



Autorité de la Concurrence
de la Nouvelle-Calédonie

Décision n° 2020-DCC-06 du 18 mai 2020

relative à la prise de contrôle exclusif de la société Comarec par la société Agence des mers du sud

L'Autorité de la concurrence de la Nouvelle-Calédonie (Présidente statuant seule),

Vu le dossier de notification, adressé à l'Autorité de la concurrence de la Nouvelle-Calédonie (ci-après « l'Autorité ») le 30 décembre 2019, enregistré sous le numéro 19/0053CC et déclaré complet le 16 mars 2020, relatif à la prise de contrôle exclusif de la société Comarec par la société Agence des mers du sud (ci-après « la SAS Amsud ») ;

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

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

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

Vu l'arrêté n° 2018-41/GNC du 9 janvier 2018 pris en application de l'article Lp. 431-9 du code de commerce applicable en Nouvelle-Calédonie (ci-après le « code de commerce ») concernant les modalités d'application et le contenu du dossier de notification d'une opération de concentration ;

Vu la proposition du service d'instruction du 13 mai 2020 d'autoriser la présente opération sans condition en application du deuxième alinéa du III de l'article Lp. 431-5 du code de commerce ;

Vu le règlement intérieur de l'Autorité ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Adopte la décision suivante,

I. Contrôlabilité de l'opération et présentation des entreprises concernées

A. La contrôlabilité de l'opération

1. Le I de l'article Lp. 431-1 du code de commerce dispose que :

« I. Une opération de concentration est réalisée : [...] »

2° Lorsqu'une ou plusieurs personnes, détenant déjà le contrôle d'une entreprise au moins ou lorsqu'une ou plusieurs entreprises acquièrent, directement ou indirectement, que ce soit par prise de participation au capital ou achat d'éléments d'actifs, contrat ou tout autre moyen, le contrôle de l'ensemble ou de parties d'une ou plusieurs autres entreprises. [...] ».

2. En l'espèce, l'opération notifiée consiste en la prise de contrôle exclusif de la société Comarec par la société Amsud.
3. La mise en œuvre de l'opération envisagée est encadrée par un projet de compromis de cessions de parts sociales et de créances sous conditions suspensives¹ et prévoyant le rachat par la SAS Amsud de [>50] % des parts sociales de la SAS Comarec.
4. En ce qu'elle entraîne la prise de contrôle exclusif par la société Amsud de la société Comarec au sens de l'article Lp. 431-1 du code de commerce, l'opération notifiée constitue une opération de concentration au sens du même article.
5. Conformément au I de l'article Lp. 431-2 du code de commerce², toute opération de concentration est soumise aux dispositions des articles Lp. 431-3 à Lp. 431-9 du même code, lorsque
 - le chiffre d'affaires total réalisé en Nouvelle-Calédonie par les entreprises ou groupes de personnes physiques ou morales parties à la concentration est supérieur à 1 200 000 000 F.CFP ;
 - deux au moins des entreprises ou groupes de personnes physiques ou morales concernées par l'opération réalisent individuellement, directement ou indirectement, un chiffre d'affaires égal ou supérieur à 200 000 000 F.CFP en Nouvelle-Calédonie.

¹Le projet de compromis de cessions prévoit que les cessions d'actions sont notamment soumises à : « 1°) l'Obtention d'un prêt bancaire » ainsi qu'à « 2°) L'Autorisation de l'opération par l'autorité de la concurrence » (Voir les pages 20-21 de l'annexe 2.3 du dossier de notification intitulée « Compromis de vente : acquisition de [>50] % des parts de la Comarec par la société Amsud »).

² Dans sa version applicable au jour de la complétude du dossier de notification de concentration.

6. En l'espèce, la SAS Amsud est une filiale détenue à [>50] % par la SAS Holmersud³ qui est elle-même une filiale de [confidentiel⁴⁵⁶] par ailleurs contrôlée exclusivement par Monsieur D. L.⁷.
7. L'ensemble des sociétés et leurs filiales sur lesquelles Monsieur D.L. exerce un contrôle exclusif ont réalisé un chiffre d'affaires en Nouvelle-Calédonie de [>1.200 M F.CPF] milliards de F. CPF au cours de l'exercice 2018⁸.
8. La société cible, la SAS Comarec a, pour sa part, réalisé un chiffre d'affaires en Nouvelle-Calédonie de [>200 M F.CFP] millions de F. CFP pour l'exercice clos le 31 décembre 2018⁹.
9. Compte tenu des chiffres d'affaires réalisés par les entreprises concernées, le seuil de contrôlabilité mentionné au I de l'article Lp. 431-2 du code de commerce précité est franchi¹⁰. Cette opération est donc soumise aux articles Lp. 431-3 et suivants du code de commerce relatifs à la concentration économique.

B. La présentation des parties à l'opération

1. L'acquéreur : la SAS Amsud

10. La SAS Amsud est une filiale à [>50%] % de la SAS Holmersud¹¹ dont l'activité s'organise autour de trois « pôles » principaux :
 - le transport et la logistique : ce secteur, qui a généré un chiffre d'affaires d'environ [Confidentiel] milliards de F. CFP en 2018, s'organise autour des métiers de transporteur maritime¹², d'agent maritime¹³ et de manutentionnaire portuaire¹⁴. La société à la tête de ce « pôle » est la SAS Amsud¹⁵ ;
 - la transformation agroalimentaire : cette activité, qui a généré un chiffre d'affaires d'environ [Confidentiel] milliards de F. CFP en 2018, est organisée entre la production de produits alimentaires de grande consommation (consistant en la farine, le riz, et le café) destinés à la fois aux particuliers et aux professionnels et la provende avec la fabrication d'aliments pour les

³ La SAS Holmersud est immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Mata'Utu à Wallis et Futuna sous le numéro 82 B 56 depuis le 12/07/1982.

⁴ [Confidentiel]

⁵ [Confidentiel]

⁶ [Confidentiel]

⁷ [Confidentiel]

⁸ Voir la page 11 du dossier de notification en sa version actualisée du 4 février 2020.

⁹ Voir l'annexe 2.6.1 du dossier de notification intitulée : « *Etats financiers des sociétés concernées – la société Comarec* ».

¹⁰ Version en vigueur à compter du 25 avril 2019 jusqu'au 20 janvier 2020.

¹¹ La SAS Amsud est immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nouméa sous le numéro 38 380 depuis le 29/05/1972.

¹² Le transport maritime correspond à tout mouvement de marchandises ou de personnes par navires sur des parcours exécutés partiellement ou entièrement en mer. Voir <https://www.tarifdouanier.eu/info/abreviations/3589>

¹³ L'agent maritime est le représentant local d'un armateur ou d'une compagnie maritime et veille en tant que tel à satisfaire aux besoins du bord. Il a de surcroît en charge la préparation des escales de chaque navire, vis à vis des administrations, des professionnels maritimes, des manutentionnaires portuaires et des transitaires. Voir <https://noumeaport.nc/les-services/les-agents-maritimes/>.

¹⁴ La manutention portuaire est l'ensemble des opérations de chargement et de déchargement des navires marchands dans les ports de commerce. Voir <https://noumeaport.nc/les-services/entreprises-manutentionnaires/>.

¹⁵ Voir la page 12 du dossier de notification en sa version actualisée du 4 février 2020.

fermes aquacoles, les élevages avicoles et le marché d'aliments pour animaux¹⁶. La société à la tête de ce « pôle » est la société Saint Vincent SC¹⁷ ;

– le négoce et la distribution : cette activité, qui a généré un chiffre d'affaires d'environ [Confidentiel] milliards de F. CFP en 2018, est basée sur l'importation et la distribution de médicaments (en particulier la répartition pharmaceutique¹⁸), la distribution de vins, de spiritueux et de produits alimentaires ainsi que la vente de produits d'hygiène professionnels¹⁹. Les sociétés actives au sein de ce « pôle » sont les sociétés OCDP SA, NG Holding SA et Hyprocal Holding SAS²⁰.

11. La société Amsud, en tant qu'agent maritime, a pour activité principale la représentation locale de compagnies maritimes et préparation des escales sur le port de Nouméa. Elle détient également une participation contrôlante au sein de plusieurs autres sociétés, dont notamment dans les sociétés suivantes :

– la société Groupe Nouméa Port SAS (GNP) à hauteur de [Confidentiel] % qui exerce une activité de manutentionnaire portuaire ;

– la société Transit Transport International SA (TTI) à hauteur de [Confidentiel] % qui exerce une activité de commissionnaire de transport maritime et aérien ;

– la société Kenua SARL, à hauteur de [Confidentiel] %, qui exerce une activité d'agence maritime spécialisée dans le domaine de la croisière ;

– la société Unitrans SA, à hauteur de [Confidentiel] %, qui exerce une activité de transport routier ;

– les sociétés Pescana SA, à hauteur de [Confidentiel] %, et ADN SAS, à hauteur de [Confidentiel] %, qui exercent toutes deux une activité de pêche hauturière²¹.

12. La société Amsud détient également [Confidentiel] % du capital, ainsi que le contrôle conjoint, de la société Reviso SARL²². La société Reviso a une activité de remorquage par barge en haute mer. Les principaux secteurs d'activités de la société Reviso sont le transport de conteneurs, d'engins et matériaux de construction vers les Iles Loyauté, les travaux en mer, l'assistance à l'accostage de navires et dans une moindre mesure, les missions de sauvetage de navires

¹⁶ Voir la page 13 du dossier de notification en sa version actualisée du 4 février 2020.

¹⁷ La société Saint Vincent, filiale à [>50] % de la société Holmersud, détient des participations majoritaires au sein des sociétés Riz de Saint-Vincent SAS (à hauteur de [>50] %), Moulin de Saint-Vincent SAS (à hauteur de [>50] %), Minoterie de Saint-Vincent SAS (à hauteur de [>50] %) ainsi que [>50] de la société Lamie SAS.

¹⁸C'est-à-dire l'achat, le stockage et la distribution de produits pharmaceutiques auprès des officines et des pharmacies à usage intérieur d'établissements de santé. Voir <http://www.ordre.pharmacien.fr/Les-pharmaciens/Le-metier-du-pharmacien/Fiches-metiers/Distribution/Pharmacien-grossiste-repartiteur>.

¹⁹ Voir la page 13 du dossier de notification en sa version actualisée du 4 février 2020.

²⁰ La société OCDP, filiale à [>50] % de la société Holmersud, détient des participations majoritaires au sein des sociétés Unipharma SAS (à hauteur de [>50] %) et Handipharma SARL (à hauteur de [>50] %). La société NG Holding détient [>50] des sociétés Nouméa Gros SA et Café Mélanésien SARL. La société Hyprocal Holding, filiale à [>50] % de la société Holmersud détient [>50] % de la société Lama SARL.

²¹ Voir la page 12 du dossier de notification en sa version actualisée du 4 février 2020.

²² La SARL Reviso est immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nouméa sous le numéro 862 946 depuis le 17/08/2007. Les [Confidentiel]% restants du capital social de la société Reviso sont détenus par la société Sovitrans SARL.

échoués ou en détresse²³. Le chiffre d'affaires de la société Reviso s'est élevé à 390 millions de F. CFP pour l'exercice clos du 31 décembre 2018²⁴.

2. La cible : la société Comarec

13. La SAS Comarec²⁵ est une société de chargement minier de minéraliers dont l'activité est essentiellement localisée dans la baie de Nakety située sur la commune de Canala²⁶. Son siège social est situé à Nouméa.
14. L'actionnariat de cette entreprise se présente comme suit :

Répartition du capital de la SAS Comarec au 31-12-2018	Nombre d'actions détenues	%
[Confidentiel]	[Confidentiel]	[Confidentiel]
Total	500	100%

15. La SAS Comarec ne détient aucune participation dans d'autres entreprises.

II. Délimitation des marchés pertinents

16. L'analyse concurrentielle des effets d'une opération de concentration doit être réalisée sur un (ou des) marché(s) pertinent(s) délimités conformément aux principes du droit de la concurrence.
17. La définition des marchés pertinents constitue une étape essentielle du contrôle des structures de marché, dans la mesure où elle permet d'identifier, dans un premier temps, le périmètre à l'intérieur duquel s'exerce la concurrence entre les entreprises et d'apprécier, dans un deuxième temps, leur pouvoir de marché. Cette analyse couvre les marchés sur lesquels les parties sont simultanément actives mais elle peut également s'étendre aux marchés ayant un lien de connexité (« vertical » ou « congloméral ») susceptible de renforcer le pouvoir de marché des parties notifiant l'opération.
18. La délimitation des marchés pertinents se fonde, d'une part, sur un examen des caractéristiques objectives du produit ou du service en cause (caractéristiques physiques, besoins ou préférences

²³ Voir les pages 5-9 du complément au dossier de notification en date du 16 mars 2020.

²⁴ Voir le complément au dossier de notification du 4 février 2020.

²⁵ La SAS Comarec est immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nouméa sous le numéro 112 672 depuis le 28/08/1984.

²⁶ Voir la page 5 du dossier de notification en sa version actualisée du 4 février 2020.

des clients, différences de prix, canaux de distribution, positionnement commercial, environnement juridique) et, d'autre part, sur la zone géographique sur laquelle les offreurs exercent une pression concurrentielle effective et pour laquelle l'analyse des éléments tels que les coûts de transport, la distance ou le temps de parcours des acheteurs, les contraintes légales et règlementaires, les préférences des clients sont autant d'indices permettant de circonscrire le marché.

19. En l'espèce, l'opération intervient dans le secteur minier, sur le marché du chargement minier de minéraliers par chalands sur lequel seule la cible, la société Comarec, est présente.
20. L'acquéreur, la SAS Amsud, *via* sa filiale la SARL Reviso, opère une activité de remorquage par barge. Elle est, par conséquent, présente sur le marché connexe du transport maritime de marchandises et le marché amont du remorquage maritime en Nouvelle-Calédonie.

A. Le marché du chargement minier de minéraliers

1. Le marché de services

21. Le marché du chargement minier de minéraliers n'a pas encore été abordé par la pratique décisionnelle des autorités de concurrence française et européenne.
22. En l'espèce, cette activité s'inscrit dans le secteur plus large de l'exploitation minière en Nouvelle-Calédonie.
23. L'exploitation minière en Nouvelle-Calédonie est l'un des piliers de l'économie calédonienne²⁷. Les mines sont à ciel ouvert du fait de la particularité géologique de ce territoire et l'accès aux domaines miniers se fait à partir de routes créées à flanc de montagne²⁸.
24. Le développement minier est aujourd'hui dominé par les trois usines métallurgiques :
 - l'usine de la Société Le Nickel (SLN) SA dont le capital est détenu à hauteur de 56 % par Eramet, 34 % par la STCPI et 10 % par Nisshin Steel (producteur d'acier inoxydable au Japon). Elle utilise un procédé pyrométallurgique éprouvé et produit du ferronickel (premier producteur mondial en 2014) ;
 - l'usine hydro-métallurgique de Vale NC dans le Grand Sud qui est détenue majoritairement par le groupe brésilien Vale (95 %), les 5 % restants étant détenus par la SPMSC. Le procédé industriel mis en œuvre lui permet d'extraire du nickel et du cobalt à partir de latérites (minerai pauvre en nickel) issus de l'exploitation du plateau de Goro ;
 - l'usine de Koniambo Nickel SAS (KNS) traite par un procédé pyrométallurgique les saprolites à teneur élevée du massif de Koniambo en province Nord. Son capital est détenu à 51 % par la Société Minière du Sud Pacifique (SMSP) et à 49 % par Glencore²⁹, qui rachète l'intégralité du ferronickel produit.

²⁷ Voir le rapport de l'IEOM relatif à la Nouvelle-Calédonie pour 2018 : https://www.ieom.fr/IMG/pdf/ra2018_nouvelle-caledonie.pdf.

²⁸ Voir la page 17 du dossier de notification en sa version actualisée du 4 février 2020.

²⁹ Une société anglo-suisse de négoce, courtage et d'extraction de matières premières.

25. Si les sociétés Vale NC (site de Goro) et KNS (site de Koniambo) disposent de sites miniers uniques qui combinent mine et usine de transformation, la SLN voit ses sites d'extraction dispersés un peu partout sur le territoire calédonien, notamment à Tiébaghi, Népoui-Kopéto, Doniambo, Thio, Poum et Kouaoua.
26. En dehors de ces trois usines de transformations, le secteur regroupe :
- la société Nickel Mining Company (NMC) SAS, filiale à hauteur de 51 % à la SMSP et à 49 % à la société coréenne Posco, et qui exploite les sites miniers de Ouaco, Poya, Nakety, Kouaoua et Boakaine pour approvisionner en minerai de nickel l'usine de production de ferronickel SNNC de Gwangyang, en Corée du Sud ;
 - et des entreprises comme la Société des mines de la Tontouta (SMT) et ses filiales appartenant au Groupe Ballande, la Société minière Georges Montagnat (SMGM) ou le groupe Maï Kouaoua Mines (MKM), qui exploitent des mines pour leur propre compte et qui peuvent également être « tâcheron », c'est-à-dire exploiter un site pour une autre société. Ainsi, la Société des Mines de la Tontouta SA (SMT) exploite trois sites miniers que sont : Nakety, Cap Bocage et Kaala³⁰. La société MKM exploite les sites de Poro et de Baie N'go tandis que la SMGM exploite les sites de Ouinné, de Karembé et de la Tontouta.
27. L'extraction du minerai se fait par des moyens mécaniques (avec des pelles hydrauliques et tirs d'explosifs pour dégager les roches). Ce minerai doit ensuite être acheminé du site d'extraction, allant de la montagne jusqu'au bord de mer afin qu'il puisse être chargé sur des minéraliers (des navires conçus pour le transport des minerais) qui mèneront leur chargement soit à l'usine de la SLN située à Doniambo à Nouméa, soit à l'export³¹.
28. Deux procédés peuvent être utilisés afin d'acheminer le minerai jusqu'au minéralier :
- le convoi minier : certains sites miniers sont équipés d'un convoyeur de chargement³², qui achemine le minerai du site d'extraction directement à la zone de chargement permettant le remplissage des cales des minéraliers directement à partir des zones de stockage ;
 - le transport par camion et chalands : le minerai est conduit par camion de la mine à une zone de chargement et ensuite stocké sur des « zones tampons » au bord de mer. Le minerai est ensuite transféré sur des chalands³³ qui acheminent leur chargement jusqu'au minéralier. Cette deuxième étape est également connue sous le nom de « chalandage ». Les compagnies de chargement minier de minéraliers par chalands telles que la société Comarec interviennent à cette étape du chalandage³⁴.

³⁰ Voir la décision de l'Autorité n° 2019-DCC-06 du 25 novembre 2019 relative à la prise de contrôle exclusif négatif de la société Katiramona Explosif SAS par la société Titanobel SAS.

³¹ Voir la page 17 du dossier de notification en sa version actualisée du 4 février 2020.

³² Un moyen mécanique permettant le transport automatique du minerai d'un point à l'autre.

³³ Des bateaux à fonds plat pouvant naviguer uniquement dans des rades. Voir la page 7 du complément au dossier de notification du 16 mars 2020.

³⁴ Voir la page 17 du dossier de notification en sa version actualisée du 4 février 2020.

29. La partie notifiante signale que sur les quatorze sites de chargements miniers qu'elle identifie en Nouvelle-Calédonie³⁵, cinq sites acheminent leur minerai vers les minéraliers *via* des convoyeurs³⁶ et neuf *via* le transport par camions et chalands miniers³⁷.
30. La partie notifiante estime que le chargement minier de minéraliers par convoyeur est un procédé de chargement concurrent et donc substituable au chalandage de sorte qu'il ne conviendrait pas de segmenter le marché.
31. Toutefois, cette approche a été infirmée par le test de marché réalisé au cours de l'instruction³⁸. En effet, toutes les sociétés interrogées ont mis en avant qu'il était plus approprié de sous-segmenter le marché du chargement minier de minéraliers en fonction du procédé utilisé. Selon ces entreprises, l'activité de chalandage et l'activité de convoyeur requièrent de lourds investissements qui diffèrent en termes d'équipement et de qualification du personnel.
32. Seules la SLN et la SMT opèrent des convoyeurs en Nouvelle-Calédonie³⁹ et l'activité de chargement minier de minéraliers par chaland n'est quasiment pas présente sur les sites disposant d'un convoyeur⁴⁰. En outre, les zones de chargement équipés de convoyeurs sont situées sur des rades disposant d'une profondeur suffisante afin de permettre aux minéraliers (qui ont un fort tirant d'eau) de s'amarrer directement au quai de chargement⁴¹.
33. **L'Autorité considère donc que le marché du chargement minier de minéraliers doit être sous-segmenté en fonction des modalités de chargement des minéraliers, ce qui conduit à distinguer le marché du chargement minier de minéraliers par convoyeur du marché du chargement minier de minéraliers par chalands.**
34. La présente opération intervient sur le segment de marché du chargement minier de minéraliers par chalands.
35. Sur ce segment de marché, la partie notifiante précise que le chargement de minéraliers par chalands est effectué avec des moyens nautiques propres à cette activité. Les chalands miniers sont ainsi soumis à une réglementation spécifique en Nouvelle-Calédonie qui encadre leurs normes et catégories, leurs dimensions et structures, leurs moyens de sécurité, leurs protections des travailleurs et leurs installations électriques⁴². Les chalands miniers sont donc considérés comme étant des navires spécifiques à l'activité du chargement minier, dépourvus de moyens

³⁵ Les sites de Poum, Paagoumene, Karembe, Teoudie, Nepoui, Poya, Toutouta, Baie N'go, Ouinne, Thio, Nakety, Kouaoua, Poro et Moneo.

³⁶ A savoir les sites de Paagoumene, Nepoui, Thio, Kouaoua (en partie) et Moneo. Voir la page 20 du dossier de notification en sa version actualisée du 4 février 2020.

³⁷ Une carte présentant les sites miniers et les zones de chargement, ainsi que les procédés de chargement utilisés, est fournie en Annexe 1.

³⁸ Au vu des réponses au test de marché du 20 avril 2020.

³⁹ La SLN sous-traite le chalandage aux sociétés Sonarep et SMGM. La SMT sous-traite le chalandage aux sociétés Comarec et SMGM (Voir la page 17 du dossier de notification en sa version actualisée du 4 février 2020).

⁴⁰ Selon la carte des sites miniers fournie en Annexe 1, seul le site de Kouaoua fait l'objet d'une activité de convoyeur ainsi que de chalandage.

⁴¹ Voir la réponse de la société SMGM au test de marché du 20 avril 2020.

⁴² Voir le procès-verbal du Gouvernement de la Nouvelle Calédonie PV CRS INF.53/01 du 07/03/2017 sur la doctrine relative à l'application de la réglementation aux chalands miniers en Nouvelle-Calédonie (ci-après, la « Doctrine »).

de propulsion et d'équipage et transportant du minerai en cale (à hauteur de 500 tonnes maximum)⁴³.

36. Les chalands miniers disposent d'une autorisation restreinte qui leur permet uniquement de naviguer, avec l'assistance d'un remorqueur, de la zone de chargement (également appelé « *wharf* » de chargement) au minéralier⁴⁴. Le chaland minier ne peut naviguer à 100 % de remplissage que si les vagues sont inférieures à 1 mètre et le vent inférieur à 30 mètres par seconde⁴⁵.
37. La partie notifiante précise également que les remorqueurs de chalands doivent avoir un tirant d'eau⁴⁶ suffisamment faible afin de pouvoir opérer près des *wharfs*, dont la taille est dimensionnée pour des camions de petite taille⁴⁷, où s'effectue le chargement⁴⁸. Ils sont spécifiquement conçus pour la navigation de 5^{ème} catégorie⁴⁹ et ne peuvent par conséquent naviguer en dehors du lagon et en haute mer.
38. La partie notifiante souligne qu'une autre spécificité du marché à retenir du chargement minier de minéraliers par chalands en Nouvelle-Calédonie est celle liée à l'embauche d'un personnel intermittent⁵⁰ qui intervient exclusivement lors d'une opération de chargement.

⁴³ L'article 1.01 de la Doctrine dispose que : « 1. Un navire peut être considéré comme un chaland minier s'il : .1 est dépourvu de moyens de propulsion autonomes ; .2 est sans équipage ; .3 transporte le minerai en cale, cette cale pouvant ne pas être munie de panneaux étanches ; .4 a un coefficient de remplissage égal ou supérieur à 0,9 ; .5 a un rapport largeur/creux supérieur à 2 ; Sauf dispositions contraires, la présente division est applicable aux chalands neufs et existants non propulsés d'une jauge brute inférieure à 500. Par chaland existant on entend un chaland dont la quille a été posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent avant le 07/03/2017. Par chaland neuf on entend un chaland dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent après le 07/03/2017. Les dispositions applicables aux chalands existants sont explicitement indiquées dans le présent règlement. »

⁴⁴ L'article 1.03 dispose que : « Les chalands miniers peuvent être remorqués à vide dans les limites de la 3^{ème} catégorie de navigation. La navigation en 5^{ème} catégorie telle que définie dans le PV CRS REG 45-03 ou la navigation jusqu'au point de mouillage du vraquier sont autorisées avec 100 % de chargement tel que défini dans le dossier de stabilité à condition que la hauteur de mer totale soit inférieure à 1 mètre et la vitesse du vent inférieure à 30 m/s. »

Voir également l'article 110-11 de l'arrêté de l'Etat français du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires) sur les catégories de navigation qui dispose que : « [...] les navigations effectuées par les navires français sont classées en cinq catégories : 1^{re} catégorie : toute navigation n'entrant pas dans les catégories suivantes. 2^e catégorie : navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 200 milles d'un port ou d'un lieu où les passagers et l'équipage puissent être mis en sécurité et au cours de laquelle la distance entre le dernier port d'escale du pays où le voyage commence et le port final de destination ne dépasse pas 600 milles. 3^e catégorie : navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche. 4^e catégorie : navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 5 milles au-delà de la limite des eaux abritées où se trouve son port de départ. 5^e catégorie : navigation au cours de laquelle le navire demeure constamment dans les eaux abritées telles que rades non exposées lacs, bassins, étangs d'eaux salées etc., ou dans les limites éventuellement fixées par le directeur interrégional de la mer. »

⁴⁵ *Ibid.*

⁴⁶ Le tirant d'eau est la hauteur de la partie immergée du bateau qui varie en fonction de la charge transportée.

⁴⁷ Voir la page 7 du complément au dossier de notification en date du 16 mars 2020.

⁴⁸ Voir la page 8 du complément au dossier de notification du 16 mars 2020.

⁴⁹ Voir l'article 110-2.01 de l'arrêté du 23 novembre 1987 précité.

⁵⁰ Par exemple les équipages de la batellerie de service et les matelots préposés aux manœuvres de chaland au wharf et le personnel à terre préposé aux opérations annexes telles que l'échantillonnage, la cuisine etc., lorsqu'elles sont directement liées au chargement des minéraliers.

39. Chaque site de chargement est géré par un « *contrôleur des embauches* » qui, par le biais des relais coutumiers des tribus dépendant du bassin d'emploi de la mine, détermine et recrute les personnes qualifiées pour participer aux opérations de chargement⁵¹.
40. A ce jour, cinq sociétés sont actives sur le marché du chargement minier de minéraliers par chalands en Nouvelle-Calédonie :
- la Société Minière Georges Montagnat (SMGM) ;
 - la société Cotransmine, filiale de la société SMSP ;
 - la société minière Maï Kouaoua Mines (MKM);
 - la société Sonarep⁵² ;
 - la société Comarec, cible de la présente opération.
41. Il y a lieu de relever que cette description du marché du chargement minier de minéraliers par chalands a été validée lors du test de marché réalisé au cours de l'instruction⁵³.
42. **En l'espèce, la société Comarec opère trois navires de remorquage et sept chalands, exclusivement dans le cadre de l'activité de chargement minier de minéraliers.**

2. Le marché géographique

43. S'agissant de la dimension géographique du marché du chargement minier de minéraliers par chalands, la partie notifiante considère que celle-ci correspond à un regroupement de zones de chargement minier rapprochées en raison des spécificités locales liées à l'embauche (les sociétés de chalandage doivent entretenir leurs relations avec le bassin d'emploi local) ainsi que les coûts élevés relatifs à l'acheminement des chalands sur le site⁵⁴.
44. Les remorqueurs et les chalands miniers n'étant pas autonomes en termes de navigation en dehors du lagon, un remorquage en haute mer est nécessaire afin de déplacer les chalands et les remorqueurs miniers hors de leurs zones habituelles de chargement. Selon la partie notifiante, le coût d'acheminement et de positionnement de la flotte de chalandage serait d'environ 1 million de F. CFP par jour de transport. Or, la partie notifiante estime que l'acheminement d'un remorqueur nécessite 1 jour de Nouméa vers Poya et 1,5 jour de Poya vers Nakety⁵⁵.

⁵¹ Voir la page 8 du complément au dossier de notification en date du 16 mars 2020. Ce personnel est soumis à la convention collective des chargeurs minéraliers. Voir la convention collective des chargeurs minéraliers mise à jour le 8 février 2018. Celle-ci s'applique uniquement au personnel intermittent embauché pour les besoins du chargement et non au personnel permanent tels que les capitaines et mécaniciens des remorqueurs. https://dtenc.gouv.nc/sites/default/files/atoms/files/chargeurs_de_mineraliers_2018.pdf

⁵² La société Sonarep SA est immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nouméa sous le numéro 465 310 depuis le 30 juillet 1996. Son siège social est à Poum. Elle est principalement active sur le site de Poum où elle effectue l'acheminement du minerai par camion et par chalands pour le compte de la SLN. Voir la réponse de la SLN au test de marché du 20 avril 2020.

⁵³ Un test de marché portant sur le secteur du chargement minier de minéraliers a été adressé le 20 avril 2020 aux entreprises suivantes : la SLN, la SMGM, la société Cotransmine, et la société des Mines de Nakéty.

⁵⁴ Voir la page 17 du dossier de notification en sa version actualisée du 4 février 2020.

⁵⁵ *Ibid.*

45. En l'espèce, les zones de chargement sur lesquelles la société Comarec est susceptible d'intervenir correspondent aux sites de la côte Est de la Nouvelle-Calédonie, c'est-à-dire les zones de Moneo, Poro, Kouaoua, Nakety, Thio and Ouinne. Cependant, la société Comarec est principalement active sur la zone de Nakéty et accessoirement sur celle de Poro.
46. La moitié des répondants au test de marché ont confirmé que la dimension géographique pouvait correspondre à un regroupement de zones de chargement⁵⁶. L'autre moitié des acteurs du chalandage a cependant estimé que le marché géographique était de dimension territoriale, dès lors que leurs conditions de marché en termes d'embauche et de matériels étaient les mêmes quelle que soit la zone⁵⁷.
47. **Au cas d'espèce, l'analyse concurrentielle du marché de chargement minier de minéraliers par chalands sera menée sur l'ensemble du territoire de la Nouvelle-Calédonie ainsi que sur les sites de chargement de la côte Est de la Nouvelle-Calédonie, hypothèse la plus défavorable pour la partie notifiante.**

B. Le marché connexe du transport maritime de marchandise et le marché amont du remorquage maritime

1. Le marché connexe du transport maritime de marchandises

48. La pratique décisionnelle de l'Autorité de concurrence métropolitaine considère que les différents modes de transport de marchandises ne sont généralement pas substituables entre eux⁵⁸. En effet, le choix d'un mode de transport est 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, la pratique décisionnelle métropolitaine opère une distinction entre le transport aérien, le transport terrestre et le transport maritime de marchandises⁵⁹.
49. S'agissant du transport maritime de marchandises, les autorités de concurrence se sont interrogées sur les différentes segmentations de ce marché : par types de bateaux ou de marchandises, par modes d'acheminement, et avec ou sans services associés (conteneurs, réfrigérés ou non, incluant ou non magasinage ou dédouanement, etc.)⁶⁰.
50. Dans le cadre de la présente opération, il n'y a pas lieu d'analyser ces éléments.
51. En l'espèce, la société Reviso, filiale de la partie notifiante, est active sur le transport de conteneurs, d'engins et matériaux de construction, principalement vers les Iles Loyauté.

⁵⁶ A hauteur de 50 % des réponses au test de marche du 20 avril 2020.

⁵⁷ Voir les réponses des sociétés SMGM, Cotransmine et SMN au test de marché du 20 avril 2020.

⁵⁸ Voir la décision de l'Autorité de la concurrence métropolitaine n° 09-DCC-13 du 16 juin 2009 relative à la prise de contrôle exclusif des sociétés Giraud CEE et Giraud Sidérurgie par la société Geodis.

⁵⁹ Voir la décision de l'Autorité de la concurrence métropolitaine n° 13-DCC-02 du 7 janvier 2013 relative à la création d'une entreprise commune par les sociétés Routière de l'Est Parisien et Compagnie Maritime Marfret.

⁶⁰ Voir la décision de l'Autorité de la concurrence métropolitaine n° 12-DCC-154 du 7 novembre 2012 relative à la prise de contrôle exclusif d'actifs de la société SeaFrance par la société Groupe Eurotunnel et la décision de la Commission européenne COMP/M.3829 - MAERSK / PONL du 29 juillet 2005.

52. Elle opère deux remorqueurs autorisés à naviguer hors du lagon : le navire Emile Viratelle, adapté pour la navigation de 1^{ère} catégorie⁶¹, et le navire Marcel Viratelle, adapté pour la navigation de 2^{ème} catégorie, autour des côtes de la Grande Terre et aux Iles Loyauté⁶². La partie notifiante précise que seul ce dernier navire dispose d'un tirant d'eau suffisamment faible pour pouvoir opérer près des wharfs de chargement de minéraliers⁶³.
53. En complément de ses navires, la société Reviso dispose de deux barges pour le transport de marchandises : l'une d'une capacité de 600 tonnes et l'autre de 1.200 tonnes. Ces barges sont pontées afin de permettre des chargements et déchargements à l'aide de rampe à hauteur du pont et elles sont adaptées au transport en pleine mer de marchandises diverses. La conception de ces barges est radicalement différente des chalands miniers qui transportent leur cargaison en fond de cale⁶⁴.
54. Au vu de ces éléments, la partie notifiante fait valoir que les moyens nautiques de la société Reviso ne sont pas adaptés au chargement minier de minéraliers en Nouvelle-Calédonie par chaland.
55. Ce raisonnement ayant été confirmé par le test de marché réalisé au cours de l'instruction, **le marché du transport maritime de marchandises sur lequel la société Reviso est active ne fera pas l'objet d'une analyse plus développée.**

2. Le marché amont du remorquage maritime

56. Le remorquage maritime a été défini par l'Autorité de la concurrence métropolitaine comme la disposition d'une force en vue du déplacement d'un navire, qui ne peut effectuer lui-même une manœuvre et qui participe cependant à l'opération. Ainsi, « *il y a remorquage lorsqu'il est fait appel à une force motrice extérieure pour déplacer tout objet qui n'a pas ou qui n'a plus les moyens nécessaires pour effectuer seul le déplacement envisagé* »⁶⁵.
57. L'activité de remorquage de la société Reviso est centrée principalement sur l'assistance à l'accostage des navires dans les ports ou les quais⁶⁶. Par ailleurs, en l'espèce, un répondant au test de marché a indiqué avoir eu recours aux remorqueurs de la société Reviso afin d'opérer un transfert de barges entre deux zones de chargement⁶⁷.

⁶¹ Toute navigation n'entrant pas dans les catégories de navigation 2 à 5 (Voir l'article 110-2.01 de l'arrêté du 23 novembre 1987 précité).

⁶² Il s'agit d'une navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 200 milles d'un port ou d'un lieu où les passagers et l'équipage puissent être mis en sécurité et au cours de laquelle la distance entre le dernier port d'escale du pays où le voyage commence et le port final de destination ne dépasse pas 600 miles (Voir l'article 110-2.01 de l'arrêté du 23 novembre 1987 précité).

⁶³ Voir la page 8 du complément au dossier de notification en date du 16 mars 2020.

⁶⁴ *Ibid.*

⁶⁵ Voir la décision de l'Autorité de la concurrence métropolitaine n° 08-D-18 du 30 juillet 2008 relative aux activités de remorquage par le port autonome du Havre et la société nouvelle de remorquage du Havre (SNRH) et la décision COMP/M.3829 - MAERSK / PONL précitée.

⁶⁶ Par exemple, à la date de la notification, la société Reviso assurait l'assistance d'un pétrolier ravitaillant une centrale électrique tous les 45 jours (Voir la page 8 du complément au dossier de notification en date du 16 mars 2020).

⁶⁷ Voir la réponse de la société Cotransmine au test de marché du 20 avril 2020.

58. **Compte tenu des éléments présentés *supra*, l'analyse concurrentielle des potentiels effets verticaux de l'opération sera menée uniquement sur le marché amont du remorquage maritime.**
59. S'agissant du marché du remorquage maritime, et en particulier sur le segment de l'accostage des navires (le remorquage portuaire), la Commission européenne a envisagé de retenir une dimension géographique correspondant au port d'activité des sociétés de remorquage tout en laissant la délimitation exacte du marché géographique ouverte ⁶⁸.
60. En l'espèce, s'agissant du remorquage maritime hors accostage des navires, la partie notifiante propose de retenir un marché géographique s'étendant à l'ensemble du territoire de la Nouvelle-Calédonie dès lors que les opérateurs du marché calédonien du remorquage maritime sont en tout état de cause en mesure d'intervenir sur l'ensemble du territoire⁶⁹.
61. Compte tenu des éléments présentés *supra*, l'analyse concurrentielle sera donc menée **sur l'ensemble du territoire de la Nouvelle-Calédonie**. La question de la délimitation exacte de la dimension géographique peut être laissée ouverte dans la mesure où quelle que soit la délimitation retenue, les conclusions de l'analyse resteront inchangées.

III. Analyse concurrentielle

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

A. Sur les effets horizontaux de l'opération

65. Le tableau ci-dessous détaille les estimations des parts de marché (en volume de minerai chargé) détenues par la société cible et ses concurrents sur le marché, tant sur sa zone d'intervention correspondant aux sites de chargement de la côte Est que sur l'ensemble du territoire de la Nouvelle-Calédonie.

⁶⁸ Voir la décision de la Commission européenne M.8330 - MAERSK LINE / HSDG du 10 avril 2017.

⁶⁹ Voir les pages 8-9 du complément au dossier de notification en date du 16 mars 2020.

Estimation des parts de marché des entreprises de chargement miniers de minéraliers par chalands en 2018 sur la côte Est et sur l'ensemble du territoire

Volume en tonnes	Zone de chargements côte Est	PDM	Territoire NC	PDM
Comarec	[...]	[40-50] %	[...]	[10-20] %
Cotransmine	[...]	[30-40] %	[...]	[40-50] %
Maï	[...]	[10-20] %	[...]	[10-20] %
SMGM	[...]	[0-5] %	[...]	[20-30] %
Sonarep	[...]	[0-5] %	[...]	[0-5] %
Total	[...]	100%	[...]	100%

Source : dossier de notification et test de marché - ACNC

66. La société Comarec est la seule partie à l'opération active sur le marché du chargement minier de minéraliers par chalands. En effet, l'acquéreur, la société Amsud, ainsi que le groupe auquel elle appartient, n'exercent aucune activité liée au secteur minier.
67. La société Reviso, filiale de la société Amsud, a pour sa part une activité de remorquage par barge qui, comme il a été démontré *supra*, n'est pas adaptée pour le chargement minier de minéraliers. **Il n'existe donc pas de chevauchement d'activités entre l'acquéreur et la cible.**
68. **Il en résulte que l'opération n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets horizontaux sur le marché du chargement minier de minéraliers par chalands sur la côte Est comme sur l'ensemble du territoire de la Nouvelle-Calédonie.**

B. Sur les effets verticaux de l'opération

69. Les effets verticaux d'une opération de concentration sont étudiés lorsque l'opération réunit des acteurs présents à différents niveaux de la chaîne de valeur.
70. Une concentration verticale peut restreindre la concurrence en rendant plus difficile l'accès aux marchés sur lesquels la nouvelle entité sera active, voire en évinçant potentiellement les concurrents ou en les pénalisant par une augmentation de leurs coûts. On parle alors de « verrouillage » ou de « forclusion » des marchés. Une telle situation accroît le pouvoir de marché de la nouvelle entité et lui permet d'augmenter ses prix ou de réduire les quantités offertes⁷⁰.
71. Néanmoins, l'Autorité de la concurrence considère qu'il est peu probable qu'une entreprise ayant une part de marché inférieure à 30 % sur un marché donné puisse verrouiller un marché en aval ou en amont de celui-ci⁷¹.
72. En l'espèce, la société Amsud est active sur le marché amont du remorquage maritime via sa filiale, la société Reviso. La partie notifiante n'a pas été en mesure de fournir une estimation de sa part de marché sur ce secteur en Nouvelle-Calédonie.

⁷⁰ Voir la décision de l'Autorité de la concurrence métropolitaine n°17-DCC-67 du 27 mai 2017.

⁷¹ Voir § 453 des lignes directrices de l'Autorité de la concurrence métropolitaine relative au contrôle des concentrations

73. Néanmoins, la partie notifiante indique que de nombreux acteurs sont présents sur ce segment⁷². Dès lors que la société Reviso n'opère que deux navires pour son activité de remorquage maritime, la partie notifiante estime que la part de marché de celle-ci en Nouvelle-Calédonie est en deçà du seuil de 30 %⁷³.
74. Par ailleurs, la part de marché de la société Comarec sur le marché du chalandage est également inférieure à 30 % sur le territoire de la Nouvelle-Calédonie⁷⁴.
75. **Aucun des répondants au test de marché réalisé au cours de l'instruction n'a émis de réserve particulière concernant un risque de verrouillage résultant de l'opération.**
76. **Compte tenu de ces éléments, la présente opération n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets verticaux sur les marchés sur lesquels les parties sont présentes.**

C. Sur les effets congloméraux de l'opération

77. Une concentration est également susceptible d'emporter des effets congloméraux lorsque la nouvelle entité étend ou renforce sa présence sur des marchés présentant des liens de connexité avec d'autres marchés sur lesquels elle détient un pouvoir de marché.
78. Certaines concentrations conglomérales peuvent, en effet, produire des effets restrictifs de concurrence lorsqu'elles permettent de lier techniquement ou commercialement, les ventes des produits de la nouvelle entité de façon à verrouiller le marché et à en évincer les concurrents⁷⁵.
79. La société Amsud considère qu'il n'existe pas de liens de connexité suffisants entre ses activités de transport et logistique maritimes et le marché du chargement minier de minéraliers par chalands de la société Comarec qui seraient susceptibles de conduire à des effets congloméraux⁷⁶.
80. La partie notifiante met en avant que l'opération permettrait la mise en place de synergies positives pour les deux sociétés Comarec et Reviso en termes de formation des marins et des équipages.
81. Par ailleurs, les remorqueurs de la société Reviso, jusqu'alors rattachés au Port Autonome à Nouméa, pourraient bénéficier d'une base de maintenance sur la côte Est⁷⁷.
82. Cette contribution de l'opération au progrès économique a été confirmée par le test de marché réalisé au cours de l'instruction. En effet, les répondants au test de marché ont reconnu l'existence de synergies liées au rachat de la société Comarec par la société Amsud en termes

⁷² Notamment les sociétés Sorecal, Sora, Vale Marine, Sowermar.

⁷³ Voir les pages 8-9 du complément au dossier de notification en date du 16 mars 2020.

⁷⁴ Celle-ci étant la dimension géographique à prendre en compte dès lors qu'il n'est pas nécessaire pour les remorqueurs et chalands de sortir du lagon (et donc de faire appel à un remorqueur de haute mer) pour se rendre à une zone de chargement à proximité.

⁷⁵ Voir la décision de l'Autorité n° 2020-DCC-04 du 2 mars 2020 relative à la création d'une entreprise commune entre les sociétés Agridis SARL et Agricenter SARL.

⁷⁶ Voir la page 16 du dossier de notification en sa version actualisée du 4 février 2020.

⁷⁷ Voir la page 7 du dossier de notification en sa version actualisée du 4 février 2020.

de logistique, de connaissance du secteur maritime et de gestion des équipages et des ressources humaines maritimes⁷⁸.

83. En outre, l'opération ne modifie par le fait que la société cible resterait l'une des deux seules sociétés actives sur le marché du chalutage, avec la société Sonarep, sans aucun lien capitalistique avec des sociétés d'extraction minière. Elle ne modifiera donc pas les équilibres concurrentiels existants.
84. Compte tenu de ces éléments, **l'opération de concentration examinée n'est pas susceptible de porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets congloméraux.**

IV. Conclusion générale sur les risques d'atteinte à la concurrence

85. L'opération consistant en la prise de contrôle exclusif de la société Comarec par la société Amsud n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence que ce soit par le biais d'effet horizontal, vertical ou congloméral sur les marchés en cause.

Décide :

Article 1^{er} : L'opération notifiée sous le numéro 19-0053CC est autorisée.

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

La Présidente,



Aurélie Zoude-Le Berre

⁷⁸ Voir les réponses des sociétés SMGM et SMN au test de marché du 20 avril 2020.