



Autorité de la Concurrence
de la Nouvelle-Calédonie

Décision n° 2024-DCC-02 du 25 mars 2024

relative à l'acquisition du contrôle exclusif des sociétés Hesnault SAS et Réunion Transit SAS par la société SIFA SAS

L'Autorité de la concurrence de la Nouvelle-Calédonie (le Président statuant seul),

Vu le dossier de notification, adressé complet à l'Autorité de la concurrence de la Nouvelle-Calédonie le 1^{er} mars 2024 et enregistré sous le numéro 24/0005CC, relatif à l'acquisition du contrôle exclusif des sociétés Hesnault SAS et Réunion Transit SAS par la société SIFA SAS ;

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 (ci-après l'« Autorité ») et modifiant le livre IV de la partie législative du code de commerce applicable en Nouvelle-Calédonie (ci-après le « code de commerce ») ;

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

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

Vu le rapport d'instruction en date du 20 mars 2024 proposant d'autoriser l'opération en application du troisième alinéa du III de l'article Lp. 431-5 du code de commerce ;

Vu les pièces du dossier ;

Adopte la décision suivante :

Résumé

Par cette décision, l'Autorité autorise l'acquisition du contrôle exclusif des sociétés Hesnault SAS et Réunion Transit SAS par la société SIFA SAS.

Le groupe SIFA est actif sur le marché de l'organisation du transport de marchandises en France métropolitaine, dans les territoires d'outre-mer et à l'international.

La société Hesnault SAS et la société Réunion Transit SAS constituent les sociétés cibles. Elles sont toutes deux détenues exclusivement par Monsieur Philippe Hesnault. La société Hesnault a pour activité le transport et la logistique de marchandises dans les départements et territoires d'outre-mer et à l'international, pour une clientèle de professionnels et de particuliers. La société Réunion Transit est active dans le secteur de l'organisation de transports de marchandises à La Réunion et n'exerce aucune activité en Nouvelle-Calédonie.

L'opération notifiée consiste en l'acquisition, par la société SIFA, de 100% du capital social des sociétés Hesnault et Réunion Transit.

En l'espèce, l'opération entraîne un chevauchement d'activités sur le marché de l'organisation du transport de marchandises, où les deux parties à l'opération sont présentes. S'agissant de la dimension géographique du marché, l'Autorité a analysé l'impact concurrentiel de l'opération sur une zone circonscrite au territoire de la Nouvelle-Calédonie.

Concernant les effets horizontaux de l'opération, l'Autorité a démontré qu'à l'issue de l'opération, le groupe SIFA détiendrait [20-30]% de parts de marché, contre [10-20]% avant l'opération. Par ailleurs, il continuera à faire face à la forte concurrence de nombreux opérateurs significatifs sur le marché, tels que DHL, Geodis et Bolloré Logistics.

Par conséquent, la présente opération n'est pas de nature à porter atteinte à la structure de la concurrence sur les marchés aval de l'organisation du transport de marchandises.

Les conclusions de l'analyse concurrentielle demeurent inchangées en examinant les éventuels sous-segments des marchés de l'organisation du transport aérien et maritime de marchandises.

En conséquence, l'opération notifiée est autorisée sans condition.

(Ce résumé a un caractère strictement informatif. Seul font foi les motifs de la décision numérotés ci-après).

Sommaire

I. Présentation des entreprises concernées et contrôlabilité de l'opération	4
A. Présentation des parties à l'opération	4
1. L'acquéreur : le groupe SIFA	4
2. La cible : le groupe Hesnault	4
B. Contrôlabilité de l'opération	5
II. Délimitation des marchés pertinents	5
A. Les prestations des transitaires et des commissionnaires en douane	6
B. Le marché de services	7
C. Le marché géographique	7
III. Analyse concurrentielle	8
IV. Conclusion	9
DÉCISION	10

I. Présentation des entreprises concernées et contrôlabilité de l'opération

A. Présentation des parties à l'opération

1. L'acquéreur : le groupe SIFA

1. La société SIFA SAS¹, elle-même contrôlée exclusivement par la société holding SIFA Holding SAS², 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 (ci-après le « groupe SIFA »).
2. Le groupe SIFA est un groupe familial créé en 1951, spécialisé dans la logistique export et import (organisation du transport) en France métropolitaine, dans les territoires d'outre-mer et à l'international. Le groupe intervient sur l'ensemble des opérations de la chaîne du transport, maritime ou aérien, pour des produits « secs » non alimentaires et des projets industriels³.
3. En Nouvelle-Calédonie, le groupe SIFA est présent *via* sa filiale SIFA Nouvelle-Calédonie SAS⁴, laquelle exerce une activité d'organisation du transport de marchandises sur le territoire⁵.
4. Le schéma de détention du groupe SIFA se présente comme suit :

[Confidentiel]

Source : dossier de notification

5. Le groupe SIFA a réalisé un chiffre d'affaires mondial à hauteur de [> 1,2 milliards] de F.CFP, dont [>1,2 milliards] de F.CFP en Nouvelle-Calédonie, lors de son dernier exercice clos le 31 décembre 2022⁶.

2. La cible : le groupe Hesnault

6. La société Hesnault SAS⁷ est la société holding mère d'un groupement d'entreprises familial fondé en 1962 spécialisé dans l'organisation du transport pour une clientèle de professionnels (B2B) et de particuliers (B2C) (ci-après le « groupe Hesnault »). Le groupe Hesnault offre à ses clients des solutions sur mesure pour le transport et la logistique de leurs marchandises (fret maritime, fret aérien, transport multimodal) dans les départements et territoires d'outre-mer et à l'international.
7. Au sein des territoires d'outre-mer, le groupe Hesnault est présent en Nouvelle-Calédonie *via* l'activité de sa filiale Calédonie Transit SAS⁸ (ci-après la société « Cotrans »), transitaire organisateur de transport et commissionnaire en douane, depuis 1971⁹.
8. La société Hesnault est ultimement détenue exclusivement par Monsieur Philippe Hesnault, lequel détient également indirectement le contrôle exclusif de la société Réunion Transit SAS

¹ La société SIFA est immatriculée au RCS d'Evry sous le numéro 480 150 200 depuis le 24 décembre 2004.

² La société SIFA Holding est immatriculée au RCS d'Evry sous le numéro 542 021 662 depuis le 9 juin 1954.

³ Voir la page 5 du dossier de notification (Annexe 1, Cote 6).

⁴ La société SIFA Nouvelle-Calédonie est immatriculée au RCS de Nouméa sous le numéro 194 537 depuis le 29 mars 1988.

⁵ Voir le courriel en date du 29 février 2024 du cabinet FTPA (Annexe 26, Cotes 954-955).

⁶ Voir la page 5 du dossier de notification (Annexe 1, Cote 6) et le tableau récapitulatif des données financières fourni en annexe 5 du dossier de notification (Annexe 6, Cote 738).

⁷ La société Hesnault est immatriculée au RCS de Paris sous le numéro 437 969 272 depuis le 12 février 2014.

⁸ La société Cotrans est immatriculée au RCS de Nouméa sous le numéro 340 33 depuis le 16 avril 1971.

⁹ Voir la page 7 du dossier de notification (Annexe 1, Cote 8).

incluse dans le périmètre de l'opération. Cependant, la société Réunion Transit n'exerce aucune activité en Nouvelle-Calédonie¹⁰.

9. Le schéma de détention du groupe Hesnault se présente comme suit : [confidentiel]

Source : dossier de notification

10. Le groupe Hesnault (hormis la société Réunion Transit) a réalisé un chiffre d'affaires mondial à hauteur de [> 1,2 milliards]de F.CFP, dont [>1,2 milliards]de F.CFP en Nouvelle-Calédonie, lors de son dernier exercice clos le 31 décembre 2022¹¹.

B. Contrôlabilité de l'opération

11. Conformément au I de l'article Lp. 431-1 du code de commerce :
- « 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. ».
12. En l'espèce, l'opération notifiée consiste en l'acquisition, par la société SIFA, de 100 % du capital social des sociétés Hesnault et Réunion Transit. [confidentiel]¹². Par conséquent, le groupe SIFA détiendra directement 100 % du capital du groupe Hesnault à l'issue de l'opération.
13. Par ailleurs, l'article Lp. 431-2 du code de commerce prévoit que toute opération de concentration au sens de l'article Lp. 431-1 est notifiable à la double condition que :
- 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.
14. En l'espèce, le groupe SIFA, comme vu *supra*, a réalisé un chiffre d'affaires de [>1,2 milliards] de F. CFP en Nouvelle-Calédonie lors de son dernier exercice clos le 31 décembre 2022. Le groupe Hesnault a, pour sa part, réalisé un chiffre d'affaires s'élevant à [> 1,2 milliards] de F. CFP en Nouvelle-Calédonie au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2022 (voir *supra*).
15. 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 franchi. L'opération est donc soumise aux articles Lp. 431-3 et suivants du code de commerce relatifs à la concentration économique.

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

¹⁰ Voir la page 8 du dossier de notification (Annexe 1, Cote 9).

¹¹ Voir les tableaux récapitulatifs des données financières fourni en annexe 9 du dossier de notification (Annexes 16-19, Cotes 907-918).

¹² Voir [confidentiel] (Annexe 2, Cotes 23-700).

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 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 réglementaires, les préférences des clients sont autant d'indices permettant de circonscrire le marché.
19. En l'espèce, les parties à l'opération sont toutes deux présentes sur le marché de l'organisation du transport de marchandises en Nouvelle-Calédonie.

A. Les prestations des transitaires et des commissionnaires en douane

20. Dans son avis n° 19-A-12 du 4 juillet 2019 concernant le fonctionnement de la concurrence en Outre-Mer, l'Autorité de la concurrence métropolitaine a indiqué que : « *Les transitaires sont des opérateurs spécialisés dont le rôle est d'assurer tout ou partie des prestations liées à l'acheminement des marchandises importées, généralement de la métropole vers les territoires ultramarins, pour le compte de leurs clients. À la différence des importateurs-grossistes, les transitaires ne sont pas propriétaires de la marchandise acheminée. Ils n'assurent pas certaines opérations logistiques comme celle de la gestion des stocks et ne prennent pas en charge les actions commerciales, telles que les actions promotionnelles. En pratique, les transitaires peuvent fournir plusieurs types de prestations, allant de services à la carte à une prestation plus complète et globale. Ainsi, certains d'entre eux, généralement les sociétés de petite taille, ont uniquement la charge de procéder aux formalités douanières, ainsi qu'aux formalités de passage de marchandises d'un territoire douanier à un autre pour le compte d'un voire de plusieurs clients* »¹³.
21. En Nouvelle-Calédonie, le Port Autonome de Nouméa (ci-après le « PANC ») précise sur son site internet la mission d'un transitaire de la manière suivante : « *Mandaté afin de gérer l'importation ou l'exportation de marchandises, le transitaire se charge d'assurer la continuité du transport (routier, maritime et aérien) du lieu de fourniture jusqu'au client. Il s'occupe également de toutes les formalités administratives connexes* » (Soulignement ajouté)¹⁴.
22. Le rôle du transitaire est donc celui d'un organisateur qui¹⁵, en utilisant des plateformes régionales de groupage, en rentabilisant les rotations et en s'appuyant sur un réseau de compagnies maritimes, assure l'optimisation du transport des marchandises tout en réduisant les coûts.
23. Ainsi, l'Autorité avait constaté auparavant que les prestations facturées le plus fréquemment par les transitaires sont :

¹³ Voir l'[Avis n° 19-A-12](#) du 4 juillet 2019 de l'Autorité de la concurrence métropolitaine concernant le fonctionnement de la concurrence en Outre-Mer, §. 333.

¹⁴ Voir le site du Port Autonome de Nouméa : <https://noumeaport.nc/>

¹⁵ L'activité d'organisateur de transport consiste à prendre en charge une marchandise à un lieu déterminé par les Incoterms (International Commerce Terms) et à l'acheminer à destination, selon le mode de transport souhaité par le client : aérien ou maritime ou la combinaison de ces deux modes de transport air/mer.

- les frais de dossier du transitaire (montant fixe) ;
 - la rémunération (honoraires) du transitaire ;
 - les redevances informatiques au nombre de deux : la AP+ (système informatique douanier qui facture 70 F. CFP / article douanier différent) et la FID (système informatique du transitaire) ;
 - et les frais de transport maritime, les frais portuaires, les frais de dépotage et de livraison, le montant de la TGC, et les frais de douane¹⁶.
24. En effet, sur ce dernier point, les transitaires en Nouvelle-Calédonie sont souvent commissionnaires en douane¹⁷, sous réserve d’avoir obtenu un agrément par la Direction des douanes, et s’occupent des opérations de dédouanement des marchandises sur le PANC. A titre de comparaison, en Polynésie française, cette fonction de commissionnaire en douane est assurée par les acconiers¹⁸.
25. De surcroît, le commissionnaire en douane en Nouvelle-Calédonie est toujours responsable des marchandises pour le compte de son client, par une représentation indirecte, contrairement à la pratique d’autres ports français. Selon le président de l’Union Maritime et Portuaire de Nouvelle-Calédonie, « L’agrée en douane déclare pour le compte de son client, assume toutes les responsabilités vis-à-vis des douanes et avance les coûts avant de les refacturer au client. Dans la représentation directe, l’agrée en douane déclare pour son client, mais n’assume pas la responsabilité ni n’avance les coûts » (soulignement ajouté)¹⁹.

B. Le marché de services

26. Les autorités de la concurrence européenne, métropolitaine, et calédonienne ont envisagé une segmentation du marché de l’organisation du transport de marchandises (« *freight forwarding* ») selon le caractère national ou international du transport d’une part, et selon le mode de transport utilisé (par voie aérienne, maritime ou terrestre), d’autre part²⁰.
27. En l’espèce, la partie notifiante ne remet pas en cause ces délimitations²¹.
28. 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.

C. Le marché géographique

29. La pratique décisionnelle métropolitaine et européenne a toujours laissé ouverte la question de la délimitation géographique exacte du marché de l’organisation du transport de marchandises et la question de savoir si ce dernier revêtait une dimension nationale ou s’il était de dimension plus

¹⁶ Voir l’[Avis n° 2020-A-07](#) du 28 décembre 2020 de l’Autorité relatif au mécanisme de formation des prix des produits de grande consommation en Nouvelle-Calédonie, §. 32.

¹⁷ L’activité de commissionnaire en douane consiste à réaliser les formalités de dédouanement de la marchandise à son arrivée en Nouvelle-Calédonie.

¹⁸ Voir l’avis n° 2020-A-07 du 28 décembre 2020 de l’Autorité précité, §. 101.

¹⁹ *Ibid*, §. 102.

²⁰ Voir la décision de l’Autorité 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 ; les décisions de l’Autorité de la concurrence métropolitaine n° 18-DCC-127 du 30 juillet 2018 relative à la prise de contrôle exclusif de la société Alpha Direct Services par la société Log’Hopp, §. 23 et n° 13-DCC-133 du 26 septembre 2013 relative à la prise de contrôle exclusif d’une activité de la société Daher International par le groupe Norbert Dentressangle, §. 8 ; et 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.

²¹ Voir la page 9 du dossier de notification (Annexe 1, Cote 10).

large, au moins régionale, compte tenu de la tendance des principaux opérateurs à créer des réseaux transnationaux²².

30. L'Autorité, pour sa part, lors de son analyse d'une opération précédente, a retenu un marché géographique de l'organisation du transport de marchandises circonscrit au territoire de la Nouvelle-Calédonie²³.
31. En l'espèce, la partie notifiante ne remet pas en cause ces délimitations.
32. Dès lors, l'analyse de l'impact concurrentiel de l'opération sur le marché de l'organisation du transport de marchandises sera conduite sur une zone correspondant au territoire de la Nouvelle-Calédonie.

III. Analyse concurrentielle

33. Conformément aux dispositions de l'article Lp. 431-6 du code de commerce, l'instruction doit permettre de déterminer « *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.* »
34. Un chevauchement d'activités existe lorsque les entreprises concernées sont, soit présentes sur les(s) mêmes(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.
35. En l'espèce, les groupes SIFA et Hesnault sont simultanément présents sur le marché de l'organisation du transport de marchandises en Nouvelle-Calédonie ce qui conduit à analyser les effets horizontaux de l'opération envisagée.
36. Il ressort de la pratique décisionnelle de l'Autorité que celle-ci considère qu'un risque d'atteinte à la concurrence peut être constaté lorsque l'opération confère un pouvoir de marché à l'entreprise acquéreuse ou à la nouvelle entité issue de la fusion ou à l'entreprise commune, ou renforce un pouvoir de marché qu'elle détenait déjà²⁴.
37. Lorsque les entreprises parties à l'opération sont des concurrents actuels sur un ou plusieurs marchés pertinents, cet effet peut aller jusqu'à créer ou renforcer au profit de cette entreprise une position dominante simple, c'est-à-dire 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 consommateurs²⁵.
38. Une concentration entre deux entreprises présentes sur un même marché peut porter atteinte à la concurrence du seul fait de l'élimination de la concurrence entre elles. Il est en effet possible qu'après l'opération, la nouvelle entité puisse de façon profitable augmenter ses prix ou réduire

²² Voir les décisions de l'Autorité de la concurrence métropolitaine n° 18-DCC-127 précitée, §. 24 et n° 13-DCC-133 précitée, §. 9 et les décisions de la Commission européenne M.10733 – CMA CGM/GEFCO précitée, §. 13 et 14 ; M.10559 – A.P. Moeller-Maersk/Senator International précitée, §. 18 et M.10216 – DFDS/HSF Logistics Group précitée, §. 30.

²³ Voir la décision de l'Autorité n° 2023-DCC-11 du 27 décembre 2023 précitée.

²⁴ Voir notamment les décisions de l'Autorité n° 2023-DCC-08 du 22 novembre 2023 relative à l'acquisition du contrôle exclusif de la SAS Socimat par la SAS LH, n° 2021-DCC-01 du 22 mars 2021 relative à la prise de contrôle exclusif de la SARL Médical Equipement par la SARL Handipharma et n° 2020-DCC-09 du 29 juillet 2020 relative à la prise de contrôle exclusif de la SARL HCV et de sa filiale la SARL Contact & Vous par la SARL Sogesti.

²⁵ *Ibid.*

le volume ou la qualité de sa production, alors qu'avant l'opération un tel comportement aurait conduit à une réduction trop importante des ventes au profit d'autres opérateurs²⁶.

39. L'addition des parts de marché sur les marchés sur lesquels les parties à la concentration sont simultanément présentes donne une première indication sur les effets d'une concentration horizontale.
40. Lorsque l'addition des parts de 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.
41. En revanche, des parts de marché post-opération élevées, de l'ordre de 50 % et plus, peuvent faire présumer l'existence d'un pouvoir de marché important. Une telle présomption est toutefois réfutable, la part de marché n'étant que l'un des facteurs susceptibles de conférer à une entreprise une position dominante.
42. En l'espèce, il résulte de l'instruction qu'à l'issue de l'opération, en prenant en considération les parts de marché en valeur sur le marché global de l'organisation de transport de marchandises, la nouvelle entité détiendrait une part de marché estimée à [20-30]% contre [10-20]% avant l'opération, soit un incrément estimé de [10-20] % au profit du groupe SIFA²⁷.
43. Il est à noter que le marché de l'organisation du transport de marchandises en Nouvelle-Calédonie est concurrentiel et se caractérise par la présence d'une douzaine d'entreprises actives sur le secteur. Ainsi, la nouvelle entité continuera à faire face à la concurrence de plusieurs transitaires importants, tels que DHL avec [20-30]% de parts de marché, Geodis [10-20]% de parts de marché et Bolloré Logistics [10-20]% de parts de marché.
44. Par ailleurs, les conclusions de l'analyse concurrentielle demeurent inchangées en examinant les éventuels sous-segments des marchés de l'organisation du transport aérien et maritime de marchandises.
45. En effet, la nouvelle entité détiendrait une part de marché en valeur estimée également à [20-30] % si l'on considère le sous-segment du marché de l'organisation du transport aérien de marchandises ou le sous-segment du marché de l'organisation du transport maritime.
46. Dans les deux hypothèses, la partie notifiante continuera à faire face à la forte concurrence de DHL et Géodis notamment.
47. 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 les marchés aval de l'organisation du transport de marchandises.

IV. Conclusion

48. Il résulte de l'instruction que l'opération relative à l'acquisition du contrôle exclusif des sociétés Hesnault SAS et Réunion Transit SAS par la société SIFA SAS n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence et peut être autorisée.

²⁶ *Ibidem*.

²⁷ Sur la base des éléments fournis par la partie notifiante (voir les pages 14-15 du dossier de notification ; Annexe 1, Cotes 15-16) et données internes au service d'instruction.

DÉCIDE

Article 1^{er} : L'opération notifiée sous le numéro 24/0005CC est autorisée.

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

Le président



Stéphane Retterer