

CMA CGM lance une opération de rationalisation de ses marques

Au cours du premier trimestre de l'année, le groupe CMA CGM a enregistré un Ebitda ajusté stable. L'armateur lance une rationalisation de ses marques pour la fin de l'année.



© CMA CGM

CMA CGM a vu son chiffre d'affaires atteindre au cours du premier trimestre de l'année 5,74 milliards de dollars contre 5,41 md USD au cours des trois premiers mois de 2018. Avec l'intégration du commissionnaire de transport et logisticien suisse Ceva Logistics dont il a acquis plus de 90 % du capital, son chiffre d'affaires a augmenté de 37 % à 7,41 md USD et son Ebitda a été multiplié par trois pendant la période, passant de 217 M USD l'an dernier à 779 M USD cette année (dont 14 M USD généré par l'entreprise suisse). L'Ebitda ajusté est toutefois resté stable puisqu'il s'élève à 212 M USD, contre 217 M USD en 2018. CMA CGM prévient que ce résultat a été gonflé de 423 millions par l'application de la nouvelle norme comptable IFRS 16, et de 144 millions par l'intégration de Ceva. "Hors ces deux éléments, l'Ebitda ajusté est globalement stable à 212 millions de dollars contre 217 millions de dollars lors du premier trimestre 2018, précise l'armement. Au global sur le trimestre, l'évolution des coûts a été contenue, en ligne avec l'évolution du revenu par EVP".

Volumes en hausse

La direction de la compagnie souligne que le nombre d'EVP transportés a progressé au cours des trois premiers mois de l'année de 4,4 % par rapport au premier trimestre 2018 tandis que le revenu par conteneur a légèrement augmenté pendant la même période. Les deux secteurs mondiaux auxquels le groupe attribue cette amélioration sont les lignes desservant les États-Unis mais aussi l'Afrique.

"Les lignes États-Unis et Afrique davantage lucratives"

Le groupe indique malgré tout que le programme de réduction des coûts engagé en 2016 a déjà permis de dégager 245 M USD d'économies et prévoit un plan renforcé à 1,5 md USD. Parmi les mesures prévues figurent notamment une rationalisation de ses marques sur les lignes maritimes en exploitation dans le monde.

CMA CGM lance une opération de rationalisation de ses marques

Réorganisation mondiale dès le 1er octobre

Selon la direction de la compagnie, le label CMA CGM devrait être ainsi recentré à compter du 1er octobre sur les marchés transatlantique, Asie-Europe, Asie-Méditerranée, Asie-Caraïbe et Europe-Inde et Moyen-Orient. La marque APL sera, elle, axée sur le transpacifique, l'Asie-sous-continent indien, l'Asie-Océanie et les États-Unis. Quant à l'intra-Asie, cette marque sera associée à celle de CNC. Enfin, ANL doit rester la seule du groupe en charge de l'Océanie. Avec cette nouvelle organisation, le groupe a des ambitions d'ordre commercial et financier. "Elle permettra (...) de simplifier et d'améliorer la lisibilité de son offre auprès de ses clients et de s'appuyer sur l'expertise de compagnies expertes d'ensembles régionaux cohérents tout en réduisant ses coûts".

Les conséquences de l'IFRS 16

L'entrée en vigueur le 1er janvier 2019 de la norme comptable IFRS 16, qui redéfinit le contrat de location, oblige les armateurs à traduire dans leur bilan l'affrètement de navires. Cette exigence modifie sensiblement certains indicateurs, notamment la dette.

Ainsi, CMA CGM, qui a vu sa dette se creuser de 117 % et 10,7 md USD (à 19,9 md USD), doit 6,8 md USD de cette augmentation à la nouvelle norme tandis que l'acquisition de Ceva a contribué à hauteur de 2,8 md USD de cette hausse, dont 1,2 md dus à ses propres contrats de location sous IFRS 16. Selon Alphaliner, la dette cumulée des neuf principaux opérateurs de ligne régulière ayant communiqué leurs résultats a augmenté de 50 % au premier trimestre.

La norme est aussi responsable d'un gonflement de 423 M USD de l'Ebitda de l'armateur français, uniquement pour la partie maritime de ses activités, ainsi que d'un creusement de sa perte. Le résultat net du groupe au premier trimestre 2019 est négatif de 43 M USD. Il aurait été positif de 66 M USD sans l'IFRS (- 88 M USD) et Ceva (- 21 M USD).

Mercredi 12 Juin 2019

L'axe Seine, le laboratoire de la future politique maritime et portuaire française

Les professionnels de l'Union maritime et portuaire (Umep) du Havre réclament un pacte de confiance public-privé pour une nouvelle gouvernance des ports de l'axe Seine.



© Éric Hourri

"Nous participons à un changement historique de la politique maritime et portuaire, l'enjeu est fantastique : il faut en profiter et y aller, tous, la main dans la main", lançait Michel Segain au sortir de l'assemblée générale 2019 de l'Union maritime et portuaire (Umep) du Havre, qu'il préside depuis quatre ans. Associés aux différents ateliers destinés à définir la stratégie nationale portuaire, lors du prochain Comité interministériel de la mer (Cimer), les professionnels de la place havraise sont catégoriques : "L'axe Seine est le laboratoire de la future politique maritime et portuaire du pays".



Christian Boulocher (UPR), Michel Segain (Umep) et Olivier Jamey (communauté portuaire de Paris) © Éric Hourri

L'axe Seine, le laboratoire de la future politique maritime et portuaire française

En toile de fond de la fusion des trois ports de Haropa (Le Havre-Rouen-Paris), annoncée d'ici janvier 2021, Michel Segain, rappelle, sans surprise, les exigences des communautés portuaires. Celui qui préside aussi l'Union maritime et portuaire de France cite ainsi la participation de toutes les unions maritimes et portuaires au sein des conseils de surveillance des ports, "avec une voix délibérative et non plus seulement consultative".

Le maître-mot de l'Umep est "harmonisation"

Mais l'organisation ne se contente pas de réclamer la participation des acteurs privés à la gouvernance des ports, dans le cadre d'un "pacte de confiance public-privé". Déplorant que "le ferroviaire et le fluvial sont les parents pauvres en France", Michel Segain interroge : "Pourquoi les ports français ne participeraient pas aux conseils d'administration ou de surveillance de la SNCF et de Voies navigables de France, afin de définir une stratégie globale de l'axe Seine mais aussi des ports français" ? C'est "une question de politique économique et de cohérence", insiste le président qui accuse : "La SNCF n'est pas capable de me communiquer le plan du réseau ferroviaire sur le corridor Atlantique depuis Le Havre jusqu'à Ludwigshafen avec une liste et les coûts des travaux à y réaliser !" Le maître-mot de l'Umep est "harmonisation" : aussi bien fiscale, concernant par exemple les taxes foncières sur l'axe Seine, qu'organisationnelle, avec localement, l'harmonisation des plages horaires de travail des entreprises. "Il est crucial que toutes les entreprises travaillent en même temps, afin de fluidifier et accroître les trafics".

"Les ports sont le véritable levier bleu de l'économie"

Mais Michel Segain a aussi aligné de nombreux motifs de satisfaction : l'enveloppe annoncée de 510 millions d'euros d'investissements sur le port du Havre, les échanges établis avec la préfiguratrice de la fusion des trois ports, Catherine Rivoallon, qui "vient du privé et a l'expérience du monde des affaires", l'augmentation de 5 % du trafic de Haropa à fin mai... De quoi "capter de nouveaux trafics et réindustrialiser les ports qui sont le véritable levier bleu" de l'économie.

Vendredi 28 Juin 2019

Prix du transport : au 1er trimestre, le maritime plonge et l'aérien décolle

Publié le : 25.06.2019



Progression modérée dans les transports routier et ferroviaire, baisse sensible sur le segment maritime, forte hausse dans le fret aérien et stabilité dans le fret express. Voici ce qu'il faut retenir de la dernière note de conjoncture du ministère de la Transition écologique sur les prix de transport.

La dernière note de conjoncture sur les prix de transport du service de la donnée et des études statistiques (SDES) du ministère de la Transition écologique et solidaire vient de paraître. Portant sur le premier trimestre, elle dévoile une progression modérée dans les transports routier et ferroviaire, une baisse sensible dans le transport maritime mais une forte hausse dans le fret aérien. Côté, messagerie et fret express, ils sont restés quasi-stables.

Petite progression dans le routier et ferroviaire

Après une chute importante au quatrième trimestre 2018, les prix du transport ferroviaire ont augmenté de 0,2 % au premier trimestre 2019. *"La tendance engagée en 2017 de progression lente de l'indice se poursuit malgré un choc au troisième trimestre 2018"*, indique l'étude. C'est essentiellement l'international qui a porté ces résultats, avec + 0,4 %, contre - 0,2 % pour le national.

Sur la même tendance qu'en fin d'année, les prix du transport routier ont légèrement progressé (+ 0,2 %), dépassant ainsi *"leur niveau de 2014"*, indique l'étude. Si les prix du transport de fret de proximité sont en hausse (+ 1,4 %), ils ont chuté dans l'interurbain et à international avec respectivement - 0,1 % et + 0,1 %.

Maritime et fluvial en repli

Parmi les diminutions observées sur la période étudiée, on note que les prix du transport maritime diminuent, avec - 2,9 % contre + 0,4 % au quatrième trimestre 2018, *"ramenant l'indice sous sa valeur du deuxième trimestre 2017"*, souligne l'étude.

Prix du transport : au 1er trimestre, le maritime plonge et l'aérien décolle

De manière plus marquée qu'en fin d'année, les prix du transport fluvial, en global, se sont repliés de 2,6 %, essentiellement du fait de la chute des prix du transport international (- 8,9 %), là où ceux du transport national ont chuté de 0,3 %. *"Les prix sur le bassin Seine sont quasi stables (- 0,1 %) et ceux sur le bassin Nord-Pas-de-Calais sont en faible baisse (- 0,2 %)"*, nuance l'étude. De leur côté, après deux trimestres de baisse, les prix du transport aérien de fret ont pris 1,5 %.

Augmentation dans la manutention

Enregistrant une hausse globale des prix de l'entreposage de 1 % au premier trimestre, ceux de l'entreposage frigorifique ont augmenté de 1 % et ceux de l'entreposage non frigorifique de 1,2 %. Dans la même catégorie, les prix de manutention ont augmenté de 0,7 %, *"que ce soit dans la manutention portuaire (+ 0,2 %) ou dans la manutention non portuaire (+ 0,1 %)"*, distingue l'étude.

Enfin, rompant avec un trimestre de progression, les prix des autres services de poste et de courrier ont diminué de 0,4 % en global, du fait d'un fléchissement de 0,9 % en national et malgré une reprise de 1,3 % de ceux de l'international. Sans surprise, les prix de la messagerie-fret express sont restés quasi stables (+ 0,1 %).

TLF Overseas promeut les ports et aéroports français

Au service et en collaboration avec ses syndicats locaux, TLF Overseas défend la compétitivité des ports et aéroports français. La fluidité sur les terminaux, leur desserte multimodale et les liens avec les armements occupent les sujets maritimes. Après la certification CEIV Pharma, une démarche similaire est engagée à Roissy-CDG dans les périssables avec la dématérialisation des procédures et la valorisation des métiers du fret aérien.



© ADP

Objet de plusieurs réunions en présence des entreprises de manutention, la gestion des rendez-vous et la capacité des terminaux "sont des enjeux majeurs pour optimiser la fluidité dans les ports", explique Antoine Sébastien.



Antoine Sébastien © TLF Overseas

Pour le délégué aux affaires maritimes au sein de TLF Overseas, "l'objectif commun est de réduire les temps de passage à quai des conteneurs dans les délais de franchise en vigueur". Et

TLF Overseas promeut les ports et aéroports français

si les commissionnaires n'ont pas de relation commerciale directe avec les manutentionnaires, ils se positionnent comme force de propositions autour, notamment, des amplitudes horaires d'ouverture des terminaux et le déploiement de systèmes de prise de rendez-vous. "La première génération de ces systèmes donne satisfaction mais il faut travailler de concert à optimiser les créneaux proposés sur une journée pour éviter les conséquences financières liées à la congestion de certains sites".

Conforter l'offre maritime

Favorable à la massification des pré et post-acheminements portuaires, TLF Overseas défend la mise en œuvre de la chaudière fluviale à Port 2000 et le renforcement de l'offre ferroviaire à Fos "sans oublier de maintenir des dessertes routières de qualité". Si l'offre maritime a été confortée dans les ports français après la refonte des alliances, les discussions menées avec les armements conteneurisés visent notamment "à nouer des relations de confiance durables et à l'échange d'informations". La qualité des conteneurs et la gestion des surestaries sont également abordées dans le prolongement des travaux que TLF Overseas mène au sein de la Fiata. "Nous avons aussi un rôle de veille technologique autour, par exemple, des systèmes de traçabilité, de gestion des conteneurs et de l'interopérabilité des CCS".

Valoriser la qualité des prestations

Amplifiée par le Brexit, la robustesse des systèmes douaniers, notamment Delta, est également suivie avec attention par ses commissions maritime et aérienne tout comme le déploiement de capacités de traitement phytosanitaires dans les ports et aéroports.



Florent Noblet © TLF Overseas

À Roissy-CDG, cette sensibilité rejoint la démarche de certification Iata CEIV dans le domaine des périssables. "Avec les membres d'Air Cargo France Association (ACFA), nous sommes très en amont de la procédure avec l'ambition d'obtenir cette certification au plus vite sachant que Roissy-CDG est déjà certifié CEIV Pharma", souligne Florent Noblet. Pour

TLF Overseas promeut les ports et aéroports français

le délégué général adjoint de TLF Overseas, la compétitivité de la place aéroportuaire parisienne passe aussi par "le renforcement de la dématérialisation des procédures et l'aménagement de nouvelles installations de stationnement pour les poids lourds".

Développer le CIN

Fer de lance de la numérisation des échanges de données dans le fret aérien, le Cargo Information Network (CIN) s'est enrichi récemment de nouvelles fonctionnalités dans le domaine des matières dangereuses et la connexion des magasins IST est en cours. "Des réunions d'information sur le CIN et les enjeux du fret aérien comme la sûreté sont également menées sur le territoire. À Marignane, elle est programmée en septembre avec la DGAC et la douane". Commune à tous les métiers du transport et de la logistique, l'attractivité des métiers aériens figure aussi parmi les priorités de TLF Overseas et de l'ACFA.

Mardi 25 Juin 2019

« Ship escort » dans le détroit d'Ormuz ?

Le secrétaire d'État américain Mike Pompeo a appelé à la création d'une coalition internationale pour guider les navires qui traversent le détroit d'Ormuz à la suite des six attaques de pétroliers dans et autour de la voie navigable au cours des cinq dernières semaines. Le Royaume-Uni a décidé d'envoyer 100 marines dans le golfe Persique pour surveiller le détroit d'Ormuz, et les États-Unis, 1 000 soldats de plus dans la région.

Ils l'ont dit

« Nous allons candidater pour le renouvellement de la concession du terminal de conteneurs du port de Beyrouth (...) Nous avons de nombreux arguments à faire valoir. Nous apportons déjà 30 % des volumes du terminal et en sommes le premier client »

Roldophe Saadé, PDG de CMA CGM, de passage au Liban dans un entretien pour L'Orient-Le Jour

Blanche, noire ou grise ?

Lors de sa 52^e session, le Comité du MoU de Paris a révélé son classement qui répertorie, par listes de couleurs, les navires de 73 pavillons selon les 53 307 inspections réalisées entre 2016 et 2018 par les administrations des États signataires, soit 25 pays européens, le Canada et les États-Unis. Effet le 1^{er} juillet 2019.

Dans le shipping, la demi-teinte existe. On n'est jamais à vie ou tout noir ou tout blanc. On peut être chargé de gris. C'est une lecture possible du dernier classement du Memorandum of Understanding on Port State Control (MoU), qui classe les navires suivant leur conformité aux diverses conventions internationales en vigueur (critères de sécurité, de sûreté, de conformité aux standards environnementaux, de conditions de vie et de travail de l'équipage, etc.). Dans la réactualisation du classement, la liste blanche comprend 41 États (contre 40 et 42 lors des deux précédents classements), dont des pavillons souvent pointés du doigt, Malte et Chypre, qui ont intégré cette liste depuis 2008. La Russie et la Lituanie passent de la grise à la blanche tandis que l'Arabie saoudite a glissé dans le gris. La « grise » comprend 18 États (contre 20 en 2017), dont la Suisse et les États-Unis qui voisinent avec la Lybie, l'Iran... Mais où est passé la Bulgarie ? Rayée. Longtemps « blacklisté », Saint-Vincent-et-Grenadines (506 inspections), reste sur la liste grise. La « noire » identifie 14 pavillons (13 en 2017), classés graduellement de moyen à très haut risque, dont l'Albanie (autrefois sur liste grise), l'Ukraine et la Moldavie pour les pays européens. Les Comores, le Togo et le Congo restent du côté obscur, derniers du ban.

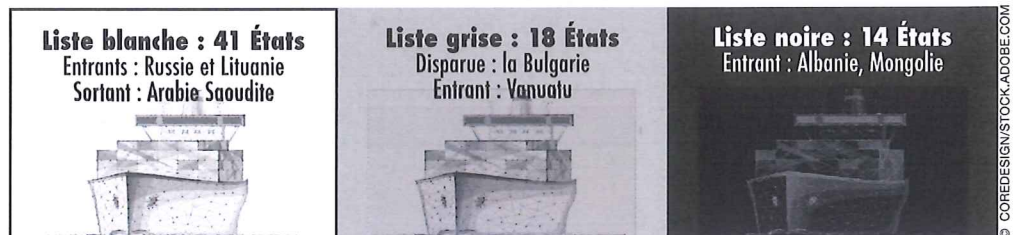
Le pavillon français est abonné aux plus hautes marches du podium depuis bien des années, occupant même par intermittence la première place (palmarès de 2017 par exemple sur la base de 258 navires contrôlés entre 2015 et 2017). Avec 279 navires inspectés cette fois entre 2016 et 2018, elle se classe au 4^e rang derrière l'île de Man, les Bahamas et Singapour. Les contrôles effectués ont débouché sur une seule et unique immobilisation d'un navire battant pavillon français. Le fait est à noter car le classement est tout sauf intangible. Il y a même beaucoup de mouvements dans le Top 10. Plusieurs signes positifs par ailleurs. Parmi les 20 premiers de la classe, on retrouve la plupart des pays européens. Tous les pavillons les plus utilisés par la flotte mondiale de commerce - Panama (6 200 navires inspectés), Malte (4 680), Îles Marshall (4 248 contrôles), Liberia (4 206), Pays-Bas (2 978), Antigua et Barbuda (2 581), Bahamas (2 207) - figurent sur la liste blanche.

Pour rappel, les MoU ont été initiés pour pallier une application pas toujours efficace de la réglementation internationale par l'État du pavillon. En Europe, le MoU de Paris (26 janvier 1982) organise cette coopération visant à harmoniser les pratiques d'inspection des administrations nationales.

□ A.D.

LE CLASSEMENT DES PAVILLONS SELON LE MoU DE PARIS

73 PAVILLONS • 53 307 INSPECTIONS



Source : MoU Paris, publication juin 2019 ©JMM

Le journal de la **Marine Marchande**

Faites découvrir la nouvelle formule du **Journal de la Marine Marchande** !

Cette édition vous a séduit ? Partagez votre intérêt avec un autre expert en lui offrant la lecture d'un numéro que le *Journal de la Marine Marchande* lui fera parvenir gracieusement ; il vous suffit de nous transmettre ses coordonnées :

Société: _____ Nom: _____ Prénom: _____
 Fonction: _____ Activité principale de la société: _____
 Adresse: _____
 Code postal: _____ Ville: _____ Pays: _____
 Tél.: _____ E-mail: _____



SIÈGE SOCIAL IMMEUBLE VALMY B | 137 QUAI DE VALMY | 75010 PARIS | SERVICE ABONNEMENT 23 RUE DUPONT-DES-LOGES | 57000 METZ | TÉL. 01 40052315
 FAX. 03 87 69 13 14 | MAIL abonnements@info6tm.com | SAS AU CAPITAL DE 1000 € | RCS PARIS 823 175 435 | SIRET 823 175 435 00028 | CODE TVA FR19 823175435

À retourner à :
 SPI - Service abonnements
 23 rue Dupont-des-Loges
 57000 METZ
 Tél. : 01 40 05 23 15
 E-mail: abonnements@info6tm.com



Le pilote devra désormais signaler aux autorités les éléments pouvant porter atteinte à la sûreté des navires et des installations portuaires.

Les pilotes associés à la sûreté portuaire

Deux décrets viennent modifier la réglementation concernant le pilotage, le guichet unique portuaire et l'administration des ports. Revue.

Par un décret pris le 8 mars 2019 par le Premier ministre, et entré en vigueur dès sa parution au JO le lendemain, plusieurs parties du Code des transports sont modifiées. Cette actualisation de la réglementation touche en premier lieu l'administration des ports maritimes et fluviaux. Ainsi, les Grands Ports maritimes et le Port autonome de Paris seront désormais soumis aux mêmes règles concernant l'intérim des organes de gouvernance, la nomination des commissaires du gouvernement ou encore les fins de mandats des membres des conseils de surveillance. Le Port autonome de Strasbourg, quant à lui, se distingue de son homologue parisien par la plus grande place accordée à la Ville de Strasbourg dans son conseil d'administration, au sein duquel le port allemand voisin de Kehl est aussi représenté. Les ports décentralisés sont aussi concernés par le décret, qui « permet la participation des collectivités territoriales au groupement d'intérêt économique relatif au dragage et précise la procédure de création d'un port par une collectivité territoriale ». En ce qui concerne le transport fluvial, les sanctions en cas d'absence ou d'inexactitude de déclaration de chargement sont renforcées. La majoration de 50 %, appliquée au péage qui aurait dû être versé, atteindra désormais 100 %.

La sûreté des navires et des ports maritimes est aussi concernée par le décret du 8 mars 2019, qui

officialise les rôles des pilotes maritimes en la matière. Étant le premier à monter à bord d'un navire arrivant sur les côtes françaises, le pilote était déjà « tenu de signaler les anomalies manifestes qu'il pourrait constater et susceptibles de compromettre la sécurité de la navigation ou de constituer une menace pour le milieu marin ». Il devra aussi désormais signaler aux autorités les éléments pouvant porter atteinte à « la sûreté des navires et des installations portuaires ».

Rôle renforcé

Enfin, le décret établit la liste des informations que le capitaine d'un navire doit transmettre via le guichet unique portuaire : identification du navire, dates et heures probables d'arrivée et d'appareillage, nombre de personnes à bord, chargement du navire, caractéristiques physiques du navire (jauge brute et nette, déplacement à pleine charge, longueur hors tout, largeur maximale, tirants d'eau, etc.) et informations relatives aux avaries du navire ou de la cargaison. Pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 unités, une attestation de présence à bord d'un certificat d'assurance doit aussi être envoyée. Les informations nécessaires à l'établissement des statistiques de transport de marchandises et de passagers doivent aussi être envoyées pour les navires de plus de 100 unités de jauge brute. □ Étienne Berrier