POLYNESIE FRANÇAISE

Autorité Polynésienne de la Concurrence

Avis n° 2016-A-01 du 31 août 2016 relatif à la situation de la concurrence sur la desserte maritime entre Tahiti et Moorea

L'Autorité polynésienne de la concurrence,

Vu la lettre du 14 juin 2016, enregistrée sous le numéro 16/003 A, par laquelle le Président de la Polynésie française a saisi l'Autorité polynésienne de la concurrence sur le fondement de l'article LP 620-1 du code de la concurrence, d'une demande d'avis relative à d'éventuelles pratiques anticoncurrentielles dans le secteur du transport maritime interinsulaire entre Tahiti et Moorea ;

Vu la saisine complémentaire adressée par le Président de la Polynésie française à l'Autorité polynésienne de la concurrence le 7 juillet 2016 ;

Vu le code de la concurrence, et notamment son article LP 620-1 I et II ;

Vu la délibération n° 77-47 du 15 mars 1977 modifiée portant création en Polynésie française de la licence d'armateur et fixant certains principes d'organisation des liaisons maritimes interinsulaires ;

Vu la loi du pays n° 2016-3 du 25 février 2016 relative à l'organisation du transport interinsulaire maritime et aérien ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Vu la décision n° 2016-DP-24 portant acceptation de déport de Mme Maïana BAMBRIDGE et l'autorisant à ne pas délibérer le présent avis ;

Le rapporteur général et les représentants du Président de la Polynésie française, des sociétés SARL SNGV2 Moorea 6 et SNC Aremiti entendus lors de la séance du 16 août 2016 ;

Est d'avis de répondre à la demande présentée dans le sens des observations qui suivent :

INTRODUCTION

1. Par lettre n° 0410/PR du 4 juin 2016, enregistrée sous le numéro 16/003A, le Président de la Polynésie française a saisi l'Autorité polynésienne de la concurrence, sur le fondement de l'article LP 620-1 du code de la concurrence, d'une demande d'avis relative à d'éventuelles pratiques anticoncurrentielles dans le secteur du transport maritime interinsulaire entre Tahiti et Moorea.
2. Le Comité consultatif de la navigation maritime interinsulaire (ci-après « CCNMI ») s'est réuni le 12 mai 2016 afin d'examiner la demande de licence d'armateur présentée par la SNC Aremiti dans le cadre du remplacement du navire Aremiti 5 par un navire Aremiti 6, aux caractéristiques techniques différentes. Le dossier présenté à l'appui de cette demande comprend notamment un financement faisant appel aux dispositifs de défiscalisation locale et nationale et le versement d'une subvention exceptionnelle de la SNC Aremiti Ferry à la SNC Aremiti. Des membres de la CCNMI ont fait part d'interrogations, portant sur la pérennité de l'exploitation et sur d'éventuelles pratiques anticoncurrentielles (pratiques de prix prédateurs, ententes entre sociétés) qui ont conduit à la saisine pour avis de l'Autorité polynésienne de la concurrence.
3. Par lettre n° 04633/PR du 7 juillet 2016, le Président de Polynésie française a communiqué à l'Autorité polynésienne de la concurrence une saisine complémentaire, le demandeur de la licence ayant fourni un nouveau dossier le 8 juin 2016 présentant des éléments comptables prévisionnels modifiés.
4. A titre liminaire, l'Autorité rappelle que, consultée en application de l'article LP 620-1 du code de la concurrence, elle ne peut se prononcer que sur des questions de concurrence d'ordre général. Il ne lui appartient pas, dans ce cadre, d'apprécier ni à plus forte raison de qualifier des comportements individuels sur un marché au regard des articles LP 200-1 ou LP 200-2 du code de la concurrence. En effet, seule une saisine contentieuse et la mise en œuvre de la procédure contradictoire prévue aux articles LP 630-2 et suivants du même code permettraient d'apprécier la licéité d'une pratique au regard des dispositions relatives aux ententes ou aux abus de position dominante.
5. Les compétences qu'elle tient du code de la concurrence ne permettent pas non plus à l'Autorité polynésienne de la concurrence de se prononcer sur la pérennité d'une activité économique.

I. LE SECTEUR DU TRANSPORT MARITIME INTERINSULAIRE

A. LE CADRE REGLEMENTAIRE

6. Le secteur du transport maritime interinsulaire est une activité encadrée par plusieurs textes qui définissent les conditions d'exercice de l'activité d'armateur.
7. La délibération n° 77-47 AT du 15 mars 1977 modifiée portant création en Polynésie française de la licence d'armateur et fixant certains principes d'organisation des liaisons maritimes interinsulaires régit les conditions de délivrance des licences. Ce cadre ancien a été modifié par la loi du pays n° 2016-3 du 25 février 2016 et devrait prochainement évoluer.

1. L'OBTENTION OBLIGATOIRE D'UNE LICENCE D'EXPLOITATION

8. La loi du pays n° 2016-3 du 25 février 2016 relative à l'organisation du transport interinsulaire maritime et aérien est venue modifier le cadre d'exploitation des entreprises de ce secteur.

9. Ce texte dispose, dans son article 1er, que l'activité de transport public de personnes, de biens ou de marchandises par voie maritime et aérienne « *s'exerce, dans un cadre concurrentiel, par l'attribution d'une autorisation préalable dénommée licence d'exploitation qui fixe, pour chaque licence, les obligations de service public y afférentes* » et que « *cette activité est réalisée aux risques et périls de l'exploitant* ».

10. L'article LP 11 instaure un mécanisme de sanction en cas de non-respect des obligations figurant dans la licence : « *Tout exploitant titulaire d'une licence d'exploitation qui ne respecte pas les obligations de service public fixées par sa licence, peut se voir infliger une amende administrative pouvant atteindre 3 % de son chiffre d'affaires annuel hors TVA...* ».

11. La délibération n° 77-47/AT du 15 mars 1977 modifiée[1] précise les conditions d'octroi de cette licence d'armateur. Ce texte prévoit ainsi que « *la desserte maritime interinsulaire constitue un service public* » et que « *nulle personne physique ou morale ne peut exercer sur le territoire de la Polynésie française, la profession d'armateur au commerce si elle n'est titulaire d'une licence d'armateur dont les conditions d'octroi et de retrait sont définies par la présente délibération* ».

12. La licence, délivrée par le ministre en charge des transports maritimes après avis du CCNMI, fixe les obligations minimales de l'armateur en termes de fréquence des rotations et de desserte des îles. En contrepartie, « *la licence d'armateur ouvre droit pour son titulaire à percevoir les différentes aides et subventions de la puissance publique* » (article 6).

13. Le texte précise également que « *tout changement d'armateur, de ligne ou de navire, entraîne le retrait « ipso facto » de la licence d'armateur et, éventuellement, l'attribution d'une nouvelle licence* » (article 4).

2. LA TARIFICATION DES SERVICES

14. Comme de nombreux secteurs d'activités en Polynésie française, les activités de transport maritime font l'objet de tarifs réglementés, distincts selon l'archipel desservi. Ainsi, l'annexe 1 de l'arrêté n° 767 CM du 20 juin 2012 fixe les tarifs maximaux de fret et des passages maritimes applicables aux liaisons entre Papeete et les îles du vent.

15. Un prix plafond est fixé par la réglementation pour des marchandises déterminées : produits de première nécessité (ci-après « PPN »), produits de grande consommation (ci-après « PGC »), matériaux de construction, coprah, hydrocarbures et gaz. En dehors de ces catégories, les prix sont librement fixés par les opérateurs notamment pour les PPN en transport frigorifique.

16. Les tarifs relatifs au transport des passagers et des véhicules sont, quant à eux, librement fixés par les opérateurs, sous réserve de dépôt préalable auprès de la direction générale des affaires économiques (ci-après « DGAE »), avec copie adressée à la direction polynésienne des affaires maritimes (ci-après « DPAM »). Toutes modifications ultérieures des tarifs sont soumises à l'homologation de la DGAE.

---

[1] Par la délibération n° 82-9 AT du 18 février 1982 modifiant et complétant l'article 4 de la délibération n° 77-47 AT du 15 mars 1977 portant création en Polynésie française de la licence d'armateur et fixant certains principes d'organisation des liaisons maritimes interinsulaires

B. LA DESSERTE ENTRE TAHITI ET MOOREA

17. La desserte par transport maritime entre Tahiti et Moorea est la liaison maritime la plus importante de Polynésie française, que ce soit en nombre de passagers, de tonnages transportés ou de passages de tous types de véhicule. La desserte entre Tahiti et Moorea a ainsi capté en 2015 plus de 35 % du fret inter-îles, 96 % du transport de véhicules et 99 % du trafic de passagers[2]. Cette desserte enregistre un chiffre d'affaires annuel de plus de 2,5 milliards de francs CFP en 2014 et en 2015.

1. LA SITUATION ACTUELLE DE LA DESSERTE

18. Trois navires assurent actuellement la liaison Tahiti-Moorea. Ces trois navires sont armés par trois sociétés différentes qui disposent chacune d'une licence d'exploitation :

- L'Aremiti Ferry 2[3], qui appartient à la SNC Aremiti Ferry, opère sur la ligne depuis décembre 2013 en remplacement de l'Aremiti Ferry 1 en service sur la ligne depuis 1996[4].
- L'Aremiti 5, propriété de la SNC Aremiti, opère sur la ligne depuis 2004 en remplacement de l'Aremiti 4[5] en service sur la ligne depuis 2000. Le navire Aremiti 5, initialement autorisé pour desservir les Îles Sous-le-Vent, a été autorisé le 8 juin 2004[6] à desservir temporairement Moorea du 8 au 21 juin 2004, en remplacement du navire Aremiti 4, en carénage ; cette autorisation a été prorogée dès le 11 juin 2004 jusqu'au 8 juillet 2004[7]. Finalement, en juillet 2004, par deux arrêtés simultanés, il a été acté une permutation entre les navires Aremiti 4[8] et Aremiti 5[9] sur les lignes des Îles Sous-le-Vent et la liaison de Tahiti et Moorea.
- Le Terevau, appartenant à la SARL SNGV2 Moorea 6, opère sur la ligne depuis 2012[10].

19. Il convient de noter que lors de la liquidation judiciaire de la société SDM Moorea Ferry en 2012, la SNC Aremiti Ferry a acquis le navire Moorea Ferry et a sollicité une licence d'armateur sur la desserte entre Tahiti et Moorea, qui lui a été refusée.

20. Les caractéristiques de ces trois navires sont les suivantes[11] :

	Temps de traversée	Capacités			Fréquence de touchées minimum	Nombre de touchées 2014	
		Passagers	Véhicules	Fret		théoriques	réalisées
Aremiti Ferry 2	40-45 mn	967	150	400 t	26 rotations/semaine	1 352	1 275
Aremiti 5	30-35 mn	630	30	-	40 rotations/semaine	2 080	8 91
Terevau	25-30 mn	360	10	10 m³	41 rotations/semaine	2 132	2 060

[2] Statistiques maritimes interinsulaires 2015 de la direction polynésienne des affaires maritimes (DPAM)
[3] Arrêté n° 9 MEP du 30 janvier 2009 modifié. La licence d'armateur pour ce navire a été obtenue dès 2009 mais l'arrêté a été modifié à plusieurs reprises jusqu'en 2013
[4] Arrêté n° 526 CM du 15 mai 1995 modifié par arrêté n° 687 CM du 28 juin 1996
[5] Arrêté n° 45 CM du 17 janvier 2000
[6] Arrêté n° 87 MEV du 8 juin 2004
[7] Arrêté n° 93 MEV du 11 juin 2004
[8] Arrêté n° 31 CM du 7 juillet 2004
[9] Arrêté n° 32 CM du 7 juillet 2004
[10] Arrêté n° 8131 MDA du 18 novembre 2011
[11] Atlas des lignes maritimes en Polynésie française (édition 2015), DPAM

21. Les données statistiques de la DPAM montrent, pour l'année 2014, une réduction du nombre de touchées par rapport au contenu des licences d'armateur, cette réduction concernant essentiellement le navire Aremiti 5.

22. D'un point de vue général, l'offre de transport de passagers sur la ligne semble surdimensionnée, en dehors des périodes de pic d'activités (début et fin des vacances scolaires, week-end prolongés…). En effet, en multipliant les capacités en nombre de passagers de chaque navire par le nombre de touchées théoriques, la capacité offerte en transport de passagers serait d'environ 7 millions de passages (ou personnes transportées). Compte tenu du nombre de passagers réellement transportés[12], le coefficient de remplissage de passagers peut être évalué à un peu plus de 20 % en 2014. Du fait du non-respect des fréquences minimales de rotation et des arrêts techniques (obligatoires ou contraints), ce coefficient est en réalité supérieur et s'établit à environ 30 % (nombres de passagers / nombre de places réellement proposées).

23. Les prix pratiqués par les trois navires sont exposés dans le tableau ci-dessous, sachant que l'Aremiti Ferry 2 et l'Aremiti 5 offrent les mêmes tarifs pour les traversées :

	Aremiti (en F CFP)	Terevau (en F CFP)	**écart**
Adulte Résident[13]			
aller simple	1 160	1 160	0 %
aller-retour	2 320	1 910	-17,7 %
carnet de 10	9 420	9 300	-1,3 %
abonnement mensuel	21 900	21 900	0 %
Jeune < 12ans			
aller simple	605	580	-4,1 %
aller-retour	1 210	1 000	-17,4 %
carnet de 10	4 960	4 900	-1,2 %
abonnement	12 900	12 450	-3,5 %
Senior (> 60 ans)			
aller simple	950	950	0 %
aller-retour	1 900	1 900	0 %
2 roues			
Moto			
aller simple	1 000	1 000	0 %
aller-retour	2 000	2 000	0 %
carnet de 10	6 130	6 080	-0,8 %
abonnement	14 580	19 280	32,2 %
Vélo			
aller simple	250	250	0 %
aller-retour	500	500	0 %
carnet de 10	1 900	1 850	-2,6 %
abonnement	5 020	5 000	-0,4 %

[12] Statistiques maritimes interinsulaires 2015 de la direction polynésienne des affaires maritimes (DPAM)

[13] Aremiti propose un tarif aller simple et aller-retour pour les non-résidents plus élevés (1 500 et 3 000 F CFP) Terevau propose des tarifs pour les résidents de Moorea moins élevés (1 000 et 1 900 F CFP)

Véhicules légers[14] (aller simple)			
Quadricycle	2 410	2 100	-12,9 %
Véhicule < 4,65 m	4 330	4 300	-0,7 %
Véhicule entre 4,65 m et 5,15 m	4 940	4 890	-1,0 %
Véhicule entre 5,15 m et 5,35 m	5 540	5 450	-1,6 %
Véhicule entre 5,35 m et 5,65 m	7 670	7 600	-0,9 %
Véhicule > 5,65 m	9 800	9 700	-1,0 %

2. LES MODIFICATIONS ENVISAGEES SUR LA DESSERTE

24. La SNC Aremiti souhaite remplacer le navire Aremiti 5 par l'Aremiti 6 qui présente des caractéristiques proches de celles du navire Terevau et va donc modifier l'offre sur la desserte.

a) LES MOTIFS DE REMPLACEMENT DU NAVIRE AREMITI 5 PAR LE AREMITI 6

25. D'après le compte rendu du CCNMI du 12 mai 2016, la SNC Aremiti avance deux raisons pour justifier le remplacement de l'Aremiti 5 par l'Aremiti 6 : son inadaptation à la demande et l'état du navire.

    Selon la SNC Aremiti, le navire devenu surdimensionné, ne correspond plus à la demande constituée d'abonnés qui utilisent le navire en semaine le matin et le soir. Très sensibles au temps de traversée, ils seraient pénalisés par les temps de chargement et de déchargement des véhicules et du fret qui rallongent la durée du passage.

26. La société avance par ailleurs, que le navire Aremiti 5 a subi des pannes et des arrêts multiples qui ont fortement impacté sa fréquentation ; les charges de réparation et de maintenance représentent un coût important pour la société. Ces problèmes techniques ont conduit à réduire la vitesse de croisière du navire ce qui génère des charges de carburant supplémentaires et un temps de traversée additionnel.

27. Ces différents points (limitation des rotations, sensibilité de la clientèle à la durée du trajet, arrêts techniques fréquents) ont été confirmés par la DPAM[15].

b) LES CONSEQUENCES DE L'ARRIVEE DE L'AREMITI 6 SUR LA DESSERTE

28. Le transfert de la licence d'armateur du navire Aremiti 5 à l'Aremiti 6 conduirait à une réduction de l'offre de transport – fret, passagers, véhicules – sur la desserte entre Tahiti et Moorea. En effet, le navire Aremiti 6 disposera de 80 places de passagers de moins que l'Aremiti 5 et le nombre de véhicules automobiles pouvant être transporté passera de 30 à 5. Ainsi, la configuration du navire Aremiti 6 se rapprocherait de celle du navire Terevau, à savoir une vedette rapide aux dimensions similaires et principalement positionnée sur le transport de passagers.

[14] Les découpages de tranches de poids diffèrent sensiblement entre Aremiti et Terevau (environ 5cm). Les tranches médianes restent très proches et permettent la comparaison

[15] Audition des représentants de la DPAM du 25 juillet 2016

Tableau récapitulatif[16]

	Aremiti **5**	Aremiti **6**	**Terevau**
Port en lourd *(charge maxi en tonnes)*	100	81,5	67
Moteurs principaux	4 x 2320 kW	4 x 2240 kW	4 x 1979 kW
Consommation	*2000 l/h*	*2000 l/h*	*1300 l/h*
Capacités de transport			
Passagers	630	550	360
Véhicules	30 VL	5 VL	10 VL
Dimensions *(longueur x largeur)*	53,4 x 14,2	49,7 x 14,5	42,5 x 12,3
Temps de traversée	30-35 mn	25-30 mn	25-30 mn

29. Les représentants de la SNC Aremiti prévoient que la programmation horaire du futur navire Aremiti 6 restera quasiment inchangée, seul le départ de 5h20 devant être repoussé à 5h30. La licence est par ailleurs demandée pour 3 rotations journalières correspondant au nombre de rotations actuelles de l'Aremiti 5. Ils ont également indiqué qu'ils n'envisageaient pas de modifier leur grille tarifaire actuelle.

30. La mise en exploitation du navire ne semble donc pas devoir conduire à une modification de l'offre au niveau horaire ou tarifaire mais à une réduction du temps de trajet du navire (de l'ordre de 5 à 10 minutes) par rapport à l'actuel Aremiti 5.

II. LES PRATIQUES SUSCEPTIBLES D'ETRE QUALIFIEES AU TITRE DU CODE DE LA CONCURRENCE

31. Le CCNMI qui s'est réuni le 12 mai 2016 afin d'examiner la demande de licence d'armateur présentée par la SNC Aremiti dans le cadre du remplacement du navire Aremiti 5 par un navire Aremiti 6, s'est interrogé sur l'équilibre du projet, assuré par le versement d'une subvention exceptionnelle à la SNC Aremiti par la SNC Aremiti Ferry et par les conditions de financement du projet et notamment le bénéfice, considéré comme de droit par l'armateur, de la défiscalisation. Le représentant du ministère des transports indiquait ainsi que « *l'équilibre comptable de la SNC Aremiti semble obtenu par une subvention exceptionnelle de la SNC Aremiti Ferry, qui permet un « lissage » des charges d'exploitation de deux sociétés différentes. Au niveau concurrentiel cela pourrait poser un problème et l'avis de l'autorité de la concurrence permettra d'éclairer ce point* ». Il est ajouté dans le compte rendu que « *la saisine de l'Autorité portera sur une compensation d'un compte d'exploitation structurellement déficitaire, d'une société à une autre du même groupe, au regard de la réglementation sur les pratiques anticoncurrentielles* ». La problématique relative à la défiscalisation est indirectement liée au fait que, selon le représentant du ministère des transports, le secteur du transport « *risque de ne pas être prioritaire* [pour l'octroi de la défiscalisation] » d'autant que

[16] Atlas des lignes maritimes en Polynésie française (édition 2015), DPAM et dossier de demande de licence d'armateur pour le navire Aremiti 6

le navire n'a que 12 ans. L'équilibre d'exploitation peut s'avérer difficile et la pérennité de l'activité d'un navire sur la desserte non garantie.

32. Ces interrogations ont conduit le Président de la Polynésie française à saisir l'Autorité polynésienne de la concurrence sur « *d'éventuelles pratiques anticoncurrentielles sur cette ligne (pratiques de prix prédateurs, ententes entre sociétés)* ».

A. LE RISQUE D'ENTENTE

1. LES CONDITIONS D'APPLICATION DE L'ARTICLE LP 200-1 DU CODE DE LA CONCURRENCE

33. Le code de la concurrence définit l'entente, comportement prohibé, comme la constatation d'« *actions concertées, conventions, ententes expresses ou tacites ou coalitions* », résultant d'un accord de volontés, ayant pour objet ou pouvant avoir pour effet d'empêcher, de fausser ou de restreindre la concurrence sur un marché de la Polynésie française.

34. Un accord de volontés suppose l'existence d'au moins deux entités juridiquement distinctes et économiquement indépendantes l'une de l'autre.

35. La séparation formelle entre deux sociétés, résultant de leur personnalité juridique distincte, n'est cependant pas déterminante en droit de la concurrence. Ainsi, les accords conclus entre deux sociétés ayant des personnalités juridiques distinctes, mais qui font partie d'un même groupe (formant ou relevant d'une seule et même entreprise ou entité économique qui déploie un comportement unique sur le marché), ne constituent pas des ententes illicites, « *à défaut de volonté propre des parties à l'accord* »[17], dès lors que ces deux sociétés ne disposent pas d'une autonomie commerciale[18].

36. Les critères à prendre en compte afin de déterminer si une société filiale peut être considérée comme étant autonome de sa société mère ont été définis par l'Autorité métropolitaine de la concurrence dans de nombreuses décisions : importance de la participation financière de la société mère dans le capital de la société contrôlée, nominations au sein des organes de direction, possibilité pour les organes dirigeants de la société filiale de déterminer librement une stratégie industrielle, financière et commerciale pleinement autonome[19].

37. Les mêmes principes de recherche d'autonomie s'appliquent aux relations entre deux filiales d'un même groupe. Dans la décision n° 06-D-26 du 15 septembre 2006, le Conseil de la concurrence a rappelé qu'aucune entente ne pouvait être constituée entre deux filiales d'un même groupe, si celles-ci n'ont pas d'autonomie de décision par rapport au groupe : « *En l'absence de volontés qui seraient suffisamment autonomes pour manifester un accord, les politiques de coordination des filiales d'un même groupe, connues ou non des clients, en tant qu'elles concernent les relations entre sociétés du groupe, sont donc exclues du champ*

---

[17] Décision du Conseil de la concurrence n° 03-D-29 du 13 juin 2003 ; voir aussi, pour un regroupement d'entités étroitement imbriquées et formant une unité économique, décision de l'Autorité de la concurrence nationale n° 12-D-20 du 12 octobre 2012

[18] En ce sens, voir l'arrêt de la Cour de justice des communautés européennes, 14 juillet 1972, ICI/Commission, 48/69, point 140
La Cour de justice de l'union européenne a jugé, dans un arrêt du 24 octobre 1996 (Viho) que l'article 81 § 1 TFUE « *ne s'applique pas aux relations à l'intérieur d'une seule entité économique ou entreprise, par exemple une société mère et les filiales qui en dépendent* »

[19] *Cf.* par exemple, décision du Conseil de la concurrence, 28 mars 2007, n° 07-D-12, aff. « Chèque-cinéma »

d'application des dispositions relatives à l'interdiction des ententes dans un cas tel que celui de l'espèce. En l'occurrence, Yamaha Motor France et MBK, sociétés du même groupe, n'ont pas d'autonomie de décision ».

2. L'APPLICATION A LA DESSERTE MARITIME ENTRE TAHITI ET MOOREA

38. La question de l'indépendance des sociétés SNC Aremiti et SNC Aremiti Ferry vis-à-vis du groupe Degage conditionne la question de savoir si ces deux entreprises relèveraient du droit des ententes.

39. En l'espèce, les deux SNC sont détenues par des actionnaires différents : les actionnaires de la SNC Aremiti sont M. Eugène Degage (majoritaire) avec Mme France Degage ; ceux de la SNC Aremiti Ferry sont M. Tuanua Degage (majoritaire) et Mme France Degage. Aucune consolidation des comptes n'est établie entre ces deux sociétés.

40. Cependant, il convient de noter que les actionnaires de ces deux sociétés présentent des liens familiaux étroits puisque M. Tuanua Degage est le fils de M. Eugène Degage et Mme France Degage est l'épouse de ce dernier.

41. De plus, bien que le gérant de la société SNC Aremiti à laquelle appartient le navire Aremiti 5 soit M. Eugène Degage, le dossier de demande de licence d'armateur, du fait du remplacement du navire, a été présenté à la CCNMI par M. Tuanua Degage, gérant de la SNC Aremiti Ferry mais également responsable technique de la SNC Aremiti. Interrogés sur ce point, MM. Eugène et Tuanua Degage ont indiqué que les deux sociétés appartenaient à un seul et même groupe et que, bien que présentant un actionnariat distinct, les décisions relevaient du cadre familial.

42. De la même manière, les actionnaires des deux SNC se présentent eux-mêmes comme appartenant à un groupe, le groupe Degage, qui dispose de son site internet[20], de son logo et d'une « Corporate Brochure »[21].

43. Le site internet commun www.aremiti.pf indique qu'« *Aremiti est une compagnie effectuant des transports maritimes entre Tahiti et Moorea depuis 1991. Elle exploite des navires à grande vitesse dont le Aremiti 5 et le Aremiti Ferry 2. Nos navires effectuent jusqu'à 5 rotations par jour* »[22]. Ce site commercialise les billets pour les deux navires, la traversée étant au même prix quel que soit le navire. Pour les passagers, un billet est valable indistinctement sur les deux navires Aremiti.

44. La brochure du groupe précise en page 3 que les activités menées par le groupe Degage « *se déclinent en diverses sociétés spécialisées dans des domaines distincts : le transport maritime, le transport terrestre, le tourisme, la maintenance maritime, la mécanique, l'environnement et la communication informatique. La famille Degage, à la tête de ces sociétés, met en œuvre tous les moyens nécessaires afin d'offrir à l'ensemble de sa clientèle une qualité de service irréprochable* ». La même brochure présente l'historique du groupe :

[20] www.degage.org
[21] http://fr.calameo.com/read/003494005fd5a2e42d1a5
[22] http://www.aremiti.pf/flotte



45. La société Tahiti Gestion, bien que ne figurant pas dans la brochure, appartient également au même groupe. Elle assure un rôle majeur dans l'organisation de la desserte Tahiti-Moorea. Son personnel regroupe les employés aux guichets mais également les hôtesses de bord des deux navires. Elle s'occupe donc des ventes aux guichets, assure la répartition des recettes entre les navires, emploie et répartit l'équipage commercial (à l'exclusion du personnel technique) entre les navires en fonction des rotations.

46. Ainsi, au stade du présent avis, les liens familiaux ainsi que l'organisation de la gestion commerciale et de la communication conduisent à considérer que les deux sociétés appartiendraient à un même groupe et n'auraient pas d'autonomie de décision. Aucune entente ne pourrait donc être constituée entre la SNC Aremiti et la SNC Aremiti Ferry.

47. Cependant, si à la lumière d'une étude approfondie dans le cadre d'une procédure contentieuse, les deux entités devaient être considérées comme indépendantes au niveau de leur gestion et de leur stratégie, toute action concertée, visant notamment à la fixation des tarifs de passages ou d'autres conditions de transport, pourrait alors être considérée comme une entente au sens de l'article LP. 200-1 du code de la concurrence.

B. LE RISQUE D'ABUS DE POSITION DOMINANTE

48. Les interrogations de la CCNMI portaient également sur le fait qu'une subvention était versée à la SNC Aremiti, structurellement déficitaire, par la SNC Aremiti Ferry. La question portait alors sur les conditions de financement d'une activité déficitaire (transport de passagers) par une activité bénéficiaire (voitures et fret). Sous certaines conditions, le soutien d'une activité en concurrence par une activité réalisée en monopole peut en effet être constitutive d'un abus de position dominante.

49. L'abus de position dominante ou exploitation abusive de position dominante, est une pratique prohibée par l'article LP 200-2 du code de la concurrence.

50. Pour qu'il y ait abus de position dominante au sens du droit de la concurrence, les autorités de concurrence doivent démontrer l'existence d'une position dominante, une exploitation abusive de cette position et un objet ou un effet restrictif de concurrence sur un marché.

1. L'EXISTENCE D'UNE POSITION DOMINANTE

51. La preuve de l'existence d'une position dominante, détenue par une ou plusieurs entreprises, requiert de définir le marché pertinent et de déterminer la position des entreprises actives sur ce marché. La jurisprudence a en effet précisé que « *la définition adéquate du marché pertinent est une condition nécessaire et préalable du jugement porté sur un comportement prétendument anticoncurrentiel* »[23].

a) LA DEFINITION DES MARCHES PERTINENTS

52. En matière de transport, la pratique décisionnelle métropolitaine[24], dont l'Autorité polynésienne de la concurrence peut s'inspirer, distingue traditionnellement le transport de passagers du transport de fret.

♦ Le transport de passagers

53. S'agissant du transport de passagers, la pratique décisionnelle retient traditionnellement une approche point à point ou « origine-destination » selon laquelle toute combinaison de deux villes est considérée comme un marché pertinent, les consommateurs souhaitant se rendre d'un point d'origine à un point de destination et n'envisageant pas qu'une autre destination soit substituable[25].

54. Au sein de ce marché, les autorités de concurrence[26] ont envisagé plusieurs types de segmentation. Ainsi, elles distinguent traditionnellement les passagers sensibles au temps (essentiellement en voyage d'affaires) des passagers non sensibles au temps (touristes). Les

[23] Tribunal de l'union européenne (quatrième chambre), 6 juillet 2000, *Volkswagen AG / Commission*, T-62/98

[24] Notamment, décision 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

[25] Notamment, décision de la commission européenne du 11 février 2004, affaire COMP/M.3280 *Air France/KLM*, confirmée par l'arrêt du TPICE du 4 juillet 2006, affaire T-177/04 ; décision de la commission européenne du 7 avril 2004, affaire COMP/38.284/D2 *Air France/Alitalia* ; décision de la commission européenne du 4 juillet 2005, affaire COMP/M.3770 *Lufthansa/Swiss*. Voir notamment la décision du Conseil de la concurrence n° 07-D-39 du 23 novembre 2007 relative à des pratiques mises en œuvre dans le secteur du transport ferroviaire de personnes sur la route Paris-Londres

[26] Voir, par exemple, la décision de la Commission européenne n° COMP/M.7333 *Alitalia/Etihad* du 14 novembre 2014 ou la décision de l'Autorité de la concurrence nationale n° 09-DCC-17 du 7 juillet 2009

personnes voyageant pour affaires recherchent d'abord la rapidité, le confort et la fréquence, tandis que celles qui effectuent un voyage d'agrément accordent plus d'importance au prix.

55. De même, la question de la substituabilité entre les modes de transport est appréciée au cas par cas par la pratique décisionnelle[27] et dépend du type de passagers, de la distance ou de la durée des voyages, des fréquences disponibles et des prix des voyages.

56. En Polynésie française, sur la desserte maritime entre Tahiti et Moorea, plusieurs types de clientèles pourraient être distingués. En effet, selon les calculs et les éléments communiqués au cours de l'instruction, environ 35 à 40 % du trafic global (550 000 à 575 000 passagers) est constitué de résidents qui se rendent quotidiennement à Tahiti ou Moorea le matin et rentrent le soir. Cette clientèle, qui se compose des salariés et de scolaires, pourrait être définie comme le trafic d'activité qui se distingue du trafic touristique qui opère plutôt le week-end. Il est cependant utile de préciser que la clientèle d'activité sur la ligne entre Moorea et Tahiti composée notamment de travailleurs rémunérés au salaire minimum interprofessionnel garanti (SMIG) en vigueur est aussi sensible au prix.

57. S'agissant de la substituabilité du transport maritime avec l'avion, elle apparaît limitée dès lors qu'il est constaté que le prix d'un billet d'avion représente environ 4 à 5 fois celui d'un passage par voie maritime sur la ligne entre Tahiti et Moorea. De plus, peu de vols sont programmés avant 8h00 du matin, à la différence des bateaux. En outre, la situation géographique de l'aéroport de Tahiti-Faa'a, contrairement à la gare maritime de Papeete, ne facilite pas l'accès au lieu de travail ou de scolarisation en centre-ville.

58. Aussi, le trafic de passagers entre les gares maritimes de Papeete et Vaiare est plus de 15 fois supérieur à celui enregistré à l'aéroport de Moorea, toutes destinations confondues (1,569 million de passagers[28] contre 103 906[29]).

59. En conséquence, en première analyse, il est peu probable que le transport par voie aérienne entre Tahiti et Moorea soit considéré comme une solution de substitution au bateau, au moins pour la clientèle d'activité.

♦ Le transport de fret

60. Concernant le transport de fret, la pratique décisionnelle[30] retient, comme pour le transport de passagers, une approche « origine-destination ».

61. Les autorités de concurrence tant nationale[31] qu'européenne[32] considèrent également 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 une distinction entre le transport aérien, le transport maritime et le transport terrestre de marchandises.

---

[27] Décision de la commission européenne du 10 mars 2003, affaire COMP/38477 *British Airways/SN Brussels Airlines*

[28] Statistiques maritimes interinsulaires 2015 de la direction polynésienne des affaires maritimes (DPAM)

[29] Statistiques de trafic 2015 édité par l'Union des aéroports français

[30] Voir notamment la décision de l'Autorité de la concurrence nationale 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

[31] Voir notamment la décision de l'Autorité de la concurrence nationale 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

[32] 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

62. Au sein du transport maritime de marchandises, les autorités de la concurrence métropolitaines et européennes [33] se sont interrogées, sur la pertinence d'une segmentation par type de bateaux. En revanche, aucune segmentation par type de marchandises n'a été envisagée.

63. En Polynésie française, la pratique décisionnelle relative aux modes de transport paraît transposable. La segmentation par type de bateaux n'est, quant à elle, pas pertinente. Par ailleurs, compte tenu de la règlementation sur les prix dans le transport de marchandises, la segmentation possible du marché selon le type de produits transportés pourrait être examinée.

64. A cet égard, les données statistiques établies par la DPAM distinguent de manière traditionnelle le transport de véhicules du transport de fret et segmentent le transport de marchandises en produits alimentaires, matériaux de construction, hydrocarbures et divers.

65. Cependant, d'après le service concerné, cette segmentation ancienne est la continuation de distinctions statistiques opérées par le service des douanes il y a plusieurs décennies et conservée depuis lors. De plus, ce fractionnement ne correspond pas aux catégories de produits définies par la règlementation tarifaire puisque les produits alimentaires regroupent à la fois des produits réglementés (PPN et PGC) et des produits dont le prix est librement fixé par l'armateur. De surcroît, la grille des tarifs maximaux prévoit par exemple que les produits alimentaires réglementés (PPN et PGC) font l'objet d'une tarification libre dans le cadre d'un transport de fret frigorifique. De la même manière, les catégories établies par la DPAM ne distinguent pas les produits dont la prise en charge du fret est assurée par la collectivité de Polynésie française, en vertu de plusieurs délibérations[34], de ceux qui sont intégralement pris en charge par le client. La prise en charge du fret par la collectivité de Polynésie française entre Tahiti et Moorea est cependant très marginale. En effet, si le transport de fret entre ces deux îles représente 35 % du trafic global inter-îles, il ne représente que moins de 5 % du montant pris en charge par la collectivité. Pour le transport de véhicules, les statistiques établies par la DPAM distinguent le nombre de véhicules poids lourds dont la charge est également comptabilisée en transport de fret.

66. Au stade du présent avis, la question de la délimitation exacte du marché du fret peut rester ouverte dans la mesure où quelle que soit la segmentation retenue, les conclusions de l'analyse seront inchangées.

b) L'EXISTENCE D'UNE POSITION DOMINANTE

67. La notion de position dominante n'est pas définie par les textes. Cependant, une définition a été élaborée par les autorités et juridictions communautaires. Ainsi, la position dominante se définit comme « *une situation de puissance économique détenue par une entreprise qui lui donne le pouvoir de faire obstacle au maintien d'une concurrence effective sur le marché en cause en lui fournissant la possibilité de comportements indépendants dans une mesure appréciable vis-à-vis de ses concurrents, de ses clients et, finalement, des consommateurs. Cette notion d'indépendance est liée au degré de pression concurrentielle exercée sur l'entreprise en question. L'existence d'une position dominante implique que cette pression concurrentielle n'est pas suffisamment efficace et, partant, que l'entreprise en cause détient un pouvoir de marché*

[33] Voir notamment la décision de l'Autorité de la concurrence nationale 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

[34] La délibération n° 95-118 AT du 24 août 1995 relative à la prise en charge par le territoire du fret du coprah et des produits de première nécessité, dispositif par la suite complété par les délibérations n° 2004-9 APF du 22 janvier 2004 (pour l'eau conditionnée) et n° 2009-15 APF du 28 mai 2009 (pour d'autres produits)

substantiel et durable. Les décisions de l'entreprise sont donc très largement insensibles aux actions et réactions des concurrents, des clients et, finalement, des consommateurs »[35].

68. Par ailleurs, il convient de rappeler qu'une part de marché extrêmement importante constitue par elle-même, sauf circonstances exceptionnelles, une des preuves de l'existence d'une position dominante[36].

♦ Sur le transport maritime de passagers entre Tahiti et Moorea

69. Sur le marché du transport maritime de passagers, le Terevau a transporté 43 % des passagers entre Tahiti et Moorea en 2015, l'Aremiti Ferry 35 % et l'Aremiti 5 22 %, soit un total de 57 % pour le groupe Degage. Les parts de marché diffèrent peu selon le sens de la traversée, l'Aremiti 5 captant un peu plus de clientèle (24 %) sur le sens Moorea-Tahiti au détriment des deux autres navires en exploitation.

70. Depuis 2013 et l'arrivée du Terevau[37] sur la desserte, les données statistiques montrent une baisse significative du transport de passagers par le navire Aremiti 5 qui a perdu près des deux tiers de sa clientèle (près de 575 000 passagers perdus) sur la période 2013-2015. Cette clientèle perdue, ainsi que le reliquat de clientèle du navire Aremiti 4 (environ 70 000 passagers), a été récupérée pour partie par l'Aremiti Ferry 2 à sa mise en exploitation (+380 à 390 000 passagers captés) et par le navire Terevau (+225 000 passagers).

Passagers[38]	**2013**	**2014**	**2015**	*Variation 2013-2015*
Aremiti 4	71 650	25 834	0	*-100 %*
Aremiti 5	918 249	405 359	344 337	*-62,5 %*
Aremiti Ferry 1* puis 2	154 298*	537 844	549 842	*+256,4 %*
Terevau	450 211	599 625	675 522	*+50 %*
TOTAL	**1 594 408**	**1 568 662**	**1 569 701**	

71. Les écarts de fréquentation d'un navire à l'autre ne peuvent pas s'expliquer par les écarts de prix entre les différents opérateurs. En effet, l'examen des tarifs du groupe Degage et du Terevau, détaillés au paragraphe 23, fait apparaître une faible différence (inférieure à 2 % pour le Terevau) entre les tarifs sur les principales catégories (hors tarifs particuliers de type Big CE ou tarifs spécifiques tels que le transport de pirogue), que ce soit sur les billets à l'unité, sur les carnets ou sur les abonnements mensuels. La compagnie SNGV 2 Moorea pratique des prix incitatifs sur les trajets aller-retour, expliquant pour partie cet écart moyen. Ainsi, sur les abonnements, les différences sont soit marginales (3,5 % de moins pour le Terevau pour les jeunes de moins de 12 ans) ou soit nulles (pour les adultes ou les séniors).

72. Les explications sur l'évolution des parts de marchés respectives doivent être recherchées dans les conditions de desserte, les interlocuteurs interrogés ayant mis en avant l'extrême sensibilité de la clientèle à la durée de l'embarquement et du trajet. En effet, un navire plus lent de 5

[35] Communiqué du 24 février 2009 portant orientations sur les priorités retenues par la Commission pour l'application de l'article 82 du traité CE aux pratiques d'éviction abusives des entreprises dominantes, paragraphe 10

[36] CJCE, 13 février 1979, n° 85/76, paragraphe 41

[37] 2013 est la première année pleine d'exploitation du Terevau permettant une comparaison

[38] Statistiques maritimes interinsulaires 2015 de la direction polynésienne des affaires maritimes (DPAM)

minutes disposerait d'un désavantage compétitif de même qu'un navire soumis à des contraintes d'embarquement et de débarquement. Cet argument n'est cependant valable que pour le transport de la clientèle d'activité, les critères de rapidité et de ponctualité n'étant pas déterminants pour la clientèle de tourisme. Or, malgré cela, l'Aremiti Ferry 2, plus lent que les deux autres navires, a bénéficié d'un report de clientèle de l'Aremiti 5, ce qui tendrait à démontrer que le temps du trajet n'est pas le seul élément de décision des passagers.

♦ Sur le transport maritime de fret entre Tahiti et Moorea

73. Sur le marché du transport maritime de fret, que ce soit dans le sens Tahiti-Moorea ou Moorea-Tahiti, le navire Aremiti Ferry 2 dispose d'un quasi-monopole en matière de tonnages transportés avec 97,9 % du fret Aller et 99,2 % du fret Retour[39]. La part réalisée par le navire Aremiti 5 reste très marginale (inférieure à 2 %), celle du Terevau est nulle.

74. Le trafic du fret a augmenté de 11,7 % en tonnages transportés entre 2012 et 2015.

75. En conséquence, il semblerait, avant toute analyse approfondie du marché, que le groupe Degage, soit en situation de monopole, et que le navire Aremiti Ferry 2, soit en position dominante sur le marché du transport de fret entre Tahiti et Moorea.

♦ Sur le transport maritime de véhicules entre Tahiti et Moorea

76. La part de marché du transport de véhicules du groupe Degage est de 71,3 % (50,2 % pour l'Aremiti Ferry 2 et 21,1 % pour l'Aremiti 5) tandis que celle du Terevau est de 28,7 %.

Les parts de marché sont très variables selon le type de véhicules. Le navire Aremiti Ferry 2 transporte 60 % des voitures (79,2 % pour le groupe Degage), alors que sur le segment des motos et scooters, le Terevau capte plus de la moitié des usagers (53 %) malgré des abonnements au tarif plus élevé. Concernant le passage des vélos, le navire Aremiti 5 (41,5 %) est leader devant le Terevau (37,4 %).

[39] Statistiques maritimes interinsulaires 2015 de la direction polynésienne des affaires maritimes (DPAM)

VOITURES	AREMITI 5	AREMITI FERRY 2	TEREVAU	TOTAL MOOREA
Aller	11 963	36 412	12 769	61 144
Retour	10 604	37 803	12 599	61 006
Total	22 567	74 215	25 368	122 150
MOTOS/SCOOTERS	AREMITI 5	AREMITI FERRY 2	TEREVAU	TOTAL MOOREA
Aller	4 694	6 176	12 317	23 187
Retour	5 506	5 510	12 375	23 391
Total	10 200	11 686	24 692	46 578
VELOS	AREMITI 5	AREMITI FERRY 2	TEREVAU	TOTAL MOOREA
Aller	5 131	3 601	5 459	14 191
Retour	6 646	2 379	5 159	14 184
Total	11 777	5 980	10 618	28 375
POIDS LOURDS	AREMITI 5	AREMITI FERRY 2	TEREVAU	TOTAL MOOREA
Aller		7 101		7 101
Retour		7 080		7 080
Total		14 181		14 181

Chiffres 2015 – DPAM[40]

77. En conséquence, au stade du présent avis, et avant toute analyse approfondie du marché, il ne peut être exclu que le groupe Degage soit en position dominante sur le marché du transport de véhicules entre Tahiti et Moorea, à tout le moins sur le segment du transport de voitures.

2. L'EXPLOITATION ABUSIVE D'UNE POSITION DOMINANTE

78. Compte tenu de la situation de la desserte maritime entre Tahiti et Moorea, le type d'abus qui pourrait être constaté est une pratique de prix prédateurs par le groupe Degage dans le but d'évincer son concurrent, le Terevau.

79. Par ailleurs, du fait d'une possible subvention entre l'activité fret pour laquelle le groupe Degage est en monopole, et l'activité transport de passagers pour laquelle les navires du groupe Degage sont en concurrence avec le Terevau, le risque de subvention croisée par le groupe Degage peut être examiné.

a) L'ANALYSE DES PRIX PREDATEURS

♦ Le cadre d'analyse des prix prédateurs.

80. En droit de la concurrence, la prédation peut être définie comme la pratique par laquelle une entreprise en position dominante fixe ses prix à un niveau tel qu'elle subit des pertes ou renonce

[40] Statistiques maritimes interinsulaires 2015 de la direction polynésienne des affaires maritimes (DPAM)

à des profits à court terme dans le but d'évincer ou de discipliner un ou plusieurs concurrents, ou encore de rendre plus difficile l'entrée de futurs compétiteurs sur le marché, afin ultérieurement de remonter ses prix pour récupérer ses pertes[41].

81. Toute stratégie reposant sur l'acceptation temporaire de pertes n'est pas nécessairement anticoncurrentielle, notamment lorsque les sacrifices financiers consentis par une entreprise sont nécessaires pour pouvoir pénétrer un nouveau marché, déclencher un abaissement des coûts de production par le biais d'un effet d'apprentissage, ou encore accroître sa base installée de clients pour générer un effet de réseau. Ainsi, la pratique d'un prix bas ne traduit pas nécessairement un comportement de prédation, dans la mesure où elle ne vise pas délibérément l'éviction d'un concurrent viable[42].

82. Ce qui caractérise la prédation dans une pratique de prix bas proposés à l'ensemble ou à certains consommateurs du marché, c'est l'aspect volontaire des pertes, la stratégie d'éviction ou de discipline les concernant et l'objectif de récupération au détriment du consommateur. Cet effet escompté d'éviction est central dans l'examen de la pratique : le sacrifice consenti n'a, en effet, de sens que si l'entreprise prédatrice considère qu'il est possible pour elle de récupérer à plus long terme les pertes ou les moindres profits subis, une fois que l'éviction recherchée aura produit son effet, c'est-à-dire la capacité à exploiter son pouvoir de marché grâce à une situation devenue plus favorable après la sortie de concurrents. Cette récupération - possible - des pertes après disparition ou affaiblissement des concurrents explique pourquoi les autorités de concurrence, dont le but est notamment de protéger le bien-être du consommateur final, prohibent la prédation : si le consommateur bénéficie, à court terme des prix prédateurs bas, il souffrira, ensuite, de prix plus élevés ou d'un choix moins large dans la période suivant la prédation.

83. Quelle que soit la forme prise par la stratégie mise en œuvre, elle comporte un risque : celui d'exposer des pertes sans atteindre l'effet escompté. Il faut donc que l'entreprise prédatrice ait un intérêt suffisant pour compenser le risque d'une telle politique, la défense d'une situation acquise qui pourrait être menacée par la concurrence, et qu'elle ait aussi la capacité financière de supporter les pertes initiales. C'est la raison pour laquelle une politique de prédation ne peut être raisonnablement poursuivie que par des entreprises financièrement puissantes et disposant d'un pouvoir de marché.

84. La preuve de la prédation peut être apportée selon la position des prix de vente par rapport à différents niveaux envisageables de coûts[43].

85. La jurisprudence retient le test qui consiste à comparer le niveau des prix avec les « coûts variables » moyens (qui varient en fonction des quantités produites) et avec les « coûts totaux » moyens (qui comprennent les coûts fixes et les coûts variables) : si le niveau des prix est inférieur à la moyenne des « coûts variables », il existe une forte présomption de prédation ; si le niveau des prix est compris entre la moyenne des « coûts variables » et la moyenne des « coûts totaux », la prédation ne sera retenue que s'il est démontré qu'il existe un plan d'élimination du ou des concurrents. Enfin, si le niveau des prix est supérieur à la moyenne des « coûts totaux » alors la prédation ne sera normalement pas retenue[44].

86. C'est en examinant les indices recueillis à l'aune des explications données par l'entreprise mise en cause pour justifier le comportement qu'elle a adopté que l'Autorité polynésienne de la

---

[41] CA Paris, 20 novembre 2013, n° 12-02931, *aff. Google*

[42] Cf. P. Rey et J. Tirole, Analyse économique de la notion de prix de prédation, RFE1997, vol. 12, n° 1, p.3

[43] Cour de justice des communautés européennes, 3 juillet 1991, aff. 62/86, *Akzo*

[44] Cour de justice de l'union européenne, 14 novembre 1996, aff. 333/94 P, *Tetra Pak*

concurrence formera, au cas par cas, sa conviction sur l'existence ou non d'une volonté d'éviction des concurrents.

♦ L'application au transport maritime de passagers entre Tahiti et Moorea

87. Pour pouvoir qualifier de prédation une pratique de prix bas ou agressifs, le raisonnement à suivre par l'Autorité polynésienne de la concurrence impliquerait des données de coûts précises qui ne sont pas disponibles, l'activité de l'Aremiti 6 n'étant pas encore lancée.

88. En tout état de cause, les représentants du groupe Degage ont indiqué qu'ils n'avaient pas pour intention de modifier leur grille tarifaire existante avec l'arrivée de l'Aremiti 6. Or actuellement, la politique de prix du groupe ne peut pas être qualifiée d'agressive puisque les prix détaillés au paragraphe 23 du présent avis pour le transport de passagers montrent que les prix du groupe Degage sont peu différents de ceux pratiqués par le Terevau, et même supérieurs pour certains passagers tels que les aller-retours pour les adultes résidents et pour les jeunes de moins de 12 ans.

89. Une pratique de prix prédateurs ne peut ainsi être supposée *a priori*. Elle ne pourrait être constatée que sur la base de l'examen des prix réellement pratiqués par le groupe Degage à l'arrivée de l'Aremiti 6 et des coûts effectivement supportés par la société concernée. Seule une telle analyse pourrait conduire l'Autorité polynésienne de la concurrence à qualifier la pratique d'abus de position dominante, au sens de l'article LP 200-2 du code de la concurrence.

90. Par ailleurs, le test de coûts effectué par les autorités de concurrence ne prend pas en compte les seuls coûts fixes. Le mécanisme de défiscalisation portant sur le coût d'acquisition des bateaux, et donc sur les coûts fixes de l'armateur, ne serait donc pas pris en considération par l'Autorité polynésienne de la concurrence pour établir l'existence de prix prédateurs.

b) L'ANALYSE DES SUBVENTIONS CROISEES

♦ Le cadre d'analyse des subventions croisées

91. Selon la définition de la Commission européenne dont l'Autorité polynésienne de la concurrence peut s'inspirer, « *par subventions croisées, on entend la technique par laquelle une entreprise fait supporter ou impute tout ou partie des coûts de son activité sur un marché géographique ou un marché de produits donnés à son activité sur un autre marché géographique ou marché de produits*[45] ».

92. La jurisprudence retient qu'une pratique de subventions croisées peut être sanctionnée au titre des abus de position dominante lorsqu'elle est utilisée pour pratiquer des prix prédateurs ou lorsqu'elle a conditionné une pratique commerciale qui, sans être prédatrice, a entraîné une perturbation durable du marché qui n'aurait pas eu lieu sans elle. Le fait pour une entreprise titulaire d'un monopole d'utiliser les ressources de ce dernier pour subventionner une nouvelle activité ne constitue pas « en soi » un abus de position dominante.

93. Dans sa décision n° 00-D-50 du 5 mars 2001[46] relative à des pratiques mises en œuvre par la Française des jeux, le Conseil de la concurrence a posé le cadre d'analyse des subventions croisées : « *Considérant qu'il est licite, pour une entreprise publique qui dispose d'une position dominante sur un marché en vertu d'un monopole légal, d'entrer sur un ou des marchés concurrentiels, à condition qu'elle n'abuse pas de sa position dominante pour restreindre ou*

[45] Communication de la Commission européenne sur l'application des règles de concurrence au secteur postal et sur l'évaluation de certaines mesures d'Etat relatives aux services postaux (98/ C 39/02)

[46] Décision confirmée par la cour d'appel de Paris le 20 novembre 2001 et par la Cour de cassation dans un arrêt du 10 décembre 2003

tenter de restreindre l'accès au marché pour ses concurrents en recourant à des moyens autres que ceux qui relèvent d'une concurrence par les mérites ; qu'ainsi, une entreprise publique disposant d'un monopole légal, qui utilise les ressources de son activité monopolistique pour subventionner une nouvelle activité, ne méconnaît pas, de ce seul fait, les dispositions de l'article L. 420-2 du code de commerce ;
Considérant, en revanche, qu'est susceptible de constituer un abus le fait, pour une entreprise disposant d'un monopole légal, c'est-à-dire un monopole dont l'acquisition n'a supposé aucune dépense et est insusceptible d'être contesté, d'utiliser tout ou partie de l'excédent des ressources que lui procure son activité sous monopole pour subventionner une offre présentée sur un marché concurrentiel, lorsque la subvention est utilisée pour pratiquer des prix prédateurs ou lorsqu'elle a conditionné une pratique commerciale qui, sans être prédatrice, a entraîné une perturbation durable du marché qui n'aurait pas eu lieu sans elle ».

94. La recherche des subventions croisées, comme celle des prix prédateurs, ne peut donc être fondée que sur l'analyse d'une comptabilité analytique permettant d'établir de façon économiquement correcte une répartition des recettes et des coûts de l'entreprise sur les différentes activités.

♦ L'application au transport maritime de passagers entre Tahiti et Moorea

Le versement d'une compensation financière par la SNC Aremiti Ferry à la SNC Aremiti

95. Dans le cas présent, le formulaire de demande initiale de licence d'armateur produit le 5 février 2016 prévoyait au titre de l'équilibre des comptes prévisionnels des années N à N+2 le versement d'une « *contrepartie financière* » liée à « *une mise à disposition de la clientèle du navire Aremiti 5 au navire Aremiti Ferry 2* ». Il est indiqué par ailleurs qu'il s'agit d'une « *cession de clientèle de la SNC Aremiti du navire Aremiti 5 à la SNC Aremiti Ferry du navire Aremiti Ferry 2. Le navire a abandonné 3 voyages sur les 6 qu'il effectuait, alors qu'il pourrait dire qu'il reprend ces 3 voyages* ». Cette contrepartie est fixée pour chacun des exercices prévisionnels à un montant de [...] MF CFP.

96. D'après les comptes 2015 (comprenant le rappel des comptes 2014) des sociétés SNC Aremiti et SNC Aremiti Ferry, aucun produit et aucune charge exceptionnelle d'un montant supérieur à 25 MF CFP n'a été comptabilisé. La « *contrepartie financière* » évoquée correspond en réalité à la ligne « Ventes Affrètements » inscrite dans les comptes des deux sociétés sur les exercices 2014 et 2015[47]. Cette « *contrepartie financière* » a ainsi été de [...] MF CFP en 2014 et de [...] MF CFP en 2015.

97. Ainsi, dans ce schéma économique, la SNC Aremiti Ferry ne conserve aucune recette de l'exploitation de ces 3 rotations mais en assume toutes les charges. Pourtant, comme cela a été indiqué au paragraphe 73 du présent avis, la clientèle abandonnée par le navire Aremiti 5 a été pour partie récupérée par le navire Terevau, l'ensemble des recettes de ces trois rotations n'a donc pas été reporté sur l'Aremiti Ferry 2.

98. Dans le projet modifié de demande de licence d'armateur, daté du 8 juin 2016, le principe de cette « *contrepartie financière* » ou indemnité compensatrice a été abandonné et aucune mention n'est présente dans les comptes de résultats prévisionnels. L'exploitation est ainsi prévue aux seuls risques et périls de l'armateur concerné.

La qualification de cette compensation financière au titre des subventions croisées

99. A supposer que la SNC Aremiti Ferry verse une compensation financière à la SNC Aremiti en dépit de ce qu'indique le projet modifié de demande de licence d'armateur, il est peu probable

[47] Documents transmis lors de l'audition des représentants du groupe Degage du 2 août 2016

que cette compensation puisse être qualifiée de subvention croisée au sens du droit de la concurrence.

100. En effet, seules les entreprises disposant d'un monopole légal, qui utilisent l'excédent des ressources que lui procure son activité sous monopole pour subventionner une activité en concurrence, sont susceptibles d'être sanctionnées au titre des abus de position dominante. Par monopole légal, on entend « *un monopole dont l'acquisition n'a supposé aucune dépense et est insusceptible d'être contesté* »[48].

101. Or en l'espèce, s'il peut être considéré que la position dominante du navire Aremiti Ferry 2 sur le marché du transport maritime de fret entre Tahiti et Moorea (plus de 98 %), qui va devenir monopolistique après l'arrêt de l'Aremiti 5, est un monopole de fait, la situation de ce navire n'est pas qualifiable de monopole légal. Cette position lui a été permise grâce à l'octroi d'une licence d'armateur, par arrêté pris en conseil des ministres, en application des dispositions de la délibération n° 77-47 AT du 15 mars 1977 modifiée. Mais aucun texte ne prévoit que la licence d'armateur pour le transport de fret entre Tahiti et Moorea ne soit attribuée qu'à un seul navire. Une licence d'armateur a d'ailleurs été accordée[49] à la SARL Terevau Ferry pour l'exploitation du navire Terevau Ferry, qui présentait des caractéristiques similaires à celles du navire Aremiti Ferry 2, sur la desserte maritime régulière Papeete-Moorea. Cette licence est aujourd'hui caduque en raison de l'absence de la mise en service du Terevau Ferry avant le 31 décembre 2013. En outre, les licences en cours sont accordées sans distinguer le fret du transport de passagers. En conséquence, comme rien n'empêche l'octroi d'une licence à un autre armateur, le monopole de l'Aremiti Ferry 2 semble disputable.

La capacité de l'activité en monopole à subventionner l'activité de transport de passagers

102. Même à considérer que l'Aremiti Ferry 2 dispose d'un monopole légal sur le marché du transport maritime de fret entre Tahiti et Moorea, il est peu probable que les excédents dégagés par cette activité suffisent à subventionner l'activité de passagers.

103. En effet, d'après les éléments de la comptabilité fournis[50], le chiffre d'affaires annuel de l'activité de fret quai à quai ne dépasse pas [...] MF CFP. La rentabilité de cette seule activité semble donc peu à même de permettre un transfert de [...] MF CFP de la SNC Aremiti Ferry vers la SNC Aremiti.

La prise en compte de subventions dans l'analyse des prix prédateurs

104. S'il est peu probable que la compensation financière potentiellement versée par la SNC Aremiti Ferry à la SNC Aremiti soit qualifiable de subvention croisée, elle pourrait être prise en compte par l'Autorité polynésienne de la concurrence si des prix bas ou agressifs devaient être constatés dans le futur sur le marché du transport maritime de passagers entre Tahiti et Moorea.

105. En effet, une pratique de prix prédateurs entraîne une perte qui doit être compensée d'une manière ou d'une autre. Elle peut l'être par une source de financement externe à l'entreprise (appel aux actionnaires, aux banques, augmentation de capital) ou de manière interne par un transfert en provenance d'une autre activité qui, elle, serait excédentaire.

106. Dans ces conditions, l'Autorité polynésienne de la concurrence examinerait si les autres activités de l'Aremiti Ferry 2, dont le fret, mais aussi le transport de véhicules automobiles (dont le chiffre d'affaires dégagé par la SNC Aremiti Ferry peut être estimé à environ [...] MF

---

[48] Décision du Conseil de la concurrence n° 00-D-50 du 5 mars 2001, *Française des jeux*

[49] Par arrêté n° 8 MDA du 2 janvier 2013

[50] Documents transmis lors de l'audition des représentants du groupe Degage du 2 août 2016

CFP) seraient susceptibles de lui permettre de soutenir des prix prédateurs sur le marché du transport maritime de passagers entre Tahiti et Moorea.

C. LES DISPOSITIFS DE DEFISCALISATION

1. LE CARACTERE NON-SYSTEMATIQUE DU BENEFICE DES DISPOSITIFS

107. La Polynésie française bénéficie, comme les autres départements et collectivités d'outre-mer, du régime d'aide fiscale aux investissements productifs, prévu par les lois de programme successives en faveur de l'outre-mer (lois Pons, Paul, Girardin puis LODEOM[51]).

108. Dans le cadre de la loi Girardin, les dispositifs de l'article 199 undecies B du code général des impôts pour l'impôt sur le revenu et de l'article 217 undecies du code général des impôts pour l'impôt sur les sociétés sont principalement mis en œuvre par l'Etat pour défiscaliser notamment des équipements industriels, de télécommunications, de transports (avions, bateaux de pêche ou de plaisance) et des hôtels.

109. Les investissements qui bénéficient de l'aide fiscale Girardin peuvent aussi être éligibles à la défiscalisation mise en œuvre localement par la Polynésie française.

110. Les projets éligibles à la défiscalisation locale le sont conformément à une liste exhaustive fixée par le code des impôts de la Polynésie française. L'article LP 912-1 du code des impôts précise que « *les programmes d'investissement dont le financement ouvre droit à crédit d'impôt doivent concerner l'un des secteurs d'activités suivants : [...]*
- au titre du secteur des transports : Transport maritime lagonaire et/ou interinsulaire, cargos mixtes [...] ».

111. Cependant, l'éligibilité du projet au dispositif de défiscalisation de la Polynésie française ne garantit pas systématiquement l'obtention de l'agrément dans la mesure où son octroi dépend de l'examen en opportunité de soutenir un investissement spécifique et des crédits ouverts par la collectivité au titre de l'exercice concerné. Ainsi, l'article LP 913-4 du code des impôts de la Polynésie française fixe-t-il les critères pris en considération tels que l'intérêt économique pour la Polynésie française, la création ou le maintien d'emplois, les perspectives en matière de retombées économiques, sociales ou fiscales pour la Polynésie française, le recours aux énergies renouvelables, le recours prioritaire au régime des investissements directs et la protection des investisseurs et des tiers et tient compte notamment du schéma de financement proposé. L'article LP 913-5 dudit code prévoit aussi que « *la décision qui fait suite à la demande d'agrément est discrétionnaire et n'a pas à être motivée au sens de la loi n° 79-587 du 11 juillet 1979* ».

2. LES INCIDENCES FINANCIERES DU DISPOSITIF POUR LA SOCIETE BENEFICIAIRE

112. L'obtention d'un agrément de défiscalisation peut contribuer à créer un avantage concurrentiel à court, moyen et long terme dans le secteur concerné. Cet avantage peut être, selon

[51] Loi Pons n° 86-824 du 11 juillet 1986
Loi Paul n° 2000-1207 du 13 décembre 2000 d'orientation pour l'outre-mer
Loi Girardin n° 2003-660 du 21 juillet 2003 de programme pour l'outre-mer
Loi LODEOM n° 2009-594 du 27 mai 2009 pour le développement économique des outre-mer

l'organisation du marché et la fluidité de celui-ci, quantifiable en termes de clientèle et de parts de marché.

113. L'obtention d'un agrément de défiscalisation permet aux entreprises bénéficiaires de baisser le coût de financement du projet et de recourir dans une moindre mesure aux autres sources de financement, notamment à l'emprunt, et ainsi, de limiter leur taux d'endettement. Une entreprise qui obtient par la défiscalisation un financement entre 25 et 30 % de l'investissement hors taxes pourra ainsi limiter son financement par emprunt d'autant pour mener à bien son projet et ainsi réduire ses charges financières. Bénéficiant également de l'absence de dotations aux amortissements au cours des premières années, elle améliorera son résultat d'exploitation.

114. Dans l'hypothèse où la SNC Aremiti n'obtenait pas le bénéfice des dispositifs de défiscalisation, elle serait conduite à mobiliser [...] milliard de F CFP par emprunt bancaire et/ou sur fonds propres. Compte tenu des éléments communiqués[52], et dans l'hypothèse du seul recours à l'emprunt bancaire, la charge financière annuelle qui devrait être supportée par la SNC Aremiti peut être estimée à [...] MF CFP sur les trois premiers exercices. Les comptes prévisionnels pour ces exercices établis à partir de l'hypothèse d'une double défiscalisation font état de charges financières comprises entre [...]MF CFP et [...] MF CFP. La défiscalisation permet ainsi à l'entreprise d'obtenir une réduction à court terme de charges d'intérêts d'une trentaine de millions de francs par an.

115. Concernant les dotations aux amortissements, le navire n'étant pas la propriété de la SNC les trois premiers exercices, la charge afférente n'a pas à être supportée par la société. Sur la base d'une durée moyenne de 20 ans et d'un amortissement linéaire, la charge annuelle qui devrait être supportée est donc d'environ [...] MF CFP.

116. En outre, le changement de navire permettrait l'économie, sur ces trois exercices, des dotations aux amortissements qui sont à ce jour supportées par l'exploitation du navire Aremiti 5. Ces dotations étaient de [...] MF CFP en 2014 et de [...] MF CFP en 2015[53].

117. En contrepartie, dans le cadre de la défiscalisation, la société doit honorer les échéances des loyers du crédit-bail du navire non encore acquis. Ces loyers sont estimés annuellement à [...] MF CFP. Ce montant contrebalance pour partie l'effet positif de l'absence de dotations aux amortissements[54].

118. Ainsi, le remplacement du navire Aremiti 5 par le Aremiti 6, acquis avec le bénéfice de la double défiscalisation, devrait permettre de réduire les charges de la SNC Aremiti d'environ 50 à 55 MF CFP au cours des trois premières années.

119. Compte tenu du prix moyen d'un billet passager de 600 F CFP hors taxes, l'économie de charges représente un chiffre d'affaires compris entre 80 000 et 85 000 passages.

3. LA COMPETENTE DE L'AUTORITE POLYNESIENNE DE LA CONCURRENCE EN MATIERE DE DEFISCALISATION

120. D'un point de vue général et en droit de la concurrence, les dispositifs de défiscalisation doivent être considérés et assimilés à des aides d'Etat sélectives[55].

---

[52] Dossier de demande de licence d'armateur pour le navire Aremiti 6.

[53] Documents transmis lors de l'audition des représentants du groupe Degage du 2 août 2016

[54] Dossier de demande de licence d'armateur pour le navire Aremiti 6

[55] CJCE, 11 novembre 2004, *Ramondin SA Daewoo*, aff.C-186 et 187/02P, CJUE, 9 octobre 2014, *Navantia SA*, aff C-522/13

121. La réduction d'impôt sur le revenu ou sur les sociétés bénéficiant aux contribuables en contrepartie de leur investissement dans le projet défiscalisé constitue un transfert de ressources d'État vers des opérateurs économiques puisque l'État français renonce à des recettes qui auraient dû lui être versées. Selon la jurisprudence constante, le renoncement à des recettes qui auraient normalement été versées à l'État constitue un transfert de ressources d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE[56].

122. Dès lors que la réduction d'impôt ne s'applique qu'aux contribuables qui apportent des capitaux à des investissements productifs en Polynésie française, la mesure inclut un avantage sélectif car elle s'applique à des investissements spécifiquement définis.

123. Si la Commission européenne est compétente pour vérifier la compatibilité des aides d'Etat en métropole ou dans les régions ultrapériphériques[57], les pays et territoires d'outre-mer, tels que la Polynésie française, ne sont pas assujettis au droit de l'Union européenne et ne sont donc pas soumis à la règlementation européenne sur les aides d'Etat.

124. Cependant, le dispositif français de défiscalisation en Polynésie française s'insère dans un cadre plus global qui bénéficie également aux investissements réalisés dans les départements d'outre-mer ; sa compatibilité avec le régime des aides d'Etats a été évaluée par la Commission européenne qui a décidé « *de ne pas soulever d'objections à l'encontre de l'aide notifiée, au motif qu'elle est compatible avec le marché intérieur en vertu de l'article 107, paragraphe 3, lettre c, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne* »[58].

125. La loi de pays n° 2015-2 du 23 février 2015 n'a pas confié à l'Autorité polynésienne de la concurrence d'attribution en matière de contrôle des aides individuelles accordées localement par la Polynésie française ; elle ne peut donc se prononcer de sa propre initiative sur l'attribution individuelle du bénéfice de la défiscalisation.

126. Il pourrait être recommandé au gouvernement d'introduire un critère d'effet sur le fonctionnement concurrentiel d'un marché dans le cadre d'analyse d'un projet de défiscalisation par la commission des agréments fiscaux. Il pourrait ainsi être analysé l'impact d'un projet sur la concurrence et la création d'éventuelles distorsions, notamment au regard des agréments dont ont bénéficié antérieurement les opérateurs sur le marché concerné.

CONCLUSION

127. En réponse aux questions formulées par le gouvernement dans ses lettres de saisine initiale et complémentaire, l'Autorité polynésienne de la concurrence rend l'avis suivant.

128. La question de la pérennité de l'exploitation du navire Aremiti 6 n'entre pas dans le champ de compétence de l'Autorité polynésienne de la concurrence.

129. L'Autorité ne peut pas non plus, lorsqu'elle est consultée pour avis sur une question de concurrence[59], se prononcer sur le caractère anticoncurrentiel d'un comportement ou d'une

---

[56] Id.

[57] Articles 349 et 355 du TFUE

[58] Décision de la Commission européenne du 2 mars 2015 relative à l'aide fiscale de la France à l'investissement outre-mer (investissements productifs)

[59] En application de l'article LP 620-1 du code de la concurrence

pratique d'un opérateur économique. Elle n'est fondée à rendre un avis que sur des questions de concurrence d'ordre général.

130. Au vu des éléments communiqués et recueillis pour le traitement de la présente saisine et compte tenu des situations factuelles examinées, il apparaît peu probable que les comportements des sociétés SNC Aremiti et SNC Aremiti Ferry relèvent du droit des ententes, ces deux sociétés appartenant au même groupe.

131. Concernant d'éventuelles pratiques anticoncurrentielles du groupe Degage, l'Autorité ne pourrait se limiter qu'à la constatation d'un éventuel comportement de prix prédateurs dont la caractérisation ne pourrait toutefois être rapportée qu'une fois sa survenance établie et non par anticipation sur la base d'éléments comptables prévisionnels et succincts.

132. En charge de la définition de la politique de la concurrence, la collectivité de Polynésie française peut cependant exercer un contrôle *a priori* à deux niveaux visant à la réduction d'éventuelles distorsions de concurrence : au moment de l'octroi de la licence d'armateur et au moment de l'octroi du dispositif de défiscalisation.

133. S'agissant de l'octroi de la licence, la loi du pays n° 2016-3 du 25 février 2016 dispose que l'activité de transport interinsulaire « *s'exerce, dans un cadre concurrentiel, par l'attribution d'une autorisation préalable dénommée licence d'exploitation qui fixe, pour chaque licence, les obligations de service public y afférentes* » et que « *cette activité est réalisée aux risques et périls de l'exploitant* ». La licence d'armateur attribuée jusqu'alors à la SNC Degage & Hargous pour l'exploitation du navire Aremiti 5 précise également que « *l'activité de transport s'effectue aux risques et périls de l'armateur, la Polynésie française déclinant toute responsabilité en cas de déficit d'exploitation* ».

134. Le principe de l'exploitation aux risques et périls par le seul armateur détenteur de la licence, qui en supporte les éventuels déficits d'exploitation, est donc clairement posé par le législateur.

135. Par ailleurs, l'article LP 6 de la loi du pays n° 2016-3 du 25 février 2016 dispose au titre du financement du service et de la fixation des tarifs que « *les exploitants des entreprises de transport public interinsulaire réguliers sont rémunérés par les recettes perçues par les usagers* ». La rédaction de ce texte ne laisse en revanche pas la possibilité d'un financement par les usagers d'un autre navire exploité ou non par un autre armateur.

136. En conséquence, si le principe d'une comptabilité par navire n'est pas clairement indiqué et affirmé par les textes, l'arrêté octroyant la licence pourrait être conditionné à la tenue de comptabilités séparées entre les SNC Aremiti Ferry et Aremiti et à l'absence de subvention ou de compensation financière, de quelque nature que ce soit, entre ces deux sociétés.

137. A cet égard, si le principe de « *contrepartie financière* » ou indemnité compensatrice a été abandonné dans le projet modifié de demande de licence d'armateur, daté du 8 juin 2016, il n'est pas garanti que de tels transferts ne puissent avoir cours entre les deux entités. En effet, les comptabilités des deux SNC font état de « *produits annexes* » ou « *autres produits annexes* » qui correspondent aux recettes collectées par une des sociétés mais dont la prestation a finalement été exécutée par l'autre navire pour des raisons diverses (rotation annulée en dernière minute, capacité en véhicule erronée et basculement sur l'autre navire). Rien ne permet cependant de garantir le report exclusif de clientèle entre les deux navires du groupe Degage. Ces produits ont représenté [...] MF CFP pour la SNC Aremiti et [...] MF CFP pour la SNC Aremiti Ferry.

138. L'Autorité rappelle que les dispositifs de défiscalisation constituent des aides sélectives susceptibles, par la discrimination éventuelle entre entreprises concurrentes, de porter atteinte à la concurrence. Il pourrait être utile au gouvernement de la Polynésie française, compétent en

matière d'élaboration de la politique de la concurrence, d'ajouter aux critères d'analyse des projets d'agréments fiscaux par la commission idoine, celui de l'impact sur la concurrence et de ses éventuelles distorsions.

139. La prise en compte de ce critère peut être ainsi opérée, soit de son propre chef par la commission des agréments fiscaux dans le cadre de l'analyse de l'« *intérêt économique pour la Polynésie française* », tel que prévu à l'article LP 914-1 du code des impôts, soit constituer un nouveau critère distinct identifié au sein du même article.

140. L'analyse qui serait alors menée pourrait ainsi intégrer l'historique et le volume des aides accordées au demandeur et à ses concurrents sur le marché concerné.

Délibéré sur le rapport oral et l'intervention de Mme Gwenaëlle Nouët, rapporteur général, par Jacques Mérot, *président*, Jean-Christophe Lau, Florent Venayre et Julien Vucher-Visin, *membres*.

Le président,

Jacques MEROT