DÉCISION N° 2024-CC-03 DU 18 MARS 2024
RELATIVE AU CONTRÔLE DE CONCENTRATION SUR LA PRISE DE CONTRÔLE EXCLUSIF DE LA SOCIÉTÉ HESNAULT SAS ET SES FILIALES PAR LA SOCIÉTÉ SIFA SAS

L'Autorité polynésienne de la concurrence,

Vu le dossier de notification adressé à l'Autorité polynésienne de la concurrence (ci-après « l'Autorité ») le 13 février 2024 enregistré sous le numéro 24/0004 C et déclaré complet le même jour, relatif à la prise de contrôle exclusif de la société Hesnault SAS et de ses filiales et de la société Réunion Transit SAS par la société SIFA SAS ;

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

Vu les autres pièces du dossier ;

Considérant ce qui suit :

I. LES ENTREPRISES CONCERNEES ET L'OPERATION

A. LES ENTREPRISES CONCERNEES

1. La société **Hesnault SAS** (ci-après « ***Hesnault*** » ou « ***la cible*** ») est une société opérationnelle française spécialisée dans les services d'organisation du transport de marchandises et de logistiques (fret maritime, fret aérien, transport multimodal) pour une clientèle de professionnels (B2B) et de particuliers (B2C). Hesnault offre une prestation complète d'organisation du transport dite « *door to door* » dans les territoires ultramarins français et à l'international. La société contrôle exclusivement quatre sociétés : Medexeno S.A.S, Calédonie Transit S.A.S, Transit Mahorais S.A.R.L. et Tahiti Transit S.A.S.

2. Hesnault est actuellement contrôlée par la société Rapa Nui SC qui détient […]% de son capital et de ses droits de vote, le reliquat étant détenu par la société SCP Tiare. Les sociétés Rapa Nui et SCP Tiare sont elles-mêmes *in fine* détenues par Monsieur Philippe Hesnault. Monsieur Philippe Hesnault détient […]% du capital et des droits de vote de la société Geolipa SAS, détenant elle-même […]% du capital et des droits de vote de la société Rapa Nui et d'autre part, […]% du capital et des droits de vote de la société SCP Tiare, le reliquat étant détenu par Madame […] et la société Réunion Transit SAS, aujourd'hui contrôlée par Coste SARL, elle-même détenue par Monsieur Philippe Hesnault.

3. En Polynésie française, Hesnault opère depuis 1971 par l'intermédiaire de sa filiale Tahiti Transit SAS[1] (ci-après « ***Tahiti Transit*** »). Elle exerce une activité d'organisation du transport de marchandises (fret maritime et aérien) et gère les flux d'importation et d'exportation. La société Tahiti Transit propose également des services de commissionnaire en douane (formalités et déclarations douanières) et de logisticien entrepositaire.

4. La société **SIFA SAS** (ci-après « ***SIFA*** » ou « ***la partie notifiante*** ») est un groupe français spécialisé dans les activités de logistique export et import en France métropolitaine, dans les territoires d'outre-mer français et à l'international. Le groupe est actif sur l'ensemble des opérations de la chaîne logistique du transport, maritime ou aérien, pour les produits « secs » non alimentaires et des projets industriels.

5. SIFA est contrôlée exclusivement par la société SIFA Holding SAS, qui contrôle exclusivement 16 filiales localisées dans les territoires d'outre-mer (Guadeloupe, Guyane, Martinique, Mayotte, Nouvelle-Calédonie, Polynésie française, La Réunion) et à l'international.

6. En Polynésie française, SIFA est présente par l'intermédiaire de sa filiale SIFA Tahiti[2]. Elle est active sur le marché de l'organisation du transport de marchandises en gérant les flux d'importation et d'exportation maritime et aérien. SIFA Tahiti propose également des services de logistique (empotage/dépotage, stockage, gestion de stocks, préparation des commandes, livraisons) et de commissionnaire en douane.

[1] https://www.tahititransit.com/

[2] https://sifalogistics.com/nos-agences/sifa-tahiti/

B. LA CONTROLABILITE DE L'OPERATION

7. **L'Opération examinée** consiste en l'acquisition du contrôle exclusif de Hesnault et de ses filiales et de la société Réunion Transit SAS (ci-après « ***Réunion Transit*** ») par SIFA. À l'issue de l'Opération, SIFA détiendra 100% des actions des sociétés Hesnault et Réunion transit, actuellement détenues par les sociétés Rapa Nui, Tiare, Coste et Monsieur Hesnault.

8. Au cours de l'exercice 2022, les entreprises concernées ont déclaré les chiffres d'affaires suivants :

Zone géographique	SIFA	HESNAULT
Monde	[…] CFP	[…] CFP
Polynésie française	[…] CFP	[…] CFP

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

II. LA DELIMITATION DES MARCHES PERTINENTS : LE MARCHE DE L'ORGANISATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

10. En Polynésie française, les parties sont simultanément actives sur le marché de l'organisation du transport de marchandises ou « *freight forwarding* », par le biais de leurs filiales, Tahiti Transit et SIFA Tahiti.

11. En conséquence, l'analyse sera donc limitée au marché de l'organisation du transport de marchandises.

1. LES MARCHES DE SERVICES

12. L'Autorité a définit l'activité de commissionnement de transport ou (« *freight forwarding* ») comme « *l'organisation du transport de marchandises (pouvant inclure, outre le transport lui-même, divers autres services, tels que le dédouanement ou le magasinage) pour le compte de clients en fonction de leurs besoins* » [3]. Elle a également reconnu l'existence d'une segmentation

[3] Voir, à cet égard, la décision de la Commission COMP/M.4045, *Deutsche Bahn/Bax Golbal*, du 22 décembre 2005, ainsi que la décision de l'Autorité de la concurrence n° 09-DCC-40 du 4 septembre 2009 relative à l'acquisition par Geodis d'agences commerciales Cool Jet ; la décision de l'Autorité de la concurrence de la Nouvelle-Calédonie n° 2023-DCC-11 du 27 décembre 2023 relative à l'acquisition du contrôle exclusif de la SE Bolloré Logistics par la SA CMA CGM, §. 41 et la décision de l'Autorité polynésienne de la concurrence n° 2024-CC-02 du 31 janvier 2024 relative à la prise de contrôle exclusif de la société Bolloré Logistics SE et ses filiales par la société CMA CGM S.A., §. 31.

plus fine de ce marché[4] selon (i) le mode de transport utilisé : par voie aérienne, maritime ou terrestre (incluant le transport ferroviaire et routier) ; ou selon (ii) le caractère national ou international du transport.

13. Par ailleurs, il n'est pas pertinent de segmenter le marché de l'organisation du transport de marchandises selon le type de biens transportés[5], dans la mesure où les opérateurs actifs sur ce marché sont, en général, capables de servir l'ensemble des clients, quelle que soit la nature du produit transporté.

14. La partie notifiante considère que la définition du marché des services issue de la pratique décisionnelle de l'Autorité est pertinente pour les besoins de la présente analyse.

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

2. LES MARCHES GEOGRAPHIQUES

16. Le marché de l'organisation du transport de marchandises revêt une dimension géographique nationale, compte tenu notamment de l'existence de barrières linguistiques et réglementaires, ce qui n'exclut pas pour autant une définition plus large[6].

17. Toutefois, l'Autorité a déjà eu l'occasion de se prononcer sur la délimitation du marché pertinent en matière d'organisation du transport de marchandises.

18. Dans la décision *CMA CGM/Bollore Logistics,* l'Autorité a ainsi relevé que la « *Polynésie française dispose d'une compétence propre en matière de fiscalité, en vertu de son statut d'autonomie au sein de la République française. Comme déjà souligné dans l'avis Mécanismes d'importations, la Polynésie française a instauré une réglementation locale du commerce extérieur instaurant des droits à l'entrée et à la sortie du territoire dont notamment un certain nombre de protections tarifaires (droits de douane, taxes à l'importation), non tarifaires (quotas et interdictions d'importer), qui constituent autant de formalités administratives à gérer afin d'accéder au marché polynésien* » [7].

19. Par conséquent, « *compte tenu de l'existence d'une compétence douanière autonome de la Polynésie française ainsi que de l'absence d'intégration douanière du territoire avec les autres États du Pacifique, le marché de l'organisation du transport de marchandises revêt une dimension géographique limitée au territoire de la Polynésie française* »[8].

---

[4] Voir les décisions de la Commission européenne M.10733 du 25 juillet 2022 – CMA CGM/GEFCO, §. 12 ; M.10559 du 29 mars 2022 – A.P. Moeller-Maersk/Senator International, §. 13 et M.10216 du 6 septembre 2021 – DFDS/HSF Logistics Group, §. 12 ; la décision de l'AdlC n° 12-DCC-153 du 12 novembre 2012 relative à la prise de contrôle exclusif de certains actifs de la société Sernam Services SNC par la société Calberson SNC ; la décision de l'autorité polynésienne de la concurrence n° 2020-CC-02 du 10 décembre 2020 relative à la prise de contrôle conjoint du groupe Dubreuil Aéro par CMA CGM et le groupe Dubreuil, §. 31.

[5] Décision de la Commission européenne COMP/1794, *Deutsche Post/Air Express International,* du 07 février 2000.

[6] Voir, par exemple, décision de la Commission du 22 décembre 2005, *Deutsche Bahn / Bax Global,* M.4045, paragraphe 9 ; décision de la Commission du 12 juin 2009, *Deutsche Bahn / PCC Logistics,* M.5480, paragraphe 15 ; décision de la Commission du 14 juillet 2010, *Geodis/ Giraud,* M.5877, paragraphe 24. Voir également, Décision ADLC n°13-DCC-02 relative à la création d'une entreprise commune par les sociétés Routière de l'Est Parisien et Compagnie Maritime Marfret, paragraphe 14 et décision ADLC n°9-DCC-40 du 4 septembre 2009 relative à l'acquisition par Geodis d'agences commerciales de Cool Jet, paragraphes 14 et 15.

[7] Voir la décision de l'Autorité polynésienne de la concurrence n° 2024-CC-02 du 31 janvier 2024 relative à la prise de contrôle exclusif de la société Bolloré Logistics SE et ses filiales par la société CMA CGM S.A., §. 38.

[8] Décision de l'Autorité polynésienne de la concurrence n° 2024-CC-02 du 31 janvier 2024 relative à la prise de contrôle exclusif de la société Bolloré Logistics SE et ses filiales par la société CMA CGM S.A., §. 43. Voir également en ce sens,

20. Tenant compte de cette approche, la partie notifiante a ainsi présenté les parts de marché des parties sur un périmètre local correspondant au territoire de la Polynésie française. Elle considère toutefois que les conclusions de l'analyse concurrentielle demeurent inchangées quelle que soit la délimitation géographique retenue.

21. Au vu de ce qui précède, l'analyse de l'impact concurrentiel de l'Opération sur le marché de l'organisation du transport de marchandises sera donc délimitée au territoire de la Polynésie française.

III. ANALYSE CONCURRENTIELLE

22. En vertu de l'article LP. 310-1 du code de la concurrence, l'examen d'une concentration doit permettre de déterminer si une opération de concentration est susceptible « *de porter une atteinte substantielle à la concurrence ou de créer une situation de monopole préjudiciable à l'intérêt des consommateurs* ».

23. Dans la mesure où les parties sont simultanément actives sur le marché de l'organisation du transport de marchandises, l'opération est susceptible de produire des effets horizontaux.

24. L'opération n'est pas susceptible de susciter des effets congloméraux, dans la mesure où l'opération ne permet pas à la nouvelle entité d'étendre ou de renforcer sa présence sur un marché connexe qui ne serait situé ni en aval, ni en amont de la chaîne de valeur.

ANALYSE DES EFFETS HORIZONTAUX

25. Les concentrations horizontales peuvent, de deux manières principales, entraver de façon significative la concurrence, notamment du fait de la création ou du renforcement d'une position dominante :

- en supprimant d'importantes pressions concurrentielles qui pèsent sur une ou plusieurs entreprises, lesquelles auraient alors un pouvoir de marché accru, sans recourir à une coordination des comportements (effets non coordonnés) ;
- en changeant la nature de la concurrence de telle sorte que les entreprises, qui jusque-là ne coordonnaient pas leur comportement, seraient dorénavant beaucoup plus susceptibles de le faire et de majorer leurs prix ou de porter atteinte, d'une autre manière, à la concurrence effective.

26. Conformément aux Lignes directrices de l'Autorité, un marché concerné est considéré comme affecté si la part de marché cumulée des entreprises concernées à une opération de concentration actives sur ce marché atteint au moins 25 %[9].

27. Hesnault et SIFA, par l'intermédiaire de leur filiale respectives Tahiti Transit et SIFA Tahiti, exercent simultanément une activité d'organisation du transport de marchandises en Polynésie française. L'examen des parts de marché des parties à la concentration donne une première indication des effets horizontaux potentiels de la concentration. Lorsque l'addition des parts de

---

la décision de l'Autorité de la concurrence de la Nouvelle-Calédonie n° 2023-DCC-11 du 27 décembre 2023 relative à l'acquisition du contrôle exclusif de la SE Bolloré Logistics par la SA CMA CGM, §. 51.

9 Lignes directrices relatives au champ d'application et à la procédure de contrôle des concentrations, paragraphe 144.

marché des parties à la concentration sur les marchés concernés aboutit à des parts de marché inférieures à 25%, il est présumé que l'opération ne porte pas atteinte à la concurrence.

28. Dans le tableau ci-dessous, la partie notifiante présente une estimation des parts de marché en volume (en nombre d'équivalent vingt pieds (ci-après « ***EVP*** ») transportés pour le transport maritime et en tonnes transportées pour le transport aérien) des parties à l'Opération, sur le marché de l'organisation du transport de marchandises en Polynésie française.

Tableau 1 : Estimation des parts de marché (en volume) de Sifa et de Hesnault en 2022 sur le marché de l'organisation du transport de marchandises en Polynésie française

Parts de marché en volume des parties en Polynésie française en 2022		
Marché de l'organisation du transport	**Maritime (en nombre d'EVP)**	**Aérien (en tonnes)**
Sifa	[0-10]%	[10-20]%
Hesnault	[0-10]%	[0-10]%
Cumulé	[10-20]%	[10-20]%

Tableau 2 : Estimation des parts de marché (tous modes confondus) de Sifa et de Hesnault en 2022 sur le marché de l'organisation du transport de marchandises en Polynésie française

Parts de marché en volume des parties en Polynésie française en 2022	
Marché de l'organisation du transport	**Tous modes confondus[10]**
Sifa	[0-10]%
Hesnault	[0-10]%
Cumulé	[10-20]%

29. Il ressort de ce qui précède que, sur le marché local de l'organisation du transport en Polynésie française, la part de marché cumulée des parties à l'issue de l'Opération est inférieure à 20% quelle que soit la segmentation du marché de services retenue, soit une part de marché inférieure au seuil d'affectation de 25%.

[10] Estimations établies par la partie notifiante dans le formulaire de notification.

30. Par ailleurs, la décision *CMA CGM / Bolloré Logistics*[11] a permis de mettre en lumière les parts de marché de l'ensemble des acteurs du secteur de l'organisation du transport maritime et de confirmer les estimations de parts de marché de la partie notifiante :

Tableau 3 : Estimation des parts de marché (en volume) des parties à l'Opération et des principaux concurrents en 2022 sur le marché de l'organisation du transport de marchandises en Polynésie française

Transitaire	Parts de marché 2022[12]
Groupe SIFA	**[0-10]%**
Groupe Hesnault	**[0-10]%**
Nouvelle entité	**[10-20]%**
Bolloré Logistics Polynésie	**[20-30]%**
DHL Polynésie	**[20-30]%**
Logistique Transit Polynésie (LTP)	**[0-10]%**
TTI	**[0-10]%**
Geodis Polynésie	**[0-10]%**
Phoenix International	**[0-10]%**
Autre(s)	**[10-20]%**
Total	**100%**

31. Il ressort de ce qui précède qu'en Polynésie française, la structure du marché de l'organisation du transport maritime est relativement éclatée avec deux acteurs principaux : Bolloré Logistics et DHL, qui disposent également d'un réseau d'envergure mondiale. Le reste du marché est ensuite partagé par une multitude d'acteurs comprenant des entreprises d'envergure nationale tels que SIFA ou Hesnault mais aussi des entreprises locales, qui ne sont pas adossées à un groupe national ou multinational, telles que Logistique Transit Polynésie.

32. Ainsi, selon les estimations issues de la décision *CMA CGM / Bolloré Logistics*, et des estimations notifiées dans le cadre du présent dossier, les parts de marché respectives des parties à l'Opération restent inférieures à 10% dans les deux cas, et en toute hypothèse, la part de marché de la nouvelle entité sera inférieure à 20% et bien inférieure au seuil d'affectation de 25% (voir § 29 ci-dessus). Compte tenu de la faible part de marché de la nouvelle entité et du faible incrément de parts de marché, l'Opération ne sera donc pas de nature à affecter la

[11] Voir la décision de l'Autorité polynésienne de la concurrence n° 2024-CC-02 du 31 janvier 2024 relative à la prise de contrôle exclusif de la société Bolloré Logistics SE et ses filiales par la société CMA CGM S.A., §. 51.

[12] Ibid., §. 51 de la décision dans sa version non-confidentielle et dans sa version confidentielle.

concurrence sur le marché de l'organisation du transport de marchandises en Polynésie française.

33. Par ailleurs, la nouvelle entité restera confrontée à la concurrence des principaux leaders du secteur, dont certains sont des opérateurs de dimensions nationale ou internationale, mais aussi à la pression des acteurs locaux de premier plan tel que Logistique Transit Polynésie. En ce qui concerne Bolloré Logistics, dans la mesure où les activités polynésiennes seront intégralement reprises par un repreneur tiers[13], disposant d'ores et déjà de [20-30]% de parts de marché, ce dernier continuera d'exercer une pression concurrentielle forte en tant que leader du marché. La création de cette nouvelle entité permettra de maintenir une pression concurrentielle sur les deux principaux acteurs du marché que sont Bolloré Logistics (et son futur repreneur) et DHL.

Par conséquent, il résulte de ces éléments que l'Opération n'est pas de nature à porter atteinte à la structure de la concurrence sur le marché de l'organisation du transport de marchandises.

DÉCIDE :

Article unique : L'opération notifiée sous le numéro 24-0004 C est autorisée.

Délibéré sur le rapport oral de Mme. Mariko Ishibashi et de M. Maxime Hebting, *rapporteurs*, avec l'intervention de Mme. Sophie Bresny, *rapporteure général*, par M. Pierre Frébault, *président de séance*, M. Léopold Biardeau, Mme. Ingrid Izquierdo, *membres titulaires*, Mme. Béatrice Kwon, *membre suppléante*.

Le Président de séance

Pierre Frébault

[13] Ibid, §. 156.