

La congestion portuaire, le revers de la médaille de la crise sanitaire

Dans de nombreux ports mondiaux, le phénomène de congestion qui a démarré en 2020 avec l'expansion de la pandémie se poursuit. Si les armateurs se portent plutôt bien, certains ports semblent avoir du mal à gérer la situation.



Terminal conteneurs Naples © Vincent Calabrèse

Au nord de Shanghai, à Lianyungang dans la province de Jiangsu, comme dans de nombreux autres ports, des navires sont opérés en heures supplémentaires pour tenter de résoudre la congestion portuaire. Un phénomène dû à la pandémie qui s'est traduite par la réduction de capacité et la pénurie de conteneurs pour la ligne régulière. Shi Jiangang, un dirigeant du commissionnaire de transport et logisticien chinois Bondex Logistics, pointe du doigt les attentes en rade de nombreux navires, estimant qu'il s'agit là de la preuve de la saturation portuaire. Autre phénomène issu de la crise, la pénurie de navires sur le marché. Le dirigeant cite l'exemple d'un ferry coréen en opérations, arrivé en Chine avec des conteneurs à son bord.

Progression de la demande

Lianyungang est loin d'être le seul port concerné par la congestion dans le pays. Nombreux sont ceux se trouvant dans les mêmes conditions. S&P Global Platts souligne les attentes en rade du port de Singapour, un des leaders mondiaux dans le conteneur. Un phénomène qui s'est trouvé accru avec l'accident du "Ever Given" dans le canal de Suez qui a bloqué quelque 18.000 EVP pendant six jours. Des industriels tels que Techné attendent en France des conteneurs en

provenance d'Extrême-Orient et s'inquiètent du retard occasionné par l'incident. Alors que de nombreux ports occidentaux vers lesquels se dirige le méga porte-conteneurs opéré par la compagnie taïwanaise redoutent une congestion sur leurs terminaux, le phénomène n'est pas récent pour autant. Il remonte déjà à 2020.

Selon certains analystes, la congestion portuaire mondiale n'est pas seulement due à la pénurie de conteneurs, à la réduction de capacité mise en œuvre par les opérateurs et aux blank sailings qui ont émaillé l'année. Elle a été renforcée par une progression soutenue de la consommation mondiale portée par la flambée du commerce en ligne constatée dès le premier confinement qui a bénéficié à la Chine au second semestre. Aux États-Unis, où la demande a fortement augmenté, le trafic a flambé à Los Angeles. Il a bondi de 47 % en un an.

Les conteneurs de 40 pieds en pénurie

Fin 2020, pour pallier la pénurie de conteneurs vides sur l'axe est-ouest, des opérateurs mondiaux tels que MSC avaient envoyé à vide en Asie des méga porte-conteneurs pour réapprovisionner les ports occidentaux. À Lianyungang, qui fait partie des dix premiers ports conteneurisés chinois, les professionnels ont découvert l'astuce de réexpédier des conteneurs destinés à l'international vers d'autres ports du pays, ou de donner une vocation maritime à des équipements destinés au ferroviaire. Autre phénomène déjà bien connu du marché, l'envolée des taux de fret. Pour un conteneur de 40 pieds en sortie de ce port chinois à destination des États-Unis, il faut compter aujourd'hui 10.000 dollars alors qu'il suffisait de déboursier 2.000 à 3000 USD avant la crise, confirme à son tour le transitaire Shi Jiangang.

La flambée des taux de fret a permis à Maersk, CMA CGM, Hapag-Lloyd, Cosco, Zim et de nombreux autres opérateurs mondiaux d'achever l'année 2020 sur des résultats en forte hausse par rapport à 2019. Certains d'entre eux, qui avaient vécu cette année-là un exercice déficitaire, ont renoué avec les bénéfices. Une embellie financière due, non pas à la croissance des volumes transportés (restée modeste), mais à la croissance des taux de fret. Si l'on reste persuadé que les armateurs ont réussi la manœuvre avec leur stratégie de réduction de capacité, on peut se dire que la congestion n'est pas un gage de réussite pour de nombreux ports.

Vincent Calabrèse avec AFP

Mercredi 7 Avril 2021

https://www.lantenne.com/La-congestion-portuaire-le-revers-de-la-medaille-de-la-crise-sanitaire_a55843.html

La stratégie nationale portuaire en perspective d'un comité de pilotage

L'application portuaire de la stratégie nationale se fait de façon différente selon qu'il s'agit de Grands Ports maritimes ou de ports décentralisés, de ports métropolitains ou d'outre-mer. La question a fait l'objet d'un webinaire organisé par l'Union des ports de France.

L'Union des ports de France (UPF) avait choisi de consacrer son webinaire du 13 avril à la stratégie nationale portuaire. Nicolas Trift, sous-directeur des ports et du transport fluvial au ministère de la Transition écologique, a rappelé les grandes lignes de cette stratégie nationale qui avait été présentée par Jean Castex au Havre le 22 janvier dernier : outils de performance des chaînes logistiques, lieux privilégiés de la réindustrialisation, atouts de développement économique au service des territoires, accélérateurs de la transition écologique... les ports sont tout cela à la fois. Il a aussi souligné que la stratégie nationale portuaire était l'aboutissement d'une consultation très large, que le travail devait être poursuivi au niveau local pour décliner cette stratégie dans les différents ports et territoires, et enfin qu'un premier bilan de sa mise en œuvre serait tiré par le comité de pilotage qui doit se réunir avant l'été.

"L'espace manque pour de nouvelles implantations industrielles"

"Dans la foulée de la stratégie nationale portuaire, on a remis sur le métier le projet stratégique de Haropa", indique ainsi Stéphane Raison, qui dirige la fusion des trois ports. Il annonce l'adoption à la fin de l'année 2021 d'un projet stratégique où l'on va "retrouver dans les grandes lignes la stratégie nationale portuaire, avec beaucoup d'attention portée à l'industrialisation à travers la préparation du foncier." L'espace manque pour de nouvelles implantations industrielles dans les ports maritimes de l'axe Seine, et Stéphane Raison entend aller le chercher dans le domaine privé pour le mettre à disposition des opérateurs. Il affirme aussi l'importance du multimodal, ce qui à Haropa "passera avant tout par le fluvial, car le fer souffre de problèmes d'infrastructures".

"Faire mieux plutôt que faire plus"

Si les ports d'outre-mer ne font pas l'objet d'un traitement à part dans la stratégie nationale portuaire, c'est qu'ils sont confrontés à des enjeux assez proches de ceux auxquels doivent faire face ceux de métropole, selon Éric Legrigeois, directeur général de Port Réunion. La déclinaison locale de la stratégie doit prendre en compte l'aérien comme seule concurrence locale au fret maritime. "La concurrence internationale s'exprime dans le transbordement qui peut apporter des flux nouveaux permettant de sécuriser les investissements portuaires et d'améliorer le coût d'usage des outillages".

Pour les ports décentralisés, c'est la transition énergétique qui confirme l'abandon du tonnage comme seul indicateur de performance. "Faire mieux plutôt que faire plus", résume Jérôme Giraud, le directeur des ports de Toulon qui concède toutefois que cela n'est pas propice au

portage politique des projets. Selon lui, les ports décentralisés ont "un réel potentiel de contribution à la stratégie nationale portuaire mais sous conditions : intégration du changement de paradigme par les élus et décideurs, intégration assumée des complémentarités interportuaires par les Grands Ports maritimes, et intégration de nos investissements dans les plans de financement de l'État."

Les ports, des outils des collectivités

Les ports concédés, explique-t-il, doivent convaincre d'une part la collectivité locale qui est leur autorité concédante, et d'autre part l'État pour être inscrit dans les différents plans d'investissements. "Nous souhaitons être vus, aussi, comme réceptacles d'investissements structurants." Une vision partagée par Philippe Deiss, directeur général des Ports Normands, construction originale avec une seule autorité portuaire regroupant sept collectivités locales pour l'exploitation des ports de Cherbourg, Caen et Dieppe. "Les ports normands sont un des outils des collectivités pour créer de la valeur ajoutée et des emplois sur leur territoire. C'est cela qu'on nous demande, et non d'augmenter le tonnage."

Philippe Deiss, qui a précédemment dirigé le port de Rouen, estime que les ports décentralisés disposent d'une rapidité dans la prise de décision qui manque aux Grands Ports maritimes. Il dénonce le fait que, pour le plan de relance portuaire, "l'État ignore les ports décentralisés." Et conclut son propos en insistant lui aussi sur la nécessaire coopération entre ports d'État et ports décentralisés, rappelant que les ports normands, de Cherbourg au Tréport, sont officiellement des "ports partenaires" de Haropa.

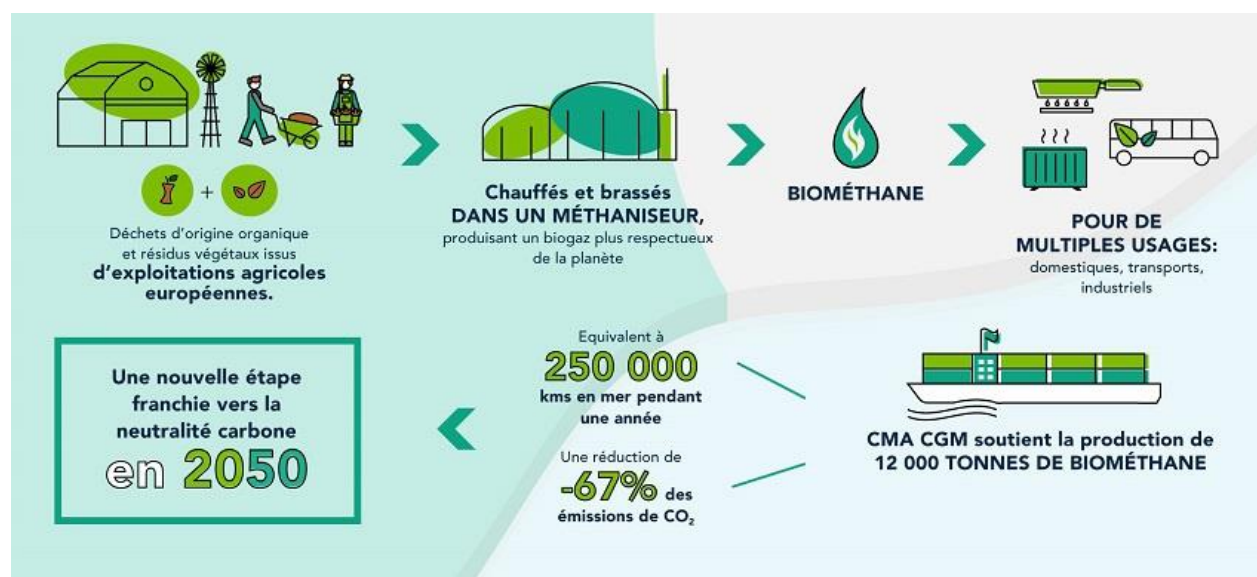
Étienne Berrier

Mercredi 14 Avril 2021

https://www.lantenne.com/La-strategie-nationale-portuaire-en-perspective-d-un-comite-de-pilotage_a55920.html

L'armateur CMA CGM propose le biométhane et investit dans sa production

Actu-Transport-Logistique.fr | Maritime | publié le : 19.04.2021 |



Cette solution biométhane combinée avec la technologie dual fuel de moteur au gaz développée par CMA CGM permettrait de réduire de 67 % les GES, CO₂ compris, ou 88 % à échelle du navire.

Crédit photo CMA CGM

Les clients de CMA CGM pourront, à compter du mois de mai, choisir le biométhane pour le transport de leurs marchandises. Ce gaz vert est notamment produit à partir de déchets d'origine organique et végétale issus d'exploitations agricoles européennes. L'armateur soutient la filière en investissant dans les unités de production et en étudiant le process de liquéfaction du biométhane, en vue de l'utiliser comme carburant marin.

Après avoir proposé le bioGNL, CMA CGM propose aujourd'hui à ses clients de choisir le biométhane pour le transport de leurs marchandises, un gaz vert produit, entre autres, à partir de déchets d'origine organique et végétale issus d'exploitations agricoles européennes valorisés au sein d'unités de méthanisation. L'armateur souhaite soutenir la filière en investissant dans les unités de production et en étudiant le process de liquéfaction du biométhane, dans le but d'une utilisation en tant que carburant marin. L'offre, soit le choix d'utiliser du biométhane, est disponible à compter de mai avec Act with CMA CGM +, gamme de services destinée à permettre au client d'analyser, réduire et compenser son impact environnemental.

Soutenir la production

Pour l'instant il s'agit de soutenir la production de 12 000 tonnes de biométhane, soit **l'équivalent de deux navires de 1 400 EVP propulsés au gaz naturel liquéfié** sur un service intra-européen pendant un an.

Cette solution biométhane combinée avec la technologie dual fuel de moteur au gaz développée par CMA CGM permettrait de réduire de 67 % les GES (émissions de gaz à effets de serre), CO₂ compris, ou 88 % à échelle du navire (tank to wake).

"Un ensemble de solutions complémentaires"

CMA CGM souhaite *"franchir une nouvelle étape sur sa trajectoire de neutralité carbone"*. C'est ce qu'a annoncé **Rodolphe Saadé, Pdg du groupe**, devant le Global compact des Nations Unies, à l'occasion du premier échange préparatoire à la COP 26. L'armateur souhaite en effet **accélérer son action dans la transition énergétique vers la neutralité carbone** fixée pour 2050. Selon le groupe, il a déjà réduit ses émissions de CO₂ de 4 % en 2020 et de 6 % en 2019. Depuis 2008, ces réductions représentent 49 % par conteneur transporté et par kilomètre. *"Nous savons que la route est encore longue pour tenir les engagements de l'Accord de Paris. Atteindre ces objectifs ne repose pas sur une seule solution mais sur un ensemble d'initiatives et de nouvelles technologies complémentaires les unes des autres"*, constate le Pdg.

<https://www.actu-transport-logistique.fr/maritime/larmateur-cma-cgm-propose-le-biomethane-et-investit-dans-sa-production-637336.php>

Gouvernance Haropa : le débat prend une dimension régionale et nationale



[21 avril 2021](#) [Hervé Deiss](#) [Gouvernance](#), [GPM](#), [Haropa](#), [Port](#), [Sénat](#)

La gouvernance de Haropa ne cesse d’animer le débat dans le paysage portuaire français. D’un côté, les présidents de région concernés par le projet Haropa sont intervenus devant le conseil d’État aux côtés des Unions maritimes et portuaires. De l’autre, les sénateurs jugent la gouvernance « dans un angle mort ».

Le combat mené par l’Union maritime et portuaire de France sur l’intégration dans les organes de décision des Grands ports maritimes continue. Après avoir alerté directement le [conseil d’État](#), le président de la République, c’est désormais avec les présidents de Région concernés par le projet Haropa que l’organisation mène la bataille.

Un courrier des présidents des régions et des Ceser

Le 7 avril, un courrier a été envoyé au vice-président du conseil d’État à propos du futur décret sur la création de **Haropa**. Il est signé par les deux présidents des régions Normandie et Ile de France, les présidents des Ceser (Conseil économique, social et environnemental régional) d’Ile de France et de Normandie et le président de Seine Port Union (regroupant les trois unions maritimes de l’axe Seine).

Respecter l’équilibre entre État, collectivités locales et secteur privé

Dans cet échange épistolaire, les différents présidents attirent l’attention du juge administratif sur « la nécessité de respecter un équilibre entre l’État, les collectivités territoriales et les acteurs privés dans le conseil de surveillance ». Cet équilibre peut se réaliser en attribuant deux sièges pour chacune des deux régions et trois sièges pour l’intercommunalité. Au global, le **conseil de surveillance** se verrait composer de 19 sièges contre 18 tel que prévu aujourd’hui. Pour les

signataires du courrier, cela « se justifie pleinement compte tenu de la spécificité du futur ensemble portuaire, étendu sur plus de 200 km et deux Régions. À ce titre, nous ne pouvons-nous satisfaire du nombre de 17 prévu par le Gouvernement », continue les présidents.

Une place pour les Unions maritimes et portuaires

Dans le même ordre d'idée, il est demandé de faire une place, au sein du conseil de surveillance du futur établissement, aux **Unions maritimes et portuaires**. « Les Unions Maritimes et Portuaires ne peuvent pas être uniquement représentées au sein des conseils de Développement Territoriaux et du conseil d'Orientation de l'Axe Seine, organes simplement consultatifs », souligne le courrier.

Donner une voix aux Ceser

Quant au conseil d'Orientation de l'**Axe Seine**, il doit laisser une place aux Ceser. « Les objectifs et missions rejoignent pleinement ceux de ces assemblées consultatives régionales. » Le projet de décret du gouvernement pêche aussi sur le nombre de commission des investissements. Le courrier souligne que le texte initial prévoit trois commissions des investissements.

La garante d'une efficacité et d'un pragmatisme

Une disposition que les signataires jugent « contraire aux objectifs poursuivis par la création d'un établissement portuaire unique de l'axe Seine, à savoir l'amélioration de la coordination des investissements entre les trois **ports** actuels. De ce point de vue, nous souhaitons la mise en place d'une commission des investissements unique, co-présidée par les deux Présidents de Région. » Elle pourra ainsi être « la garante d'une efficacité et d'un pragmatisme pour le développement et la compétitivité de Haropa, et permettant ainsi une vision globale de tous les projets d'investissements publics sur le domaine portuaire. »

Dernier point abordé par les signataires du courrier, le retrait dans le texte de l'attribution du conseil de développement de faire inscrire une question à l'ordre du jour du conseil de surveillance. Les présidents de régions, de Ceser et de Seine Port Union s'étonnent de ce choix.

Sénat: la gouvernance au menu de la SNP

Ce front contre la future gouvernance de Haropa connaît une déclinaison au niveau national. Hasard du calendrier ou fait volontaire, la commission du développement durable du Sénat a publié le 7 avril, même jour que le courrier, un rapport sur la **Stratégie portuaire nationale**. Ce document consacre une partie à la gouvernance portuaire.

Promouvoir une gouvernance souple

Le rapport de la commission rappelle que la proposition de loi a proposé de réformer la gouvernance des ports « en associant davantage les acteurs économiques et les collectivités territoriales ». Le rapport précise qu'il « s'agissait de promouvoir une **gouvernance** souple et adaptée à la taille des places portuaire ».

Des précisions pour Haropa

Or, les sénateurs s'inquiètent de l'absence du traitement de la gouvernance dans la Stratégie portuaire nationale. « Elle se borne à apporter certaines précisions concernant la future gouvernance de **Haropa** (dans chaque place portuaire, un conseil de surveillance, un conseil d'orientation de l'axe Seine et un conseil de développement territorial), qui sont toutefois en phase avec les préoccupations de la commission. »

Gouvernance : des gisements de gains de performance

De plus, le rapport « l'absence de volonté d'une évolution similaire dans l'ensemble des **Grands ports maritimes**. Plus généralement, elle déplore la faible prise en compte des enjeux de gouvernance des ports, qui renferment pourtant de réels gisements de gains de performance », indique le rapport.

https://portsetcorridors.com/2021/gouvernance-haropa-regionale-nationale/?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=NL%202021-15

Ligne régulière : le connaissement électronique gagne du terrain

MSC annonce à son tour la mise en place au plan mondial d'un nouveau connaissement électronique. C'est la plateforme Wave BL, fournisseur d'autres opérateurs, qui l'a conçu. L'e-BL continue de se développer dans la ligne régulière, classant graduellement la version papier au rebut.



© GPMM

Ayant utilisé un système basé sur la plateforme blockchain indépendante Wave BL, et après avoir achevé une phase pilote, le connaissement par voie électronique (e-BL) de MSC est aujourd'hui disponible. Selon le groupe basé à Genève, l'élimination du papier dans les échanges "simplifiera tous les aspects de l'expédition commerciale de conteneurs et la rendra plus rapide, plus efficace, plus sûre et plus écologique". "MSC a choisi Wave BL parce que c'est le seul système qui reflète le processus traditionnel sur support papier auquel le secteur de la navigation et du transport de marchandises est habitué", déclare André Simha, directeur de la stratégie numérique et des systèmes d'information chez MSC. Selon lui, il offre "une alternative numérique à toutes les possibilités offertes par les documents imprimés traditionnels".

Par ailleurs président de Digital Container Shipping Association (DCSA), il affirme : "l'intégration d'une solution e-BL est une étape essentielle de la numérisation de l'ensemble du secteur. Traditionnellement, le transport maritime s'appuie assez largement sur des documents papier. Et parmi ceux-ci, le connaissement constitue le document de transport le plus important dans le commerce international". Selon lui, s'il y a eu de nombreuses tentatives de création d'un système électronique dans le passé, il estime que "la solution peut ouvrir la voie à une adoption massive" du connaissement électronique.

Une économie massive par rapport à la version papier

Les recherches de l'association indiquent qu'en atteignant seulement 50 % d'adoption du e-BL d'ici 2030, le secteur maritime pourrait potentiellement économiser plus de 4 milliards de dollars par an. Certains juristes chiffrent à 7 % le coût total du papier pour une opération de transport maritime classique au plan documentaire. Outre les réductions de frais, le connaissement électronique propose également l'élimination du facteur "transport de documents" de la chaîne d'approvisionnement. Car la solution ouvre la possibilité de les transmettre plus rapidement.

L'amélioration présentant un avantage : celui de réduire le cycle de paiement. De plus, le président de la DCSA souligne que la solution électronique est moins exposée aux falsifications, fraudes, pertes ou erreurs humaines.

Enfin, l'aspect écologique est à prendre en compte dans le remplacement du papier. MSC annonce à son tour la mise en place au plan mondial d'un nouveau connaissance électronique. C'est la plateforme Wave BL, fournisseur d'autres opérateurs, qui l'a conçu. L'e-BL continue de se développer dans la ligne régulière, classant graduellement la version papier au rebut par l'électronique.

Une alternative numérique aux possibilités offertes par les documents imprimés

André Simha ajoute que la crise sanitaire a rendu la numérisation plus urgente. Selon lui, alors que MSC travaille avec Wave BL sur le pilotage de sa solution eBL depuis 2019, "la pandémie mondiale a restreint la mobilité des personnes et des transports dans de nombreux endroits", explique-t-il. Des conteneurs sont restés bloqués dans de nombreux ports, terminaux, dépôts et entrepôts à travers le monde parce que le destinataire n'a pas le connaissance papier original requis pour dédouaner ces marchandises à leur point de destination."

Pour avoir rencontré de grandes craintes et des blocages juridiques auprès des acteurs du transport maritime mondial, le connaissance électronique est resté à l'état de concept pendant de nombreuses années. Aujourd'hui, le successeur de la version papier historique se développe enfin. Wave BL est également le fournisseur de l'israélien Zim. CMA CGM et Evergreen proposent eux aussi la solution électronique. L'armateur français estime qu'elle "remplit les mêmes fonctions et suit les mêmes étapes qu'un connaissance traditionnel".

Vincent Calabrèse

Mercredi 28 Avril 2021

https://www.lantenne.com/Ligne-reguliere-le-connaissance-electronique-gagne-du-terrain_a56066.html

Croisière : les compagnies proposent une reprise sécurisée

Pour mieux effacer le souvenir des images catastrophiques de 2020, Les compagnies de croisières annoncent des protocoles sanitaires "stricts" pour la reprise, avec vaccinations, tests et gestes barrières.



© Costa Croisières

Des paquebots errant de port en port, interdits d'accoster par peur de la pandémie, un souvenir que les professionnels du secteur veulent effacer. La crise a fait perdre à la croisière 40 milliards d'euros, affirme Didier Arino, directeur général de la société de conseil Protourisme. "C'est un secteur qui ne reprendra pas une activité normale avant 2025", selon lui. En attendant, face à une situation sanitaire encore incertaine, les compagnies qui relancent timidement quelques navires, adaptent leur protocole sanitaire en prônant vaccinations et tests.

L'année 2020 a mis fin à une croissance continue depuis dix ans dans le secteur, après un pic en 2019 à 29,7 millions de passagers dans le monde dont 15,4 millions de Nord-américains et 7,7 millions d'Européens, selon un rapport de la Cruise Line International Association (CLIA), l'association des croisiéristes. L'américaine Norwegian Cruise Line, qui engage cet été trois de ses 17 navires sur des itinéraires au départ de Grèce et des Caraïbes (les ports américains leur étant encore fermés), n'embarquera que des personnes "entièrement vaccinées".

Vaccination et protocole au menu

"Ce n'est pas l'un ou l'autre, c'est la vaccination et le protocole sanitaire", a assuré Harry Sommer, PDG de la compagnie, citant en exemple des tests "en montant et en descendant du navire", les protocoles d'assainissement à bord, la filtration de l'air, etc. Au Royaume-Uni, le ministère des Transports impose pour les croisières (autorisées à partir du 17 mai) une jauge pour le nombre de passagers, obligatoirement résidents du Royaume-Uni, de 50 % avec un maximum de 1.000 passagers. À bord, il est interdit de se réunir à plus de six personnes et les paquebots devront se contenter des eaux du Royaume-Uni.

"Nous sommes ravis de pouvoir offrir à nos clients l'ultime évasion ici au Royaume-Uni (...) Nous examinerons vraiment les prévisions météorologiques à chaque croisière et viserons à mener nos navires là où il fait chaud et ensoleillé", déclare Paul Ludlow, président de C&O Cruises (groupe Carnival) qui n'embarquera aussi que des personnes vaccinées. Un des leaders européens Costa Croisières (groupe Carnival), avec une flotte de quinze navires, se relance dès le 1er mai avec le "Costa Smeralda" pour des séjours en Méditerranée. Trois autres suivront avec des départs d'Italie, de Marseille et de Barcelone et "un protocole sanitaire renforcé", selon son président Mario Zanetti.

Des "bulles sanitaires"

Son concurrent MSC avait repris les croisières en août 2020 et depuis, a fait voyager "sur une trentaine de croisières plus de 60.000 passagers en toute sérénité" avec deux navires (sur dix-huit) selon Patrick Pourbaix, directeur général de MSC France. Costa et MSC ne demandent pas aux passagers d'être vaccinés mais ceux-ci doivent se soumettre à un test de dépistage avant de monter à bord où les gestes barrières doivent être respectés.

Les deux compagnies ne proposeront également que des excursions "en bulle sanitaire". C'est-à-dire avec un contact très restreint avec les populations locales. En cas de suspicion de Covid-19 à bord, "on a tout prévu : une zone d'isolement sur le bateau, une équipe médicale, les tests nécessaires et au premier port, descendre le passager en l'accompagnant", explique Patrick Pourbaix.

Bien que peu de paquebots et peu d'itinéraires soient encore annoncés pour cet été, les clients sont pourtant au rendez-vous, selon les professionnels. Harry Sommer affirme que les 35 itinéraires de Norwegian Cruise Line affichent déjà complet. "Les croisières ont un taux de satisfaction inégalé, autour de 98 %. Il y a une très forte fidélisation de la clientèle", souligne Didier Arino.

Katell Prigent

Jeudi 29 Avril 2021

https://www.lantenne.com/%E2%80%8BCroisiere-les-compagnies-proposent-une-reprise-securisee_a56074.html