

Fret maritime Europe-Antilles

Publié le 25 juin 2013

Les engagements obtenus par l'Autorité de la concurrence auprès de 4 compagnies maritimes permettront de ranimer la concurrence et de favoriser la baisse des prix des produits consommés par les Antillais.

Dans le cadre d'une procédure ouverte par l'Autorité de la concurrence, les compagnies maritimes CMA-CGM, Maersk, Marfret et WEC Lines prennent des engagements permettant d'insuffler davantage de concurrence dans le transport par mer de marchandises entre l'Europe du nord et les Antilles françaises (Guadeloupe, Martinique, Saint Barthélemy, Saint-Martin).

L'Autorité avait lancé une enquête à la suite des avis qu'elle avait rendus à l'été 2009 par lesquels elle constatait un manque de concurrence

Sur la base des éléments recueillis lors de l'instruction des deux avis qu'elle avait rendus sur le prix des carburants et le fret maritime ainsi que la grande distribution en outre-mer, l'Autorité de la concurrence avait ouvert plusieurs dossiers contentieux, dont l'un dans le secteur du fret maritime. L'Autorité avait identifié des difficultés de concurrence sur la liaison maritime entre l'Europe du Nord et les Antilles et constaté une « inertie du marché » liée à certaines rigidités d'organisation.

Le fret peut représenter jusqu'à 15 % du prix des produits importés

Le fret maritime est le mode de transport prédominant dans les échanges entre les Antilles françaises (Guadeloupe, Martinique, Saint Barthélemy, Saint-Martin) et l'Europe. L'essentiel des produits consommés étant importés, les coûts liés au fret, qui peuvent représenter jusqu'à 15 % du prix de vente, sont donc répercutés dans la plupart des articles achetés par les ultramarins.

La particularité du transport maritime de marchandises entre l'Europe du Nord et les Antilles

Le transport maritime de marchandises entre l'Europe du nord, notamment les ports français, et les Antilles est la principale route utilisée pour importer et exporter. Sur cette ligne, 90% des échanges (hors carburants) sont assurés par les services de CMA-CGM qui partage ses capacités de transport avec ses concurrents. Concrètement, CMA-CGM loue de l'espace sur ses navires aux autres compagnies pour transporter leurs conteneurs. CMA-CGM a signé des contrats de location d'espace avec Maersk, Marfret et WEC Lines.

Certaines clauses des contrats limitaient l'intensité de la concurrence et la possibilité pour de nouveaux entrants d'animer le marché

Lors de l'instruction, il est apparu que certaines clauses contractuelles liant CMA-CGM à Maersk, Marfret et WEC Lines étaient très restrictives et conduisaient à une concurrence atone.

Ces clauses réduisaient la possibilité pour les compagnies de s'adapter à la demande et ont pu freiner l'entrée de nouveaux opérateurs sur le marché. Le jeu cumulé de l'ensemble des clauses restrictives pouvait se traduire par des prix supérieurs de 10 à 25 % à la moyenne des tarifs pratiqués par les compagnies opérant sur des routes similaires.

En particulier, l'Autorité considéraient comme problématiques :

- les clauses d'exclusivités liant Maersk, Marfret et WEC Lines à CMA-CGM, qui leur interdisaient de charger leurs conteneurs sur un bateau concurrent de CMA-CGM ;
- l'opacité du mécanisme d'allocation des capacités ;
- l'absence de possibilité pour Maersk, Marfret et WEC Lines de revendre à des

tiers la capacité réservée non-utilisée ;

-la durée indéterminée des contrats liant les compagnies à CMA-CGM.

Les engagements pris permettent de relancer la concurrence dans le secteur du transport maritime de conteneurs, tout en préservant l'équilibre et la qualité de cette desserte

Après avoir reçu les préoccupations de concurrence de l'Autorité, CMA-CGM, Maersk, Marfret et WEC Lines ont proposé de modifier leurs pratiques. Les quatre compagnies ont présenté des engagements communs, qui ont été améliorés lors des discussions qui ont lieu avec l'Autorité.

Les compagnies se sont notamment engagées à :

- supprimer toute clause d'exclusivité ;
- garantir que CMA-CGM attribue les capacités de location selon des règles définies a priori ;
- autoriser les co-contractants de CMA-CGM à revendre à des tiers la capacité non utilisée.

Si CMA-CGM dispose, sous conditions, de la possibilité de préempter les capacités non utilisées, ce droit est strictement encadré sous la surveillance d'un mandataire indépendant ;

- limiter la durée des contrats à deux ans avec la possibilité de dénoncer ou renégocier les termes du contrat à tout moment ;
- informer tout nouvel entrant sur les capacités disponibles.

L'Autorité a considéré que ces engagements permettaient de mettre fin à l'« *inertie du marché* » en relançant la concurrence entre les compagnies maritimes et en favorisant l'arrivée de nouveaux entrants. Cette revitalisation de la concurrence en amont devrait avoir un impact positif sur les prix de détail payés par les ultramarins. C'est pourquoi l'Autorité de la concurrence a rendu ces engagements obligatoires et décidé de clore la procédure.

13-D-15 DU 25 JUIN 2013

relative à des pratiques mises en œuvre dans le secteur du transport maritime de fret entre l'Europe du Nord et les Antilles françaises

Consulter le texte
intégral

Contact(s)

Yannick Le Dorze
Adjoint à la directrice de la
communication
01 55 04 02 14
[Contacter par mail](#)