



**Décision n° 18-DCC-16 du 17 janvier 2018
relative au passage d'un contrôle exclusif par le groupe Perrigault à
un contrôle conjoint avec la société TIL du terminal Porte Océane du
port du Havre**

L'Autorité de la concurrence,

Vu le dossier de notification adressé complet au service des concentrations le 11 décembre 2017, relatif au passage du contrôle exclusif, par le groupe Perrigault, à un contrôle conjoint, avec la société Terminal Investment Limited, des sociétés Terminal Porte Océane, Société Équipement du Terminal Porte Océane, Ateliers de Normandie, Portiques de Normandie Assistance, Terminal de Normandie, Dockers de Normandie, Daumas Autheman et Associés, Roussel et Océançais Manutention, opération formalisée par un *Memorandum of Understanding* signé le 25 septembre 2017 ;

Vu le livre IV du code de commerce relatif à la liberté des prix et de la concurrence, et notamment ses articles L. 430-1 à L. 430-7 ;

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

Adopte la décision suivante :

I. Les entreprises concernées et l'opération

1. Le groupe Perrigault (ci-après, « Perrigault ») est constitué par un ensemble de sociétés contrôlé par la famille Bekaert. Il s'articule autour de deux branches principales : une branche dédiée aux activités opérationnelles, notamment l'exploitation de terminaux du port du Havre, à travers la société Perrigault SA, et une branche dédiée aux activités d'investissement, à travers la société Normandie Matériel Manutention SA (ci-après, « NMM »).
2. Perrigault exploite actuellement deux des terminaux du « Port 2000 » du port du Havre¹ : le terminal Porte Océane et le terminal de Normandie. Le premier est exploité par des sociétés détenues exclusivement par Perrigault, notamment Terminal Porte Océane SA (ci-après,

¹ Dans les années 1990, une opération d'agrandissement du port a été initiée, le projet « Port 2000 », avec la création de nouveaux terminaux.

« TPO ») et Société Équipement du Terminal Porte Océane (ci-après, « SETPO »), société qui possède l'équipement de manutention portuaire utilisé par TPO, tandis que la société TNSMC qui exploite le second est une entreprise commune détenue à parts égales entre Perrigault et la société Terminal Investement Limited SARL (ci-après, « TIL »). Perrigault possède par ailleurs sept autres sociétés qui ont des activités liées à l'activité de manutention portuaire : Ateliers de Normandie (« AN »), Portiques de Normandie Assistance (« PNA »), Terminal de Normandie (« TN »), Dockers de Normandie (« DN »), Daumas Autheman et Associés SARL (« D2A »), Roussel SAS (« Roussel ») et Océanrais Manutention SARL (« Océanrais »).

3. La société TIL est une société de manutention portuaire de conteneurs qui développe et exploite des terminaux à conteneurs dans des ports du monde entier. L'exploitation des terminaux est souvent effectuée par le biais d'entreprises communes avec d'autres exploitants de terminaux. La société TIL est une filiale en propriété exclusive de Terminal Investment Limited Holding SA (ci-après, « TIL Holding »), société luxembourgeoise *holding* du groupe TIL. TIL Holding est indirectement contrôlée de manière conjointe par MSC Mediterranean Shipping Company Holding SA (ci-après « MSC »), à [...] %, et par certains fonds financiers d'investissement gérés par Global Infrastructure Management (les fonds dits GIP I et GIP II), à [...] %.
4. L'opération notifiée consiste en la cession à TIL, par Perrigault, de 50 % des actions du capital des sociétés TPO, SETPO et des sept sociétés liées ([confidentiel]). Ainsi, ces neuf sociétés passeront d'un contrôle exclusif par Perrigault à un contrôle conjoint, direct ou indirect.
5. Les parties notifiantes ont indiqué à l'Autorité que si MSC, actionnaire principal de TIL, devait représenter une part significative de l'activité de manutention de TPO, TPO ne serait pas au service exclusif de MSC et que les rapports commerciaux entre TPO et MSC se feraient à des conditions de marché, identiques à celles proposées aux compagnies maritimes tierces. Dans ces conditions, l'Autorité estime qu'une partie des cibles de l'opération resteront des sociétés de plein exercice.
6. L'opération portant sur les neuf sociétés constitue donc une opération de concentration au sens de l'article L. 430-1 du code de commerce. Elle constitue en outre une concentration unique au sens du considérant 20 du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil du 20 janvier 2004 relatif au contrôle des concentrations entre entreprises.
7. Les entreprises concernées réalisent ensemble un chiffre d'affaires hors taxes total sur le plan mondial de plus de 150 millions d'euros (Perrigault, [...] d'euros pour l'exercice clos au 31 décembre 2016 ; TIL, [...] d'euros pour l'exercice clos au 31 décembre 2016). Chacune d'entre elles a réalisé, en France, un chiffre d'affaires supérieur à 50 millions d'euros (Perrigault, [...] d'euros ; TIL, [...] d'euros). Compte tenu de ces chiffres d'affaires, l'opération ne relève pas de la compétence de l'Union européenne. En revanche, les seuils de contrôle mentionnés au I de l'article L. 430-2 du code de commerce sont franchis. Cette opération est donc soumise aux dispositions des articles L. 430-3 et suivants du code de commerce relatives à la concentration économique.

II. Délimitation des marchés pertinents

8. Les parties à la concentration, ainsi que les entreprises qu'elles contrôlent ou qui les contrôlent, sont actives sur le marché de la manutention portuaire, sur le marché des services de transport maritime et sur d'autres marchés liés à ces activités. Le marché concerné par les cibles de

l'opération est le marché des services de manutention portuaire de conteneurs (A), qui sont les services fournis par le terminal Porte Océane. Les autres activités des sociétés cibles (emploi de dockers, maintenance et réparation du matériel, informatique, transport intraportuaire lié à la manutention des conteneurs) interviennent pour le compte des autres sociétés de Perrigault ayant une activité de manutention portuaire et au soutien de cette dernière, ces sociétés ne sont donc pas actives sur d'autres marchés. S'agissant des marchés où sont actives les sociétés contrôlées ou contrôlant les parties, seul est concerné par l'opération le marché des services de transports maritime (B), où intervient la société-mère de TIL, MSC. Les activités de Perrigault, de TIL, de MSC, des fonds GIP ou d'autres sociétés contrôlées par TIL, en dehors de ces deux marchés, n'apparaissent pas concernées par l'opération.

A. LES MARCHÉS DES SERVICES DE MANUTENTION PORTUAIRE DE CONTENEURS

1. DÉFINITION DU MARCHÉ DE PRODUIT

9. Le transport maritime de marchandise par conteneurs s'est développé à partir des années 50. Il constitue aujourd'hui le mode de transport maritime de produits de consommation ou de produits industriels le plus courant. Les conteneurs présentent l'avantage de pouvoir passer du bateau à un mode de transport terrestre ou fluvial, par train, barge ou camion, sans manipulation de la marchandise. Les terminaux portuaires à conteneurs, tel celui objet de l'opération, servent d'interface entre les réseaux de transport maritime et les réseaux de transport à l'intérieur des terres. Les services de manutention de conteneurs consistent principalement à décharger et stocker les conteneurs, puis à les recharger dans un autre bateau ou un moyen de transport vers l'arrière-pays (train, barge, camion). Ces services sont variés (arrimage et désarrimage, entreposage, empotage et dépotage, réparation,...).
10. La pratique décisionnelle de l'Autorité distingue les services de manutention portuaire de marchandises en conteneurs des services de manutention portuaire de marchandises qui ne sont pas en conteneurs, ces services ne nécessitant pas les mêmes infrastructures². Au sein de la manutention portuaire de conteneurs, seule en cause ici, la pratique décisionnelle, tout en laissant ouverte la question de la définition exacte des marchés pertinents, a envisagé la distinction de la manutention en lien avec le transport depuis ou vers l'arrière-pays du port (« hinterland ») et de la manutention consistant dans le transbordement des conteneurs d'un navire à un autre, en vue d'un réacheminement des conteneurs vers d'autres ports³. Ces deux types de service ne sont pas substituables, dès lors que le transbordement de conteneurs ne nécessite pas une liaison avec l'arrière-pays.
11. La pratique décisionnelle de la Commission européenne est similaire⁴.

² *Décision de l'Autorité de la concurrence n° 10-D-13 du 15 avril 2010 relative à des pratiques mises en œuvre dans le secteur de la manutention pour le transport de conteneurs au port du Havre, validée sur ce point par l'arrêt de la Cour d'appel de Paris (pôle 5, ch 5-7 du 20 janvier 2011 n° 2010/08165 ; décision de l'Autorité de la concurrence n° 13-DCC-64 du 5 juin 2013 relative à la création d'une entreprise commune par les groupe Arterris et Axéreal. Voir aussi la lettre C2006-49 du ministre des finances et de l'industrie du 10 mai 2006 aux conseils de la société Moller Maersk relative à une concentration dans le secteur de la manutention de conteneurs.*

³ *Ibid.*

⁴ *Voir récemment la décision de la Commission européenne COMP/M.7268 CSAV/HGV/KUHNE MARITIME / APAG-LLOYD AG du 11 septembre 2014 ; la décision de la commission européenne M.7908 – CMA CGM / NOL du 24 avril 2016 ; la décision de la Commission européenne M.8459 – TIL / PSA / PSA DGD du 31 juillet 2017.*

2. DÉFINITION GÉOGRAPHIQUE DES MARCHÉS

12. S'agissant du marché pertinent de services de manutention de conteneurs en lien avec l'arrière-pays (« hinterland »), la pratique décisionnelle de l'Autorité retient que l'ensemble des ports de l'arc Nord européen, du port d'Hambourg au port du Havre, sont en concurrence⁵. Les ports, mêmes proches, du Royaume-Uni n'offrent évidemment pas de service substituable, puisqu'ils ne sont pas en lien avec le même arrière-pays. La pratique de la Commission européenne a également retenu ce champ géographique dans certaines décisions⁶ ; néanmoins, ses décisions, notamment les plus récentes, envisagent une définition géographique plus étroite de ce marché⁷. Le marché pourrait être limité aux ports du Havre à Anvers ou Amsterdam pour la partie sud, les ports du Nord, notamment allemands, desservant un arrière-pays difficile à atteindre à des prix compétitifs depuis Le Havre. Dans une récente décision n° M. 8459 du 31 juillet 2017 TIL / PSA / PSA DGD, relative à l'acquisition par TIL du contrôle sur un terminal d'Anvers, la Commission européenne a ainsi présenté les différentes hypothèses de dimension géographique de ce marché et, sans trancher la question, estimé probable une extension géographique du marché du Havre à Hambourg. En tout état de cause, il n'est pas nécessaire en l'espèce de se prononcer sur la délimitation géographique exacte de ce marché de services dans la mesure où l'Autorité dispose d'éléments suffisants pour estimer que l'opération ne portera pas atteinte à la concurrence sur ce marché, quelle que soit la délimitation retenue.
13. S'agissant des services de transbordement de conteneurs, le champ géographique des ports offrant des services de substitution est plus large. Dans sa décision précitée n° 10-D-13 du 15 avril 2010, l'Autorité a retenu l'arc nord européen pour le marché de service de manutention portuaire de conteneurs, y compris pour le transbordement. Néanmoins, une décision C2006-49 du ministre chargé de l'économie du 10 mai 2006 précitée avait retenu une définition géographique de ce marché plus large, allant des ports de Göteborg jusqu'au Havre en incluant les ports britanniques et irlandais. La Commission européenne estime également que le champ géographique de ce marché est plus large, même si la délimitation exacte a pu varier selon les cas.⁸ En tout état de cause, il n'est pas nécessaire en l'espèce de se prononcer sur la délimitation géographique exacte de ce marché de services, dans la mesure où, quelle que soit la délimitation retenue, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeurent inchangées.

B. LES MARCHÉS DES SERVICES DE TRANSPORT MARITIME RÉGULIER PAR CONTENEURS

1. DÉFINITION DU MARCHÉ DE PRODUIT

14. L'Autorité de la concurrence distingue le marché de transport maritime régulier par conteneurs : le service offert est considéré comme distinct des services de transport maritime non-régulier

⁵ Décision C2006-49 précitée, n° 10-D-13 précitée, confirmée sur ce point par l'arrêt de la Cour d'appel de Paris du 20 janvier 2011 précité.

⁶ Décisions de la Commission européenne M.3576 – ECT/PONL/Euromax du 22 décembre 2004 et M.3829 – MAERSK/PONL, du 29 juillet 2005.

⁷ Décision de la Commission européenne M.5066 – Eurogate/APMM du 5 juin 2008 ; la Commission a fait référence à cette délimitation plus étroite du marché dans plusieurs décisions subséquentes, en laissant le plus souvent ouverte la délimitation exacte du marché.

⁸ Décision de la Commission européenne du 22 décembre 2004, Affaire M. 3576 - ECT/PONL/Euromax ; décision de la Commission européenne du 29 juillet 2005, Affaire M.3829 - MAERSK/PONL ; décision de la Commission du 5 juin 2008, Affaire M.5066 - Eurogate/APMM ; décision de la Commission européenne du 11 septembre 2014 COMP/M.7268 CSAV/HGV/KUHNE MARITIME / APAG-LLOYD AG ; décision de la Commission européenne du 24 avril 2016 M7908 – CMA CGM / NOL.

ou des services de transport maritime de marchandises en vrac⁹. La pratique de la Commission européenne est similaire¹⁰. La Commission européenne distingue parfois, à l'intérieur de ce marché de services, une segmentation selon que les conteneurs sont réfrigérés ou non¹¹. En l'espèce, les marchés de transport maritime régulier par conteneurs ne sont examinés qu'en raison de l'effet vertical de la concentration, qui porte sur un terminal portuaire pour conteneurs, sur ces marchés. Or les parties indiquent que tous les terminaux portuaires pour conteneurs de la zone géographique considérée peuvent accueillir tant des conteneurs réfrigérés que non réfrigérés. En l'espèce, cette segmentation n'apparaît donc pas pertinente pour évaluer les effets de l'opération.

2. DÉFINITION GÉOGRAPHIQUE DES MARCHÉS

15. La pratique décisionnelle, tant nationale qu'européenne, retient qu'un marché de service de transport maritime régulier se définit par route. Une route associe deux zones géographiques, les différents trajets reliant ces deux zones étant substituables. Il n'y a pas lieu, en général, de segmenter selon le sens du trajet. L'Autorité a considéré qu'en Europe, la zone « Europe du Nord » devait être distinguée de l'Europe du Sud¹². Dans une récente décision n° M. 8459 du 31 juillet 2017 TIL / PSA / PSA DGD, intéressant le même groupe MSC, la Commission européenne, a estimé, sans trancher en l'espèce la définition des marchés pertinents, que onze routes pouvaient être distinguées, dans la continuité de sa pratique décisionnelle précédente¹³ : il s'agit des routes entre l'Europe du Nord et les zones Australie/Nouvelle-Zélande, Afrique de l'Ouest, Afrique du Sud, Afrique de l'Est, Caraïbes et Amérique Centrale, Extrême-Orient, Sous-continent Indien, Moyen-Orient, Amérique du Nord, Côte Est de l'Amérique du Sud et Côte Ouest de l'Amérique du Sud. Il y a lieu de retenir les mêmes routes pour l'analyse des effets de la présente opération.

III. Analyse concurrentielle

16. Le port du Havre est le deuxième port français en tonnage et le plus grand port à conteneurs de France. Il possède divers terminaux capables de gérer tous les types de chargements. A la suite du projet d'agrandissement « Port 2000 » du début des années 1990, certaines conventions d'exploitation des nouveaux terminaux ont déjà été attribuées, dont celle du terminal Porte Océane, tandis que d'autres ne l'ont pas encore été.

⁹ *Décision de l'Autorité de la concurrence n° 13-D-15 du 25 juin 2013 relative à des pratiques mises en œuvre dans le secteur du transport maritime du fret entre l'Europe et les Antilles françaises.*

¹⁰ *Voir notamment les décisions de la Commission européenne n°s M.8120, M.7908 et M.7268 précitées.*

¹¹ *Voir notamment les décisions de la Commission européenne n° M. 8120, M. 7908 et M. 7268 précitées. La Commission européenne retient que le transport par conteneurs réfrigérés constitue un marché potentiellement distinct lorsque, sur une route (dans les deux sens), au moins 10 % du fret est constitué de conteneurs réfrigérés.*

¹² *Dans sa décision n° 13-D-15 précitée, l'Autorité de la concurrence a retenu que le marché pertinent était constitué par la route reliant l'Europe du Nord aux Antilles.*

¹³ *Voir Notamment la décision de la Commission du 11 septembre 2014, Affaire M.7268 - CSAV/HGV/KÜHNE MARITIME/HAPAG-LLOYD AG ; décision de la Commission du 29 juillet 2005, Affaire M.3829 - MAERSK/PONL ; Décision de la Commission du 12 octobre 2005, Affaire M.3863 - TUI /CP SHIPS.*

17. De 2012 à 2017, TPO a principalement fourni ses services de manutention de conteneurs aux transporteurs réunis dans l'alliance maritime G6, créée en décembre 2011. Cette alliance s'est dissoute en avril 2017 et un autre terminal a été retenu par le nouveau consortium THE Alliance, composé principalement des anciens membres de l'Alliance G6, pour assurer la plus grande partie des services de manutention antérieurement assurés par TPO. Dans ce contexte, l'opération projetée doit permettre à Perrigault de conforter sa clientèle pour le terminal Porte Océane, à TIL d'augmenter sa capacité de manutention de conteneurs et à sa société-mère MSC d'augmenter sa flexibilité et son potentiel de croissance.
18. L'opération produira des effets horizontaux, puisque Perrigault et TIL sont tous deux actifs sur les marchés de services de manutention portuaire de conteneurs (A), et des effets verticaux sur les marchés liés de transport maritime régulier de conteneurs (B). Aucun effet congloméral de l'opération n'a été identifié.

A. ANALYSE DES EFFETS HORIZONTAUX

19. Perrigault exploite actuellement deux terminaux à conteneurs dans le port du Havre, le terminal Porte Océane et le terminal de Normandie. TIL, outre le terminal de Normandie, exploite, par l'intermédiaire de sociétés contrôlées exclusivement ou conjointement, quatre autres terminaux en Europe du Nord : trois dans la zone Hambourg-Le Havre et un dans la région baltique, en Lituanie. Il n'y a pas d'autres activités dans ce secteur par des entreprises contrôlées par les parties ou contrôlant les parties.
20. Les parts de marché ont été calculées en volume¹⁴ sur la base des informations fournies par les parties¹⁵. Les données disponibles pour estimer le volume total de tous les ports de la zone géographique considérée ne distinguent pas la manutention en lien avec l'arrière-pays du transbordement. Les parties ont indiqué avoir calculé la répartition des volumes d'activité entre ces deux services en fonction de leur connaissance du marché et de leur expérience. Il en résulte une incertitude sur le niveau exact des parts de marché sur chacun des deux segments, mais qui ne remet pas en cause les conclusions de l'analyse concurrentielle, eu égard au niveau des parts de marché, à la faiblesse de l'incrément de part de marché entraîné par l'opération et aux parts de marché des principaux concurrents.
21. En 2016, sur le marché de la manutention portuaire de conteneurs pour le transbordement, la part du marché du Terminal Porte Océane était négligeable (inférieure à 0,1 %). Il y a donc lieu de considérer que ce marché ne sera pas affecté par l'opération.
22. En 2016, sur le marché de la manutention portuaire de conteneurs pour le trafic lié à l'arrière-pays, la part de marché du Terminal Porte Océane dans la zone Hambourg-Le Havre est d'environ [0-5] %. Après l'opération, TIL et TPO bénéficieront d'une part de marché de [10-20] %, l'incrément étant très faible. L'Autorité, au regard des éléments du dossier, estime que l'opération n'est pas susceptible de porter atteinte à la concurrence de ce marché, même dans l'hypothèse d'une délimitation plus étroite. En effet, outre la faiblesse de l'incrément, il y a lieu de relever qu'un certain nombre d'opérateurs concurrents importants sont présents sur ces marchés : au moins quatre sociétés ont une part de marché supérieure à 10 % sur le marché de la manutention portuaire de conteneurs (sans distinguer entre trafic de l'arrière-pays et

¹⁴ L'unité est le TEU, twenty foot equivalent unit, qui correspond à un conteneur de vingt pieds de profondeur, qui est le conteneur standard.

¹⁵ La principale source d'information est constituée par le rapport *Global Container Terminal Operators* édité par la société *Drewry – Maritime Research*.

transbordement). Les ports de la zone Hambourg-Le Havre disposent par ailleurs de capacités disponibles inutilisées¹⁶. En outre, les clients des parties sont les transporteurs maritimes de conteneurs, secteur sur lequel agissent des acteurs importants disposant d'un pouvoir de négociation. Enfin, il ressort du dossier que le terminal sur lequel TIL acquiert un contrôle a récemment perdu ses principaux clients et sera en grande partie, sinon principalement, utilisé par MSC. Il en résulte que le calcul de la part de marché après l'opération et de l'incrément inclut un volume captif d'activité de TPO qui ne correspond pas à un pouvoir de marché, ainsi que l'a relevé la Commission européenne, pour un cas similaire, dans sa décision M. 8459 du 31 juillet 2017 déjà mentionnée.

23. Les observations présentées à l'Autorité ont insisté sur le fait qu'à l'issue de l'opération TIL contrôlerait, par le biais des terminaux TNMCS (quatre postes à quai) et TPO (deux postes à quai), six postes à quai qui sont à la suite, ce qui constituerait un avantage important et renforcerait fortement sa position dans le port du Havre. Aucun autre concurrent ne pourra physiquement, en l'état actuel des concessions des terminaux du Port 2000, bénéficier de six postes à quai d'un seul tenant dans ce port, les deux postes à quai encore non affectés n'étant pas dans la continuité de ceux exploités aujourd'hui par le principal autre concessionnaire. Cependant, dès lors que le marché pertinent ne se limite pas au seul port du Havre mais inclut d'autres ports d'Europe du Nord, les terminaux contrôlés par TIL demeureront en concurrence non seulement avec les autres terminaux à conteneurs du port du Havre mais aussi avec ceux des autres ports de la zone géographique considérée, soit pour le trafic avec l'arrière-pays, soit pour le transbordement.
24. Certains observateurs ont fait valoir que l'opération éviterait à TPO, qui vient de perdre l'activité de l'ancienne alliance maritime G6, que l'autorité portuaire ne résilie sa concession de terminal pour volume d'activité insuffisant. L'opération empêcherait ainsi une remise en concurrence des postes à quai en cause. Cependant, d'une part, l'autorisation de l'opération par l'Autorité de la concurrence est sans incidence sur les facultés de résiliation unilatérale dont peut bénéficier l'autorité portuaire ; d'autre part, la circonstance que l'opération permette à TPO d'augmenter son activité après la perte de l'activité liée à l'ancienne alliance G6 ne pose pas en soi de problème de concurrence, dès lors qu'il ne résulte pas de l'instruction que la part de marché de TIL, augmentée de l'activité de TPO, affectera les marchés de manutention portuaire de conteneurs.
25. L'opération n'est donc pas susceptible de porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets horizontaux sur les marchés de manutention portuaire de conteneurs.

B. ANALYSE DES EFFETS VERTICAUX

26. Une concentration verticale peut 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. Ce verrouillage peut viser les marchés aval, lorsque l'entreprise intégrée refuse de vendre un intrant à ses concurrents en aval, ou les marchés amont, lorsque la branche aval de l'entreprise intégrée refuse d'acheter les produits des fabricants actifs en amont et réduit ainsi leurs débouchés commerciaux.

¹⁶ Le rapport Drewry déjà cité fournit les taux d'utilisation des terminaux. Les parties estiment, sur la base de ces chiffres, que le taux d'utilisation des ports de la zone Hambourg-Le Havre est de [70-80] %.

27. Cependant, la pratique décisionnelle considère en principe qu'un risque d'effet vertical peut être écarté dès lors que la part de marché de l'entreprise issue de l'opération sur les marchés concernés ne dépasse pas 30 %¹⁷.
28. Perrigault n'a pas d'activité sur les marchés de transport maritime de conteneurs. En revanche, la société MSC Holding fournit, via la société MSC, d'importants services de transport régulier sur les onze routes identifiées. Le marché des services de transport maritime de conteneurs est un marché lié aux marchés de manutention portuaire de conteneurs. La manutention du conteneur est nécessaire pour charger celui-ci dans un navire : le service de manutention des conteneurs est donc un intrant du service de transport maritime de conteneurs, quand bien même ce service de manutention est également fourni à l'issue du transport maritime.
29. Les parties ont soumis des estimations des parts de marché sur la base des données en volume (en TEU) de *Container Trades Statistics Ltd.*
30. Les parties considèrent que l'analyse devrait se fonder sur les parts de marché de la seule société MSC. Cependant, MSC est membre d'accords de coopération opérationnelle (consortium) avec d'autres transporteurs sur plusieurs routes. Les accords de consortium (ou *vessel sharing agreements*, VSA) permettent aux transporteurs de fournir un service commun, pour lequel chacun des membres fournit une certaine capacité. Depuis 1995, la Commission européenne a mis en place des règlements d'exemption au bénéfice de ces accords de consortium.¹⁸ Sa pratique décisionnelle consiste à évaluer la part de marché d'un transporteur en prenant en compte les services fournis par le ou les consortiums auxquels il est partie.¹⁹ La méthodologie proposée pour calculer ces parts de marchés intégrant la participation à des accords de consortium a été exposée dans la décision de la Commission européenne M. 7268 précitée.
31. Les parties soutiennent qu'il n'y a en l'espèce pas lieu de tenir compte de la participation de MSC à des consortiums pour évaluer ses parts de marché, dès lors qu'il ne s'agit que de déterminer la possibilité d'un verrouillage par les intrants ou par la clientèle pour un marché verticalement lié au marché de l'opération. Elles mettent notamment en avant que MSC demeure un opérateur indépendant, qu'il négocie individuellement à l'intérieur des consortiums et que la négociation des prix avec les sociétés de manutention portuaire est menée par chaque transporteur, sans être influencée par l'appartenance à un consortium. Les parties ont cependant fourni des estimations des parts de marché intégrant l'activité des consortiums. En tout état de cause, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeurent inchangées, y compris si l'on intègre l'activité des consortiums.
32. Si l'on considère les parts de marché de la seule société MSC, le taux de 30 % n'est dépassé que sur une seule route, la route Europe du Nord – Afrique du Sud, où la part de marché calculée est de [40-50] %. En prenant en compte les accords de consortium, cette part de marché s'élève à [40-50] %. En outre, la part de marché dépasse alors 30 % sur trois autres routes : la route Europe du Nord – Sous-continent indien ([40-50] %) ; la route Europe du Nord – Amérique du nord ([50-60] % alors que MSC seul atteint [20-30] %) et la route Europe du Nord – Côte est de l'Amérique du Sud ([30-40] %).
33. L'Autorité estime cependant qu'il n'y a pas de risque de verrouillage des marchés.
34. Il convient d'abord de rappeler le faible incrément de l'opération projetée.

¹⁷ Lignes directrices de l'Autorité de la concurrence relative au contrôle des concentrations, point 453.

¹⁸ Règlement de la Commission européenne de Block Exemption Régulation (BER) n° 906/2009 du 28 septembre 2009, prolongé jusqu'à 2020 par son règlement n° 697/2014.

¹⁹ Voir par exemple les décisions de la Commission européenne M.7268 et M. 7908 précitées.

35. S'agissant du verrouillage par les intrants (les services de manutention portuaire de conteneurs fournis par les terminaux), il apparaît improbable dès lors que, dans le contexte rappelé ci-dessus, le terminal Porte Océane a besoin de trouver de nouveaux débouchés. Si celui-ci venait à fournir la plus grande partie de ses services à MSC, les autres transporteurs disposeraient encore de nombreux terminaux disponibles pour leurs bateaux, chaque terminal de la zone pouvant offrir ses services à des navires de toutes les routes. Il y a, au surplus, des capacités de développement de nouveaux terminaux, pour de nouveaux entrants, dans les zones considérées.
36. S'agissant du verrouillage de l'accès à la clientèle, il consisterait à priver les autres terminaux des commandes de MSC. Pour l'analyse de ce risque, il ne semble pas pertinent de raisonner route par route puisqu'un terminal d'Europe du Nord peut offrir ses services aux transporteurs de toutes les routes reliant l'Europe du Nord. Or MSC et les consortiums auxquels il appartient ont des parts de marché inférieures à 30 %, et parfois à 20 %, sur toutes les autres routes que celles qui ont été signalées. Les parties ne sont donc pas en capacité de verrouiller la clientèle du marché amont, d'autant plus que certains des concurrents de MSC sont d'autres transporteurs importants bénéficiant d'un pouvoir de négociation.
37. L'opération n'est donc pas susceptible de porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets verticaux.

DÉCIDE

Article unique : L'opération notifiée sous le numéro 17-220 est autorisée.

La présidente,

Isabelle de Silva
