organisateurs de transports aux services de transport maritime de marchandises par conteneurs en provenance de l'Europe vers la Nouvelle-Calédonie. Elle fournit, à l'appui de sa démonstration, une note économique démontrant l'absence d'incitations à adopter une telle stratégie de verrouillage⁸⁷.

126. En premier lieu, la partie notifiante rappelle que la Nouvelle-Calédonie est un marché géographique de taille limitée pour le fret maritime, aussi bien en volume qu'en valeur : « *par exemple, dans la seule région de l'Océanie, les importations de fret via conteneurs de l'Australie ont représenté en 2021 plus de 90 millions de tonnes par an contre moins de 3 millions de tonnes pour la Nouvelle-Calédonie* »⁸⁸.

127. Elle soutient par ailleurs que le risque que la stratégie de verrouillage des intrants à l'égard des organisateurs de transport en Nouvelle-Calédonie pourrait avoir des conséquences sur des contrats couvrant plusieurs aires géographiques conclus avec des transitaires d'envergure mondiale : « [...] *un hypothétique verrouillage des services de transport de CMA CGM en Nouvelle-Calédonie exposerait le nouveau groupe à des représailles de la part des freight forwarders mondiaux sur les autres marchés. [...] En restreignant leur accès aux intrants en Nouvelle-Calédonie, le nouveau groupe pourrait remettre en cause un volume d'activité avec ces freight forwarders autrement plus important au niveau mondial* »⁸⁹.

128. La partie notifiante précise qu'elle n'aurait pas non plus intérêt à restreindre l'accès aux intrants aux transitaires locaux, qui ne peuvent adopter des mesures de rétorsion au niveau mondial, car « *la marge par [EVP] sur le marché amont est près de [Confidentiel] % plus élevée pour les freight forwarders locaux que mondiaux (sur le trade européen [Confidentiel] €/EVP) contre [Confidentiel] €/EVP en moyenne en 2022). En restreignant l'accès des forwarders locaux à*

⁸⁶ Voir les lignes directrices de la Commission européenne sur l'appréciation des concentrations non horizontales du 18/10/2008, précitées, §. 40.

⁸⁷ Voir le rapport de la société Analysis Group du 9 novembre 2023, « *Analyse économique des liens verticaux dans le cadre de la prise de contrôle de Bolloré Logistics par CMA CGM en Nouvelle-Calédonie* » (Annexe 71).

⁸⁸ Voir la page 22 du rapport de la société Analysis Group du 9 novembre 2023 précité (Annexe 71, Cote 1481).

⁸⁹ Voir la page 23 du rapport de la société Analysis Group du 9 novembre 2023 précité (Annexe 71, Cote 1482).

ses services de transport maritime, le nouveau groupe se priverait ainsi de revenus plus importants qu'en verrouillant les forwarders internationaux »⁹⁰.

129. En deuxième lieu, la partie notifiante indique que les besoins de la nouvelle entité en services de transport maritime de marchandises par conteneurs seront insuffisants pour permettre au groupe CMA CGM de se dispenser d'autres clients. Dès lors, les pertes subies en amont ne pourraient pas être compensées en aval.
130. A l'appui de cette argumentation, la partie notifiante fournit plusieurs *scénarii* de verrouillage, notamment celui des transitaires locaux sur le segment Europe – Nouvelle-Calédonie. Pour dresser ces *scénarii*, l'analyse se fonde sur l'hypothèse que le groupe ne commercialiserait plus les services de fret maritime de la société CMA CGM aux concurrents de la société Bolloré Logistics, se privant *de facto* des profits afférents⁹¹.
131. La perte de ces profits pourrait être compensée soit par une expansion de volume d'activité à prix constant (effet volume), soit par une hausse des prix à volume constant (effet prix).
132. Dans le *scénario* de verrouillage des intrants pour les transitaires locaux sur le segment Europe – Nouvelle-Calédonie, l'analyse conclut que, pour que la stratégie de verrouillage totale des intrants soit profitable, la nouvelle entité devrait soit augmenter le volume de fret de [Confidentiel] % en récupérant une partie des clients des transitaires locaux évincés, soit augmenter sa marge unitaire moyenne de [Confidentiel] % pour compenser la perte de profits liée au verrouillage⁹².
133. La partie notifiante indique qu'un tel report de vente ou une telle hausse de marge sont irréalistes et par conséquent souligne qu'un verrouillage des intrants ne peut être profitable.
134. Par ailleurs, la partie notifiante ajoute que le groupe CMA CGM n'a aucun intérêt à réduire le taux d'utilisation de ses navires, au risque que ceux-ci naviguent sans être complets, alors que la nouvelle entité ne disposera pas des volumes nécessaires pour les remplir entièrement⁹³.
135. En troisième lieu, la partie notifiante souligne qu'une stratégie de verrouillage des intrants ne serait pas efficace, au regard de la pression concurrentielle exercée sur le marché amont du transport maritime de marchandises par conteneurs : « *CMA CGM n'est pas un armateur incontournable à l'échelle mondiale et dispose de nombreux concurrents puissants, avec des parts de marché similaires, voire plus importantes* »⁹⁴.

ii. Appréciation de l'Autorité

136. En l'espèce, il résulte de l'analyse conduite par l'Autorité que la nouvelle entité pourrait avoir intérêt à mettre en œuvre, à l'issue de l'opération, une stratégie de verrouillage partiel des intrants à l'égard des organisateurs de transport concurrents.
137. A titre liminaire, il ressort que l'hypothèse fondamentale sous-tendant l'analyse économique fournie par la partie notifiante dans les différents *scénarii* de forclusion est la suivante : « *en outre, les résultats présentés ci-dessous reposent sur les hypothèses suivantes* :
- *Le nouveau groupe ne commercialiserait plus les services de fret maritime de CMA CGM aux concurrents de BL. Il se priverait ainsi des profits afférents [...] »⁹⁵.*

⁹⁰ Voir la page 25 du rapport de la société Analysis Group du 9 novembre 2023 précité (Annexe 71, Cote 1484).

⁹¹ Voir la page 27 du rapport de la société Analysis Group du 9 novembre 2023 précité (Annexe 71, Cote 1486).

⁹² *Ibid.*

⁹³ Voir la page 50 du dossier de notification (Annexe 1, Cote 51).

⁹⁴ Voir la page 23 du rapport de la société Analysis Group du 9 novembre 2023 précité (Annexe 71, Cote 1482).

⁹⁵ Voir la page 27 du rapport de la société Analysis Group du 9 novembre 2023 précité (Annexe 71, Cote 1486).

138. Dans cette hypothèse, le groupe CMA CGM cesserait de commercialiser ses services de transport maritime à tous les transitaires concurrents de la société Bolloré Logistics, verrouillant ainsi totalement l'accès aux intrants pour ces derniers.
139. Cette hypothèse est irréaliste et ne correspond pas aux préoccupations soulevées par l'Autorité, qui a retenu un *scénario* de forclusion partielle. Le verrouillage des intrants pouvant notamment résulter d'une augmentation des tarifs pratiqués à l'égard des transitaires concurrents, ou d'une discrimination tarifaire à l'égard de ces derniers, par rapport à la nouvelle entité sur le marché aval, d'une baisse des volumes habituellement attribués au profit de la nouvelle entité, ou bien d'une dégradation des conditions de fourniture des services de transport maritime (voir *supra*).
140. Dès lors, les résultats de l'analyse économique fondés sur un *scénario* de forclusion totale ne sont pas applicables en l'espèce.
141. Ensuite, s'agissant du premier argument de la partie notifiante relatif à la taille du marché calédonien et du risque de mesures de rétorsions adoptées par des transitaires en réponse à la mise en œuvre d'une stratégie de verrouillage, il ne peut être reçu que pour deux transitaires.
142. En effet, seules les sociétés Geodis et DHL ont déclaré que d'éventuelles mesures de rétorsion sur d'autres contrats conclus entre leur groupe et le groupe CMA CGM étaient crédibles⁹⁶. En revanche, tous les transitaires, y compris ces deux derniers, reconnaissent que les autres organisateurs de transport maritime opérant en Nouvelle-Calédonie n'ont pas la puissance d'achat compensatrice suffisante pour mettre en œuvre des mesures de rétorsion⁹⁷. De fait, les transitaires non-susceptibles de mettre en œuvre des mesures de rétorsion représentent [40-50]% des parts de marché en 2022.
143. De plus, même pour les deux plus gros transitaires pour lesquels les mesures de rétorsion sont crédibles, encore faut-il que ces mesures soient rentables pour ces derniers, et qu'elles ne conduisent pas à des coûts démesurés, au regard des faibles volumes que le marché de l'organisation du transport calédonien représente. En l'espèce, la rentabilité de telles mesures n'est pas démontrée par la partie notifiante.
144. Par ailleurs, en ce qui concerne l'absence d'intérêt du groupe CMA CGM à restreindre l'accès des transitaires locaux, non-susceptibles de mettre en œuvre des mesures de rétorsion, car il se priverait des marges plus élevées réalisées auprès de ces transitaires, cette hypothèse est fondée une nouvelle fois sur un *scénario* de forclusion totale.
145. En effet, dans un scénario de forclusion partielle, et dans la mesure où ces transitaires achètent d'ores et déjà les services du groupe CMA CGM à des tarifs plus élevés que leurs concurrents en raison de volumes de commande plus faibles et d'un moindre pouvoir de négociation, rien n'empêcherait la nouvelle entité d'augmenter légèrement ses prix. Le test de substituabilité réalisé pendant l'instruction démontre d'ailleurs une faible élasticité de la demande au prix du service de la partie notifiante, les clients ayant une prédisposition à payer (ou « *willingness to pay* ») plus forte pour un service reliant directement l'Europe à la Nouvelle-Calédonie (voir *infra*).
146. S'agissant du deuxième argument de la partie notifiante lié à l'insuffisance des besoins de la nouvelle entité en services de transport maritime de marchandises pour permettre au groupe

⁹⁶ Voir la page 5 du PV d'audition de la société Geodis (Annexe 65, Cote 1423) et la page 5 du PV d'audition de la société DHL (Annexe 64, Cote 1416).

⁹⁷ Voir notamment la page 5 du PV d'audition de la société DHL (Annexe 64, Cote 1416) ; la page 5 du PV d'audition de la société SIFA (Annexe 69, Cote 1450) et la page 5 du PV d'audition de la société LVO (Annexe 68, Cote 1443).

CMA CGM de se dispenser d'autres clients, et de l'impossibilité de compenser en aval les pertes subies en amont, il est également inopérant car fondé sur une hypothèse de forclusion totale.

147. Au surplus, si l'hypothèse d'une compensation de la perte de profits en amont par une augmentation de [Confidentiel] % de la marge unitaire moyenne sans augmentation des volumes (pur effet prix) est effectivement irréaliste, une augmentation des volumes sur le marché de l'organisation du transport maritime par la récupération des clients des transitaires évincés par la nouvelle entité est largement plausible.
148. En effet, selon la partie notifiante, dans le cas d'un verrouillage total des intrants sur le segment Europe – Nouvelle-Calédonie, la nouvelle entité devrait augmenter de [Confidentiel] % son volume de fret en aval si le verrouillage concerne tous les transitaires, et de [Confidentiel] % si le verrouillage concerne uniquement les transitaires locaux⁹⁸. Si cette hypothèse semble irréaliste à court terme, la partie notifiante ne démontre pas pour autant l'impossibilité pour la nouvelle entité de doubler ses capacités sur le marché de l'organisation du transport maritime de marchandises à plus long terme.
149. Dans le cadre d'un verrouillage partiel des intrants, le groupe CMA CGM n'aurait, par exemple, qu'à baisser légèrement les tarifs de fret en faveur de sa nouvelle filiale en aval, et au détriment des transitaires concurrents afin de capter les clients (et les volumes) des organisateurs concurrents victimes de la pratique de verrouillage. Une telle stratégie serait rentable dès lors que le différentiel de prix concédé à la nouvelle entité sur le marché amont par rapport aux transitaires concurrents est inférieur à la marge captée en aval par la nouvelle entité.
150. S'agissant du troisième argument de la partie notifiante relatif à la pression concurrentielle exercée sur le marché amont du transport maritime de marchandises par conteneurs, désincitant le groupe CMA CGM à adopter une stratégie de verrouillage par crainte d'un éventuel report des transitaires vers les armateurs concurrents, il est également inopérant en l'espèce.
151. Pour rappel, le groupe CMA CGM détient une part de marché de [60-70]% sur le marché du transport maritime de marchandises par conteneurs depuis l'Europe vers la Nouvelle-Calédonie, les parts de marché des armateurs concurrents étant nettement inférieures sur cette zone géographique ([30-40]% pour MSC, [5-10]% pour Marfret et [0-5]% pour Swire Shipping).
152. En outre, le test de substituabilité effectué lors de l'instruction entre les services de transport maritime de marchandises par conteneurs depuis l'Europe vers la Nouvelle-Calédonie du groupe MSC et ceux du groupe CMA CGM démontrent une substituabilité largement imparfaite entre les deux services.
153. En effet, sur le plan qualitatif, d'une part, les concurrents sont unanimes sur la grande rapidité du service proposé par le groupe CMA CGM et en particulier du service PAD, en raison de son caractère direct, capable de relier l'Europe à la Nouvelle-Calédonie en environ 40 à 45 jours, contre environ 50 à 55 jours pour les navires de la compagnie MSC, qui effectuent un transbordement dans le port de Sydney⁹⁹.
154. Le service PAD est ainsi privilégié par les importateurs de produits dont la date limite d'utilisation optimale est plus courte, ou par les transitaires qui proposent des services de groupage de conteneurs, lorsque leurs clients effectuent des petites commandes¹⁰⁰.
155. Sur le plan quantitatif, d'autre part, les transitaires interrogés ont estimé que la différence de tarif entre les services proposés par les deux compagnies était comprise entre 15 et 30 % (les tarifs

⁹⁸ Voir la page 30 du rapport de la société Analysis Group du 9 novembre 2023 précité (Annexe 71, Cote 1489).

⁹⁹ Voir par exemple la page 2 du PV d'audition de la société Geodis (Annexe 65, Cote 1420).

¹⁰⁰ Voir la page 2 du PV d'audition de la société LVO (Annexe 68, Cote 1440) ; la page 2 du PV d'audition de la société Geodis (Annexe 65, Cote 1420) et la page 4 du PV d'audition de la société SIFA (Annexe 69, Cote 1449).

variant en fonction des volumes totaux chargés par le transitaire)¹⁰¹. En d'autres termes, les services du groupe CMA CGM sur la zone Europe – Nouvelle-Calédonie seraient entre 500 et 1250 euros plus chers que ceux de son principal concurrent.

156. Cependant, les transitaires interrogés ont tous déclaré proposer à la fois les services de la société CMA CGM et de la société MSC à leurs clients et ont souligné une prédisposition plus forte à payer pour un service direct et donc plus rapide pour les demandeurs de services d'organisation de transport maritime de marchandises¹⁰².
157. Enfin, la demande de ce service serait également faiblement élastique au prix. En effet, lors de la crise du Covid-19, plusieurs transitaires ont observé une hausse considérable du prix des services de transport maritime de marchandises, qui ne se serait pas traduite par un report de la demande vers les services de la compagnie MSC sur le segment Europe – Nouvelle-Calédonie¹⁰³. Le surcoût supporté par les importateurs était *in fine* répercuté sur le consommateur final.
158. Il ressort de qui précède que la pression concurrentielle exercée sur le marché amont du transport maritime de marchandises par conteneurs par les autres compagnies maritimes sur les lignes Europe-Nouvelle-Calédonie n'est pas suffisamment forte pour être considérée comme un frein à la mise en œuvre d'une stratégie de verrouillage par la partie notifiante, par crainte d'un éventuel report des transitaires vers les armateurs concurrents.
159. Par conséquent, il résulte de ces éléments qu'à l'issue de l'opération, la nouvelle entité pourrait être incitée à verrouiller l'accès aux organisateurs de transports concurrents pour les compagnies maritimes, sur le marché du transport maritime de marchandises depuis l'Europe vers la Nouvelle-Calédonie.

c. Incidence négative significative sur la concurrence

160. Une pratique de verrouillage partiel des intrants de la part du groupe CMA CGM aurait un effet négatif significatif sur la concurrence en aval puisque la nouvelle entité sera en mesure d'opérer des discriminations tarifaires et non tarifaires sur les conditions d'accès au service PAD avec des potentiels effets d'éviction sur les transitaires concurrents de la nouvelle entité.
161. Ce risque d'effet vertical est d'autant plus problématique qu'il est susceptible d'entraîner une hausse des prix du fret maritime, qui augmenterait ainsi le prix de revient des marchandises transportées, dont une grande partie est composée de produits alimentaires, comme vu *supra*. Cette augmentation serait *in fine* répercutée sur le consommateur final en Nouvelle-Calédonie, comme cela avait été le cas lors de la crise Covid-19, comme vu *supra*.
162. Or, comme il a été relevé dans l'avis n° 2020-A-07 du 28 décembre 2020 de l'Autorité¹⁰⁴ et encore plus récemment dans le rapport d'enquête de l'Assemblée nationale *sur le coût de la vie dans les collectivités territoriales*¹⁰⁵, les problématiques historiques de la vie chère en Outre-Mer (et plus particulièrement des grandes disparités des prix avec la métropole) demeurent une préoccupation cruciale pour ces économies insulaires et pour la Nouvelle-Calédonie.

¹⁰¹ Voir la page 3 du PV d'audition de la société Geodis (Annexe 65, Cote 1421) ; voir la page 3 du PV d'audition de la société LVO (Annexe 68, Cote 1440) ; voir la page 3 du PV d'audition de la société DHL (Annexe 64, Cote 1414) ; voir la page 3 du PV d'audition de la société SIFA (Annexe 69, Cote 1448) ; voir la page 3 du PV d'audition de la société LTN (Annexe 67, Cote 1435) et voir la page 2 du PV d'audition de la société Gondrand (Annexe 66, Cote 1428).

¹⁰² *Ibid.*

¹⁰³ Voir la page 3 du PV d'audition de la société Geodis (Annexe 65, Cote 1421) ; la page 3 du PV d'audition de la société Gondrand (Annexe 66, Cote 1427) et la page 3 du PV d'audition de la société DHL (Annexe 64, Cote 1414) .

¹⁰⁴ Voir l'avis n° 2020-A-07 du 28 décembre 2020 de l'Autorité précité, p. 10.

¹⁰⁵ https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/rapports/cecvom/l16b1549_rapport-enquete

163. Par conséquent, la partie notifiante a proposé des engagements afin de remédier à ces risques d'atteinte à la concurrence (voir *infra*).

V. Les engagements proposés

164. Afin de remédier aux risques d'atteinte à la concurrence identifiés *supra*, la partie notifiante a déposé une proposition d'engagements le 24 novembre 2023, modifiée en dernier lieu le 15 décembre 2023.

A. *Les principes d'appréciation des engagements*

165. Les mesures destinées à remédier aux atteintes à la concurrence résultant de l'opération notifiée doivent être conformes aux critères généraux définis par la pratique décisionnelle et la jurisprudence afin d'être jugées aptes à assurer une concurrence suffisante, conformément aux dispositions du II de l'article Lp. 431-5 du code de commerce.
166. Ainsi, conformément à la pratique décisionnelle de l'Autorité, ces engagements doivent être efficaces en permettant pleinement de remédier aux atteintes à la concurrence identifiées¹⁰⁶.
167. À cette fin, leur mise en œuvre ne doit pas soulever de doute, ce qui implique qu'ils soient rédigés de manière suffisamment précise et que les modalités opérationnelles pour les réaliser soient suffisamment détaillées¹⁰⁷.
168. Leur mise en œuvre doit également être rapide, la concurrence n'étant pas préservée tant qu'ils ne sont pas réalisés. Ils doivent, en outre, être contrôlables.
169. Enfin, l'Autorité doit veiller à ce que les mesures correctives soient neutres, au sens où elles doivent viser à protéger la concurrence en tant que telle et non des concurrents spécifiques, et à ce qu'elles soient proportionnées, dans la mesure où elles doivent être nécessaires pour maintenir ou rétablir une concurrence suffisante.
170. L'Autorité recherche en priorité des mesures correctives structurelles, qui visent à garantir des structures de marché compétitives par des cessions d'activités ou de certains actifs à un acquéreur approprié susceptible d'exercer une concurrence réelle, ou l'élimination de liens capitalistiques entre concurrents.
171. Toutefois, eu égard à l'objectif de neutralité des mesures correctives, rien ne s'oppose à ce que des remèdes de nature comportementale soient acceptés s'ils apparaissent, au cas d'espèce, plus appropriés pour compenser certaines des atteintes à la concurrence identifiées, pour autant que ces engagements soient définis de manière à garantir leur efficacité et leur contrôlabilité. Il est en particulier impératif que l'efficacité des mesures comportementales dans la présente opération ne puisse dépendre de la seule diligence et bonne foi de la partie notifiante¹⁰⁸.
172. A ce titre, il ressort de la pratique décisionnelle que « [I]e choix du type de mesure corrective le plus adapté est néanmoins fonction des effets de l'opération. Lorsque l'opération porte atteinte à la concurrence essentiellement en raison du chevauchement horizontal des activités entre les parties, les cessions d'actifs sont les mesures correctives les plus efficaces. En revanche, lorsqu'il faut remédier à des risques de verrouillage de marchés en amont ou en aval, des

¹⁰⁶ Voir notamment les décisions de l'Autorité n° 2022-DCC-04 relative à l'acquisition par la SARL Océanienne d'Etudes, d'Investissements et d'Entreprises du contrôle exclusif de la société Sifrais SAS et Décision n° 2020-DCC-04 du 2 mars 2020 relative à la création d'une entreprise commune entre les sociétés Agridis SARL et Agricenter SARL.

¹⁰⁷ *Ibid.*

¹⁰⁸ Lignes directrices de l'Autorité de la concurrence métropolitaine relatives au contrôle des concentrations, 2020, §. 354.

mesures comportementales visant à garantir l'accès des concurrents aux intrants ou à la clientèle peuvent s'avérer suffisantes, tout en préservant les gains d'efficacité liés à l'intégration verticale. Il en est de même pour les concentrations conglomerales » (soulignement ajouté)¹⁰⁹.

B. Les engagements proposés et leur appréciation

173. Le 24 novembre 2023, la partie notifiante a déposé une première proposition d'engagements, visant à remédier aux risques d'effets verticaux soulevés par l'opération. Cette proposition d'engagements a été soumise à un test des engagements à la suite duquel la partie notifiante a déposé une dernière version des engagements le 15 décembre 2023¹¹⁰.
174. Cette dernière version des engagements, qui reprend et enrichit la version initialement proposée, est présentée ci-après.

1. Les engagements proposés

a. Les trois engagements proposés par la partie notifiante

175. Le service d'instruction a soulevé le risque de verrouillage partiel des intrants lié à l'opération sur le marché aval de l'organisation du transport maritime de marchandises (voir *supra*). Afin de remédier à ce risque, la partie notifiante a pris trois engagements comportementaux.
176. Le premier engagement de la partie notifiante consiste à garantir que « *sur une base semestrielle, au moins 65 % de ses volumes de transport maritime de marchandises par conteneurs en provenance d'Europe et déchargés en Nouvelle-Calédonie soient réservés à des chargeurs et transitaires autres que CEVA Logistics, Bolloré Logistics ou toute autre entité active comme transitaire et qui serait actuellement ou à l'avenir contrôlée [...] par CMA CGM* »¹¹¹.
177. Le groupe CMA CGM s'engage à contrôler les volumes transportés sous connaissance CMA CGM signé avec des clients tiers et avec des entités CMA CGM.
178. Le groupe CMA CGM s'engage à effectuer, tous les trimestres, une vérification globale des volumes effectivement transportés sous connaissance CMA CGM pour des clients tiers et pour des entités CMA CGM au cours de la période écoulée. Le cas échéant, la répartition des volumes transportés sous connaissance CMA CGM pour des clients tiers et pour des entités CMA CGM pour le trimestre suivant sera ajustée afin que les volumes transportés sous connaissance CMA CGM pour des clients tiers restent d'au moins 65 % sur l'ensemble du semestre.
179. Le deuxième engagement proposé par la partie notifiante vise à garantir que « *dans le cadre de ses cotations, CMA CGM s'engage à ne pas accorder aux entités CMA CGM un tarif de transport maritime moins élevé que celui offert aux transitaires tiers pour leurs importations à partir d'Europe et à destination de la Nouvelle-Calédonie, sur une base non-discriminatoire. Cet engagement s'applique s'agissant de chacune des composantes du tarif, en particulier le tarif du transport et les surcharges, qui seront appliquée par CMA CGM sur une base transparente et non-discriminatoire* »¹¹².
180. Le groupe CMA CGM s'engage également à communiquer ses conditions générales de vente et grilles tarifaires à tout client tiers qui lui en ferait la demande. Ces conditions générales

¹⁰⁹ Lignes directrices de l'Autorité de la concurrence métropolitaine relatives au contrôle des concentrations, 2020, §. 416.

¹¹⁰ Voir la proposition d'engagements du groupe CMA CGM en date du 15 décembre 2023 (Annexe 82, Cotes 1539-1546).

¹¹¹ Voir la page 2 de la proposition finale d'engagements de la partie notifiante (Annexe 82, Cote 1541).

¹¹² *Ibid.*

préciseront les modulations tarifaires liées aux volumes de manière à prévenir tout risque de discrimination.

181. Le groupe CMA CGM s'engage de surcroît à faire une offre tarifaire conforme au présent engagement à tout client tiers qui lui en ferait la demande.
182. Le troisième engagement oblige la société CMA CGM « à mettre en place un programme de sensibilisation des directions et équipes commerciales des Entités CMA CGM sur la mise en œuvre des Engagements et adopter les directives internes requises pour garantir l'effectivité de cette mise en œuvre. [...] En particulier, le programme de sensibilisation et les directives internes préciseront l'interdiction pour tout employé des Entités CMA CGM d'avoir recours à des techniques commerciales (et notamment de démarchage) prenant avantage de l'Opération afin d'obtenir de nouveaux clients, en mettant en avant des avantages tarifaires et non-tarifaires sur la route Europe – Nouvelle-Calédonie qui résulteraient de l'intégration de Bolloré Logistics au sein du Groupe CMA CGM, en ce qu'ils seraient contraires au respect des Engagements »¹¹³.
183. L'ensemble des engagements sont pris pour une durée de 5 ans à compter de la date de réalisation effective de l'opération. A l'issue de la quatrième année, l'Autorité et le groupe CMA CGM procéderont de manière conjointe à un examen de la situation de marché, sur la base duquel l'Autorité pourra décider de prolonger pour une durée maximale de 5 ans l'application de tout ou partie des engagements, ajustés en cas de besoin à la situation du marché constatée, si l'analyse concurrentielle à laquelle elle procédera rend ce renouvellement nécessaire au regard de la situation concurrentielle.
184. Dans le cas où tout ou partie des engagements seraient prolongés à l'issue de la cinquième année, l'Autorité et le groupe CMA CGM procéderaient de manière conjointe à un nouvel examen de la situation de marché à l'issue de l'avant dernière année de cette prolongation.
185. Sur la base de ce nouvel examen, l'Autorité pourra décider de prolonger une nouvelle et dernière fois et pour une durée maximale de 5 ans l'application de tout ou partie des engagements, ajustés en cas de besoin à la situation de marché constatée, si la nouvelle analyse concurrentielle à laquelle elle procédera rend ce second renouvellement nécessaire au regard de la situation concurrentielle.
186. Les engagements ne pourront pas être prolongés par l'Autorité au-delà de la quinzième (15^{ème}) année suivant la date de réalisation effective de l'opération.
187. En tout état de cause, le groupe CMA CGM pourra demander à tout moment à l'Autorité le réexamen des engagements dans le cas où elle estimerait qu'une modification des circonstances de droit ou de fait prises en compte dans la décision d'autorisation justifierait un tel examen. Une telle demande pourrait notamment intervenir en cas de changement significatif des conditions de marché, rendant un ou plusieurs des engagements obsolètes.
188. L'Autorité pourra alors décider de lever, modifier ou remplacer tout ou partie des engagements du groupe CMA CGM, afin de prendre en compte les nouvelles circonstances de droit ou de fait en cause.

b. La contrôlabilité des engagements proposés

189. Afin de faciliter la contrôlabilité des engagements proposés, la partie notifiante propose que les engagements soient soumis au contrôle d'un mandataire indépendant pour assurer leur suivi.
190. Dans un délai de deux semaines après la date de la décision de l'Autorité, la partie notifiante soumettra à l'Autorité l'identité d'une personne susceptible d'être désignée mandataire, pour

¹¹³ Voir la page 3 de la proposition finale d'engagements de la partie notifiante (Annexe 82, Cote 1542).

approbation, ainsi que le projet de mandat envisagé dans ce cadre. Le mandataire sera désigné dans un délai de cinq jours après l'approbation de l'Autorité, selon les termes du mandat approuvé par l'Autorité.

2. Appréciation des engagements proposés

191. Il convient de considérer que les engagements pris dans leur ensemble permettent d'écarter le risque que le groupe CMA CGM puisse s'appuyer sur son pouvoir de marché sur le marché du transport maritime de marchandises en provenance d'Europe et à destination de la Nouvelle-Calédonie pour favoriser la nouvelle entité sur le marché aval de l'organisation du transport maritime de marchandises, autant sur le plan tarifaire que non-tarifaire.
192. En effet, le premier engagement, en réservant une capacité en volume sur les navires de la société CMA CGM en provenance d'Europe et à destination de la Nouvelle-Calédonie aux concurrents de la nouvelle entité permet de limiter l'augmentation des parts de marché de la nouvelle entité à l'aval qui aurait résulté du verrouillage des intrants.
193. En l'espèce, la part de fret maritime chargée par la société Bolloré Logistics sur les navires de la société CMA CGM en provenance d'Europe et à destination de la Nouvelle-Calédonie depuis 2019 est représentée dans le tableau suivant.
- [Confidentiel]
194. Il ressort de ce tableau que sur les quatre années passées, la société Bolloré Logistics a représenté en moyenne [Confidentiel] % des volumes de fret transporté par la société CMA CGM sur les navires en provenance d'Europe et à destination de la Nouvelle-Calédonie.
195. Avec le premier engagement, la partie notifiante s'engage à limiter les volumes de transport maritime de marchandises par conteneurs originés en Europe et déchargés en Nouvelle-Calédonie par le groupe CMA CGM, chargés par la nouvelle entité à un maximum de 35 % de ses navires. Ce seuil empêche ainsi matériellement le groupe CMA CGM de favoriser la nouvelle entité pour gagner des parts de marché en aval.
196. Par ailleurs, la réserve de capacité garantie aux concurrents de la nouvelle entité, « *d'au moins 65 %* », permet à ces derniers bénéficier de volumes supplémentaires dans le cas où la nouvelle entité ne serait en mesure de charger la totalité de ses volumes alloués.
197. L'engagement est proportionné, en ce qu'il ne fige pas la situation actuelle du marché, permettant à la nouvelle entité ainsi qu'à ses concurrents de développer des objectifs de croissance sur la base de leurs propres mérites.
198. De même, le deuxième engagement, de non-discrimination, garantit que l'éventuelle progression de la nouvelle entité sur le marché aval se fasse sur une base transparente et non-discriminatoire. En effet, l'engagement de ne pas accorder à la nouvelle entité un tarif de transport maritime moins élevé que celui offert aux transitaires tiers pour leurs importations à partir d'Europe et à destination de la Nouvelle-Calédonie est garanti par l'engagement de la partie notifiante de communiquer ses conditions générales de vente et grilles tarifaires à tout client tiers qui lui en ferait la demande.
199. A ce titre, il ressort du test des engagements que l'engagement de non-discrimination devait porter sur toutes les composantes variables du tarif, y compris les « ristournes arrières », comme l'ont demandé certains concurrents¹¹⁴. La partie notifiante a garanti que cet engagement porterait sur « *chacune des composantes du tarif, en particulier le tarif du transport et les surcharges, qui seront appliquées par CMA CGM sur une base transparente et non-discriminatoire* ».

¹¹⁴ Voir la page 3 de la réponse de la société SIFA au test des engagements (Annexe 80, Cote 1530).

200. Le troisième engagement permet quant à lui de répondre efficacement à la préoccupation de certains transitaires que les employés de la nouvelle entité n'aient recours à des techniques commerciales prenant avantage de l'opération afin de démarcher de nouveaux clients.
201. Par ailleurs, la durée des engagements, de cinq ans renouvelables deux fois après réexamen de la situation du marché, apporte les garanties nécessaires au vu de la dynamique de concentration observée sur les marchés concernés et des risques de répercussion de hausse des prix sur le consommateur final.
202. Cette durée est néanmoins proportionnée aux risques identifiés, puisqu'elle permet, d'une part, à la partie notifiante de procéder tous les cinq ans à une analyse de la situation du marché et de proposer, le cas échéant, des observations si l'Autorité décidait de prolonger une ou deux fois les engagements.
203. D'autre part, la clause de réexamen permet à la partie notifiante de demander à tout moment à l'Autorité de réexaminer les engagements dans le cas où elle estimerait qu'une modification des circonstances de droit ou de fait, notamment en cas de changement significatif des conditions de marché, rendrait les engagements obsolètes.
204. En conclusion, il ressort de l'ensemble de ces éléments que les engagements proposés le 15 décembre 2023 par la partie notifiante sont clairs, précis et suffisants pour écarter le risque d'effets verticaux identifié, et ne soulèvent pas de doute quant à leur mise en œuvre.

VI. Conclusion

205. Il ressort de l'ensemble de ce qui précède que l'opération consistant à l'acquisition par le groupe CMA CGM du groupe Bolloré Logistics, peut être autorisée sous réserve de la réalisation effective des engagements pris par la partie notifiante à la date du 15 décembre 2023.

DÉCIDE

Article 1^{er} : L'opération notifiée sous le numéro 23/0022CC est autorisée sous réserve des engagements décrits ci-dessus et annexés à la présente décision.

Article 2 : Conformément à l'article Lp. 465-1 du code de commerce, la présente décision occultée du secret des affaires sera publiée sur le site internet de l'Autorité de la concurrence de la Nouvelle-Calédonie.

Le président



Stéphane Retterer

Affaire n° 23/0022CC**Engagements du Groupe CMA CGM dans le cadre de l'acquisition de
Bolloré Logistics****PREAMBULE**

Le 10 octobre 2023, CMA CGM S.A. (ci-après, « **CMA CGM** ») a formellement notifié le projet d'acquisition du contrôle exclusif de Bolloré Logistics SE et de ses filiales directes et indirectes (ci-après, « **Bolloré Logistics** », ensemble avec CMA CGM, les « **Parties** ») (ci-après, l'« **Opération** ») à l'Autorité de la concurrence de la Nouvelle-Calédonie (ci-après, l'« **Autorité** »).

Conformément aux dispositions de l'article LP. 431-5, II, du Code de commerce applicable en Nouvelle-Calédonie (ci-après, le « **Code de commerce** »), CMA CGM soumet par la présente les engagements suivants (ci-après, les « **Engagements** ») en vue de répondre aux préoccupations de concurrence exprimées par l'Autorité et lui permettre d'autoriser l'Opération en Phase 1 (sur le fondement de l'article LP. 431-5, III, 2° du Code de commerce) (ci-après la « **Décision d'autorisation** »).

Ces engagements n'impliquent aucune reconnaissance par CMA CGM de possibles préoccupations de concurrence et ne visent qu'à obtenir une Décision d'autorisation en évitant les coûts et les contraintes pour l'Autorité et les Parties qu'impliquerait un examen approfondi de l'Opération.

Les Engagements entreront en vigueur dès la réalisation de l'Opération au sens de l'article LP. 431-4, alinéa 1, du Code de commerce, c'est-à-dire la prise de contrôle effective de Bolloré Logistics par CMA CGM au « closing » (la « **Date d'effet** »).

Le texte ci-dessous devra être interprété à la lumière de la Décision d'autorisation et du cadre général du droit calédonien, en particulier du Code de commerce.

Si l'Opération est abandonnée ou n'est pas réalisée quelque raison que ce soit, les Engagements seront automatiquement caducs et les Parties n'auront aucune obligation de les mettre en œuvre.

1. DEFINITIONS

Dans le cadre des Engagements, les termes ci-dessous, qu'ils soient utilisés au singulier ou au pluriel, auront les significations suivantes :

Capacité Réservée a la signification qui lui est donnée à l'article 2.1.

Clients Tiers a la signification qui lui est donnée à l'article 2.1.

Date d'effet a la signification qui lui est donnée dans le Préambule.

Décision d'autorisation a la signification qui lui est donnée dans le Préambule.



Entités CMA CGM a la signification qui lui est donnée à l'article 2.1.

Mandataire : la personne physique ou morale, indépendante des Parties, approuvée par l'Autorité et désignée dans les conditions prévues en Section 3 et qui est chargée de vérifier la bonne exécution, par CMA CGM, des Engagements.

Rapport a la signification qui lui est donnée à l'article 2.1.

2. ENGAGEMENTS

2.1. Engagement de réserve de capacité pour les Clients Tiers pour les importations en provenance d'Europe et à destination de la Nouvelle-Calédonie

CMA CGM s'engage à garantir que, sur une base semestrielle, au moins 65 % de ses volumes de transport maritime de marchandises par conteneurs originés en Europe et déchargés en Nouvelle-Calédonie (destination finale) (ci-après, la « *Capacité Réservée* ») soient réservés à des chargeurs et transitaires autres que CEVA Logistics, Bolloré Logistics ou toute autre entité active comme transitaire et qui serait actuellement ou à l'avenir contrôlée au sens du droit du contrôle des concentrations de la Nouvelle-Calédonie par CMA CGM (ci-après, les « *Entités CMA CGM* ») (ci-après, les « *Clients Tiers* »).

CMA CGM s'engage à contrôler les volumes transportés sous connaissance CMA CGM (*CMA CGM Bill of lading*) signé avec des Clients Tiers et avec des Entités CMA CGM.

CMA CGM s'engage à effectuer, tous les trimestres, une vérification globale des volumes effectivement transportés sous connaissance CMA CGM pour des Clients Tiers et pour des Entités CMA CGM au cours de la période écoulée. Le cas échéant, la répartition des volumes transportés sous connaissance CMA CGM pour des Clients Tiers et pour des Entités CMA CGM pour le trimestre suivant sera ajustée afin que les volumes transportés sous connaissance CMA CGM pour des Clients Tiers restent d'au moins 65 % sur l'ensemble du semestre.

2.2. Engagement de non-discrimination renforcée vis-à-vis des transitaires pour leurs importations en provenance d'Europe et à destination de la Nouvelle-Calédonie

Dans le cadre de ses cotations, CMA CGM s'engage à ne pas accorder aux Entités CMA CGM un tarif de transport maritime moins élevé que celui offert aux transitaires tiers pour leurs importations à partir d'Europe et à destination de la Nouvelle-Calédonie, sur une base non-discriminatoire. Cet engagement s'applique s'agissant de chacune des composantes du tarif, en particulier le tarif du transport et les surcharges, qui seront appliquées par CMA CGM sur une base transparente et non-discriminatoire.

CMA CGM s'engage également à communiquer ses conditions générales de vente et grilles tarifaires à tout Client Tiers qui lui en ferait la demande. Ces conditions générales préciseront les modulations tarifaires liées aux volumes de manière à prévenir tout risque de discrimination.

CMA CGM s'engage de surcroît à faire une offre tarifaire conforme au présent engagement à tout Client Tiers qui lui en ferait la demande.

2.3. Engagement de communication interne et externe

CMA CGM s'engage à mettre en place un programme de sensibilisation des directions et équipes commerciales des Entités CMA CGM sur la mise en œuvre des Engagements et adopter les directives internes requises pour garantir l'effectivité de cette mise en œuvre.

Les employés des Entités CMA CGM situées en Nouvelle-Calédonie seront sensibilisés à la nécessité de respecter en toutes circonstances les Engagements dans un délai d'un mois calendaire à compter de la Date d'effet.

En particulier, le programme de sensibilisation et les directives internes préciseront l'interdiction pour tout employé des Entités CMA CGM d'avoir recours à des techniques commerciales (et notamment de démarchage) prenant avantage de l'Opération afin d'obtenir de nouveaux clients, en mettant en avant des avantages tarifaires et non-tarifaires sur la route Europe – Nouvelle-Calédonie qui résulteraient de l'intégration de Bolloré Logistics au sein du Groupe CMA CGM, en ce qu'ils seraient contraires au respect des Engagements.

Par ailleurs, CMA CGM procédera chaque année, selon les formes appropriées, à une communication écrite à l'attention des Clients Tiers exportant des marchandises d'Europe vers la Nouvelle-Calédonie leur rappelant les termes des Engagements et leurs modalités.

3. VÉRIFICATION DU RESPECT DES ENGAGEMENTS

3.1. Désignation d'un mandataire indépendant

Dans un délai de (2) semaines suivant la réception de la Décision d'autorisation, CMA CGM proposera à l'agrément de l'Autorité un Mandataire chargé de vérifier la bonne exécution des Engagements.

Le Mandataire devra être indépendant des Parties et ne pas être exposé à un conflit d'intérêts, au moment de sa nomination puis tout au long de sa mission. Il devra disposer des qualifications et des moyens nécessaires à l'accomplissement de son mandat.

En cas de refus d'agrément du mandataire par l'Autorité, CMA CGM proposera les noms d'au moins deux autres mandataires dans un délai de (2) semaines à compter de la notification écrite de l'Autorité du refus d'agrément. En cas de nouveau refus d'agrément, l'Autorité désignera le mandataire de son choix, après consultation de CMA CGM.

Si l'Autorité en fait la demande, CMA CGM apportera les modifications nécessaires au projet de contrat de mandat.

Le Mandataire sera désigné par CMA CGM dans les cinq (5) jours ouvrés suivant l'agrément, par l'Autorité, de ce dernier. Une copie signée du contrat de mandat sera communiquée à l'Autorité. Toute modification postérieure du contrat de mandat devra recevoir l'accord préalable de l'Autorité.

Le Mandataire sera rémunéré par CMA CGM dans des conditions qui ne porteront pas atteinte à la bonne exécution de son mandat ni à son indépendance.

3.2. Exécution de la mission du Mandataire

Le Mandataire chargé du contrôle devra :

- proposer, dans un premier rapport à l'Autorité qui devra être soumis à cette dernière dans les (2) semaines suivant son agrément, un plan de travail détaillé décrivant les modalités selon lesquels il prévoit de vérifier la bonne exécution, par CMA CGM, des Engagements prévus par la Décision d'autorisation ;
- vérifier la bonne exécution par CMA CGM des Engagements ;
- proposer à CMA CGM toute mesure qu'il juge nécessaire afin d'assurer le respect par cette dernière des Engagements ;
- établir et communiquer à l'Autorité un rapport établissant ses vérifications tous les six (6) mois, ainsi qu'à chaque fois que l'Autorité lui en fera la demande (les « *Rapports* »). Le Mandataire adressera à CMA CGM pour ses commentaires une version non confidentielle du projet de Rapport au minimum dix (10) jours ouvrés avant son envoi à l'Autorité. Il lui adressera également une copie d'une version non confidentielle du Rapport tel que transmis à l'Autorité. Les Rapports établis par le Mandataire seront confidentiels à l'égard des tiers ;
- traiter les plaintes qu'il pourrait recevoir de Clients Tiers à propos d'une potentielle mauvaise exécution par CMA CGM des Engagements ; et
- informer l'Autorité par écrit et sans délai, mais après avoir laissé à CMA CGM un délai raisonnable pour lui communiquer des observations écrites, s'il considère, sur la base d'éléments raisonnablement justifiés, que CMA CGM n'exécute pas les Engagements dans le plein respect de la Décision d'autorisation. Le Mandataire adressera à CMA CGM en parallèle et dans les mêmes délais une version non confidentielle des éléments transmis à l'Autorité.

A cet effet, le Mandataire aura accès à tous les documents nécessaires à ses vérifications. CMA CGM tiendra des réunions régulières avec le Mandataire, selon une fréquence convenue entre eux, afin de lui fournir toutes les informations nécessaires à sa mission.

Dans l'exécution de sa mission, le Mandataire pourra également se rapprocher de tiers susceptibles de l'éclairer sur la bonne exécution des Engagements, dans le respect de ses obligations de confidentialité qui seront stipulées dans le contrat de mandat.

Pendant toute la durée du contrat de mandat, le Mandataire se tiendra à la disposition de l'Autorité pour lui fournir tout éclaircissement sur ses vérifications et ses Rapports.

CMA CGM prendra à sa charge la rémunération du Mandataire ainsi que l'ensemble des frais raisonnables que le Mandataire sera amené à engager pour les besoins de l'accomplissement de sa mission.

3.3. Remplacement, décharge et renouvellement de la nomination du Mandataire

Si le Mandataire cessait d'accomplir ses fonctions dans le cadre de son mandat :

- l'Autorité pourra, après avoir entendu le Mandataire, exiger que CMA CGM révoque ce dernier et le remplace ; ou
- CMA CGM pourra, avec l'autorisation préalable de l'Autorité, révoquer le Mandataire et le remplacer.

Il pourra être exigé du Mandataire révoqué conformément au paragraphe précédent qu'il continue à exercer ses fonctions jusqu'à ce qu'un nouveau Mandataire, à qui le Mandataire révoqué aura transféré l'ensemble des informations et documents pertinents, soit entré en fonction. Le nouveau Mandataire sera désigné selon la procédure mentionnée à la Section 3.1. ci-dessus.

Mis à part le cas de révocation au sens du présent document, le Mandataire ne pourra cesser d'agir comme Mandataire qu'après avoir été déchargé de ses fonctions par l'Autorité, après la réalisation de tous les Engagements dont le Mandataire est chargé de la bonne exécution. Cependant, l'Autorité pourra à tout moment demander que le Mandataire soit à nouveau désigné si elle estime que les Engagements concernés n'ont pas été entièrement ou correctement exécutés.

4. MODALITÉS DES ENGAGEMENTS

4.1. Entrée en vigueur et durée initiale

Les Engagements sont souscrits pour une durée de cinq (5) ans et entreront en vigueur lors de la Date d'effet.

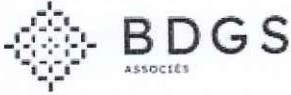
4.2. Clause de réexamen et durée maximale

A l'issue de la quatrième année, et dans les meilleurs délais, l'Autorité et CMA CGM procéderont de manière conjointe à un examen de la situation de marché.

Sur la base de cet examen, l'Autorité pourra décider de prolonger pour une durée maximale de cinq (5) ans l'application de tout ou partie des Engagements, ajustés en cas de besoin à la situation de marché constatée, si l'analyse concurrentielle à laquelle elle procédera rend ce renouvellement nécessaire au regard de la situation concurrentielle.

Dans le cas où tout ou partie des Engagements seraient prolongés à l'issue de la cinquième année, l'Autorité et CMA CGM procéderaient de manière conjointe à un nouvel examen de la situation de marché à l'issue de l'avant dernière année de cette prolongation.

Sur la base de ce nouvel examen, l'Autorité pourra décider de prolonger une nouvelle et dernière fois et pour une durée maximale de cinq (5) ans l'application de tout ou partie des Engagements, ajustés en cas de besoin à la situation de marché constatée, si la nouvelle analyse concurrentielle à laquelle elle procédera rend ce second renouvellement nécessaire au regard de la situation concurrentielle.



Les Engagements ne pourront pas être prolongés par l'Autorité au-delà de la quinzième (15^e) année suivant la Date d'effet.

En tout état de cause, CMA CGM pourra demander à tout moment à l'Autorité le réexamen des Engagements dans le cas où il estimerait qu'une modification des circonstances de droit ou de fait prises en compte dans la Décision d'autorisation justifierait un tel examen. Une telle demande pourrait notamment intervenir en cas de changement significatif des conditions de marché, rendant un ou plusieurs des Engagements obsolètes.

L'Autorité pourra alors décider de lever, modifier ou remplacer tout ou partie des Engagements de CMA CGM, afin de prendre en compte les nouvelles circonstances de droit ou de fait en cause.



Fait à Paris, le 15 décembre 2023

Pour CMA CGM S.A.,

DocuSigned by:

Antoine Gosset-Grainville Mathilde Damon

388629D73DD543E...
Antoine Gosset-Grainville
Avocat à la Cour

DocuSigned by:

F7F0A5C943A6449...
Mathilde Damon
Avocat à la Cour

DocuSigned by:

Jérôme FABRE

A65EF3AF19E2462...
Jérôme Fabre
Avocat à la Cour