COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 3.10.2024
C(2024) 7007 final

VERSION PUBLIQUE

Dans la version publique de cette décision, des informations ont été supprimées conformément à l'article 17 (2) du règlement du Conseil (CE) n° 139/2004 concernant la non-divulgation des secrets d'affaires et autres informations confidentielles. Les omissions sont donc indiquées par [...]. Quand cela était possible, les informations omises ont été remplacées par des fourchettes de chiffres ou une description générale.

SAS Shipping Agencies Services S.à.r.l.
11B boulevard Joseph II
L-1840 Luxembourg
Luxembourg

Objet : **Affaire M.11563 - MSC / CLASQUIN**
Décision de la Commission en application de l'article 6(1)(b) du règlement (CE) n°139/2004 du Conseil[1] et de l'article 57 de l'accord sur l'Espace économique européen[2]

Madame, Monsieur,

(1) Le 2 septembre 2024, la Commission européenne a reçu notification, conformément à l'article 4 du règlement sur les concentrations, d'un projet de concentration par lequel SAS Shipping Agencies Services S.à.r.l. (« **SAS Lux** », Luxembourg), indirectement contrôlée par MSC Mediterranean Shipping Company SA (« **MSC** », avec ses filiales, « **Groupe MSC** », Suisse), acquerra, au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), du règlement sur les concentrations, le contrôle exclusif de Clasquin S.A. (avec ses filiales, « **Clasquin** », France) (l' « **Opération** »). L'Opération est réalisée en deux étapes successives, d'une part, par achat d'actions et, d'autre part, par offre publique d'achat sur les actions restantes. [3]

(1) JO L 24 du 29.01.2004, p. 1 (le «règlement sur les concentrations»). Applicable à compter du 1er décembre 2009, le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne («TFUE») a introduit divers changements, parmi lesquels le remplacement des termes «Communauté» par «Union» et «marché commun» par «marché intérieur». Les termes du TFUE seront utilisés dans cette décision.
(2) JO L 1 du 03.01.1994, p. 3 (l'«accord EEE»).
(3) Publication au Journal officiel de l'Union européenne, JO C, C/2024/5511, 11.9.2024.

1. LES PARTIES

(2) **Le Groupe MSC** est un groupe suisse actif au niveau mondial dans le secteur du transport maritime de marchandises par porte-conteneurs, de la manutention portuaire et de la logistique, d'une part, et du transport maritime de passagers, d'autre part.

(3) SAS Lux est une société à responsabilité limitée de droit luxembourgeois intégralement détenue par MSC Mediterranean Shipping Company SA, et fait partie du Groupe MSC, actif au niveau mondial (y compris dans différents pays de l'EEE) dans le secteur du transport et de la logistique, principalement dans le transport maritime régulier de marchandises conteneurisées.

(4) **Clasquin** est une société anonyme de droit français, cotée sur Euronext Growth, active dans le secteur du commissionnement de transport transfrontalier, fournissant des solutions pour l'expédition internationale de différents types de marchandises, par voie aérienne, maritime et terrestre. Clasquin pilote et organise les flux de marchandises pour le compte de ses clients entre l'Europe de l'Ouest (notamment la France) et l'Asie-Pacifique, l'Amérique du Nord, le Maghreb et l'Afrique subsaharienne.

(5) Ci-après, le Groupe MSC et Clasquin sont dénommées les **Parties**.

2. LA CONCENTRATION

(6) L'Opération consiste en l'acquisition du contrôle exclusif sur Clasquin par le Groupe MSC (via sa filiale SAS Lux) au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), du Règlement sur les concentrations. Cette concentration se déroule en deux étapes.

(7) En premier lieu, SAS Lux procèdera à l'acquisition d'un bloc d'actions représentant 42,06% du capital social de Clasquin, soit 979 800 actions, actuellement détenues par Olymp Omnium Lyonnais de Management et de Participations, M. Yves Revol, et Mme Evelyne Revol. Cette acquisition, réalisée par le biais d'un contrat d'acquisition d'actions, entraînera la perte des droits de vote doubles associés à ces actions, laissant SAS Lux avec une participation équivalente à 42,06% des droits de vote de Clasquin.

(8) En second lieu, après cette acquisition, SAS Lux lancera une offre publique d'achat (« OPA ») sur les actions restantes de Clasquin. Cette offre, qui sera déposée auprès de l'Autorité des Marchés Financiers en France dans un délai de 15 jours ouvrés après la première acquisition, pourrait être suivie d'une offre de retrait obligatoire sur les titres non présentés, si les conditions légales sont remplies. De plus, le directeur général de Clasquin ainsi que d'autres membres clés de l'équipe de direction se sont engagés à apporter leurs actions, représentant 8,5% du capital social de Clasquin, dans le cadre de l'offre publique d'achat.[4] SAS Lux détiendra donc plus de 50% des actions de Clasquin.

(9) À l'issue des deux phases successives de l'Opération, SAS Lux détiendra la majorité des actions et des droits de vote de Clasquin et sera dès lors en mesure

([4]) Formulaire CO, paragraphe 67.

d'exercer le contrôle exclusif sur Clasquin au sens de l'article 3 paragraphe 1 ; point b) du Règlement (CE) n°139/2004 du 20 janvier 2004, relatif au contrôle des concentrations entre entreprises.

3. DIMENSION UE

(10) Les entreprises concernées réalisent un chiffre d'affaires mondial consolidé de plus de 5,000 millions d'euros (SAS Lux : […] d'euros ; Clasquin : […] d'euros).[5] Chacune d'entre elles réalise un chiffre d'affaires dans l'Union de plus de 250 millions d'euros (SAS Lux : […] d'euros ; Clasquin : […] d'euros), mais aucune d'entre elles ne réalise pas plus des deux tiers de son chiffre d'affaires total dans l'Union européenne à l'intérieur d'un seul et même État membre. L'Opération a donc une dimension européenne.

4. ANALYSE CONCURRENTIELLE

4.1. Chevauchements horizontaux

(11) Les activités des Parties se chevauchent horizontalement sur les marchés de la fourniture de services de commissionnement de transport transfrontalier (i) par voie maritime, en Allemagne, Belgique, Espagne, France, Italie et Portugal, et (ii) de manière marginale, par voie aérienne.[6] Cependant, pour l'intégralité de ces chevauchements horizontaux, les parts de marchés cumulées des Parties demeurent dans tous les cas inférieures à 5%.[7] Dès lors, les chevauchements horizontaux ne donnent lieu à aucun marché affecté du fait de l'application du point 5(d) de la communication sur la procédure simplifiée[8]. Ces chevauchements ne sont donc adressés dans cette décision que dans la mesure où ils sont pertinents pour l'analyse de certains liens verticaux auxquels l'Opération donne lieu.

4.2. Liens verticaux

(12) L'Opération donne lieu à un certain nombre de liens verticaux. Cependant, ces relations verticales ne donnent lieu à aucun marché affecté du fait de l'application du point 5(d) de la communication sur la procédure simplifiée et de l'application du point 8(b)(ii) la communication sur la procédure simplifiée relatif à l'application de la clause de flexibilité, à l'exception d'un lien vertical entre les activités du Groupe MSC sur le marché amont de la fourniture de services de transport régulier par conteneurs en haute mer et les activités de Clasquin sur le marché aval de la fourniture de services de commissionnement de transport transfrontalier par voie maritime, et ce, uniquement sur le segment de route maritime Afrique du Sud (« SAF ») – Méditerranée (« MED »).[9] Seuls les marchés pertinents à ce lien verticalement affecté sont adressés dans cette décision.

([5]) Chiffre d'affaires calculé conformément à l'article 5 du règlement sur les concentrations.
([6]) Formulaire CO, Tableau n°9.
([7]) Formulaire CO, Tableau n°9.
([8]) COMMUNICATION DE LA COMMISSION relative à un traitement simplifié de certaines opérations de concentration en application du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil relatif au contrôle des concentrations entre entreprises (2023/C 160/01) (« **communication sur la procédure simplifiée** »).
([9]) Formulaire CO, Tableau n°9.

4.3. Définitions des marchés

(13) Les marchés concernés qui donnent lieu à un lien vertical affecté dans le contexte de l'Opération sont la fourniture de services de transport régulier par conteneurs (1) et la fourniture de services de commissionnement de transport (2).

4.3.1. Fourniture de services de transport régulier par conteneurs

(14) Le transport maritime régulier par conteneurs consiste à fournir des services réguliers et programmés pour le transport de marchandises conteneurisées.

(15) La Commission a défini un marché de produits distinct pour le transport maritime régulier par conteneurs à courte distance, qui implique la fourniture de services réguliers et programmés de transport intracontinental, distinct du transport maritime par conteneurs en haute mer ([10]). Dans la mesure où seul le marché du transport maritime régulier par conteneurs en haute mer est affecté par l'Opération, le marché du transport maritime régulier de conteneurs à courte distance n'est pas présenté dans les définitions de marché.

4.3.1.1. Marché de produits de la fourniture de services de transport maritime régulier par conteneurs en haute mer

(16) Les services de transport maritime régulier par conteneurs en haute mer (« *deep-sea container liner shipping* ») impliquent la fourniture de services réguliers et programmés pour le transport maritime de cargaisons conteneurisées.

(17) Un marché de produits plus restreint possible pour les services de transport maritime régulier par conteneurs en haute mer concerne le transport de marchandises réfrigérées, qui pourrait être limité aux conteneurs réfrigérés (« *reefer* ») uniquement ou inclure le transport sur des navires frigorifiques conventionnels. Dans des affaires précédentes, la Commission a examiné séparément les marchés potentiellement plus restreints des conteneurs réfrigérés et non réfrigérés uniquement lorsque la part des conteneurs réfrigérés par rapport à l'ensemble des cargaisons conteneurisées atteint 10 % ou plus sur les deux segments d'une route commerciale ([11]).

(18) En l'espèce, SAS Lux considère que cette segmentation potentielle du marché n'aura aucun impact sur l'analyse verticale puisque les commissionnaires de transport par voie maritime sont généralement capables d'organiser le transport de tous types de marchandises conteneurisées, qu'elles soient réfrigérées ou non.[12]

(19) La Commission estime que la définition exacte du marché de produits peut rester ouverte. L'Opération ne soulève pas de doutes sérieux quant à sa compatibilité

([10]) M.10522 - Hapag-Lloyd/Eurogate/Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven, paragraphe 52; M.8330 – Maersk Line/HSDG, paragraphe 18-19 ; M.7523 – CMA CGM/OPDR, paragraphe 62.

([11]) M.11143 – CMA CGM/Bollore Logitstics, paragraphe 12 ; M.10522 - Hapag-Lloyd/Eurogate/Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven, paragraphe 4 ; M.8594 – COSCO Shipping/OOIL, paragraphe 13 ; M.8120 – Hapag-Lloyd/United Arab Shipping Company, paragraphe 11 ; M.7908 – CMA CGM/NOL, paragraphe 9 ; M.7268 – CSAV/HGV/Kühne Maritime/Hapag-Lloyd AG, paragraphe 18 ; M.3829 – Maersk/PONL, paragraphe 10.

([12]) Formulaire CO, paragraphe 180.

avec le marché intérieur ou le fonctionnement de l'EEE quelle que soit la définition de marché de produits.

4.3.1.2. Marché géographique de la fourniture de services de transport maritime régulier par conteneurs en haute mer

(20) Dans sa pratique la plus récente, la Commission a conclu que les services de transport maritime régulier par conteneurs sont définis géographiquement sur la base des segments individuels d'une route commerciale (par exemple, l'Europe du Nord – Amérique du Nord direction est et l'Europe du Nord – Amérique du Nord direction ouest, séparément). La Commission a également identifié auparavant des routes pertinentes comme celles reliant la Méditerranée à des zones non-européennes et retour d'une part, et l'Europe du Nord à des zones non-européennes et retour d'autre part ([13]).

(21) SAS Lux considère que le marché géographique des services de transport maritime régulier par conteneurs en haute mer se compose des différents segments de chaque route maritime déterminée par les zones de ports desservies à chaque extrémité du service.[14] En tout état de cause, SAS Lux estime que la définition exacte du marché géographique peut être laissée ouverte, dès lors que l'Opération n'est susceptible de soulever aucune question de concurrence quelle que soit la segmentation envisagée.[15]

(22) La Commission considère que la définition exacte du marché géographique peut être laissée ouverte, étant donné que l'Opération n'est susceptible de soulever aucune question de concurrence au sein de l'EEE, quelle que soit la dimension géographique envisagée.

4.3.2. Fourniture de services de commissionnement de transport

4.3.2.1. Marché de produits de la fourniture de services de commissionnement de transport

(23) Dans ses décisions précédentes, la Commission a défini les services de commissionnement de transport *(« freight forwarding »)* comme étant l'organisation du transport de marchandises (pouvant inclure outre le transport lui-même, différents types de services, tels que le dédouanement ou le magasinage) pour le compte de clients en fonction de leurs besoins.

(24) La Commission a envisagé des sous-segmentations possibles du marché des services de commissionnement de transport, à savoir selon :

- le type d'opération, en distinguant le commissionnement de transport domestique et le commissionnement de transport transfrontalier ; et,

([13]) Cf. M.7908 – *CMA CGM/NOL*, paragraphe 11 ; M.7268 – *CSAV/HGV/Kühne Maritime/Hapag-Lloyd*, paragraphe 23 ; M.5450 – *Kühne/HGV/TUI/Hapag-Lloyd*, paragraphe 14.
([14]) Formulaire CO, paragraphe 185.
([15]) Formulaire CO, paragraphe 187.

- le mode de transport, en distinguant le commissionnement de transport par voie aérienne, terrestre et maritime ([16]).

(25) La Commission a également considéré que les services de commissionnement de transport faisaient référence à l'organisation du transport d'articles (incluant éventuellement des activités telles que le dédouanement, l'entreposage, les services au sol, etc.) pour le compte des clients en fonction de leurs besoins. La Commission considère que le transitaire n'est pas souvent propriétaire des actifs (navires, avions ou autres) nécessaires au transport (et n'effectue pas non plus le transport), mais généralement il loue des capacités de transport à des tiers. ([17])

(26) La Commission considère que les services de commissionnement de transport par voie aérienne et maritime comprennent le transport terrestre vers/depuis l'aéroport/le port lorsque les clients le demandent. Le transitaire loue généralement des capacités de transport à des tiers. Dans le segment de l'expédition de fret maritime, la capacité de transport est fournie par des sociétés de transport maritime par conteneurs comme Hapag Lloyd AG et ses concurrents et, par conséquent, le transport maritime par conteneurs et l'expédition de fret maritime sont entreprises verticalement liées. ([18])

(27) SAS Lux considère que la définition précise du marché de produits peut être laissée ouverte, étant donné que l'Opération n'est susceptible de soulever aucune question de concurrence sur le marché du commissionnement de transport au sein de l'EEE, quelle que soit la segmentation envisagée. [19]

(28) La Commission estime que la définition exacte du marché de produits peut en effet rester ouverte. L'Opération ne soulève pas de doutes sérieux quant à sa compatibilité avec le marché intérieur ou le fonctionnement de l'EEE quelle que soit la segmentation envisagée.

(29) La Commission évalue ci-dessous les effets de l'Opération en se basant sur les définitions de marché les plus étroites possibles, c'est-à-dire le marché des services de commissionnement de transport transfrontalier (dans la mesure où les Parties ne sont pas actives dans les services de commissionnement de transport domestique), segmenté par modes de transport (aérien[20], terrestre[21] et maritime).

([16]) M.10559 – AP Moeller-Maersk / Senator International, paragraphe 9 ; M.10733 – CMA CGM / GEFCO, paragraphe 10 ; M.9221 – CMA CGM / CEVA, paragraphe 11 ; M.7268 – CSAV/ HGV/ Kühne Maritime / Hapag-Lloyd AG, paragraphe 37.

([17]) M. 10216 – DFDS / HSF Logistics Group, paragraphe 11.

([18]) M.7268 – CSAV / HGV/ Kühne Maritime/ Hapag-Lloyd AG, paragraphe 38.

([19]) Formulaire CO, paragraphe 150.

([20]) Les liens verticaux entre les activités de MSC en amont sur le marché du transport aérien de marchandises (via MSC Air Cargo) et les activités de Clasquin en aval sur le marché du commissionnement de transport transfrontalier par voie aérienne ne résultent en aucun marché verticalement affecté. Ils ne seront donc pas présentés dans l'analyse concurrentielle de la présente Opération.

([21]) Les liens verticaux entre les activités de MSC en amont sur le marché du transport maritime de marchandises roulantes par navires Ro-Ro / Ro-Pax (via GNV) et les activités de Clasquin en aval sur le marché du commissionnement de transport transfrontalier par voie terrestre ne résultent en aucun marché verticalement affecté. Ils ne seront donc pas présentés dans l'analyse concurrentielle de la présente Opération.

4.3.2.2. Marché géographique de la fourniture de services de commissionnement de transport

(30) Dans ses décisions précédentes, la Commission a laissé ouverte la question de savoir si le marché des services de de commissionnement de transport ou ses subdivisions devraient être considérés comme nationaux, en raison de barrières linguistiques et règlementaires, ou plus vastes comptes tenus de la tendance des principaux concurrents à créer des réseaux transnationaux, voir à l'échelle de l'EEE. Plus précisément, la Commission a défini le marché de la fourniture de services de commissionnement de transport par voie maritime comme étant au moins national ([22]).

(31) SAS Lux considère que le marché géographique pertinent pour la fourniture de services de commissionnement de transport s'étend au moins à l'EEE dès lors que la plupart des principaux commissionnaires de transport sont actifs au niveau international et capables d'organiser le transport de marchandises depuis/vers différents pays de l'EEE.[23] Elles considèrent toutefois que la définition précise du marché géographique peut en tout état de cause rester ouverte.[24]

(32) La Commission considère que la définition exacte du marché géographique peut être laissée ouverte, étant donné que l'Opération n'est susceptible de soulever aucune question de concurrence au sein de l'EEE, quelle que soit la dimension géographique envisagée.

4.4. Analyse des effets verticaux

(33) En ce qui concerne l'analyse des relations verticales, les lignes directrices sur l'appréciation des concentrations non horizontales au regard du Règlement sur les concentrations (ci-après, « **Lignes Directrices sur les Concentrations Non-Horizontales** »)[25] distinguent deux manières principales par lesquelles une concentration entre entreprises actives sur des marchés verticalement liés peut entraver une concurrence effective de manière significative, c'est-à-dire le verrouillage des intrants ou le verrouillage de la clientèle.

(34) Le verrouillage des intrants se produit quand, à l'issue de la concentration, la nouvelle entité est susceptible de restreindre l'accès aux produits ou services qu'elle aurait fournis si la concentration n'avait pas eu lieu. En effet, dans cette situation, la nouvelle entité est susceptible d'accroître les coûts de ses concurrents situés en aval, en rendant plus difficile pour ces derniers l'approvisionnement en intrants à des prix et des conditions identiques à ceux qui auraient prévalu si la concentration n'avait pas eu lieu.

(35) Un verrouillage de la clientèle se produit lorsque la nouvelle entité intègre des activités de fournisseur et de client important. Cette présence en aval lui donne la possibilité de fermer l'accès à une clientèle suffisante à ses concurrents existants ou

([22]) M.10559 – AP Moeller-Maersk / Senator International, paragraphe 14 ; M.10733 – CMA CGM / GEFCO, paragraphe 13 ; M.9221 – CMA CGM / CEVA, paragraphe 14.
([23]) Formulaire CO, paragraphe 153.
([24]) Formulaire CO, paragraphe 154.
([25]) Lignes directrices sur l'appréciation des concentrations non horizontales au regard du règlement du Conseil relatif au contrôle des concentrations entre entreprises (JO C 265, 18.10.2008, p. 6–25).

potentiels sur le marché situé en amont (marché des intrants) et de réduire leur capacité ou leur incitation à faire face à la concurrence

(36) Ainsi qu'expliqué précédemment, l'Opération donne lieu à un seul lien vertical affecté entre les activités du Groupe MSC sur le marché amont de la fourniture de services de transport régulier par conteneurs en haute mer, et les activités de Clasquin sur le marché aval de la fourniture de services de commissionnement de transport par voie maritime, sur le segment de route maritime SAF – MED. Pour les raisons exposées ci-dessous, la Commission considère que l'entité fusionnée n'aura ni la capacité, ni l'incitation à mettre en place ni une stratégie de verrouillage des intrants ni une stratégie de verrouillage de la clientèle. Cette analyse était largement soutenue par l'enquête de marché. En guise d'exemple, [un concurrent de Clasquin] sur le marché aval, […] a confirmé ne pas avoir d'inquiétudes quant à des stratégies de verrouillage du fait de l'Opération, et ce inclus en ce qui concerne le segment de route SAF – MED sur lequel [un concurrent de Clasquin] est aussi actif.[26]

4.4.1. Les parts de marché des Parties et leurs concurrents sur les marchés concernés

4.4.1.1. Marché amont

(37) Les parts de marché des Parties et de leurs concurrents sur le marché amont de la fourniture de services de transport maritime par conteneurs en haute mer sur la route SAF-MED (2023 - volume) sont présentées dans le tableau ci-dessous.[27]

Parts de marché sur le marché amont de la fourniture de services de transport régulier par conteneurs en haute mer sur le segment de route SAF-MED (2023 - volume)	
Groupe MSC	[50-60]%
Maersk Line	[30-40]%
CMA CGM	[5-10]%
Hapag-Lloyd	[5-10]%
ONE Line	[0-5]%

Source : Estimations des Parties ; voir Formulaire CO, Annexe QP1-5.

4.4.1.2. Marché aval

(38) Les parts de marché combinées des Parties sur le marché aval de la fourniture de services de commissionnement de transport transfrontalier par voie maritime sont ≤ [0-5]% (en volume), quelle que soit la dimension géographique considérée (au niveau mondial, dans l'EEE, et au niveau national dans les pays où Clasquin est

(26) Minutes d'une conférence téléphonique avec [un concurrent de Clasquin] du 6 septembre 2024, paragraphe 11 (traduit de l'anglais).

(27) Pour la route SAF-MED (2023), la Commission n'a pas examiné séparément les marchés potentiellement plus restreints des conteneurs réfrigérés et non réfrigérés dans la mesure où la part des conteneurs réfrigérés par rapport à l'ensemble des cargaisons conteneurisées n'a pas atteint 10 % ou plus sur les deux segments de cette route commerciale (voir paragraphe 17 ci-dessus).

actif, à savoir la Belgique, l'Espagne, la France, l'Allemagne, l'Italie et le Portugal).[28]

(39) Les Parties ont indiqué que le marché des services de transport transfrontaliers dans l'EEE et les pays de l'EEE concernés par l'Opération est très fragmenté et caractérisé par la présence de nombreux concurrents actifs (y compris certains grands opérateurs internationaux tels que DSV, Kuehne+Nagel, DHL et DB Schenker).[29] Les estimations par Clasquin des parts de marchés de ces concurrents sont présentées en Annexe 1 de cette de Décision.

4.4.2. Analyse d'une potentielle stratégie de verrouillage des intrants

(40) Pour les raisons exposées ci-dessous, l'entité fusionnée n'aura ni la capacité, ni l'incitation à mettre en place une stratégie de verrouillage des intrants en vue de fermer ou restreindre l'accès des commissionnaires de transport concurrents de Clasquin à MSC. Dès lors, il n'est pas nécessaire d'évaluer l'impact global probable sur la concurrence effective sur le marché amont.

(41) Premièrement, l'entité fusionnée n'aura pas la capacité de mettre en place une stratégie de verrouillage des intrants.

(42) Le verrouillage des intrants est une source de préoccupation s'il concerne un intrant important pour le produit en aval. ([30])

(43) En l'espèce, la fourniture de services de transport maritime par conteneurs est un élément essentiel sans lequel les intermédiaires tels que les transitaires ne peuvent pas fournir leurs services.

(44) Néanmoins, pour que le verrouillage du marché des intrants constitue une source de préoccupation, il faut que la société verticalement intégrée issue de l'opération de concentration ait un pouvoir substantiel sur le marché situé en amont. ([31])

(45) En l'espèce, sur le segment SAF-MED, la part de marché du Groupe MSC s'élevait à [50-60]% en 2023. ([32]) Néanmoins, les concurrents du Groupe MSC, dont les parts de marché sont présentées ci-dessus, représentent une part non négligeable du marché, notamment Maersk qui a une part de marché supérieure à [30-40]%, mais également d'autres compagnies maritimes de premier plan, telles que CMA CGM et Hapag-Lloyd, chacune ayant une part de marché autour de [5-10]%. ([33]) De plus, les Parties estiment qu'il existe une capacité excédentaire significative sur le segment SAF-MED (juste en dessous de [80-90]%).[34]

(46) En outre, il est facile pour les commissionnaires de transport de changer de fournisseur, et les coûts liés à ce changement (« *switching costs* ») sont limités. ([35])

([28]) Formulaire CO, Tableau n°7.
([29]) Formulaire CO, paragraphe 324.
([30]) Lignes Directrices sur les Concentrations Non-Horizontales, pt. 34.
([31]) Lignes Directrices sur les Concentrations Non-Horizontales, pt. 35.
([32]) Formulaire CO, paragraphe 301, Tableau 11.
([33]) Formulaire CO, paragraphe 348, et Annexe QP1-5
([34]) Réponse des Parties au QP5, paragraphe 1.
([35]) Minutes d'une conférence téléphonique avec [un concurrent de Clasquin] du 5 septembre 2024, paragraphe 11 ; M. 11143 – CMA CGM / Bolloré Logistics, paragraphe 110; M.10733 – CMA CGM

La possibilité pour les commissionnaires de transport de changer de prestataire de services de transport maritime exclut donc le risque de dépendance au Groupe MSC sur les segments de routes concernés.

(47) Par ailleurs, comme la Commission l'a noté par le passé, les commissionnaires de transport diversifient leurs besoins entre plusieurs compagnies de transport maritime par conteneurs, y compris au sein d'un même segment de route (« *multi-sourcing* ») et ne sont généralement pas attachés à leurs fournisseurs. ([36]) Par exemple, Clasquin s'est approvisionné en services de transport maritime par conteneurs auprès de plus de […] compagnies maritimes en 2022 et 2023 pour ses activités de commissionnement de transport transfrontalier par voie maritime depuis/vers l'Union européenne. ([37]) Plus spécifiquement sur le segment SAF-MED, en 2023, Clasquin s'est approvisionné auprès d'au moins […] compagnies de transport maritime dont [exemples de compagnies de transport maritime]. ([38]) Ceci a aussi été confirmé par les acteurs du secteur dans le cadre de l'enquête de marché. Par exemple, [un concurrent de Clasquin], un concurrent de Clasquin, a confirmé travailler avec presque tous les transporteurs maritimes, et avoir suffisamment d'alternatives à MSC au niveau mondial, et cela est le cas pour tous les segments de route.[39]

(48) Deuxièmement, l'entité fusionnée n'aura pas d'incitation à mettre en place une stratégie de verrouillage des intrants.

(49) En effet, MSC transporte annuellement environ […] d'EVP[40] au niveau mondial, dont plus de […] d'EVP depuis/vers l'EEE, principalement pour le compte de commissionnaires de transport.[41] Par comparaison, la demande totale de services de transport maritime par conteneurs de Clasquin s'est élevée à seulement […] EVP au niveau mondial en 2022 (dont […] EVP dans l'EEE), et à seulement […] EVP au niveau mondial en 2023 (dont […] EVP dans l'EEE). ([42]) Dès lors, même si MSC décidait de faire appel exclusivement à Clasquin pour ses prestations de commissionnaire de transport maritime par conteneurs au niveau global ou sur les routes maritimes depuis/vers l'Europe, les volumes réservés par Clasquin ne représenteraient qu'une part négligeable des volumes transportés par le Groupe MSC pour le compte de commissionnaires de transport au niveau mondial et dans l'EEE (environ [0-5] % seulement). ([43]) En ce qui concerne le segment de route SAF-MED, Clasquin a acquis des services de transport maritime par conteneurs pour le transport d'un nombre extrêmement limité de seulement […] EVP en 2022

/ GEFCO, paragraphe 76; M.10559 –AP Moeller-Maersk / Senator International, paragraphe 72 et M.9221 – CMA CGM / CEVA, paragraphe 72.

([36]) M. 11143 – CMA CGM / Bolloré Logistics, paragraphe 112; M.10733 – CMA CGM / GEFCO, paragraphe 76; Formulaire CO, paragraphe 351.

([37]) Formulaire CO, paragraphe 352.

([38]) Formulaire CO, paragraphe 363.

([39]) Minutes d'une conférence téléphonique avec [un concurrent de Clasquin] du 6 septembre 2024, paragraphe 6 (traduit de l'anglais).

([40]) EVP fait référence à l'Equivalent Vingt Pieds (en anglais, « Twenty-foot Equivalent Unit » ou « TEU »), une unité de mesure communément utilisée dans l'industrie du transport maritime, correspondant au volume d'un conteneur de 20 pieds (6,1 mètres).

([41]) Formulaire CO, paragraphe 360.

([42]) Formulaire CO, paragraphe 361.

([43]) Formulaire CO, paragraphe 362.

et […] EVP en 2023 sur ce segment, ce qui équivaut à seulement [0-5]% des conteneurs transportés par MSC.[44]

(50) Compte tenu de la faible demande de Clasquin en services de transport maritime par conteneurs, en s'engageant dans une stratégie de verrouillage des intrants (qu'elle soit totale ou partielle), l'entité post-Opération courrait le risque de mettre en péril sa relation commerciale avec les commissionnaires de transport tiers, qui représentent sa principale source d'activités et de revenus. Lors de l'enquête de marché, un concurrent de Clasquin a confirmé cette analyse, indiquant être « *d'avis que la mise en œuvre d'une stratégie de verrouillage des intrants par MSC (...) après la réalisation de l'Opération (...) n'est pas plausible. Clasquin a une dimension très limitée et cela ne serait donc pas profitable pour MSC de verrouiller le marché* ».[45]

(51) Enfin, dès lors que l'entité fusionnée n'aura ni la capacité ni aucune incitation de mettre en place une stratégie de verrouillage des intrants, il n'est pas nécessaire d'évaluer l'impact global probable sur la concurrence effective sur le marché amont.

4.4.3. Analyse d'une potentielle stratégie de verrouillage de la clientèle

(52) Pour les raisons exposées ci-dessous, l'entité fusionnée n'aura ici encore ni la capacité, ni l'incitation à mettre en place une stratégie de verrouillage de la clientèle en vue de fermer ou restreindre l'accès des compagnies de transport maritime régulier par conteneurs concurrentes du Groupe MSC à une clientèle suffisante. Dès lors, il n'est pas nécessaire d'évaluer l'impact global probable sur la concurrence effective sur le marché aval.

(53) Premièrement, l'entité fusionnée n'aura pas la capacité de mettre en place une stratégie de verrouillage de la clientèle.

(54) En effet, la part de marché de Clasquin et les parts de marchés cumulées de Clasquin et MSC sur le marché aval du commissionnement de transport transfrontalier par voie maritime sont marginales (dans tous les cas, approximativement [0-5]% ou moins) quelle que soit la segmentation envisagée et la dimension géographique retenue. ([46]) De plus, les besoins de Clasquin en termes de services de transport maritime régulier par conteneurs sont très limités, représentant approximativement [0-5]% de la demande totale de services de transport maritime par conteneurs dans l'EEE, respectivement moins de [0-5] % en Allemagne, Italie et Portugal, entre [0-5] % et [0-5] % en Belgique et en Espagne, et moins de [0-5] % en France de la demande totale dans chacun de ces pays ([47]), et largement moins de [0-5]% de la demande totale spécifiquement sur le segment de route maritime SAF-MED. ([48]) Dès lors, même si Clasquin décidait de faire appel exclusivement au Groupe MSC pour la fourniture de services de transport maritime régulier par conteneurs post-Opération, cela n'aurait pas d'impact sur le marché en

([44]) Réponses des Parties à la demande d'information de la Commission, QP5, Question 2, paragraphe 4.
([45]) Minutes d'une conférence téléphonique avec [un concurrent de Clasquin] du 5 septembre 2024, paragraphe 12.
([46]) Formulaire CO, Tableau n°7 et Tableau n°9.
([47]) Formulaire CO, paragraphe 378.
([48]) Formulaire CO, paragraphe 393.

amont. Enfin, le marché de la fourniture de services de commissionnement de transport par voie maritime est très fragmenté et caractérisé par la présence de nombreux concurrents, dont certains avec une part de marché significativement plus importante que celle de Clasquin, tels que Kuehne+Nagel, DSV, DB Schenker, Sinotrans et Geodis. ([49]) Dès lors, même si Clasquin décidait de faire appel exclusivement au Groupe MSC pour la fourniture de services de transport maritime régulier par conteneurs post-Opération, les concurrents de MSC en amont auront toujours accès à une clientèle suffisante en aval.

(55) Deuxièmement, l'entité fusionnée n'aura aucune incitation à mettre en place une stratégie de verrouillage de la clientèle.

(56) En effet, vu la faible part de la demande que Clasquin représente dans la demande totale des services de transport maritime régulier par conteneurs ([50]), aucun bénéfice ne pourrait résulter sur le marché amont d'une potentielle stratégie de verrouillage. En effet, les volumes réservés par Clasquin ne représentent qu'environ [0-5]% des volumes transportés par le Groupe MSC pour le compte de commissionnaires de transport au niveau mondial et dans l'EEE ([51]) et moins de [0-5]% du nombre total de conteneurs transportés par les différentes compagnies de transport maritime sur le segment de route maritime SAF-MED ([52]). De plus, la Commission a considéré à plusieurs reprises dans sa pratique décisionnelle qu'aucun commissionnaire de transport ne peut se permettre, afin d'être en mesure de répondre aux besoins de ses clients, de sourcer l'intégralité de ses besoins en services de transport maritime par conteneurs auprès d'une seule compagnie maritime.[53] Un concurrent de Clasquin a confirmé durant l'enquête de marché « *faire appel à divers transporteurs* » ([54]) et souligné que « *[l]a sélection des transporteurs maritimes est cruciale pour garantir la satisfaction de leurs clients. Le risque de ne pas remporter un contrat les pousse à choisir des transporteurs qui répondent au mieux aux attentes des clients* ». ([55]) Un autre acteur du marché a renchéri que « *Clasquin n'aurait pas d'intérêt à recourir uniquement à MSC. L'exclusivité serait désavantageuse pour Clasquin car MSC n'est pas performant sur certaines routes* ». ([56]) A cet égard, les Parties ont soumis que Clasquin s'est approvisionné en 2023 pour plus de [80-90]% de ses besoins en services de transport maritime depuis/vers l'Union Européenne auprès des concurrents de MSC, tels que [exemples de concurrents de MSC]. ([57])

(57) Un autre concurrent de Clasquin a indiqué lors de l'enquête de marché que « *l'intégration verticale d'un transporteur maritime et d'un [commissionnaire] de transport peut (…) dans certaines conditions, donner lieu à des risques de*

([49]) Formulaire CO, paragraphe 382 ; voir aussi Annexe 1 de cette Décision.
([50]) Paragraphe 54 de cette Décision.
([51]) Formulaire CO, paragraphe 362.
([52]) Formulaire CO, paragraphe 363.
([53]) Voir par exemple : M.10733 – CMA CGM / GEFCO.
([54]) Minutes d'une conférence téléphonique avec [un concurrent de Clasquin] du 10 juillet 2024, paragraphe 6.
([55]) Minutes d'une conférence téléphonique avec [un concurrent de Clasquin] du 10 juillet 2024, paragraphe 13.
([56]) Minutes d'une conférence téléphonique avec [un concurrent de Clasquin] du 3 juillet 2024, paragraphe 31.
([57]) Formulaire CO, paragraphe 388.

verrouillage anticoncurrentiel ».[58] Cependant, « *du fait de la position très limitée de Clasquin sur le marché de la fourniture des services de commissionnement de transport par voie maritime, quelle que soit la définition géographique retenue* », ce concurrent a indiqué être « *d'avis que (i) l'entité verticalement intégrée post-transaction n'aurait pas d'incitation à mettre en œuvre une stratégie de verrouillage de la clientèle (...) et (ii) qu'en tout état de cause, l'effet sur les marchés concernés serait marginal, et les concurrents de MSC auraient encore accès à une large clientèle sur le marché aval* ».[59]

(58) Enfin, dès lors que l'entité fusionnée n'aura ni la capacité ni aucune incitation de mettre en place une stratégie de verrouillage de la clientèle, il n'est pas nécessaire d'évaluer l'impact global probable sur la concurrence effective sur le marché aval.

5. CONCLUSION

(59) La Commission européenne a décidé, pour les raisons exposées ci-dessus, de ne pas s'opposer à l'Opération notifiée et de la déclarer compatible avec le marché intérieur et avec l'accord EEE. La présente décision est prise sur la base de l'article 6, paragraphe 1, point b), du règlement sur les concentrations et de l'article 57 de l'accord EEE.

Par la Commission

(Signé)
Margrethe VESTAGER
Vice-présidente exécutive

([58]) Minutes d'une conférence téléphonique avec [un concurrent de Clasquin] du 5 septembre 2024, paragraphe 14.

([59]) Minutes d'une conférence téléphonique avec [un concurrent de Clasquin] du 5 septembre 2024, paragraphe 13.

ANNEXE 1

Parts de marché sur le marché avant de la fourniture des services de commissionnement de transport transfrontalier par voie maritime – Monde (2023 - volume)	
Kuehne+Nagel	5-15%
DHL Global Forwarding	5-15%
DSV	5-10%

Source : Meilleures estimations de Clasquin ; voir réponse des Parties à la demande d'informations de la Commission, RFI 1, question 1.

Parts de marché sur le marché avant de la fourniture des services de commissionnement de transport transfrontalier par voie maritime – EEE (2023 - volume)	
Kuehne+Nagel	5-15%
DHL Global Forwarding	5-15%
DB Schenker	5-10%

Source : Meilleures estimations de Clasquin ; voir réponse des Parties à la demande d'informations de la Commission, RFI 1, question 1.

Parts de marché sur le marché avant de la fourniture des services de commissionnement de transport transfrontalier par voie maritime – Allemagne (2023 - volume)	
Kuehne+Nagel	5-15%
DHL Global Forwarding	5-15%
DB Schenker	5-10%

Source : Meilleures estimations de Clasquin ; voir réponse des Parties à la demande d'informations de la Commission, RFI 1, question 1.

Parts de marché sur le marché avant de la fourniture des services de commissionnement de transport transfrontalier par voie maritime – Belgique (2023 - volume)	
Kuehne+Nagel	5-15%
DHL Global Forwarding	5-15%
DB Schenker	5-10%

Source : Meilleures estimations de Clasquin ; voir réponse des Parties à la demande d'informations de la Commission, RFI 1, question 1.

Parts de marché sur le marché avant de la fourniture des services de commissionnement de transport transfrontalier par voie maritime – Espagne (2023 - volume)	
Kuehne+Nagel	5-15%
DHL Global Forwarding	5-15%
DSV	5-10%

Source : Meilleures estimations de Clasquin ; voir réponse des Parties à la demande d'informations de la Commission, RFI 1, question 1.

Parts de marché sur le marché avant de la fourniture des services de commissionnement de transport transfrontalier par voie maritime – France (2023 - volume)	
Kuehne+Nagel	5-15%
DHL Global Forwarding	5-15%
Bolloré Logistics	5-10%

Source : Meilleures estimations de Clasquin ; voir réponse des Parties à la demande d'informations de la Commission, RFI 1, question 1.

Parts de marché sur le marché avant de la fourniture des services de commissionnement de transport transfrontalier par voie maritime – Italie (2023 - volume)	
Kuehne+Nagel	5-15%
DHL Global Forwarding	5-10%
DSV	5-10%

Source : Meilleures estimations de Clasquin ; voir réponse des Parties à la demande d'informations de la Commission, RFI 1, question 1.

Parts de marché sur le marché avant de la fourniture des services de commissionnement de transport transfrontalier par voie maritime – Portugal (2023 - volume)	
Kuehne+Nagel	5-15%
DHL Global Forwarding	5-15%
DSV	5-10%

Source : Meilleures estimations de Clasquin ; voir réponse des Parties à la demande d'informations de la Commission, RFI 1, question 1.