

ministère  
éducation  
nationale

ÉduSCOL



## *Éducation au développement durable*

---

*Le tour du monde de Thalassa*

# Présentation de la compagnie de transport maritime CMA/CGM

*Ce document peut être utilisé librement dans le cadre des activités de l'enseignement scolaire, de la formation des professeurs et de l'organisation des examens.*

*Toute reproduction, même partielle, à d'autres fins ou dans une nouvelle publication, est soumise à l'autorisation du directeur général de l'Enseignement scolaire.*

*septembre 2007*

---

# La CMA CGM : une multinationale française au cœur de la mondialisation, troisième groupe mondial de transport maritime conteneurisé.

## 1. Un groupe en pleine expansion

### 1.1 Un contexte très concurrentiel

Les grandes compagnies de transport conteneurisé : rang, capacité et évolution

Compagnies	Jan 2000			Jan 2007			2000	2006
	rang	EVP	Part % <sup>1</sup>	Rang	EVP	Part % <sup>1</sup>	Crois. en %	Crois. en %
A.P Möller-Maersk	1	620 324	12,0	<b>1</b>	1 806 892	16,2	191	8,5
MSC	5	224 620	4,4	<b>2</b>	1 119 934	10,0	398	42,8
CMA-CGM Group	12	122 848	2,4	<b>3</b>	799 256	7,2	550	57,3
Evergreen Group	2	317 292	6,2	<b>4</b>	608 174	5,4	91	27,2
Hapag-Lyod	14	102 769	2,0	<b>5</b>	488 049	4,4	374	18,3
CSCL	18	86 335	1,7	<b>6</b>	438 172	3,9	407	26,4
Cosco Container L.	6	198 841	4,0	<b>7</b>	411 350	3,7	106	27,6
APL	4	207 992	4,8	<b>8</b>	366 209	3,3	76	10,4
NYK	7	166 206	3,9	<b>9</b>	362 273	3,2	117	19,8
Hanjin/Senator	8	244 636	3,2	<b>10</b>	341 202	3,1	39	3,7

Source: [www.brs-paris.com](http://www.brs-paris.com) et CMA CGM- Juillet 2007  
<sup>1</sup> sur les 100 premières, déployant 7.5 millions de **capacité statique**

En janvier 2007, les cinq premières compagnies représentent 43 % **du tonnage déployé** soit 4,8 millions de conteneurs ou EVP<sup>1</sup> et les dix premières, 60 % avec près de 6,7 millions d'EVP.

Sur l'année 2006, 6 millions d'EVP ont été transportés par le groupe CMA CGM. En mai 2007, la capacité de la flotte de la compagnie était de 801 000 EVP (espaces statiques ou slots).

La flotte est constituée de 336 navires (âge moyen 6,5 ans) dont 90 en propriété : 20 sont sous pavillon français, 35 sous pavillon européen, 35 sous pavillon international. 72 porte-conteneurs sont en commande, dont 8 d'une capacité de 11400 EVP et d'après la *Lloyd's list*, 8 de 12 800 EVP.

Le **chiffre d'affaires** du groupe a atteint **6,8 milliards d'€ en 2006** (8,42 milliards de \$) contre 5,95 en 2005. Le groupe, dirigé par Jacques R. Saadé, compte 600 agences ou bureaux dans le monde, emploie 14 000 personnes (navigants et sédentaires) dont 4000 en France (juillet 2007).

### 1.2 La notion de « global carrier », une maîtrise horizontale et verticale

Les groupes, comme la CMA CGM, sont aujourd'hui non seulement des compagnies de transport maritime mais aussi des opérateurs, afin de maîtriser la quasi totalité de la chaîne du transport maritime et d'offrir des connections au départ et à destination de tout port du monde, ainsi que des services d'où la notion de "global carrier".

Les filiales ont une activité :

- dans le transport maritime comme la *Delmas* (depuis et vers l'Afrique) rachetée en 2006 ;

<sup>1</sup> **EVP ou TEU**: Equivalent Vingt Pieds ou Twenty-feet Equivalent Unit. Les conteneurs sont standardisés, ce qui est un de leurs atouts. Hauteur : 2,591 mètres (8,5 pieds), largeur 2,438 mètres (8 pieds) et longueur la plus utilisée 6,058 mètres (20 pieds). Il existe aussi des conteneurs de 10 et 40 pieds. Le 20 pieds peut contenir 20 tonnes et 30 mètres cubes. Un conteneur doit supporter le poids de plusieurs conteneurs, superposition sur les porte-conteneurs. Certains d'entre eux sont spécialisés pour les matières dangereuses, réfrigérés (reefers)...

- dans le transport multimodal (cf. « galerie photos » pages 4 à 8) comme la *River Shuttle Containers* (transport fluvial en France), ou *Naxco logistics* (transport routier), *Rail Link* (transport ferroviaire notamment desserte entre Marseille et l'Allemagne dans un contexte de libéralisation du rail) ;
- les terminaux portuaires comme *Terminal Link* ou *Port Synergie* ;
- dans le tourisme comme *la compagnie des îles du Ponant* (croisières). (cf. page 9)

### 1.3 Les grandes routes et les ports desservis : une optimisation du temps et des coûts

Le groupe dessert 403 ports dans 150 pays, empruntant 100 routes maritimes.

Les routes empruntées<sup>2</sup> par la compagnie sont notamment le circumterrestre via le canal de Panama et le canal de Suez qui relie les trois pôles de l'économie mondiale. Ce tour du monde est en réalité divisé en trois routes qui comptent de nombreuses escales au sein de chacun des ensembles régionaux.

Afin d'optimiser le transport, le principe du "hub and spokes", mis au point par les compagnies aériennes, est utilisé. Les principaux hubs de transbordement de la compagnie sont situés à Malte, Khor al Fakkan aux Emirats Arabes Unis, Port Kelang en Malaisie, Kingston à la Jamaïque... Des « feeders », porte-conteneurs de plus petite taille, assurent les dessertes secondaires.

Le trafic est très déséquilibré entre les trois pôles de l'économie mondiale. Les conteneurs sont pleins de l'Asie vers l'Europe ou l'Amérique du Nord, au retour une majorité d'entre eux sont vides d'où un différentiel de tarif important. Roger Bottau, responsable Secteur Formation et Culture d'Entreprise à la CMA CGM, précise : "en 2006, environ 15 millions de conteneurs sont partis d'Asie vers les Etats-Unis tandis que seulement 6 millions de conteneurs sont partis pleins dans le sens retour. La compagnie a donc ramené 9 millions de conteneurs à vide."

La part de l'Asie, notamment de la Chine est significative : 64 bureaux sont ouverts en Chine. Sur 22 départs par semaine vers l'Asie, 13 sont à destination des ports chinois. La Chine représente plus de 30% du chiffre d'affaires de la compagnie, 54 % des chargements en Asie. Jacques R. Saadé, fondateur de la compagnie CMA et Président du Directoire de CMA CGM, dit : "toutes les deux heures un de nos navires quitte un port asiatique et toutes les sept heures, un navire appareille d'un port chinois". Le groupe est leader sur les liaisons Chine/Méditerranée. L'exploitation d'une ligne régulière Europe/Asie se fait en 56 ou 63 jours et à raison d'un départ hebdomadaire (à jour fixe), nécessite 8 ou 9 porte-conteneurs.

## 2. Développement, stratégies et perspectives

### 2.1 Historique : entre opportunités, fusions et rachats

Le groupe s'est développé dans un contexte de mondialisation et d'explosion des échanges maritimes, notamment par conteneurs.

La **CMA**, Compagnie Maritime d'Affrètement, est créée en 1978 par Jacques R. Saadé à Marseille. Elle transporte des conteneurs depuis la France (Marseille) vers l'Espagne (Barcelone), le Liban, la Syrie. La CMA possède aussi une compagnie routière au Liban, d'où un transport jusqu'à la destination finale. La CMA étend son activité à l'Irak (Bagdad) et l'Iran (Téhéran), puis en 1987, à l'Extrême-Orient.

L'implantation en Chine est difficile. La compagnie nationale chinoise assure alors l'essentiel du trafic. Mais le contexte d'ouverture a été favorable à la compagnie française.

La **CMA CGM** est née du rachat lors de sa privatisation en 1996 de la **CGM**, Compagnie Générale Maritime (née en 1977 de la fusion entre les Messagerie Maritimes et la compagnie Générale Transatlantique) par la **CMA**. La CMA apporte son savoir-faire commercial, la CGM son savoir-faire d'armateur. Le groupe CMA-CGM occupe alors le dixième rang mondial en capacité statique.

<sup>2</sup> Voir les différentes lignes sur le site de la compagnie : [cma-cgm.com](http://cma-cgm.com), puis e-business, puis horaires des navires, puis lignes maritimes, puis fiches sur chacune des lignes pour visualiser le trajet et les escales.

## **2.2 La politique d'expansion actuelle et les stratégies de développement : des investissements colossaux, une activité hautement capitalistique**

L'extension du groupe s'est poursuivie par de nouvelles acquisitions. Outre la *Delmas* (51 navires), le groupe acquiert la Compagnie Marocaine de Navigation *Comanav* en mai 2007 (16 navires dont 11 en propriété) et effectue une OPA amicale sur la compagnie taïwanaise *Cheng Li Navigation and Co Ltd*, (16 navires dont 8 en propriété).

Parallèlement, l'acquisition de nombreux porte-conteneurs et l'ouverture de nouvelles lignes contribuent à l'expansion du groupe par croissance interne.

Le développement s'effectue aussi par le positionnement sur des marchés considérés en devenir comme au Viêt-Nam, en Inde (même si pour le moment les blocages administratifs et les faiblesses des transports intérieurs sont un frein), en Afrique du Nord et de l'Ouest (avec la création d'une organisation locale, le partenariat avec le transport ferroviaire, l'achat de terminaux (quais) et la mise en place de lignes).

La CMA-CGM investit comme la plupart des groupes dans les installations portuaires sous forme de concession comme au *Malta Free Port*, concession de 30 ans sur tous les terminaux conteneurs. Il s'agit d'un « common user terminal » c'est à dire d'un terminal pas exclusivement utilisé par la compagnie. Des investissements ont été réalisés à Dunkerque, Le Havre (Port 2000, 103 millions d'euros d'investissement), Fos, Anvers, Zeebrugge, Tanger, Lomé, Houston...

Le groupe investit aussi en Chine dans le transport ferroviaire et plus particulièrement dans la construction de 18 gares maritimes intérieures et côtières pour faciliter le transport multimodal, avec le ministère du transport chinois, au sein d'une joint venture.

## **2.3 La maîtrise du temps : « le bon conteneur, au bon endroit au bon moment »**

Outre le temps gagné par l'utilisation du conteneur, la rationalisation des lignes maritimes et une hiérarchisation des dessertes, la gestion de chaque navire est optimisée. L'essentiel de la gestion des porte-conteneurs, de leurs escales y compris de leur chargement et déchargement est organisé depuis Marseille. Ainsi, la répartition des conteneurs sur le navire en fonction de leur port d'embarquement et de débarquement, de leur poids est établie de manière informatisée au siège marseillais. De plus, ces navires de **lignes régulières** (liner shipping) ont des trajets préétablis à jour fixe avec des fenêtres d'escale dans les différents ports durant lesquelles sont programmées toutes les opérations effectuées par les prestataires de service.

## **2.4 L'image d'un groupe dynamique**

La construction du nouveau siège social à Marseille, une tour de 33 étages et de 147 mètres de haut, est révélatrice de la volonté du groupe de s'affirmer. Il devrait être inauguré fin 2009.

Le groupe s'engage par le *e-business*, à donner à ses clients des informations "temps réel" sur le suivi des conteneurs grâce aux nouvelles technologies. Roger Bottau précise : "un partenariat avec IBM, premier du genre, permettra au groupe CMA CGM d'utiliser l'expertise et le savoir faire du géant américain dans la mise en ligne rapide de logiciels professionnels adaptés aux besoins spécifiques de notre métier."

Une politique de protection de l'environnement et de limitation des risques est mise en avant par le groupe : atout du transport maritime, choix de peinture antifouling sans TBT (Tributylétain), mesures de tri et de recyclage, réduction des boues d'hydrocarbures par l'installation d'homogénéiseur...

-----

*Un grand merci à Roger Bottau responsable Secteur Formation et Culture d'Entreprise la CMA CGM pour son aide précieuse. Informations complémentaires sur le site de la compagnie [www.cma-cgm.com](http://www.cma-cgm.com) et aussi [www.meretmarine.com](http://www.meretmarine.com)*

## Annexe : galerie photos

### Le transport multimodal



© marine-marchande.net

Chargement du porte-conteneurs CMA CGM *Nabucco*



© P.Plisson

Le CMA CGM *Fidelio* (9415 EVP) en mer



© I.HANNING

Du porte-conteneurs au quai de stockage puis au train



© I.HANNING

Fret ferroviaire.



© CMA CGM

Conteneur sur camion





© CMA CGM

Conteneurs sur barge fluviale

## Le secteur croisières de la CMA CGM



© CIP

Navire de croisière *Le levant*



© CIP

Navire de croisière *Le Ponant*