

Décision 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

L'Autorité polynésienne de la concurrence,

Vu le dossier de notification adressé complet à l'Autorité polynésienne de la concurrence le 5 novembre 2020, relatif à la prise de contrôle conjoint du groupe Dubreuil Aéro par CMA CGM et le groupe Dubreuil, formalisé par un protocole d'accord signé par les parties le 23 septembre 2020 ;

Vu le code de la concurrence, et notamment ses articles LP 310-1 à LP 310-7 ;

Vu les éléments complémentaires transmis par les parties au cours de l'instruction ;

Adopte la décision suivante :

I. LES ENTREPRISES CONCERNÉES ET L'OPÉRATION

A. LES ENTREPRISES CONCERNÉES

1. Le **groupe Dubreuil Aéro** (ci-après « *GDA* » ou « *la cible* ») est une société par actions simplifiée de droit français dont l'activité principale est le transport aérien de personnes, exploité par l'intermédiaire de trois compagnies aériennes : Air Caraïbes, Air Caraïbes Atlantique et French Bee. Air Caraïbes propose des liaisons régionales à l'intérieur de la zone des Antilles. Air Caraïbes Atlantique propose des vols long-courriers au départ de Paris-Orly vers la zone des Antilles. Les vols des compagnies Air Caraïbes et Air Caraïbes Atlantique sont commercialisés sous une seule et même marque. French Bee dessert La Réunion, la Polynésie française (Tahiti-Faa'a) et les Etats-Unis (San Francisco, escale commerciale sur les vols Paris/Tahiti) au départ de Paris-Orly. En 2019, Air Caraïbes, Air Caraïbes Atlantique et French

Bee ont transporté [...] de passagers et réalisé un chiffre d'affaires d'environ [...] ¹. GDA a également développé une activité de fret aérien par le biais de la société HI LINE Cargo créée en 2017. HI LINE Cargo commercialise les routes des appareils d'Air Caraïbes Atlantique et de French Bee. [...] tonnes de fret ont été transportées en 2019, générant un chiffre d'affaires d'environ [...].²

2. L'actionnariat de GDA est actuellement réparti entre la société Groupe Dubreuil à hauteur de [...] % et la société JPD Holding à hauteur de [...] %. La société Groupe Dubreuil et la société JPD Holding sont ultimement contrôlées par la famille Dubreuil.
3. Le **groupe Dubreuil** est un groupe familial créé en 1924 dans le département français de la Vendée. Son activité est aujourd'hui concentrée sur sept métiers : l'automobile (38 % du chiffre d'affaires du groupe), l'aérien (33 %), les matériels pour le BTP (10 %), le machinisme agricole (10 %), les énergies (8 %), les poids lourds (1 %) et l'hôtellerie (0,3 %) ³. L'activité du groupe dans le secteur aérien est quasi-exclusivement confiée à GDA. Le Groupe Dubreuil détient en dehors de GDA un seul avion qui est loué à une compagnie aérienne. Le Groupe Dubreuil n'est actif en Polynésie française qu'au travers de GDA.
4. Le **groupe CMA CGM** (ci-après « *CMA CGM* ») est principalement actif dans le secteur du transport maritime régulier par conteneurs. La flotte de CMA CGM opère sur 285 routes maritimes et dessert 420 des 521 ports de commerce au monde. En 2019, CMA CGM a transporté près de 22 millions de conteneurs EVP (Equivalent Vingt Pieds), ce qui en fait le quatrième plus grand armateur sur le marché du transport maritime régulier par conteneurs. Il dispose de 755 agences, de 110 000 collaborateurs et d'une flotte de plus de 500 navires. En plus de son activité principale de transport maritime de marchandises, CMA CGM est également actif dans le secteur des terminaux et de la manutention portuaire et, depuis l'acquisition de la société CEVA Logistics (ci-après « *CEVA* ») en 2019, dans le secteur de l'organisation/commissionnement du transport de marchandises (*freight forwarding*) et de la logistique. CEVA organise chaque année le transport d'environ 500 000 tonnes de fret aérien, 1 million de tonnes de fret maritime et 2 millions de tonnes de fret terrestre. L'actionnariat de CMA CGM est aujourd'hui composé de Merit ([...] %), Yildirim ([...] %), Bpifrance ([...] %) et moins de [...] % des parts sont détenues par des personnes physiques. CMA CGM est contrôlée conjointement par Merit et Bpifrance. Merit est une holding de la famille Saadé. Bpifrance, elle-même contrôlée par la Caisse des dépôts, détient un contrôle conjoint sur CMA CGM depuis son entrée au capital en 2013 fondé sur la détention de droits de veto sur l'adoption du budget, du business plan et de certains investissements de CMA CGM ⁴.

B. L'OPÉRATION

5. **L'opération examinée** consiste en l'entrée du groupe CMA CGM au capital de la société GDA par voie d'acquisition de 30% de ses titres, pour un montant total fixé à 70 millions d'euros (soit environ 8,35 milliards de F CFP). Un protocole d'accord signé le 23 septembre 2020 entre CMA CGM, GDA et ses deux actionnaires actuels, Groupe Dubreuil et JPD Holding, a pour objet de définir les principaux termes et conditions du futur protocole d'investissement et d'acquisition de titres et du futur pacte d'associés. CMA CGM investira, d'une part, 50 millions d'euros (soit environ 5,97 milliards de F CFP), *via* une souscription d'actions ordinaires dans

¹ Rapport sur les comptes consolidés du Groupe Dubreuil 2019, page 35.

² Notification, page 10.

³ Rapport sur les comptes consolidés du Groupe Dubreuil 2019, page 35.

⁴ Notification, page 13.

le cadre d'une augmentation de capital de la cible et, d'autre part, acquerra des actions ordinaires de la cible auprès de Groupe Dubreuil et de JPD Holding pour un montant total de 20 millions d'euros (soit environ 2,38 milliards de F CFP). En contrepartie de son investissement, CMA CGM disposera de deux représentants au sein du conseil d'administration de GDA, qui sera composé à la date du closing d'un maximum de huit membres. Le protocole précise que certaines décisions nécessiteront l'approbation préalable du conseil d'administration statuant à la majorité simple et incluant le vote favorable d'au moins un des représentants de CMA CGM, qui disposera ainsi d'un droit de veto [...].

6. A l'issue de l'opération, CMA CGM détiendra 30 % du capital de GDA et disposera des droits de veto lui permettant d'exercer un contrôle conjoint sur la société. Il s'agit donc de la transformation d'un contrôle exclusif de GDA par Groupe Dubreuil en un contrôle conjoint par Groupe Dubreuil et CMA CGM. L'opération constitue ainsi une concentration au sens de l'article LP.310-1 du Code de la concurrence de la Polynésie française.
7. Au cours du dernier exercice clos (2019), les entreprises concernées ont déclaré les chiffres d'affaires suivants :

Zone géographique	CMA CGM (périmètre du groupe CDC qui exerce un contrôle conjoint sur le groupe) ⁵	CMA CGM SA ⁶	Groupe Dubreuil
Monde	[...] milliards de francs CFP	[...] milliards de francs CFP	[...] milliards de francs CFP
Polynésie française	[...] milliard de francs CFP	[...] milliard de francs CFP	[...] milliard de francs CFP ⁷

8. L'opération franchit les seuils prévus à l'article LP. 310-2-I du Code de la concurrence de la Polynésie française :
 - le chiffre d'affaires total hors taxes réalisé en Polynésie française par l'ensemble des entreprises concernées est supérieur à 2 milliards de francs CFP ;
 - le chiffre d'affaires total hors taxes réalisé individuellement en Polynésie française par deux au moins des entreprises concernées est supérieur à 500 millions de francs CFP.
9. Cette opération est donc soumise aux dispositions des articles LP 310-3 et suivants du code de la concurrence, relatives à la concentration économique. Elle a été notifiée à l'Autorité polynésienne de la concurrence, conjointement par CMA CGM et Groupe Dubreuil, le 5 novembre 2020 par voie électronique et le 9 novembre 2020 par courrier recommandé.

⁵ Notification, page 5.

⁶ Notification, tableau récapitulatif des données financières CMA CGM SA.

⁷ Notification, page 6.

II. LES MARCHÉS CONCERNÉS

10. L'opération concerne différents secteurs du transport : GDA a une activité de transport aérien de passagers et de fret aérien ; CMA CGM a une activité de fret maritime et de logistique et organisation du transport. Ces activités, dont une partie est réalisée en Polynésie française, sont susceptibles, *a priori*, d'entraîner des effets verticaux directs et le cas échéant congloméraux. Le groupe Dubreuil n'exerce pas d'autre activité en Polynésie française et ses activités dans d'autres secteurs ne sont pas concernées par l'opération.

A. LES MARCHÉS DU TRANSPORT AÉRIEN DE PASSAGERS

11. A titre principal, GDA est active dans le secteur du transport aérien de passagers. Les vols depuis et vers la Polynésie française sont opérés par la compagnie aérienne French Bee, créée en 2016 et active en Polynésie française depuis mai 2018. En 2019, la compagnie a transporté au total [...] passagers au départ ou à destination de Papeete pour un chiffre d'affaires d'environ [...] de F CFP. En 2020, l'activité de transport aérien a été affectée par la pandémie de Covid-19. Les vols ont toutefois repris à destination de la Polynésie française à partir de la réouverture des frontières polynésiennes le 15 juillet 2020. A fin septembre 2020, le nombre de passagers transportés au départ ou à destination de la Polynésie Française s'est élevé à [...] pour un chiffre d'affaires d'environ [...] Md de F CPF.
12. La partie notifiante estime que pour l'année 2019, sa part de marché s'est élevée à environ [30-40] % sur la ligne Paris / Papeete, la part de marché des concurrents opérant sur cette ligne étant estimée à [40-50] % pour Air Tahiti Nui et à [20-30] % pour Air France. La part de marché de GDA pour l'année 2020 devrait être significativement plus basse, vraisemblablement inférieure à 20 %, en raison de la délégation de service public dont a bénéficié la compagnie Air Tahiti Nui afin d'assurer une continuité territoriale entre Papeete et Paris pour acheminer des passagers et ramener du fret en Polynésie pendant la période de fermeture de l'espace aérien polynésien (19 mars-14 juillet 2020). S'agissant de la ligne San Francisco / Papeete, GDA estime que sa part de marché en 2019 s'est élevée à environ [10-20] %.
13. CMA CGM n'a pour sa part aucune activité en matière de transport de passagers, ni aérien, ni maritime. En outre, son activité d'organisation des transports et de logistique ne concerne que le fret et pas le transport de passagers.
14. Pour cette raison, ce secteur n'apparaît pas concerné par l'opération et il n'est pas nécessaire de le définir avec davantage de précision.

B. LES MARCHÉS DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

1. LES MARCHÉS DE SERVICES

➤ *Distinction selon les modes de transport*

15. Les parties notifiantes considèrent que le fret aérien et maritime sont des marchés distincts qui ne sont pas connexes.

16. L'autorité polynésienne⁸ comme les autorités de concurrence métropolitaine⁹ et européenne¹⁰ considèrent en effet que les différents modes de transport de marchandises ne sont généralement pas substituables entre eux. Le choix d'un mode de transport est, en effet, contraint par certains facteurs tels que l'emplacement géographique du client ou la nature des biens transportés. En outre, chaque mode de transport présente des caractéristiques spécifiques liées, notamment, aux structures de coûts et à la durée du transport. Ainsi, les autorités de concurrence opèrent-elles une distinction entre le transport aérien, le transport maritime et le transport terrestre de marchandises.
17. En Polynésie française, cette analyse relative à l'insubstituabilité des modes de transport est transposable. En effet, les fréquences et vitesses de rotation sont beaucoup plus importantes pour le transport aérien tandis que ses tarifs sont nettement plus élevés que ceux du transport maritime. A la différence de la partie notifiante, certains des répondants au test de marché ont fait valoir que l'étanchéité entre ces modes de transport n'était pas totale et que, dans certains cas, pour des produits identiques, les attentes des clients pouvaient leur faire privilégier l'un ou l'autre de ces modes de transport. Toutefois, ce constat, qui ne concerne que quelques cas de figure spécifiques, ne conduit pas à modifier l'analyse, compte tenu des différences de prix et de délais.
18. Il y a donc lieu de distinguer les transports de marchandises par voie aérienne et maritime.
19. Concernant la connexité des marchés du fret aérien et du fret maritime, contestée par les parties notifiantes, l'Autorité considère qu'on ne peut pas en écarter a priori la possibilité. Il se peut en effet que certaines entreprises, voire certains particuliers puissent avoir un usage complémentaire des deux types de fret. L'existence d'un lien, même s'il se révèle faible après examen, justifie que l'on considère a priori les deux marchés comme connexes.

➤ *Le fret aérien*

20. D'après la Commission européenne, le transport aérien de marchandises est un marché global, comprenant le transport de tout type de marchandises¹¹. En particulier, la Commission considère qu'il n'est pas pertinent d'opérer les segmentations suivantes :
- par type de marchandises : les transporteurs aériens transportent tout type de marchandises à bord des mêmes avions¹² ;
 - par type de transporteur : la Commission a considéré que l'ensemble des transporteurs aériens se font directement concurrence, qu'il s'agisse de transporteurs spécialisés en fret aérien ou de compagnies aériennes commercialisant l'espace dans les soutes des avions transportant principalement des passagers¹³ ;
 - par liaison de ville à ville « point d'origine/point de destination » (« O&D ») : cette approche retenue pour le transport aérien de passagers ne serait pas transposable au transport aérien de marchandises dans la mesure où le fret aérien est en principe moins

⁸ Décision n° 2017-CC-01 du 9 mars 2017 relative à la prise de contrôle exclusif des sociétés Compagnie française maritime de Tahiti et Vaipihaa par la société Emar.

⁹ Voir notamment les décisions de l'Autorité de la concurrence (métropole) n° 19-DCC-235 du 4 décembre 2019 relative à la prise de contrôle exclusif de la société AltéAd Marchal Levage, des actifs de la branche transport du groupe AltéAd et de la société Infinitrans par la société Capelle Investissements, point 10, n° 15-DCC-159 du 2 décembre 2015 relative à la prise de contrôle conjoint du groupe 2M par Omnes Capital SAS et M. Pascal Masse et n° 17-DCC-32.

¹⁰ Voir les décisions de la Commission européenne COMP/M.5096 RCA / MAV Cargo du 25 novembre 2008, et COMP/M.6059, Norbert Dentressangle / Laxey logistics du 21 mars 2011.

¹¹ Commission, décision du 22 mars 2017, M.8361 – Qatar Airways / Alisarda / Meridiana, points 37 et 38 ; 20 juin 2013, M.6828 – Delta Airline / Virgin Group / Virgin Atlantic, points 72 à 78 ; 30 mars 2012, M.6447 – IAG / BMI, points 87 à 92.

¹² Voir notamment décision du 30 mars 2012, M.6447 – IAG / BMI, point 91.

¹³ Voir notamment décision du 20 juin 2013, M.6828 – Delta Airline / Virgin Group / Virgin Atlantic, point 75.

sensible aux contraintes de temps et où les marchandises sont généralement transportées au-delà du point d'origine et de destination par d'autres modes de transport¹⁴.

21. Seul le Groupe Dubreuil est présent sur ce marché.
22. En toute hypothèse, la définition exacte du marché de services peut être laissée ouverte dans la mesure où les conclusions de l'analyse concurrentielle sont inchangées quelle que soit la délimitation retenue.

➤ **Le fret maritime**

23. En Polynésie française, CMA CGM dispose d'une agence maritime implantée à Papeete, filiale à 100 % de CMA CGM SA. Le groupe CMA CGM opère aujourd'hui trois services à destination de la Polynésie française :
 - **Le service PAD** (« *Panama Direct Line* ») est une ligne maritime régulière exploitée par CMA CGM reliant l'Australie et la Nouvelle-Zélande à l'Europe, en passant par les Etats-Unis, les Caraïbes, la Polynésie française et la Nouvelle-Calédonie. Ce service est opéré par CMA CGM et Marfret *via* un accord de partage de navires. Il s'appuie sur une flotte de 13 porte-conteneurs, dont 12 appartiennent à CMA CGM, qui effectuent des rotations entre les ports de l'Europe du Nord (notamment Rotterdam et Le Havre), font escale aux Etats-Unis (notamment New York) et aux Caraïbes (Jamaïque) puis empruntent le canal de Panama pour effectuer des escales à Papeete et Nouméa, avant d'arriver en Australie. Le temps de trajet entre Rotterdam et Papeete est de 33 jours. Dans le sens inverse vers le nord, ce service ne fait plus escale en Polynésie française mais en Nouvelle-Zélande et les produits transportés de Papeete vers l'Europe n'arrivent à Rotterdam que 57 jours plus tard. Le service touche Papeete tous les 15 jours six mois par an et toutes les semaines pour les six mois restants.
 - **Le service PCX** (« *Pacific Coast Express* ») est une ligne maritime régulière exploitée par ANL, filiale du groupe CMA CGM, reliant l'Australie et la Nouvelle-Zélande à la côte ouest d'Amérique du Nord, en passant par la Polynésie. Ce service est opéré par ANL, Hapag-Lloyd et MSK *via* un accord de partage de navires. Il s'appuie sur une flotte de 9 navires, dont 3 appartenant à ANL. Il touche Papeete tous les 15 jours toute l'année sur la route vers le nord. Dans le sens inverse vers le sud, les navires ne font pas escale en Polynésie française. Le temps de trajet entre Papeete et Oakland (Californie) est de 11 jours et le temps de trajet entre Papeete et Sydney de 43 jours.
 - **Le service Tahiti** est une ligne maritime régulière exploitée par ANL, filiale du groupe CMA CGM, reliant la Nouvelle-Zélande à la Polynésie française. Ce service s'appuie sur un seul navire appartenant à la compagnie Pacific Direct Line (PDL), filiale du groupe basé à Singapour, PIL. Il touche Papeete tous les 16 jours toute l'année. Le trajet entre Papeete et Auckland prend 8 jours au départ de Papeete ou 10 jours au départ d'Auckland.

¹⁴ Voir notamment décision du 20 juin 2013, M.6828 – Delta Airline / Virgin Group / Virgin Atlantic, points 72 et 73.

24. Les parties notifiantes estiment les parts de marché ainsi :

<i>Part de marché estimée en volume transporté (2019)</i>	Europe / Polynésie française	Polynésie française / Europe
CMA CGM	[50-60] %	[30-40] %
Hamburg Sud	n/a	[0-10] %
Hapag-Lloyd	[0-10] %	n/a
Marfret	[30-40] %	[60-70] %
Swire	[0-10] %	n/a
Total (volume estimé)	100 % (11.000 TEU)	100 % (3.000 TEU)

25. GDA pour sa part n'a aucune activité en matière de transport maritime.

26. Une définition plus approfondie du marché de services n'est pas utile dans la mesure où les conclusions de l'analyse concurrentielle restent inchangées quelle que soit la délimitation retenue.

2. MARCHÉ GÉOGRAPHIQUE

27. Concernant le transport de marchandises, il est possible de retenir¹⁵ une approche « origine-destination » selon laquelle toute combinaison de deux villes est considérée comme un marché pertinent, les marchandises devant être transportées d'un point d'origine à un point de destination sans qu'une autre destination ne soit substituable¹⁶.

28. D'après la Commission européenne, en ce qui concerne les liaisons intercontinentales, les zones de desserte au point d'origine ou au point de destination de la liaison correspondent globalement aux continents lorsque l'infrastructure locale est suffisante pour permettre la poursuite des transports par d'autres moyens (ex : Espace économique européen ou Amérique du Nord)¹⁷. Lorsque l'infrastructure locale n'est pas suffisamment développée, la zone de desserte est analysée au niveau soit supranational soit national (ex : Mexique ou Arabie saoudite et les pays voisins)¹⁸.

29. Enfin, la Commission a retenu une approche unidirectionnelle entre la zone d'origine et de destination dans la mesure où il existe des différences dans la structure de l'offre et de la demande, des produits transportés et des prix appliqués selon la direction du transport (ex : Europe vers Mexique ou Mexique vers Europe)¹⁹.

30. En l'espèce, la définition exacte du marché géographique peut être laissée ouverte dans la mesure où les conclusions de l'analyse concurrentielle demeurent inchangées quelle que soit la délimitation géographique retenue.

¹⁵ Voir notamment la décision de l'Autorité de la concurrence métropolitaine n° 12-DCC-154 du 7 novembre 2012 relative à la prise de contrôle exclusif d'actifs de la société SeaFrance par la société Groupe Eurotunnel.

¹⁶ Décision n° 2017-CC-01 du 9 mars 2017 relative à la prise de contrôle exclusif des sociétés Compagnie française maritime de Tahiti et Vaipihaa par la société Emar.

¹⁷ Commission, décision du 22 mars 2017, M.8361 – *Qatar Airways / Alisarda / Meridiana*, point 39.

¹⁸ Commission, décision du 20 juin 2013, M.6828 – *Delta Airline / Virgin Group / Virgin Atlantic*, point 80 (Mexique) ; 30 mars 2012, M.6447 – *IAG / BMI*, point 95 (Arabie Saoudite, incluant les pays voisins).

¹⁹ Commission, décision du 20 juin 2013, M.6828 – *Delta Airline / Virgin Group / Virgin Atlantic*, points 77 et 81.

C. LES MARCHÉS DE L'ORGANISATION DU TRANSPORT

1. LES MARCHÉS DE SERVICES

31. Il est possible de distinguer « *le marché de l'organisation du transport de marchandises pour le compte de clients en fonction de leurs besoins (« freight forwarding ») de celui du transport de marchandises proprement dit* »²⁰. En effet, sur ce marché de l'organisation du transport de marchandises, les opérateurs proposent des offres groupées de service pouvant inclure, outre le transport lui-même, des services tels que le dédouanement ou le magasinage, alors que le marché du transport est limité au mouvement physique des biens.
32. La Commission européenne opère pour sa part une double distinction selon le mode de transport utilisé (maritime, aérien et terrestre), et selon la destination des produits transportés : transport domestique et transport transfrontalier²¹. Cette dernière segmentation du marché de l'organisation du transport apparaît cependant peu pertinente du point de vue de l'offre. En effet, de nombreux opérateurs du secteur, dont CMA CGM, sont actifs au niveau international et ne se spécialisent pas nécessairement sur un mode de transport.
33. En l'espèce, il n'y a pas lieu de définir davantage le marché de services dans la mesure où les conclusions de l'analyse concurrentielles sont inchangées quelle que soit la délimitation retenue

2. LES MARCHÉS GÉOGRAPHIQUES

34. Selon la pratique décisionnelle précitée, le marché de l'organisation du transport de marchandises revêt une dimension géographique au moins nationale, compte tenu notamment de l'existence de barrières linguistiques et réglementaires, mais une définition plus large ne peut pas être exclue²².
35. En l'espèce, le marché comprend en toute hypothèse la Polynésie dans son ensemble, mais sa définition exacte peut être laissée ouverte pour les raisons évoquées *supra*.

²⁰ Voir les décisions de l'Autorité de la concurrence (métropole) n° 19-DCC-235 du 4 décembre 2019 relative à la prise de contrôle exclusif de la société AltéAd Marchal Levege, des actifs de la branche transport du groupe AltéAd et de la société Infinitrans par la société Capelle Investissements, point 9 ; n° 09-DCC-13 du 16 juin 2009 relative à la prise de contrôle exclusif des sociétés Giraud CEE et Giraud Sidérurgie par la société Geodis et n° 17-DCC-32 du 14 mars 2017, relative à la prise de contrôle conjoint de la société Transports Guidez par les sociétés Prim@ever et Gestrans Immo ainsi que les décisions de la Commission européenne n° COMP/M.5096 RCA / MAV Cargo du 25 novembre 2008, et n° COMP/M.6059, Norbert Dentressangle / Laxey logistics du 21 mars 2011.

²¹ Décision ADLC n° 09-DCC-13 du 16 juin 2009 relative à la prise de contrôle exclusif des sociétés Giraud CEE et Giraud Sidérurgie par la société Geodis, points 15 et 16 (et pratique décisionnelle citée).

²² Décision ADLC n° 13-DCC-02 relative à la création d'une entreprise commune par les sociétés Routière de l'Est Parisien et Compagnie Maritime Marfret, point 14.

III. ANALYSE CONCURRENTIELLE

A. ANALYSE DES EFFETS HORIZONTAUX

36. Les effets horizontaux doivent s'apprécier en tenant compte de la concurrence s'exerçant entre les différentes entreprises concernées. Or, il ressort de ce qui précède que les parties ne sont pas présentes sur les mêmes marchés et qu'il n'existe donc aucun chevauchement entre leurs différentes activités.

	Groupe Dubreuil Aéro	CMA CGM
Transport aérien de passagers	Oui	
Fret aérien	Oui	
Fret maritime		Oui
Organisation du transport et logistique		Oui

37. Il résulte de ce qui précède que l'opération n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets horizontaux.

B. ANALYSE DES EFFETS VERTICAUX

38. Une concentration ayant des effets verticaux est généralement susceptible d'engendrer des gains d'efficacité et de favoriser la concurrence (par l'intégration d'activités complémentaires, l'internalisation des doubles marges, la réduction des coûts de transaction, une meilleure organisation du processus de production...). Elle peut cependant parfois restreindre la concurrence en rendant plus difficile l'accès aux marchés sur lesquels la nouvelle entité sera active, voire en évinçant les concurrents ou en les pénalisant par une augmentation de leurs coûts. Ce verrouillage peut viser notamment les marchés amont lorsque la branche aval de l'entreprise intégrée refuse d'acheter les produits ou les services des acteurs actifs en amont et réduit ainsi leurs débouchés commerciaux.
39. La probabilité d'un scénario de verrouillage s'évalue en examinant : i) si l'entité issue de la concentration aurait, après celle-ci, la capacité de verrouiller l'accès aux intrants ou à la clientèle de manière significative ; ii) si les incitations à le faire sont suffisantes ; et iii) si une stratégie de verrouillage aurait un effet significatif sur les marchés en cause. En pratique, ces trois contraintes sont étroitement liées et sont examinées ensemble par les autorités de concurrence.
40. Cependant, les autorités de concurrence admettent généralement que les risques de verrouillage n'existent pas lorsque la part de l'entreprise issue de l'opération sur les marchés concernés ne

dépasse pas 30 % et considèrent qu'il est peu probable qu'une entreprise ayant une part de marché inférieure puisse verrouiller un marché en aval ou en amont de celui-ci. En effet, l'intégration verticale d'une entreprise ou son renforcement ne peut porter atteinte à la concurrence que lorsque celle-ci détient, sur un ou plusieurs des marchés concernés, un pouvoir de marché substantiel pouvant servir de point d'appui à un effet de levier sur le marché amont et/ou sur le marché aval.

41. En l'espèce, il existe un lien vertical entre, d'une part, le transport de fret aérien assuré par GDA et, d'autre part, les services d'organisation du transport de marchandises fournis par CMA CGM à travers sa filiale CEVA. En effet, en sa qualité d'entreprise mandatée par un expéditeur ou un destinataire pour organiser le transport d'une marchandise, l'organisateur du transport peut faire appel à des compagnies aériennes lorsqu'une partie du transport s'effectue par voie aérienne.

1. MARCHÉS CONCERNÉS

42. **En amont**, CMA CGM est actif sur le marché de l'organisation du transport de marchandises, notamment depuis l'acquisition de CEVA en 2019. La taille de ce marché est estimée par CMA CGM à près de 18 000 milliards de F CFP au niveau mondial, dont environ 600 milliards en France et 6 000 milliards dans la région Asie-Pacifique, dont plus de 92% correspondent aux principaux pays de la région (Chine, Japon, Corée, Inde, Hong Kong, Singapour, Taiwan, Thaïlande, Indonésie et Australie) et seulement environ 8 % aux autres pays de la région, soit environ 500 milliards de F CFP.²³ Si l'estimation de ce marché pour la Polynésie française n'a pas été réalisée, sa taille est en tout état de cause réduite.
43. Au sein de ce secteur, CMA CGM a réalisé en 2019 un chiffre d'affaires mondial d'environ [...] milliards de F CFP, dont environ [...] milliards de F CFP en France et seulement environ [...] millions de F CFP en Polynésie française. S'agissant plus spécifiquement de l'organisation du transport aérien de marchandises, seul susceptible d'être impacté par l'opération, le chiffre d'affaires mondial de CMA CGM s'élève à environ [...] milliards de F CFP, dont [...] Md en France et seulement environ [...] millions en Polynésie française.
44. La part de marché estimée par la partie notificante de CMA CGM dans l'activité de gestionnaire de transports en Polynésie française est de moins de 2 %, dans la mesure où son activité en Polynésie française est plus que probablement liée aux flux commerciaux au départ ou à destination de la France, où sa part de marché est inférieure à 1 %, et à ceux effectués dans la région Asie-Pacifique, où son chiffre d'affaires en Polynésie française rapporté à la taille de la zone, hors ses principaux marchés (500 milliards de F CFP), représente moins de 0,01 %.

²³ Transport Intelligence, *Global Freight Forwarding 2020* (cité par la partie notificante)

<i>données en 2019, en millions de F CFP</i>	Chiffre d'affaires de CEVA Logistics (groupe CMA CGM)	Estimation de la taille du marché	Part de marché de CMA CGM
Polynésie française (en millions de F CFP)			
Tous modes de transport	[...]	(non disponible)	<2%
Transport aérien seul	[...]	(non disponible)	<2%
France (en milliards de F CFP)			
Tous modes de transport	[...]	600	<1%
Transport aérien seul	[...]	250	<1%
Monde (en milliards de F CFP)			
Tous modes de transport	[...]	18 000	<2%
Transport aérien seul	[...]	9 150	<2%

45. Le marché de l'organisation du transport de marchandises est d'ailleurs très fragmenté. Les principaux acteurs du marché sont les entreprises spécialisées en organisation du transport de marchandises ainsi que les transporteurs verticalement intégrés, comme c'est le cas de CMA CGM. Ainsi, au niveau mondial par exemple, les principaux organisateurs du transport de marchandises sont Kuehne+Nagel (part de marché estimée à 7,3%), DHL Global Forwarding (7,1%) et DSV Panalpina (6,6%).²⁴ Si l'Autorité ne dispose pas des parts de marché des concurrents dans la zone Pacifique spécifiquement, quel que soit le marché géographique retenu, les parts de marché de CMA CGM sont relativement proches et on peut supposer qu'une telle fragmentation s'y constate également.
46. S'agissant spécifiquement de l'organisation du transport par voie aérienne, CMA CGM organise le transport d'environ 500 000 tonnes de fret aérien par an. Si l'on s'en tient à ce seul segment, le groupe est également confronté à une concurrence importante. Les principaux organisateurs du transport aérien de marchandises au niveau mondial sont DSV Panalpina (part de marché estimée à 7,0 %), DHL Global Forwarding (6,2 %) et Kuehne+Nagel (5,5 %).
47. L'Autorité ne dispose pas de données lui permettant d'estimer avec davantage de précision la part de marché de CMA CGM sur un marché segmenté en fonction de la destination des biens transportés. Toutefois, quelle que soit la segmentation retenue, sa part de marché serait très largement inférieure à 30 % en Polynésie française.
48. **En aval**, GDA est active sur le marché du fret aérien, en complément de son activité principale de transport de passagers. Le chiffre d'affaires réalisé par GDA dans le secteur du transport du fret aérien s'est élevé à environ [...] milliards de F CFP en 2019 et représente environ [0-10] % du chiffre d'affaires total de GDA. Le volume total du fret aérien transporté par GDA s'élève à près de [...] tonnes. Toutefois, le fret est transporté essentiellement sur les vols long-courriers ne touchant pas la Polynésie française. Seulement [...] tonnes ont été transportées par GDA depuis l'Amérique du Nord vers la Polynésie française, soit moins de [0-10] % du volume total, alors qu'aucune marchandise n'a été transportée sur les vols depuis la Polynésie française vers l'Amérique du Nord. Dans la mesure où les vols Paris/Papeete effectuent une escale commerciale à San Francisco, l'ensemble du fret à destination ou au départ de Papeete est

²⁴ Source : Transport Intelligence, *Global Freight Forwarding 2020* (cité par la partie notificante)

comptabilisé sur la liaison Papeete/San Francisco. GDA ne dispose pas de données relatives au fret aérien qui ne fait que transiter par San Francisco avant de poursuivre vers Paris. Toutefois, il apparaît que GDA a transporté [...] tonnes depuis l'Amérique du Nord vers l'Europe et [...] tonnes dans le sens inverse.

49. D'autres compagnies sont actives sur les lignes reliant la Polynésie française à l'Amérique du Nord et à l'Europe, dont notamment Air France-KLM et Air Tahiti Nui, opérant toutes les deux sur la ligne Paris/Papeete avec escale commerciale en Californie (Los Angeles).
50. Les autres marchés de fret aérien sur lesquels GDA est active, notamment dans les Caraïbes, ne concernent pas la Polynésie française.
51. Sur la base de ces données, les parties notifiantes considèrent que la part de marché de GDA peut être estimée à moins de 5 % sur l'ensemble des lignes au départ ou à destination de la Polynésie française, soit Polynésie française/Amérique du Nord et Polynésie française/Europe.

2. ANALYSE CONCURRENTIELLE

52. Il existe un lien vertical entre l'activité de CMA CGM sur le marché de l'organisation du transport de marchandises et l'activité de GDA sur le marché du transport de fret aérien. Toutefois, à ce jour, la filiale de CMA CGM active sur le marché de l'organisation du transport de marchandises, CEVA, n'a fait appel à GDA qu'une seule fois en 2020 pour un total de marchandises transportées de [...] kg sur la ligne Paris/Papeete. Elle est en outre relativement peu active sur le marché polynésien, tandis que GDA a une activité de fret aérien plus faible que ses principaux concurrents.
53. Les parties disposent ainsi d'une part de marché très modeste, inférieure à 5 %, sur les marchés de l'organisation du transport de marchandises pour CMA CGM et transport de fret aérien pour GDA en Polynésie française. Même si l'opération devait permettre à GDA de réaliser une part plus élevée du fret aérien à destination et en provenance de la Polynésie française, il est peu vraisemblable que le très faible pouvoir de marché de cette entreprise puisse en être accru de manière significative, au point d'offrir une opportunité de verrouillage du marché, de quelque manière que ce soit.
54. Il résulte de ce qui précède que l'opération notifiée n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets verticaux.

C. ANALYSE DES EFFETS CONGLOMÉRAUX

55. Une concentration peut produire des effets dits congloméraux lorsqu'elle permet à une entreprise bénéficiant déjà d'une position forte sur un marché de verrouiller l'accès à un ou plusieurs marchés connexes en exploitant un effet de levier, par exemple en s'appuyant sur la forte position sur le marché d'un produit ou service pour favoriser les ventes d'un autre produit ou service lié au premier, ou connexe ou en procédant à des ventes groupées. Souvent, les concentrations conglomérales sont compatibles avec la concurrence qu'elles peuvent même intensifier en permettant de développer des synergies entre les différents éléments constitutifs d'offres groupées associant plusieurs produits ou services. En engendrant des économies, elles peuvent permettre des baisses de coûts au profit des demandeurs. Toutefois, certaines concentrations conglomérales peuvent aussi produire des effets restrictifs de concurrence lorsqu'elles permettent de verrouiller un marché, en liant, techniquement ou commercialement,

les ventes ou les achats des éléments constitutifs du regroupement, afin d'évincer les concurrents.

56. Au cas d'espèce, l'opération permettra au groupe acquéreur d'élargir sa gamme de produits en prenant pied sur les marchés du fret aérien et du transport de voyageurs, sur lesquels il n'est pas présent.
57. Dans l'hypothèse d'une connexion entre marché du fret maritime et marché du fret aérien, le groupe acquéreur serait, à l'issue de l'opération, en mesure de proposer des offres groupées ou liées à ses clients, notamment en matière d'organisation du transport et de transport maritime et aérien en commercialisant à la fois ses services et ceux de de French Bee auprès de ses clients. Celles-ci pourraient notamment prendre la forme des pratiques commerciales suivantes :
 - lier les achats (c'est-à-dire conditionner l'achat d'un service de fret maritime effectué par CMA CGM à l'achat simultané d'un service de fret aérien effectué par French Bee) ;
 - grouper les achats (c'est-à-dire proposer d'acheter simultanément des services de fret maritime CMA CGM et fret aérien French Bee, en contrepartie d'une réduction).
58. De telles pratiques commerciales ne sont pas interdites par elles-mêmes et peuvent constituer un facteur d'efficience. Il convient cependant d'examiner si la prise de contrôle conjoint pourrait donner à CMA CGM l'opportunité, après l'opération, de verrouiller les marchés, si le groupe serait incité à le faire et si une stratégie de verrouillage aurait un effet significatif sur les marchés en cause.
59. Il est communément admis qu'il est peu probable qu'une concentration emporte un risque d'effet conggloméral anticoncurrentiel si la nouvelle entité ne bénéficie pas d'une forte position sur un marché à partir duquel elle pourra faire jouer un effet de levier. Les lignes directrices de la Commission européenne sur les concentrations non horizontales, reprises par l'Autorité polynésienne de la concurrence²⁵, suggèrent qu'en-deçà de 30 % de parts de marché de la nouvelle entité à l'issue de l'opération et d'un indice Herfindahl-Hirschman à l'issue de l'opération inférieur à 2 000²⁶, il est peu probable²⁷ de conclure à l'existence de problèmes de concurrence.
60. En l'espèce, il ressort de l'analyse des effets verticaux de l'opération que la part de marché des parties notifiantes demeurera très inférieure à ces seuils, à l'exception de l'activité maritime de CMA CGM, en particulier sur les lignes actives depuis/vers l'Europe et depuis/vers la Nouvelle-Zélande.
61. Toutefois, les concurrents actuels ou potentiels (nouveaux entrants) seront en mesure d'offrir une alternative et une gamme aussi complète de produits que le groupe acquéreur après l'opération, tant en matière de fret aérien que maritime. En effet, sur la plupart des lignes maritimes, dont celles en provenance d'Europe, CMA CGM opère dans le cadre d'un partage de lignes (avec Marfret notamment). Or, ces accords préservent l'indépendance des parties sur l'ensemble des aspects commerciaux du service maritime notamment par l'utilisation de leurs propres réseaux de commercialisation. Concrètement, un client peut choisir d'acheter indifféremment le service de transport maritime chez l'un ou l'autre des membres de l'accord, y compris si la marchandise est *in fine* transportée sur le navire de son cocontractant. Ainsi, si pour un transport depuis l'Europe, CMA CGM lui offrait des conditions de vente jugées déraisonnables, il pourrait se tourner vers les services de Marfret.

²⁵ Voir décision APC n° 2017-CC-01 du 9 mars 2017 précitée, §337.

²⁶ Voir notamment les décisions ADLC n° 12-DCC-101 du 23 juillet 2012 et n° 12-DCC-100 du 23 juillet 2012.

²⁷ Sauf cas exceptionnels.

62. En outre, une telle offre groupée ne peut avoir un effet sur la concurrence sur les marchés concernés que si une part suffisante des acheteurs est susceptible d'être intéressée par l'offre groupée²⁸. Ce ne sera sans doute pas le cas pour la majorité des produits à destination de la Polynésie. En effet, il n'existe pas de réelle complémentarité entre les modes de fret aérien et maritime et les transports mixtes, avec une partie aérienne et une partie maritime sont rares, compte tenu de l'absence de substituabilité entre ces modes de transport, dont les temps de transport et les coûts sont très dissemblables. Concrètement, il apparaîtrait en effet peu opportun d'effectuer une partie de l'acheminement d'une marchandise par avion et une autre par cargo, sous peine de cumuler les inconvénients de ces deux modes de transport (coût élevé en raison de la partie aérienne du transport et temps de transport élevé en raison de sa partie maritime).
63. A l'occasion du test de marché, certains acteurs ont par ailleurs exprimé des craintes concernant d'autres risques concurrentiels, pouvant prendre la forme de pratiques de dumping (par un masquage du prix du transport aérien à l'occasion d'une vente groupée), d'un accès privilégié aux services de fret aérien de French Bee, ou de transmissions d'information de la part de CEVA sur les tarifs des concurrents. Toutefois, en premier lieu, la faiblesse des parts de marché de la nouvelle entité sur le marché polynésien, ainsi que l'existence de contrepouvoirs des acheteurs, en présence de plusieurs concurrents, rendent l'exercice d'un verrouillage des marchés improbable et de telles pratiques auraient peu de conséquences sur la capacité des clients à avoir recours à des offres concurrentes. En second lieu, l'autorisation d'une opération de concentration n'exclut pas l'application ultérieure du droit commun de la concurrence si des pratiques anticoncurrentielles venaient à être mises en œuvre par les entreprises concernées.
64. Il résulte de ce qui précède que l'opération n'est pas susceptible de porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets congloméraux.
65. Par ailleurs, la prise de participation d'un groupe tel que CMA CGM au capital de GDA devrait conduire à un renforcement de l'assise financière de l'ensemble du groupe. Les conséquences positives pour GDA peuvent se révéler importantes dans cette période de crise sanitaire mondiale, durant laquelle les entreprises, particulièrement dans le secteur du tourisme et des transports aériens, ont besoin de fonds propres pour soutenir leur endettement et avoir plus de chances de se maintenir jusqu'à la reprise normale de l'activité. Si l'opération venait ainsi contribuer à la pérennisation de la ligne assurée par French Bee en Polynésie française, cela favoriserait l'animation concurrentielle du marché du fret aérien et du marché connexe du transport aérien de passagers.

²⁸ Voir notamment la décision ADLC n°12-DCC-154 du 7 novembre 2012 relative à la prise de contrôle exclusif d'actifs de la société SeaFrance par la société Groupe Eurotunnel, §73 et suivants et la décision APC n° 2017-CC-01 du 9 mars 2017 précitée, §345 et suivants.

DECISION

Article unique : L'opération notifiée sous le numéro 20-0013 C est autorisée.

Délibéré sur le rapport oral d'Antoine Callot et Matthieu Pujuguet, *rapporteurs*, et l'intervention de Véronique Sélinsky, *rapporteuse générale*, par Christian Montet, *président par intérim*, Marie-Christine Lubrano et Youssef Guenzoui, *membres*.

Christian MONTET

Président par intérim