

Dossier n° 51/S/13

**AVIS DU CONSEIL DE LA CONCURRENCE N° 37/13 DU 28 MAI 2013  
CONCERNANT LE PROJET DE CONCENTRATION ECONOMIQUE  
SUR L'ACQUISITION PAR CHINA MERCHANTS (LUXEMBOURG) DE  
49% DU CAPITAL TERMINAL LINK SAS**

Session du 28 mai 2013

## Plan

I- Cadre général de l'opération de concentration .....	1
1- Dossier et cadre juridique de la notification .....	1
A. Dossier de notification .....	1
B. Cadre juridique de la notification .....	2
2- Montage de l'opération .....	3
A- Avant la concentration .....	4
B- Après l'opération de concentration .....	6
3- Les objectifs de l'opération de concentration .....	6
A- Pour CMHI .....	6
B- Pour CMA-CGM .....	7
4- Actes d'instruction .....	7
II- Les parties à la concentration .....	8
1- CMHI- CML .....	8
A- CMHI .....	8
B- CML .....	9
2- CMA CGM - CMA TH .....	9
A- CMA TH .....	9
B- CMA-CGM .....	9
a) Activité dans le monde .....	9
b) Activité au Maroc .....	11
3- Entité cible: Terminal Link .....	12
III- Les spécificités du marché de la manutention portuaire .....	13
1- Cadre juridique de la manutention portuaire .....	13
2- Les opérateurs présents sur le marché de la manutention portuaire .....	15
A. Port de Casablanca .....	15
a. Marsa Maroc .....	16
b. Somaport .....	16
B. Port de Tanger Med .....	17
a. APM Terminals Tangier .....	17
b. EUROGATE Tanger .....	18
IV- Analyse concurrentielle du marché de la manutention portuaire .....	19
1. Délimitation du marché pertinent .....	19

A. Le marché de service .....	20
a. Service de la manutention des marchandises conteneurisées .....	20
b. Service de la manutention des marchandises non conteneurisées ..	21
B- Marché géographique .....	21
<b>2. Analyse des effets horizontaux .....</b>	<b>21</b>
A. Marché de la manutention portuaire des marchandises conteneurisées .....	22
a. Dans le port de Casablanca .....	22
b. Dans le port de Tanger Med .....	23
B. Marché de la manutention portuaire des marchandises non conteneurisées .....	25
a. Sur le segment des marchandises dites conventionnelles .....	25
b. Sur le segment des autres marchandises non conteneurisées .....	26
<b>V- Bilan économique de l'opération de concentration .....</b>	<b>27</b>
<b>VI-Conclusions .....</b>	<b>29</b>
A. Nature du marché de la manutention portuaire .....	29
B. Le projet de concentration n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence à la structure préexistante par la création ou le renforcement d'une position dominante sur le marché de la manutention portuaire .....	29
C. Bilan économique positif du projet de concentration .....	30
D. Impact potentiel du projet de concentration sur la concurrence .....	30
<b>VII-Recommandations .....</b>	<b>31</b>

## **Avis du Conseil de la Concurrence n° 37/13 rendu le 28 mai 2013**

Le Conseil de la Concurrence,

Vu la lettre de Monsieur le Chef du Gouvernement sous le n°00494 datée du 11 mars 2013 par laquelle il a saisi le Conseil de la Concurrence pour avis concernant l'acquisition par la société China Merchants (Luxembourg) filiale de CMHI de 49% des actions et droits de vote de la société Terminal Link;

Vu la loi n° 06.99 sur la liberté des prix et de la concurrence promulguée par le Dahir n°1.00.225 du 2 Rabii I 1421 (5 juin 2000) telle que complétée et modifiée;

Vu le décret n°2.00.854 du 28 jourmada II 1422 (17 septembre 2001) pris pour l'application de la loi n° 06.99 précitée telle que complétée et modifiée;

Vu le règlement intérieur du Conseil de la Concurrence ;

Après constatation du quorum ;

Après l'audition du rapporteur et avoir entendu l'avis de la Commission Services et Finances, et après que le Conseil ait débattu le dossier en question lors de la session tenue le 28 mai 2013;

Vu que les membres du Conseil considèrent le dossier en état d'être délibéré le jour même de la session du 28 mai 2013 ;

Après délibération, le Conseil de la Concurrence rend l'avis suivant :

## **I- Cadre général de l'opération de concentration**

### **1- Dossier et cadre juridique de la notification**

#### **A. Dossier de notification**

Par sa lettre enregistrée au Secrétariat Général du Conseil de la Concurrence sous le n° 51/S/13 en date du 12 mars 2013, le Chef du Gouvernement a saisi, en application des dispositions de l'article 10 de la loi 06-99 sur la liberté des prix et la concurrence, le Conseil de la concurrence pour avis sur le projet de concentration dans le secteur du transport maritime des marchandises et de manutention portuaire qui lui a été notifié par « *China Merchants Holding* ».

Outre la correspondance du Chef du gouvernement ci-dessus mentionnée, le dossier de notification contient les éléments d'information exigés par l'article 7 du décret n° 2-00-854 du 28 jourmada II 1422 (17 septembre 2001) pris pour l'application de la loi n°06-99 sur la liberté des prix et de la concurrence.

Ce dossier, tel qu'il a été reçu par le conseil est composé de la copie du projet d'acte soumis à la notification, d'une note sur les objectifs et les conséquences attendues de l'opération de concentration et des annexes suivants:

**Annexe 1.** Contrat de cession conclu entre CMA CGM, CMA TH, CML et CMHI ;

**Annexe 2.** Pacte d'actionnaires conclu entre CMA CGM, CMA TH, CML et CMHI;

**Annexe 3.** Structure de l'activité de gestion des terminaux pré-restructuration ;

**Annexe 4.** Structure de l'activité de gestion des terminaux post restructuration ;

**Annexe 5.** Organigramme du groupe CMA CGM ;

**Annexe 6.** Liste des filiales de CMA CGM ;

**Annexe 7.** Liste des filiales de Terminal Link SAS ;

**Annexe 8.** Organigramme de China Merchants Group Limited ;

**Annexe 9.**Liste des filiales de China Merchants Holdings (International) Company Limited ;

**Annexe 10.** Etats de synthèse annuels de 2009, 2010, 2011 et 2012 de CMA CGM ;

**Annexe 11.** Etats de synthèse annuels de 2008,2009, 2010 et 2011 de China Merchants ; Holdings (International) Company Limited ;

**Annexe 12:** Etats de synthèse annuels de 2009, 2010, 2011 et 2012 de Terminal Link ;

**Annexe 13 :** Etats de synthèse annuels de 2009, 2010 et 2011 de Somaport ;  
**Annexe 14 :** Etats de synthèse annuels de 2009, 2010 et 2011 d'Eurogate Tanger ;  
**Annexe 15 :** Evolution des parts de marché de CMA CGM ;  
**Annexe 16:** Evolution des parts de marché de CMHI ;  
**Annexe 17:** Pouvoirs.

## **B- Cadre juridique de la notification**

La présente demande d'avis s'inscrit dans le cadre de la compétence consultative du Conseil de la Concurrence en matière des opérations de concentration économiques telle que prévue dans le titre IV de la loi 06-99 susmentionnée, ainsi que des articles 42, 44 et 45 de ladite loi.

Il y a lieu de rappeler qu'il ressort des articles 10, 12 et 42 de la loi 06-99 susmentionnée, que le contrôle des opérations de concentration se déroule en deux phases :

**Phase I:** Il s'agit pour le Chef du Gouvernement d'examiner, dans un délai de deux mois, si le projet notifié peut être autorisé du fait qu'il ne soulève aucune atteinte à la concurrence. Dans ce cas, l'autorisation du Chef du Gouvernement intervient avant l'expiration du délai susmentionné par décision formelle ou sur simple silence gardé de sa part.

Toutefois, si le Chef du Gouvernement estime pendant cette phase que le projet de concentration est de nature à porter atteinte à la concurrence, notamment par la création ou renforcement d'une position dominante, il le soumet au Conseil de la Concurrence pour avis (article 10) et en informe les parties à la concentration (article 42, alinéa 1).

**Phase II:** Une fois le Conseil de la Concurrence saisi pour avis par le Chef du Gouvernement, le délai d'examen de l'opération est porté à six mois (article 12, alinéa 2).

## 2- Montage de l'opération

L'opération notifiée porte sur l'acquisition par la société China Merchants (*ci-après "CML"*), une société luxembourgeoise créée spécialement pour l'opération par China Merchants Holdings (International) Company Limited (*ci-après "CMHI"*), de 49% des actions et droits de vote de la société Terminal Link SAS.

Cette opération de concentration est contrôlable au regard de la notion de concentration au sens de l'article 11 de la loi n° 06-99.

*« Une concentration au sens du présent titre résulte de tout acte, quelle qu'en soit la forme, qui emporte transfert de propriété ou de jouissance sur tout ou partie des biens, droits et obligations d'une entreprise ou qui a pour objet ou pour effet de permettre à une entreprise ou à un groupe d'entreprises d'exercer, directement ou indirectement, sur une ou plusieurs autres entreprises une influence déterminante ».*

La détention de 49% de Terminal Link permettra à CMHI d'exercer un contrôle au sens du droit de la concurrence.

CMHI exercera, par l'intermédiaire de CML une influence déterminante sur Terminal Link dans la mesure où l'opération de concentration lui confèrera des droits de veto sur certaines décisions stratégiques comme l'adoption du budget annuel, du plan stratégique et des investissements qui dépassent une certaine somme.

Cette concentration est contrôlable également au regard du critère de franchissement des seuils de parts de marché prévu par l'article 10 de la loi n° 06-99.

En effet, CMA CGM et l'entité cible à savoir Terminal Link détiennent, par l'intermédiaire de leur filiale marocaine Somaport, une part de marché légèrement supérieure à 40% sur le marché des services de manutention portuaire des marchandises diverses dans le port Casablanca.

En revanche, CMHI, qui exercera un contrôle conjoint sur Terminal Link à l'issue de l'opération, n'a aucune activité au Maroc.

Nous examinerons la structure de Terminal Link avant et après l'opération de concentration.

## **A- Avant la concentration**

Avant l'opération de concentration, Terminal Link était détenue exclusivement par la par la compagnie maritime d'affrètement-compagnie générale maritime (*ci-après CMA-CGM*).

Jusqu'à fin 2012, l'ensemble des participations de CMA CGM dans les terminaux portuaires était détenu via Terminal Link, à l'exception des participations dans les terminaux Somaport, Eurogate Tanger et Terminal du Grand Ouest en France qui étaient détenues soit directement par CMA CGM, soit via Comanav<sup>1</sup>.

En vue de l'opération BYBLOS, le Groupe CMA CGM a décidé de restructurer ses participations dans les terminaux. A cet effet, deux nouvelles sociétés ont été créées :

(i) *CMA Terminals Holding, filiale à 100% de CMA CGM et*

(ii) *CMA Terminals, filiale à 100% de CMA Terminals Holding.*

La société CMA Terminals porte les participations dans les terminaux qui ne font pas partie du périmètre de l'opération BYBLOS et qui restent donc des participations détenues indirectement et exclusivement, par l'actionnaire CMA CGM.

Dans le cadre de ces opérations de restructuration des activités portuaires du Groupe CMA CGM, les opérations mentionnées ci-dessous ont été réalisées :

En premier lieu, CMA CGM a transféré terminal Link à sa filiale *CMA Terminals Holding*

En deuxième lieu, la Comanav, filiale de CMA CGM depuis 2007, a transféré à Terminal Link sa filiale Somaport qu'elle détenait à 100%.

A ce titre, les représentants de l'ANP avaient souligné que l'Agence avait donné, conformément aux documents de concession, son accord de principe pour la cession de 100% des actions détenues par COMANAV dans la société Somaport à Terminal Link.

---

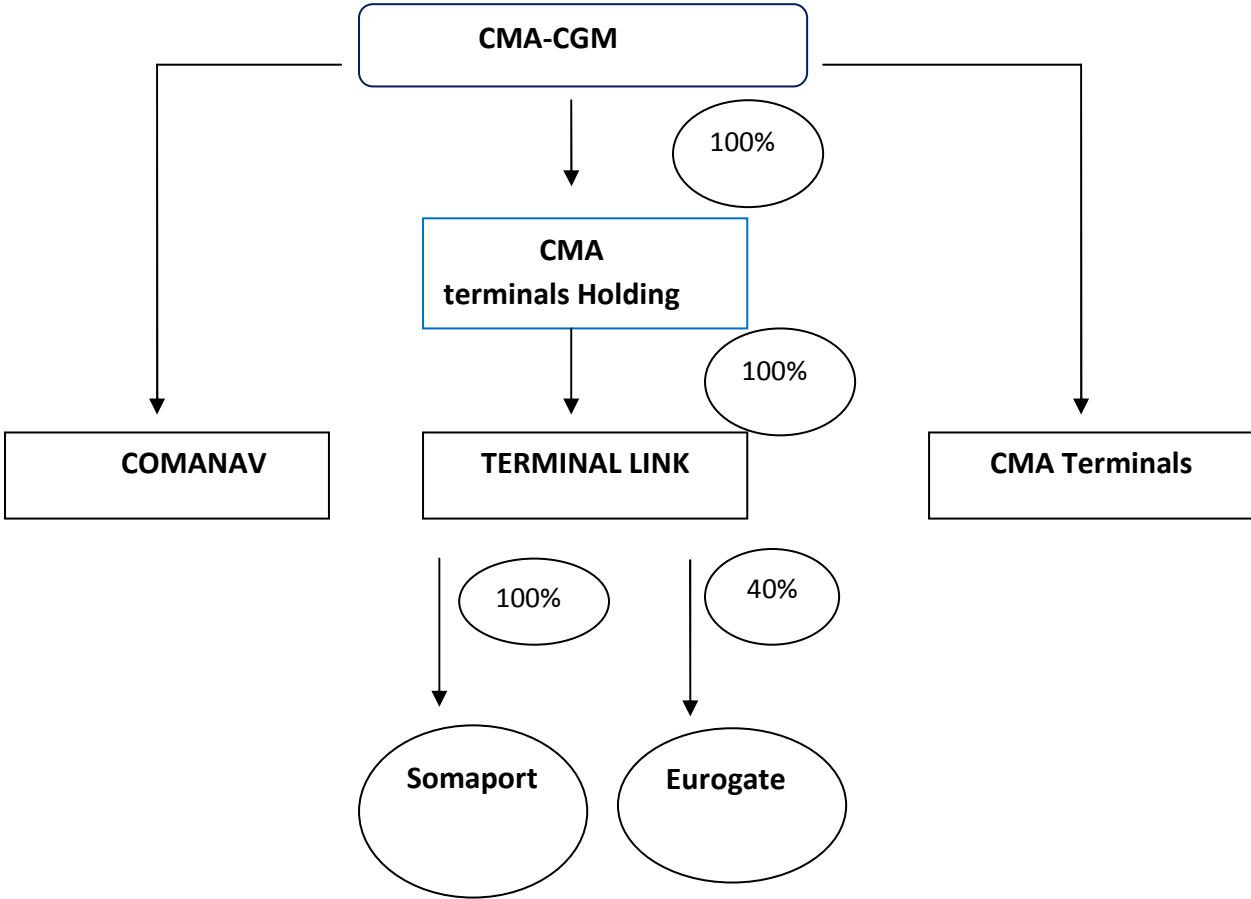
<sup>1</sup>Réponses du cabinet Mckenzie 5 avril 2013 au questionnaire.



Ledit accord a été conditionné par le maintien de la société Somaport en tant que société de droit Marocain et concessionnaire assurant le vis-à-vis avec le concédant en ce qui concerne l’exploitation des terminaux qui lui ont été concédés au port de Casablanca. L’accord précité a été entériné par le conseil d’Administration de l’ANP en date du 19 Décembre 2012<sup>2</sup>.

En troisième lieu, la Comanav et CMA CGM ont transféré, le 7 mai 2013, à Terminal Link leurs participations directe et indirecte dans *Eurogate Tanger*.

Suite à ces restructurations comme le montre le graphique ci-dessous, Terminal Link détient 100% de Somaport et 40% d’Eurogate.

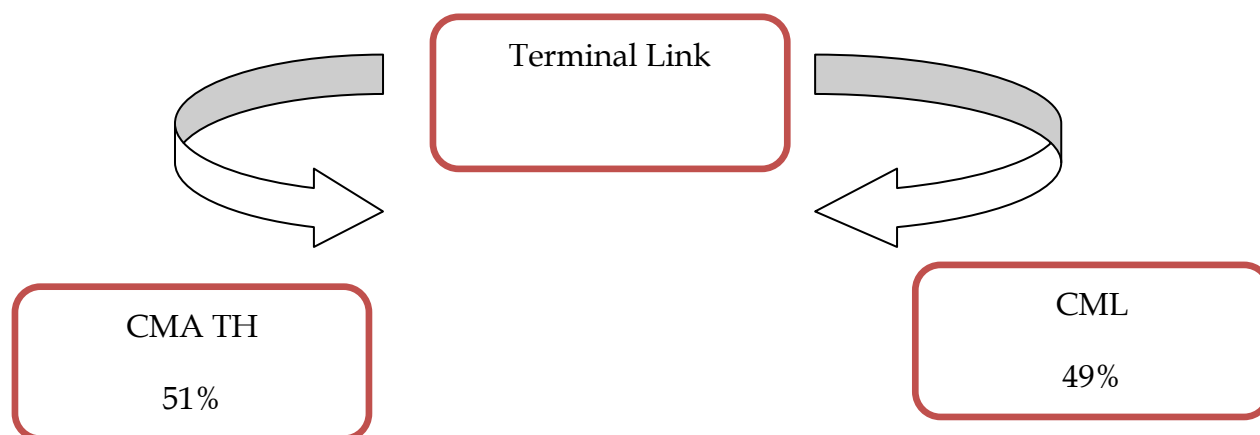


<sup>2</sup> PV de la réunion du 4 avril 2013 avec les représentants de l’Agence Nationale des Ports

## B. Après l'opération de concentration

Au terme de l'opération BYBLOS, Terminal link sera détenue à :

- 51% par CMA Terminals Holding (*CMA TH*) et,
- 49% par China Merchants Luxemburg (*CML*).



### 3- Les objectifs de l'opération de concentration

Cette opération représente la première pierre d'un partenariat stratégique pour les deux parties à la concentration qui bénéficient chacune d'une expérience et d'un savoir-faire complémentaire en matière d'opérations portuaires et de transport maritime.

Les objectifs que représente cette opération pour *CMHI* et pour *CMA-CGM* sont multiples.

#### A- Pour *CMHI*

Il ressort du dossier de notification que cette opération de concentration permettra à *CMHI* d'investir dans des terminaux portuaires à conteneurs disposant d'un portefeuille géographique diversifié et de fortes perspectives de croissance.

Cette opération s'inscrit, selon les déclarations écrites de *CMA-CGM*, dans la stratégie d'implantation de *CMHI*. *CMHI* qui a saisi, ces dernières années, des opportunités d'acquisition à l'étranger, comme moyen de créer efficacement de nouveaux relais de croissance pour ses activités portuaires existantes.

CMHI pourra renforcer sa présence internationale via Terminal Link qui possède un portefeuille de ports de conteneurs géographiquement diversifiés situés en France, à Malte, aux Etats-Unis, en Côte-d'Ivoire, en Belgique, en République populaire de Chine et en Corée du Sud, chacune d'entre elles disposant d'un fort potentiel de croissance.

En outre, le réseau d'exploitation de terminaux existant en Chine et dans le monde devrait potentiellement compléter et renforcer les services offerts par Terminal Link, créant ainsi des avantages réciproques non seulement pour les deux parties, mais aussi pour les clients respectifs de CMHI et de Terminal Link<sup>3</sup>.

#### **B- Pour CMA-CGM**

L'exposition aux marchés émergents et les nouveaux projets potentiels de Terminal Link ont pour vocation de stimuler la croissance du volume et les rendements financiers à long terme de cette branche d'activité.

Il ressort des réponses écrites des parties que l'alliance de CMHI et CMA CGM permettra à Terminal Link de renforcer sa réputation sur les marchés internationaux de capitaux, de bénéficier des relations de CMHI avec les banques chinoises et les institutions financières pour d'éventuels financements de projets et d'accélérer son développement dans la gestion des terminaux portuaires à travers le monde.

Par ailleurs, l'activité de gestion des terminaux portuaires à travers le monde va permettre de compléter et d'enrichir l'offre de Terminal Link et de soutenir sa croissance à long terme et son développement futur<sup>4</sup>.

#### **4- Actes d'instruction**

L'instruction de la présente saisine a nécessité la consultation de tous les acteurs concernés directement et indirectement par le marché du transport maritime de marchandises et de la manutention portuaire.

En premier lieu, il a été procédé à l'audition des représentants des parties à la concentration assistés par le cabinet Baker & McKenzie en date du 27 mars 2013.

---

<sup>3</sup> Questionnaire CMA-CGM du 10 avril 2013

<sup>4</sup> Réponses du cabinet Mckenzie 5 avril 2013 au questionnaire.

Suite à cette audition et en vue de recueillir des informations complémentaires, des questionnaires ont été communiqués au cabinet Baker & McKenzie, à CMA-CGM, à Somaport et à Eurogate.

En deuxième lieu, une consultation publique a été lancée d'une part auprès des régulateurs portuaires l'ANP et TMSA et d'autre part auprès des concurrents à savoir Marsa Maroc et AMPT afin de recueillir leur avis sur le bilan concurrentiel et économique du projet de concentration.

## **II- Les parties à la concentration**

### **1- CMHI- CML**

#### **A- CMHI**

Société de droit hongkongais, CMHI est une filiale détenue majoritairement par *China Merchants Group Limited* qui est l'une des sociétés étatiques les plus importantes de Chine.

A travers ses filiales, CMHI opère dans les activités portuaires, les services logistiques et dans d'autres secteurs comme le secteur financier, le secteur immobilier.....

CMHI détient des participations dans 15 terminaux portuaires en Chine notamment dans Shanghai International Ports Group (*détenu à hauteur de 26,5%*) et Modem Terminals Ltd (*détenue à hauteur de 27%*).

CMHI est également active au Nigéria et au Sri Lanka. En revanche, elle n'a aucune présence au Maroc.

CMHI est classée parmi les trois premiers opérateurs de conteneurs au monde. En 2012, elle a enregistré un chiffre d'affaires de 1,1 milliard d'euro. Sa part de marché en 2012, sur le marché chinois de la manutention de marchandises conteneurisées, s'élève à 32%<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Précisons que CMHI a traité, en 2012, un trafic de conteneurs total de 60,21 millions d'EVP et un volume total de fret de 327 millions de tonnes.

L'équivalent vingt pieds ou EVP est une unité approximative de mesure de conteneur qui regroupe à la fois les conteneurs de 20 pieds et de 40 pieds. On l'utilise pour simplifier le calcul du volume de

## **B- CML**

Filiale détenue à 100% par CMHI et spécialement créée pour l'opération, CML est une société de droit luxembourgeois enregistrée au Registre du Commerce et des Sociétés du Luxembourg.

## **2- CMA CGM - CMA TH**

### **A- CMA TH**

Société par action simplifiée, CMA TH est la société holding du groupe CMA-CGM qui n'exerce pas d'activité économique propre et dont l'unique objet consiste en la gestion de ses participations.

CMA TH n'a actuellement aucune activité au Maroc.

### **B- CMA-CGM**

#### **a) Activité dans le monde**

Fondée en 1978 par Jacques R. Saadé, CMA CGM est aujourd'hui le troisième groupe mondial de transport maritime par conteneurs et le numéro 1 français<sup>6</sup> (*siège social à Marseille*).

CMA CGM est contrôlée conjointement par Merit corporation, une société de droit libanais elle-même contrôlée par le fondateur et le président Directeur Général de CMA CGM, Monsieur Jacques R. Saadé et sa famille et, Yildirim Holding, la société Holding du groupe turque Yildirim Holding.

CMA CGM est présent principalement dans la division<sup>7</sup> *transport maritime* qui regroupe ses activités mondiales sur les lignes régulières, dans *la division multimodale* qui regroupe les activités de transport multimodal (fret aérien, transport fluvial, transport par rail) et dans la division *services* qui regroupe les activités de services

---

conteneurs dans un terminal ou dans un navire. Un conteneur de 20 pieds vaut 1 EVP et un conteneur de 40 pieds en vaut 2.

<sup>6</sup> CMA CGM, détient plus de 650 bureaux et agences repartis sur plus de 150 pays avec 17 000 collaborateurs et exploitant plus de 170 lignes maritimes régulières

<sup>7</sup><http://www.cma-cgm.fr/AboutUs/Presentation/KeyFigures.aspx>

logistiques comme le montre le tableau ci-dessous.

<b>Transport maritime</b>	<b>Delmas</b>	Transport maritime en conteneur depuis et vers l'Afrique
	<b>CNC Line</b>	Spécialiste taïwanais des services maritimes Intra-Asie
	<b>U.S. Lines</b>	Service personnalisé alternatif pour le transport en cargo sur les marchés Transpacifique et Australasien
	<b>ANL</b>	Compagnie spécialiste du transport de conteneur pour l'Océanie
	<b>Mac Andrews</b>	Transport intra-européen par cargo
	<b>Comanav</b>	Leader marocain du transport maritime de marchandises
<b>Multimodal</b>	<b>River Shuttle Containers</b>	Ligne régulière de transport fluvial conteneurisé sur le Rhône et sur la Seine
	<b>CMA Rail</b>	Prestation "porte à porte" du transport de conteneur grâce au train
	<b>LTI France</b>	Transporteur routier français de tout type de conteneurs, y compris explosifs
	<b>Progeco</b>	Réseau européen de dépôts / plates-formes multimodales-location / réparation / vente de conteneurs
<b>Services</b>	<b>CMA CGM Logistics</b>	Une prestation logistique globale, de l'achat à la livraison de conteneur
	<b>TCX Multimodal Logistics</b>	Réseau d'entrepôts de marchandises sous douane en France

## b) Activité au Maroc

CMA CGM est active au Maroc dans le secteur du transport maritime de marchandises (transport maritime de conteneurs et du transport par transbordeurs rouliers) par l'intermédiaire de sa filiale Comanav, ancienne entreprise publique marocaine, dont elle a acquis le contrôle exclusif en 2007 dans le cadre d'une opération de privatisation.

Concernant le transport maritime par conteneurs, il est effectué sur des lignes régulières, c'est-à-dire vers des ports situés sur une route géographique particulière. Il se caractérise par le fait que les horaires et les dates de voyage sont annoncés au préalable.

Il se distingue du transport de marchandises en vrac ou du transport roulier qui sont réalisés par des navires spécifiques à ce type de marchandises (*navires vraquiers ou transbordeurs rouliers*).

A l'exception de la ligne Casablanca-Marseille, l'ensemble des lignes exploitées<sup>8</sup> par Comanav au Maroc concerne le transport par conteneurs<sup>9</sup>. Précisons que les parts de marché de CMA-CGM sur ce marché sont faibles. Elles ont même diminué en 2012 soit 18% en comparaison avec l'année 2011, comme le montre le tableau ci-dessous,

### **Part de marché de CMA-CGM/COMANAV sur le marché du transport de conteneurs entre 2008 et 2012**

	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Parts de marché</b>	21.3%	21.2%	18.6%	22%	18%

*Source : CMA CGM*

Concernant le marché des transbordeurs rouliers, il se définit comme le transport régulier de véhicules (camions, voitures) et de leur chargement. La Commission Européenne distingue ces services du transport de conteneurs ou en vrac ainsi que

---

<sup>8</sup> Casablanca-la Spezia ; Gènes -Naples-Livourne-Marseille ; Casablanca, Agadir, Dunkerque, Portsmouth, Rotterdam et le Havre.

<sup>9</sup> Comanav n'est plus propriétaire que de trois navires exploités par CMA CGM

du transport de véhicules neufs ou d'occasion destinés à la vente.

Les parts de marché de CMA-CGM sur ce marché ont connu une chute importante en 2011 et 2012 par rapport à 2010, comme le montre le tableau ci-dessous.

**Parts de marché de CMA - CGM sur le marché du transbordeur roulier entre 2008 et 2012**

<b>Année</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
<b>Parts de marché</b>	51.4%	52.2%	46.6%	8.4%	12.8%

*Source : CMA CGM*

Concernant l'activité de manutention, il convient de préciser que Comanav, filiale de CMA-CGM, n'a jamais exercé directement cette activité. Cependant, elle a détenu des participations dans deux sociétés ayant une activité de manutention portuaire.

Dans le port de Casablanca, Comanav détenait à 100% Somaport jusqu'au 22 décembre 2012, date du transfert de Somaport à Terminal Link.

Dans le port de Tanger Med, Comanav détenait 20% d'Eurogate<sup>10</sup> jusqu'au 8 mai 2013 date de transfert de ses actions à Terminal Link.

### **3- Entité cible: Terminal Link**

Créée en 2001, Terminal Link, société par actions simplifiée, est spécialisée dans la gestion de terminaux portuaires à conteneurs. Elle détient des participations dans plusieurs terminaux portuaires dans le monde notamment des participations (majoritaires ou minoritaires) dans une trentaine de terminaux portuaires en France (Dunkerque, Le Havre, Marseille, et Montoir), dans d'autres pays (Côte d'Ivoire, Chine, Etats-Unis notamment).

Suite à la restructuration interne du groupe CMA-CGM précitée, Terminal Link détient des participations dans deux sociétés exploitant des terminaux portuaires au

---

<sup>10</sup> Comanav détient une participation directe de 10% et une participation indirecte de 10% via TangerMedGate Management.



Maroc: Somaport dans le port de Casablanca et Eurogate Tanger dans le port de Tanger Med.

Dès lors que CMHI et Terminal Link ne sont pas actives sur le marché du transport maritime des marchandises, le marché concerné par l'opération de concentration est le marché de la manutention portuaire dans le port de Casablanca et dans le port de Tanger Med.

### **III- Les spécificités du marché de la manutention portuaire**

#### **1- Cadre juridique de la manutention portuaire**

Afin d'améliorer la gestion portuaire et assurer son adaptation aux besoins du commerce extérieur, le Maroc a entrepris une réforme portuaire qui a donné lieu à la promulgation de la loi 15-02 du 23 novembre 2005 relative aux ports.

Il ressort du préambule de cette loi que l'objectif de cette réforme est de *«doter le secteur portuaire d'un cadre législatif et réglementaire adapté aux évolutions futures, en harmonie avec les traités et les différents accords auxquels le Maroc souscrit, à même d'encourager les initiatives privées et de mettre les exploitants et opérateurs portuaires en situation concurrentielle»*.

La nouvelle organisation du secteur portuaire s'est fixée comme objectifs de *« doter les ports du Royaume des moyens nécessaires pour accroître et améliorer leur compétitivité, leur productivité et efficacité, doter les opérateurs économiques en infrastructures et en équipements performants; encourager et développer l'intervention progressive du secteur privé dans la construction et l'exploitation portuaire »*.

C'est ainsi qu'il a été procédé à une restructuration du secteur sur le plan institutionnel et sur le plan procédural.

En premier lieu, elle s'est concrétisée d'une part par la création de l'Agence nationale des ports chargée principalement des missions d'autorité et d'autre part la Société d'exploitation des ports chargée, concurremment avec des opérateurs et des exploitants portuaires, des missions à caractère commercial.

En deuxième lieu, la loi 15-02 précitée a soumis l'exploitation des terminaux portuaires au port de Casablanca au régime de la concession : « *Est soumise au régime de la concession: l'exploitation de terminaux et de quais* » (article 16).

La concession est accordée à toute personne morale de droit public ou privé qui s'engage à respecter les conditions générales d'exploitation du port et les clauses d'un cahier des charges, qui prévoit notamment: les redevances de la concession, leur mode de calcul et les modalités de leur paiement, les charges et obligations particulières du concessionnaire...(article 24).

La mise en œuvre effective de cette réforme s'est traduite par l'octroi de concession dans le port de Casablanca:

- Deux concessionnaires pour l'exploitation des terminaux à conteneurs (deux terminaux à conteneurs en exploitation et un troisième en cours d'équipement);
- Deux concessionnaire pour l'exploitation des terminaux à divers (deux terminaux divers);
- Deux concessionnaires pour le transit du trafic céréaliers (deux silos portuaires);
- Deux terminaux pour le traitement du trafic roulier.

L'ANP considère que la situation actuelle du mode d'exploitation des terminaux du port de Casablanca permet de constater que tous les trafics transitant par ce port sont traités dans un cadre concurrentiel, eu égard au nombre de concessionnaires autorisés dans ce port.

L'ANP affirme que ce schéma introduit depuis l'année 2007 a donné la possibilité aux opérateurs de choisir entre deux opérateurs concessionnaires pour le transit de leur trafic. Ceci s'est traduit par l'émergence d'un cadre concurrentiel entre les concessionnaires dans ce port. Sous l'effet de l'émulation entre les concessionnaires, le coût de passage et le niveau des performances portuaires se sont largement améliorés au port de Casablanca, au bénéfice des chargeurs et des armateurs.

A l'instar de l'ANP, CMA-CGM considère que les conditions d'exploitation des terminaux et la qualité des services dans le port de Casablanca ont été améliorées depuis la mise en œuvre de la réforme portuaire au niveau du service rendu aux réceptionnaires, de la sûreté et de la sécurité sur le port<sup>11</sup>.

Concernant l'activité de manutention, la réforme portuaire a introduit une refonte globale du système de gestion et d'exploitation des ports marocains en faisant passer le secteur portuaire d'une situation de monopole à une situation de concurrence<sup>12</sup>.

L'instauration de l'unicité de la manutention à travers la réalisation, par le même opérateur portuaire, de l'ensemble des opérations de chargement et de déchargement à bord et à quai a permis de mettre fin au monopole des dockers de l'Assamat<sup>13</sup>.

Désormais, SOMAPORT et MARSAMAROC peuvent offrir aux clients des offres complètes (*manutention bord et manutention terre*).

Selon les déclarations écrites de CMA-CGM, cette nouvelle structure de l'offre a permis d'accroître la concurrence entre les acteurs et donc la baisse des coûts pour les compagnies maritimes et les importateurs de marchandises diverses et une meilleure qualité de service.

Dans le port de Tanger MED, sont présents Eurogate, AMP Tangier et également Marsa Maroc.

## **2- Les opérateurs présents sur le marché de la manutention**

### **A. Port de Casablanca**

L'activité de manutention est assurée par *Marsa Maroc* concessionnaire du premier quai à conteneurs et *Somaport* concessionnaire du deuxième quai à conteneurs.

Précisons au préalable que les terminaux à conteneurs du port de Casablanca sont essentiellement destinés au trafic hinterland.

---

<sup>11</sup> Réponse de CMA-CGM du 10 avril 2013 au questionnaire CMA-CGM

<sup>12</sup> Réponse de Somaport en date du 5 avril 2013 au questionnaire du Conseil de la concurrence, p.3

<sup>13</sup> L'Association des Stevedores et des Agents Maritimes et Consignataires de Navires et Stevedores

### **a. Marsa Maroc**

Société anonyme, Marsa Maroc a été créée en 2006 suite à la dissolution de l'Office d'exploitation des ports. Elle a pour objet d'exercer, concurremment, avec les personnes morales de droit public ou privé auxquelles aura été délivrée l'autorisation d'exploitation ou la concession l'exploitation des activités portuaires et, le cas échéant, la gestion des ports.

Marsa Maroc offre deux types de services. Les services aux navires portent sur le pilotage, le remorquage, le lamanage et avitaillement.

Les services aux marchandises concernent la manutention à bord des navires et à quai, magasinage, pointage, pesage, empotage et dépotage des conteneurs.

Marsa Maroc assure le service de la manutention à plusieurs opérateurs comme Maersk Line, MSC, Hanjin, WEC Lines...

### **b. Somaport**

Société anonyme de droit marocain, SOMAPORT a été créée en novembre 2006 suite à la volonté du législateur de mettre les exploitants et opérateurs portuaires en situation concurrentielle sur le marché de manutention portuaire dans le port de Casablanca.

Les activités de SOMAPORT consistent en la manutention, le stockage et les services connexes. Elle exploite deux terminaux dans le port de Casablanca: un terminal à conteneurs et un terminal polyvalent qui représente 25% de son chiffre d'affaires.

Avec ses 840 salariés, SOMAPORT a réalisé un résultat net en 2011 de 126 millions de dirhams.

Au Terminal à conteneur, les clients de SOMAPORT sont des compagnies maritimes, représentées par leur agent local. Il s'agit essentiellement de *CMA CGM, Arkas, Tarros, OPDR, X-Press Line*.

Au terminal polyvalent, les clients sont plutôt des agents locaux qui utilisent les services d'armateurs. Il en est ainsi de *Marbar Maritime, Babmarsa, Idea Maroc, BCMCO, Somaship*.

Précisons également que SOMAPORT détient une participation symbolique (moins de 2%) dans PORTNET SA, une société mixte dont l'objet est la création d'une plateforme d'échanges informatiques pour la communauté portuaire.

Au regard de ses investissements, SOMAPORT a investi pour un montant global supérieur à 600 Millions de Dirhams dans les infrastructures du terminal conteneur (réseaux, revêtement, rail de portique, réhabilitation de bâtiments); dans l'équipement du terminal conteneur (3 portiques, 26 camions, 3 reach stacker ; dans la réhabilitation du terminal polyvalent ; dans la formation, la sûreté, la sécurité, l'environnement).

Dans le cadre de ses activités, SOMAPORT n'a pas d'autre concurrent que Marsa Maroc sur le port de Casablanca.

## **B. Port de Tanger Med**

L'activité de manutention est assurée par *APM Tangier* concessionnaire du premier quai à conteneurs et *Eurogate Tanger* concessionnaire du deuxième quai à conteneurs du Port de Tanger-Med<sup>14</sup>.

Précisons au préalable que les terminaux à conteneurs de Tanger Med sont essentiellement destinés aux activités de transbordement<sup>15</sup>.

### **a. APM Terminals Tangier**

Créée en mars 2005 dans le cadre du partenariat mis en place entre A.P. Moller-Maersk et AKWA Group, *APM Terminals Tangier* est une filiale du leader mondial dans le secteur du transport maritime de conteneurs, *APM terminals International*, qui exploite plus de 50 terminaux portuaires dans le monde.

---

<sup>14</sup>Le port de Tanger Med est concurrencé par d'autres ports présents à l'ouest de la Méditerranée et ayant pour vocation la redistribution des lignes maritimes au niveau du détroit. Algéciras, Valence et Malte constituent les principaux concurrents ayant directement bénéficié de la réorientation du trafic maritime suite aux mouvements de grève survenus à Tanger en fin 2011.

<sup>15</sup> Le « *transbordement* » se définit comme étant l'ensemble des opérations de transfert d'un chargement d'un navire marchand à un autre au niveau des ports de commerce.

APM Terminals Tangier s'est fixé comme objectif, dès le démarrage de ses activités en Juillet 2007 de positionner Tanger Med comme premier port attractif en Afrique et d'en faire une plateforme de transbordement incontournable à travers le monde

Elle assure aujourd'hui l'exploitation d'un terminal d'une capacité de 1,8 millions de conteneurs EVP, pour un effectif de 800 salariés.

#### **b. EUROGATE Tanger**

En 2006, les sociétés *Comanav*, *Eurogate International GmbH*<sup>16</sup>, *Contship Italia S.p.A*, *Mediterranean Shipping Company* « MSC » et *CMA CGM*, ont signé avec l'Agence Spéciale de Tanger Méditerranée (TMSA) une convention de concession pour la conception, le financement, la réalisation, l'exploitation et l'entretien du deuxième terminal à conteneurs du Port de Tanger Méditerranée<sup>17</sup>.

Le montage juridique de cette concession, d'une durée de 30 ans, avait prévu la création « Eurogate Tanger », S.A., société concessionnaire, avec un capital social de 40 millions d'euros, détenu à hauteur de:

- 10% COMANAV<sup>18</sup>,
- 20% CMA CGM,
- 20% MSC- Mediterranean Shipping Company,
- 50% TangerMedgate management.

Opérationnel depuis 2008, Eurogate Tanger propose plusieurs services :

- Le transbordement représentant environ 90% du trafic;

---

<sup>16</sup> Eurogate est considéré comme le leader européen de la logistique de conteneurs. Il exploite avec "Contship Italia" neuf terminaux à conteneurs dans un réseau qui s'étendent de la mer du Nord à la Méditerranée.

<sup>17</sup>L'investissement qui s'élève à 140 million d'euro porte sur génie civil (revêtement, réseaux, bâtiments), les équipements (8 portiques de quai, 35 camions), des systèmes d'informations et de communication. Ce partenariat couvre environ 400 emplois directs et de nombreux emplois indirects.

<sup>18</sup> Comanav détient une participation directe de 10% et une participation indirecte de 10% via TangerMedGate Management.

- Le chargement et déchargement de conteneurs d'import/export;
- Les prestations accessoires telles que l'accostage et le lamanage de navires, l'arrimage de conteneurs<sup>19</sup> ;
- Les autres prestations telles que le pesage de conteneurs<sup>20</sup>.

Profitant d'une situation géographique idéale dans le détroit de Gibraltar, le terminal traite un trafic régulier de conteneurs en provenance ou à destination de l'Asie, l'Afrique, l'Europe du Nord et l'Amérique.

#### **IV- Analyse concurrentielle du marché de la manutention portuaire**

La définition du marché pertinent constitue une étape essentielle du contrôle des concentrations, dans la mesure où elle permet d'identifier le périmètre à l'intérieur duquel s'exerce la concurrence entre entreprises et d'apprécier, dans un deuxième temps, leur pouvoir de marché.

L'analyse des effets du projet de concentration sur le libre jeu de la concurrence nécessite préalablement une délimitation du marché pertinent.

##### **1. Délimitation du marché pertinent**

Afin de délimiter avec précision les contours du marché qui fera l'objet de notre analyse, il s'avère nécessaire de définir le marché pertinent.

Rappelons que «**Un marché de produits en cause** comprend tous les produits et/ou services que le consommateur considère comme interchangeables ou substituables en raison de leurs caractéristiques, de leur prix et de l'usage auquel ils sont destinés.»<sup>21</sup>

**Le marché géographique en cause**, quant à lui, y est défini de la manière suivante:

---

<sup>19</sup>L'arrimage est constitué par l'ensemble des opérations matérielles destinées à répartir et à fixer les conteneurs dans le navire

<sup>20</sup> Réponse de CMA-CGM au questionnaire du 10 avril 2012.

<sup>21</sup> Communication de la Commission sur la définition du marché en cause aux fins du droit communautaire de la concurrence [Journal officiel C 372 du 09.12.1997].

«Le marché géographique en cause comprend le territoire sur lequel les entreprises concernées sont engagées dans l'offre des biens et des services en cause, sur lequel les conditions de concurrence sont suffisamment homogènes et qui peut être distingué de zones géographiques voisines parce que, en particulier, les conditions de concurrence y diffèrent de manière appréciable.»

Nous délimiterons le marché pertinent en termes de service concerné et de dimension géographique.

### **A. Le marché de service**

La manutention portuaire est l'une des activités de la chaîne logistique d'importation/d'exportation des biens transitant par les ports.

Elle est composée de l'ensemble des opérations, à bord des navires et à quai, d'embarquement et de débarquement des marchandises (*art 9 de la loi 15-02*).

Dans la pratique décisionnelle de la Commission Européenne et des autorités françaises, deux activités ont été identifiées: l'activité de manutention portuaire de marchandises conteneurisées et l'activité de manutention portuaire de marchandises non conteneurisées.

#### **a. Service de la manutention des marchandises conteneurisées**

La Commission a identifié deux marchés selon le type de trafic: (i) manutention pour le transbordement (d'un navire à un autre) et (ii) manutention pour l'hinterland (vers barge, camion ou train).

*L'hinterland* correspond au transport de conteneurs directement d'un porte-conteneurs de haute mer vers l'arrière-pays par barge, camion ou train (ou inversement).

*Le transbordement* consiste à faire passer des conteneurs d'un navire de haute mer à un autre (trafic de relais), ou d'un navire de haute mer à un caboteur (trafic de collecte), toutes opérations réalisées quand les navires sont à quai.

Selon la Commission européenne et les autorités françaises, la manutention portuaire des marchandises conteneurisées présente certaines spécificités par rapport à celle de la manutention des marchandises non conteneurisées:



- l'existence d'opérateurs spécialisés dans la manutention de conteneurs,
- des tarifs différents puisque les tarifs de la manutention des marchandises conteneurisées sont calculés à l'unité alors les tarifs de la manutention des marchandises non conteneurisées sont calculés au poids,
- des exigences particulières en termes de prestations et d'infrastructures.

#### **b. Service de la manutention des marchandises non conteneurisées**

La Commission Européenne et l'Autorité de Concurrence française ont envisagé des segmentations supplémentaires du marché de la manutention en fonction des conditions de la manutention:

- *les vracs liquides* sont les produits directement transportés dans la cale du navire: produits pétroliers, produits chimiques.
- *les vracs solides* sont le charbon, les minerais ferreux et non ferreux, les engrais, des denrées alimentaires (céréales, aliments pour bétail, farines...), d'autres produits (ciment, bauxite...).
- les autres marchandises dites conventionnelles: il s'agit des marchandises qui ne sont pas transportées par conteneur (équipements industriels, nombreux produits intermédiaires, tubes, bois, voitures, fruits non transportés en conteneurs réfrigérés) mais conditionnées en sacs, caisses ou palettes<sup>6</sup>.

### **B- Marché géographique**

La dimension géographique comprend le port de Casablanca et de Tanger Med dans la mesure où Terminal link ne sera active que sur ces ports.

Les marchés cités plus haut seront examinés au titre des effets horizontaux éventuels de l'opération.

#### **2. Analyse des effets horizontaux**

Seront concernés par l'analyse des effets horizontaux le marché de la manutention portuaire des marchandises conteneurisées et celle des marchandises non conteneurisées.

## **A. Marché de la manutention portuaire des marchandises conteneurisées**

### **a. Dans le port de Casablanca**

Au préalable, il convient de rappeler que ce marché est de nature duopolistique caractérisée par la présence de deux opérateurs : Marsa Maroc et Somaport.

L'opération n'est pas de nature à modifier la structure du marché préexistante dans le port de Casablanca. En effet, l'opération n'entraînera aucune addition de parts de marché dans la mesure où CMHI, n'est pas active sur le marché de la manutention portuaire dans le port de Casablanca et n'exploite aucun autre terminal dans les autres ports.

Au regard de l'impact prévisible de l'opération de concentration sur le marché de manutention conteneurisé, Terminal Link pourra faire face à la concurrence de Marsa Maroc en raison de la capacité physique des terminaux et du nombre des concessions accordées.

En premier lieu, Marsa Maroc bénéficie d'une implantation dans les 9 principaux ports du Royaume et exploite le principal terminal à conteneurs d'une capacité de 700.000 conteneurs EVP soit une capacité largement supérieure à celle du terminal exploité par Somaport<sup>22</sup>.

Soit 450.000 EVP.

Aussi, les parts de marché détenues par Marsa Maroc sont élevées par rapport à celles détenues par Somaport comme le montre le tableau ci-dessous.

#### **Parts de marché de Somaport et Marsa Maroc sur le marché de la manutention portuaire des marchandises conteneurisées en 2011 et 2012**

	2011		2012	
Conteneurs en EVP	Somaport	Marsa Maroc	Somaport	Marsa Maroc
	36,3%	63,7%	37,8%	62,2%

*Source : CMA CGM*

---

<sup>22</sup> Réponses du cabinet Mckenzie 5 avril 2013 au questionnaire.

En deuxième lieu, SOMAPORT n'ayant pas actuellement la capacité financière lui permettant de réaliser les investissements nécessaires pour accroître sa capacité à gérer plus de volumes (achat de nouveaux équipements...), elle ne peut donc pas répondre aux différents appels d'offres<sup>23</sup>.

En troisième lieu, Marsa Maroc a signé, le 4 février 2013, une concession de 30 ans pour l'exploitation d'un troisième terminal à conteneurs (TC3) dans le port de Casablanca d'une capacité d'environ 500.000 EVP<sup>24</sup>.

Ce nouveau terminal à conteneurs de 530 mètres linéaires de quai à des profondeurs comprises entre 12.5 et 14 mètres et de 30 hectares de terre-pleins, sera équipé notamment de 4 portiques de quai et de 13 portiques de parc. Sa mise en service est prévue pour août 2015<sup>25</sup>.

#### **b. Dans le port de Tanger Med**

Au préalable, il convient de rappeler que ce marché est de nature duopolistique caractérisée par la présence de deux opérateurs : AMPT et Eurogate.

L'opération n'est pas de nature à modifier la structure du marché préexistante sur le port de Tanger. L'opération n'entraînera aucune addition de parts de marché dans la mesure où CMHI n'est pas active sur le marché de la manutention portuaire dans le port de Tanger Med et n'exploitent aucun autre terminal portuaire.

Au regard de l'impact prévisible de l'opération de concentration sur le marché, Terminal Link pourra faire face à la concurrence de la société AMPT en termes de capacité physique des terminaux et du nombre des concessions accordées.

En premier lieu, la société AMPT exploite un terminal à conteneurs d'une capacité de 1.700.000 EVP soit une capacité largement supérieure à celle du terminal exploité par Eurogate dont la capacité est de 1 300 000 EVP.

Dès lors, AMPT détient une part de marché importante soit 68% en 2012 alors que celle d'*Eurogate* s'est élevée à environ 32% en 2012.

---

<sup>23</sup> Réponse de Somaport en date du 5 avril 2013 au questionnaire.

<sup>24</sup> <http://www.sodep.co.ma/toute-l-actualite>

<sup>25</sup> Réponses du cabinet Mckenzie 5 avril 2013 au questionnaire du Conseil de la concurrence, p 3

**Parts de marché d'Eurogate Tanger et APMT sur le marché de la manutention portuaire des marchandises conteneurisées en 2011 et 2012**

	<b>2011</b>	<b>2012</b>
<b>Eurogate</b>	42,9%	32%
<b>APMT</b>	57,1%	68%

En troisième lieu, TMSA a signé, le 17 juin 2009, une convention de concession de 30 ans avec Marsa Maroc pour la conception, le financement, la réalisation, l'exploitation et l'entretien du quatrième Terminal à conteneurs (« TC4 ») de l'extension du Port de Tanger Med (« Tanger Med II »)<sup>26</sup>. Marsa Maroc a créée à cet effet la filiale Marsa International Tangier Terminals (MINTT).

Le contrat de concession prévoit un investissement total du concessionnaire de 320 millions d'euros, dont 200 millions d'euros réalisés sur les 5 premières années, pour l'aménagement de l'ensemble des superstructures et équipements nécessaires au bon fonctionnement du terminal.

La convention prévoit par ailleurs le versement par Marsa Maroc de redevances fixe et variable sur la base d'un trafic annuel garanti qui atteindra 2 millions de conteneurs à terme. Le terminal sera ouvert à un large éventail de compagnies maritimes nationales et internationales<sup>27</sup>.

Le Terminal, disposant d'une longueur de quais de 1.200 mètres et de 60 ha de terre plein pour une capacité de 2,2 millions de conteneurs, entrera en service courant

---

<sup>26</sup> La concession du TC4 avait initialement été attribuée à un consortium constitué par les sociétés Port of Singapore Authority (PSA), la Société Nationale d'Investissement (SNI) et Marsa Maroc aux termes d'un appel d'offres international. Cependant, à la suite de la dégradation des conditions économiques internationales, les sociétés PSA et SNI avaient décidé de ne pas donner suite à leur participation au projet.

<sup>27</sup> <http://www.tmsa.ma/index.php?Id=16&lang=en&RefCat=10&Ref=24>

2014.

Compte tenu de ce qui précède, l'opération n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets horizontaux sur le marché de la manutention des marchandises conteneurisées du fait que:

- ✓ L'opération n'entraînera aucune addition de parts de marché dans la mesure où CMHI, n'est pas active sur le marché de la manutention portuaire dans le port de Casablanca et de Tanger Med et n'exploitent aucun autre terminal portuaire dans les autres ports.
- ✓ La part de marché de *Somaport* au port de Casablanca est inférieure à 40%.
- ✓ La part de marché d'*Eurogate Tanger* au port de Tanger Med est inférieure à 40%.
- ✓ Les barrières à l'expansion de l'entité issue de la concentration seront importantes en raison de la puissance économique de ses concurrents.

## **B. Marché de la manutention portuaire des marchandises non conteneurisées**

### **a. Sur le segment des marchandises dites conventionnelles**

Bien que la part de marché de Somaport, filiale de Terminal Link s'est élevée à 49.35% en 2012, l'opération n'est pas de nature à modifier la structure du marché préexistante sur le port de Casablanca.

En premier lieu, l'opération n'entraînera aucune addition de parts de marché dans la mesure CMHI, n'est pas active sur le marché de la manutention portuaire dans le port de Casablanca et n'exploitent aucun autre terminal dans les autres ports.

En deuxième lieu, Marsa Maroc exploite le principal terminal à marchandises diverses du port de Casablanca d'une superficie de 30 ha. Comme le montre le tableau ci-dessous, sa part s'est élevée à 51% en 2012.

**Parts de marché de Somaport et Marsa Maroc sur le marché de la manutention des marchandises dites conventionnelles entre 2011 et 2012**

	2011		2012	
<b>Marchandises diverses</b>	<b>Somaport</b>	<b>Marsa Maroc</b>	<b>Somaport</b>	<b>Marsa Maroc</b>
	32,08%	67,92%	49,35%	50,65%

*Source CMA CGM*

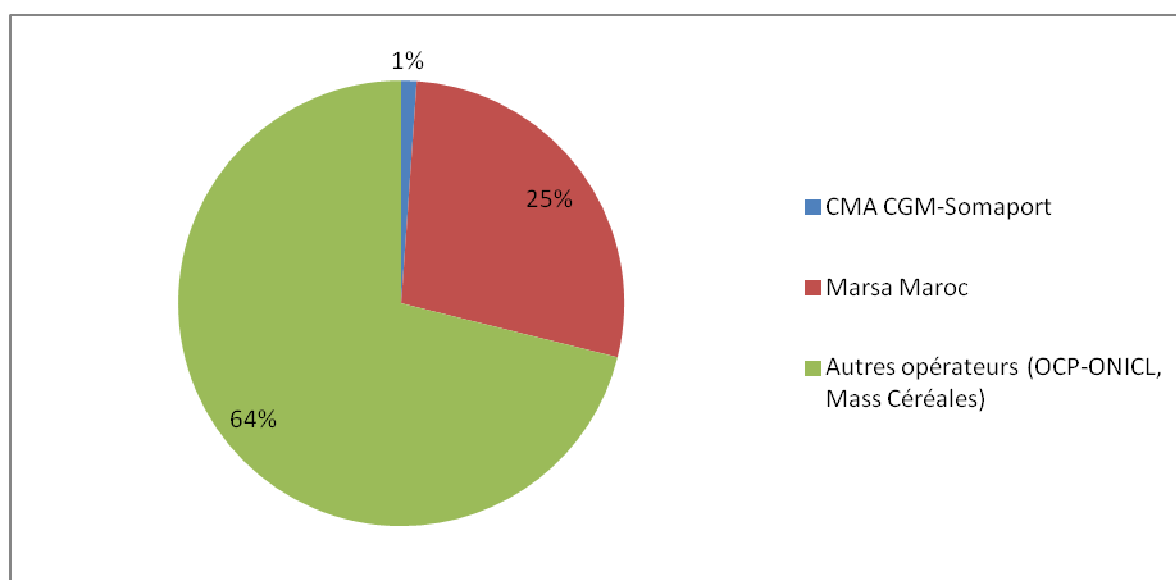
**b. Sur le segment des autres marchandises non conteneurisées**

L'opération n'est pas susceptible de porter atteinte à la concurrence sur le segment du vrac solide et du vrac liquide.

Comme le montre le graphique ci-dessous, la part de marché de Somaport sur le segment du vrac solide est très minime soit 1,1% en comparaison avec celle détenue par Marsa Maroc soit 25%.

Les 64,19% de part de marché restants correspondent à la manutention par Mass Céréales, ONICL et par l'Office Chérifien des phosphates.

**Les parts de marché de tous les opérateurs sur le segment du vrac solide en 2012**



Sur le segment du vrac liquide, seul Marsa Maroc effectue la manutention du vrac liquide.

Compte tenu de la part de marché modérée de Somaport sur le marché du vrac solide et de l'absence du CMHI sur le marché marocain, cette concentration n'est donc pas de nature à porter atteinte à la concurrence par le biais d'effets horizontaux sur ce segment.

Au final, l'opération n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence sur le marché de la manutention des marchandises conteneurisées et non conteneurisées.

### **V- Bilan économique de l'opération de concentration**

Un bilan économique positif peut être dégagé de cette opération de concentration en termes de gains d'efficacité peut être dégagé de l'analyse des arguments avancés par les parties<sup>28</sup>.

Cette opération permettra à SOMAPORT de bénéficier d'un soutien financier plus important de la part de Terminal Link et de poursuivre sa politique volontariste d'investissement dans de nouveaux équipements et de modernisation de ses terminaux<sup>29</sup>.

SOMAPORT profitera des synergies grâce au réseau d'achat de CMHI et aura accès à un catalogue d'équipements performants à des prix plus avantageux<sup>30</sup>.

La concurrence sur ce marché conduira à une baisse globale des coûts de manutention et une amélioration de la qualité du service notamment en termes de rapidité de l'opération de manutention.

Cette concentration bénéficiera à la renommée de la performance des ports Casablanca et de Tanger Med dans la mesure où Terminal Link pourra accompagner le secteur portuaire marocain dans le cadre de ses projets futurs de développement.

Par ailleurs, les régulateurs portuaires ont également émis un avis favorable sur le

---

<sup>28</sup> Par correspondance du 3 avril 2013 et du 11 avril 2013, Marsa Maroc et AMPT ont précisé qu'ils n'avaient aucune observation ou commentaire à émettre sur le projet de concentration Byblos.

<sup>29</sup> Réponses du cabinet Mckenzie en date 5 avril 2013

<sup>30</sup> Réponse de Somaport en date du 5 avril 2013 au questionnaire

bilan économique de cette opération de concentration.

Ainsi, les représentants de l'ANP considèrent que le projet de concentration Byblos n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence par la création ou le renforcement d'une position dominante sur le marché de la manutention au port de Casablanca qui n'a subi aucun changement aussi bien en ce qui concerne le nombre que la qualité des concessionnaires.

Ils considèrent que *« l'alignement d'un concessionnaire au port de Casablanca sur un partenaire spécialisé dans le domaine de l'exploitation de terminaux portuaires pourrait se traduire par des avantages importants pour les usagers portuaires en matière de rendement, de réduction du coût de passage portuaire, de l'amélioration de la technologie portuaire et d'optimisation des ressources »*<sup>31</sup>.

Pour sa part, TMSA considère que cette opération de concentration ne soulève pas de problème de concurrence.

*« Nous n'avons pas relevé d'impacts négatifs à l'opération objet de cette consultation publique, bien au contraire nous pensons qu'elle offre de nouvelles opportunités pour les opérateurs du secteur maritime et portuaire marocain ainsi que pour le commerce extérieur national et ses capacités d'accès aux marchés asiatiques ».*

*Par ailleurs, l'activité de gestion des terminaux portuaires en Chine et à l'international de China Merchants ainsi que le trafic de marchandises réalisé par cette compagnie, pourraient compléter et enrichir l'offre de Terminal Link et générer des synergies au bénéfice non seulement des deux parties mais aussi des clients maritimes et des partenaires respectifs de China Merchants et de Terminal Link.*

*Aujourd'hui, le port Tanger Med est relié à 5 pays (12 ports) de l'Asie Orientale. Le partenariat entre China Merchants et Terminal Link sera favorable au développement de nouvelles connections maritimes et à la croissance des volumes de trafic entre le Maroc et l'Asie»*<sup>32</sup>.

---

<sup>31</sup> PV de la réunion du 4 avril 2013 avec les représentants de l'Agence Nationale des Ports

<sup>32</sup> Correspondance de TMSA du 9 avril 2013



## **VI- Conclusions**

### **A. Nature du marché de la manutention portuaire**

Le marché de la manutention portuaire est caractérisé par la présence de deux opérateurs aussi bien dans le port de Casablanca que celui de Tanger Med.

L'octroi de concessions pour l'autorisation de nouveaux intervenants reste tributaire de la disponibilité de nouvelles infrastructures non concédées ce qui n'est pas le cas actuellement dans les ports précités puisque tous les terminaux sont équipés.

Les concessionnaires sont soumis au contrôle de l'autorité portuaire qui dispose de plusieurs outils de régulation notamment la fixation des tarifs publics plafond et les engagements des concessionnaires sur des obligations de rendements, de performance et de service public.

### **B. Le projet de concentration n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence à la structure préexistante par la création ou le renforcement d'une position dominante sur le marché de la manutention portuaire**

En premier lieu, l'opération n'entraînera aucune addition de parts de marché dans la mesure où CMHI n'est pas active sur le marché de la manutention portuaire conteneurisé dans le port de Casablanca et de Tanger Med et n'exploite aucun autre terminal portuaire au Maroc.

En deuxième lieu, l'opération n'entraînera aucune addition de parts de marché dans la mesure où CMHI n'est pas active sur le marché de la manutention portuaire des marchandises non conteneurisées dans le port de Casablanca et n'exploite aucun autre terminal portuaire au Maroc.

Vu que le projet de concentration n'a pas pour conséquence une addition de parts de marché, il n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence par la création ou le renforcement d'une position dominante sur les marchés concernés.

### **C. Bilan économique positif du projet de concentration**

Au regard du bilan économique tel que présenté par CMA-CGM et les régulateurs portuaires, ce projet de concentration est de nature à générer des gains d'efficacité pour la compétitivité de l'activité portuaire et particulièrement la manutention portuaire.

Ces gains portent sur la mise des opérateurs portuaires en situation concurrentielle, la baisse des coûts de la manutention, l'amélioration de la qualité du service, la performance des terminaux, la mise à niveau des équipements portuaires, l'optimisation des ressources, un meilleur accompagnement du secteur portuaire, le développement de nouvelles connections maritimes, la croissance des volumes de trafic entre le Maroc et l'Asie.

### **D. Impact potentiel du projet de concentration sur la concurrence**

A travers l'analyse, il a été bien constaté que la présente opération de concentration n'est pas de nature à modifier la structure du marché en l'absence d'addition de parts de marché.

Cette opération pourrait dynamiser la concurrence sur le marché de la manutention en permettant à Terminal link de bénéficier du savoir faire, des synergies et des investissements que pourraient réaliser CMHI.

Ce qui va lui permettre d'être plus compétitive et de pouvoir offrir des services de meilleure qualité et à des prix plus avantageux pour les usagers.

Au regard de l'analyse prospective, il a été constaté que Marsa Maroc, opérateur historique, pourra davantage renforcer sa position sur le marché de la manutention portuaire surtout qu'elle a signé, le 4 février 2013, une concession de 30 ans pour l'exploitation d'un troisième terminal à conteneurs (TC3) dans le port de Casablanca d'une capacité d'environ 500.000 EVP.

## VII- Recommandations

Attendu que la présente opération constitue une concentration au sens de l'article 11 de la loi 06-99 sur la liberté des prix et de la concurrence qui prévoit « qu'une concentration au sens du présent titre résulte de tout acte, quelle qu'en soit la forme, qui emporte transfert de propriété ou de jouissance sur tout ou partie des biens, droits et obligations d'une entreprise ou qui a pour objet ou pour effet de permettre à une entreprise ou à un groupe d'entreprises d'exercer, directement ou indirectement, sur une ou plusieurs autres entreprises une influence déterminante»;

Attendu que le marché de la manutention portuaire a été identifié comme étant un marché pertinent concerné par l'opération;

Attendu que la présente opération consiste à l'acquisition par la société China Merchants de 49% des actions et droits de vote de la société Terminal Link;

Attendu que CMHI n'a pas d'activité sur le marché de la manutention portuaire au Maroc;

Attendu qu'en l'état actuel, ce projet n'a pas pour conséquence une addition de parts de marché;

Attendu qu'il a été démontré que ce projet de concentration n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence par le biais des effets horizontaux sur le marché précité;

Attendu que la présente opération n'est pas de nature à porter atteinte à la concurrence par la création ou le renforcement d'une position dominante sur le marché précité ;

Attendu que la présente opération est de nature à générer un bilan économique positif;

Attendu que la loi 15-02 relative aux ports a pour objectif d'encourager les initiatives privées et de mettre les exploitants et les opérateurs portuaires en situation concurrentielle ;

Attendu que la stratégie d'aménagement portuaire à l'horizon 2030 vise d'une part, la recherche de la performance portuaire à travers la spécialisation des ports et les

terminaux, la mise en place des règles de procédure incitatives pour l'investissement privé et la favorisation de la concurrence portuaire, et d'autre part la recherche de la performance logistique via une intégration du réseau portuaire dans les chaînes logistiques internationales pour améliorer la compétitivité du coût du passage global;

**Pour toutes ces raisons, le Conseil recommande à Monsieur le Chef du Gouvernement d'autoriser cette concentration.**

Cet avis a été émis par le Conseil de la concurrence le 28 mai 2013 sous la présidence de M. Abdelali BENAMOUR, et en présence des membres du conseil Mrs Bensalem BELKORATI, Mohamed Rachid BAINA, Mohamed EL MERNISSI, Abderrazak EL AMRANI, Lahcen BIJDIGUEN, Mohamed KADARI et Khalid EL YAAKOUBI. ✓

Pour le Conseil  
Le Président  
  
Abdelali BENAMOUR



The stamp is circular with a double border. The outer border contains the text 'ROYAUME DU MAROC' at the top and 'Chef de Gouvernement' at the bottom, separated by a star on the left. The inner circle contains the text 'Le Conseil de la Concurrence'.