

RCS : MARSEILLE

Code greffe : 1303

Documents comptables

REGISTRE DU COMMERCE ET DES SOCIETES

**Le greffier du tribunal de commerce de MARSEILLE atteste l'exactitude des informations transmises ci-après**

Nature du document : Documents comptables (B-C)

Numéro de gestion : 1977 B 00570

Numéro SIREN : 562 024 422

Nom ou dénomination : CMA CGM

Ce dépôt a été enregistré le 02/04/2024 sous le numéro de dépôt 4665

CERTIFIÉ CONFORME  
A L'ORIGINAL



COMPTES CONSOLIDÉS

\* \*  
\*

Exercice clos le 31 décembre 2023



## Sommaire

Compte de résultat consolidé .....	3
Etat du résultat global consolidé .....	4
Bilan consolidé - Actif .....	5
Bilan consolidé - Passif & Capitaux propres.....	6
Tableau de variation des capitaux propres consolidés.....	7
Tableau des flux de trésorerie consolidés.....	8
Notes aux états financiers consolidés .....	9
Note 1 - Présentation de la Société.....	9
Note 2 - Règles et méthodes comptables .....	9
2.1 Base de préparation .....	9
2.2 Changements de règles et méthodes comptables et nouvelles normes applicables.....	10
2.3 Hypothèses, estimations et jugements comptables significatifs.....	11
2.4 Risques climatiques.....	12
2.5 Conversion des états financiers et transactions en devises étrangères.....	12
Note 3 - Regroupement d'entreprises et événements significatifs intervenus au cours de l'exercice .....	13
3.1 Regroupement d'entreprises.....	13
3.2 Informations relatives au Groupe .....	16
3.3 Ressources financières et initiatives de remboursement de dette.....	16
3.4 Dynamiques de marché .....	16
3.5 Fret aérien .....	18
3.6 Commande de Navires et transition énergétique .....	18
3.7 Agence de notation.....	19
Note 4 - Résultats de l'exercice .....	19
4.1 Segments opérationnels .....	21
4.2 Charges opérationnelles .....	22
4.3 Gains et pertes sur cessions d'immobilisations et de filiales.....	23
4.4 Autres produits et charges .....	24
4.5 Primes d'investissement relatives aux financements des navires assortis d'un avantage fiscal.....	24
4.6 Résultat financier .....	24
4.7 Impôt courant et impôts différés .....	25
Note 5 - Capitaux engagés et besoin en fonds de roulement.....	29
5.1 Ecart d'acquisition et autres immobilisations incorporelles .....	29
5.2 Immobilisations corporelles .....	33
5.3 Dépréciation d'actifs non financiers .....	39
5.4 Besoin en fonds de roulement.....	42
5.5 Actifs non courants (ou groupe d'actifs) détenus en vue de la vente .....	44
5.6 Flux de trésorerie opérationnels et d'investissements .....	45
Note 6 - Structure du capital et endettement financier .....	45
6.1 Objectifs et politiques de gestion du risque financier.....	45
6.2 Instruments financiers dérivés.....	50
6.3 Autres actifs financiers non courants - Valeurs mobilières de placement et autres actifs financiers courants .....	52
6.4 Trésorerie, équivalents de trésorerie et liquidité.....	55
6.5 Capital social, autres réserves et résultat par action .....	56
6.6 Endettement financier .....	57
6.7 Flux de trésorerie liés aux activités de financement .....	60
Note 7 - Périmètre de consolidation .....	60
7.1 Principes et jugements comptables utilisés pour la détermination du périmètre de consolidation.....	60
7.2 Investissements dans les entreprises associées et les coentreprises .....	62
7.3 Liste des entités ou des sous-groupes inclus dans le périmètre de consolidation .....	64
7.4 Transactions avec les parties liées .....	67
Note 8 - Autres notes .....	69
8.1 Provisions, avantages au personnel et passifs éventuels.....	69
8.2 Engagements hors bilan.....	78
8.3 Événements significatifs intervenus postérieurement à la clôture .....	81
Note 9 - Glossaire .....	82

# Compte de résultat consolidé

(en millions de Dollars US, à l'exception du résultat par action)

	Note	Exercice clos le 31 décembre	
		2023	2022 (*)
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b>	4.1	47 015,8	74 497,9
Charges opérationnelles	4.2	(38 006,1)	(41 191,2)
<b>EBITDA AVANT PLUS / (MOINS) VALUES DE CESSIONS D'IMMOBILISATIONS ET DE FILIALES</b>	4.1	<b>9 009,7</b>	<b>33 306,7</b>
Plus / (moins) values sur cessions d'immobilisations et de filiales	4.3	37,3	13,0
Amortissements des immobilisations corporelles et incorporelles		(4 819,7)	(5 543,1)
Autres produits et (charges)	4.4	(299,7)	(1 577,3)
Gains et pertes de change opérationnel		51,6	97,1
Primes d'investissement relatives aux financements des navires		87,6	77,2
<b>EBIT AVANT QUOTE-PART DE RESULTAT DES ENTREPRISES ASSOCIEES ET DES COENTREPRISES</b>		<b>4 066,9</b>	<b>26 373,5</b>
Quote-part de résultat des entreprises associées et des coentreprises	7.2	(15,5)	(38,9)
<b>EBIT</b>	4.1	<b>4 051,4</b>	<b>26 334,6</b>
<b>CORE EBIT</b>	4.1	<b>4 275,8</b>	<b>27 857,9</b>
<b>RESULTAT FINANCIER</b>	4.6	<b>(84,4)</b>	<b>(864,2)</b>
<b>RESULTAT AVANT IMPÔT</b>		<b>3 967,0</b>	<b>25 470,4</b>
Impôt sur le résultat	4.7	(292,9)	(587,5)
<b>RESULTAT DE L'EXERCICE</b>		<b>3 674,1</b>	<b>24 882,9</b>
dont :			
Participations ne donnant pas le contrôle		36,6	68,8
<b>PART DU GROUPE</b>		<b>3 637,5</b>	<b>24 814,1</b>
<i>Résultat par action de base revenant aux actionnaires de CMA CGM (en Dollars US)</i>		<i>240,7</i>	<i>1 642,0</i>

(\*) Retraité en accord avec les ajustements rétrospectifs des allocations de prix d'acquisition (cf. note 5.1.1)

# Etat du résultat global consolidé

(en millions de Dollars US)

	Note	Exercice clos le 31 décembre	
		2023	2022 (*)
<b>RESULTAT DE L'EXERCICE (*)</b>		<b>3 674,1</b>	<b>24 882,9</b>
<b>Autres éléments du résultat global recyclables en compte de résultat</b>			
Couverture de flux de trésorerie			
Variation de juste valeur		(30,3)	(69,2)
Recyclage dans le compte de résultat		46,8	12,1
Couverture d'investissement net à l'étranger			
Opérations à l'étranger - Ecart de conversion		(59,5)	(205,5)
Part du résultat global dans les sociétés associées et coentreprises	7.2	11,1	(26,7)
<b>Autres éléments du résultat global non recyclables en compte de résultat</b>			
Investissements à la juste valeur par résultat global - Net	6.3.1	(65,3)	(161,9)
Réévaluation des avantages au personnel	8.1	2,2	38,4
Réévaluation des avantages au personnel pour les entreprises associées et les coentreprises	7.2	0,5	1,4
Impôts sur éléments du résultat global non recyclables en compte de résultat	4.7 & 7.2	(1,5)	(3,5)
<b>Total autres éléments du résultat global après impôts</b>		<b>(96,0)</b>	<b>(368,0)</b>
<b>Total des éléments du résultat global après impôts</b>		<b>3 578,1</b>	<b>24 514,9</b>
dont :			
Participations ne donnant pas le contrôle		31,1	59,4
Part du Groupe		3 547,0	24 455,4

(\*) Retraité en accord avec les ajustements rétrospectifs des allocations de prix d'acquisition (cf. note 5.1.1)

# Bilan consolidé - Actif

(en millions de Dollars US)

	Note	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022 (*)
Ecart d'acquisition	5.1.1	5 512,9	5 181,8
Autres immobilisations incorporelles	5.1.2	6 617,3	4 538,6
<b>IMMOBILISATIONS INCORPORELLES</b>		<b>12 130,2</b>	<b>9 720,4</b>
Navires	5.2.1	23 914,4	20 792,6
Conteneurs	5.2.1	4 882,7	4 894,6
Terrains et constructions	5.2.1	3 066,8	2 836,9
Autres immobilisations corporelles	5.2.1	4 267,7	3 238,8
<b>IMMOBILISATIONS CORPORELLES</b>	5.2.1	<b>36 131,7</b>	<b>31 762,9</b>
Impôts différés actifs	4.7.2	336,0	230,9
Participations dans des entreprises associées et des coentreprises	7.2	1 268,3	514,6
Instruments financiers dérivés non courants	6.2	0,2	0,2
Autres actifs opérationnels non courants		158,4	135,8
Autres actifs financiers	6.3.1	2 806,0	2 263,0
<b>ACTIF NON COURANT</b>		<b>52 830,8</b>	<b>44 627,8</b>
Stocks	5.4	934,1	1 046,9
Clients et autres créances	5.4	6 564,2	6 223,4
Actifs sur contrats	5.4	1 353,4	1 781,8
Actifs d'impôt exigible	5.4	240,2	251,4
Instruments financiers dérivés	6.2	27,3	1,3
Valeurs mobilières de placement et autres actifs financiers	6.3.2	4 445,1	12 677,1
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6.4	7 133,4	8 913,5
Charges constatées d'avance	5.4	85,4	176,2
Actifs détenus en vue de la vente	5.5	45,0	23,5
<b>ACTIF COURANT</b>		<b>20 828,1</b>	<b>31 095,1</b>
<b>TOTAL DE L'ACTIF</b>		<b>73 658,9</b>	<b>75 722,9</b>

(\*) Retraité en accord avec (i) les ajustements rétrospectifs des allocations de prix d'acquisition (cf. note 5.1.1) et (ii) l'amendement à IAS 12 (cf. note 2.2.1)

## Bilan consolidé - Passif & Capitaux propres

(en millions de Dollars US)

	Note	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022 (*)
Capital social	6.5	253,2	253,2
Réserves et report à nouveau		41 522,4	20 248,8
Résultat de l'exercice		3 637,5	24 814,1
<b>CAPITAUX PROPRES - PART DU GROUPE</b>		<b>45 413,1</b>	<b>45 316,1</b>
Participations ne donnant pas le contrôle		152,2	144,6
<b>TOTAL DES CAPITAUX PROPRES</b>		<b>45 565,3</b>	<b>45 460,7</b>
Dettes financières	6.6	12 772,6	13 938,7
Instruments financiers dérivés	6.2	23,8	31,2
Impôts différés passifs	4.7.2	1 152,3	1 147,0
Provisions	8.1	731,5	681,0
Avantages au personnel	8.1	296,8	285,6
Autres passifs		77,8	77,7
<b>PASSIF NON COURANT</b>		<b>15 054,8</b>	<b>16 161,2</b>
Dettes financières	6.6	3 162,7	3 356,2
Instruments financiers dérivés	6.2	69,8	49,5
Provisions	8.1	198,6	243,4
Avantages au personnel	8.1	2,7	3,7
Fournisseurs et autres dettes	5.4	9 232,9	9 966,4
Passifs d'impôt exigible	5.4	194,6	239,2
Produits constatés d'avance	5.4	177,4	218,6
Passifs associés aux actifs détenus en vue de la vente	5.5	0,0	24,0
<b>PASSIF COURANT</b>		<b>13 038,8</b>	<b>14 101,0</b>
<b>TOTAL DU PASSIF ET DES CAPITAUX PROPRES</b>		<b>73 658,9</b>	<b>75 722,9</b>

(\*) Retraité en accord avec (i) les ajustements rétrospectifs des allocations de prix d'acquisition (cf. note 5.1.1) et (ii) l'amendement à IAS 12 (cf. note 2.2.1)

## Tableau de variation des capitaux propres consolidés

(en millions de Dollars US)

	Revenant aux actionnaires de CMA CGM			TOTAL	Participations ne donnant pas le contrôle	Total des Capitaux propres
	Capital social (i)	Réserves, bénéfices non distribués et bénéfice de l'exercice				
		Primes, réserves légales, bénéfice de l'exercice et autres éléments du résultat global non recyclables en compte de résultat	Autres éléments du résultat global recyclables en compte de résultat (cf. note 6.5)			
<b>Solde au 1er janvier 2022</b>	253,2	23 823,9	(272,2)	23 804,8	113,1	23 918,0
Amendement IAS 12 Impact initial sur les capitaux propres (*)	-	10,6	-	10,6	0,1	10,7
<b>Solde au 1er janvier 2022 retraité</b>	253,2	23 834,5	(272,2)	23 815,4	113,2	23 928,7
Résultat de l'exercice (*)	-	24 814,1	-	24 814,1	68,8	24 882,9
Autres éléments du résultat global, nets d'impôt	-	(127,1)	(231,6)	(358,7)	(9,3)	(368,0)
<b>Total du résultat global pour l'exercice</b>	-	24 687,0	(231,6)	24 455,4	59,4	24 514,9
Transactions avec les détenteurs de participations minoritaires et autres	-	39,4	5,8	45,2	1,6	46,8
Dividendes	-	(3 000,0)	-	(3 000,0)	(29,7)	(3 029,7)
<b>Total des transactions avec les actionnaires</b>	-	(2 960,6)	5,8	(2 954,8)	(28,1)	(2 982,9)
<b>Solde au 31 décembre 2022 retraité</b>	253,2	45 560,9	(498,0)	45 316,1	144,6	45 460,6
<b>Solde au 1er janvier 2023 retraité</b>	253,2	45 560,9	(498,0)	45 316,1	144,6	45 460,6
Résultat de l'exercice	-	3 637,5	-	3 637,5	36,6	3 674,1
Autres éléments du résultat global, nets d'impôt	-	(65,0)	(25,4)	(90,5)	(5,6)	(96,0)
<b>Total du résultat global pour l'exercice</b>	-	3 572,5	(25,4)	3 547,0	31,1	3 578,1
Transactions avec les détenteurs de participations minoritaires et autres	-	81,5	(31,5)	50,0	(3,9)	46,1
Dividendes	-	(3 500,0)	-	(3 500,0)	(19,5)	(3 519,5)
<b>Total des transactions avec les actionnaires</b>	-	(3 418,5)	(31,5)	(3 450,1)	(23,4)	(3 473,4)
<b>Solde au 31 décembre 2023</b>	253,2	45 714,8	(554,9)	45 413,1	152,2	45 565,3

(\*) Retraité en accord avec (i) les ajustements rétrospectifs des allocations de prix d'acquisition et (ii) l'amendement à IAS 12

(i) cf. note 6.5

(\*) L'amendement IAS 12 a été appliqué rétroactivement au 1er janvier 2022. L'impact cumulé des impôts différés concernant certains contrats de location a été comptabilisé en ajustement du report à nouveau au 1er janvier 2022 conformément à l'amendement (cf. Note 4.7.2).

Par ailleurs, le Groupe a comptabilisé des ajustements rétrospectifs concernant certaines allocations du prix d'acquisition par un ajustement du bilan au 31 décembre 2022 (cf. note 5.1.1) pour un impact sur les capitaux propres de (64,6) millions de Dollars US.

# Tableau des flux de trésorerie consolidés

(en millions de Dollars US)

		Exercice clos le 31 décembre	
	Note	2023	2022 (*)
<b>Résultat de l'exercice</b>		<b>3 674,1</b>	<b>24 882,9</b>
Amortissements et dépréciations	5.2.1	4 819,7	5 543,1
Amortissements des primes d'investissement relatives aux financements des navires		(87,6)	(77,2)
Autres éléments opérationnels	4.4	299,7	1 577,3
Augmentation / (Diminution) des provisions		(177,3)	172,4
(Plus) / moins values sur cessions d'immobilisations et de filiales	4.3	(37,3)	(13,0)
Quote-part de résultat des entreprises associées et des coentreprises	7.2	15,5	38,9
Charges d'intérêts sur endettement net		275,5	826,4
Impôts sur le résultat	4.7	292,9	587,5
Autres éléments sans incidence sur la trésorerie		(169,1)	58,2
<b>Variation du fonds de roulement</b>	5.4	<b>(722,4)</b>	<b>606,3</b>
<b>Flux net de trésorerie provenant des activités opérationnelles avant impôts</b>		<b>8 183,6</b>	<b>34 202,9</b>
Paiement d'impôts sur le résultat		(438,2)	(736,5)
<b>Flux net de trésorerie provenant des activités opérationnelles, après impôts</b>	<b>5.6</b>	<b>7 745,4</b>	<b>33 466,4</b>
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	5.1.2	(144,3)	(134,3)
Cessions d'entreprises, nettes de trésorerie cédée		-	3,2
Acquisitions d'entreprises, nettes de trésorerie acquise	3.1	(3 386,5)	(5 778,0)
Nouveaux investissements dans des entreprises associées et des coentreprises	7.2.1	(330,7)	-
Acquisitions d'immobilisations corporelles	5.2.1	(4 983,6)	(4 737,5)
Investissements dans des sociétés non consolidées et autres actifs financiers	6.3.1	(153,6)	(480,8)
Produits de cession des immobilisations corporelles		181,3	131,4
Dividendes reçus	7.2	22,7	31,6
Flux de trésorerie lié aux autres actifs financiers	6.3.1	7 836,9	(12 779,2)
Intérêts reçus sur actifs financiers		901,0	178,8
Variation des valeurs mobilières de placement	6.3.2	107,2	(297,4)
<b>Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissements</b>	<b>5.6</b>	<b>50,6</b>	<b>(23 862,2)</b>
Dividendes payés aux propriétaires de la société-mère et aux participations ne donnant pas le contrôle	3.2	(3 517,6)	(3 029,4)
Encaissements provenant de nouveaux emprunts	6.6	73,0	472,8
Remboursements des emprunts	6.6	(1 073,8)	(2 048,3)
Paiements relatifs à la part "principal" des contrats de location	6.6	(2 822,3)	(3 658,7)
Intérêts (payées) sur dettes financières		(272,1)	(176,8)
Paiements relatifs à la part "intérêt" des contrats de location		(879,8)	(822,3)
Autres flux de trésorerie lié aux opérations de financements	6.7	(920,7)	(1 632,7)
Acquisition de participations ne donnant pas le contrôle		(26,9)	-
<b>Flux net de trésorerie lié aux opérations de financements</b>	<b>6.7</b>	<b>(9 440,2)</b>	<b>(10 895,4)</b>
Effets de change sur la trésorerie et équivalents de trésorerie et les découverts bancaires		(110,7)	89,6
<b>Augmentation / (Diminution) nette de la Trésorerie et équivalents de trésorerie et des découverts bancaires</b>		<b>(1 764,9)</b>	<b>(1 201,6)</b>
<b>Trésorerie et équivalent de trésorerie et découverts bancaires à l'ouverture</b>		<b>8 871,9</b>	<b>10 073,5</b>
Trésorerie et équivalents de trésorerie au bilan		7 133,4	8 913,5
Découverts bancaires		(16,4)	(41,6)
<b>Trésorerie et équivalent de trésorerie et découverts bancaires à la clôture</b>	<b>6.4</b>	<b>7 117,0</b>	<b>8 871,9</b>
<b>Informations supplémentaires :</b>			
- Opérations d'investissement sans incidence sur la trésorerie	5.2.1	3 265,3	4 169,5

(\*) Retraité en accord avec les ajustements rétrospectifs des allocations de prix d'acquisition

# Notes aux états financiers consolidés

## Note 1 - Présentation de la Société

La société mère du Groupe, CMA CGM S.A., est une société anonyme de droit français. L'adresse du siège social est Boulevard Jacques Saadé, 4 Quai d'Arenc, 13235 Marseille Cedex 2, France.

Les états financiers consolidés (« EFC ») de CMA CGM S.A. (CMA CGM) et de ses filiales (ci-dessous « le Groupe » ou « la Société ») pour l'exercice clos le 31 décembre 2023 ont été arrêtés par le Conseil d'Administration du 23 février 2024, et seront soumis à l'approbation des actionnaires lors de la prochaine Assemblée Générale annuelle.

Les activités principales du Groupe sont le transport de marchandises par porte-conteneurs ainsi que la logistique, à travers la gestion de fret (aérien et maritime), le transport terrestre, la logistique contractuelle et la logistique des véhicules finis assurées par CEVA. Les autres activités du Groupe incluent principalement les terminaux portuaires, les opérations de transport par voie aérienne, le transport maritime spécialisé et les médias.

## Note 2 - Règles et méthodes comptables

A partir de la note 4, les principes comptables ont été surlignés en bleu.

### 2.1 Base de préparation

Les EFC du Groupe CMA CGM ont été préparés selon la méthode du coût historique, à l'exception des actifs financiers évalués à la juste valeur, des valeurs mobilières de placement, des instruments financiers dérivés et des actifs nets acquis dans le cadre de regroupement d'entreprises qui ont tous été évalués à la juste valeur. Les principales méthodes comptables appliquées dans la préparation de ces états financiers consolidés sont détaillées ci-après. Elles ont été appliquées de façon constante et cohérente à tous les exercices présentés.

#### 2.1.1 Déclaration de conformité

Les EFC du Groupe ont été préparés conformément au référentiel IFRS tel qu'adopté par l'Union Européenne (« UE »).

Les normes IFRS sont accessibles sur le lien suivant :

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=LEGISSUM%3A126040>

Les normes IFRS incluent les normes approuvées par l'IASB et composées des IAS et des interprétations issues de l'IFRS IC ou ses prédécesseurs dénommés IFRIC (jusqu'en 2010) et SIC (jusqu'en 2002).

#### 2.1.2 Principes de consolidation

Les EFC comprennent :

- Les états financiers de CMA CGM ;
- Les états financiers de ses filiales contrôlées ; ainsi que
- La quote-part du résultat net et de l'actif net des entreprises associées et des coentreprises.

Les EFC sont présentés en Dollar US, qui est également la devise principale de l'environnement économique dans lequel CMA CGM exerce son activité (la « monnaie fonctionnelle »). La monnaie fonctionnelle des entités opérant dans le domaine du transport maritime est le Dollar US, à l'exception de certains armateurs régionaux. Cela signifie, entre autres, que les valeurs comptables des immobilisations corporelles et incorporelles, et donc les dépréciations et les amortissements rattachés, sont tenus et exprimés en Dollar US à

partir de la date d'acquisition. Pour les entités opérant dans d'autres activités, la monnaie fonctionnelle est généralement la devise locale du pays dans laquelle ces activités sont menées.

Toutes les valeurs sont arrondies au million le plus proche (Dollars US 000 000) avec une décimale, sauf indication contraire.

## 2.2 Changements de règles et méthodes comptables et nouvelles normes applicables

Les principes comptables appliqués par le Groupe dans ces EFC l'ont été de manière constante et cohérente avec ceux retenus pour les EFC du Groupe au 31 décembre 2022 à l'exception des points suivants :

### 2.2.1 Application de nouvelles normes ou modifications de normes ou de nouvelles interprétations de l'IFRS IC au 1<sup>er</sup> janvier 2023

Les amendements de normes suivants sont applicables à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2023 et n'ont pas eu d'impact significatif sur les EFC et la performance du Groupe :

#### *Amendements à IAS 1 : Présentation des états financiers et énoncé de pratiques en IFRS 2 - Informations à fournir sur les méthodes comptables*

Les amendements à la norme IAS 1 relatifs aux informations sur les méthodes comptables, publiés en février 2021 par l'IASB, ont été adoptés par l'Union européenne et publiés au JOUE le 3 mars 2022. Ces amendements ont vocation à aider les entreprises à identifier les informations à communiquer au sujet des méthodes comptables et ainsi les rendre utiles pour les utilisateurs des états financiers.

#### *Amendements à IAS 8 : Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs - Définition des estimations comptables*

Les amendements à la norme IAS 8 sur la définition d'estimations comptables, publiés en février 2021 par l'IASB, ont été adoptés par l'Union européenne et publiés au JOUE le 3 mars 2022. Ces amendements visent à faciliter la distinction entre les méthodes comptables et les estimations comptables.

#### *Amendements à IAS 12 : Impôts sur le résultat – Impôt différé rattaché à des actifs et des passifs issus d'une même transaction*

Les amendements à la norme IAS 12 relatifs au traitement comptable des impôts différés liés aux contrats de location, publiés en mai 2021 par l'IASB, ont été adoptés par l'Union européenne et publiés au JOUE le 12 août 2022. Dans certains cas, les entités étaient exemptées de comptabiliser les impôts différés lorsqu'elles comptabilisaient pour la première fois des actifs et passifs découlant d'une même transaction. Les amendements précisent désormais que l'exonération ne s'applique pas aux contrats de location et aux obligations de démantèlement (transactions pour lesquelles les entités comptabilisent à la fois un actif et un passif) et que les entités sont tenues de comptabiliser l'impôt différé sur ces transactions (cf. les implications d'un tel amendement en note 4.7.2).

#### *Amendements à IAS 12 : Impôts sur le résultat – Réforme fiscale internationale – Règles du Pilier II de l'OCDE*

Les amendements à IAS 12 prévoient une exception temporaire à la comptabilisation des impôts différés résultant de la mise en œuvre du Pilier II de l'OCDE. Ces amendements ont été approuvés par l'Union européenne et publiés au JOUE le 9 novembre 2023.

Le Groupe travaille actuellement à la mise en œuvre des réformes fiscales internationales introduisant un impôt minimum mondial complémentaire. La Direction se concentre sur l'évaluation des impacts fiscaux potentiels de cet impôt complémentaire, ce qui devrait avoir un impact sur nos activités non éligibles à la taxe au tonnage compte-tenu de l'exemption accordée par l'OCDE concernant la plupart des activités éligibles à la

taxe au tonnage. Etant donné que le Groupe opère dans certains pays où le taux standard d'imposition sur les sociétés est inférieur à 15% (par exemple, les Émirats Arabes Unis), un impôt complémentaire pourrait ainsi être déclenché, même si cela ne devrait pas être significatif au niveau du Groupe.

#### 2.2.2 Nouvelles normes IFRS et nouveaux amendements IFRIC applicables pour les exercices postérieurement au 1<sup>er</sup> janvier 2023, approuvés par l'UE

##### *Amendements à IAS 1 : Présentation des états financiers – Classement des passifs en courant ou en non courant / Dettes non-courantes avec covenants*

Ces amendements à la norme IAS 1 ont été publiés au JOUE le 20 décembre 2023. Ils ont pour objectif de préciser comment une entité devait classer un passif découlant d'un contrat d'emprunt assorti de clauses restrictives (covenants) en tant que passif courant ou passif non courant et d'améliorer les informations à fournir lorsqu'un droit de différer le règlement d'un passif pendant au moins douze mois est soumis à des clauses restrictives. Ils sont applicables aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024.

##### *Amendements à IFRS 16 : Contrats de location – Dette de location dans une transaction de cession-bail*

Le 20 novembre 2023, la Commission Européenne a adopté les amendements à la norme IFRS 16 publiés par l'IASB en septembre 2022 et relatifs aux passifs locatifs découlant d'une cession-bail. Ces amendements apportent des clarifications sur l'évaluation ultérieure des transactions de cession-bail lorsque la vente initiale de l'actif sous-jacent répond aux critères d'IFRS 15 pour être comptabilisée comme une vente. En particulier, ces amendements précisent comment évaluer ultérieurement la dette de location résultant de ces transactions en présence de loyers variables qui ne dépendent pas d'un indice ou d'un taux. Ces amendements sont applicables aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024 et peuvent être appliqués par anticipation, choix non retenu par le Groupe dans ces EFC annuels.

#### 2.2.3 Nouvelles normes IFRS et nouveaux amendements IFRIC applicables pour les exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2023 et non encore approuvés par l'UE

- *Nouvelles normes IFRS et nouveaux amendements IFRIC applicables pour les exercices ouverts le 1<sup>er</sup> janvier 2023 et non encore approuvés par l'UE*

##### *IFRS 14 : Comptes de report réglementaires :*

Le processus d'adoption de cette norme provisoire a été suspendu jusqu'à la publication de la norme finale.

- *Nouvelles normes IFRS et nouveaux amendements IFRIC applicables pour les exercices ouverts après le 1<sup>er</sup> janvier 2023 et non encore approuvés par l'UE*

L'incidence des nouvelles interprétations suivantes est actuellement en cours d'analyse par la Société :

##### *Amendements à IAS 7 Tableau des flux de trésorerie et à IFRS 7 Instruments financiers – Informations à fournir: Ententes de financement de fournisseurs*

##### *Amendements à IAS 21 Effets des variations des cours des monnaies étrangères – Absence de convertibilité*

## 2.3 Hypothèses, estimations et jugements comptables significatifs

La préparation des EFC nécessite le recours à des hypothèses, des estimations et à des jugements professionnels qui affectent les produits, les charges, les actifs, les passifs et les notes annexes sur les engagements figurant dans les états financiers à la date de clôture.

Bien que ces EFC reflètent les meilleures estimations de la Direction sur la base des informations disponibles à la date de préparation des comptes, le dénouement des transactions et les situations réelles pourraient différer de ces estimations suite à des changements d'hypothèses ou de conditions économiques.

Les principaux jugements, estimations et hypothèses impactant les EFC ont été les mêmes que pour l'exercice 2022 ; ils sont principalement associés aux notes ci-dessous et sont surlignés en vert :

- Méthodes de valorisation utilisées pour identifier et évaluer les actifs incorporels dans le cadre des regroupements d'entreprises (cf. Note 3.1 Regroupement d'entreprises) ;
- Evaluation des indicateurs de dépréciation et dépréciation des actifs non financiers (cf. note 5.3) ;
- Détermination de la durée d'utilité et de la valeur résiduelle des actifs en propriété, notamment concernant les navires et les conteneurs (cf. note 5.2) ;
- Analyse de la durée de location et des paiements inclus dans le calcul de la dette de loyer notamment concernant les navires, les conteneurs et les entrepôts (cf. note 5.2) ;
- Produits et produits à recevoir de surestaries et de détention, charges à payer relatives aux frais d'escales, aux coûts de transport et aux services de manutention (cf. note 5.4) ;
- Risques liés aux avaries maritimes, contentieux de la société et des provisions associées (cf. note 8.1) ;
- Obligations au titre des prestations définies (cf. note 8.1.2) ;
- Impôts différés actifs reconnus sur pertes reportables (cf. note 4.7.2).

## 2.4 Risques climatiques

Lors de la préparation de ces EFC annuels, tous les impacts potentiels connus des exigences réglementaires actuelles et futures liées au changement climatique ont été pris en compte. Ainsi, le Groupe a pris en compte l'impact du changement climatique dans les estimations et les jugements significatifs.

A cet égard, les principaux éléments inclus dans les EFC au 31 décembre 2023 concernés par ces estimations et jugements font référence à la dépréciation des actifs non financiers et aux durées d'utilité des actifs. Pour plus de détails sur ces éléments, cf. note 5.2 « Immobilisations corporelles » et note 5.3 « Dépréciation d'actifs non financiers ».

## 2.5 Conversion des états financiers et transactions en devises étrangères

### 2.5.1 Conversion des états financiers des sociétés étrangères

Les comptes des entités étrangères du Groupe dont la monnaie fonctionnelle est différente de la monnaie de présentation sont convertis dans la monnaie de présentation, selon les modalités suivantes :

- Les éléments d'actif et de passif sont convertis au cours de clôture à la date du bilan ;
- Les produits et les charges du compte de résultat sont convertis au taux de change moyen de l'exercice ;
- Les différences de conversion en résultant sont comptabilisées en « Ecarts de conversion » au sein des autres éléments du résultat global ;
- Les écarts d'acquisition (« Goodwill ») et les ajustements de juste valeur découlant de l'acquisition d'une filiale étrangère sont traités comme des actifs et des passifs de la filiale étrangère et convertis au cours de clôture.

Lors de la consolidation, les écarts de change, découlant de la conversion de l'investissement net dans des activités à l'étranger, d'emprunts et autres instruments de change désignés comme instruments de couverture de ces investissements, sont enregistrés en autres éléments du résultat global. Lorsqu'une entité étrangère est cédée, ces écarts de conversion initialement reconnus en autres éléments du résultat global sont recyclés au compte de résultat dans les plus ou moins-values de cession. Le Groupe n'applique plus le mécanisme de couverture d'investissement net dans des activités à l'étranger depuis le 31 décembre 2022.

### 2.5.2 Transactions en devises étrangères

Les transactions libellées en monnaies étrangères sont converties dans la monnaie fonctionnelle en utilisant les taux de change en vigueur aux dates des transactions. Les pertes et les gains de change résultant du dénouement de ces transactions comme ceux résultant de la conversion, aux taux en vigueur à la date de clôture, des actifs et passifs monétaires libellés en devises, sont comptabilisés en résultat, sauf lorsqu'ils sont

enregistrés directement en autres éléments du résultat global, en tant qu'instruments de couverture, soit de flux de trésorerie, soit d'un investissement net.

Les écarts de conversion sur les actifs et passifs opérationnels (en particulier les créances clients et les dettes fournisseurs) sont enregistrés en « Gains/(Pertes) de change opérationnels, nets ». Les écarts de conversion sur les actifs et passifs financiers sont enregistrés en résultat financier.

Les taux de conversion contre un Dollar US dans les monnaies présentant les transactions les plus significatives sont les suivants :

	Taux de clôture		Taux moyen	
	2023	2022	2023	2022
Euro	0,90613	0,93440	0,92476	0,95052
Livre sterling	0,78561	0,82665	0,80450	0,81099
Dollar australien	1,46843	1,46778	1,50594	1,44142
Yuan chinois	7,09780	6,89720	7,08174	6,72991
Dollar singapourien	1,31910	1,33980	1,34316	1,37873

### 2.5.3 Hyperinflation

Une décision de l'IFRIC IC de mars 2020 permet à une entité de choisir la présentation de l'effet inflation conduisant au retraitement des éléments non monétaires et des capitaux propres : soit en réserves (c'est-à-dire directement dans les capitaux propres consolidés), soit en autres éléments du résultat global (OCI). L'option retenue doit être appliquée de manière cohérente dans le temps et de la même manière pour toutes les entités dont la monnaie fonctionnelle est celle d'une économie hyperinflationniste. Le Groupe a choisi de comptabiliser ces impacts en réserves.

Au 31 décembre 2023, les principales entités du Groupe soumises à l'hyperinflation sont implantées en Argentine, en Turquie et au Liban.

## Note 3 - Regroupement d'entreprises et événements significatifs intervenus au cours de l'exercice

### 3.1 Regroupement d'entreprises

#### *Estimations et jugements comptables significatifs appliqués aux regroupements d'entreprises*

En application d'IFRS 3, tous les actifs acquis, passifs encourus et passifs éventuels ont été comptabilisés à la valeur de marché (selon IFRS 13). Les méthodes d'évaluation utilisées pour déterminer ces valeurs sont les suivantes :

- **Méthode du comparatif de marché (« Market comparison method »)** : Cette méthode de valorisation compare, pour des actifs similaires et si elles sont disponibles, les valeurs observables sur le marché principal. Cette méthode est principalement utilisée pour la valorisation des immobilisations corporelles ainsi que pour l'évaluation des contrats avantageux et désavantageux.
- **Méthode de l'actualisation des flux de trésorerie futurs (« Discounted cash flow method »)** : Cette méthode de valorisation prend en compte les flux de trésorerie futurs et un taux d'actualisation adapté afin de calculer la valeur actualisée des actifs et des passifs qui n'ont pas de valeurs observables sur un marché donné. Cette méthode est fondée sur des données observables dans la mesure du possible.
- **Approche fondée sur les résultats (« Income approach »)** : Cette méthode d'évaluation consiste en la valorisation (i) de l'économie de redevances qui seraient payées si la marque devait être louée et (ii) de la

méthode dite de « surprofits » appliquée à l'évaluation des contrats avec les clients, des droits de concessions portuaires ainsi que des marques.

### 3.1.1 Investissements dans les terminaux

#### Acquisition de Global Container Terminal aux Etats-Unis

Début décembre 2022, le Groupe a signé un accord sur l'acquisition de deux terminaux de Bayonne et New York, détenus par Global Container Terminals Inc (GCT). Le Port de New York constitue la principale porte d'entrée de CMA CGM sur la côte Est des États-Unis et le Golfe du Mexique. Les terminaux Bayonne et New York ont une capacité globale de 2 millions d'EVP par an, avec un potentiel d'expansion supplémentaire pouvant presque doubler leur capacité.

Le 31 août 2023, le Groupe a finalisé l'acquisition de Global Container Terminals (GCT) Bayonne et New York, terminaux renommés par la suite Port Liberty Bayonne LLC et Port Liberty New York LLC.

Le prix d'acquisition s'élève à environ 2,8 milliards de Dollars US, sous réserve d'ajustement du prix post-clôture.

Depuis la date d'acquisition, les entités acquises ont contribué à hauteur de 97,2 millions de Dollars US au chiffre d'affaires du Groupe et de (28,8) millions de Dollars US au résultat net du Groupe. Si le Groupe avait fait cette acquisition le 1er janvier 2023, le chiffre d'affaires et les pertes après impôts combinées estimées pour les 12 mois terminés le 31 décembre 2023 auraient été respectivement de 273,2 millions de Dollars US et de (94,5) millions de Dollars US.

Les coûts d'acquisition liés à Port Liberty terminals sont considérés comme minimes au niveau du Groupe et ont été comptabilisés au niveau de l'EBIT.

À la date d'acquisition, la contrepartie payée, l'évaluation à la juste valeur des actifs acquis et des passifs repris et le goodwill qui en résulte peuvent être présentés comme suit (en millions de Dollars US) :

		En millions de Dollars US
<b>Prix payé pour la participation de 100% dans Port Liberty Bayonne et Port Liberty New York</b>	<b>A</b>	<b>2 785,6</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la date d'acquisition</b>	<b>B</b>	<b>23,0</b>
<b>Prix payé pour la participation de 100%, nette de la trésorerie acquise à la date d'acquisition</b>	<b>C = A (-) B</b>	<b>2 762,6</b>
<b>Actifs identifiables acquis</b>		
Portefeuille clients		25,0
Droits de concession portuaires		2 199,0
Logiciels et licences et autres immobilisations incorporelles		8,6
Terrains et constructions		10,6
Terminaux		406,6
Autres immobilisations corporelles		7,6
Impôts différés actifs		16,1
Autres actifs non courants		15,5
Fonds de roulement - actifs et autres actifs courants		55,0
<b>Passifs assumés</b>		
Dettes financières non courantes et contrats de location IFRS16		68,4
Impôts différés passifs		16,9
Provisions non courantes		8,3
Autres passifs non courants		23,8
Provisions courantes		1,6
Dettes financières courantes et contrats de location IFRS16		13,7
Fonds de roulement - passifs et autres passifs courants		46,3
<b>Juste valeur des actifs nets acquis</b>	<b>D</b>	<b>2 565,1</b>
<b>Ecart d'acquisition</b>	<b>C (-) D</b>	<b>197,5</b>

Les principales immobilisations incorporelles comptabilisées séparément du goodwill correspondent aux immobilisations incorporelles liées aux concessions pour 2 199,0 millions de Dollars US, selon la méthode dite de « surprofits ».

La répartition du prix d'acquisition a entraîné la comptabilisation d'un goodwill résiduel de 197,5 millions de Dollars US.

#### *Prise de participation dans CSP Iberian Valencia Terminal et CSP Iberian Bilbao Terminal*

Le 29 septembre 2023, le Groupe a finalisé l'acquisition de 49% dans CSP Iberian Valencia Terminal, S.A.U., l'un des plus grands terminaux à conteneurs d'Espagne avec une capacité de 3,5 millions d'EVP et de 38% dans CSP Iberian Bilbao Terminal, S.L., plus grand terminal du nord de l'Espagne, avec une capacité de 950 000 EVP et qui permet de relier l'Espagne aux principaux ports d'Europe du Nord via l'océan Atlantique. Ces 2 participations ont été comptabilisées en entreprises associées et coentreprises pour un montant de 310,7 millions de Dollars US.

#### *Remboursement anticipé du financement de Terminal Link*

Le Groupe et son co-investisseur dans Terminal Link, China Merchant Ports, se sont mis d'accord en juillet 2023 sur un remboursement anticipé du financement de Terminal Link, mis en place début 2020. L'opération a eu lieu au cours du troisième trimestre et a consisté en un investissement de 434 millions de Dollars US par le Groupe dans Terminal Link qui a remboursé sa dette envers China Merchant Ports. Le Groupe bénéficie désormais d'une co-entreprise désendettée, sans modification de sa structure capitalistique, augmentant ainsi la valeur de son investissement dans Terminal Link.

### 3.1.2 Acquisition de La Méridionale

Le 30 mai 2023, le Groupe a finalisé l'acquisition de La Méridionale, compagnie maritime de transport mixte de fret et de passagers, basée à Marseille. Par cette acquisition, le Groupe souhaite poursuivre son développement en Méditerranée et préserver l'expertise des 600 collaborateurs de La Méridionale. Ainsi, la compagnie marseillaise disposera de l'un des premiers « corridors verts » en Méditerranée, en investissant dans la modernisation de la flotte, avec la commande de deux nouveaux navires propulsés au GNL et en capacité de fonctionner au biométhane ou e-méthane.

Le prix d'acquisition s'élève à environ 133,0 millions de Dollars US.

Les coûts d'acquisition liés à La Méridionale sont considérés comme minimes au niveau du Groupe et ont été comptabilisés au niveau de l'EBIT.

Depuis la date d'acquisition, La Méridionale a contribué à hauteur de 74,6 millions de Dollars US au chiffre d'affaires du Groupe et de 6,8 millions de Dollars US au résultat net du Groupe. Si le Groupe avait fait cette acquisition le 1er janvier 2023, le chiffre d'affaires et les pertes après impôts estimées pour les 12 mois clos le 31 décembre 2023 auraient été de respectivement 116,7 millions de Dollars US et de (13,4) millions de Dollars US.

La répartition du prix d'acquisition est préliminaire et a donné lieu à un écart non significatif entre le prix d'acquisition et l'actif net acquis.

### 3.1.3 Activités logistiques

Un contrat de cession a été signé le 11 juillet 2023, permettant au Groupe d'acquérir les activités de commission de transport et de logistique du groupe Bolloré pour une valeur d'entreprise de 5 milliards de Dollars US. La réalisation définitive est soumise à l'obtention des autorisations réglementaires nécessaires et devrait avoir lieu d'ici à la fin du premier trimestre 2024. Dans le cadre du processus antitrust, certains remèdes relatifs à des zones géographiques spécifiques vont devoir être entrepris, pour une portion non significative de l'activité.

Si cette acquisition aboutit, elle renforcera significativement l'activité logistique du Groupe CMA CGM, contribuant ainsi à conforter sa place dans le Top 5 mondial de la logistique.

Par ailleurs, en novembre 2023, le Groupe, par l'intermédiaire de son pôle logistique CEVA Logistics, a fait l'acquisition de 96% des parts de l'entreprise indienne Stellar Value Chain Solutions Private Limited. CEVA bénéficie d'options d'achat, croisées avec des options de vente au bénéfice des vendeurs, exerçables en 2025 et 2026. Le prix d'acquisition, non matériel au niveau Groupe, est soumis à certains ajustements en fonction des comptes de clôture.

### 3.1.4 WhyNot Media

En avril 2023, le Groupe a pris une participation minoritaire dans Brut, un média en ligne français essentiellement diffusé sur les réseaux sociaux et sous format vidéo ou podcast.

En juillet 2023, le Groupe a finalisé l'acquisition de 100% du capital du Groupe HIMA, propriétaire du journal La Tribune. La Tribune est le premier média économique numérique implanté dans les territoires, en France et en Afrique. Cette acquisition permet ainsi de poursuivre l'expansion de WhyNot Media autour des médias locaux et nationaux.

Depuis la date d'acquisition, le Groupe HIMA a contribué à hauteur de 8,2 millions de Dollars US au chiffre d'affaires du Groupe et de (1,3) millions de Dollars US au résultat net du Groupe.

La supervision de ces acquisitions ont été regroupées au sein d'une nouvelle division baptisée WhyNot Media, avec les participations du Groupe dans La Provence, Corse Matin, Brut et Metropole Television.

## 3.2 Informations relatives au Groupe

Un montant de 3,5 milliards de Dollars US de dividendes aux actionnaires a été déclaré et versé au cours de l'exercice clos au 31 décembre 2023, dont 2 milliards de Dollars US au titre de l'exercice 2022 et 1,5 milliard de Dollars US d'acompte sur dividende relatif à l'exercice 2023.

## 3.3 Ressources financières et initiatives de remboursement de dette

Au 31 décembre 2023, le Groupe dispose de 14,8 milliards de Dollar US de ressources financières incluant les facilités de crédit renouvelables (cf. note 6.4).

Le 9 février 2023, le Groupe a remboursé par anticipation l'émission obligataire de 525,0 millions d'Euros de valeur nominale, émis par CMA CGM et dont la maturité initiale était en janvier 2026 (cf. note 6.6.2).

## 3.4 Dynamiques de marché

### Groupe

Le secteur du transport et de la logistique a connu un environnement de marché globalement défavorable en 2023. Après une période de deux ans de demande extraordinaire de biens de consommation au lendemain de la pandémie de Covid-19, le secteur du transport et de la logistique est entré dans un cycle de normalisation caractérisé par une baisse des volumes et des taux de fret, qui a débuté au dernier trimestre 2022. Même si cette normalisation était largement attendue, elle a été exacerbée par des effets de déstockage importants, notamment aux États-Unis. Ce phénomène s'est traduit par une pression sur les volumes de fret dans tous les domaines (maritime, aérien et terrestre) au premier semestre et a eu un impact négatif sur la plupart des activités du Groupe. Au cours du second semestre 2023, les volumes de fret se sont stabilisés à mesure que les effets négatifs liés au déstockage se sont estompés. Néanmoins, la saison haute du transport maritime (traditionnellement au troisième trimestre de l'année) ne s'est matérialisée que marginalement alors que

l'environnement macroéconomique globalement difficile et en particulier les pressions inflationnistes ont continué de peser sur la demande des consommateurs et le commerce mondial.

### Transport maritime

La demande de transport maritime de conteneurs est restée sous pression au premier semestre 2023, dans la continuité des tendances observées au cours du dernier trimestre 2022 en raison de la faible demande des consommateurs et des effets de déstockage. En conséquence, le trafic mondial de conteneurs a diminué de près de 3 % au premier semestre 2023. Avec la baisse du trafic, les congestions portuaires et les perturbations de la chaîne d'approvisionnement qui avaient impacté la majeure partie de 2021 et 2022 se sont rapidement résorbées au début de 2023, modifiant l'équilibre offre/demande dans la majeure partie du monde à mesure que les capacités de transport étaient libérées. Cette dynamique a eu un impact négatif sur les taux de fret malgré les efforts des transporteurs pour ajuster l'offre. Alors que les effets du déstockage se sont progressivement estompés au second semestre, la demande de transport de conteneurs a repris, mais les taux de fret sont restés sous pression en raison de nouvelles capacités livrées sur le marché, maintenant le déséquilibre offre/demande.

### Transport aérien

Le marché du fret aérien a été sous pression en 2022, avec une accélération des vents contraires en 2023, après une année 2021 très positive au lendemain de la pandémie de Covid-19, dans un contexte de capacités limitées en raison du moindre nombre de vols passagers (et donc de volume d'emport en soute), combiné à une forte demande entraînant des rendements élevés.

Bien que 2023 ait été globalement une année difficile pour la demande de fret aérien, le secteur semble désormais avoir dépassé le point bas et les volumes se redressent depuis août 2023, également partiellement soutenus par la saisonnalité du secteur.

### Logistique

Les dynamiques du commerce mondial qui sous-tendent les activités de gestion du fret sont similaires à celles qui déterminent les marchés du transport aérien, maritime et terrestre, étant donné que les transitaires servent d'intermédiaire entre les transporteurs et leurs clients. Cependant, la performance financière des transitaires est moins sensible à la volatilité des taux de fret en raison d'une base de coûts plus flexible et le caractère « asset-light » de leur modèle d'entreprise. Les coûts du transport sont répercutés aux clients finaux et leurs coûts de main-d'œuvre sont plus adaptables. Ceci se traduit généralement par des marges plus stables.

La logistique contractuelle est moins sujette à la cyclicité du secteur dans son ensemble et bénéficie de facteurs de soutien long-terme tels que (i) l'externalisation de la gestion des entrepôts alors que les chaînes d'approvisionnement deviennent de plus en plus complexes, et (ii) des dynamiques du e-commerce. Cette activité nécessite également des investissements plus conséquents, bien que les acteurs du secteur s'efforcent à faire correspondre les contrats de location des entrepôts avec leurs contrats clients pour minimiser leur exposition. L'innovation digitale et l'automatisation sont également des tendances clés qui déterminent la compétitivité et la rentabilité des acteurs. En 2023, le marché de la logistique contractuelle a continué à se redresser à la suite des perturbations liées à la pandémie de Covid-19 (fermeture d'entrepôts, manque de personnel et désorganisation des chaînes d'approvisionnement). Après deux années de dynamisme exceptionnel, le marché du e-commerce a connu une croissance moindre en 2022 et 2023 avec le rééquilibrage des habitudes de consommation, tandis que d'autres secteurs sont restés dynamiques (par exemple : produits pharmaceutiques et automobile).

Le marché de la logistique contractuelle reste très fragmenté et certains grands acteurs s'attèlent à consolider le marché pour réaliser des économies d'échelle. Plus récemment, un certain nombre d'acteurs du transport maritime de conteneurs ont réemployé leurs profits en investissant dans la logistique afin de se diversifier vers une activité moins cyclique et capitalistique. Cette stratégie a également été motivée par la volonté de proposer une offre de services complémentaires aux clients du transport maritime afin de capturer une plus grande partie de leur portefeuille de dépenses logistiques.

## 3.5 Fret aérien

### Carnet de commande

En mars 2023, le Groupe a commandé quatre avions Airbus A350 supplémentaires qui devront être livrés en 2026 et 2027.

En avril 2023, le Groupe a commandé un avion Boeing 777F supplémentaire qui devra être livré en 2027, ce qui représente un total de onze avions en commande (cf. note 8.2.1).

### Coopération stratégique avec Air France-KLM

Le 3 avril 2023, le Groupe CMA CGM et Air France-KLM ont lancé leur coopération stratégique dans le secteur du fret aérien conformément à l'accord signé en mai 2022. Cette coopération a pris fin récemment (cf. note 8.3).

## 3.6 Commande de Navires et transition énergétique

### Transition énergétique

Depuis le 1er janvier 2024, dans le cadre du Pacte vert de l'Union européenne (UE) et conformément aux directives européennes en la matière, le secteur du transport maritime a été inclus au sein du système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQE-UE ou EU ETS pour Emission Trading System). Ce système a pour objectif de plafonner les émissions du transport maritime dans le cadre du plafond global de l'ETS. Le Groupe sera donc soumis à ces nouvelles obligations à compter de l'exercice 2024, générant ainsi des coûts supplémentaires qui seront répercutés dans les prix de vente.

En décembre 2023, à l'occasion de la COP28, le Président Directeur Général a rappelé l'ambition du Groupe pour la réduction de ses émissions de gaz à effet de serre avec (i) - 30% d'ici 2030, (ii) - 80% d'ici 2040 et (iii) net zéro carbone d'ici 2050, par rapport aux émissions 2008. Une déclaration commune a également été faite avec certains acteurs parmi lesquels Maersk, MSC et Hapag-Lloyd et plusieurs états. Ces derniers se donnent l'ambition d'accélérer la décarbonation du transport maritime. Cela permettra de garantir des conditions de concurrence équitables pour tous, et l'accès à des carburants plus écologiques pour l'industrie, en collaborant étroitement avec les régulateurs de l'OMI.

Le Groupe n'est engagé dans aucun contrat d'achat d'énergie renouvelable de type PPA (Power Purchase Agreement en anglais) au 31 décembre 2023.

### Commande de Navires en propriété

Au cours de l'année 2023, le Groupe a passé commande de dix navires 24 000 EVP, douze navires au méthanol 13 000 EVP, six navires au méthanol 15 000 EVP, huit navires au GNL 9 200 EVP et 2 Ropax au GNL qui devraient être livrés entre 2025 et 2028, ce qui porte à 97 le nombre de navires en commande (cf. note 8.2.1).

### Projet Verkor

En septembre 2023, via son fonds PULSE dédié à la décarbonation, le Groupe a annoncé son soutien à la construction de la première Gigafactory de la startup française Verkor dans le port de Dunkerque. Cet investissement permettra à Verkor de fournir dès 2025 à l'industrie automobile, des batteries bas-carbone avec une production initiale de 16 GWh par an. Il entrainera la création de près de 1 200 emplois directs et 3 000 indirects. Avec cette opération, le fonds PULSE contribue à la décarbonation du secteur du transport en France et en Europe. CEVA Logistics a quant à elle signé un accord de partenariat commercial visant à assurer les activités logistiques de cette Gigafactory. Aucun impact significatif relatif à ce projet n'a été reconnu dans les EFC 2023.

## 3.7 Agence de notation

Le 2 juin 2023, Moody's a réhaussé la notation de CMA CGM et celle de ses emprunts obligataires à Ba1. Les deux notations sont assorties d'une perspective stable. La notation de S&P reste inchangée à BB+ assortie d'une perspective stable.

## Note 4 - Résultats de l'exercice

### *Jugement comptable significatif*

La détermination des produits à recevoir (principalement des surestaries et des détentions) et des dépenses d'exploitation (principalement relatives à la manutention et au transport terrestre) nécessite des estimations concernant le montant attendu de la créance, ou à payer, ainsi que de savoir s'il est hautement probable que les produits et charges comptabilisés ne feront pas l'objet d'une correction significative ultérieure. Ces estimations sont notamment basées sur l'expérience passée.

### *Principes de comptabilisation des produits des activités ordinaires et dépenses attachées*

Les produits des activités ordinaires correspondent au paiement que l'entité s'attend à recevoir en contrepartie des services rendus. Ils figurent nets de la taxe sur la valeur ajoutée, des rabais et des remises, et déduction faite des ventes intragroupes.

Conformément à la norme IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients », le Groupe comptabilise les produits en respectant les cinq étapes suivantes : (i) identification du contrat avec un client, (ii) identification des différentes obligations de performance distinctes du contrat, (iii) détermination du prix de la transaction, (iv) affectation du prix de la transaction aux obligations de performance et (v) comptabilisation du produit lorsque les obligations de performance sont satisfaites.

Conformément à la norme IFRS 15, les dépenses sont reconnues au compte de résultat au moment où elles surviennent.

Dans certaines circonstances, le Groupe peut octroyer des rabais à certains clients y compris tardivement. De telles contreparties variables font l'objet d'estimations et sont enregistrées en déduction du prix de la transaction.

### *Application d'IFRS 15 aux transactions spécifiques concernant OCEAN Alliance*

En accord avec IFRS 15 BC58/59, aucun revenu n'est reconnu au titre des ventes d'espace d'OCEAN Alliance (les achats et les ventes d'espace sont présentés sur une base nette), excepté dans des circonstances particulières où un déséquilibre peut survenir entre les partenaires.

### *Transport maritime conteneurisé*

Pour l'activité de transport maritime conteneurisé, une seule obligation de performance distincte a été identifiée par le Groupe entre les différentes composantes de la prestation, que ce soit pour la prestation de transport en conteneur elle-même, les frais de transports terrestres et les services annexes (« Terminal Handling charges » ou « THC », BAF...). En effet, ces composantes participent toutes à l'obligation de performance globale de la prestation de transport maritime et la transaction avec les clients est traitée comme une transaction globale.

Les revenus du fret sont reconnus selon un pourcentage d'avancement basé sur la proportion de temps de transport effectuée à la date de clôture pour chaque conteneur.

Les créances relatives au fret, pour la quote-part du service transférée par le Groupe à son client à la date de clôture selon les règles de reconnaissance du chiffre d'affaires, sont présentées en actifs sur contrats.

Les charges opérationnelles (charges opérationnelles au BL « Bill of Lading » ou « connaissance ») sont reconnues à l'évènement (date d'escale par exemple).

Les produits de détention & surestaries sont reconnus au fur et à mesure.

#### *Activités de logistique*

Le Groupe reconnaît le chiffre d'affaires lors du transfert continu du service sur les 4 lignes de produit de la division logistique, à savoir la logistique contractuelle, la gestion du fret par voie maritime ou aérienne, le transport terrestre et la logistique des véhicules finis. Le Groupe fournit également des services de courtage et des services à valeur ajoutée.

Le sous-groupe CEVA comptabilise des revenus dès lors que les obligations de performance, définies au préalable avec le client, sont atteintes. C'est à dire lors du transfert de biens ou de services promis au client.

##### ▪ *Services de logistique contractuelle*

CEVA fournit une gamme de services logistiques tels que la distribution, le service de collecte et d'emballage, les services de gestion des matériaux, les services d'assurance internationale, les services de gestion de projets internationaux et les services de facilitation des échanges. L'obligation de performance des revenus est satisfaite au fur et à mesure sur la base du service rendu mesuré soit par les coûts réels, soit par la production fournie selon les termes et conditions des contrats. Les coûts sont enregistrés ou estimés pour correspondre à la reconnaissance du chiffre d'affaires.

##### ▪ *Gestion du fret aérien et maritime - transporteur indirect*

En tant que transporteur indirect, CEVA gère les expéditions de ses clients, consolide les expéditions vers une destination particulière, détermine l'acheminement, sélectionne le transporteur direct et offre chaque lot consolidé en une seule expédition au transporteur direct pour le transport vers un point de distribution. CEVA délivre un connaissance aux clients comme contrat de transport. CEVA a toute latitude pour choisir les moyens, l'itinéraire et les procédures à suivre pour la manutention, le transport et la livraison du fret. CEVA est le point de contact direct pour l'exécution des services. L'accomplissement de la prestation est mesuré au fur et à mesure de la progression de chaque envoi tout au long de son voyage. La quote-part du temps de transport non encore réalisée à la date de clôture est reportée à la période suivante.

##### ▪ *Transport terrestre et autres services de gestion de fret - Services à valeur ajoutée*

CEVA fournit des services à l'origine ou à destination, en aidant les clients à dédouaner les marchandises et en préparant la documentation requise, en calculant et en prévoyant le paiement des droits et autres taxes au nom des clients, ainsi qu'en organisant les inspections requises par les autorités ou fournissant des services supplémentaires tels que l'entreposage, le transport terrestre, le stockage et la gestion des documents. L'obligation de performance est satisfaite au moment où le service est achevé.

##### ▪ *Chiffre d'affaires des agents de fret (services de fret direct) inclus dans les lignes de métier de type aérien ou maritime*

En tant qu'agent de vente de fret autorisé par la plupart des compagnies aériennes et des lignes maritimes, CEVA organise également le transport des expéditions individuelles et reçoit une commission de la compagnie aérienne ou de la ligne maritime pour l'organisation des expéditions, ou gagne un revenu net pour l'excédent des montants facturés au client sur les montants versés au transporteur direct. Le contrat de transport est conclu entre le client et le transporteur direct ; le transporteur direct est le principal débiteur du point de vue du client. En agissant en cette qualité, CEVA n'a pas la responsabilité des biens à expédier une fois qu'ils ont été remis au transporteur. Par conséquent, l'obligation de performance est atteinte au moment où une entente est conclue entre le client et le transporteur sur le transfert de marchandises. Les revenus correspondant aux revenus des agents sont comptabilisés soit en fret maritime soit en fret aérien.

Le Groupe ne prévoit pas de contrats dont le délai entre le transfert des biens ou services promis au client et le paiement par le client dépasse un an. Par conséquent, le Groupe n'ajuste aucun des prix de transaction à la valeur temps de l'argent.

#### ▪ *Logistique des véhicules finis*

CEVA transporte des véhicules finis de l'usine au point de vente. En complément, ce produit offre de plus en plus de services à valeur ajoutée dont un réseau multimodal de transport routier, ferroviaire et maritime, des services d'entreposage, des opérations en aval de la production, la customisation des véhicules, des services d'inspections avant livraison, et en matière de gestion de la flotte. L'obligation de performance est satisfaite de manière continue sur la base du service rendu, mesuré soit sur la base des coûts réels encourus soit sur la base du chiffre d'affaires en fonction des contrats. Les coûts sont reconnus ou provisionnés au même rythme que le chiffre d'affaires.

Le Groupe ne s'attend pas à rentrer dans des contrats pour lesquels la période entre le transfert des biens ou services au client et le paiement par ce dernier ne dépasse un an. En conséquence, il n'y a pas d'ajustement lié à la valeur temps.

#### *Autres activités*

Pour les revenus des autres activités, aucune obligation de performance distincte n'a été identifiée dans les contrats : les revenus sont reconnus lorsque les services ont été rendus ou les marchandises livrées.

## 4.1 Segments opérationnels

En application de la norme IFRS 8 « Segments opérationnels », l'information sectorielle reportée ci-dessous est basée sur le reporting interne utilisé par la Direction du Groupe pour affecter les ressources entre les segments et évaluer leur performance.

Le Groupe est organisé autour de trois segments opérationnels : l'activité de transport de conteneurs, l'activité logistique, et les autres activités.

Concernant l'activité de transport de conteneurs, CMA CGM est organisée comme un opérateur maritime mondial qui gère sa flotte de navires et de conteneurs ainsi que sa clientèle sur une base globale.

La performance des segments est évaluée par la Direction sur la base des agrégats suivants :

- Chiffre d'affaires ;
- EBITDA avant plus / (moins) values de cessions d'immobilisations et de filiales ;
- EBIT (« Earnings Before Interests and Taxes »);

L'EBITDA correspond à la ligne « EBITDA AVANT PLUS / (MOINS) VALUES DE CESSIONS D'IMMOBILISATIONS ET DE FILIALES » présentée dans le compte de résultat consolidé.

L'EBIT et l'EBITDA avant plus / (moins) values de cessions d'immobilisations et de filiales, mesures quantitatives non-IFRS, sont utilisés comme outil de mesure de la capacité du Groupe à piloter sa performance opérationnelle. Le Groupe considère que la présentation de ces mesures non-IFRS constitue des agrégats pertinents dans les prises de décisions de la Direction. Ces agrégats n'étant pas définis par les normes IFRS, ils ne peuvent pas être considérés comme une alternative au résultat de l'exercice ou tout autre agrégat financier requis en IFRS. Cependant, en matière d'informations sectorielles, la Direction estime que l'EBIT et l'EBITDA avant plus / (moins) values de cessions d'immobilisations et de filiales sont des agrégats plus pertinents pour juger de la performance des segments car le résultat financier et l'impôt ne sont pas alloués par segment.

L'information sectorielle pour les segments sur lesquels le Groupe reporte est la suivante pour les exercices clos le 31 décembre 2023 et 2022 :

	Chiffre d'affaires		EBITDA		EBIT	
	2023	2022 (*)	Exercice clos le 31 décembre		2023	2022 (*)
Transport maritime de conteneurs	31 394,8	58 946,3	7 398,3	31 636,7	3 946,4	27 172,2
Logistique	15 211,2	16 089,4	1 375,9	1 222,7	376,0	439,3
Autres activités	2 001,0	1 805,5	235,5	447,3	(46,6)	246,4
<b>Total avant éléments non alloués</b>	<b>48 606,9</b>	<b>76 841,2</b>	<b>9 009,7</b>	<b>33 306,7</b>	<b>4 275,8</b>	<b>27 857,9</b>
Eliminations inter segments	(1 591,1)	(2 343,3)	-	-	(45,8)	-
	<b>47 015,8</b>	<b>74 497,9</b>	<b>9 009,7</b>	<b>33 306,7</b>	<b>4 230,0</b>	<b>27 857,9</b>
Éléments non alloués	-	-	-	-	(178,6)	(1 523,3)
<b>Total chiffres consolidés</b>	<b>47 015,8</b>	<b>74 497,9</b>	<b>9 009,7</b>	<b>33 306,7</b>	<b>4 051,4</b>	<b>26 334,6</b>

(\*) Retraité en accord avec les ajustements rétrospectifs des allocations de prix d'acquisition

Certains éléments inclus dans l'EBIT sont présentés en tant qu'éléments non alloués car ils sont considérés par la Direction comme n'affectant pas la performance opérationnelle du Groupe. Ils ne sont donc pas reportés sur la ligne « Total avant éléments non alloués ».

Le passage de l'EBIT au core EBIT peut être présenté comme ci-dessous, en lien avec les Notes 4.3, 4.4 et 7.2 :

	Exercice clos le 31 décembre	
	2023	2022 (*)
<b>Core EBIT</b>	<b>4 275,8</b>	<b>27 857,9</b>
Gains / (Pertes) sur cessions d'immobilisations et de filiales	4.3	37,3
Autres produits et (charges)	4.4	(299,7)
Gain / (Perte) sur écarts de change opérationnels		51,6
Dépréciations / éléments non récurrents enregistrés dans les entreprises associées et	7.2	(13,7)
<b>EBIT</b>	<b>4 051,4</b>	<b>26 334,6</b>

(\*) Retraité en accord avec les ajustements rétrospectifs des allocations de prix d'acquisition

## 4.2 Charges opérationnelles

### 4.2.1 Variations des charges opérationnelles

Les charges opérationnelles s'analysent comme suit :

	Exercice clos le 31 décembre	
	2023	2022
Soutes et consommables	(5 629,8)	(6 844,6)
Affrètement et achats d'espaces	(1 727,7)	(1 904,1)
Manutention	(6 662,1)	(7 718,3)
Transport terrestre, maritime et autres transports externes	(9 840,1)	(11 724,6)
Port et canal	(2 190,3)	(1 775,2)
Locations de conteneurs et autres dépenses logistiques	(1 403,0)	(1 652,4)
Charges de personnel	(7 255,7)	(6 526,2)
Frais généraux et administratifs	(2 250,3)	(1 963,5)
Dotations pour dépréciation des stocks et créances, net des reprises	(40,7)	(194,3)
Autres	(1 006,4)	(887,9)
<b>Charges opérationnelles</b>	<b>(38 006,1)</b>	<b>(41 191,2)</b>

La plupart des coûts encourus dans le transport conteneurisé, tels que la manutention, le transport et les dépenses logistiques, ont diminué de manière significative, principalement en raison de la diminution des

congestions, tandis que les soutes et consommables ont bénéficié de la baisse des prix de l'énergie. Toutefois, la baisse des coûts n'a pas compensé la forte baisse des revenus.

La baisse des coûts du transport conteneurisé a été partiellement compensée par une augmentation des frais administratifs, notamment en raison de l'effet année pleine des acquisitions finalisées en 2022 dans la division logistique, et par l'augmentation des coûts portuaires et des canaux principalement en raison de la hausse des tarifs.

#### 4.2.2 Charges de personnel

Les charges de personnel se présentent comme suit :

	Exercice clos le 31 décembre	
	2023	2022
Traitements et salaires	(6 099,7)	(5 581,5)
Charges sociales	(942,3)	(766,1)
Charges liées aux avantages au personnel (cf. note 8.1)	(161,2)	(131,5)
Autres charges	(52,5)	(47,2)
<b>Charges de personnel</b>	<b>(7 255,7)</b>	<b>(6 526,2)</b>

L'effectif des sociétés contrôlées par le Groupe est de 96 847 au 31 décembre 2023 (97 545 au 31 décembre 2022). Le nombre total d'employés, incluant ceux employés dans certaines coentreprises ou à travers des agences de recrutement pour les navigants et les intérimaires, est de 146 040 employés au 31 décembre 2023 (142 530 employés au 31 décembre 2022).

### 4.3 Gains et pertes sur cessions d'immobilisations et de filiales

Les pertes ou les profits sur cessions d'actifs correspondent à la différence entre le produit de cession et la valeur nette comptable de l'actif cédé. Ils sont comptabilisés dans le compte de résultat.

Les principes comptables relatifs aux opérations d'achat pour revente sont présentés en note 5.2.

Le résultat de cession d'immobilisations et de filiales s'analyse comme suit :

	Exercice clos le 31 décembre	
	2023	2022
Cessions de navires	7,0	(7,9)
Cessions de conteneurs	23,3	32,1
Cessions d'autres immobilisations	5,4	(0,3)
Cessions de filiales	1,6	(10,9)
<b>Gains / (Pertes) sur cessions d'immobilisations et de filiales</b>	<b>37,3</b>	<b>13,0</b>

## 4.4 Autres produits et charges

Les autres produits et charges s'analysent comme suit :

	Exercice clos le 31 décembre	
	2023	2022 (*)
(Dépréciation des actifs) / Reprises de dépréciation	(26,3)	(1 429,9)
Autres	(273,4)	(147,4)
<b>Autres produits et (charges)</b>	<b>(299,7)</b>	<b>(1 577,3)</b>

(\*) Retraité en accord avec les ajustements rétrospectifs des allocations de prix d'acquisition

La ligne « Autres » comprend, dans les mêmes proportions, les coûts de transaction des acquisitions, les variations de provisions pour risques et litiges non récurrentes et les variations de provisions pour restructuration. Cette ligne comprend également marginalement d'autres éléments non récurrents individuellement non significatifs.

En 2022, la ligne « (Dépréciation des actifs) / Reprises de dépréciation » correspond principalement (i) à la dépréciation constatée sur les UGT transport terrestre et logistique contractuelle du segment logistique, (ii) à la dépréciation de certains coûts capitalisés liés au développement des systèmes d'information et (iii) à l'ajustement rétrospectif de l'allocation du prix d'acquisition de La Provence pour (64,6) millions de Dollars US.

## 4.5 Primes d'investissement relatives aux financements des navires assortis d'un avantage fiscal

Les « Primes d'investissement relatives aux financements des navires assortis d'un avantage fiscal » sont liées à des financements de navires dans lesquels une portion de l'avantage associé est reconnue chaque année dans le compte de résultat pendant la durée fiscale du financement.

## 4.6 Résultat financier

Les principes comptables relatifs à l'endettement financier ainsi qu'à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie sont présentés aux notes 6.4 et 6.6.

Le Groupe présente les charges d'intérêts comme des flux de trésorerie liés aux activités de financement dans son tableau des flux de trésorerie consolidé.

Le résultat financier s'analyse de la façon suivante :

	Exercice clos le 31 décembre	
	2023	2022
Charges d'intérêts sur emprunts hors contrats de location	(286,4)	(210,9)
Produits d'intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	879,8	280,5
Charges d'intérêts sur contrats de location	(868,2)	(909,2)
<b>Coût des emprunts net, incl. le règlement des dérivés de taux d'intérêt</b>	<b>(274,8)</b>	<b>(839,6)</b>
Impact non récurrent lié aux initiatives de désendettement	(36,0)	(19,7)
<b>Coût total des emprunts net</b>	<b>(310,8)</b>	<b>(859,4)</b>
Variation de juste valeur et règlements sur instruments financiers dérivés	4,0	(5,5)
Gains / (Pertes) de change	139,9	122,5
Autres produits et charges financiers, nets	82,6	(121,9)
<b>Autres éléments nets du résultat financier</b>	<b>226,4</b>	<b>(4,8)</b>
<b>Résultat financier</b>	<b>(84,4)</b>	<b>(864,2)</b>

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023 :

- Les « Charges d'intérêts sur emprunts hors contrats de location » comprennent (27,6) millions de Dollars US d'amortissement des frais d'émission reconnus selon la méthode du taux d'intérêt effectif ((33,5) millions de Dollars US pour l'exercice clos le 31 décembre 2022). La hausse du coût des emprunts entre 2022 et 2023 est due, en autres facteurs, à l'augmentation des taux d'intérêt variable ;
- La forte augmentation des « Produits d'intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie » reflète la rémunération liée aux ressources financières élevées du Groupe, également en lien avec la hausse des taux d'intérêt.

Les « Gains / (Pertes) de change » sont principalement dus à la conversion des dettes financières et autres transactions financières libellées dans des devises autres que le Dollars US (principalement mais pas exclusivement des transactions en EUR). Le Groupe ayant un actif net en EUR, l'appréciation de l'EUR a un impact positif sur le résultat de change financier.

Les « Autres produits et charges financiers, nets » concernent principalement les dividendes reçus des parties liées ainsi que les variations de juste valeur de nos placements financiers et les impacts de l'hyperinflation. En 2022, les « Autres produits et charges financiers, nets » concernent principalement la dépréciation des investissements au Liban.

## 4.7 Impôt courant et impôts différés

### 4.7.1 Impôt courant

Selon IAS 12 « Impôts », l'impôt courant est le montant d'impôt sur le résultat à payer (ou à recouvrer) relatif au profit taxable (ou la perte) de l'exercice. Le profit taxable (ou perte) est le profit (ou la perte) de l'exercice, déterminé selon les règles établies par l'autorité fiscale, sur lequel l'impôt sur le résultat est à payer (ou à recouvrer).

#### Jugement comptable significatif

Le Groupe est soumis à l'impôt sur les sociétés et équivalents dans de nombreuses juridictions. La plupart des transporteurs maritimes du Groupe bénéficient de régimes spécifiques au titre de leurs activités maritimes (régime de taxation au tonnage ou équivalents). Le régime français de taxation au tonnage consiste à déterminer le résultat fiscal des activités qui seront soumises à l'impôt sur la base du tonnage des navires éligibles, auxquels un taux fixe est appliqué. C'est la raison pour laquelle, entre autres, le Groupe classe les incidences du régime de taxation au tonnage dans l'impôt courant.

Exercice clos le 31 décembre		
	2023	2022
Impôt courant	(414,6)	(567,3)
Impôt différé	121,7	(20,2)
<b>Impôt sur le résultat</b>	<b>(292,9)</b>	<b>(587,5)</b>

La majeure partie des activités du Groupe est soumise à des régimes d'imposition spécifique des revenus (régime de taxation au tonnage ou équivalents) en vigueur en France, à Singapour ainsi qu'aux Etats-Unis. A Singapour, aucune provision n'est comptabilisée au titre de la taxation des revenus de l'activité maritime ; les revenus sont exemptés de toute taxation sous couvert de la section 13A du « Singapore Income Tax Act » et du Singapore's Maritime Sector Incentive Approved International Shipping Enterprise Scheme. En France, les résultats provenant de l'exploitation de navires éligibles sont soumis à un système de taxation au tonnage dont le calcul est fondé sur le tonnage des navires éligibles. Les autres activités, filiales et/ou branches du Groupe sont soumises aux règles d'imposition de leurs juridictions respectives.

Des intégrations fiscales existent dans certains pays où le Groupe est présent (principalement en France). Ils permettent aux entités d'une même intégration fiscale de combiner leurs profits taxables et leurs pertes déductibles afin de calculer une charge globale d'impôt qui sera à payer par l'entité mère.

La baisse de l'impôt courant est liée à une performance moindre, notamment sur les opérations non assujetties à la taxe au tonnage et à certains impôts sur les bénéfices supportés à l'étranger.

#### 4.7.2 Impôts différés

D'après IAS 12, les impôts différés sont comptabilisés à concurrence des différences temporelles entre la base fiscale des actifs et passifs et leur valeur comptable dans les états financiers consolidés. Aucun impôt différé n'est comptabilisé s'il est né de la comptabilisation initiale d'un actif ou d'un passif lié à une transaction, autre qu'un regroupement d'entreprises, qui, au moment de la transaction, n'affecte ni le résultat comptable, ni le résultat fiscal, sauf si cette transaction génère une différence temporelle imposable et déductible d'un montant égal. Les impôts différés sont déterminés à l'aide des taux d'impôt (et en fonction des réglementations fiscales) qui ont été adoptés ou quasi-adoptés à la date de clôture et dont il est prévu qu'ils s'appliqueront lorsque l'actif d'impôt différé concerné sera utilisé ou le passif d'impôt différé sera réglé.

Les actifs d'impôts différés ne sont comptabilisés que dans la mesure où il est probable qu'un profit taxable futur sera dégagé pour absorber ces différences temporelles.

Des impôts différés sont comptabilisés au titre des différences temporelles liées à des participations dans des filiales et des entreprises associées, sauf lorsque le calendrier de retournement de ces différences temporelles est contrôlé par le Groupe et qu'il est probable que ce reversement n'interviendra pas dans un avenir proche.

Les impôts différés sont comptabilisés au compte de résultat, à l'exception de ceux relatifs à des éléments comptabilisés en autres éléments du résultat global ou directement en capitaux propres. Dans ce cas, les impôts différés sont comptabilisés respectivement en autres éléments du résultat global ou directement en capitaux propres.

#### Hypothèses et estimations comptables significatives

Des impôts différés actifs sont reconnus pour toutes les différences temporelles non utilisées dans la mesure où il est probable qu'un bénéfice imposable sera généré pour compenser les pertes. Des estimations de la Direction sont nécessaires pour déterminer le montant des impôts différés actifs qui pourront être reconnus sur la base de l'horizon et du montant probable des bénéfices imposables futurs.

Du fait du régime de taxation au tonnage et équivalent applicable à l'activité principale de transport maritime du Groupe, le montant des actifs d'impôts différés à comptabiliser est limité.

### Impôts différés relatifs aux déficits reportables

Pour déterminer les impôts différés sur pertes reportables, il convient d'estimer la part des résultats futurs qui sera traitée dans le cadre du régime de taxation au tonnage et la part résiduelle qui ne sera pas soumise à ce régime. Pour la comptabilisation des actifs d'impôts différés en France, la Direction a également basé ses évaluations sur :

- Le fait que le régime français de taxe au tonnage (appliqué depuis 2013) a été renouvelé pour une période de 10 ans en 2023 ;
- La meilleure estimation des résultats imposables futurs relatifs aux activités non soumises au régime de la taxation au tonnage.

### Impôts différés relatifs aux activités éligibles à la taxe au tonnage

Du fait du régime de taxe au tonnage applicable aux activités de transport maritime du Groupe, les différences entre la valeur comptable et la valeur soumise à l'impôt des actifs et passifs sont généralement de nature permanente. Cela s'explique par le fait que le résultat taxable des activités éligibles à la taxe au tonnage est basé sur des éléments totalement décorrélés des valeurs comptables et des valeurs généralement retenues dans le régime de droit commun. En conséquence, les différences temporaires sont limitées à celles provenant d'autres activités qui sont assujetties au régime de droit commun.

Les impôts différés s'analysent comme suit :

Impôts différés	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022 (*)
ID sur pertes reportables	104,0	55,9
ID sur Goodwill	40,1	0,1
ID sur actifs incorporels dans le cadre d'acquisitions (*)	(990,3)	(1 006,9)
ID sur réévaluation et dépréciation d'immobilisations incorporelles et corporelles	(8,4)	(1,5)
ID sur les retraitements de loyers (*)	31,0	17,7
ID sur provision pour retraite	16,4	24,1
ID sur provisions non déductible / reprise	60,2	62,8
ID sur bénéfices non distribués des filiales	(75,8)	(86,2)
ID sur autres différences temporelles	6,4	17,9
<b>Total impôts différés nets</b>	<b>(816,3)</b>	<b>(916,1)</b>

(\*) Retraité en accord avec (i) les ajustements rétrospectifs des allocations de prix d'acquisition et (ii) l'amendement à IAS 12

La ventilation des impôts différés présentée dans le tableau ci-dessus est basée sur des montants nets. Les impôts différés actifs et passifs sont compensés lorsqu'il existe un droit inconditionnel de compenser les impôts actifs et passifs et lorsqu'il s'agit de taxes au sein d'une même autorité fiscale.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2023, conformément aux amendements d'IAS 12, les entités du Groupe doivent reconnaître les impôts différés associés aux contrats de location entrant dans le champ d'application d'IFRS16 (à l'exclusion des entités soumises au régime de taxe au tonnage ou assimilées). Ces amendements ont conduit à la comptabilisation d'impôts différés actifs pour un montant de 10,7 millions de Dollars US, comptabilisés rétrospectivement directement dans les réserves de capitaux propres à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022.

Le montant des impôts différés de 121,7 millions de Dollars US enregistré dans le compte de résultat de l'exercice 2023 est expliqué par :

- (i) La hausse des impôts différés actifs sur déficits reportables pour 19,5 millions de Dollars US au titre des activités non soumises à la taxation au tonnage ;
- (ii) L'augmentation des impôts différés actifs à hauteur de 39,4 millions de Dollars US relatifs aux écarts d'acquisition déductibles de filiales américaines du segment logistique ;
- (iii) Une baisse récurrente de l'impôt différé passif pour 41,0 millions de Dollars US en lien avec les allocations de prix d'acquisition ;

- (iv) Une baisse des impôts différés passifs sur les réserves non distribuées des filiales pour un montant de 10,9 millions de Dollars US ;
- (v) D'autres ajustements d'impôts différés pour 13,3 millions de Dollars US.

#### Pertes fiscales

Les pertes fiscales sont reconnues uniquement en présence de résultats taxables futurs par des activités soumises dans les conditions de droit commun (hors taxation au tonnage) à l'impôt sur les sociétés. Aucune des filiales concernées n'a reporté de résultat taxable négatif sur l'année en cours ou sur les années antérieures.

En France, les pertes fiscales reportables, dont la recouvrabilité est considérée comme non probable dans un avenir proche, ne sont pas comptabilisées au bilan. Au 31 décembre 2023, il n'y a pas de pertes fiscales non utilisées puisque toutes les pertes fiscales disponibles ont été utilisées lors de l'exercice (369,0 millions de Dollars US au 31 décembre 2022).

En ce qui concerne la division logistique, des pertes fiscales reportables pour un montant de 1 314,0 millions de Dollars (1 116,0 millions de Dollars US au 31 décembre 2022) sont susceptibles d'être imputées sur des profits futurs taxables pour lesquels aucun impôt différé actif n'a été comptabilisé car les entités ont déclaré des pertes au cours de l'année en cours ou de l'année précédente. 786,0 millions de Dollars US de pertes fiscales sont reportables indéfiniment, 297,0 millions de Dollars US expireront dans les 1 à 5 ans, et 231,0 millions de Dollars US expireront dans les 6 à 20 ans.

Chez CMA CGM Asia Pacific (et les entités associées), des pertes fiscales reportables pour un montant de 2 358,0 millions de Dollars US sont susceptibles d'être imputées sur des profits futurs taxables pour lesquels aucun impôt différé actif n'a été comptabilisé car les entités sont soumises au régime de taxe au tonnage ou régime associé. Ces pertes fiscales sont reportables indéfiniment.

#### Différences Temporaires taxables

Dans le périmètre CEVA, des différences temporelles liées aux bénéfices non distribués des filiales pour un montant de 126,0 millions de Dollars US (116,0 millions de Dollars US en 2022) n'ont pas reconnues sous forme d'impôts différés passifs. Cela s'explique par le fait que le Groupe est en position de contrôler le calendrier de retournement de ces différences temporelles et il est probable que ce renversement n'interviendra pas dans un avenir proche.

Les effets d'impôt relatif aux autres éléments du résultat global sont présentés dans l'état du résultat global consolidé :

	Au 31 décembre
	2023
<b>Impôt différé net au début de l'exercice (*)</b>	<b>(916,1)</b>
Variations par le compte de résultat	121,7
Différences de conversion	(7,4)
Autres	(12,9)
<b>Impôt différé net à la fin de l'exercice</b>	<b>(816,3)</b>

(\*) Retraité en accord avec (i) les ajustements rétrospectifs des allocations de prix d'acquisition et (ii) l'amendement à IAS 12

#### 4.7.3 Preuve d'impôt

En France, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2022, le taux d'impôt applicable est de 25,83% (25,0% avec la contribution sociale additionnelle de 3,3%) pour les entreprises dont le chiffre d'affaires est supérieur ou égal à 250,0 millions d'Euros.

Par conséquent, la preuve d'impôt Groupe a été présentée au taux 25,83% pour l'exercice 2023 :

	Exercice clos le 31 décembre	
	2023	2022 (*)
<b>Résultat avant impôt et avant quote-part de profit (ou perte) des entreprises associés et coentreprises</b>	<b>3 982,5</b>	<b>25 573,9</b>
Résultat avant impôt soumis à la taxation au tonnage ou équivalent	2 912,5	25 330,8
<b>Résultat avant impôt soumis à la taxation standard</b>	<b>1 070,0</b>	<b>243,1</b>
<b>Impôt sur le résultat théorique (taux d'impôt : 25,83% depuis 2022)</b>	<b>(276,4)</b>	<b>(62,8)</b>
Charge d'impôt sur le résultat	(292,9)	(587,5)
<b>Différences entre l'impôt théorique et l'impôt effectif</b>	<b>(16,5)</b>	<b>(524,7)</b>
Autres résultats non soumis à taxation	(7,8)	11,1
Impôts différés actifs liés aux déficits reportables, et déficits fiscaux non reconnus	42,2	59,8
Effet des taux d'impôt différents à l'étranger	(1,5)	18,5
Variation des impôts différés non liés au résultat avant impôt	81,8	(23,5)
Impôt courant calculé sur une base spécifique	(78,3)	(147,0)
Impact liés aux résultats antérieurs	8,2	67,7
Impôt courant calculé sur une base spécifique	(6,8)	(359,2)
Autres différences permanentes	(54,3)	(152,0)
<b>Total des différences</b>	<b>(16,5)</b>	<b>(524,7)</b>

(\*) Retraité en accord avec (i) les ajustements rétrospectifs des allocations de prix d'acquisition et (ii) l'amendement à IAS 12

Les autres différences permanentes sont essentiellement liées à des impacts liés à des provisions non déductibles, des retraitements IFRS16 dans les entités soumises à la taxe au tonnage, ainsi que des impacts de conversion.

## Note 5 - Capitaux engagés et besoin en fonds de roulement

### 5.1 Ecart d'acquisition et autres immobilisations incorporelles

#### 5.1.1 Ecart d'acquisition

##### *Ecart d'acquisition et regroupement d'entreprises*

Les regroupements d'entreprises sont comptabilisés conformément à la méthode de l'acquisition prescrite par IFRS 3 « Regroupement d'entreprises ». Conformément à cette norme, tous les coûts liés aux regroupements d'entreprises sont comptabilisés en charges opérationnelles.

Le prix payé pour l'acquisition d'une filiale correspond à la juste valeur des actifs acquis, des passifs encourus auprès des précédents propriétaires et des instruments de capitaux propres émis par le Groupe à la date de la

transaction. Le prix payé inclut la juste valeur de tout actif ou passif résultant d'un accord de complément de prix. Les paiements éventuels classés en dette à ce titre sont ensuite réévalués en compte de résultat.

Les actifs identifiables acquis et les passifs assumés dans le cadre d'un regroupement d'entreprises sont évalués initialement à leur juste valeur à la date d'acquisition.

#### *Détermination de l'écart d'acquisition*

L'écart d'acquisition est calculé par différence entre :

- La somme (i) de la contrepartie transférée, (ii) du montant des participations ne donnant pas le contrôle dans la société acquise et (iii) de la juste valeur à la date d'acquisition de la participation précédemment détenue dans l'entreprise acquise ; et
- La juste valeur des actifs identifiables acquis et des passifs assumés, calculés selon la norme IFRS3.

Si la somme ci-dessus représente moins que la juste valeur des actifs nets de l'entreprise acquise dans le cas d'une acquisition à des conditions avantageuses, l'écart est comptabilisé en tant que produit dans le compte de résultat.

Les participations ne donnant pas le contrôle représentent la portion du résultat et de l'actif net (du Groupe ou de l'une de ses filiales) attribuable aux intérêts détenus par des tierces parties.

Les ajustements sont reconnus comme étant des révisions de l'écart d'acquisition, à condition qu'ils résultent d'informations nouvelles obtenues sur des faits et des circonstances qui existaient à la date d'acquisition intervenues dans les douze mois suivant la date d'acquisition.

#### *Présentation et évaluation ultérieure de l'écart d'acquisition*

L'écart d'acquisition issu de l'acquisition de filiales est présenté isolément au bilan. L'écart d'acquisition d'une entreprise associée ou une coentreprise est compris dans la quote-part du Groupe dans les participations dans les entreprises associées ou les coentreprises.

Lors de la cession d'une filiale, d'une entreprise associée ou d'une coentreprise, la valeur de l'écart d'acquisition attribuable à l'entité est prise en compte pour la détermination de la plus ou moins-value de cession.

#### *Dépréciation pour perte de valeur des écarts d'acquisition*

Cf. note 5.3.

Les variations de la valeur comptable des écarts d'acquisition peuvent être présentées comme suit :

	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022 (*)
<b>Début de l'exercice</b>	<b>5 181,8</b>	<b>2 855,8</b>
Ecarts d'acquisition provenant des regroupements d'entreprises	290,7	3 596,4
Perte de valeur	-	(1 192,6)
Autres variations	0,4	(0,9)
Différences de conversion	40,0	(76,9)
<b>À la fin de l'exercice</b>	<b>5 512,9</b>	<b>5 181,8</b>

(\*) Retraité en accord avec les ajustements rétrospectifs des allocations de prix d'acquisition

Conformément à la norme IFRS 3, des ajustements de l'allocation du prix d'acquisition concernant Ingram, Gefco et La Provence ont été effectués restrospectivement au 31 décembre 2022.

En 2023, la ligne « Écarts d'acquisition provenant des regroupements d'entreprises » correspond aux écarts d'acquisition reconnus dans le cadre de l'acquisition des terminaux Port Liberty aux Etats-Unis (affecté aux autres activités et à une UGT unique), La Tribune (affecté aux autres activités) et Stellar (affecté au segment logistique et à l'UGT logistique contractuelle) (cf. note 3.1).

Concernant les variations 2022, cf. notes 3.1 et 3.1.5 des EFC annuels 2022.

L'allocation des écarts d'acquisition aux segments opérationnels et aux UGT est la suivante au 31 décembre 2023 et au 31 décembre 2022 :

			Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022 (*)
<b>Segment</b>	<b>UGT</b>			
Transport maritime de conteneurs	Transport maritime de conteneurs	a	1 127,4	1 120,9
			<b>1 127,4</b>	<b>1 120,9</b>
Logistique	Air / Océan (FM)		1 011,5	969,8
	Transport terrestre		790,1	759,4
	Logistique contractuelle		1 236,0	1 217,3
	Logistique des véhicules finis		3,0	2,7
		b	<b>3 040,6</b>	<b>2 949,2</b>
Autres activités	Terminaux (**)		1 276,5	1 079,0
	Autres (**)		68,4	32,6
		c	<b>1 344,9</b>	<b>1 111,7</b>
<b>At the end of the period</b>		<b>a + b + c</b>	<b>5 512,9</b>	<b>5 181,8</b>

(\*) Retraité en accord avec les ajustements rétrospectifs des allocations de prix d'acquisition

(\*\*) Ces postes correspondent à plusieurs UGT, par exemple Port Liberty and Fenix Marine Services dans les terminaux

### 5.1.2 Autres immobilisations incorporelles

Les autres immobilisations incorporelles correspondent principalement :

- Aux marques et aux portefeuilles clients, évalués en utilisant l'approche fondée sur les résultats qui consiste à la valorisation (i) de l'économie de redevances qui seraient payées si la marque devait être louée et (ii) de la méthode dite de « surprofits » appliquée à l'évaluation des contrats avec les clients ainsi qu'aux droits de concessions portuaires. La durée d'utilisation des portefeuilles clients dépend du taux d'attrition appliqué ;
- A des logiciels acquis ou créés inscrits à leur coût d'acquisition initial et aux coûts de développement, diminués du cumul des amortissements et des éventuelles pertes de valeur. Les développements internes de logiciels sont capitalisés en accord avec les critères d'IAS 38 « Immobilisations incorporelles » ;
- Aux droits sur les concessions portuaires pour lesquels la durée d'utilisation repose sur la maturité du contrat de concession en prenant en compte des hypothèses raisonnables de renouvellement.

Les coûts associés à la maintenance des logiciels sont comptabilisés en charges, au fur et à mesure qu'ils sont encourus.

Les logiciels informatiques acquis ou créés sont amortis en linéaire sur une durée de cinq à dix ans en fonction de leur durée prévisionnelle d'utilisation.

Les autres immobilisations incorporelles s'analysent comme suit :

	Logiciels		Marque & Portefeuille clients	Droits de concession portuaires	Autres	Total
	En service	En cours				
<b>Valeur brute des autres immobilisations incorporelles</b>						
<b>Au 31 décembre 2021</b>	<b>893,2</b>	<b>142,5</b>	<b>1 918,8</b>	<b>71,0</b>	<b>8,9</b>	<b>3 034,4</b>
Acquisitions	31,2	114,8	(0,0)	-	0,2	146,2
IFRIC 12 adjustment	8,7	-	-	-	-	8,7
Acquisition de filiales	138,3	(0,0)	1 377,0	1 338,3	16,7	2 870,3
Cessions	(12,8)	-	-	-	(1,4)	(14,1)
Pertes de valeur	-	(68,5)	-	-	-	(68,5)
Reclassements	19,9	(19,6)	-	-	0,0	0,4
Différences de conversion	(1,9)	(1,2)	(2,5)	-	(2,5)	(8,2)
<b>Au 31 décembre 2022 (*)</b>	<b>1 076,5</b>	<b>168,0</b>	<b>3 293,3</b>	<b>1 409,3</b>	<b>22,0</b>	<b>5 969,2</b>
Acquisitions	26,5	122,3	0,0	-	3,8	152,6
Réévaluation – application IAS 29	5,5	-	-	-	-	5,5
Acquisition de filiales (cf. note 3.1)	8,6	0,2	34,3	2 207,1	1,6	2 251,8
Cessions	(17,6)	-	(0,0)	-	(1,7)	(19,4)
Reclassements	82,8	(120,7)	(16,0)	-	2,3	(51,6)
Différences de conversion	6,0	3,0	38,5	(3,5)	2,8	46,8
<b>Au 31 décembre 2023</b>	<b>1 188,3</b>	<b>172,9</b>	<b>3 350,1</b>	<b>3 612,9</b>	<b>30,7</b>	<b>8 354,9</b>

(\*) Retraité en accord avec les ajustements rétrospectifs des allocations de prix d'acquisition

	Logiciels		Marque & Portefeuille clients	Droits de concession portuaires	Autres	Total
	En service	En cours				
<b>Amortissements et pertes de valeur</b>						
<b>Au 31 décembre 2021</b>	<b>(584,4)</b>	<b>-</b>	<b>(332,0)</b>	<b>(64,8)</b>	<b>(6,4)</b>	<b>(987,5)</b>
Dotations aux amortissements	(100,7)	-	(126,0)	(59,5)	(2,0)	(288,3)
Cessions	9,0	-	-	-	0,2	9,1
Perte de valeur	(99,5)	-	(65,9)	-	-	(165,4)
Reclassements	12,2	-	-	-	0,0	12,2
Différences de conversion	(2,9)	-	(0,4)	-	0,3	(3,0)
<b>Au 31 décembre 2022</b>	<b>(774,1)</b>	<b>-</b>	<b>(524,2)</b>	<b>(124,3)</b>	<b>(7,9)</b>	<b>(1 430,6)</b>
Dotations aux amortissements	(115,9)	-	(144,9)	(82,8)	(3,0)	(346,7)
Réévaluation – application IAS 29	(4,8)	-	-	-	-	(4,8)
Cessions	18,3	-	0,0	-	-	18,3
Pertes de valeur et mise au rebut	(7,2)	-	-	-	(2,1)	(9,2)
Reclassements	29,5	-	16,0	-	0,6	46,1
Différences de conversion	(5,7)	-	(4,8)	0,0	(0,2)	(10,6)
<b>Au 31 décembre 2023</b>	<b>(859,9)</b>	<b>-</b>	<b>(658,0)</b>	<b>(207,1)</b>	<b>(12,6)</b>	<b>(1 737,6)</b>

La valeur nette comptable des autres immobilisations incorporelles se présente comme suit :

Valeur nette comptable des autres immobilisations incorporelles	Logiciels		Marque & Portefeuille clients	Droits de concession portuaires	Autres	Total
	En service	En cours				
<b>Au 31 décembre 2023</b>	<b>328,4</b>	<b>172,9</b>	<b>2 692,1</b>	<b>3 405,8</b>	<b>18,0</b>	<b>6 617,3</b>
<b>Au 31 décembre 2022 (*)</b>	<b>302,4</b>	<b>168,0</b>	<b>2 769,1</b>	<b>1 285,0</b>	<b>14,1</b>	<b>4 538,6</b>
<b>Au 31 décembre 2021</b>	<b>308,8</b>	<b>142,5</b>	<b>1 586,8</b>	<b>6,2</b>	<b>2,6</b>	<b>2 046,9</b>

(\*) Retraité en accord avec les ajustements rétrospectifs des allocations de prix d'acquisition

Les droits de concession des terminaux incluent désormais la concession portuaire comptabilisée en immobilisation incorporelle dans le cadre de l'acquisition des terminaux Port Liberty Bayonne LLC et Port Liberty New York LLC durant le troisième trimestre 2023.

## 5.2 Immobilisations corporelles

### *Date de comptabilisation des immobilisations corporelles*

Conformément à IAS 16 « Immobilisations corporelles », les immobilisations corporelles sont comptabilisées en tant qu'actifs s'il est probable que des avantages économiques futurs associés à l'actif iront au Groupe et que le coût de l'actif peut être mesuré de manière fiable.

### *Droit d'utilisation sous IFRS 16*

IFRS 16 requiert de reconnaître un droit d'utilisation (et une dette de loyers) représentant son obligation d'effectuer des paiements de loyers pour des contrats de location. A la date de commencement du contrat, le droit d'utilisation doit être évalué au coût incluant (i) la dette de loyers initiale, (ii) les prépaiements, (iii) les coûts directs initiaux et (iv) les coûts de démantèlement et de remise en état.

L'amortissement du droit d'utilisation s'effectue linéairement. La période d'amortissement du droit d'utilisation se termine à la première des deux dates suivantes : la fin de la durée d'utilité de l'actif droit d'utilisation ou la fin de la durée de location. Par ailleurs, si la propriété de l'actif sous-jacent est transférée au preneur ou si le preneur est raisonnablement certain d'exercer une option d'achat, la période d'amortissement dure jusqu'à la fin de la durée d'utilité de l'actif sous-jacent, en tenant compte de la valeur résiduelle correspondante.

Lorsque les contrats contiennent à la fois une composante « location » et une composante « services », la Société sépare les deux composantes en se basant sur leurs prix respectifs. Cette distinction concerne principalement les contrats d'affrètement de navires et consiste à exclure les coûts de fonctionnement (« running costs ») du montant du loyer et ainsi à déterminer l'équivalent de la composante « loyer » d'un contrat de location coque nue.

### *Position de l'IFRIC relative à la durée du bail et à la durée d'usage des aménagements locatifs*

Pour déterminer si un locataire est raisonnablement certain de prolonger (ou de ne pas résilier) un bail, IFRS 16 exige d'une entité qu'elle tienne compte de tous les faits et circonstances pertinents qui créent une incitation économique pour le locataire. Cela comprend les améliorations locatives réalisées ou à réaliser au cours de la durée du contrat qui devraient consister en des avantages économiques importants pour le locataire lorsqu'une option de prolongation ou de résiliation du bail devient exerçable.

De plus, comme mentionné ci-dessus, une entité tient compte de l'aspect économique plus général du contrat lorsqu'elle détermine la période exécutoire d'un bail. Cela comprend, par exemple, les coûts d'abandon ou de démantèlement des améliorations locatives non amovibles. Si une entité prévoit d'utiliser des améliorations locatives non amovibles au-delà de la date à laquelle le contrat peut être résilié, l'existence de ces améliorations locatives indique que l'entité pourrait encourir une pénalité plus qu'insignifiante si elle met fin au bail. Par conséquent, en appliquant IFRS 16, une entité examine si le contrat est exécutoire pour au moins la période d'utilité prévue des améliorations locatives.

### *Transactions de cession-bail*

Afin de déterminer le traitement comptable applicable à une opération de cession-bail, le Groupe détermine si la cession du bien par le vendeur-preneur constitue une vente selon IFRS 15 ou non.

- Si la cession du bien par le Groupe constitue une vente selon IFRS 15, le Groupe doit évaluer l'actif comptabilisé au titre du droit d'utilisation découlant de la transaction de cession-bail en proportion de la valeur comptable antérieure de l'actif correspondant au droit d'utilisation conservé. Le Groupe ne comptabilise alors que le profit ou la perte réalisé correspondant aux droits cédés au vendeur-preneur. Le contrat de location est comptabilisé conformément à IFRS 16.

- Si la cession du bien par le Groupe ne constitue pas une vente selon IFRS 15, le Groupe continue de comptabiliser l'actif cédé et comptabilise un passif financier égal au produit de la cession en appliquant IFRS 9.

#### *Coût d'entrée des immobilisations corporelles*

Conformément à IAS 16, les immobilisations corporelles sont comptabilisées à leur coût d'acquisition historique ou à leur coût de production, diminué des amortissements ou des dépréciations pour perte de valeur. Les coûts d'acquisition ou de production comprennent les coûts directement attribuables au transfert de l'actif sur son lieu d'exploitation et à sa mise en état pour permettre son utilisation de la manière prévue par la Direction du Groupe. Lorsque cela est nécessaire, les coûts opérationnels encourus préalablement à l'exploitation sont comptabilisés en charges.

Les coûts d'emprunt encourus au titre de la construction d'actifs éligibles sont inscrits à l'actif au cours de la période nécessaire permettant de les amener en état de fonctionnement pour l'utilisation prévue. Les autres coûts d'emprunt sont comptabilisés en charges.

Lors de la comptabilisation initiale, le coût des immobilisations corporelles acquises est alloué à chaque composant de l'actif amorti séparément.

Les coûts d'entretien sont comptabilisés en charges sur l'exercice, à l'exception de ceux encourus dans le cadre des arrêts techniques obligatoires requis pour le maintien des certificats de navigation d'un navire qui constituent un composant identifiable au moment de l'acquisition d'un navire et qui sont alors capitalisés lors du prochain arrêt technique. Ces composants sont amortis sur la période la plus courte entre la durée de vie résiduelle de l'actif et la date du prochain arrêt technique.

Les immobilisations corporelles sont amorties selon la méthode linéaire afin de ramener le coût de chaque actif à sa valeur résiduelle (valeur à la casse pour les navires et prix de vente estimé pour les conteneurs) sur sa durée d'utilité estimée comme suit :

<b>Actifs</b>	<b>Durées d'utilité en années</b>
Constructions (selon les composants identifiés)	15 à 40
Navires neufs	25
Arrêts techniques (composants des navires)	2 à 5
Navires d'occasion (porte-conteneurs et roll-on roll-off) ; en fonction de la durée de vie résiduelle	6 à 22
Conteneurs neufs "Dry"	15
Conteneurs neufs "Reefers"	12
Conteneurs d'occasion ; en fonction de la durée de vie résiduelle	3 à 5
Agencements et installations	10
Autres immobilisations telles que les équipements de manutention, de chargement et de déchargement	3 à 20
Avions neufs	25

Les valeurs résiduelles et les durées d'utilité des actifs sont revues et, le cas échéant, ajustées à chaque clôture. La valeur résiduelle des navires est fonction des prix moyens observés sur le marché de l'acier. La valeur résiduelle des conteneurs est basée sur l'expérience du Groupe dans la revente de conteneurs d'occasion.

La valeur comptable d'un actif est immédiatement dépréciée pour le ramener à sa valeur recouvrable lorsque la valeur comptable de l'actif est supérieure à sa valeur recouvrable estimée (cf. note 5.3).

#### *Estimations comptables significatives : Détermination de la durée de vie économique et des valeurs résiduelles*

L'amortissement des navires représente une charge significative pour le Groupe. Les navires sont amortis sur leur durée d'utilité estimée jusqu'à leur valeur résiduelle.

Les valeurs résiduelles et les durées d'utilité des actifs sont revues régulièrement en fonction de l'information disponible notamment sur l'âge des navires en service sur le marché et l'âge moyen des navires mis au rebut.

Cette évaluation prend également en considération les nouvelles technologies, le potentiel d'utilisation et la structure du navire. Cette approche exclut dans la mesure du possible les variations à court terme du marché. Les changements d'estimations relatives à la durée d'utilité et aux valeurs résiduelles pourraient impacter de manière significative les charges d'amortissement et de dépréciation.

### Transition énergétique et réglementation IMO23

Dans le cadre de la transition énergétique et par anticipation de la réglementation IMO23, la direction a révisé à compter du quatrième trimestre 2021 la viabilité économique et l'efficacité de sa flotte en propriété, en particulier ses navires les plus anciens qui sont susceptibles d'être les plus touchés par ces changements de réglementation. Cela s'est traduit par un raccourcissement de leur durée de vie économique et par conséquent une accélération du profil d'amortissement au cours de l'année 2022. La durée de vie appliquée à la plupart des navires de la flotte reste inchangée à 25 ans.

La Direction a pris en compte l'impact des risques climatiques dans l'évaluation de la durée d'utilité des immobilisations corporelles. Ces risques incluent par exemple l'évolution des réglementations liées au climat et les évolutions technologiques qui pourraient impacter l'usage de certains navires.

#### Estimations et jugements comptables significatifs : Analyse du caractère raisonnablement certain des options des contrats de location (achat, prolongation, résiliation anticipée...) et analyse d'autres éléments pouvant avoir une incidence sur la durée de location

Lors de l'évaluation des conditions de location, la Direction a analysé les options d'achat existantes, les conditions de restitution et de renouvellement, et les options de résiliation, en tenant compte des facteurs économiques et de tout autre facteur pertinent afin de déterminer si ces options sont raisonnablement certaines d'être exercées ou non.

Cette analyse est effectuée régulièrement afin de déterminer de potentiels changements d'intention. Ces changements peuvent modifier la durée des contrats ou le statut des options et ainsi mener à la modification du montant de dette de loyers et du droit d'utilisation.

La durée d'un contrat de location tient compte de la période de restitution des navires et des conteneurs qui font partie de la période exécutoire de location, basée sur des statistiques historiques et sur les dispositions contractuelles.

### 5.2.1 Variation des immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles s'analysent comme suit :

	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022
<b>Navires net</b>		
En propriété	12 205,9	10 959,7
En construction	4 626,9	2 217,2
Droit d'utilisation	7 081,6	7 615,7
	<b>23 914,4</b>	<b>20 792,6</b>
<b>Conteneurs net</b>		
En propriété	2 377,2	1 993,1
En construction	23,2	19,8
Droit d'utilisation	2 482,4	2 881,7
	<b>4 882,7</b>	<b>4 894,6</b>
<b>Terrains et constructions net</b>		
En propriété	936,1	753,5
En construction	44,7	28,5
Droit d'utilisation	2 085,9	2 054,9
	<b>3 066,8</b>	<b>2 836,9</b>
<b>Terminaux</b>		
En propriété	426,2	190,1
En construction	180,4	33,7
Droit d'utilisation	881,5	846,5
	<b>1 488,1</b>	<b>1 070,4</b>
<b>Avions</b>		
En propriété	534,3	591,8
En construction	1 392,0	826,9
Droit d'utilisation	-	-
	<b>1 926,3</b>	<b>1 418,7</b>
<b>Autres immobilisations corporelles net</b>		
En propriété	691,9	489,3
En construction	111,5	208,0
Droit d'utilisation	49,9	52,3
	<b>853,3</b>	<b>749,7</b>
<b>Total net</b>		
En propriété	17 171,7	14 977,5
En construction	6 378,7	3 334,1
Droit d'utilisation	12 581,3	13 451,2
<b>Immobilisations corporelles</b>	<b>36 131,7</b>	<b>31 762,9</b>

Au 31 décembre 2023, les actifs de type droits d'utilisation inclus dans le tableau ci-dessus représentent une valeur nette comptable de 12 581,3 millions de Dollars US (13 451,2 millions de Dollars US au 31 décembre 2022).

Au 31 décembre 2023, le Groupe détient 253 navires en propriété dont 4 navires liés à la division maritime spécialisée récemment créée et 310 en location entrant dans le champ d'application IFRS 16 ou au travers d'arrangements similaires (233 navires en propriété et 320 en location entrant dans le champ d'application IFRS 16 ou au travers d'arrangements similaires au 31 décembre 2023). Le Groupe exploite également 66 navires présentés hors bilan, portant la flotte à 629 navires.

La variation des immobilisations corporelles pour les exercices 2023 et 2022 s'analyse comme suit :

	Navires			Conteneurs	Terrains et constructions	Terminaux	Avions	Autres immobilisations corporelles	Total
	En propriété	Droit d'utilisation	En construction						
<b>Au 31 décembre 2021</b>	<b>14 555,7</b>	<b>10 594,7</b>	<b>655,7</b>	<b>6 256,5</b>	<b>3 145,9</b>	<b>346,4</b>	<b>1 007,5</b>	<b>610,5</b>	<b>37 172,8</b>
Acquisitions	1 479,0	2 789,3	1 670,6	1 275,0	866,2	33,6	483,3	298,0	8 895,0
Acquisitions de filiales	-	-	-	-	683,1	957,5	-	314,0	1 954,6
Cessions	(63,3)	(127,7)	(0,1)	(262,4)	(191,2)	(17,4)	(23,5)	(64,9)	(750,6)
Cessions de filiales	-	-	-	-	(2,0)	-	-	(0,2)	(2,2)
Réévaluation	-	-	-	-	100,3	-	-	19,7	120,0
Reclassements	189,6	(128,5)	-	(1,6)	(19,3)	0,6	-	(9,4)	31,4
Navires mis en service	113,0	-	(113,0)	-	-	-	-	-	(0,0)
Refinancements et exercices d'options d'achats	885,8	(885,8)	-	-	-	-	-	-	-
Différences de conversion	(21,1)	(7,2)	3,9	(0,0)	(149,0)	(22,2)	(3,4)	(33,7)	(232,6)
<b>Au 31 décembre 2022</b>	<b>17 138,7</b>	<b>12 234,8</b>	<b>2 217,2</b>	<b>7 267,4</b>	<b>4 433,9</b>	<b>1 298,4</b>	<b>1 463,9</b>	<b>1 134,0</b>	<b>47 188,4</b>
Acquisitions	793,8	1 933,6	2 930,4	768,4	753,9	72,0	631,4	357,0	8 240,5
Acquisitions de filiales	164,1	-	-	-	74,4	446,9	-	19,5	704,8
Cessions	(108,4)	(592,6)	-	(384,3)	(318,7)	(14,3)	(41,2)	(100,1)	(1 559,6)
Cessions de filiales	-	-	-	-	(7,1)	-	-	(1,9)	(9,0)
Réévaluation - application IAS 29	-	-	-	-	61,3	1,1	-	33,9	96,3
Reclassements en actif dévalué en vue de la vente	-	-	-	-	-	-	(60,3)	-	(60,3)
Reclassements	35,9	(99,0)	67,7	14,9	96,6	(3,6)	-	(68,7)	43,9
Navires mis en service	595,6	-	(595,6)	-	-	-	-	-	-
Refinancements et exercices d'options d'achats	824,2	(824,2)	-	-	-	-	-	-	-
Différences de conversion	19,8	0,9	7,3	(0,0)	11,7	(8,2)	2,4	0,9	34,8
<b>Au 31 décembre 2023</b>	<b>19 463,7</b>	<b>12 653,5</b>	<b>4 626,9</b>	<b>7 666,3</b>	<b>5 106,0</b>	<b>1 792,3</b>	<b>1 986,3</b>	<b>1 374,8</b>	<b>54 679,9</b>

Au cours de l'année 2023, hormis les amortissements récurrents, les principales variations sont les suivantes :

- Navires :
  - (i) Les « Acquisitions » de navires en propriété concernent principalement l'acquisition de sept navires d'occasion et d'un navire neuf, la livraison de scrubbers pour les navires existants ainsi que les coûts capitalisés des arrêts techniques obligatoires ;
  - (ii) Les « variations » des droits d'utilisation de navires concernent principalement des nouvelles locations pour un montant de 1 131,0 million de Dollars US, des extensions de location pour un montant de 339,1 millions de Dollars US, et la réévaluation de droits d'utilisation suite à la prise en compte de levées d'options d'achat pour un montant de 441,9 millions de Dollars US ;
  - (iii) Les « Acquisitions » de navires en construction comprennent les acomptes versés relatifs à des navires du carnet de commande et également des investissements dans des scrubbers à installer sur les navires.
- Conteneurs : les variations comprennent les nouveaux conteneurs pour un montant de 412,7 millions de Dollars US, les nouvelles locations ainsi que des modifications de certaines locations pour un montant de 355,7 millions de Dollars US et les cessions de conteneurs pour un montant de 384,3 millions de Dollars US ;
- Terrains et constructions : les « Acquisitions » correspondent aux locations conclues par la division Logistique pour un montant de 561,0 millions de Dollars US ;
- Terminaux et ports secs : les « Acquisitions de filiales » de terminaux correspondent principalement aux équipements portuaires concernant l'acquisition de terminaux Port Liberty Bayonne LLC et Port Liberty New York LLC pour un montant de 406,6 millions de Dollars US ;
- Avions : les « Acquisitions » correspondent principalement aux acomptes versés relatifs à des avions qui seront livrés en 2027 ;
- Autres immobilisations corporelles : les « Acquisitions » concernent principalement la division Logistique pour un montant de 288,7 millions de Dollars US.

Les variations survenues au cours de l'année 2022 sont détaillées dans les comptes annuels 2022.

*Acquisition d'immobilisations corporelles, incorporelles et réconciliation avec le tableau des flux de trésorerie consolidés*

Les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles s'élèvent à 8 393,2 millions de Dollars US durant l'exercice clos le 31 décembre 2023 (9 041,3 millions de Dollars US durant l'exercice clos le 31 décembre 2022).

La réconciliation de ces acquisitions avec le montant des dépenses d'investissements (« CAPEX ») présenté dans le tableau de flux de trésorerie (sous le libellé « Acquisition d'immobilisations corporelles ») est présentée ci-dessous :

		Exercice clos le 31 décembre	
		2023	2022
Acquisitions d'actifs inclus dans le tableau ci-dessus	a	8 393,2	9 041,3
(+) Acquisition d'actifs détenus en vue de la vente	b	-	-
(-) Actifs sans décaissement de trésorerie / financés (i)	b	(366,7)	(114,6)
(-) IFRS16 Augmentation des droits d'utilisation	c	(2 898,6)	(4 054,9)
CAPEX décaissé provenant des acquisitions d'immobilisations incorporelles	d	(144,3)	(134,3)
CAPEX décaissé provenant des acquisitions d'immobilisations corporelles	e = (-) a (-) b (-) c (-) d	(4 983,6)	(4 737,5)
CAPEX décaissé provenant de regroupement d'entreprises	f	(3 717,2)	(5 778,0)
<b>Total CAPEX provenant du tableau de flux de trésorerie consolidé</b>	<b>d + e + f</b>	<b>(8 845,0)</b>	<b>(10 649,8)</b>

(i) Les actifs du Groupe comprennent les actifs dont le prix d'acquisition est directement payé par la banque qui porte le financement du chantier, que les actifs soient financés par location financière ou par dette hypothécaire (aucun flux de trésorerie lors de l'acquisition de l'actif n'est donc constaté par le Groupe).

En plus du montant de 8 845,0 millions de Dollars US relatif aux CAPEX provenant du tableau des flux de trésorerie consolidés, le Groupe a procédé aux investissements suivants concernant ses actifs d'exploitation :

- 785,5 millions de Dollars US de décaissements relatifs aux opérations de financement et liés à l'exercice d'options d'achat de navires et de conteneurs. Ces transactions génèrent un reclassement des valeurs comptables des immobilisations corporelles concernées de la catégorie « location » à la catégorie « propriété » pour une valeur nette comptable de 546,3 millions de Dollars US pour les navires et de 167,5 millions de Dollars US pour les conteneurs ;
- 247,0 millions de Dollars US de CAPEX sans décaissement de trésorerie relatifs à des acomptes financés de navires sans impact immédiat sur la trésorerie du Groupe ;
- 119,7 millions de Dollars US de CAPEX sans décaissement de trésorerie relatifs à des navires et des conteneurs achetés dans le cadre d'un tirage de financement ou d'éléments du fonds de roulement sans impact immédiat sur la trésorerie du Groupe ;
- 2 898,6 millions de Dollars US liés à la conclusion de nouveaux contrats de location.

La variation des amortissements, pour les exercices clos le 31 décembre 2023 et 2022 s'analyse comme suit :

	Navires			Conteneurs	Terrains et constructions	Terminaux	Avions	Autres immobilisations corporelles	Total
	En propriété	Droit d'utilisation	En construction						
<b>Au 31 décembre 2021</b>	<b>(4 383,9)</b>	<b>(2 861,0)</b>	-	<b>(1 880,2)</b>	<b>(1 199,7)</b>	<b>(161,7)</b>	<b>(26,3)</b>	<b>(296,6)</b>	<b>(10 803,4)</b>
Dotation aux amortissements	(1 611,7)	(2 105,4)	-	(694,5)	(591,8)	(85,7)	(19,6)	(145,0)	(5 253,8)
Cessions	47,9	127,7	-	201,1	181,2	11,9	8,5	61,8	640,0
Perte de valeur	-	-	-	-	8,4	-	(8,5)	(4,0)	(4,1)
Réévaluation	-	-	-	-	(82,4)	-	-	(13,6)	(96,0)
Reclassements	(240,2)	218,5	-	0,8	26,7	(0,4)	-	(8,5)	(3,1)
Différences de conversion	8,9	1,1	-	0,0	59,9	8,0	0,8	16,3	94,9
<b>Au 31 décembre 2022</b>	<b>(6 179,0)</b>	<b>(4 619,1)</b>	-	<b>(2 372,7)</b>	<b>(1 597,0)</b>	<b>(228,0)</b>	<b>(45,2)</b>	<b>(384,4)</b>	<b>(15 425,5)</b>
Dotation aux amortissements	(878,1)	(1 834,9)	-	(701,4)	(747,7)	(90,8)	(31,9)	(188,1)	(4 473,0)
Cessions	96,9	592,6	-	301,2	306,2	14,1	13,5	89,6	1 414,1
Cessions de filiales	-	-	-	-	3,2	-	-	1,7	4,9
Perte de valeur	-	-	-	-	(0,4)	-	(21,6)	(0,2)	(22,1)
Réévaluation - application IAS 29	-	-	-	-	(33,1)	(0,1)	-	(26,5)	(59,7)
Reclassements en actif détenu en vue de la vente	-	-	-	-	-	-	15,3	-	15,3
Reclassements	(293,8)	290,4	-	(10,6)	8,5	(1,2)	(0,0)	(20,2)	(27,0)
Différences de conversion	(3,7)	(0,8)	-	(0,0)	20,9	1,8	(0,2)	7,1	25,1
<b>Au 31 décembre 2023</b>	<b>(7 257,8)</b>	<b>(5 571,9)</b>	-	<b>(2 783,6)</b>	<b>(2 039,3)</b>	<b>(304,2)</b>	<b>(70,0)</b>	<b>(521,5)</b>	<b>(18 546,2)</b>

En prenant en compte les actifs incorporels, le total des amortissements de l'exercice 2023 est de 4 819,7 millions de Dollars US (5 543,1 millions de Dollars US au 31 décembre 2022).

La valeur nette des immobilisations corporelles à l'ouverture et à la clôture des exercices 2023 et 2022 se présente comme suit :

	Navires			Conteneurs	Terrains et constructions	Terminaux	Avions	Autres immobilisations corporelles	Total
	En propriété	Droit d'utilisation	En construction						
<b>Au 31 décembre 2023</b>	<b>12 205,9</b>	<b>7 081,6</b>	<b>4 626,9</b>	<b>4 882,7</b>	<b>3 066,8</b>	<b>1 488,1</b>	<b>1 926,3</b>	<b>853,3</b>	<b>36 131,7</b>
<b>Au 31 décembre 2022</b>	<b>10 959,7</b>	<b>7 615,7</b>	<b>2 217,2</b>	<b>4 894,6</b>	<b>2 836,9</b>	<b>1 070,4</b>	<b>1 418,7</b>	<b>749,6</b>	<b>31 762,9</b>
<b>Au 31 décembre 2021</b>	<b>10 171,8</b>	<b>7 733,8</b>	<b>655,7</b>	<b>4 376,3</b>	<b>1 946,2</b>	<b>184,6</b>	<b>981,2</b>	<b>319,9</b>	<b>26 369,4</b>

Au 31 décembre 2023, la valeur comptable des immobilisations corporelles données en garantie (principalement en garantie de dettes financières) s'élève à 16,9 milliards de Dollars US (17,3 milliards de Dollars US au 31 décembre 2022) et à 4,3 milliards de Dollars US en excluant les actifs loués rentrant dans le périmètre d'IFRS16 (3,8 milliards de Dollars US au 31 décembre 2022).

### 5.2.2 Développement de la flotte du Groupe

Les acomptes versés aux chantiers relatifs aux navires en propriété et en construction sont présentés dans le bilan consolidé au sein du poste « Navires » pour un montant de 4 626,9 millions de Dollars US au 31 décembre 2023 (2 217,2 millions de Dollars US au 31 décembre 2022).

Les prépaiements réalisés pour les commandes d'avions sont comptabilisés sur la ligne « Autres immobilisations corporelles » du bilan consolidé et s'élèvent à 1 392,0 millions de Dollars US au 31 décembre 2023 (826,9 millions de Dollars US au 31 décembre 2022).

## 5.3 Dépréciation d'actifs non financiers

Conformément à IAS 16 « Immobilisations corporelles » et IAS 36 « Dépréciation d'actifs », le Groupe effectue une revue annuelle des valeurs comptables des immobilisations corporelles (cf. note 5.2) et incorporelles (cf. note 5.1) afin d'apprécier s'il existe un quelconque indice montrant que la valeur de ces actifs est susceptible d'être remise en cause. Si un tel indice existe, la valeur recouvrable de l'actif est estimée afin de déterminer une éventuelle perte de valeur. La valeur recouvrable d'un actif correspond à sa juste valeur diminuée des coûts de cession ou sa valeur d'utilité, si celle-ci est supérieure. Aux fins de l'évaluation des éventuelles pertes de valeur sur les écarts d'acquisition ou autres actifs ne générant pas de flux de trésorerie indépendants, les actifs sont regroupés en Unités Génératrices de Trésorerie (« UGT »), qui représentent le niveau le moins élevé générant des flux de trésorerie indépendants.

Les tests de dépréciation des actifs à durée de vie indéfinie et des écarts d'acquisition sont faits chaque année au niveau des UGT, ou plus fréquemment lorsqu'il existe des indices de perte de valeur.

Les droits d'utilisation selon IFRS 16 entrent dans le champ d'application d'IAS 36 et sont testés annuellement ou lorsqu'il existe des indices de perte de valeur. Ils font l'objet d'un test de dépréciation au niveau des UGT du Groupe.

Toute dépréciation comptabilisée au titre d'un écart d'acquisition ne peut être reprise.

### *Hypothèses, estimations et jugements comptables significatifs*

Lorsqu'il est procédé à des calculs de valeur d'usage, la Direction estime les flux futurs de trésorerie attendus de l'actif ou de l'unité génératrice de trésorerie et choisit les taux d'actualisation et de croissance perpétuelle appropriés afin de calculer la valeur actuelle de ces flux de trésorerie. Ces estimations prennent en compte certaines hypothèses sur la situation économique globale mondiale et la croissance future de l'industrie du transport maritime conteneurisé et des activités logistiques. Dans le contexte actuel rappelé en Note 3.4, la Direction a révisé ses prévisions en conséquence lors de l'évaluation de la valeur d'utilité de ses principales UGT, notamment l'UGT de transport conteneurisé (cf. ci-après).

Les principales hypothèses retenues par le Groupe pour les tests de dépréciation de ses actifs non financiers sont les suivantes :

- Le niveau auquel les actifs sont testés :
  - (i) CMA CGM, est un opérateur maritime global qui gère sa clientèle et sa flotte de navires et de conteneurs sur une base globale. Les clients les plus importants sont traités de manière centralisée et les actifs sont réalloués régulièrement sur les lignes maritimes selon la demande. Même si certaines lignes maritimes

présentent certaines spécificités, aucune ne génère des flux de trésorerie de manière indépendante des autres. En conséquence, les navires, les conteneurs, les écarts d'acquisition et les autres actifs immobilisés liés à l'activité de transport conteneurisé ne sont pas testés de manière individuelle mais sur la base des flux de trésorerie générés par toute l'activité de transport conteneurisé.

- (ii) S'agissant de l'activité Logistique et comme indiqué en Note 3.1.5, la Direction évalue l'écart d'acquisition sur la base de quatre unités génératrices de trésorerie : Air / Océan (Gestion du fret ou FM), Transport terrestre, Logistique contractuelle et Logistique des véhicules finis. La valeur recouvrable de chacune des UGT est déterminée sur la base de leur valeur d'utilité respective.
  - (iii) Concernant l'activité relative à l'exploitation des terminaux, lorsque le Groupe contrôle l'entité, les UGT correspondent à chaque terminal ou entité, ou à un groupe de terminaux ou d'entités lorsqu'ils opèrent dans une même zone géographique et que leurs activités sont interdépendantes.
  - (iv) Concernant l'activité de fret aérien, l'ensemble de la flotte d'avions est considérée comme une UGT unique dans la mesure où la clientèle et la flotte d'avions sont gérées globalement.
- Le taux d'actualisation après impôts (coût moyen pondéré du capital ou « WACC ») utilisé pour les besoins du calcul se situe dans une fourchette de 7,5% à 20,1% (8% à 23% en 2022), appliqué en fonction du risque inhérent à chaque activité testée.
  - Le taux de croissance perpétuelle appliqué aux périodes non couvertes par le business plan est généralement compris entre 1% et 3% (compris entre 1 et 3% à fin 2022 – cf. sensibilité ci-dessous). Les taux de croissance perpétuels tiennent compte des anticipations de marché actuelles pour la période considérée.
  - Certaines hypothèses spécifiques aux secteurs du Groupe:

#### Activité de transport conteneurisé

Comme évoqué en note 3.4, après 2 ans de conditions de marché anormales en 2021 et 2022, ces conditions se sont normalisées en 2023 notamment avec une baisse des taux de fret. L'évolution future de prix des carburants, ainsi que la diversification des sources d'énergie dans un contexte de décarbonation, constituent également un facteur d'incertitude impactant les prévisions du Groupe, notamment dans l'UGT de transport conteneurisé. Le rapport de force entre l'offre et la demande déterminera la capacité du Groupe à transférer au client le surcoût éventuel du prix des carburants et des coûts associés. Dans les années à venir, l'équilibre offre-demande est un challenge en raison de la hausse de la capacité statique de navires.

Les flux de trésorerie pris en compte pour la détermination de la valeur d'utilité sont basés sur le dernier business plan du Groupe préparé par la Direction qui couvre une période de 5 ans. Alors que le secteur du transport conteneurisé est particulièrement volatile et confronté à de multiples défis tels que la décarbonation, les flux de trésorerie attendus ont été adaptés en conséquence, notamment à court terme. Lors de la préparation de son business plan, la Direction a pris en compte les données historiques et l'opinion des experts maritimes indépendants qui estiment qu'à moyen terme, la capacité de la flotte va se réajuster à la demande.

#### Activité logistique

Le modèle des flux de trésorerie est basé sur les projections de la Direction sur une période plus longue que celle du transport conteneurisé, cette activité étant moins volatile. Les projections de la Direction ont été préparées sur la base de plans stratégiques et d'amélioration de la performance, de la connaissance du marché, de la performance des concurrents et sur la base des perspectives de la Direction en termes de croissance de la part de marché et des objectifs de marges à long terme.

#### Terminaux

Les prévisions de cash flows pour les tests de dépréciation des terminaux portuaires ont été préparés sur la durée de la concession, en tant compte des options de renouvellements dont l'exercice est jugé probable. Lorsque c'est pertinent, une valeur terminale a également été prise en compte. Les taux d'actualisation ont été ajustés en fonction de la localisation géographique de chaque terminal.

## Fret aérien

Compte tenu de la création récente de la division et des investissements nécessaires à court terme, les projections de flux de trésorerie pour les tests de dépréciation d'Air Cargo couvrent une période de 10 ans et une valeur terminale. Un taux d'actualisation spécifique a été retenu.

## Général

La direction est d'avis que les hypothèses appliquées dans les tests de dépréciation sont raisonnables. Le montant du goodwill le plus significatif concerne les UGT de la Logistique pour lesquelles une dépréciation a été comptabilisée en 2022 (aucune en 2023).

## Risques climatiques

Lors de la préparation des états financiers consolidés, la Direction a tenu compte des risques climatiques, notamment lors de l'évaluation de la valeur d'utilité de ses principales UGT. A titre d'illustration, les dépenses d'investissement en matière de maintenance sont en partie dictées par l'évolution de la flotte de navires nécessaire dans le cadre de la transition écologique. Tous les impacts potentiels des exigences réglementaires actuelles et futures liées au changement climatique ont été pris en compte lors de la réalisation des tests de sensibilité et des tests de dépréciation annuels des UGT du Groupe.

Comme indiqué en note 3.6, l'EU ETS (quotas CO<sub>2</sub>) entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2024 et le Groupe s'engage dans une trajectoire de décarbonation. Dans la mesure du possible, l'impact anticipé de la transition écologique a été pris en compte dans la détermination de la valeur d'utilité des UGT. La direction a basé ses estimations sur l'hypothèse que les coûts implicites seront in fine refacturés aux clients.

### *Sensibilité du test de dépréciation aux changements des hypothèses utilisées pour déterminer la valeur d'utilité*

Le tableau ci-dessous présente la variation de la valeur d'utilité suite à une modification des hypothèses sous-jacentes. L'analyse de sensibilité ci-dessous est basée sur une modification d'une hypothèse tout en maintenant les autres hypothèses inchangées :

En milliards de Dollars US		Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022
Transport conteneurisé	Taux d'actualisation + 1%	(4,2)	(4,2)
	Taux de croissance à l'infini - 1%	(3,4)	(3,3)
	Marge sur taux d'actualisation	1,0%	1,9%
Air/Océan	Taux d'actualisation + 1%	(0,5)	(0,4)
	Taux de croissance à l'infini - 1%	(0,3)	(0,3)
	Marge sur taux d'actualisation	4,2%	1,5%
Transport terrestre	Taux d'actualisation + 1%	(0,3)	(0,2)
	Taux de croissance à l'infini - 1%	(0,2)	(0,2)
	Marge sur taux d'actualisation	1,7%	-
Logistique contractuelle	Taux d'actualisation + 1%	(0,6)	(0,5)
	Taux de croissance à l'infini - 1%	(0,3)	(0,3)
	Marge sur taux d'actualisation	2,0%	0,0%
Logistique des véhicules finis	Taux d'actualisation + 1%	(0,2)	(0,1)
	Taux de croissance à l'infini - 1%	(0,1)	(0,0)
	Marge sur taux d'actualisation	30,8%	14,2%

La marge sur taux d'actualisation dans le tableau ci-dessus correspond au taux d'actualisation complémentaire qui égaliserait la valeur d'utilité et la valeur comptable.

Aucune des variations présentées ci-dessus relatives aux taux d'actualisation ou au taux de croissance à l'infini ne déclencherait la comptabilisation d'une dépréciation.

Au sein du segment « Autres », les principales UGT ont fait l'objet de tests de dépréciation, n'entraînant aucune dépréciation à comptabiliser, même si la marge peut être limitée pour certaines d'entre elles.

## 5.4 Besoin en fonds de roulement

### *Stocks – comptabilisation initiale*

Les stocks sont initialement enregistrés au coût d'acquisition. Le coût d'acquisition correspond au prix d'acquisition et à tous les coûts directement imputables. Les stocks à la clôture se rapportent essentiellement aux soutes de carburant. La valorisation des stocks est déterminée selon la méthode du premier entré - premier sorti.

### *Stocks – règle de dépréciation*

Quand la valeur de réalisation nette d'un élément de stock est inférieure à son coût, l'excédent est immédiatement déprécié en compte de résultat.

Le montant d'une reprise de dépréciation de stocks due à une augmentation de la valeur de réalisation nette est constaté au compte de résultat de manière à ce que la nouvelle valeur comptable corresponde à la valeur la plus basse entre le coût d'acquisition et à la valeur de réalisation nette révisée.

### *Créances clients*

Les créances relatives au fret, correspondant à la quote-part du service transférée par le Groupe à son client, quote-part déterminée selon les règles de reconnaissance du chiffre d'affaires, sont présentées en actifs sur contrats, nets de la quote-part du service non encore rendu à la clôture (produits constatés d'avance).

### *Dépréciation des créances clients*

Conformément à l'approche simplifiée autorisée par IFRS 9 pour les créances clients, le Groupe a considéré que la provision qui aurait été reconnue en utilisant une matrice de provision basée sur des statistiques de pertes avérées et attendues pour déterminer les pertes de crédit attendues relatives aux créances clients n'aurait pas été significativement différente de la provision comptabilisée selon la méthodologie actuellement utilisée.

Les dépréciations sont estimées en prenant en compte :

- Une segmentation des clients présentant la même typologie de pertes : le Groupe différencie les clients relatifs au fret et ceux relatifs aux surestaries ;
- L'ancienneté des créances clients corrélée à leur taux de recouvrement estimé : à ce jour, le Groupe déprécie à 100% les créances clients échues depuis plus d'un an ainsi que les créances douteuses.

Les clients individuellement identifiés comme risqués sont également dépréciés quand :

- Il devient probable que la créance ne sera pas encaissée ; et
- Il est possible d'estimer raisonnablement le montant de la perte de valeur.

### *Dépréciation des actifs sur contrats*

Les actifs sur contrats sont dépréciés en suivant les mêmes règles que les créances clients.

### Titrisation de créances

Le Groupe a recours à la titrisation d'une partie de ses créances pour certaines entités maritimes et logistiques. Etant donné que le Groupe conserve une part significative des risques et avantages associés à ces créances, elles ne sont pas décomptabilisées et une dette financière est prise en compte en contrepartie des montants reçus des prêteurs (emprunts garantis). De la même façon, quand le Groupe reçoit des titres d'un véhicule de titrisation (i) comme paiement de créances clients transférées pendant la période ou (ii) comme une avance de créances clients qui seront transférées pendant les périodes futures, la créance correspondante n'est pas décomptabilisée et est maintenue au bilan (cf. note 6.6 et note 8.2.2).

#### Estimations significatives : Produits à recevoir de surestaries et de détention, charges à payer relatives aux frais d'escales, aux coûts de transport et aux services de manutention

Les créances de surestaries ainsi que les frais d'escales, les coûts de transport et les frais de services de manutention font l'objet d'estimations sur la base de coûts standards, car il peut y avoir des délais significatifs entre la date de réalisation de la prestation et la réception des factures finales émises par les agents et clients ou fournisseurs dans le monde entier (cf. note 4 pour les principes de reconnaissance du revenu).

#### 5.4.1 Stocks

	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022
Soutes	784,0	904,3
Autres stocks	144,4	145,9
Dépréciation pour obsolescence	5,8	(3,4)
<b>Stocks</b>	<b>934,1</b>	<b>1 046,9</b>

#### 5.4.2 Créances clients et dettes fournisseurs

Les créances clients et autres débiteurs s'analysent comme suit :

	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022
Clients et autres débiteurs	3 845,4	4 477,0
Dépréciation des créances douteuses	(241,5)	(207,9)
<b>Créances nettes</b>	<b>3 603,9</b>	<b>4 269,1</b>
Acomptes versés et autres créances nettes	2 474,7	1 562,7
Créances sociales et fiscales	725,8	643,0
<b>Clients et autres créances (*)</b>	<b>6 804,4</b>	<b>6 474,7</b>

(\*) inclus actif d'impôts exigibles

Les « Acomptes versés et autres créances nettes » incluent principalement des avances à des fournisseurs et des produits à recevoir estimés du fait des délais significatifs entre la date de réalisation de la prestation et la réception des factures finales émises par les agents et clients ou fournisseurs dans le monde entier.

Une grande partie du poste clients inclus dans le tableau ci-dessus a été donnée en garantie dans les programmes de titrisation du Groupe (cf. note 8.2.2).

Les dettes fournisseurs et autres créditeurs s'analysent comme suit :

	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022
Fournisseurs	3 398,7	3 474,9
Dettes salariales, sociales et fiscales	1 181,1	1 362,9
Autres dettes (principalement provisions pour frais d'escales portuaires, frais de transport, services de manutention)	4 847,7	5 367,9
<b>Fournisseurs et autres dettes (*)</b>	<b>9 427,5</b>	<b>10 205,6</b>

(\*) inclus passif d'impôts exigibles

Le besoin en fonds de roulement s'analyse comme suit :

	Au 31 décembre 2022	Variations liées à l'activité opérationnelle	Acquisition de filiales	Ecart de conversion	Autres	Au 31 décembre 2023
Stocks	1 046,9	(125,4)	11,5	1,1	0,0	934,1
Clients et autres créances (*)	6 474,7	(240,4)	469,5	(121,3)	221,8	6 804,4
Actifs sur contrats	1 781,8	(12,5)	0,2	(0,0)	(416,0)	1 353,4
Charges constatées d'avance	176,2	(111,1)	8,3	0,0	12,0	85,4
Fournisseurs et autres dettes (**)	(10 205,6)	999,4	(149,6)	75,2	(147,0)	(9 427,5)
Produits constatés d'avance	(218,6)	212,4	(14,4)	(2,8)	(154,1)	(177,4)
<b>Besoin en fonds de roulement net</b>	<b>(944,6)</b>	<b>722,4</b>	<b>326,6</b>	<b>(47,8)</b>	<b>(483,3)</b>	<b>(427,6)</b>

(\*) inclus actif d'impôts exigibles

(\*\*) inclus passif d'impôts exigibles

Les créances et dettes, qui comprennent les actifs et passifs d'impôts exigibles, ont les échéances suivantes :

	Au 31 décembre 2023	Non échus	moins de 30 jours	30 à 60 jours	60 à 90 jours	90 à 120 jours	Au-delà de 120 jours
Clients et autres créances	6 804,4	4 662,7	1 135,1	233,0	256,9	128,4	388,3
Fournisseurs et autres dettes	9 427,5	8 323,2	508,1	166,1	85,9	27,1	317,2

## 5.5 Actifs non courants (ou groupe d'actifs) détenus en vue de la vente

Les actifs non courants (ou groupe d'actifs) détenus en vue de la vente sont comptabilisés à la valeur la plus basse entre la valeur nette comptable et la juste valeur diminuée des frais de vente. Les actifs non courants (ou groupe d'actifs) détenus en vue de la vente sont classés en actifs détenus en vue de la vente, quand la vente est fortement probable et l'actif est disponible pour une vente immédiate dans sa condition actuelle sujette à des termes qui sont usuels pour la vente de tels actifs. La Direction doit s'être engagée sur un plan de vente de l'actif qui doit se matérialiser dans un délai d'un an après la classification. Si la juste valeur est inférieure à la valeur comptable, une dépréciation est comptabilisée en compte de résultat.

Un groupe d'actifs peut inclure des actifs à la fois courants et non courants ainsi que des passifs (courants ou non courants) directement liés à ces actifs destinés à être cédés dans le cadre d'une même transaction.

Les dettes relatives à ces actifs sont présentées séparément au passif du bilan.

Quand un actif non courant (ou un groupe d'actif) est classé en actif détenu en vue de la vente, il n'est plus amorti.

Les actifs classés comme détenus en vue de la vente au 31 décembre 2022 correspondaient à une filiale en Russie. La cession correspondante a été finalisée au 4<sup>ème</sup> trimestre 2023.

En février 2024, la vente d'un avion A330 a été finalisée. La valeur nette comptable correspondante a été comptabilisée en actif classé comme détenu en vue de la vente pour un montant de 45 millions de Dollars US au 31 décembre 2023.

## 5.6 Flux de trésorerie opérationnels et d'investissements

Les flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles ont atteint 7 745,4 millions de Dollars US dont un EBITDA contribuant à hauteur de 9 009,7 millions de Dollars US, un montant d'impôts payés de (438,2) millions de Dollars US et une variation de fonds de roulement à hauteur de (722,4) millions de Dollars US.

Les flux de trésorerie générés par les opérations d'investissements ont atteint 50,6 millions de Dollars US. Ils concernent principalement des dépenses d'investissements en immobilisations corporelles et incorporelles représentant une sortie de trésorerie de (5 127,9) millions de Dollars US (cf. note 5.2.1), des acquisitions de filiales pour (3 717,2) millions de Dollars US incluant La Méridionale, les terminaux Port Liberty, la Tribune, les terminaux CSP Iberian Valencia et Bilbao (cf. note 3.1), l'acquisition de filiales classées en titres non consolidés pour un montant de (153,6) millions de Dollars US, les produits de cession d'immobilisations corporelles pour 181,3 millions de Dollars US, le flux de trésorerie net résultant de la variation des autres actifs financiers pour 7 836,5 millions de Dollars US, les intérêts reçus sur actifs financiers pour 901,0 millions de Dollars US et de la variation des valeurs mobilières de placement pour un montant de 107,2 millions de Dollars US.

## Note 6 - Structure du capital et endettement financier

De par ses activités, le Groupe est exposé à différentes natures de risques financiers : risque de marché (notamment risque de change, risque lié au coût des soutes et risque de taux d'intérêt), risque de crédit et risque de liquidité. Le programme de gestion des risques du Groupe, qui est centré sur le caractère imprévisible des marchés financiers et du marché des matières premières comme celui du pétrole, cherche à en minimiser les conséquences potentiellement défavorables sur la performance financière du Groupe. Des instruments financiers dérivés sont utilisés pour couvrir certaines expositions aux risques.

Le département « Trésorerie » du Groupe et le département « Soute » sont chargés d'assurer la gestion des risques conformément aux politiques approuvées par la Direction. Ces départements identifient, évaluent et couvrent les risques financiers en collaboration étroite avec les unités opérationnelles. La Direction élabore les principes de gestion des risques ainsi que les politiques dans des domaines spécifiques tels que le risque de soute, le risque de change, le risque de taux d'intérêt, le risque de crédit, l'utilisation d'instruments financiers dérivés et non dérivés et le placement de la trésorerie.

## 6.1 Objectifs et politiques de gestion du risque financier

### 6.1.1 Risque de marché

#### *Risque lié au coût des soutes*

Le Groupe applique des surcharges liées aux prix du carburant (Bunker Adjustment Factor ou « BAF ») en complément des taux de fret afin de compenser les fluctuations du prix du carburant. La stratégie de gestion des risques du Groupe est également de se couvrir au travers de contrats à terme permettant de fixer les prix. Le Groupe analyse de manière continue son exposition aux fluctuations des prix.

Les prix du carburant au cours des trois dernières années ont été les suivants :

Données du marché :	Taux de clôture			Taux moyen		
	2023	2022	2021	2023	2022	2021
Nymex WTI (en \$ par baril) *	71,65	80,26	75,21	77,61	94,33	68,08
Brent (en \$ par baril) *	77,04	85,91	77,78	82,18	99,05	70,94
Indice TTF (en \$ par MMBtu)	10,49	24,00	23,50	15,11	40,10	13,40

\* Selon les contrats futurs ayant l'échéance la plus proche de la date considérée

Au 31 décembre 2023, le Groupe couvrait environ 3,0% des achats de soutes prévus pour la prochaine année par le biais de contrats à terme permettant de fixer les prix à la livraison (12,0% des achats de soutes prévus pour 2023 étaient couverts au 31 décembre 2022). Ces achats de soutes sont traités comme des contrats exécutoires (pour « utilisation propre »).

Au 31 décembre 2023, le Groupe couvrait environ 29,0% des achats de soutes prévus pour la prochaine année par le biais d'instruments financiers dérivés (5,0% au 31 décembre 2022).

Le tableau ci-après présente la juste valeur des instruments dérivés de couverture de soute selon différentes maturités déterminées en fonction de la période restant à courir entre la date de clôture et la date d'échéance contractuelle.

Au 31 décembre 2023	Montant nominal	Maturité		Juste valeur des Instruments dérivés
		A moins de 1 an	A plus de 1 an	
Couverture des soutes - couverture de flux de trésorerie	1 636,1	1 460,9	175,2	(58,3)
<b>Total</b>	<b>1 636,1</b>	<b>1 460,9</b>	<b>175,2</b>	<b>(58,3)</b>

Sur la base de la consommation de soutes au cours de l'exercice 2023, une augmentation de 10 Dollars US du prix des soutes par tonne aurait eu un impact négatif d'approximativement 80,1 millions de Dollars US sur le compte de résultat consolidé. Cette estimation exclut tout effet lié au mécanisme de BAF tel que défini précédemment ainsi que tout autre effet de corrélation entre le prix des soutes et les taux de fret.

#### Risque de change

Le Groupe exerce ses activités à l'International : il est donc exposé au risque de change provenant de différentes expositions en devises. La devise fonctionnelle du Groupe étant le Dollars US, le Groupe est principalement exposé aux variations des cours de l'Euro pour ce qui concerne les transactions opérationnelles courantes et financières. Le risque de change sur les devises de transactions provient des ventes et achats par une entité opérationnelle dans une devise autre que la devise fonctionnelle du Groupe.

Le Groupe utilise, le cas échéant, certains instruments financiers pour couvrir certaines expositions spécifiques.

Le tableau ci-après présente la valeur nominale des dérivés de couverture de change à terme du Groupe selon différentes maturités déterminées en fonction de la période restant à courir entre la date de clôture et la date d'échéance contractuelle :

Au 31 décembre 2023	Montant nominal	Maturité		Juste valeur des Instruments dérivés
		A moins de 1 an	A plus de 1 an	
Contrats de change à terme - couverture de flux de trésorerie	1 379,5	1 379,5	-	16,0
<b>Total</b>	<b>1 379,5</b>	<b>1 379,5</b>	<b>-</b>	<b>16,0</b>

L'exposition du Groupe aux principales devises de transaction, en tenant compte des instruments de couvertures, peut être présentée comme suit :

Au 31 décembre 2023	Valeur comptable	USD	EUR	CNY	GBP	Autres
Créances clients et charges constatées d'avance	6 649,6	3 124,9	1 494,6	206,6	278,6	1 545,0
Trésorerie et équivalents de trésorerie	7 133,4	2 835,3	3 396,2	36,8	72,6	792,5
Fournisseurs et part courante des produits constatés d'avance	9 410,4	3 767,2	3 410,5	200,0	60,1	1 972,5
Endettement financier	15 935,3	13 737,7	1 255,7	6,0	356,2	579,8

Cette exposition est compensée en partie par la part des différentes monnaies dans les revenus et les charges opérationnelles.

## Risque de flux de trésorerie lié à l'évolution des taux d'intérêt

L'évolution des taux USD à court terme est la suivante :

Données du marché : USD CME Term Sofr 3M	Taux de clôture au 31 décembre			Taux annuel moyen		
	2023	2022	2021	2023	2022	2021
	5,33%	4,59%	0,09%	5,17%	2,18%	0,05%

Le risque de taux d'intérêt porte principalement sur les dettes financières. En effet, les dettes financières du Groupe émises à des taux variables (USD Term SOFR) exposent le Groupe à un risque de taux d'intérêt sur les flux de trésorerie.

Au 31 décembre 2023, en prenant en compte la couverture de taux d'intérêt, les dettes financières à taux variable représentent 19% du total des dettes, 81% pour les dettes à taux fixe.

Le tableau ci-après présente la juste valeur des instruments dérivés sur taux d'intérêt selon différentes maturités déterminées en fonction de la période restant à courir entre la date de clôture et la date d'échéance contractuelle :

Au 31 décembre 2023	Montant nominal	Maturité		Juste valeur des instruments dérivés
		A moins de 5 ans	A plus de 5 ans	
Swap de taux d'intérêt - couverture de flux de trésorerie	21,2	21,2	-	0,0
Swaps de taux et devises - couverture de juste valeur	219,7	219,7	-	(23,8)
<b>Total</b>	<b>240,9</b>	<b>240,9</b>	<b>-</b>	<b>(23,8)</b>

Le tableau ci-après présente l'analyse de la sensibilité du bénéfice avant impôt du Groupe et de la réserve de flux de trésorerie au 31 décembre 2023 à une potentielle variation de taux d'intérêt, toutes choses étant égales par ailleurs :

	Impact sur le compte de résultat		Impact sur le bilan
	Variation de juste valeur des instruments financiers dérivés	Impact sur la charge d'intérêt financier	Réserve de couverture de flux de trésorerie
Dollar US	+100 points de base	3,2	(2,2)
Dollar de Singapour	+100 points de base	(3,2)	2,1

### 6.1.2 Risque de crédit

Le Groupe réalise des transactions commerciales avec des tiers notoirement connus, et avec un grand nombre de plus petits clients pour lesquels un paiement par avance est souvent demandé. Les créances dues par les clients et les agents sont suivies en permanence de façon à ce que l'exposition du Groupe au risque de crédit ne soit pas significative (les créances douteuses représentent 0,1% du chiffre d'affaires en 2023 et 0,1% du chiffre d'affaires en 2022). L'exposition du Groupe au risque de crédit est limitée du fait du nombre élevé de ses clients. Aucun client ne représente plus de 5% du chiffre d'affaires du Groupe.

Les instruments dérivés du Groupe sont conclus avec des institutions financières de premier rang. La stratégie du Groupe en matière d'instruments dérivés est de limiter son exposition en diversifiant son recours aux institutions financières.

### 6.1.3 Risque de liquidité

Le tableau ci-dessous présente les flux de trésorerie non actualisés des swaps de taux d'intérêt basés sur le taux « spot » au 31 décembre 2023 et sur la courbe de taux d'intérêt au 31 décembre 2023 :

	2024	2025	2026	2027	2028	Au-delà
Swaps de taux et devises - Passif	(10,7)	(7,9)	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>(10,7)</b>	<b>(7,9)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Le tableau ci-dessous présente les flux de trésorerie actualisés des instruments de couverture des soutes au 31 décembre 2023 :

	2024	2025	2026	2027	2028	Au-delà
Couverture des soutes - couverture de flux de trésorerie - Actif	11,5	0,0	-	-	-	-
Couverture des soutes - couverture de flux de trésorerie - Passif	(67,7)	(2,5)	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>(56,2)</b>	<b>(2,5)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Le tableau ci-dessous présente les flux de trésorerie actualisés des instruments de couverture des contrats de change à terme au 31 décembre 2023 :

	2024	2025	2026	2027	2028	Au-delà
Contrats de change à terme - couverture de flux de trésorerie - Actif	16,0	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>16,0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Depuis fin 2018, les contrats de financement du Groupe sont soumis au respect des ratios financiers suivants :

- Un ratio de levier financier, égal à la dette nette ajustée divisé par la moyenne sur 3 ans de l'EBITDA ajusté ;
- Solde minimum de trésorerie.

Ces engagements sont basés sur des calculs spécifiques, tels que définis dans les contrats de financement (voir ci-dessous).

Au 31 décembre 2023, le Groupe respecte ces ratios financiers.

Pour le besoin du calcul des ratios, la définition de l'EBITDA et de la dette nette ajustée dans les contrats de financement permet des ajustements de certains éléments de l'EBITDA ou de la dette nette tels que publiés.

Sur la base de ces définitions, la dette nette ajustée ainsi que la trésorerie et équivalents de trésorerie sont calculés comme suit :

	Note	Au 31 décembre	
		2023	2022
<b>Total dette financière et passifs de loyers</b>	6.6	<b>15 935,3</b>	<b>17 295,0</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie au bilan</b>	6.4	<b>7 133,4</b>	<b>8 913,5</b>
(+) Valeurs mobilières de placement	6.3.2	771,2	813,3
(-) Trésorerie non disponible	6.4	(116,7)	(156,7)
<b>Trésorerie disponible - B</b>		<b>7 787,8</b>	<b>9 570,1</b>
<b>Dette nette C = A (-) B</b>		<b>8 147,4</b>	<b>7 724,8</b>
(-) Ajustement de la dette de loyers liée aux concessions si supérieure au montant de la transition IFRS 16		(715,7)	(654,6)
<b>Dette nette ajustée pour ratio financier</b>		<b>7 431,7</b>	<b>7 070,2</b>
<b>Dépôts non qualifiés de trésorerie et équivalents de trésorerie (D)</b>		<b>4 444,9</b>	<b>12 492,0</b>
<b>Endettement net économique C (-) D</b>		<b>3 702,5</b>	<b>(4 767,2)</b>

Les dépôts non qualifiés de trésorerie et équivalents de trésorerie entrant dans le calcul de l'endettement net économique sont présentés en actifs financiers courants pour un montant de 3,5 milliards de Dollars US et en actifs financiers non courants pour un montant de 0,9 milliards de Dollars US.

Le risque de liquidité lié aux immobilisations corporelles est présenté dans les engagements hors bilan décrits en note 8.2.1 Engagements financiers sur les actifs.

#### 6.1.4 Gestion des capitaux investis

Le Groupe gère le capital sur la base des ratios financiers décrits ci-dessus.

#### 6.1.5 Hiérarchie de juste valeur

##### *Juste valeur des actifs financiers*

Les justes valeurs des placements cotés sont basées sur le cours moyen du marché (« Mid-Market prices »). En l'absence d'un marché actif pour un actif financier (et pour les titres non cotés), le Groupe détermine la juste valeur en recourant à des techniques de valorisation. Parmi celles-ci, le Groupe se réfère à des transactions de gré à gré, à d'autres instruments présentant des caractéristiques similaires, à l'analyse des flux de trésorerie actualisés affinés afin de refléter les conditions spécifiques de l'émetteur.

Le tableau présenté en note 6.3.3 Classification des actifs et passifs financiers décompose les actifs et passifs financiers évalués à la juste valeur conformément aux amendements de la norme IFRS 7. Les évaluations à la juste valeur sont détaillées par niveau selon la hiérarchie de juste valeur suivante :

- (i) Niveau 1 : Juste valeur basée sur les taux de conversion / cotations sur un marché actif pour un instrument équivalent ;
- (ii) Niveau 2 : Juste valeur calculée selon des techniques de valorisation s'appuyant sur des données directement observables, comme des cotations ou des passifs similaires cotés sur un marché actif ;
- (iii) Niveau 3 : Juste valeur calculée selon des techniques de valorisation s'appuyant partiellement ou complètement sur des données non observables comme des cotations sur un marché inactif ou des valorisations basées sur des données multiples pour des instruments non cotés.

Le tableau suivant présente les actifs et passifs du Groupe évalués à leur juste valeur au 31 décembre 2023 :

Au 31 décembre 2023	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total du bilan
<b>Actifs</b>				
Valeurs mobilières de placement	771,2	-	-	771,2
Instruments financiers dérivés relevant de la comptabilité de couverture	-	27,5	-	27,5
Participations dans des sociétés non consolidées	656,0	-	227,1	883,1
Autres actifs financiers	508,9	-	230,2	739,1
<b>Total Actif</b>	<b>1 936,0</b>	<b>27,5</b>	<b>457,3</b>	<b>2 420,8</b>
<b>Passifs</b>				
Instruments financiers dérivés relevant de la comptabilité de couverture	-	69,8	-	69,8
Swaps de taux et devises - couverture de juste valeur	-	23,8	-	23,8
<b>Total Passif</b>	<b>-</b>	<b>93,6</b>	<b>-</b>	<b>93,6</b>

Le tableau suivant présente les actifs et passifs du Groupe évalués à leur juste valeur au 31 décembre 2022 :

Au 31 décembre 2022	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total du bilan
<b>Actifs</b>				
Valeurs mobilières de placement	813,3	-	-	813,3
Instruments financiers dérivés ne relevant pas de la comptabilité de couverture	-	1,3	-	1,3
Instruments financiers dérivés relevant de la comptabilité de couverture	-	0,2	-	0,2
Participations dans des sociétés non consolidées	304,8	-	167,9	472,7
Autres actifs financiers	811,4	-	10,7	822,1
<b>Total Actif</b>	<b>1 929,5</b>	<b>1,5</b>	<b>178,6</b>	<b>2 109,6</b>
<b>Passifs</b>				
Instruments financiers dérivés relevant de la comptabilité de couverture	-	49,5	-	49,5
Swaps de taux et devises - couverture de juste valeur	-	31,2	-	31,2
<b>Total Passif</b>	<b>-</b>	<b>80,7</b>	<b>-</b>	<b>80,7</b>

Les variations des actifs et passifs inclus dans le niveau 3 se présentent comme suit :

	ACTIF	
	Juste valeur en contrepartie des autres éléments du résultat global	Juste valeur en contrepartie du résultat
<b>Solde d'ouverture</b>	-	178,6
<b>Total des gains ou pertes sur la période</b>		
Inclus dans les profits ou pertes	-	(19,4)
Inclus dans les autres éléments du résultat global	(0,4)	-
Impact de change	3,2	3,2
<b>Achats, émissions, ventes et règlements</b>		
Achats	187,8	53,7
Reclassements	175,6	(54,8)
Entités nouvellement consolidées	(51,3)	(16,0)
Dépréciation	-	0,7
Cessions	-	(0,9)
Autres	3,9	(5,9)
<b>Solde de clôture</b>	<b>318,8</b>	<b>138,6</b>

Hormis un reclassement entre les 2 colonnes du tableau ci-dessus, la ligne « Reclassements » provient d'« actifs financiers au coût amorti ».

## 6.2 Instruments financiers dérivés

### *Instruments dérivés et comptabilité de couverture*

Les instruments financiers dérivés sont enregistrés, à l'origine, à la juste valeur à la date du contrat et sont par la suite réévalués à la juste valeur. La reconnaissance d'un gain ou d'une perte dépend de la qualification ou non de l'instrument dérivé d'instrument de couverture et, le cas échéant, de la nature de l'actif couvert. Le Groupe qualifie certains instruments dérivés comme des instruments de couverture pour des transactions hautement probables (couverture de trésorerie).

Le Groupe documente la relation existant entre les instruments de couverture et les instruments couverts à l'origine de la transaction, au regard des objectifs de gestion du risque et de sa stratégie de gestion des risques. Le Groupe procède également à une évaluation des instruments de couverture, à la fois lors de la mise en place de la couverture et, après leur comptabilisation initiale afin de déterminer si les instruments dérivés utilisés sont efficaces pour neutraliser les variations de juste valeur ou de flux de trésorerie des éléments couverts.

Les variations de la réserve de couverture sont présentées dans l'état du résultat global.

#### *Classement des instruments dérivés du Groupe*

- Couverture de flux de trésorerie

La partie efficace de la variation de juste valeur des instruments dérivés, qui sont qualifiés de couverture de flux de trésorerie, est enregistrée en autres éléments du résultat global. Les gains et les pertes, relatifs à la partie inefficace, sont enregistrés directement au compte de résultat. L'impact au compte de résultat (fraction efficace et inefficace) des activités de couverture sur les soutes qui sont éligibles à une opération de couverture des flux de trésorerie, est présenté à la ligne « Soutes et consommables ».

Les gains et les pertes relatifs à la fraction efficace des swaps de taux d'intérêt couvrant des emprunts à taux variable sont enregistrés au compte de résultat en « Charges d'intérêt sur emprunts ». Les gains et les pertes relatifs à la fraction inefficace sont enregistrés au compte de résultat en « Autres éléments du résultat financier ».

Cependant, lorsque la transaction couverte se traduit par la reconnaissance d'un actif non financier (par exemple les stocks), les gains et pertes précédemment enregistrés en autres éléments du résultat global sont imputés sur le coût initial de l'actif non financier.

Lorsqu'un instrument de couverture vient à expiration ou est cédé, ou, lorsque la couverture ne satisfait plus aux critères de comptabilisation des instruments de couverture, les pertes et profits cumulés figurant en autres éléments du résultat global à cette date y sont maintenus pour n'être finalement reconnus au compte de résultat que lorsque la transaction couverte impacte le résultat. S'il apparaît que la transaction ne sera finalement pas réalisée, le gain ou la perte qui était porté(e) en autres éléments du résultat global est transféré(e) immédiatement au compte de résultat.

- Couverture de juste valeur

La couverture de juste valeur s'applique à l'exposition aux variations de la juste valeur d'un actif ou d'un passif comptabilisé ou d'un engagement ferme non comptabilisé, ou encore d'une partie identifiée de cet actif, de ce passif ou de cet engagement ferme, qui est attribuable à un risque particulier.

Les variations de la juste valeur de la part efficace des instruments dérivés qualifiés de couverture de juste valeur sont comptabilisées au compte de résultat, dans la même catégorie que la variation de juste valeur de l'élément couvert. Les variations de juste valeur relatives à la part inefficace des instruments dérivés sont comptabilisées séparément dans le compte de résultat.

- Instruments dérivés non éligibles à la comptabilité de couverture

Certains instruments dérivés ne sont pas éligibles à la comptabilité de couverture. Ces instruments dérivés sont enregistrés à la juste valeur au compte de résultat et les variations de juste valeur des instruments dérivés qui ne sont pas éligibles à la comptabilité de couverture sont enregistrées directement au compte de résultat. L'impact sur le compte de résultat de ces instruments dérivés est présenté sur la ligne « Autres éléments du résultat financier ».

- Couverture d'investissement net à l'étranger

Les opérations de couverture d'investissement net à l'étranger sont comptabilisées comme les couvertures de flux de trésorerie.

Tout gain ou perte de l'instrument de couverture sur la part effective de couverture sont reconnus dans les autres éléments du résultat global; les gains ou les pertes liés à la part inefficace sont reconnus immédiatement en compte de résultat.

Les gains et pertes accumulés dans les autres éléments du résultat global sont recyclés par le compte de résultat quand l'opération est débloquée.

### 6.2.1 Instruments financiers dérivés

Les instruments financiers dérivés s'analysent comme suit :

	Au 31 décembre 2023		Au 31 décembre 2022	
	Actif	Passif	Actif	Passif
Swap de taux d'intérêt - couverture des flux de trésorerie	0,0	-	-	-
Swaps de taux - ne relevant pas de la comptabilité de couverture	-	-	1,3	-
Couverture des soutes - couverture des flux de trésorerie	11,4	69,8	-	49,4
Swaps de taux et devises - couverture de juste valeur	-	23,8	-	31,2
Contrats à terme de change - couverture des flux de trésorerie	16,0	-	0,2	0,0
<b>Total des instruments financiers dérivés</b>	<b>27,5</b>	<b>93,6</b>	<b>1,5</b>	<b>80,7</b>
<i>part non courante (plus d'un an)</i>	<i>0,2</i>	<i>23,8</i>	<i>0,2</i>	<i>31,2</i>
<i>part courante (moins d'un an)</i>	<i>27,3</i>	<i>69,8</i>	<i>1,3</i>	<i>49,5</i>

En 2023, le Groupe a conclu de nouveaux instruments dérivés arrivant initialement à échéance à près d'un an, pour couvrir (i) partiellement son exposition aux fluctuations des prix du carburant pour un montant nominal de 1,6 milliard de Dollars US et (ii) son exposition au change EUR relatif à l'acquisition de Bolloré Logistics pour un montant nominal de 1,4 milliards de Dollars US.

Le Groupe n'a enregistré aucun autre transfert significatif entre catégories d'instruments financiers dérivés en 2023.

## 6.3 Autres actifs financiers non courants - Valeurs mobilières de placement et autres actifs financiers courants

Le Groupe classe ses actifs financiers dans les catégories suivantes en fonction de leur nature (i.e. en fonction de leurs caractéristiques de flux de trésorerie contractuels) et en fonction de la façon dont ils sont gérés (i.e. en fonction du business model utilisé par le Groupe pour gérer l'actif financier) :

### *Actifs financiers postérieurement évalués au coût amorti*

Ces actifs financiers sont enregistrés initialement à leur juste valeur, augmentée des frais directement attribuables.

Ils sont classés comme postérieurement évalués au coût amorti, s'ils respectent les deux critères suivants :

- L'actif est détenu selon un modèle économique dont l'objectif est uniquement de détenir l'actif financier pour encaisser des flux de trésorerie contractuels ;
- Les termes contractuels de l'actif financier génèrent des flux de trésorerie qui sont « SPPI » (« Solely Payments of Principal and Interest »), c'est-à-dire qu'ils découlent uniquement du paiement du nominal et du paiement des flux d'intérêts sur le principal restant dû.

Le coût amorti est déterminé en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif, minoré des dépréciations.

### *Actifs financiers postérieurement évalués à la juste valeur en contrepartie des autres éléments du résultat global*

Ces actifs financiers sont enregistrés initialement à leur juste valeur, augmentée des frais directement attribuables.

Ils sont classés comme postérieurement évalués à la juste valeur en contrepartie des autres éléments du résultat global, s'ils respectent les deux critères suivants :

- L'actif est détenu selon un modèle économique dont l'objectif est à la fois de détenir l'actif financier pour encaisser des flux de trésorerie contractuels et de vendre l'actif financier ;
- Les termes contractuels de l'actif financier génèrent des flux de trésorerie qui sont « SPPI » (« Solely Payments of Principal and Interest »), c'est-à-dire qu'ils découlent uniquement du paiement du nominal et du paiement des flux d'intérêts sur le principal restant dû.

Le modèle économique évoqué au premier critère implique une fréquence et des volumes de ventes plus importants que le modèle économique utilisé pour les actifs financiers évalués au coût amorti. L'intention de vendre l'instrument avant la maturité de l'investissement fait partie intégrante de ce modèle.

### *Actifs financiers postérieurement évalués à la juste valeur en contrepartie du résultat*

Ces actifs financiers sont enregistrés initialement à leur juste valeur, à l'exclusion des frais directement attribuables qui sont reconnus en résultat.

Ils sont classés comme postérieurement évalués à la juste valeur du résultat si ce sont :

- Des actifs détenus selon un modèle économique qui ne correspond à aucun des deux modèles évoqués pour les actifs postérieurement évalués au coût amorti ou pour les actifs postérieurement évalués à la juste valeur en contrepartie des autres éléments du résultat global ;
- Les termes contractuels de l'actif financier génèrent des flux de trésorerie qui ne sont pas « SPPI » (« Solely Payments of Principal and Interest »), c'est-à-dire qu'ils ne découlent pas uniquement du paiement du nominal et du paiement des flux d'intérêts sur le principal restant dû.

Un actif financier est ainsi classé et évalué à la juste valeur en contrepartie du résultat si cet actif financier est :

- Un actif détenu à des fins de transactions ;
- Un instrument de dettes qui ne répond pas aux critères pour être évaluée au coût amorti ou à la juste valeur en contrepartie des autres éléments du résultat global ;
- Les instruments de capitaux propres que le Groupe n'a pas choisi de comptabiliser en juste valeur en contrepartie des autres éléments du résultat global.

Les variations de juste valeur des actifs financiers classés et évalués à la juste valeur en contrepartie du résultat sont inclus dans le compte de résultat de l'exercice au cours duquel ils sont encourus.

### *Dépréciation des actifs financiers*

A chaque clôture, le Groupe réalise des tests de dépréciations en utilisant le modèle des pertes de crédit attendues (« expected credit loss model (ECL) »).

Le montant de la dépréciation reconnue comme perte de crédit attendue à chaque date de reporting, tout comme le produit d'intérêt enregistré sur les futures périodes, sont déterminés selon un modèle de dépréciation en 3 phases selon le niveau d'augmentation du risque de crédit de l'actif financier depuis sa comptabilisation initiale :

- 1<sup>ère</sup> phase : Quand le risque crédit n'a pas augmenté significativement depuis la comptabilisation initiale de l'actif, le Groupe comptabilise les pertes attendues sur 12 mois et le produit financier (intérêt) sur la base du montant brut de l'instrument ;
- 2<sup>ème</sup> phase : Quand le risque de crédit augmente significativement et que le risque de crédit n'est pas considéré comme faible, le Groupe comptabilise les pertes prévues sur la durée du prêt et le produit financier (intérêt) sur la base du montant brut de l'instrument ;

- 3<sup>ème</sup> phase : En cas de détérioration du crédit qui menace sa recouvrabilité, le Groupe comptabilise des pertes attendues sur la durée de vie de l'actif et des intérêts sur une base nette (soit la valeur brute comptable nette de la dépréciation).

### 6.3.1 Autres actifs financiers non- courants

Les autres actifs financiers non courants s'analysent de la façon suivante :

	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022
Brut	895,2	485,6
Perte de valeur	(12,1)	(12,9)
<b>Investissements dans des sociétés non consolidées</b>	<b>883,1</b>	<b>472,7</b>
Brut	296,6	62,0
Perte de valeur	(21,5)	(19,7)
<b>Prêts</b>	<b>275,1</b>	<b>42,3</b>
Brut	481,9	480,2
Perte de valeur	(6,7)	(20,6)
<b>Dépôts</b>	<b>475,2</b>	<b>459,7</b>
Brut	149,4	124,4
Perte de valeur	(83,6)	(65,0)
<b>Créances dues par les entreprises associées et coentreprises</b>	<b>65,8</b>	<b>59,4</b>
Brut	1 111,1	1 315,6
Perte de valeur	(4,3)	(86,7)
<b>Autres actifs financiers</b>	<b>1 106,8</b>	<b>1 228,9</b>
<b>Brut</b>	<b>2 934,2</b>	<b>2 467,8</b>
<b>Perte de valeur</b>	<b>(128,2)</b>	<b>(204,8)</b>
<b>Total net des autres actifs financiers non courants</b>	<b>2 806,0</b>	<b>2 263,0</b>

Les variations des prêts et dépôts sont présentées dans la rubrique « Flux de trésorerie liés aux autres actifs financiers » dans le tableau des flux de trésorerie consolidés.

#### *Participations dans des sociétés non consolidées*

Ce poste est principalement composé de participations dans (i) Air France-KLM pour 347,0 millions de Dollars US, (ii) Fransabank El Djazair pour 60,4 millions de Dollars US, (iii) Metropole Television pour 187,1 millions de Dollars US, (iv) Eutelsat pour 121,8 millions de Dollars US, (v) Brut pour 47,4 millions de Dollars US et de (vi) différentes participations individuellement non significatives, principalement classées en actifs à la juste valeur par résultat.

Le Groupe a augmenté sa participation dans le groupe Metropole Television, avec une participation de 10,27 % (6,93 % au 31 décembre 2022). Dans le cadre des récentes opérations sur capital d'Eutelsat, la part du Groupe a été diluée à 5,47%. Par ailleurs, suite à la récente augmentation de capital réservée aux salariés du groupe Air France-KLM, le Groupe détient désormais 8,80% du capital (9% au 31 décembre 2022).

#### *Prêts et créances dues par les entreprises associées et coentreprises*

Les « Prêts et créances dues par les entreprises associées et coentreprises » sont essentiellement constitués de fonds empruntés par des coentreprises de certaines parties liées.

L'augmentation est principalement liée à un prêt à un terminal en Jamaïque dont le Groupe détient 51% au travers de sa coentreprise Terminal Link.

## Dépôts

Les « Dépôts » correspondent à 475,2 millions de Dollars US de dépôts non éligibles au classement en trésorerie disponible au 31 décembre 2023 (459,7 millions de Dollars US au 31 décembre 2022).

## Autres actifs financiers

Au 31 décembre 2023, les « Autres actifs financiers » sont principalement composés (i) d'investissements financiers effectués non qualifiés d'équivalents de trésorerie pour 848,0 millions de Dollars US (681,8 millions de Dollars US au 31 décembre 2022) et (ii) d'avantages fiscaux à recevoir à l'échéance des financements de type « tax lease » à hauteur de 258,9 millions de Dollars US (209,8 millions de Dollars US au 31 décembre 2022).

### 6.3.2 Valeurs mobilières de placement et autres actifs financiers courants

Les « Valeurs mobilières de placement et autres actifs financiers courants » au 31 décembre 2023 comprennent :

- des valeurs mobilières de placement à la juste valeur pour un montant de 771,2 millions de Dollars US correspondant à l'investissement d'une partie de la liquidité du Groupe dans un instrument coté avec clause de sortie (813,3 millions de Dollars US au 31 décembre 2022) ;
- d'autres actifs financiers courants pour 3,7 milliards de Dollars US au 31 décembre 2023 (11,9 milliards de Dollars US au 31 décembre 2022). Les autres actifs financiers courants sont principalement composés de dépôts, non qualifiés de trésorerie ou équivalents de trésorerie depuis leur souscription, pour 3,5 milliards de Dollars US. Leur maturité moyenne est de 2 mois au 31 décembre 2023. Les autres actifs financiers courants comprennent également (i) la part courante des actifs financiers et (ii) des prêts à court terme à des coentreprises ou à des entreprises associées.

### 6.3.3 Classification des actifs et des passifs financiers

La ventilation par catégorie des valeurs comptables et des justes valeurs des instruments financiers du Groupe, qui sont inscrits au bilan au 31 décembre 2023, est indiquée ci-dessous :

Actif	Au 31 décembre 2023	Actifs financiers au coût amorti	Actifs financiers à la juste valeur en contrepartie des autres éléments du résultat global	Actifs financiers à la juste valeur dans le compte de résultat	Instruments dérivés
Instruments financiers dérivés	27,5	-	-	-	27,5
Autres actifs financiers	2 806,0	1 183,8	974,8	647,4	-
Clients et autres débiteurs	6 564,2	6 564,2	-	-	-
Actifs sur contrats	1 353,4	1 353,4	-	-	-
Titres de participations et autres actifs financiers (courants)	4 445,1	3 673,9	-	771,2	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	7 133,4	7 133,4	-	-	-
<b>Actifs financiers</b>	<b>22 329,6</b>	<b>19 908,8</b>	<b>974,8</b>	<b>1 418,5</b>	<b>27,5</b>
			319	139	
Passif	Au 31 décembre 2023	Passifs financiers au coût amorti	Instruments dérivés		
Dettes financières	15 935,3	15 935,3	-	-	-
Instruments financiers dérivés	93,6	-	93,6	-	-
Fournisseurs et autres créanciers	9 232,9	9 232,9	-	-	-
<b>Passifs financiers</b>	<b>25 261,8</b>	<b>25 168,2</b>	<b>93,6</b>	-	-

## 6.4 Trésorerie, équivalents de trésorerie et liquidité

La rubrique trésorerie et équivalents de trésorerie du Groupe est composée des comptes bancaires, des dépôts bancaires à vue et des placements à court terme très liquides assortis d'échéances initiales inférieures ou

égales à trois mois. Ces actifs financiers sont classés en coût amorti et évalués selon les méthodes décrites précédemment. Les découverts bancaires sont présentés au sein des dettes financières au passif du bilan.

#### 6.4.1 Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie, les équivalents de trésorerie ainsi que la liquidité sont analysés comme suit :

	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022
Trésorerie	1 962,3	4 234,0
Dépôts à court terme	5 054,3	4 522,8
Trésorerie non disponible	116,7	156,7
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie au bilan</b>	<b>7 133,4</b>	<b>8 913,5</b>
Découverts bancaires	(16,4)	(41,6)
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie nets</b>	<b>7 117,0</b>	<b>8 871,9</b>
Trésorerie non disponible	(116,7)	(156,7)
Valeurs mobilières de placement	771,2	813,3
<b>Trésorerie disponible Groupe</b>	<b>7 771,4</b>	<b>9 528,5</b>
Convention de crédit non tirées	2 563,6	2 010,2
<b>Total Liquidité Groupe</b>	<b>10 335,0</b>	<b>11 538,7</b>

Le montant de la trésorerie non disponible concerne principalement des fonds détenus par le Groupe qui ne peuvent être utilisés en dehors de certains pays (dont l'Algérie) conformément aux dispositions du contrôle des changes.

Au 31 décembre 2023, le Groupe détient des dépôts à court terme qualifiés d'« équivalents de trésorerie » avec des maturités différentes pour un montant net de 5 054,3 millions de Dollars US, en complément des placements non qualifiés d'« équivalents de trésorerie » décrits en note 6.3.2.

#### 6.4.2 Lignes de crédit confirmées non tirées et liquidité totale

Au 31 décembre 2023, le Groupe dispose d'un montant de lignes de crédit confirmées non tirées à hauteur de 2 563,6 millions de Dollars US (2 010,2 millions de Dollars US au 31 décembre 2022), garanties par plusieurs institutions financières, inclus dans le montant de la liquidité du Groupe de 11 538,7 millions de Dollars US.

De plus, le Groupe a investi 3,5 milliards de Dollars US dans des dépôts financiers courants non qualifiés de trésorerie et d'équivalents de trésorerie ayant une maturité moyenne restante de 2 mois (cf. note 6.3.2) et 0,9 milliards de Dollars US dans des actifs financiers non courants (cf. note 6.3.1), pour un montant total de 14,8 milliards de Dollars US de ressources financières au 31 décembre 2023.

En outre, le Groupe bénéficie de 1,1 milliard de Dollars US de financement non utilisé disponible dans le cadre de ses programmes de titrisation de créances.

## 6.5 Capital social, autres réserves et résultat par action

### Capital social et autres réserves

Les coûts marginaux directement attribuables à l'émission d'actions sont comptabilisés dans les capitaux propres en déduction des produits de l'émission, nets d'impôts.

Le capital social est constitué de (i) 11 031 714 actions ordinaires détenues par MERIT France S.A.S., ses actionnaires ainsi que les personnes liées à cette entreprise, (ii) 3 626 865 actions ordinaires détenues par

Yildirim et (iii) 453 358 actions ordinaires et 1 action de préférence détenues par la Banque Publique d'Investissement (Bpifrance, anciennement le FSI) pour un total de 15 111 938 actions.

Merit France SAS, le principal actionnaire de CMA CGM SA, détient 72.61% alors que Yildirim détient 24% des actions ordinaires de la société Bpifrance détient 3.0%.

Le Groupe n'a pas émis de plan d'option ou instrument dilutif.

Le cumul des autres éléments du résultat global recyclables au compte de résultat se ventile de la façon suivante :

	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022
Couverture de flux de trésorerie	(43,7)	(60,2)
Part du résultat global dans les sociétés associées et coentreprises	19,3	16,8
Impôts différés sur réserves	0,0	0,0
Couverture d'investissement net à l'étranger	23,3	23,3
Différences de conversion	(553,8)	(477,8)
<b>Total des autres éléments du résultat global</b>	<b>(554,9)</b>	<b>(498,0)</b>

## 6.6 Endettement financier

### *Dettes financières*

Les dettes financières qui rentrent dans le champ d'application de la norme IFRS9 « Instruments financiers » sont classées en dettes financières évaluées au coût amorti ou à la juste valeur par le compte de résultat (lorsque détenues à des fins de trading). Le Groupe détermine la classification de ses dettes financières lors de leur comptabilisation initiale. Le Groupe ne détient pas de dettes financières évaluées à la juste valeur par le compte de résultat sur l'exercice, à l'exception des instruments financiers dérivés.

Les passifs financiers sont comptabilisés initialement à leur juste valeur, diminuée des frais d'émission pour les dettes financières qui ne sont pas évaluées à la juste valeur par le résultat. Les passifs financiers du Groupe comprennent les fournisseurs et autres créanciers, les découverts bancaires, les emprunts et dettes et les instruments dérivés.

A l'exception des engagements résultant des contrats de location sous IFRS 16, les dettes financières sont initialement comptabilisées à leur juste valeur, nettes des coûts de transaction encourus. Les emprunts sont ultérieurement maintenus à leur coût amorti : toute différence entre la trésorerie reçue lors du tirage de la dette (nets des coûts de transaction) et la valeur de remboursement est comptabilisée dans le compte de résultat sur la durée de l'emprunt selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les dettes financières comprennent également les engagements reconnus au titre des contrats de location IFRS 16.

### *Dettes de loyers sous IFRS 16*

IFRS 16 requiert de reconnaître une dette de loyers (et un droit d'utilisation) représentant son obligation d'effectuer des paiements de loyers pour des contrats de location. A la date de commencement du contrat, la dette de loyers est égale à la valeur des paiements futurs actualisée au taux d'emprunt marginal.

Sous IFRS 16, le montant reconnu en dette de loyers dépend principalement des hypothèses retenues en termes de taux d'actualisation et de durée. Les options de renouvellement, de prolongation, de résiliation

anticipée et d'achat sont également prises en compte dans le calcul de la dette de loyers si le preneur est raisonnablement certain de lever ces options.

#### Achat en substance

L'IASB a décidé de ne pas prévoir d'exigences particulières dans la norme IFRS 16 visant à distinguer un contrat de location d'une vente ou d'un achat d'actif. Cependant, conformément aux bases de conclusion BC139, l'IASB a observé que :

- la comptabilisation de contrats de location assimilés à la vente ou à l'achat de l'actif sous-jacent serait similaire à la comptabilisation de transactions de vente ou d'achat appliquant les exigences d'IFRS 15 et d'IAS 16 ;
- la comptabilisation d'une transaction dépend de sa substance et non de sa forme légale.

Par conséquent, si un contrat est considéré comme l'achat en substance d'une immobilisation corporelle, il répond à la définition des immobilisations corporelles d'IAS 16 et sera comptabilisé en appliquant cette norme, indépendamment du fait qu'il n'y a pas eu de transfert juridique. Si le contrat n'est pas considéré comme l'achat en substance d'une immobilisation corporelle mais répond à la définition d'un contrat de location, le contrat est comptabilisé en appliquant IFRS 16.

En conséquence, en raison de la substance de certaines transactions ayant la forme juridique d'un contrat de location ou en raison du caractère « d'achat en substance » de certains contrats de location, ces contrats n'ont pas été considérés comme des contrats de location. Par conséquent, les actifs correspondants sont présentés comme des actifs en propriété et les passifs correspondants comme des emprunts bancaires.

#### Taux d'actualisation

Le Groupe utilise les taux d'emprunt marginaux comme taux d'actualisation pour tous les contrats de location. Ces taux sont déterminés selon plusieurs critères dont, principalement, la catégorie d'actif, la durée (différente de la durée), l'âge des actifs, la devise du contrat de location etc... Les taux d'actualisation sont revus trimestriellement.

#### 6.6.1 Maturités, variations et détails de l'endettement financier

Les dettes financières incluent les découverts bancaires, les emprunts et dettes à long terme auprès des établissements de crédit, les dettes de loyers (incluant les anciennes dettes liées aux contrats de location financement) ainsi que les autres dettes financières. Les échéances de ces dettes financières sont les suivantes:

	Au 31 décembre 2023	Part courante	Part non courante	Echéancier : 31 Décembre				
				2025	2026	2027	2028	au-delà
Dettes Senior	70,7	70,7	-	-	-	-	-	-
Emprunts bancaires - Financement d'actifs	2 004,9	323,3	1 681,6	333,7	232,8	254,9	208,0	652,2
Emprunts bancaires - Emprunts généraux	114,0	70,0	44,1	39,5	(1,0)	2,3	0,8	2,5
Découverts bancaires	16,4	16,4	-	-	-	-	-	-
Programme de titrisation	931,7	(2,5)	934,3	434,6	499,7	-	-	-
Autres emprunts	66,7	52,7	14,1	4,0	0,2	-	2,0	8,0
<b>Total hors passifs de loyers</b>	<b>3 204,5</b>	<b>530,5</b>	<b>2 674,0</b>	<b>811,7</b>	<b>731,6</b>	<b>257,3</b>	<b>210,7</b>	<b>682,7</b>
Passifs de loyers	12 730,7	2 632,1	10 098,6	1 844,7	1 515,8	1 236,5	1 090,9	4 310,8
<b>Total incluant les passifs de loyers</b>	<b>15 935,3</b>	<b>3 162,7</b>	<b>12 772,6</b>	<b>2 756,4</b>	<b>2 247,4</b>	<b>1 493,8</b>	<b>1 301,6</b>	<b>4 993,5</b>

Les variations des dettes financières peuvent s'analyser de la façon suivante :

	Dettes Senior	Emprunts bancaires	Contrats de location IFRS 16	Découverts bancaires	Programmes de titrisation	Autres emprunts	Total
<b>Solde au 1<sup>er</sup> janvier 2023</b>	<b>613,9</b>	<b>2 123,2</b>	<b>13 335,3</b>	<b>41,6</b>	<b>967,1</b>	<b>214,0</b>	<b>17 295,0</b>
Encaissement provenant de nouveaux emprunts, net des coûts d'émission	-	22,1	-	-	10,8	9,5	42,4
Remboursement d'emprunts	(565,1)	(294,5)	(2 822,3)	-	(55,0)	(159,2)	(3 896,0)
Autres augmentations / diminutions des emprunts	2,5	252,5	2 849,2	(25,4)	-	(5,3)	3 073,6
Intérêts courus et amortissement des frais d'émission	16,3	23,1	(14,2)	-	2,9	(7,4)	20,7
Levées d'options exercées sur navires et conteneurs	-	(43,0)	(785,5)	-	-	-	(828,4)
Reclassement	-	(2,4)	-	-	-	0,2	(2,2)
Regroupement d'entreprises	-	25,0	134,0	0,1	(0,0)	16,5	176,5
Différences de conversion	3,1	12,0	34,1	0,1	5,9	(1,5)	53,7
<b>Solde au 31 Décembre 2023</b>	<b>70,7</b>	<b>2 119,0</b>	<b>12 730,7</b>	<b>16,4</b>	<b>931,7</b>	<b>66,7</b>	<b>15 935,3</b>

La ligne « Levées d'options exercées sur navires et conteneurs » correspond à l'exercice de levées d'options sur des contrats de location de navires pour (629,8) millions de Dollars US et de conteneurs pour (155,6) millions de Dollars US, ainsi que l'exercice de levées d'options liées à des dettes bancaires de navires pour (43,0) millions de Dollars US.

La ligne « Autres augmentations / diminutions des emprunts » correspond à la variation des emprunts qui n'ont pas généré d'impact sur la trésorerie nette du Groupe soit parce que (i) l'actif a fait l'objet d'un contrat de location selon IFRS 16, (ii) le tirage de l'emprunt s'est directement fait au bénéfice du chantier naval ou (iii) la variation des découverts bancaires a un effet corolaire sur la trésorerie.

Les dettes financières sont affectées aux actifs suivants et leurs taux d'intérêt moyens sont les suivants :

	Dettes Senior	Emprunts bancaires	Contrats de location IFRS16	Autres emprunts et découverts bancaires	Hors locations	Incluant locations	Taux d'intérêt moyen après couverture, coût amorti et allocation du prix d'acquisition
Navires	-	1 950,5	7 105,4	-	7,57%	6,63%	
Conteneurs	-	-	2 455,1	-	-	8,30%	
Terrains et immeubles	-	41,4	2 202,2	-	4,86%	6,24%	
Concession portuaire	-	6,4	885,7	-	6,96%	7,26%	
Autres immobilisations corporelles	-	6,7	82,3	-	2,34%	6,52%	
Autres dettes garanties	-	23,5	-	933,9	6,79%	6,73%	
Emprunts généraux (non garantis)	70,7	90,5	-	80,9	6,53%	6,49%	
<b>Total</b>	<b>70,7</b>	<b>2 119,0</b>	<b>12 730,7</b>	<b>1 014,9</b>			

Les dettes garanties sont sécurisées par des immobilisations corporelles (tels que des navires, conteneurs et immeubles) ainsi que par des nantissements ou équivalents sur des actifs financiers de type titres, comptes bancaires ou créances. Les emprunts généraux présentés dans le tableau ci-dessus ne sont pas sécurisés.

Les échéances des flux futurs de trésorerie relatifs aux dettes financières, y compris les remboursements en principal et les intérêts, sont présentées ci-dessous (conformément à IFRS 7, ces flux ne sont pas actualisés) :

	Au 31 décembre 2023	Part courante	Part non courante	Echéancier : 31 décembre				
				2025	2026	2027	2028	au-delà
Dettes Senior	73,8	73,8	-	-	-	-	-	-
Emprunts bancaires - Financement d'actifs	2 635,4	495,5	2 146,6	463,3	319,5	325,4	263,2	775,2
Emprunts bancaires - Emprunts généraux	154,6	83,9	64,0	52,3	7,0	2,7	1,1	0,9
Découverts bancaires	16,4	16,4	-	-	-	-	-	-
Programmes de titrisation	1 071,5	65,1	1 006,4	496,7	509,7	-	-	-
Autres emprunts hors intérêts courus	42,1	19,7	22,4	5,4	1,0	0,7	2,6	12,8
<b>Total hors passifs de loyers</b>	<b>3 993,8</b>	<b>754,4</b>	<b>3 239,4</b>	<b>1 017,7</b>	<b>837,3</b>	<b>328,8</b>	<b>266,8</b>	<b>788,9</b>
Passifs de loyers	16 449,1	3 395,2	13 053,9	2 545,8	1 991,1	1 616,8	1 396,2	5 504,1
<b>Total incluant les passifs de loyers</b>	<b>20 442,9</b>	<b>4 149,5</b>	<b>16 293,3</b>	<b>3 563,4</b>	<b>2 828,4</b>	<b>1 945,5</b>	<b>1 663,0</b>	<b>6 293,0</b>

#### 6.6.2 Détails des émissions obligataires (« EO »)

Au 31 décembre 2023, le bilan ne comporte plus qu'une émission obligataire non sécurisée d'un montant de 71,0 millions de Dollars US de valeur nominale, émise initialement par APL Limited et transférée à APL Investments America, et dont la maturité est en janvier 2024 (récemment remboursée - cf. note 8.3).

L'émission obligataire de 525,0 millions d'Euros de valeur nominale, émise par CMA CGM et dont la maturité initiale était à janvier 2026, a été entièrement remboursée par anticipation en février 2023.

#### 6.6.3 Emprunts bancaires

Au 31 décembre 2023, le Groupe a remboursé par anticipation des emprunts bancaires liés au financement de navires à hauteur de 43,9 millions de Dollars US.

#### 6.6.4 Programme de titrisation

Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2023, le montant total de dette tirée sous le programme de titrisation a légèrement baissé à 931,7 millions de Dollars US.

En mars 2023, CMA CGM a renégocié les termes de son programme de titrisation en étendant sa maturité de mars 2024 à mars 2026.

#### 6.6.5 Autres emprunts

En avril 2023, CEVA Logistics a versé un montant de 86,4 millions de Dollars US suite à l'exercice d'un put permettant l'acquisition des 50 % des parts restantes dans une coentreprise Bergé-Gefco.

Au 31 décembre 2023, les autres emprunts comprennent 37,1 millions de Dollars US d'intérêts courus (45,8 millions de Dollars US au 31 décembre 2022).

### 6.7 Flux de trésorerie liés aux activités de financement

Les flux de trésorerie liés aux activités de financement s'élevaient à (9 440,2) millions de Dollars US pour l'exercice clos le 31 décembre 2023. Les flux de trésorerie liés aux activités de financement se composent de remboursement d'emprunts pour (1 073,8) millions de Dollars US, de décaissements relatifs aux intérêts financiers pour (272,1) millions de Dollars US et de paiements relatifs au contrat de location IFRS16 pour (3 702,0) millions de Dollars US.

Les flux de trésorerie liés aux activités de financement sont également impactés par le paiement de dividendes pour (3 517,6) millions de Dollars US et par divers flux financiers pour (947,6) millions de Dollars US incluant principalement l'exercice d'options d'achat de navires et de conteneurs pour (828,4) millions de Dollars US.

## Note 7 - Périmètre de consolidation

### 7.1 Principes et jugements comptables utilisés pour la détermination du périmètre de consolidation

L'analyse du contrôle exercé par la société mère, tel que défini dans IFRS 10 « Etats financiers Consolidés », peut requérir un exercice de jugement notamment dans des situations complexes. La Direction a fondé ses conclusions en application des principes suivants et à l'aune de tous les faits et circonstances, ainsi que sur la base des accords contractuels en vigueur.

## *Filiales*

Les filiales sont toutes les entités (y compris les entités ad hoc) contrôlées par le Groupe.

Le contrôle sur une entité n'est effectif que si les éléments suivants sont réunis :

- Le pouvoir : l'investisseur a des droits qui lui donnent la capacité de diriger les activités pertinentes (les activités affectant de manière significative les rendements de la société détenue) ;
- L'exposition aux risques et aux rendements de l'entité ;
- La capacité de faire usage de son pouvoir sur l'entité pour influencer sur les rendements.

Les filiales sont consolidées par intégration globale à compter de la date à laquelle le contrôle est transféré au Groupe. Elles sont déconsolidées à compter de la date à laquelle le contrôle cesse d'être exercé.

L'ensemble des transactions intragroupes, les soldes bilanciaux, les produits et les charges générés par les opérations réalisées entre sociétés du Groupe sont intégralement éliminés.

Les états financiers des filiales sont établis à la même date que ceux de la société mère et ont été préparés selon les mêmes principes comptables.

Les participations ne donnant pas le contrôle correspondent à la part des pertes et profits et des actifs nets qui ne sont pas détenus par le Groupe. Elles sont présentées dans les capitaux propres séparément des intérêts du Groupe et, dans le compte de résultat, séparément du résultat revenant aux actionnaires du Groupe.

### *Transactions avec les détenteurs de participations ne donnant pas le contrôle*

Dans le cadre de l'acquisition de parts auprès de détenteurs de participations minoritaires, la différence entre le prix payé et la quote-part des actifs nets acquis de la filiale est enregistrée en capitaux propres. Les gains et pertes résultant de la cession de participations ne donnant pas le contrôle sont également enregistrés en capitaux propres.

Quand le Groupe cesse d'avoir le contrôle, toute participation conservée dans l'entité est réévaluée à sa juste valeur, le changement de valeur comptable étant reconnu en résultat. La juste valeur devient alors égale à la valeur comptable initiale de la participation conservée dans l'entreprise associée, la coentreprise ou l'actif financier.

### *Participations dans des coentreprises et influence notable*

Seules les sociétés dans lesquelles le Groupe n'a pas le contrôle peuvent faire partie d'un partenariat. Un partenariat est défini comme une opération dans laquelle deux entreprises au moins ont conjointement le contrôle.

Un contrôle conjoint existe quand les décisions relatives aux activités pertinentes nécessitent l'accord unanime des parties qui contrôlent collectivement cette entité. L'accord unanime signifie que toute partie ayant le contrôle conjoint de l'entité peut empêcher quelconque des autres parties, ou un groupe de parties, de prendre des décisions unilatérales (par rapport aux activités pertinentes) sans son consentement.

Une coentreprise est un partenariat dans lequel les parties qui en ont le contrôle conjoint ont des droits sur ses actifs nets. Un coentrepreneur comptabilise sa participation dans une coentreprise comme un investissement, selon la méthode de la mise en équivalence (conformément à la norme IAS 28 « Participation dans des entreprises associées et des coentreprises »).

L'influence notable réside dans le fait de pouvoir participer aux décisions de l'entité bénéficiant des investissements en matière de politique financière et opérationnelle, sans détenir le contrôle ou le contrôle conjoint sur cette entité :

- Une partie qui détient des participations dans une coentreprise mais qui n'en a pas le contrôle conjoint comptabilise sa participation conformément à IFRS 9 ;
- sauf si elle a une influence notable sur la coentreprise, auquel cas elle comptabilise sa participation conformément à IAS 28.

Selon cette méthode de la mise en équivalence, les participations dans les entreprises associées et les coentreprises sont comptabilisées à leur coût, ajustées du montant cumulé des variations de valeur de la quote-part du Groupe postérieures à l'acquisition et réduites du montant des distributions de dividendes.

La valeur nette comptable de ces participations est présentée au bilan sous la rubrique « Participations dans des entreprises associées et des coentreprises » (cf. note 7.2).

La quote-part du Groupe dans les profits ou pertes d'une entreprise associée ou d'une coentreprise est présentée en EBIT dans la mesure où l'activité des entités est partie intégrante des activités opérationnelles du Groupe et que ces entités ne peuvent être considérées comme des investissements financiers. Cette rubrique comprend la dépréciation éventuelle des écarts d'acquisition, le résultat financier et la charge d'impôt relatifs aux entreprises associées et coentreprises.

Lorsque la quote-part du Groupe dans les pertes d'une entreprise associée ou d'une coentreprise est supérieure ou égale à sa participation dans l'entreprise associée, y compris toute créance non garantie, le Groupe ne comptabilise pas de pertes additionnelles, sauf s'il a une obligation implicite ou contractuelle de participer aux pertes ou d'effectuer des paiements au nom de l'entreprise associée.

La participation du Groupe dans les entreprises associées et les coentreprises comprend l'écart d'acquisition identifié lors de l'acquisition, net de tout cumul de pertes de valeur.

Les sociétés sur lesquelles le Groupe n'exerce plus d'influence notable ou de contrôle conjoint mais conserve un intérêt résiduel sont évaluées à la juste valeur.

## 7.2 Investissements dans les entreprises associées et les coentreprises

### 7.2.1 Investissements dans les entreprises associées et les coentreprises - Variation du Bilan Consolidé

Les participations dans les entreprises associées et les coentreprises s'analysent comme suit :

	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022
<b>Début de l'exercice</b>	<b>514,6</b>	<b>575,7</b>
Acquisition de filiales	2,1	-
Nouveaux Investissements dans des entreprises associées et des coentreprises	330,7	10,5
Augmentation de capital	434,6	24,6
Quote-part de bénéfice / (perte)	(15,5)	(38,9)
Dividendes payés ou à payer	(8,6)	(31,6)
Autres éléments du résultat global	11,3	(25,3)
Autres	(1,0)	(0,3)
<b>À la fin de l'exercice</b>	<b>1 268,3</b>	<b>514,6</b>

La ligne « Augmentation de capital » correspond aux fonds investis dans Terminal Link permettant le remboursement du financement de Terminal Link à CMP pour 434,1 millions Dollars US, sans modification du pourcentage de détention dans Terminal Link, augmentant ainsi la valeur de la participation du Groupe.

La ligne « Nouveaux investissements dans des entreprises associées et des coentreprises » correspond à l'acquisition de 49% des parts de CSP (Spain) Terminals S.L.U. pour 304,5 millions de Dollars US (cf. note 3.1.1) et de l'investissement dans le terminal de Nhava Sheva pour 26,2 millions de Dollars US.

La ligne « Quote-part de bénéfice / (perte) » correspond à la part du Groupe dans le bénéfice ou la perte des entreprises associées et coentreprises, incluant les pertes de valeur constatées par les entreprises associées et coentreprises concernées. En 2023, cela comprend une charge non récurrente de (6,1) millions de Dollars US qui correspond à la perte de valeur d'une entreprise associée.

Au 31 décembre 2023, les principaux investissements classés en entreprises associées et coentreprises sont :

- 51% dans Terminal Link Group pour 648,3 millions de Dollars US (234,2 millions de Dollars US au 31 décembre 2022) ;
- 50% dans Anji-CEVA pour 201,7 millions de Dollars US (211,6 millions de Dollars US au 31 décembre 2022) ;
- 49% dans CSP (Spain) Terminals S.L.U. pour 310,7 millions de Dollars US.

#### 7.2.2 Informations complémentaires sur les entreprises associées

La contribution des investissements dans les entreprises associées est présentée ci-dessous, dont aucun n'est individuellement significatif :

	31 décembre 2023	31 décembre 2022
% de détention	n.a.	n.a.
% de droits de vote	n.a.	n.a.
Participations dans les entreprises associées au bilan	30,3	29,8
Part du résultat attribué aux participations dans les entreprises associées au bilan	4,4	4,9
Impact des participations dans les entreprises associées aux autres éléments du résultat global	0,4	(3,0)
Part du résultat global attribué aux participations dans les entreprises associées	4,8	1,9
Juste valeur (pour les entités cotées)	n.a.	n.a.
Dividendes distribués à CMA CGM	4,4	21,4

### 7.2.3 Informations complémentaires sur les coentreprises

	TERMINAL LINK GROUP		ANJI CEVA		AUTRES ENTITES	
	31 décembre 2023	31 décembre 2022	31 décembre 2023	31 décembre 2022	31 décembre 2023	31 décembre 2022
% de détention	51,0%	51,0%	50,0%	50,0%	n.a.	n.a.
% de droits de vote (si différent du % de détention)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Participations dans les coentreprises au bilan	648,3	234,2	201,7	201,0	388,0	49,7
Part du résultat attribué aux participations dans les coentreprises au bilan	(30,3)	(18,9)	6,3	3,7	4,2	(28,6)
Impact des participations dans les coentreprises aux autres éléments du résultat global	9,8	(12,7)	(3,0)	(9,2)	4,2	(0,3)
Part du résultat global attribué aux participations dans les coentreprises	(20,6)	(31,6)	3,3	(5,6)	(2,3)	(28,9)
Juste valeur (pour les sociétés cotées)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Dividendes distribués à CMA CGM	-	-	2,6	6,9	1,7	3,3
<b>Données, sur une base de 100%</b>						
Actifs non courants	3 004,0	2 646,5	161,8	170,8		
Autres actifs courants	149,1	275,5	816,0	808,5		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	125,8	2,1	191,1	147,9		
<b>Total Actif</b>	<b>3 278,9</b>	<b>2 924,0</b>	<b>1 168,9</b>	<b>1 127,2</b>		
Capitaux Propres part du groupe	1 513,1	1 144,3	174,5	169,2		
Participations ne donnant pas le contrôle	191,8	18,2	54,0	58,3		
Emprunts non courants	1 220,2	1 532,2	23,9	14,7		
Autres passifs non courants	61,7	35,6	16,4	18,6		
Emprunts courants	133,7	50,1	15,9	26,2		
Autres passifs courants	158,5	143,7	884,2	840,2		
<b>Total Passif</b>	<b>3 278,9</b>	<b>2 924,0</b>	<b>1 168,9</b>	<b>1 127,2</b>		
<b>Réconciliation des capitaux propres des coentreprises</b>						
Capitaux propres excluant les obligations convertibles en actions (*)	1 513,1	750,4	174,5	169,2		
Capitaux propres imputables au coentrepreneur	(741,4)	(367,7)	(87,3)	(84,6)		
Allocation de prix d'achat	-	-	128,1	128,1		
Renonciation aux intérêts	(58,0)	(83,5)	-	-		
Elimination du gain interne	(68,8)	(68,8)	-	-		
Ajustement de dividendes	-	-	(16,5)	(12,0)		
Autre	3,4	3,8	2,9	0,3		
<b>Contribution au bilan de la participation mise en équivalence</b>	<b>648,3</b>	<b>234,2</b>	<b>201,7</b>	<b>201,0</b>		
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>633,1</b>	<b>431,0</b>	<b>1 406,8</b>	<b>1 406,8</b>		
Perte de valeur & amortissement	(89,6)	(60,0)	(45,4)	(47,0)		
Résultat financier	(103,5)	(104,9)	0,7	3,4		
Impôts sur le revenu	(15,7)	(12,0)	(11,4)	(11,8)		
<b>Résultat de l'exercice</b>	<b>(55,3)</b>	<b>10,7</b>	<b>31,0</b>	<b>28,6</b>		
<b>Autres éléments du résultat global</b>	<b>4,9</b>	<b>2,2</b>	<b>(6,0)</b>	<b>(18,5)</b>		
<b>Résultat global total</b>	<b>(50,4)</b>	<b>12,9</b>	<b>25,0</b>	<b>10,2</b>		
<b>Rapprochement avec la contribution au compte de résultat (base 100%)</b>						
Résultat de l'exercice des coentreprises	(55,3)	10,7	31,0	28,6		
Intérêts ne donnant pas le contrôle	-	-	(15,5)	(19,3)		
Part du résultat de l'exercice imputable au coentrepreneur	27,1	(5,3)	(7,7)	(4,7)		
Renonciation aux intérêts dans le cadre de la garantie de dividendes	(2,1)	(24,3)	-	-		
Autre	-	-	(1,4)	(1,0)		
<b>Contribution au compte de résultat de la participation mise en équivalence</b>	<b>(30,3)</b>	<b>(18,9)</b>	<b>6,3</b>	<b>3,7</b>		

(\*) Obligations convertibles en action exclues en 2022 et remboursées en 2023

## 7.3 Liste des entités ou des sous-groupes inclus dans le périmètre de consolidation

Dans le but d'améliorer la pertinence des informations publiées, le Groupe ne publie que les entités ou sous-groupes matériels en appliquant les seuils suivants :

- Entités consolidées par intégration globale contribuant au chiffre d'affaires pour un montant supérieur à 10,0 millions de Dollars US ;
- Entreprises associées et coentreprises contribuant aux capitaux propres pour un montant supérieur à 5,0 millions de Dollars US ;
- Agences dont les volumes d'activité dépassent les 500 000 EVP ;
- Certaines entités exerçant des activités de type « holding ».

Au 31 décembre 2023, le périmètre de consolidation est composé de 791 entités consolidées par intégration globale ou par mise en équivalence, soit directement soit à travers un sous-groupe (811 entités au 31 décembre 2022).

Les entités principales sont détaillées ci-dessous :

Entité Légale	Pays	Pourcentage de détention direct et indirect
<b>CMA CGM SA (entité mère)</b>	<b>France</b>	
<b>Méthode de consolidation - Intégration globale</b>		
<b>TRANSPORT MARITIME</b>		
ANL CONTAINER LINE LTD	Australie	100,00%
MERCOSUL LINE NAVEGACAO LTD	Bresil	100,00%
CMA SHIPS SAS	France	100,00%
CONTAINERSHIPS - CMA CGM	Allemagne	100,00%
ANL SINGAPORE	Singapour	100,00%
CMA CGM ASIA SHIPPING PTE. LTD	Singapour	100,00%
CMA CGM ASIA PACIFIC LINER PTE LTD	Singapour	100,00%
AMERICAN PRESIDENT LINES, LLC	États-Unis	100,00%
<b>AGENCES</b>		
CMA CGM AGENCES FRANCE	France	100,00%
CMA CGM AGENCIAS INDIA PVT LTD	Inde	100,00%
CMA CGM AMERICA LLC	États-Unis	100,00%
CMA CGM ANL DUBAI	Emirats Arabes Unis	100,00%
CMA CGM BRAZIL	Bresil	100,00%
CMA CGM CHINA	Chine	100,00%
CMA CGM DENIZ ACENTELIGI A S	Turquie	97,75%
CMA CGM GROUP (AUSTRALIA) PTY LTD	Australie	100,00%
CMA CGM HOLLAND BV	Pays-Bas	100,00%
CMA CGM UK AGENCY	Royaume-Uni	100,00%
CMA CGM & ANL PHILIPPINES INC	Philippines	100,00%
CMA CGM BELGIUM	Belgique	100,00%
CMA CGM DEUTSCHLAND	Allemagne	100,00%
CMA CGM IBERICA	Espagne	100,00%
CMA CGM JAPAN	Japon	100,00%
CMA CGM KOREA	Corée du Sud	100,00%
CMA CGM MALAYSIA SDN BHD	Malaisie	100,00%
CMA CGM MEXICO	Mexique	100,00%
CMA CGM VIETNAM	Viêt Nam	100,00%
<b>TERMINAUX</b>		
FENIX MARINE SERVICES LTD	États-Unis	100,00%
GMM GENERALE DE MANUTENTION MARTINIQUE	Martinique	95,00%
INTRAMAR SA	France	100,00%
MARSEILLE MANUTENTION	France	100,00%
SOCIÉTÉ D'ACCONAGE ET DE MANUTENTION DE LA REUNION	France	95,44%
CMA CGM KAOHSIUNG TERMINAL	Taiwan	100,00%
Port Liberty Bayonne LP	États-Unis	100,00%
Port Liberty New York LP	États-Unis	100,00%
GMG GENERALE DE MANUTENTION EN GUADELOUPE	Guadeloupe	95,00%
<b>AUTRES ACTIVITES</b>		
CMA CGM AIR CARGO	France	100,00%
CCIS FRANCE	France	100,00%
CC TERMINAL CONTENEURS DAKAR (TCD)	Sénégal	100,00%
CMA CGM INLAND SERVICES INDONESIA	Indonésie	90,00%
SICSA RAIL TRANSPORT, S.A.	Espagne	76,00%
SA CORSE PRESSE	France	100,00%
SA LA PROVENCE	France	100,00%
La Méridionale SA	France	99,14%
<b>LOGISTIQUE &amp; "SUPPLY CHAIN"</b>		
AVEC Logistics (Ireland) Ltd.	République d'Irlande	100,00%
CARGEX S.A.	Colombie	100,00%
CC Logistics (China) Co, Ltd (CN)	Chine	100,00%
CEVA Asia Pacific Holdings Company Pte. Ltd. (SGD)	Singapour	100,00%
CEVA Contract Logistics Kft	Hongrie	100,00%
CEVA Contract Logistics Mexico	Mexique	100,00%
CEVA Freight (Australia) Pty. Ltd.	Australie	100,00%
CEVA Freight (España), S.L.	Espagne	100,00%
CEVA Freight (Poland) Sp. z o.o.	Pologne	100,00%
CEVA Freight (Thailand) Ltd.	Thaïlande	73,98%
CEVA Freight (UK) Ltd.	Royaume-Uni	100,00%
CEVA Freight Austria GmbH	Autriche	100,00%
CEVA Freight Belgium N.V.	Belgique	100,00%
CEVA Freight Canada Corp	Canada	100,00%
CEVA Freight Germany GmbH	Allemagne	100,00%
CEVA Freight Holdings (Malaysia) Sdn. Bhd.	Malaisie	100,00%
CEVA Freight Holland B.V.	Pays-Bas	100,00%
CEVA Freight Italy S.r.l.	Italie	100,00%
CEVA Freight LLC	États-Unis	100,00%

LOGISTIQUE & "SUPPLY CHAIN"		
CEVA Freight Management Argentina S.R.L.	Argentine	100,00%
CEVA Freight Management de Colombia S.A.S.	Colombie	100,00%
CEVA freight Management de Ecuador	Équateur	100,00%
CEVA Freight Management do Brasil Ltda.	Bresil	100,00%
CEVA Freight Management France S.A.S.	France	100,00%
CEVA Freight Management Logistica de Chile Ltda	Chili	100,00%
CEVA Freight Management Mexico, S.A. de C.V.	Mexique	100,00%
CEVA Freight Shanghai Ltd. - East	Chine	100,00%
CEVA Ground Europe	Belgique	100,00%
Ceva Interfreight Tanzania Ltd	Tanzanie	100,00%
CEVA Interfreight Uganda ltd	Ouganda	100,00%
CEVA Logistica de Mexico, S.A. de C.V.	Mexique	100,00%
CEVA Logistics - Showfreight UK	Royaume-Uni	100,00%
CEVA Logistics (Australia) Pty. Ltd.	Australie	100,00%
CEVA Logistics (Hong Kong) Ltd.	Hong Kong	100,00%
CEVA Logistics (Malaysia) Sdn. Bhd.	Malaisie	100,00%
CEVA Logistics (New Zealand) Pty. Ltd.	Nouvelle-Zélande	100,00%
CEVA Logistics (Philippines) Inc.	Philippines	100,00%
CEVA Logistics (Sweden) AB	Suède	100,00%
CEVA Logistics (Taiwan) Co. Ltd.	Taiwan	100,00%
CEVA Logistics (Thailand) Ltd.	Thaïlande	86,73%
CEVA Logistics (U.A.E.) L.L.C.	Emirats Arabes Unis	100,00%
CEVA Logistics (Vietnam) Company Ltd.	Viêt Nam	69,99%
CEVA Logistics Belgium N.V.	Belgique	100,00%
CEVA Logistics Benelux B.V.	Pays-Bas	100,00%
CEVA Logistics Canada, ULC	Canada	100,00%
CEVA Logistics Commerce EMEA B.V.	Pays-Bas	100,00%
CEVA Logistics eServices B.V.	Pays-Bas	100,00%
CEVA Logistics Espana, S.L.	Espagne	100,00%
CEVA Logistics Fashion Services B.V.	Pays-Bas	100,00%
CEVA Logistics Finland OY	Finlande	100,00%
CEVA Logistics GmbH	Allemagne	100,00%
CEVA Logistics Hungary Kft.	Hongrie	100,00%
CEVA Logistics India Pte. Ltd.	Inde	100,00%
CEVA Logistics India PVT LTD. (CL)	Inde	100,00%
CEVA Logistics Italia S.r.l.	Italie	100,00%
CEVA Logistics Japan, Inc.	Japon	100,00%
CEVA Logistics Korea, Inc.	Corée du Sud	100,00%
CEVA Logistics Ltd. - Dedicated	Royaume-Uni	100,00%
CEVA Logistics Ltda.	Bresil	100,00%
CEVA LOGISTICS MAROC	Maroc	100,00%
CEVA Logistics Netherlands B.V.	Pays-Bas	100,00%
CEVA Logistics Peru S.R.L.	Pérou	100,00%
CEVA Logistics Poland Sp. zo.o	Pologne	100,00%
CEVA logistics S.r.l.	Roumanie	100,00%
CEVA Logistics Singapore Pte. Ltd.	Singapour	100,00%
CEVA Logistics South Africa (Proprietary) Ltd.	Afrique du Sud	100,00%
CEVA Logistics U.S., Inc.	États-Unis	100,00%
CEVA Logistics ZalareServices B.V.	Pays-Bas	100,00%
CEVA Lojistik Limited Sirketi	Turquie	100,00%
CEVA Saudi Logistics & Freight Co.	Arabie Saoudite	100,00%
CEVA Ulusiararasi Tasimacilik A.S.	Turquie	100,00%
CEVA Vehicle Logistics (Thailand) Ltd.	Thaïlande	100,00%
CEVA&MELI Joint venture	Italie	50,00%
COLIS PRIVE SA Belgique	Belgique	100,00%
COLIS PRIVE SAS FRANCE	France	100,00%
Dubai Contract Logistics	Emirats Arabes Unis	100,00%
FM Warehouse (Taicang) co .LTD	Chine	100,00%
IBA - CEVA Logistics Egypt	Égypte	60,00%
Ingram Micro CFS E-Business GmbH	Allemagne	100,00%
Ingram Micro CFS Eurohub Fulfillment GmbH	Allemagne	100,00%
Ingram Micro CFS Fulfillment GmbH	Allemagne	100,00%
Ingram Micro CFS Fulfillment Solutions Sp. Zoo	Pologne	100,00%
Ingram Micro CFS Fulfillment Sp. Zoo	Pologne	100,00%
Ingram Micro Mobility AB	Suède	100,00%
Ingram Micro Nordic Services AB	Suède	100,00%
Ingram Micro Services Switzerland GmbH	Suisse	100,00%
Ingram Micro Slovakia S.R.O.	Slovaquie	100,00%

LOGISTIQUE & "SUPPLY CHAIN"		
PT CEVA Logistik Indonesia	Indonésie	100,00%
Shipwire, Inc	États-Unis	100,00%
Zedchain International Logistics SL	Espagne	72,39%
CCIS COTE D'IVOIRE	Côte d'Ivoire	100,00%
AUTOXP LIMITED	Royaume-Uni	100,00%
BERGE GEFCO, S.L	Espagne	100,00%
BSM Transportes S.A.	Argentine	95,00%
G2F, GEFCO Fleet Facilities	France	100,00%
GEFCO (Portugal) TRANSITARIOS, LDA	Portugal	100,00%
GEFCO Adria logistika d.o.o.	Slovénie	100,00%
GEFCO Argentina S.A.	Argentine	100,00%
GEFCO AUTOMOTIVE SERVICES	France	100,00%
GEFCO Baltic Sia	Lettonie	100,00%
GEFCO Benelux S.A.	Belgique	100,00%
GEFCO Bulgaria Eood	Bulgarie	100,00%
GEFCO Ceska Republica S.R.O.	République tchèque	100,00%
GEFCO Chile S.A.	Chili	100,00%
GEFCO Deutschland GmbH.	Allemagne	100,00%
GEFCO doo Beograd	Serbie	100,00%
GEFCO Espana S.A.	Espagne	100,00%
GEFCO Forwarding Australia Pty. Ltd.	Australie	100,00%
GEFCO Forwarding China Ltd	Chine	100,00%
GEFCO Forwarding France	France	100,00%
Gecco Forwarding Hava ve Deniz Tasimaciligi A.S.	Turquie	100,00%
GEFCO Forwarding Netherlands B.V.	Pays-Bas	100,00%
GEFCO Forwarding UK Ltd.	Royaume-Uni	100,00%
GEFCO France SAS	France	100,00%
GEFCO Industrial Services	France	100,00%
GEFCO Italia S.P.A.	Italie	100,00%
GEFCO Logistica Do Brasil Ltda.	Bresil	100,00%
GEFCO LORRY AND TRANSPORT, S.L.U	Espagne	100,00%
GEFCO Magyarorszag Kft.	Hongrie	100,00%
GEFCO MAROC FREE ZONE	Maroc	100,00%
GEFCO Maroc S.A.	Maroc	100,00%
GEFCO Middle East - FZE	Emirats Arabes Unis	100,00%
GEFCO Polska Sp. Zoo	Pologne	100,00%
GEFCO Romania Srl	Roumanie	100,00%
GEFCO S.A.	France	100,00%
GEFCO SLOVAKIA s.r.o.	Slovaquie	100,00%
GEFCO Suisse S.A.	Suisse	100,00%
GEFCO Tasimacilik Ve Lojistik A.S.	Turquie	100,00%
GEFCO U.K., Ltd.	Royaume-Uni	100,00%
Gruppo Mercurio S.P.A.	Italie	85,00%
HOLDING FINANCIERE		
CMA CGM AGENCIES WORLDWIDE	France	100,00%
CMA TERMINALS HOLDING	France	100,00%
CMA TERMINALS	France	100,00%
CMA CGM & ANL Securities B.V.	Pays-Bas	99,99%
CMA CGM Asia Pacific Limited	Singapour	100,00%
CMA CGM Global AGENCY Pte Ltd	Singapour	100,00%
CMA CGM INLAND SERVICES (CCIS)	France	100,00%
CMA CGM OVERSEAS (TAIWAN) INVESTMENT LTD	Taiwan	100,00%
CMA CGM PYRAMIDES FRANCE	France	100,00%
CMA TERMINALS INVESTMENTS	France	100,00%
Zebox Venture	France	100,00%
APL INVESTMENTS AMERICA LLC	États-Unis	100,00%

#### Méthode de consolidation - Mise en équivalence

Les entreprises associées et coentreprises sont détaillées ci-dessous		
ANJI CEVA	Chine	50,00%
TERMINAL LINK GROUP	France	51,00%
CMA MUNDRA TERMINAL PVT LTD	Inde	50,00%
GEMALINK	Viêt Nam	25,00%
Total Terminal International Algeciras (TTIA)	Espagne	25,50%

## 7.4 Transactions avec les parties liées

Aux fins de la présente note, les natures de parties liées suivantes ont été identifiées :

- Des activités de terminaux qui incluent principalement Terminal Link et ses filiales ainsi que des entreprises associées et coentreprises ou reconnues comme des investissements non consolidés (Kribi, Mundra).
- Anji-CEVA, une coentreprise opérant dans le secteur de la logistique.

- Certaines agences maritimes, sociétés non consolidées ou associées.
- Certaines entités liées aux actionnaires et/ou aux membres de la Direction :
  - Merit France, l'actionnaire majoritaire du Groupe, et ses filiales autres que CMA CGM ;
  - Merit CC SAL, une société dont le siège social se situe au Liban et dont les actionnaires ultimes sont la famille Saadé et les membres de sa famille immédiate, qui détient la quasi-totalité des actions ordinaires du Groupe ;
  - Certaines filiales de Merit CC SAL, y compris Merit SAL, une société de services fournissant à CMA CGM des prestations de contrôle des coûts et des revenus et un soutien à l'audit interne, MERIT invest SAL, une société à laquelle le Groupe a prêté des fonds pour des investissements immobiliers, CMA Liban, un agent maritime et « Investment and Financing Corp. Ltd », une société de location de conteneurs ;
  - Yildirim, une société turque, qui détient 24% des actions ordinaires du Groupe depuis le 31 décembre 2017 (cf. Note 6.5), et avec laquelle le Groupe a signé un accord concernant la cession de 50% de ses actions dans Malta Freeport Terminals Limited pour un prix de 200,0 millions d'Euros (289,0 millions de Dollars US à la date de la transaction) ;
  - La Banque Publique d'Investissement (Bpifrance précédemment FSI), détentrice de 3,0% des actions ordinaires de CMA CGM depuis avril 2021 (cf. note 6.5) ;
  - Une fondation à but non lucratif dénommée « Fondation d'Entreprise CMA CGM » dont l'objet est la promotion d'activités à but non lucratif.
- D'autres activités qui comprennent principalement :
  - Eutelsat, dont le Groupe détient 5,47% des parts ;
  - Air France, dont le Groupe détient 8,80% du capital ;
  - Quelques investissements en lien avec la division média.

Les transactions avec les parties liées incluses dans le compte de résultat s'analysent comme suit (hormis les quote-parts de résultats des entreprises associées et coentreprises) :

	Total Parties liées		Terminaux		Agences		Entités actionnaires ou membres de la gouvernance		Autres	
	Exercice clos le 31 décembre		Exercice clos le 31 décembre		Exercice clos le 31 décembre		Exercice clos le 31 décembre		Exercice clos le 31 décembre	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Produits opérationnels	86,6	88,3	4,0	5,6	10,2	0,0	1,6	6,8	70,8	75,8
Charges opérationnelles	(834,8)	(332,1)	(677,9)	(223,4)	(15,2)	(0,4)	(60,6)	(40,7)	(81,1)	(67,5)
Autres éléments opérationnels	(33,4)	(2,4)	(33,4)	(2,4)	-	-	-	-	-	-
Résultat financier	22,5	29,9	(10,9)	(1,2)	1,9	12,7	3,9	(11,8)	27,6	30,3

Les positions bilancielle relatives aux parties liées ci-dessus sont les suivantes (hormis le montant des participations dans les entreprises associées et coentreprises ainsi que les titres des entités non consolidées) :

	Total Parties liées		Terminaux		Agences		Entités actionnaires ou membres de la gouvernance		Autres	
	Exercice clos le 31 décembre		Exercice clos le 31 décembre		Exercice clos le 31 décembre		Exercice clos le 31 décembre		Exercice clos le 31 décembre	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Actifs non courants	358,2	444,2	321,8	10,3	-	-	1,5	1,1	34,9	432,9
Actifs courants	98,9	186,2	80,5	132,3	7,4	6,2	3,4	29,3	7,7	18,5
Passifs non courants	-	11,0	-	11,0	-	-	-	-	-	-
Passifs courants	81,8	27,4	44,8	12,5	21,3	3,6	1,8	0,0	13,9	11,3

Au cours du deuxième trimestre 2023, le Groupe a acquis des conteneurs réfrigérés auprès d'IFCO, une partie liée, pour un montant total de 101 millions de Dollars US. La transaction a été réalisée à des conditions normales de marché.

Les salaires et traitements des principaux dirigeants sont inclus dans les charges de personnel pour un montant de 17,8 millions de Dollars US au cours de l'exercice 2023 (9,1 millions de Dollars US au cours de l'exercice 2022).

## Note 8 - Autres notes

### 8.1 Provisions, avantages au personnel et passifs éventuels

Le Groupe comptabilise des provisions pour risques et charges lorsque :

- Il a une obligation légale ou implicite à l'égard d'un tiers, liée à un événement passé ;
- Il est plus probable qu'improbable que cette obligation donnera lieu à une sortie de ressources lors de son règlement ; et
- Le montant peut être estimé de manière fiable.

Si le Groupe prend un engagement volontaire de neutralité carbone à un horizon défini, la constitution d'une provision est soumise à conditions :

- En ce qui concerne les dépenses futures nécessaires à la réduction des émissions de gaz à effet de serre du Groupe, aucune provision ne doit être constituée s'il n'existe pas d'obligation liée à un événement passé (par exemple un sinistre) ;
- En ce qui concerne les crédits carbone qui seront utilisés pour compenser les émissions du Groupe, une provision ne doit être constituée qu'une fois les émissions excédentaires réalisées, et seulement si le Groupe n'a pas d'autre solution réaliste que l'exécution de son engagement de compenser ces émissions.

#### Jugements et estimations comptables afin de déterminer le risque relatif aux litiges maritimes et sociaux et provisions associées

Le Groupe évalue les provisions sur la base des faits et événements connus à la date de clôture en fonction de son expérience passée et au mieux de sa connaissance. Certaines provisions peuvent également être ajustées suite à un événement postérieur à la clôture. Les provisions concernent principalement les litiges avec des tiers comme des chantiers navals, les coûts de restructuration et les réclamations relatives aux avaries maritimes. Certaines provisions requièrent un certain niveau de jugement et d'estimation (cf. notes ci-dessous).

Les provisions sont détaillées comme suit :

	Litiges	Autres risques et obligations	Provisions	dont part non courante	dont part courante	Avantages au personnel	dont part non courante	dont part courante
<b>Au 31 décembre 2021</b>	<b>226,2</b>	<b>406,9</b>	<b>633,1</b>	<b>405,1</b>	<b>228,0</b>	<b>279,9</b>	<b>278,0</b>	<b>1,8</b>
Augmentations	224,7	184,7	409,3			45,2		
Reprises non utilisées pendant l'exercice	(34,4)	(76,6)	(111,0)			(7,3)		
Reprises utilisées pendant l'exercice	(36,5)	(115,0)	(151,5)			(20,0)		
Reclassements	0,3	(21,7)	(21,4)			(1,4)		
Acquisition de filiales	13,9	158,0	171,9			47,7		
Gain / perte actuariel(le) comptabilisé(e) dans les autres éléments du résultat global	-	-	-			(38,4)		
Ecart de conversion	(3,0)	(3,0)	(6,0)			(15,3)		
<b>Au 31 décembre 2022</b>	<b>391,3</b>	<b>533,2</b>	<b>924,4</b>	<b>681,0</b>	<b>243,4</b>	<b>289,3</b>	<b>285,6</b>	<b>3,7</b>
Augmentations	157,4	178,5	335,9			64,1		
Reprises non utilisées pendant l'exercice	(40,9)	(65,0)	(105,9)			(1,4)		
Reprises utilisées pendant l'exercice	(17,0)	(198,4)	(215,5)			(58,3)		
Reclassements	(55,2)	26,5	(28,7)			0,4		
Acquisition de filiales	3,1	15,6	18,7			7,7		
Gain / perte actuariel(le) comptabilisé(e) dans les autres éléments du résultat global	-	-	-			(2,2)		
Ecart de conversion	(0,8)	1,9	1,1			(0,0)		
<b>Au 31 décembre 2023</b>	<b>437,7</b>	<b>492,3</b>	<b>930,1</b>	<b>731,5</b>	<b>198,6</b>	<b>299,5</b>	<b>296,8</b>	<b>2,7</b>

#### 8.1.1 Provisions pour litiges et autres risques et obligations

##### Litiges

Les provisions pour litiges au 31 décembre 2023 comprennent des provisions pour avaries maritimes et autres litiges encourus dans le cours normal des activités du Groupe.

Bien que l'issue de ces procédures judiciaires soit incertaine, la Société estime qu'elle a provisionné tous les passifs probables et évaluables découlant du cours normal des affaires et, par conséquent, ne s'attend pas à ce qu'un passif non provisionné découlant de l'une de ces procédures judiciaires ait un impact significatif sur les résultats d'exploitation, la liquidité, les ressources en capital ou le bilan.

### Dossier des douanes belges

En février 2018, CMA CGM a été informée par les douanes belges de la découverte de 2 lots de 7 conteneurs de cigarettes, marchandise déclarée en tant que verrerie par le freight forwarder auprès de l'agence CMA CGM d'Istanbul, pour un transport de Gebze (Turquie) vers Rotterdam.

En janvier 2020, l'Etat Belge et l'Administration Générale des douanes et accises belges a cité à comparaître pour importation illégale de cigarettes les sociétés CMA CGM BELGIUM, CMA CGM S.A. et CMA CGM TURQUIE devant le Tribunal correctionnel d'Anvers. L'Administration demande le règlement d'amendes pénales, droits d'entrée, droits d'accises dont les montants sont significatifs.

Une décision préliminaire en faveur de CMA CGM a été rendue en juin 2021. En novembre 2023, cette décision a été annulée en appel par la Cour d'appel d'Anvers. La direction a décidé de faire appel devant la Cour suprême. La direction et ses conseillers continueront de suivre de près la situation.

#### Autres risques et obligations

Les provisions pour autres risques et obligations comprennent principalement :

- Des provisions pour indemnisations des employés, pour restructuration et pour assurance d'un montant de 177,8 millions de Dollars US (179,1 millions de Dollars US au 31 décembre 2021). Les provisions d'assurance sont liées aux régimes d'auto-assurance qui se basent sur des estimations, basées sur l'expérience historique, sur le coût final des sinistres en cours et des sinistres encourus mais non reportés à la date de clôture, sur les risques retenus par le Groupe. Les provisions de restructuration comprennent les coûts de licenciement du personnel et les coûts de fermeture de site;
- Des provisions pour démantèlement dans le cadre de contrats de location pour un montant de 167,4 millions de Dollars US (158,6 millions de Dollars US au 31 décembre 2022) reflétant des obligations liées à certains contrats (notamment de conteneurs) pour remettre en état les actifs avant de les restituer aux bailleurs ;
- Et d'autres provisions d'un montant de 147,1 millions de Dollars US (195,5 millions de Dollars US au 31 décembre 2022) incluant (i) des provisions fiscales autres que les provisions IFRIC23 et (ii) des provisions pour contrats onéreux.

#### 8.1.2 Provisions liées aux avantages au personnel

##### Jugements et estimations comptables

La valorisation des provisions liées aux avantages au personnel et autres obligations similaires est basée, entre autres, sur des hypothèses de taux d'actualisation, taux d'augmentation des salaires et des avantages au personnel ainsi que des tables de mortalité. Ces hypothèses peuvent diverger des données réelles du fait de changement de facteurs externes tels que le contexte économique ou les conditions de marché, de même que les taux de mortalité.

Les sociétés du Groupe opèrent dans différentes juridictions et disposent de différents régimes de retraite. Le Groupe dispose de régimes à prestations définies et de régimes à cotisations définies.

Un régime à prestations définies est un régime de retraite qui définit le montant de la prestation de retraite qui sera perçue par un salarié lors de sa retraite, en fonction, en général, d'un ou de plusieurs facteurs tels que l'âge, l'ancienneté et le salaire. La prestation de retraite versée à tous les employés dans le pays d'incorporation du Groupe est qualifiée de régime à prestations définies.

Un régime à cotisations définies est un régime de retraite en vertu duquel le Groupe verse des cotisations fixes à une entité indépendante. Dans ce cas, le Groupe n'est tenu par aucune obligation légale ou implicite le contraignant à verser des cotisations supplémentaires dans l'hypothèse où les actifs ne suffiraient pas à payer, à l'ensemble des membres du personnel, les prestations dues au titre des services rendus durant l'exercice en cours et les exercices précédents.

L'engagement du Groupe au titre des régimes à prestations définies est calculé selon la méthode des unités de crédit projetées, tenant compte des conditions économiques particulières dans les différents pays concernés et des hypothèses actuarielles. Ces obligations peuvent être couvertes par les « actifs de régimes » affectés à ces opérations. Le Groupe procède tous les ans à une évaluation externe de ses obligations.

### *Evaluation*

Conformément à IAS 19 « Avantages du personnel », le passif inscrit au bilan au titre des avantages au personnel à prestations définies correspond à la valeur actualisée de l'obligation liée aux régimes à prestations définies à la clôture, déduction faite de la juste valeur des actifs des régimes. Les gains et pertes actuariels résultant de changements d'hypothèses actuarielles ou d'ajustements liés à l'expérience sont comptabilisés directement en autres éléments du résultat global, il en est de même pour ce qui concerne le rendement des actifs à l'exception des produits d'intérêts.

Les paiements effectués par le Groupe dans le cadre des régimes à cotisations définies sont constatés dans les charges de l'exercice au cours duquel les services ont été rendus.

Le coût des services afférent aux charges de retraite est présenté dans les charges de personnel au sein des charges d'exploitation. La composante « Intérêts » figure dans les autres produits et charges financiers, nets.

Les coûts de services passés sont comptabilisés immédiatement dans le compte de résultat consolidé.

En France, certaines sociétés intervenant dans les terminaux portuaires participent, dans le cadre de conventions collectives et conjointement avec d'autres sociétés (régimes dits « multi-employeurs ») au financement de plans destinés à couvrir les obligations en matière de retraite et les programmes relatifs à l'amiante. Ces programmes sont par nature difficiles à évaluer car ils impliquent de disposer d'informations détaillées qui sont disponibles uniquement sur demande du bénéficiaire pour lui permettre de calculer ses droits individuels de retraite. Du plus, le régime rassemble les actifs de plusieurs employeurs, et les obligations spécifiques à chaque employeur dans le cadre du plan sont donc difficiles à déterminer avec précision, car elles varient d'une année sur l'autre en fonction des niveaux d'activité. Conformément à IAS 19 paragraphe 34, quand il n'y a pas suffisamment d'informations disponibles sur lesquelles s'appuyer pour appliquer la comptabilité des régimes à prestations définies aux plans multi-employeurs, ces plans sont traités comme des régimes à cotisations définies.

En France, la réforme législative visant à relever l'âge de la retraite de 62 à 64 ans a été validée par le Conseil constitutionnel le 14 avril 2023. Le report de l'âge légal de la retraite et l'accélération de l'augmentation des durées de cotisation peuvent avoir des impacts différents selon les faits et circonstances propres à chaque entreprise. En application d'IAS 19, cela est considéré comme une modification du régime (et non comme une révision des hypothèses actuarielles) dont les conséquences doivent être comptabilisées immédiatement en compte de résultat. L'impact sur les EFC du Groupe n'est pas significatif.

### *Description des plans du Groupe*

Les salariés du Groupe ont généralement droit à des prestations de retraite, conformément à la réglementation locale :

- Des indemnités de fin de carrière et une couverture de frais médicaux payées par le Groupe au moment du départ à la retraite (régimes à prestations définies) ; et
- Des prestations de retraite des organismes extérieurs financées par les cotisations des entreprises et des salariés (régime à cotisations définies).

Conformément au cadre réglementaire et aux conventions collectives, le Groupe a établi des régimes (d'entreprise ou multi-employeurs) de cotisations définies et de prestations définies en faveur des salariés.

#### *Régimes à cotisations définies*

Les régimes à cotisations définies sont financés par l'intermédiaire de fonds de pension indépendants ou d'organismes similaires.

Les cotisations sont fixées à l'avance (par exemple basées sur le salaire) et sont payées à ces organismes extérieurs, et les droits du bénéficiaire sont couverts par le fonds de pension. Le Groupe n'a pas d'obligation légale ou implicite de payer d'autres contributions si jamais le fonds n'avait pas un niveau d'actifs suffisant pour payer à tous les employés leurs prestations au titre de l'année en cours et des années passées. Les contributions des employeurs sont reconnues lors de leurs années de survenance et sont comptabilisées en charges dans les avantages au personnel.

Certaines filiales de CMA CGM, CMA CGM ASIA PACIFIC et CEVA contribuent également à des plans négociés collectifs de type multi-employeurs, qui fournissent des prestations de retraite à certains salariés représentés par des syndicats. Ces contributions sont déterminées d'après le contrat de travail initialement négocié. Ces plans sont comptabilisés en tant que régimes à cotisations définies conformément à IAS 19 paragraphe 34.

Le Groupe a versé 106,6 millions de Dollars US dans ses régimes de retraite à cotisations définies en 2023 (98,1 millions de Dollars US en 2022), comptabilisés comme avantages au personnel avec le coût des régimes à prestations définies.

#### Régimes à prestations définies

Les principaux régimes de retraite à prestations définies peuvent être décrits de la façon suivante :

##### Indemnités de fin de carrière (France)

En France, les plans d'indemnités de fin de carrière prennent la forme d'un montant forfaitaire payé par l'entreprise aux salariés quand ils partent à la retraite. Le montant de cet avantage dépend de l'ancienneté du salarié à la date de départ à la retraite, et il est prescrit par une convention collective. Ces accords sont négociés par les représentants syndicaux de l'employeur et des salariés, par secteur d'activité et au niveau national. Leur application est obligatoire. Les indemnités de fin de carrière ne sont pas liées aux autres prestations de retraite habituellement applicables en France, comme les prestations versées par la Sécurité Sociale ou les organismes complémentaires (ARRCO et AGIRC).

##### Article 23 (France)

Les prestations correspondent à une rente payable à un groupe fermé de bénéficiaires. Tous les bénéficiaires sont des retraités. Ce plan a été partiellement externalisé et financé auprès d'un assureur. Les rentes sont tout de même directement payées par l'employeur.

Les pensions sont indexées chaque année sur l'augmentation générale des salaires de l'entreprise. Le conjoint survivant d'un retraité a droit à une pension égale à 60% des prestations de retraite versées au moment du décès.

##### Médailles du travail (France)

Cet avantage est un montant forfaitaire payable aux salariés quand ils totalisent un nombre d'années d'ancienneté donné.

##### Indemnités amiante/pénibilité (France)

Dans les activités menées dans les terminaux par certaines filiales du Groupe en France, les salariés ayant cumulé un certain nombre d'années, dans des conditions de travail considérées comme pénibles et/ou ayant été exposés à l'amiante en travaillant dans un terminal, ont le droit de partir à la retraite 2 à 5 années plus tôt que l'âge normal de la retraite.

Les prestations de retraite anticipée sont financées par l'intermédiaire d'un programme d'Etat (amiante) et/ou d'un programme multi-employeurs. Tel qu'indiqué ci-dessus, lorsque le Groupe ne dispose pas d'informations suffisantes pour comptabiliser en tant que régimes à prestations définies les régimes multi-employeurs à prestations définies, ces plans sont traités comme un régime à cotisations définies.

Néanmoins, en cas de départ à la retraite anticipé, les indemnités forfaitaires payables par l'employeur diffèrent des indemnités de fin de carrière et ont été définies par une convention collective locale. Cette somme forfaitaire spécifique est prise en compte dans l'évaluation des indemnités de fin de carrière des salariés concernés.

#### Indemnités de fin de carrière (Maroc)

Dans les filiales du Groupe au Maroc, les indemnités de fin de carrière correspondent à un montant forfaitaire payé par le Groupe aux salariés quand ils partent à la retraite. Le montant de cet avantage est fonction de l'ancienneté du salarié et du salaire à la date du départ à la retraite et il est fixé par une convention collective.

#### Assurance médicale (Maroc)

Les prestations procurent une couverture médicale permanente aux retraités et à leurs ayant-droits, selon certaines conditions. Le programme est un régime complémentaire aux remboursements de l'Assurance Maladie Obligatoire et est assuré par l'intermédiaire d'un contrat d'assurance souscrit auprès d'un assureur local.

Ce coût estimatif du remboursement annuel est indexé chaque année de 2,5% afin de refléter la consommation médicale et l'inflation des coûts.

#### Régime de retraite (Australie)

En Australie, dans certaines filiales du Groupe, les indemnités de fin de carrière correspondent à une somme forfaitaire payée par le Groupe aux salariés quand ils partent à la retraite ou qu'ils démissionnent du Groupe. Le montant de cet avantage est fonction de l'ancienneté du salarié et du salaire au moment de son départ à la retraite ou de sa démission. Ce programme n'est plus accessible aux nouveaux bénéficiaires.

#### Plans de congés annuels et plans de congés de long terme (Australie)

Ces plans non financés donnent aux salariés le droit d'épargner des congés annuels en fonction de leur ancienneté.

#### Régimes à prestations définies de CMA CGM ASIA PACIFIC

Les provisions pour avantages au personnel de CMA CGM ASIA PACIFIC concernent principalement des prestations fondées sur le salaire de fin de carrière et selon le nombre d'années d'ancienneté du salarié. Ces plans sont principalement relatifs à des salariés localisés aux Etats-Unis ainsi qu'à Taiwan. Aux Etats-Unis, tous les régimes d'employés non-syndiqués ne sont plus accessibles pour des nouvelles cotisations.

#### Régimes à prestations définies de CEVA

Ceva dispose de différents régimes de retraite à travers le monde, la plupart sont des régimes à cotisations définies. CEVA a peu de régimes à prestations définies dont les principaux sont basés en Italie, au Royaume-Uni et aux Etats-Unis. Ces régimes sont fermés aux nouveaux entrants.

La majorité des paiements de prestations viennent des fonds de pension ; cependant, il y a également des régimes où l'entreprise prend en charge les paiements de prestations lorsqu'ils doivent être acquittés. Les régimes de retraite aux Pays Bas ont changé pour un plan de carrière sans indexation depuis le 1er janvier 2013. Le nouveau régime est traité comme un régime à cotisations définies.

#### Régime de retraite en Italie

En accord avec le Trattamento di Fine Rapporto (« TFR ») en Italie, les employés se voient attribuer une indemnité de départ au moment de quitter l'entreprise. La réglementation du TFR a changé depuis le 1er janvier 2007 et les employés ont la possibilité de rester sous l'ancienne réglementation ou bien de transférer les futures provisions à des fonds de pension externes. Concernant les provisions liées au TFR postérieures au

1er janvier 2007, elles sont traitées comme des régimes à cotisations définies dans un cas comme l'autre.

### Hypothèses actuarielles

Les hypothèses actuarielles utilisées pour les principaux pays sont les suivantes :

	Au 31 décembre 2023					Au 31 décembre 2022				
	Zone euro	Maroc	Australie	Royaume-Uni	Etats-Unis	Zone euro	Maroc	Australie	Royaume-Uni	Etats-Unis
Taux d'actualisation	3,34%	4,20%	4,90%	4,60%	4,93%	3,83%	3,30%	5,50%	5,00%	5,19%
Augmentations de salaires attendues	3,20%	4,00%	4,00%	n.a.	3,00%	3,07%	4,00%	7,00%	n.a.	3,00%
Inflation à long terme	2,00%	2,00%	n.a.	3,30%	2,40%	2,00%	2,00%	n.a.	3,47%	2,50%

L'hypothèse d'augmentation des salaires indiquée dans le tableau ci-dessus inclut l'effet de l'inflation à long terme.

### Détermination du taux d'actualisation

Zone Euro : Le Groupe a utilisé comme taux de référence l'IBoxx Corporate AA 10+.

Maroc : En raison d'un manque de liquidités sur le marché des entreprises, le Groupe a utilisé un taux moyen d'emprunts d'État reflétant la durée moyenne des régimes (environ 13 ans).

Australie : Le Groupe a utilisé comme taux de référence la moyenne des taux des obligations d'entreprises reflétant la durée moyenne des plans (environ 5 ans).

Royaume-Uni : Le Groupe a utilisé comme taux de référence l'IBoxx Corporate AA (courbe de taux des obligations d'entreprises ajustée afin d'exclure l'effet des obligations émises par les universités comprises dans la construction de la courbe).

Etats-Unis : Le taux d'actualisation aux Etats-Unis s'analyse plan par plan. De plus, l'usage veut que le taux d'actualisation soit déterminé en utilisant les flux de trésorerie réels, en appliquant une courbe de rendement (ici, la « Citigroup Pension Yield curve ») afin d'obtenir un taux d'actualisation moyen pondéré. Le taux d'actualisation présenté ici est un taux moyen pondéré de régimes à prestations définies.

### Evolution des taux

En raison de la baisse des taux d'intérêt dans presque toutes les régions, le taux d'actualisation utilisé pour évaluer les engagements de retraite et autres avantages au personnel a diminué dans la plupart des pays entre le 31 décembre 2022 et le 31 décembre 2023. L'impact de la réactualisation des engagements de retraite et des plans médicaux s'est traduit par une perte de 5,7 millions de Dollars US, tandis que l'impact de la réactualisation sur les actifs de régime s'est traduit par un gain de 7,9 millions de Dollars US. Par conséquent, l'impact positif global de la réactualisation des régimes de retraite définis et des régimes médicaux enregistrés dans les autres éléments du résultat global s'élève à 2,2 millions de Dollars US.

### Variation des engagements, actifs de régime et provisions

Le passif net inscrit au bilan se détaille comme suit :

	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022
Valeur actualisée du passif non financé	(251,2)	(201,1)
Valeur actualisée du passif financé	(269,6)	(293,9)
Juste valeur des actifs	221,3	205,7
<b>Valeur actualisée du passif net</b>	<b>(299,5)</b>	<b>(289,3)</b>

La variation des engagements au titre des régimes à prestations définies s'analyse de la façon suivante :

	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022
<b>A l'ouverture</b>	<b>495,0</b>	<b>554,5</b>
Modification de plans - Coûts des services passés	4,3	(3,5)
Coûts des services rendus	44,1	43,7
Intérêts	20,9	10,7
Gains / pertes actuariels	6,5	(106,4)
Cotisations versées	(62,3)	(34,4)
Contributions des employés	0,5	0,2
Frais payés	(0,0)	(0,0)
Impôts payés	(0,1)	(0,1)
Primes payées	(0,0)	(0,0)
Acquisition / cession de filiales et autres	8,1	59,4
Sorties de plans	(1,1)	0,6
Ecart de conversion	5,0	(30,0)
<b>A la clôture</b>	<b>520,8</b>	<b>495,0</b>

Les actifs de régime ont évolué comme suit durant l'exercice :

	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022
<b>A l'ouverture</b>	<b>205,7</b>	<b>274,7</b>
Rendements attendus	9,8	5,8
Gains / pertes actuariels	7,9	(66,0)
Cotisations versées	(14,7)	(14,2)
Contributions de l'employeur	8,4	5,3
Contributions des employés	0,5	0,3
Acquisition / cession de filiales et autres	-	13,1
Frais payés	(0,1)	(1,2)
Impôts payés	(0,1)	(0,1)
Primes payées	(0,0)	(0,0)
Règlement de plan	-	-
Ecart de conversion	3,8	(12,0)
<b>A la clôture</b>	<b>221,3</b>	<b>205,7</b>

La répartition des investissements dans les actifs de régime est la suivante :

	Au 31 décembre	
	2023	2022
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3,7%	4,9%
Instruments de capitaux propres	17,4%	13,8%
Instruments de dettes	13,3%	3,9%
Immobilier	0,6%	1,2%
Instruments dérivés	0,0%	0,0%
Fonds d'investissement	40,3%	41,8%
Actifs détenus par une compagnie d'assurance	11,5%	11,0%
Autres	13,2%	23,4%

Le tableau ci-après présente les montants comptabilisés au compte de résultat :

	Exercice clos le 31 décembre	
	2023	2022 (*)
a. Coût de services hors impôts, frais, contributions des employés et primes	44,1	43,7
b. Taxes et dépenses administratives	1,2	1,3
c. Contributions des employés	-	-
d. Coût des services passés / sorties de plans	4,3	(3,5)
e. Règlements non courants	2,6	0,6
<b>Total du coût des services</b>	<b>52,2</b>	<b>42,1</b>
a. Intérêt sur dette actuarielle - (produits) / charges	20,9	10,7
b. Intérêt sur actifs - produits / (charges)	(9,8)	(5,8)
c. Intérêt sur plafonnement des actifs - (produits) / charges	0,0	-
d. Intérêt sur droits aux remboursements - (produits) / charges	-	(0,0)
<b>Frais financiers nets</b>	<b>11,1</b>	<b>4,9</b>
Réévaluation des autres bénéfiques à long terme	0,7	(1,9)
<b>Montant de la charge liée aux avantages du personnel comptabilisée dans le compte de résultat</b>	<b>64,1</b>	<b>45,2</b>
<b>Réévaluation (comptabilisée en autres éléments du résultat global)</b>	<b>(2,2)</b>	<b>(38,4)</b>
Montant de la charge liée aux avantages du personnel comptabilisée dans le compte de résultat et en autres éléments du résultat global	61,9	6,8

Les montants du passif net comptabilisés au bilan s'analysent de la façon suivante :

	Exercice clos le 31 décembre 2023	Exercice clos le 31 décembre 2022
<b>Passif net à l'ouverture de l'exercice</b>	<b>(289,3)</b>	<b>(279,9)</b>
Montant de la charge comptabilisée dans le compte de résultat	(64,1)	(45,2)
Ecart actuariels reconnus en autres éléments du résultat global	2,2	38,4
Cotisations de l'employeur	8,4	5,3
Prestations versées directement	51,3	20,2
Acquisition / cession de filiales et autres	(8,1)	(46,3)
Autres	-	1,9
Ecart de conversion	0,0	16,3
<b>Passif net à la clôture de l'exercice</b>	<b>(299,5)</b>	<b>(289,3)</b>

Les obligations relatives aux régimes à prestations définies, les actifs du régime ainsi que les gains ou pertes actuarielles cumulés pour l'exercice en cours et les quatre exercices précédents se présentent de la manière suivante :

	Obligations	Actifs de régime	Passif net	Variations des Gains et pertes actuariel(le)s	
				Régime à prestations définies	Actifs de régime
Au 31 décembre 2018	(351,7)	167,1	(184,6)	(8,0)	(11,3)
Au 31 décembre 2019	(576,2)	285,7	(290,5)	45,2	32,1
Au 31 décembre 2020	(666,6)	316,9	(349,7)	61,3	26,9
Au 31 décembre 2021	(554,5)	274,7	(279,9)	(38,7)	4,0
Au 31 décembre 2022	(495,0)	205,7	(289,3)	(106,4)	(66,0)
Au 31 décembre 2023	(520,8)	221,3	(299,5)	6,5	7,9

### Analyses de sensibilité

La sensibilité des obligations relatives aux régimes à prestations définies aux changements suivants de taux d'actualisation et taux d'inflation à long terme est la suivante :

Au 31 décembre 2023	Taux d'actualisation	Inflation à long terme
- 25 points de base	16,1	(2,2)
+25 points de base	(15,6)	2,2

### 8.1.3 Passifs éventuels

Le Groupe est impliqué dans un certain nombre de contentieux juridiques et fiscaux dans certains pays, incluant entre autres des présomptions de violations de règles de libre concurrence. Certains de ces contentieux, dont l'issue finale est sujette à beaucoup d'incertitudes, peuvent inclure des montants significatifs, qui ne peuvent être quantifiés avec précision à la date de clôture.

Certaines des entités du Groupe font l'objet de contrôles fiscaux dans certaines juridictions dans le cadre du cours normal des affaires. Bien que l'issue finale de ces contrôles reste incertaine et peut concerner des montants significatifs, la Direction a enregistré des passifs pour couvrir les positions fiscales incertaines et autres risques fiscaux ; ainsi la Direction ne s'attend pas à ce que l'issue finale de ces contrôles résulte en des impacts significatifs sur les résultats du Groupe.

Certaines sociétés en France font actuellement l'objet de contrôles fiscaux qui ne font pas l'objet de provision lorsque la Direction estime avoir de forts arguments et des avis externes concluant en l'absence d'impacts significatifs sur la trésorerie ou les états financiers du Groupe.

Dans tous les contentieux, le Groupe coopère pleinement avec les autorités concernées.

Les principaux passifs éventuels sont les suivants :

#### *Dossier CIL (CEVA)*

CIL Limited (CIL) (anciennement CEVA Investments Limited), l'ancienne société mère de CEVA Group Plc, est impliquée dans une procédure involontaire « Chapter 7 » devant le tribunal du district sud de New York. Le «Trustee» de la procédure «Chapter 7» a déposé une réclamation contre les anciens administrateurs de CIL Limited, CEVA Group Plc et les entités affiliées concernant principalement la recapitalisation de CEVA Group PLC en 2013 et la dilution de l'actionnariat de CIL. En 2015, les défendeurs ont déposé des requêtes pour rejeter certaines des réclamations alléguées par le «Trustee», et en janvier 2018, le tribunal a rendu une ordonnance accordant en partie et rejetant en partie les requêtes des défendeurs, y compris le rejet de la réclamation exigible et contestée contre l'un des défendeurs pour défaut de compétence. En juillet 2018, le «Trustee» a déposé une nouvelle plainte ainsi qu'une nouvelle action aux Pays-Bas concernant la créance à payer contestée contre l'entité qui a été déboutée par le tribunal US. Les défendeurs et le «Trustee» ont déposé des requêtes en jugement référé dans l'action du tribunal, qui ont été pleinement informées et débattues devant le tribunal en avril 2019. L'un des créanciers de la procédure de mise en faillite a également déposé une seconde réclamation contre CEVA Logistics SA (anciennement CEVA Logistics AG), venant aux droits de CIL, devant un tribunal de l'État de New York concernant la recapitalisation de CEVA Group PLC en 2013. La Société ne peut fournir aucune assurance quant à l'issue de ces affaires et il est possible que si le «Trustee» ou le créancier devaient faire valoir leurs droits à ses réclamations, la Société pourrait subir une perte importante en rapport avec ces affaires, y compris le paiement de dommages-intérêts substantiels et / ou en ce qui concerne l'affaire devant le tribunal, le dénouement de la recapitalisation de 2013.

En juillet 2021, le tribunal a rejeté la requête en jugement sommaire, bien que le groupe CEVA ait demandé le réexamen de cette décision. Par ailleurs, l'affaire n'a pas dépassé le stade des plaidoiries. La décision du tribunal de New York est en attente (à ce jour, audience prévue le 28 février 2024). Bien qu'il existe une incertitude quant à l'issue et aux sorties de fonds potentielles liées à cette affaire, CEVA estime que la réclamation est sans fondement et a l'intention de se défendre vigoureusement.

Dans la troisième procédure de recours collectif parallèle (« class action ») initiée par McEvoy, le tribunal de Floride a rendu le 10 mars 2022 un jugement favorable rejetant la demande de McEvoy pour limitation. Le rejet de la demande de McEvoy a été confirmé par la cour d'appel. Un recours devant la cour suprême est très improbable.

## 8.2 Engagements hors bilan

### 8.2.1 Engagements financiers sur les actifs

#### *Contrats de location*

Le Groupe applique IFRS 16 depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2019. En application d'IFRS 16, le Groupe reconnaît des droits d'utilisation et des dettes de loyer pour la plupart des contrats de location, sauf concernant les contrats dont la durée est inférieure ou égale à un an (sans option d'achat) ou lorsque l'actif loué n'est pas mis à la disposition du preneur.

#### *Hypothèses, estimations et jugements comptables significatifs*

Certains contrats de location du Groupe dans le périmètre d'IFRS16 (principalement des navires, des conteneurs et des entrepôts) ont des options d'achat, de renouvellement ou de fin anticipées qui ne sont pas systématiquement incluses dans le calcul de la dette de loyer car il n'est pas raisonnablement certain que ces options soient exercées. Les intentions du Management d'exercer ou non ces options sont revues régulièrement.

Le Groupe prend en location des navires, des conteneurs, des terminaux, différents bureaux et entrepôts dans le cadre de contrats de location non résiliables. Le Groupe loue également divers véhicules, remorques et équipements sous forme de contrats de location.

Le montant total des charges de location opérationnelles relatives aux actifs loués qui ne rentrent pas dans le périmètre d'IFRS16 s'élève à 831,9 millions de Dollars US en 2023 (702,7 millions de Dollars US au 31 décembre 2022) dont 385,4 millions de Dollars US relatifs aux navires (270,8 millions de Dollars US au 31 décembre 2022).

Par ailleurs, la composante service relative aux actifs loués dans le périmètre d'IFRS16, principalement des coûts de fonctionnement, s'élève à 740,7 millions de Dollars US (739,6 millions de Dollars US au 31 décembre 2022).

#### *Navires opérés en affrètements à temps (ou location coque nue) et contrats de location de conteneurs qui ne sont pas dans le périmètre d'IFRS 16*

Au 31 décembre 2023, le Groupe exploite 376 navires en location dont 310 ont été comptabilisés selon IFRS 16.

Le Groupe est engagé à payer des loyers sur des contrats d'affrètement (incluant les frais de fonctionnement) pour 66 navires avec une maturité résiduelle de 12 mois ou moins pour un montant de 110,2 millions de Dollars US (143,0 millions de Dollars US au 31 décembre 2022).

Le Groupe est engagé à payer des loyers relatifs à des contrats de location de conteneurs avec une durée de location résiduelle inférieure ou égale à 12 mois pour un montant de 38,8 millions de Dollars US (61,6 millions de Dollars US au 31 décembre 2022).

#### *Engagements relatifs aux commandes de navires*

Au 31 décembre 2023, le Groupe a commandé 97 navires en propriété et est engagé à louer 15 navires non encore livrés.

Le carnet de commande des navires en propriété comprend dix navires de 2 000 EVP, dix navires de 5 500 EVP, huit navires de 7 300 EVP, un navire de 5 900 EVP, cinq navires de 13 000 EVP, six navires de 16 000 EVP, trois navires de 7 900 EVP propulsés au GNL, six navires de 8 000 EVP propulsés au GNL, six navires de 15 000 EVP propulsés au GNL, quatre navires de 23 000 EVP propulsés au GNL, dix navires de 24 000 EVP propulsés au GNL, huit navires de 9 200 EVP propulsés au GNL, douze navires de 13 000 EVP fonctionnant au méthanol, six

navires de 15 000 EVP fonctionnant au méthanol et deux navires rouliers accueillant des passagers propulsés au GNL. Certains des nouveaux navires du carnet de commande sont financés (cf. ci-dessous).

Les engagements contractuels relatifs à la construction des navires en propriété peuvent être analysés comme suit (en millions de Dollars US) :

	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022
<b>Commandes confirmées de navires en propriété</b>		
- unités	97	63
- engagements restants, nets d'acomptes *	9 727,1	5 628,3
- engagements de financement	1 211,7	1 316,6
<i>* dont payable en :</i>		
2023	-	1 090,4
2024	2 873,6	2 606,9
2025	2 008,5	926,1
2026	2 768,8	899,3
2027	1 765,8	105,6
2028	310,4	-
<b>Total</b>	<b>9 727,0</b>	<b>5 628,3</b>

Comme indiqué ci-dessus, le Groupe est également engagé à payer des loyers pour 15 contrats de location simple (ils ne sont pas inclus dans la dette de location car non encore livrés) pour un montant de 907,0 millions de Dollars US excluant les coûts de fonctionnement. Le détail des 15 contrats est le suivant : quatre navires de 2 900 EVP (dont la durée du contrat est de 5 ans), un navire de 5,800 EVP (10 ans), trois navires de 5 900 EVP (10 ans), 2 navires de 7 000 EVP (5 ans), deux navires de 7 000 EVP (8 ans) et trois navires de 7 100 EVP (7 ans).

Afin de couvrir le risque de non recouvrement des acomptes versés sur les navires en cours en cas de problème pendant la construction, le Groupe reçoit des garanties de la part des banques des chantiers navals pour un montant équivalent aux acomptes versés. Au 31 décembre 2023, ces garanties se rapportent à la construction de 97 navires pour un montant de 4 330,9 millions de Dollars US (1 872,8 millions de Dollars US au 31 décembre 2022 pour 63 navires).

#### *Engagements relatifs aux navires transportant des voitures*

Courant 2023, le Groupe a conclu un accord pour la location de quatre navires transportant chacun 7 000 véhicules pour une durée de 10 ans. Le premier navire a été livré en décembre 2023 et les 3 autres devraient l'être entre février et septembre 2024. A la livraison, cet engagement représentera un montant de 414,5 millions de Dollars US sur une base non actualisée. Ces actifs seront exploités au sein de notre division de transport maritime spécialisé.

#### *Engagements sur redevances de concession*

Le Groupe réalise des activités de manutention portuaire dans le cadre d'accords de concessions à long terme. La majorité des redevances de concessions a été reconnue en dette financière pour les concessions entrant dans le périmètre d'IFRS16 pour les filiales contrôlées par le Groupe.

Dans certaines concessions portuaires, les loyers peuvent contenir une part variable qui n'est pas incluse dans les dettes de loyer. C'est le cas notamment des terminaux Port Liberty où seuls les montants de loyers minimaux identifiés ont été comptabilisés tandis que la part variable a été exclue. Cette dette de loyer devra être recalculée lorsque les critères de variabilité auront disparus conformément à la norme IFRS 16 B42(a)(ii). En effet, la norme prévoit que la dette de loyer doit être recalculée si les paiements initialement définis comme variables deviennent des paiements fixes en substance après le début du contrat.

En outre, le Groupe a accordé des garanties pour un montant actualisé de 117,9 millions de Dollars US au 31 décembre 2023 pour le paiement des redevances de concessions pour certaines de ces filiales associées ou co-entreprises (123,0 millions de Dollars US au 31 décembre 2022).

### Engagements relatifs aux avions

Le Groupe a commandé huit avions cargo Airbus A350F et trois avions cargo Boeing 777F additionnels et est engagé à payer le prix d'acquisition restant sous respect de certaines conditions à la livraison, pour un montant total de 611,1 millions de Dollars USD.

#### 8.2.2 Autres engagements financiers

Dans le cours normal de nos activités, nous fournissons des garanties bancaires ou des lettres de crédit à diverses autorités douanières, propriétaires de terrains, autorités portuaires, fournisseurs et assureurs.

La plupart des facilités de crédit des filiales du Groupe sont garanties inconditionnellement par les principales entités juridiques du Groupe, telles que CMA CGM, CEVA Logistics S.A. ou CMA CGM ASIA PACIFIC.

Au 31 décembre 2023, des garanties pour le compte des filiales de CEVA s'élevant à 302,0 millions de Dollars US (424,0 millions de Dollars US au 31 décembre 2022) étaient émises.

Les autres engagements financiers s'analysent comme suit :

#### Engagements financiers donnés

	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022
Garanties bancaires	30,3	38,0
Garanties sur le financement de terminaux portuaires	10,1	10,9
Garanties douanières	6,9	7,3
Autorités portuaires et administrations	24,0	4,5
Autres garanties sur immobilisations non courantes	313,5	337,8
Hypothèque des participations dans les entreprises associées et coentreprises	-	420,9
Autres	798,3	562,0

Les engagements financiers reportés dans le tableau ci-dessus sont principalement constitués de garanties et d'hypothèques accordées à des tiers en complément des passifs comptabilisés. Cependant, il n'y a pas d'indication, à la date de clôture, qu'un de ces engagements puisse nécessiter une sortie significative de trésorerie du Groupe, à l'exception de éléments présentés ci-dessous.

La ligne « Autres garanties sur immobilisations non courantes » concerne principalement l'engagement de CAPEX relatif aux systèmes d'information du Groupe.

La réduction de la ligne « Hypothèque des participations dans les entreprises associées et coentreprises », dans le tableau ci-dessus correspond à l'extinction de l'engagement donné par le Groupe envers CMP et Terminal Link, une coentreprise, concernant un prêt accordé par CMP en 2023 (cf. note 7.2.1).

La ligne "Autres" inclut principalement (i) les engagements liés aux dividendes garantis envers CMP qui ne devraient pas donner lieu à une sortie de trésorerie dans la mesure où l'engagement devrait être couvert par les dividendes distribuables par les terminaux et (ii) d'autres garanties données principalement dans le cadre du financement de terminaux consolidés sous forme d'entreprises associées ou co-entreprises.

De plus, au 31 décembre 2023, le Groupe avait donné en garantie un montant de 3 240,4 millions de Dollars US de créances d'exploitation dans le cadre de ses programmes de titrisation (5 077,0 millions de Dollars US au 31 décembre 2022).

## Engagements financiers reçus

	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022
Garanties reçues des agents maritimes indépendants	0,1	0,1
Garanties reçues des clients	60,6	68,0
Autres garanties reçues	38,3	40,8

## 8.3 Événements significatifs intervenus postérieurement à la clôture

### *Wincanton plc*

Le 19 janvier 2024, CEVA Logistics a conclu un accord sur les termes d'une offre pour l'acquisition de Wincanton plc, un des leaders en solutions logistiques pour les entreprises et le secteur public au Royaume-Uni et en Irlande. Cette acquisition, qui est soumise à conditions, pourrait être finalisée avant l'été.

### *Division Air cargo*

En mai 2022, Air France-KLM et CMA CGM ont annoncé leur intention de conclure une coopération commerciale dans le domaine du cargo, devenue effective en avril 2023.

Un environnement réglementaire contraint sur certains marchés importants n'a pas permis à la coopération de fonctionner de manière optimale. En conséquence, Air France-KLM et CMA CGM ont annoncé le 16 janvier 2024 leur décision de mettre fin aux accords existants à compter du 31 mars 2024, date à partir de laquelle Air France-KLM et CMA CGM AIR CARGO opéreront de manière indépendante, étant précisé que les groupes entameront des discussions pour développer de nouvelles relations commerciales.

CMA CGM reste un actionnaire de référence d'Air France-KLM. Les parties ont convenu de modifier la clause de lock-up des actions détenues par CMA CGM dans le capital d'Air France-KLM, qui sera désormais effective jusqu'au 28 février 2025. CMA CGM quittera le Conseil d'administration d'Air France-KLM le 31 mars 2024.

### *Remboursements de dette*

En janvier 2024, le Groupe a remboursé à l'échéance l'émission obligataire de 71,0 millions de Dollars US de valeur nominale, émise par APL Investments America.

## Note 9 - Glossaire

### *BAF*

« Bunker Adjustment Factor » est une surcharge facturée par la ligne maritime au client, en augmentation des taux de fret, afin de compenser les fluctuations du prix du carburant.

### *UGT*

Une « Unité Génératrice de Trésorerie » renvoie au plus petit groupe d'actifs identifiables générant des rentrées de trésorerie indépendantes de celles qui découlent d'autres actifs ou groupe d'actifs.

### *EBIT – Core EBIT (EBIT avant éléments non affectés)*

L'« EBIT », tel que présenté sur le compte de résultat consolidé, signifie « Earning Before Interests and Taxes » et correspond au résultat opérationnel.

Le Core EBIT ou « EBIT avant éléments non affectés », tel que présenté sur le compte de résultat consolidé, correspond à l'EBIT tel que défini ci-dessus, diminué de certains éléments non alloués qui sont définis en note 4.1.

### *EBITDA*

L'« EBITDA », tel que présenté sur le compte de résultat consolidé, signifie « Earning Before Interests, Taxes, Depreciation and Amortization » et correspond au chiffre d'affaires diminué des charges opérationnelles.

### *IASB*

« International Accounting Standards Board » est le principal organe au sein de la fondation IFRS et se charge de l'établissement, du développement et de la publication des IFRS (telle que définie ci-dessous).

### *IFRIC ou IFRS Interpretations Committee (IFRS IC)*

Le comité d'interprétation des IFRS a pour responsabilité d'interpréter l'application des IFRS, il reporte à l'IASB et doit obtenir l'accord de ce dernier avant de publier ses interprétations.

### *IFRS & IAS*

« International Financial Reporting Standards » & « International Accounting Standards » constituent un référentiel unique de normes publiées et mises à jour par l'IASB dans l'intention d'en faire le référentiel largement appliqué par les pays des économies développées et émergentes. Il permet aux investisseurs et aux utilisateurs des états financiers de comparer la performance financière des sociétés cotées avec leurs concurrents internationaux.

### *LIBOR*

« London Inter-Bank Offer Rate » est la référence pour la plupart des institutions financières au sein des marchés financiers et dans le commerce.

### *NPV*

« Net Present Value » est la valeur à la date actuelle de flux futurs de trésorerie d'un actif ou passif, déterminée en appliquant un taux d'actualisation à ces flux de trésorerie.

### *WACC*

Le « WACC » ou « Weighted Average Cost of Capital » ou « coût moyen pondéré du capital » correspond au calcul du coût du capital d'une société dans lequel chaque source de capital est proportionnellement pondérée. Toutes les sources de capital, y compris le capital social, les actions de préférence, les emprunts obligataires et tout autre instrument de dette, sont inclus dans le calcul du WACC.



# RAPPORT ANNUEL

États financiers consolidés

\* \*  
\*

Exercice clos le 31 décembre 2023

# SOMMAIRE

<b>1.</b>	<b>LE SECTEUR DU TRANSPORT MARITIME, DU TRANSPORT AERIEN ET DE LA LOGISTIQUE EN 2023 .....</b>	<b>3</b>
1.1.	Le marché du transport maritime de conteneurs en 2023 .....	5
1.2.	Le marché du fret aérien en 2023 .....	8
1.3.	Le marché de la logistique en 2023 .....	10
<b>2.</b>	<b>ACTIVITÉ DE CMA CGM EN 2023 .....</b>	<b>11</b>
2.1.	Projets de développement et événements majeurs en 2023 .....	12
<b>3.</b>	<b>APERÇU GÉNÉRAL DE L'INDUSTRIE.....</b>	<b>16</b>
3.1.	Trafic mondial de conteneurs.....	17
3.2.	Flotte mondiale des navires porte-conteneurs .....	18
3.3.	Évolution des taux d'affrètement.....	19
3.4.	Évolution des indices de fret .....	20
<b>4.</b>	<b>FLOTTE DE CMA CGM.....</b>	<b>21</b>
4.1.	Flotte de navires porte-conteneurs.....	22
4.2.	Carnet de commandes de navires .....	24
4.3.	Flotte de conteneurs .....	25
4.4.	Comparaison entre le secteur du transport maritime de conteneurs et CMA CGM .....	26
<b>5.</b>	<b>ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS .....</b>	<b>27</b>
5.1.	Bilan consolidé.....	28
5.2.	Compte de résultat consolidé.....	32
5.3.	Tableau des flux de trésorerie consolidé.....	42
5.4.	Autres.....	44
<b>6.</b>	<b>PERSPECTIVES 2024 .....</b>	<b>46</b>
6.1.	Événements récents .....	47
6.2.	Perspectives 2024 .....	48
<b>7.</b>	<b>RISQUES ET LITIGES.....</b>	<b>50</b>
7.1.	Facteurs de risque .....	51
7.2.	Litiges.....	54
<b>8.</b>	<b>DECLARATION DE PERFORMANCE EXTRA-FINANCIERE.....</b>	<b>57</b>

# **1. LE SECTEUR DU TRANSPORT MARITIME, DU TRANSPORT AERIEN ET DE LA LOGISTIQUE EN 2023**

1.1. Le marché du transport maritime de containers en 2023

1.2 Le marché du fret aérien en 2023

1.3 Le marché de la logistique en 2023

Le secteur du transport et de la logistique a connu un environnement de marché globalement défavorable en 2023. Après une période de deux ans de demande extraordinaire de biens de consommation au lendemain de la pandémie de Covid-19, le secteur du transport et de la logistique est entré dans un cycle de normalisation caractérisé par une baisse des volumes et des taux de fret, qui a débuté au dernier trimestre 2022. Même si cette normalisation était largement attendue, elle a été exacerbée par des effets de déstockage importants, notamment aux États-Unis. Ce phénomène s'est traduit par une pression sur les volumes de fret dans tous les domaines (maritime, aérien et terrestre) au premier semestre et a eu un impact négatif sur la plupart des activités du Groupe. Au cours du second semestre 2023, les volumes de fret se sont stabilisés à mesure que les effets négatifs liés au déstockage se sont estompés. Néanmoins, la saison haute du transport maritime (traditionnellement au troisième trimestre de l'année) ne s'est matérialisée que marginalement alors que l'environnement macroéconomique globalement difficile et en particulier les pressions inflationnistes ont continué de peser sur la demande des consommateurs et le commerce mondial.

## 1.1. Le marché du transport maritime de conteneurs en 2023

La demande de transport maritime de conteneurs est restée sous pression au premier semestre 2023, dans la continuité des tendances observées au cours du dernier trimestre 2022 en raison de la faible demande des consommateurs et des effets de déstockage. En conséquence, le trafic mondial de conteneurs a diminué de près de -3 % au premier semestre 2023 selon Drewry (Q4 2023 Container Forecaster). Avec la baisse du trafic, les congestions portuaires et les perturbations de la chaîne d'approvisionnement qui avaient impacté la majeure partie de 2021 et 2022 se sont rapidement résorbées au début de 2023, modifiant l'équilibre offre/demande dans la majeure partie du monde à mesure que les capacités de transport étaient libérées. Cette dynamique a eu un impact négatif sur les taux de fret malgré les efforts des transporteurs pour ajuster l'offre. Alors que les effets du déstockage se sont progressivement estompés au second semestre, la demande de transport de conteneurs a repris, mais les taux de fret sont restés sous pression en raison de nouvelles capacités livrées sur le marché, maintenant le déséquilibre offre/demande.

### 1.1.1. Evolution des volumes

Les volumes de transport conteneurisé sont restés stables en 2023 après une légère baisse de -0,6 % en 2022 selon Drewry. Au cours du premier semestre, la croissance des volumes a été affectée par une faible demande exacerbée par les effets de déstockage, tandis que le second semestre a été témoin d'un timide rebond de la demande. Au global, les dynamiques de volumes entre le premier et le second semestre se sont compensées (-3,0% au S1-23 et +3,1% au S2-23) conduisant à des volumes stables sur l'ensemble de l'année.

### 1.1.2. Evolution des taux de frets

Les taux de fret du transport maritime de conteneurs, qui avaient atteint des niveaux historiquement élevés début 2022, ont diminué tout au long de l'année en raison d'une baisse de la demande. L'indice SCFI avait baissé de près de -80 % sur un an en décembre 2022, atteignant les 1 100 USD/EVP. L'indice a encore baissé au premier trimestre 2023, puis a oscillé autour de la barre des 1 000 USD/EVP pendant la majeure partie de l'année. A noter que sur un certain nombre de lignes, les taux contractuels hérités de 2022 avant la correction du marché sont restés supérieurs aux taux spot pendant la majeure partie de l'année, apportant un certain soutien à la performance financière des compagnies maritimes du secteur. Entre mi-décembre 2023 et fin janvier 2024, l'indice SCFI a augmenté de 125% pour atteindre les 2 240 USD/EVP en raison de la dégradation de la situation sécuritaire en Mer Rouge et des attaques ciblées contre des navires porte-conteneurs, obligeant un certain nombre d'entre eux à se dérouter via le Cap de Bonne-Espérance (voir la section « Perspectives » pour plus de détails).

### 1.1.3. Evolution des taux de chartes et des navires de seconde-main

Les taux de chartes ont continué de suivre l'évolution des taux spot, avec un certain décalage dans le temps. L'Alphaliner Charter Rate Index (ACI) avait atteint un niveau historiquement élevé en mars 2022, à 563 points (correspondant à environ 7x le niveau moyen de 2020 et 1,8x le niveau moyen de 2021), retombant à 144 points en décembre 2022 (-75 % par rapport à son pic de mars, mais toujours environ deux fois le niveau moyen de 2020) et s'érodant encore en 2023 compte tenu d'un contexte de marché difficile. En décembre 2023, l'indice ACI s'établissait à 93 points en baisse -36% sur un an.

Après une année record en 2021, le marché des navires porte-conteneurs d'occasion s'est fortement contracté en 2022 et 2023 à mesure que le secteur se normalisait et que les opérateurs maritimes commençaient à prendre livraison des navires neufs commandés en 2021. Selon Alphaliner (Lettre hebdomadaire 2023-05), un total de 285 porte-conteneurs, équivalents à 935,000 EVP ont été vendus en 2023, soit 10 % de moins qu'en 2022 (324 navires, équivalents à 1,07 million d'EVP), et une baisse de capacité de -54 % par rapport à 2021 (2,04 millions d'EVP vendus en 2021). Les volumes de transactions en 2022 et 2023 étaient globalement conformes aux moyennes annuelles observées sur la période 2012-2020. L'indice des prix d'occasion Clarksons a oscillé autour de la barre des 57 points tout au long de l'année 2023. C'est environ 66 % de moins que le sommet atteint début janvier 2022.

### 1.1.4. Evolution de la capacité et du carnet de commandes

Environ 2,1 millions d'EVP de nouvelles capacités de navires ont été livrés en 2023, ce qui correspond à une croissance annuelle de la flotte de 8,3 % selon Alphaliner. Ces chiffres se comparent à environ 1,0 - 1,1 million d'EVP livrés en 2021 et 2022 (croissance annuelle de la flotte de 4,0 % à 4,5 %).

Les commandes de porte-conteneurs se sont modérées en 2023 après une vague de nouvelles commandes en 2021 et 2022 (le carnet de commandes du secteur avait atteint un niveau historiquement bas de 8,2 % de la flotte active au dernier trimestre 2020). Ces dernières années, les nouvelles commandes ont été facilitées par l'amélioration de la santé financière du secteur et motivées par la nécessité d'investir dans le renouvellement de la flotte afin de soutenir la transition environnementale. Environ 1,8 million d'EVP supplémentaires ont été commandés en 2023 (environ 2,7 millions d'EVP commandés en 2022) pour des livraisons prévues jusqu'en 2027. Le carnet de commandes de l'industrie à fin 2023 s'élevait à 25,2 % de la flotte existante selon Alphaliner. Il convient de noter qu'environ 57 % du carnet de commandes de l'industrie concernait des navires capables d'accueillir des carburants alternatifs tels que le biométhane, le méthanol ou l'ammoniac.

En raison des conditions de marché très favorables en 2021 et pendant la majeure partie de 2022, les démolitions de navires se sont maintenues à de faibles niveaux au cours de ces deux années, avec 19 unités (16,5 000 EVP) démolies en 2021 et 5 unités (10,9 000 EVP) démolies en 2022, bien en dessous de la moyenne annuelle 2010-2020 d'environ 290,000

EVP. L'activité a repris en 2023 avec 87 navires recyclés pour un total de 167,000 EVP, même si les chiffres sont restés inférieurs aux attentes et à la moyenne historique.

De même, la flotte inactive (flotte inactive et navires en cale sèche), qui était restée inférieure à 3% pendant la majeure partie de l'année en 2022, a commencé à augmenter au dernier trimestre 2022 et au premier trimestre 2023 pour atteindre un pic à 6,4 % en mars 2023 en raison de la détérioration des conditions de marché. Pour le reste de l'année, la flotte inutilisée s'est établie à environ 4 à 5 % jusqu'à la dernière quinzaine de 2023, lorsque les événements en Mer Rouge ont engendré un besoin de capacités de transport plus élevé alors qu'un certain nombre de navires ont commencé à être détournés via le cap de Bonne Espérance.

## 1.2. Le marché du fret aérien en 2023

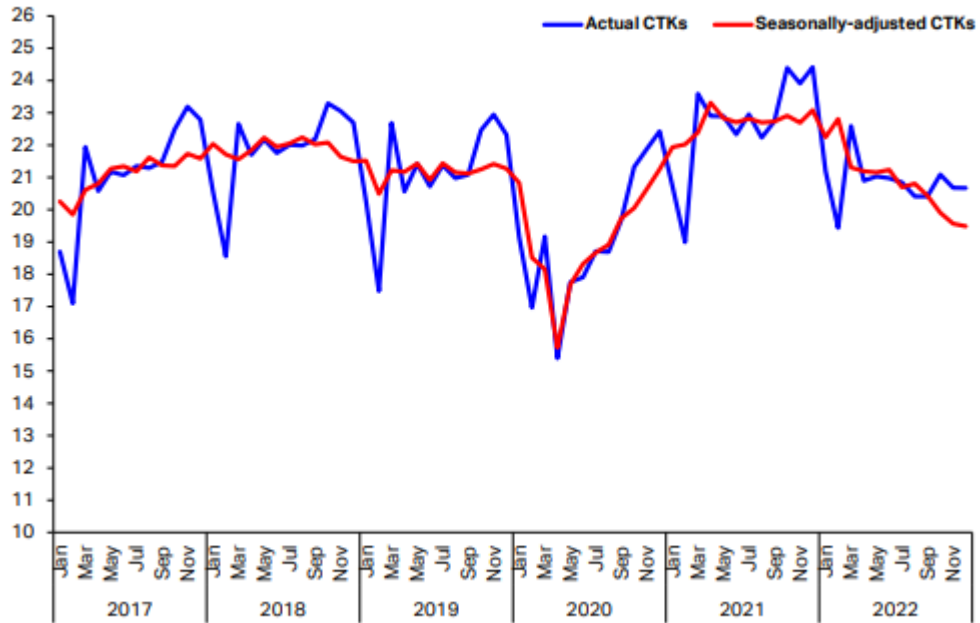
Le marché du fret aérien a été sous pression en 2022, avec une accélération des vents contraires en 2023, après une année 2021 très positive au lendemain de la pandémie de Covid-19, dans un contexte de capacités limitées en raison du moindre nombre de vols passagers (et donc de volume d'emport en soute), combiné à une forte demande entraînant des rendements élevés.

En 2023, les volumes mondiaux de fret aérien ont atteint environ 245 milliards de CTK (Cargo Tonne-Kilomètres), en baisse de 1,9 % sur un an et de 3,6 % en dessous du trafic total de fret aérien réalisé en 2019 selon l'IATA (Air Cargo Monthly Analysis – décembre 2023). Bien que 2023 ait été globalement une année difficile pour la demande de fret aérien, le secteur semble désormais avoir dépassé le point bas et les volumes se redressent depuis août 2023, également partiellement soutenus par la saisonnalité du secteur. Le fret aérien a clôturé l'année sur une bonne dynamique puisque décembre 2023 a marqué le trafic le plus élevé depuis deux ans (+10,8 % en glissement annuel ; la croissance mensuelle la plus significative depuis octobre 2021), reflétant un effet de base mais aussi une croissance continue de la demande au cours des derniers mois. En 2022 et pendant la majeure partie de 2023, la demande de fret aérien a été impactée par les pressions inflationnistes, ayant des effets négatifs sur la consommation, la guerre en Ukraine qui a déstabilisé les flux aériens, les effets de déstockage aux USA et l'impact de la normalisation des congestions côté Océan, ne rendant plus indispensable le recours à l'aérien pour certains produits, comme c'était le cas en 2021.

Dans le même temps en 2023, la capacité de fret aérien a augmenté de plus de 10 % par rapport à l'année précédente (*ACTKs - Available Cargo Tonne-Kilometers*), avec le retour de la capacité des vols passagers sur les principales routes de fret. Cette croissance a été largement attribuée aux transporteurs de la région Asie-Pacifique, qui ont enregistré une croissance d'environ de +29 % par rapport à 2022 et dépassant ainsi d'environ 7 % leur capacité de 2019. En raison d'une demande plus faible et d'une capacité plus élevée, les rendements du fret en 2023 ont diminué de 32 % par rapport aux sommets historiques du début de 2022, mais sont restés 42 % supérieurs aux niveaux d'avant la pandémie, selon l'IATA.

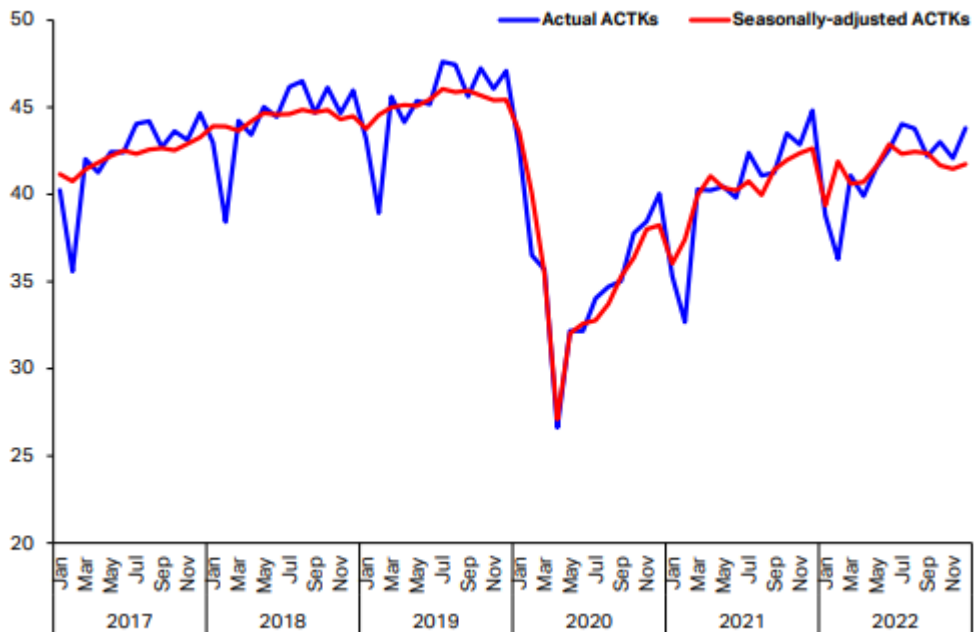
Le prix du carburant, qui constitue l'un des principaux coûts d'exploitation des compagnies aériennes (environ 20 à 25 % des dépenses totales d'exploitation), a diminué cette année. En moyenne, le prix du carburéacteur en 2023 était inférieur de 19 % à sa moyenne de 2022, mais il restait néanmoins supérieur de 41 % à son niveau de 2019.

Industry CTKs (billions per month)



Sources: IATA Economics, IATA Monthly Statistics

Industry ACTKs (billions per month)



Sources: IATA Economics, IATA Monthly Statistics

### 1.3. Le marché de la logistique en 2023

Les dynamiques du commerce mondial qui sous-tendent les activités de gestion du fret sont similaires à celles qui déterminent les marchés du transport aérien, maritime et terrestre, étant donné que les transitaires servent d'intermédiaire entre les transporteurs et leurs clients. Cependant, la performance financière des transitaires est moins sensible à la volatilité des taux de fret en raison d'une base de coûts plus flexible et le caractère « asset-light » de leur modèle d'entreprise. Les coûts du transport sont répercutés aux clients finaux et leurs coûts de main-d'œuvre sont plus adaptables. Ceci se traduit généralement par des marges plus stables.

Pendant la majeure partie de l'année 2023, les activités de gestion du fret ont été affectées négativement par la faiblesse de la demande de biens, ce qui s'est traduit par une baisse des volumes aériens et maritimes, conformément aux dynamiques sectorielles décrites ci-dessus. Les pressions sur les prix liées à la faible demande ont entraîné une érosion des rendements (*yields*) pour les transitaires tout au long de l'année 2023 et une baisse des marges en raison d'un moindre degré d'absorption des coûts fixes.

La logistique contractuelle est moins sujette à la cyclicité du secteur dans son ensemble et bénéficie de facteurs de soutien long-terme tels que (i) l'externalisation de la gestion des entrepôts alors que les chaînes d'approvisionnement deviennent de plus en plus complexes, et (ii) des dynamiques du e-commerce. Cette activité nécessite également des investissements plus conséquents, bien que les acteurs du secteur s'efforcent à faire correspondre les contrats de location des entrepôts avec leurs contrats clients pour minimiser leur exposition. L'innovation digitale et l'automatisation sont également des tendances clés qui déterminent la compétitivité et la rentabilité des acteurs. La taille du marché mondial de la logistique contractuelle est estimée à environ 260 milliards de dollars en 2023 et devrait connaître une croissance d'environ 4 % par an d'ici 2027 selon Transport Intelligence (Global Contract Logistics 2023 par Ti Research).

En 2023, le marché de la logistique contractuelle a continué à se redresser à la suite des perturbations liées à la pandémie de Covid-19 (fermeture d'entrepôts, manque de personnel et désorganisation des chaînes d'approvisionnement). Après deux années de dynamisme exceptionnel, le marché du e-commerce a connu une croissance moindre en 2022 et 2023 avec le rééquilibrage des habitudes de consommation, tandis que d'autres secteurs sont restés dynamiques (par exemple : produits pharmaceutiques et automobile).

Le marché de la logistique contractuelle reste très fragmenté et certains grands acteurs s'attèlent à consolider le marché pour réaliser des économies d'échelle. Plus récemment, un certain nombre d'acteurs du transport maritime de conteneurs ont réemployé leurs profits en investissant dans la logistique afin de se diversifier vers une activité moins cyclique et capitalistique. Cette stratégie a également été motivée par la volonté de proposer une offre de services complémentaires aux clients du transport maritime afin de capturer une plus grande partie de leur portefeuille de dépenses logistiques. Voir section 2.1.1 pour plus d'informations concernant la stratégie de CMA CGM et ses acquisitions récentes.

## 2. ACTIVITÉ DE CMA CGM EN 2023

### 2.1. Projets de développement et événements majeurs en 2023

- 2.1.1. Acquisitions
- 2.1.2. Ressources financières et initiatives de remboursement de dettes
- 2.1.3. Division Air Cargo
- 2.1.4. Agence de notation
- 2.1.5. Commande de navires et transition énergétique

## 2.1. Projets de développement et événements majeurs en 2023

### 2.1.1. Acquisitions

#### *Acquisition de Global Container Terminal aux Etats-Unis*

Début décembre 2022, le Groupe a signé un accord sur l'acquisition de deux terminaux de Bayonne et New York, détenus par Global Container Terminals Inc (GCT). Le Port de New York constitue la principale porte d'entrée de CMA CGM sur la côte Est des États-Unis et le Golfe du Mexique. Les terminaux Bayonne et New York ont une capacité globale de 2 millions d'EVP par an, avec un potentiel d'expansion supplémentaire pouvant presque doubler leur capacité.

Le 31 août 2023, le Groupe a finalisé l'acquisition de Global Container Terminals (GCT) Bayonne et New York, terminaux renommés par la suite Port Liberty Bayonne LLC et Port Liberty New York LLC.

Le prix d'acquisition s'élève à environ 2,8 milliards de Dollars US, sous réserve d'ajustement du prix post-clôture.

#### *CSP Iberian Valencia Terminal et CSP Iberian Bilbao Terminal*

Le 29 septembre 2023, le Groupe a finalisé l'acquisition de 49% dans CSP Iberian Valencia Terminal, S.A.U., l'un des plus grands terminaux à conteneurs d'Espagne avec une capacité de 3,5 millions d'EVP et de 38% dans CSP Iberian Bilbao Terminal, S.L., plus grand terminal du nord de l'Espagne, avec une capacité de 950 000 EVP et qui permet de relier l'Espagne aux principaux ports d'Europe du Nord via l'océan Atlantique. Ces 2 participations ont été comptabilisées en entreprises associées et coentreprises pour un montant de 310,7 millions de Dollars US.

#### *Remboursement anticipé du financement de Terminal Link*

Le Groupe et son co-investisseur dans Terminal Link, China Merchant Ports, se sont mis d'accord en juillet 2023 sur un remboursement anticipé du financement de Terminal Link, mis en place début 2020. L'opération a eu lieu au cours du troisième trimestre et a consisté en un investissement de 434 millions de Dollars US par le Groupe dans Terminal Link qui a remboursé sa dette envers China Merchant Ports. Le Groupe bénéficie désormais d'une coentreprise désendettée, sans modification de sa structure capitalistique, augmentant ainsi la valeur de son investissement dans Terminal Link.

#### *Acquisition de La Méridionale*

Le 30 mai 2023, le Groupe a finalisé l'acquisition de La Méridionale, compagnie maritime de transport mixte de fret et de passagers, basée à Marseille. Par cette acquisition, le Groupe

souhaite poursuivre son développement en Méditerranée et préserver l'expertise des 600 collaborateurs de La Méridionale. Ainsi, la compagnie marseillaise disposera de l'un des premiers « corridors verts » en Méditerranée, en investissant dans la modernisation de la flotte, avec la commande de deux nouveaux navires propulsés au GNL et en capacité de fonctionner au biométhane ou e-méthane.

Le prix d'acquisition s'élève à environ 133 millions de Dollars US.

### *Activités logistiques*

Un contrat de cession a été signé le 11 juillet 2023, permettant au Groupe d'acquérir les activités de commission de transport et de logistique du groupe Bolloré pour une valeur d'entreprise de 5 milliards de Dollars US. La réalisation définitive est soumise à l'obtention des autorisations réglementaires nécessaires et devrait avoir lieu d'ici à la fin du premier trimestre 2024. Dans le cadre du processus antitrust, certains remèdes relatifs à des zones géographiques spécifiques devront être entrepris, pour une portion non significative de l'activité.

Si cette acquisition aboutit, elle renforcera significativement l'activité logistique du Groupe CMA CGM, contribuant ainsi à conforter sa place dans le Top 5 mondial de la logistique.

Par ailleurs, en novembre 2023, le Groupe, par l'intermédiaire de son pôle logistique CEVA Logistics, a fait l'acquisition de 96% des parts de l'entreprise indienne Stellar Value Chain Solutions Private Limited. CEVA bénéficie d'options d'achat croisées avec des options de vente au bénéfice des vendeurs, exerçables en 2025 et 2026. Le prix d'acquisition, non matériel au niveau Groupe, est soumis à certains ajustements en fonction des comptes de clôture.

### *WhyNot Media*

En avril 2023, le Groupe a pris une participation minoritaire dans Brut, un média en ligne français essentiellement diffusé sur les réseaux sociaux et sous format vidéo ou podcast.

En juillet 2023, le Groupe a finalisé l'acquisition de 100% du capital du Groupe HIMA, propriétaire du journal La Tribune. La Tribune est le premier média économique numérique implanté dans les territoires, en France et en Afrique. Cette acquisition permet ainsi de poursuivre l'expansion de WhyNot Media autour des médias locaux et nationaux.

## **2.1.2. Ressources financières et remboursements de dettes**

Au 31 décembre 2023, le Groupe dispose de 14,8 milliards de Dollar US de ressources financières incluant les lignes de crédit renouvelables. Voir Note 6.4 « Trésorerie, équivalents de trésorerie et liquidité » des États financiers consolidés 2023.

Le 9 février 2023, le Groupe a remboursé par anticipation l'émission obligataire de 525,0 millions d'Euros de valeur nominale, émis par CMA CGM et dont la maturité initiale était en janvier 2026. Voir Note 6.6.2 « Détails des émissions obligataires » des États financiers consolidés 2023.

### 2.1.3. Division Air Cargo

#### *Carnet de commande*

En mars 2023, le Groupe a commandé quatre avions Airbus A350 supplémentaires qui devront être livrés en 2026 et 2027.

En avril 2023, le Groupe a commandé un avion Boeing 777F supplémentaire qui devra être livré en 2027, ce qui représente un total de onze avions en commande. Voir Note 8.2.1 « Engagements financiers sur les actifs » des États financiers consolidés 2023.

#### *Coopération stratégique avec Air France-KLM*

Le 3 avril 2023, le Groupe CMA CGM et Air France-KLM ont lancé leur coopération stratégique dans le secteur du fret aérien conformément à l'accord signé en mai 2022. Cette coopération a pris fin récemment. Voir Section 6.1.2.

### 2.1.4. Agences de notation

Le 2 juin 2023, Moody's a réhaussé la notation de CMA CGM à Ba1. La notation est assortie d'une perspective stable. La notation de S&P reste inchangée à BB+ assortie d'une perspective stable.

### 2.1.5. Commandes de navires et transition énergétique

#### *Transition énergétique*

Depuis le 1er janvier 2024, dans le cadre du Pacte vert de l'Union européenne (UE) et conformément aux directives européennes en la matière, le secteur du transport maritime a été inclus au sein du système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQE-UE ou EU ETS pour Emission Trading System). Ce système a pour objectif de plafonner les émissions du transport maritime dans le cadre du plafond global de l'ETS. Le Groupe sera donc soumis à ce système à compter de l'exercice 2024, générant ainsi des coûts supplémentaires qui seront répercutés dans les prix de vente.

En décembre 2023, à l'occasion de la COP28, le Président Directeur Général a rappelé l'ambition du Groupe pour la réduction de ses émissions de gaz à effet de serre avec (i) - 30% d'ici 2030, (ii) - 80% d'ici 2040 et (iii) net zéro carbone d'ici 2050, par rapport aux émissions 2008. Une déclaration commune a également été faite avec certains acteurs parmi lesquels Maersk, MSC et Hapag-Lloyd et plusieurs états. Ces derniers se donnent l'ambition

d'accélérer la décarbonation du transport maritime. Cela permettra de garantir des conditions de concurrence équitables pour tous, et l'accès à des carburants plus écologiques pour l'industrie, en collaborant étroitement avec les régulateurs de l'OMI.

Le Groupe n'est engagé dans aucun contrat d'achat d'énergie renouvelable de type PPA (Power Purchase Agreement en anglais) au 31 décembre 2023.

#### *Commandes de Navires en propriété*

Au cours de l'année 2023, le Groupe a passé commande de dix navires 24 000 EVP, douze navires au méthanol 13 000 EVP, six navires au méthanol 15 000 EVP, huit navires au GNL 9 200 EVP et 2 Ropax au GNL qui devraient être livrés entre 2025 et 2028, ce qui portera à 97 le nombre de navires en commande. Voir Note 8.2.1 « Engagements financiers sur les actifs » des États financiers consolidés 2023.

#### *Projet Verkor*

En septembre 2023, via son fonds PULSE dédié à la décarbonation, le Groupe a annoncé son soutien à la construction de la première Gigafactory de la startup française Verkor dans le port de Dunkerque. Cet investissement permettra à Verkor de fournir dès 2025 à l'industrie automobile, des batteries bas-carbone avec une production initiale de 16 GWh par an. Il entrainera la création de près de 1 200 emplois directs et 3 000 indirects. Avec cette opération, le fonds PULSE contribue à la décarbonation du secteur du transport en France et en Europe. CEVA Logistics a quant à elle signé un accord de partenariat commercial visant à assurer les activités logistiques de cette Gigafactory. Aucun impact significatif relatif à ce projet n'a été reconnu dans les États financiers consolidés 2023.

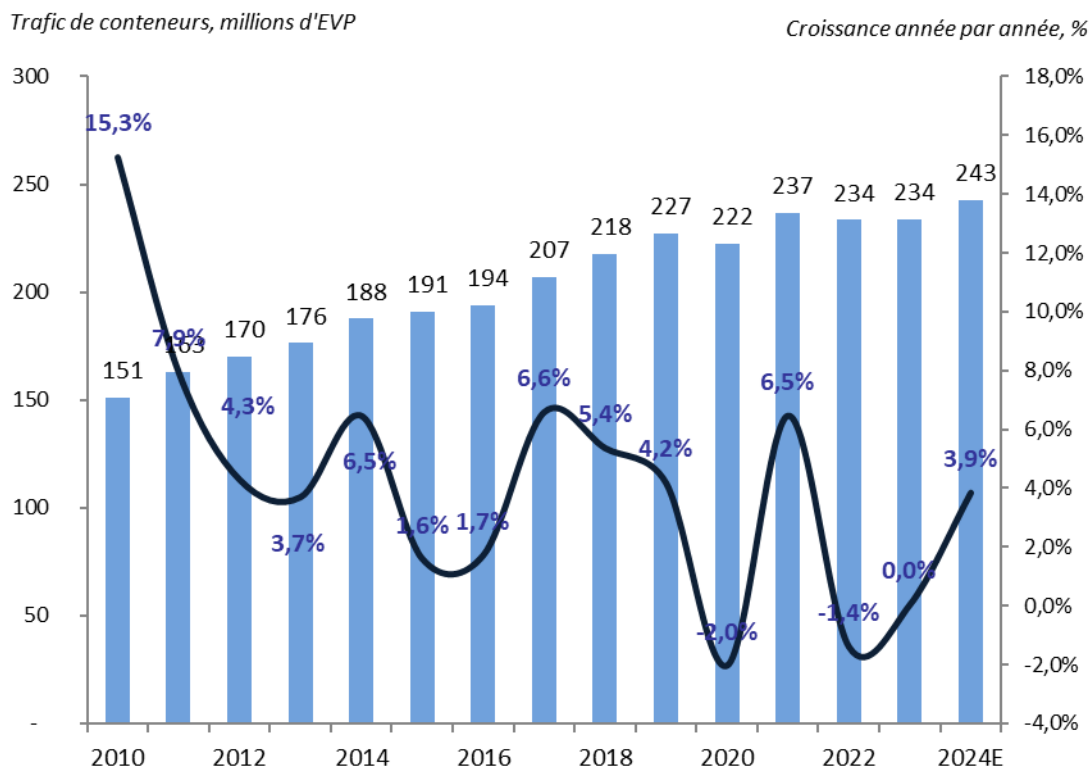
## 3. APERÇU GÉNÉRAL DE L'INDUSTRIE

- 3.1 Trafic mondial de conteneurs
- 3.2 Flotte mondiale des navires porte-conteneurs
- 3.3 Évolution des taux d'affrètement
- 3.4 Évolution des indices de fret

## 3.1. Trafic mondial de conteneurs

D'après l'estimation de Drewry, le trafic mondial de conteneurs était stable à **234 millions d'EVP en 2023**. Pour 2024, les prévisions de croissance sont de + 3,9 %, soit + 9,0 millions d'EVP, pour atteindre 243 millions d'EVP.

3.1. Évolution du trafic mondial de conteneurs entre 2010 et 2024 (en millions d'EVP, %)



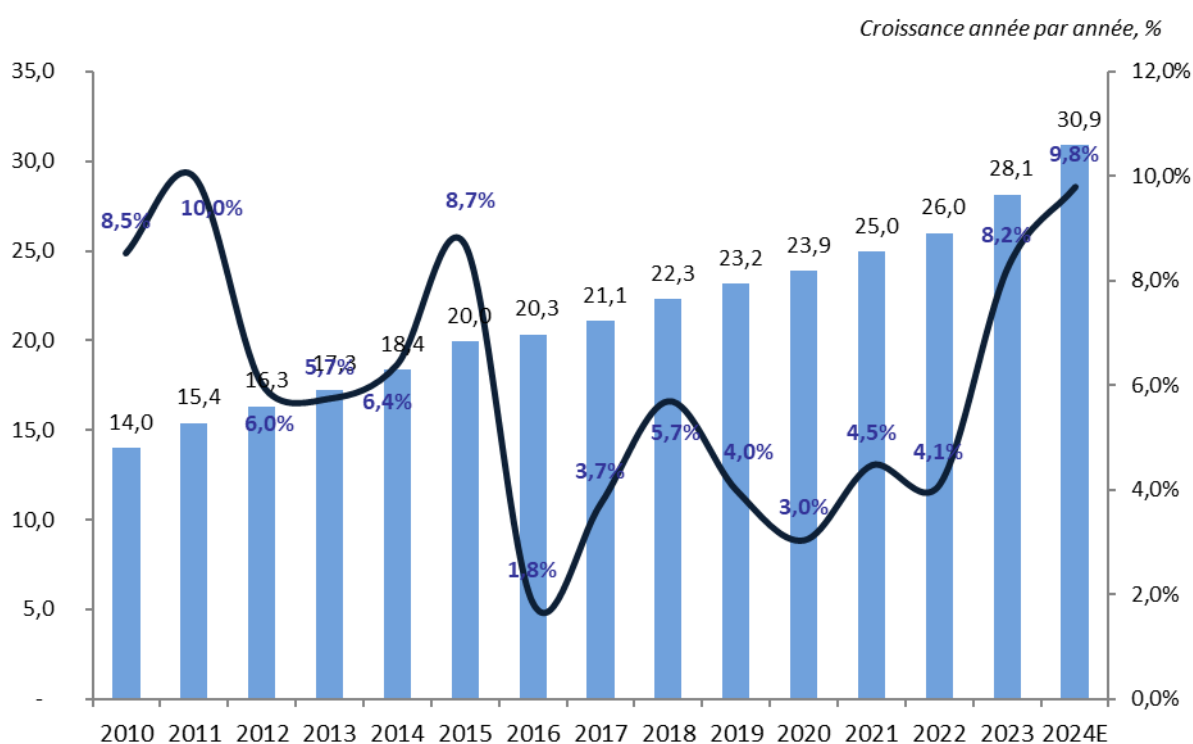
Source : Drewry, T4 2023

## 3.2. Flotte mondiale des navires porte-conteneurs

D'après Alphaliner, la capacité de la flotte mondiale de navires porte-conteneurs a augmenté de + 8,1 % en 2023, soit + 2,1 millions d'EVP, passant de 26,0 millions d'EVP en 2022 à **28,1 millions d'EVP en 2023**.

En 2024, la capacité totale de la flotte devrait augmenter de + 9,8 %, soit + 2,8 millions d'EVP (pour atteindre 30,9 millions d'EVP à la fin de l'année).

3.2. Évolution de la capacité mondiale de transport de conteneurs entre 2010 et 2024 (en millions d'EVP, %)



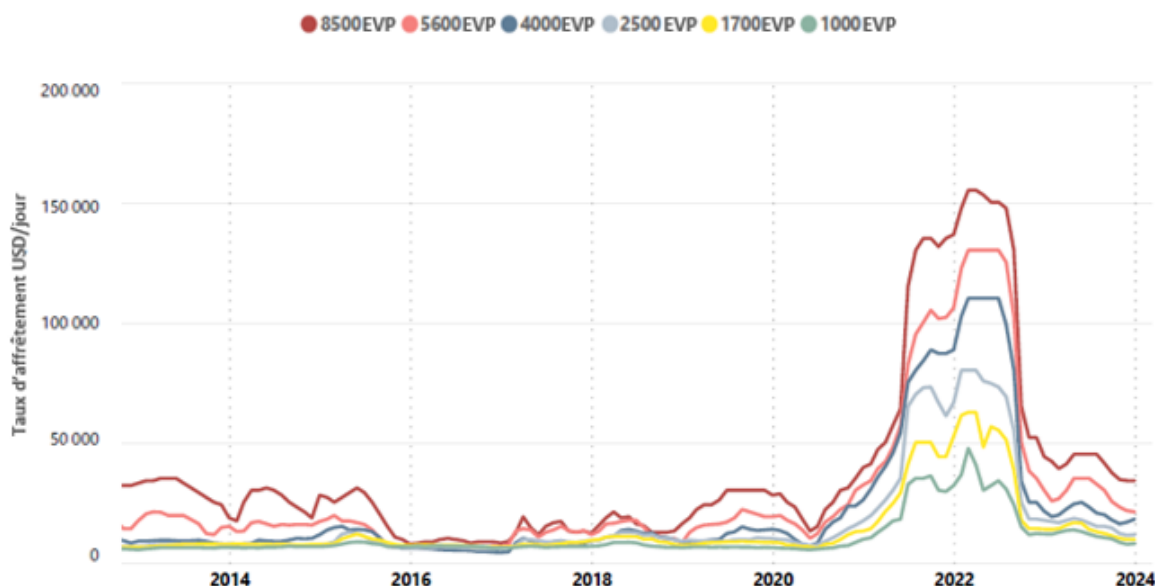
Source : Alphaliner Janvier 2024

### 3.3. Évolution des taux d'affrètement

Les tarifs d'affrètement ont continué de suivre l'évolution des taux de fret spot, bien qu'avec un certain décalage temporel. Après une hausse exceptionnelle en 2021 et une baisse significative en 2022 en raison de la normalisation du secteur, le marché de l'affrètement a poursuivi sa tendance baissière en lien avec la baisse des taux de fret au cours de l'année 2023.

Alphaliner a enregistré une baisse de -35,7% par rapport à l'année précédente sur son indice composite des taux d'affrètement.

3.3. Taux d'affrètement entre 2014 et 2023 (déc.), en Dollars US/jour



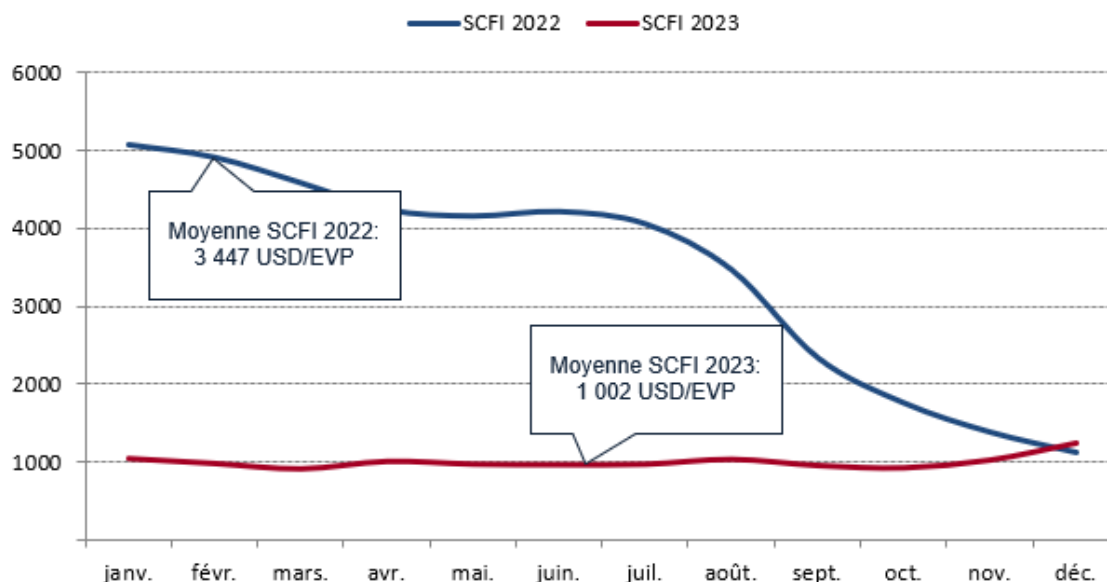
Source : Alphaliner janvier 2024

### 3.4. Évolution des indices de fret

Les taux de fret du transport maritime de conteneurs, qui avaient atteint des niveaux historiquement élevés début 2022, ont diminué tout au long de l'année en raison d'une baisse de la demande. L'indice SCFI avait baissé de près de -80 % sur un an en décembre 2022, atteignant les 1 100 USD/EVP. L'indice a encore baissé au premier trimestre 2023, puis a oscillé autour de la barre des 1 000 USD/EVP pendant la majeure partie de l'année.

L'indice moyen du fret conteneurisé de Shanghai (SCFI) a diminué de -70,9 % en 2023 par rapport à 2022.

3.4. Évolution comparée du SCFI de 2023 par rapport à 2022 (Dollars US/EVP)



Source : Shanghai Shipping Exchange

## **4. FLOTTE DE CMA CGM**

4.1. Flotte des navires porte-conteneurs

4.2. Carnet de commandes de navires

4.3. Flotte de conteneurs

4.4. Comparaison entre le secteur du transport maritime de conteneurs et CMA CGM

## 4.1. Flotte de navires porte-conteneurs

Au 31 décembre 2023, la flotte de navires de CMA CGM s'élevait à 629 navires :

- 622 porte-conteneurs, pour une capacité de flotte totale de 3 575,3 milliers d'EVP, soit une augmentation de + 5,5 % par rapport à 2022, c'est-à-dire + 187,9 milliers d'EVP d'une année sur l'autre ;
- 4 navires de croisière et 3 navires voituriers opérés par la division Transport Maritime Spécialisé créée en 2023.

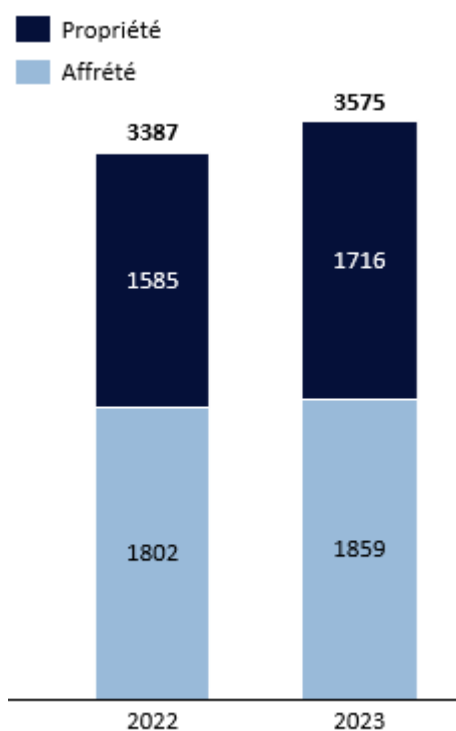
Le ratio de la « flotte en propriété » par rapport à la « flotte affrétée » est resté stable à 48,0% / 52,0% (1 716 milliers d'EVP / 1 859 milliers d'EVP) au 31 décembre 2023, contre 47,5% / 52,5% au 31 décembre 2022.

La taille moyenne des navires a augmenté de + 0,6 % par rapport à l'année précédente et atteint à présent 5 748 EVP.

4.1.1. Évolution de la flotte des navires affrétés et en propriété par CMA CGM

<b>Groupe CMA CGM</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>	<b>Var. '22/'23</b>	<b>Part 2023</b>
Flotte détenue, capacité en milliers d'EVP	1 716	1 585	8,3%	48,0%
Flotte affrétée, capacité en milliers d'EVP	1 859	1 802	3,2%	52,0%
<b>Capacité totale, en milliers d'EVP</b>	<b>3 575</b>	<b>3 387</b>	<b>5,5%</b>	<b>100,0%</b>
Flotte détenue, navires porte-conteneurs	249	233	6,9%	39,6%
Flotte détenue, navires de croisière	4			0,6%
Flotte affrétée, navires porte-conteneurs	373	360	3,6%	59,3%
Flotte affrétée, navires voituriers	3			0,5%
<b>Flotte totale, en nombre de navires</b>	<b>629</b>	<b>593</b>	<b>6,1%</b>	<b>100,0%</b>
Capacité moyenne de la flotte détenue, en EVP/navire	6 892	6 803	1,3%	
Capacité moyenne de la flotte affrétée, en EVP/navire	4 985	5 006	-0,4%	
<b>Capacité moyenne de la flotte totale, en EVP/navire</b>	<b>5 748</b>	<b>5 712</b>	<b>0,6%</b>	

4.1.2. Évolution de la capacité de la flotte de navires affrétés et en propriété par CMA CGM (en milliers d'EVP)



## 4.2. Carnet de commandes de navires

Au 31 décembre 2023, le carnet de commandes des navires comprenait 97 navires en propriété et 15 navires affrétés à long terme.

Ce carnet de commandes s'inscrit dans la stratégie de CMA CGM d'accompagner la croissance du marché avec une flotte efficace et durable sur le plan environnemental dans le but d'atteindre son objectif environnemental et de se conformer à toutes les normes réglementaires.

Ces navires doivent être livrés entre 2024 et 2028, pour une capacité totale de 1 200 milliers d'EVP.

4.2. Carnet de commandes de CMA CGM pour 2024-2028, au 31 décembre 2023

Navires - Détenus	EVP	2024	2025	2026	2027	2028
Total EVP	1 115 208	299 380	192 228	336 000	236 000	51 600
Total NAVIRES	97	39	18	20	16	4
<b>Navires - Affrétés long terme</b>	<b>EVP</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>
Total EVP	84 625	84 625	0	0	0	0
Total NAVIRES	15	15	0	0	0	0
<b>Total Carnet de commandes</b>						
Total EVP	1 199 833	384 005	192 228	336 000	236 000	51 600
Total NAVIRES	112	54	18	20	16	4

### 4.3. Flotte de conteneurs

Au 31 décembre 2023, CMA CGM exploitait une flotte de 2 816 milliers de conteneurs (contre 2 935 milliers en 2022), soit l'équivalent d'une capacité de 4 786 milliers d'EVP. Par rapport à 2022, la flotte de conteneurs totale a diminué de - 4,1 %, soit une baisse de 119 milliers de conteneurs. La baisse du nombre d'EVP s'élève à - 5,0 %, soit - 253 milliers d'EVP.

La répartition de la flotte en propriété / affrétée est présentée ci-dessous :

4.3. Évolution de la flotte de conteneurs entre 2022 et 2023, répartition par statut (en milliers d'EVP, %)

CMA CGM Group	2023	2022	Variation 2023/2022	Parts 2023
Loués	3 412	3 671	-7%	71%
<i>Loués par un tiers à CMA CGM</i>	6	4	54%	0%
Exploités en aller simple	25	40	-38%	1%
Détenus	1 363	1 357	0%	28%
<b>Unités, en milliers d'EVP</b>	<b>4 799</b>	<b>5 067</b>	<b>-5%</b>	<b>100%</b>
Loués à un tiers par CMA CGM	14	28	-52%	
<b>Unités exploitées, en milliers d'EVP</b>	<b>4 786</b>	<b>5 039</b>	<b>-5%</b>	

## 4.4. Comparaison entre le secteur du transport maritime de conteneurs et CMA CGM

À la fin de l'année 2023, la position de CMA CGM est la suivante :

- Les volumes transportés dans l'industrie sont restés stables (source Drewry), contre + 0,5% pour CMA CGM ;
- La flotte totale de porte-conteneurs a augmenté de +8,2% en capacité (source Alphaliner), contre +5,5% pour CMA CGM ;
- La part de marché de CMA CGM en termes de capacité des navires a diminué de - 0,4% en 2023, atteignant 12,5% de part de marché selon Alphaliner.

## 5. ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

### 5.1. Bilan consolidé

- 5.1.1. Bilan consolidé
- 5.1.2. Actif non courant
- 5.1.3. Trésorerie et équivalents de trésorerie
- 5.1.4. Capitaux propres
- 5.1.5. Endettement financier
- 5.1.6. Dette nette économique

### 5.2. Consolidated Statement of Profit & Loss

- 5.2.1. Compte de résultat consolidé
- 5.2.2. Segment de transport maritime de conteneurs
- 5.2.3. Segment logistique
- 5.2.4. Segment des autres activités

### 5.3 Tableau des flux de trésorerie consolidés

### 5.4. Autres

## 5.1. Bilan consolidé

### 5.1.1. Bilan consolidé

Bilan consolidé, variation entre 2022 et 2023  
(en millions de Dollars US, %)

Millions d'USD	Décembre 2023	Décembre 2022 (*)	Variation	Variation %
Ecart d'acquisition (*)	5 513	5 182	331	6,4%
Autres immobilisations incorporelles (*)	6 617	4 539	2 079	45,8%
Navires	23 914	20 793	3 122	15,0%
Autres immobilisations corporelles	12 217	10 970	1 247	11,4%
Autres créances d'exploitation non courantes	158	136	23	16,7%
Autres actifs financiers non-courants (*)	4 411	3 009	1 402	46,6%
<b>Total des actifs non courants</b>	<b>52 831</b>	<b>44 628</b>	<b>8 203</b>	<b>18,4%</b>
Stocks	934	1 047	(113)	-10,8%
Clients et autres créances (*)	6 804	6 475	330	5,1%
Actifs sur contrat	1 353	1 782	(428)	-24,0%
Valeurs mobilières de placement et autres actifs financiers courants	4 445	12 677	(8 232)	-64,9%
Trésorerie et équivalents de trésorerie	7 133	8 914	(1 780)	-20,0%
Autres actifs courants (dont les dérivés)	113	178	(65)	-36,5%
Actifs détenus en vue de la vente	45	24	21	n.a.
<b>Total des actifs courants</b>	<b>20 828</b>	<b>31 095</b>	<b>(10 267)</b>	<b>-33,0%</b>
<b>TOTAL ACTIF</b>	<b>73 659</b>	<b>75 723</b>	<b>(2 064)</b>	<b>-2,7%</b>
Total des capitaux propres (*)	45 565	45 461	105	0,2%
Fournisseurs et autres dettes	9 428	10 206	(778)	-7,6%
Endettement financier	3 205	3 960	(755)	-19,1%
Contrats de location IFRS16	12 731	13 335	(605)	-4,5%
Autres passifs (dont les dérivés) (*)	2 731	2 738	(7)	-0,2%
Dettes associées aux actifs détenus en vue de la vente	0	24	(24)	n.a.
<b>TOTAL PASSIF</b>	<b>73 659</b>	<b>75 723</b>	<b>(2 064)</b>	<b>-2,7%</b>
<b>Dettes nettes économiques</b>	<b>3 703</b>	<b>-4 767</b>	<b>8 470</b>	
<b>Ressources financières</b>	<b>14 780</b>	<b>24 031</b>	<b>(9 251)</b>	

(\*) Retraité en accord avec (i) les ajustements rétrospectifs des allocations de prix d'acquisition et (ii) l'amendement à IAS 12

Au 31 décembre 2023, le total du bilan a diminué de **-2 064 millions de Dollars US (-2,7%)** pour un montant de **73 659 millions de Dollars US**.

### 5.1.2. Actif non courant

La valeur nette des actifs non courants a augmenté de **+8 203 millions de Dollars US** principalement en raison des éléments suivants :

- L'augmentation des écarts d'acquisitions de **+331 millions de Dollars US** liée principalement à l'allocation du prix d'acquisition effectué sur les acquisitions de Port Liberty Bayonne et Port Liberty New York;
- L'augmentation des autres actifs incorporels de **+2 079 millions de Dollars US**, principalement liée aux intégrations de Port Liberty Bayonne et New York pour **2 233 millions de Dollars US** dont 2 199

millions de Dollars US de valeur allouée à la concession des terminaux. Hausse partiellement compensée par l'impact des amortissements et des dépréciations de **-356 millions de Dollars US**;

- L'augmentation des immobilisations corporelles de **+4 369 millions de Dollars US**, liée principalement aux nouveaux contrats de location pour **+2 912 millions de Dollars US**, aux acomptes versés sur des navires en construction et sur des scrubbers pour **+2 930 millions de Dollars US**, aux acquisitions de navires (principalement d'occasion) pour **+794 millions de Dollars US**, aux acquisitions de conteneurs pour **+413 millions de Dollars US**, aux acomptes versés sur des avions en construction pour **+631 millions de Dollars US**, aux acquisitions de terrains et de constructions pour **+157 millions de Dollars US**, aux acquisitions d'autres actifs corporels pour **+404 millions de Dollars US**, aux immobilisations corporelles acquises dans le cadre de regroupement d'entreprises pour **+706 millions de Dollars US** partiellement compensée par l'impact des dépréciations d'actifs corporels (droits d'utilisation inclus) de **-4 495 millions de Dollars US** ;
- Les nouvelles participations dans des entreprises associées et co-entreprises telles que Iberian Valencia Terminal pour **+304 millions de Dollars US** et Nhava Sheva Terminal pour **+26 millions de Dollars US**, l'injection de capital permettant le désendettement de Terminal Link pour **+434 millions de Dollars US** et l'augmentation des autres actifs financiers non courants pour **+543 millions de Dollars US**.

### 5.1.3. Trésorerie et équivalents de trésorerie

Au 31 décembre 2023, la trésorerie et les équivalents de trésorerie hors découverts s'élèvent à 7 117 millions de Dollars US, soit une diminution de -1 755 millions de Dollars US par rapport au 31 décembre 2022.

Le Groupe a accès à des facilités de crédit confirmées non tirées pour un montant de 2 564 millions de Dollars US accordées par diverses institutions financières, donnant lieu à des ressources financières totales du Groupe s'élevant à **14 780 millions de Dollars US** (excluant la trésorerie non disponible mais incluant les valeurs mobilières de placement, les dépôts financiers à court terme non considérés comme de la trésorerie ou équivalents de trésorerie avec une maturité moyenne résiduelle de deux mois et quelques actifs financiers non courants).

### 5.1.4. Capitaux propres

Les capitaux propres ont connu une hausse de **+105 millions de Dollars US** (+ 0,2 %) au cours de l'année, correspondant au bénéfice net de l'exercice (**+3 674 millions de Dollars US**

y compris les participations ne donnant pas le contrôle), aux dividendes payés aux actionnaires pour -3 500 millions de Dollars US et aux écarts de conversion.

### 5.1.5. Endettement financier

L'endettement bancaire a diminué de **-755 millions de Dollars US** principalement en raison des points suivants :

- Nouveaux financements : **+318 millions de Dollars US** concernant principalement :
  - Des nouveaux emprunts bancaires pour **+307 millions de Dollars US** concernant principalement des financements de navires pour +291 millions de Dollars US;
  - La hausse des programmes de titrisation des créances pour **+11 millions de Dollars US**.
  
- Remboursements des emprunts : **-1 074 millions de Dollars US** relatifs principalement aux :
  - Remboursement anticipé d'un emprunt obligataire de CMA CGM pour **-565 millions de Dollars US** ;
  - Emprunts bancaires pour **-294 millions de Dollars US** principalement liés aux emprunts navires pour -236 millions de Dollars US ;
  - Autres dettes pour un montant de **-159 millions de Dollars US** essentiellement lié à l'exercice d'une option de vente sur 50% des parts dans la coentreprise Bergé-Gefco, ainsi qu'au programme de financement des dettes fournisseurs ;
  - Diminution volontaire des programmes de titrisation des créances existants pour un montant de **-55 millions de Dollars US**.

Les dettes de loyers sous IFRS 16 ont baissé de **-605 millions de Dollars US** principalement en raison des points suivants :

- De nouvelles dettes de loyers sous IFRS 16 principalement liées à des navires et des contrats de location immobilière pour **+2 849 millions de Dollars US** ;
- Des remboursements des dettes de loyers sous IFRS 16 pour un montant de **-2 822 millions de Dollars US** ;
- Acquisition de nouvelles filiales pour **+134 millions de Dollars US** ;
- Des exercices d'options d'achat de contrats de location pour **-785 millions de Dollars US**.

### 5.1.6. Dette nette économique

La dette nette économique, s'élève à 3 703 millions de Dollars US au 31 décembre 2023, soit une augmentation de +8 470 millions de Dollars US par rapport au 31 décembre 2022.

Voir Note 6.1.3. « Risque de liquidité » des États financiers consolidés 2023 pour le calcul détaillé de la dette nette économique.

## 5.2. Compte de résultat consolidé

### 5.2.1. Compte de résultat consolidé

Compte de résultat consolidé, variation entre 2022 et 2023  
(en millions de Dollars US, %)

(En millions d'USD)	Exercice clos au 31 décembre		Variation	
	2023	2022 (*)	2023 vs 2022	
	GROUPE	GROUPE	GROUPE	%
Produits d'exploitation	47 015,8	74 497,9	(27 482,0)	-36,9%
Charges d'exploitation	(38 006,1)	(41 191,2)	3 185,1	-7,7%
Soutes et consommables	(5 629,8)	(6 844,6)	1 214,9	-17,7%
Affrètement et achats d'espaces	(1 727,7)	(1 904,1)	176,4	-9,3%
Manutention	(6 662,1)	(7 718,3)	1 056,2	-13,7%
Transport terrestre et lignes courtes	(9 840,1)	(11 724,6)	1 884,4	-16,1%
Port et canal	(2 190,3)	(1 775,2)	(415,1)	23,4%
Locations de conteneurs et autres dépenses logistiques	(1 403,0)	(1 652,4)	249,5	-15,1%
Charges de personnel	(7 255,7)	(6 526,2)	(729,5)	11,2%
Frais généraux et administratifs	(2 250,3)	(1 963,5)	(286,8)	14,6%
Autres charges d'exploitation	(1 047,1)	(1 082,3)	35,1	-3,2%
<b>EBITDA avant cession d'actifs</b>	<b>9 009,7</b>	<b>33 306,7</b>	<b>(24 296,9)</b>	<b>-72,9%</b>
Marge EBITDA, en %	19,2%	44,7%		
Profit / (perte) de change sur éléments opérationnels	51,6	97,1	(45,4)	-46,8%
Profit / (perte) sur cession d'actifs	37,3	13,0	24,3	187,0%
Amortissements nets des primes d'investissement	(4 732,1)	(5 465,9)	733,8	-13,4%
Autres éléments opérationnels (*)	(299,7)	(1 577,3)	1 277,6	-81,0%
Résultat des entreprises associées et co-entreprises	(15,5)	(38,9)	23,4	-60,3%
<b>EBIT (*)</b>	<b>4 051,4</b>	<b>26 334,6</b>	<b>(22 283,2)</b>	<b>-84,6%</b>
<b>Core EBIT</b>	<b>4 275,8</b>	<b>27 857,9</b>	<b>(23 582,1)</b>	<b>-84,7%</b>
Marge Core EBIT, en %, Proforma	9,1%	37,4%		
Résultat financier	(84,4)	(864,2)	779,8	-90,2%
Impôts sur le résultat	(292,9)	(587,5)	294,6	-50,1%
<b>Résultat net du Groupe (*)</b>	<b>3 674,1</b>	<b>24 882,9</b>	<b>(21 208,8)</b>	<b>-85,2%</b>
Résultat net distribuable aux actionnaires (*)	3 637,5	24 814,1	(21 176,6)	-85,3%

(\*) Retraité en accord avec (i) les ajustements rétrospectifs des allocations de prix d'acquisition

Résultat – Information sectorielle, variation entre 2022 et 2023  
(en millions de Dollars US, %)

(En millions d'USD)	2023					2022 (*)				
	GROUPE	dont Transport maritime de conteneurs	dont Segment Logistique	dont Autres activités	dont Eliminations	GROUPE	dont Transport maritime de conteneurs	dont Segment Logistique	dont Autres activités (*)	dont Eliminations
Produits d'exploitation	47 015,8	31 394,8	15 211,2	2 001,0	(1 591,1)	74 497,9	58 946,3	16 089,4	1 805,5	(2 343,3)
Charges d'exploitation	(38 006,1)	(23 996,5)	(13 835,3)	(1 765,4)	1 591,1	(41 191,2)	(27 309,5)	(14 866,8)	(1 358,2)	2 343,3
<b>EBITDA avant cession d'actifs</b>	<b>9 009,7</b>	<b>7 398,3</b>	<b>1 375,9</b>	<b>235,5</b>	<b>-</b>	<b>33 306,7</b>	<b>31 636,7</b>	<b>1 222,6</b>	<b>447,3</b>	<b>-</b>
Marge EBITDA, en %	19,2%	23,6%	9,0%	11,8%	0,0%	44,7%	53,7%	7,6%	24,8%	0,0%
<b>EBIT (*)</b>	<b>4 051,4</b>	<b>3 847,2</b>	<b>285,1</b>	<b>(35,1)</b>	<b>(45,8)</b>	<b>26 334,6</b>	<b>26 927,6</b>	<b>(731,4)</b>	<b>138,3</b>	<b>-</b>
<b>Core EBIT</b>	<b>4 275,8</b>	<b>3 946,4</b>	<b>376,0</b>	<b>(46,6)</b>	<b>-</b>	<b>27 857,9</b>	<b>27 172,3</b>	<b>439,3</b>	<b>246,4</b>	<b>-</b>
Marge Core EBIT, en %	9,1%	12,6%	2,5%	-2,3%	0,0%	37,4%	46,1%	2,7%	13,6%	0,0%

(\*) Retraité en accord avec (i) les ajustements rétrospectifs des allocations de prix d'acquisition

#### 5.2.1.1. Produits d'exploitation

Les produits d'exploitation consolidés ont diminué de -27 482,0 millions de Dollars US, soit -36,9%, passant de 74 497,9 millions de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2022 à **47 015,8 millions de Dollars US** pour l'ensemble de l'exercice 2023.

#### 5.2.1.2. Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation consolidées ont diminué de 3 185,1 millions de Dollars US, soit -7,7%, passant de 41 191,2 millions de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2022 à **38 006,1 millions de Dollars US** pour l'ensemble de l'exercice 2023.

#### 5.2.1.3. EBITDA & EBIT

L'EBITDA 2023 avant cessions d'actifs s'élève à **9 009,7 millions de Dollars US** par rapport à 33 306,7 millions de Dollars US en 2022, l'EBIT s'élève à **4 051,4 millions de Dollars US** en 2023 par rapport à 26 334,6 millions de Dollars US en 2022, et le Core EBIT s'élève à **4 275,8 millions de Dollars US** en 2023 (marge du Core EBIT de 9,1 %) par rapport à 27 857,9 millions de Dollars US en 2022 (marge du Core EBIT de 37,4 %).

#### 5.2.1.4. Résultat financier

Le résultat financier s'élève à **-84,4 millions de Dollars US** en 2023 contre -864,2 millions de Dollars US en 2022. La diminution du coût financier global résulte principalement (i) de la diminution des charges d'intérêts sur les emprunts (y compris les dettes de loyers sous IFRS 16) pour -310,8 millions de Dollars US en 2023 contre -859,4 millions de Dollars US en 2022 reflétant les initiatives de désendettement entreprises depuis la fin de l'exercice 2021 et (ii) de l'importance des revenus sur les dépôts en espèces qui reflète la rémunération de l'augmentation du solde de trésorerie et des actifs financiers du Groupe, également en lien avec des taux d'intérêt plus élevés et (iii) du résultat de change, principalement dû à l'appréciation de l'EUR qui a un impact positif sur le résultat de change financier car le Groupe a une position active nette en EUR. Le gain de change pour l'exercice clos le 31 décembre 2023 s'élève à 139,9 millions de Dollars US contre un gain de 122,5 millions de Dollars US en 2022.

#### 5.2.1.5. Impôt sur le résultat

Les résultats provenant de l'activité transport maritime du Groupe sont majoritairement soumis à des régimes spécifiques au shipping (taxe au tonnage ou équivalent). L'impôt sur le résultat a diminué de 294,6 millions de Dollars US, passant de -587,5 millions de Dollars US en 2022 à **-292,9 millions de Dollars US** en 2023, ce qui résulte principalement de la moindre performance, notamment sur les opérations non soumises à la taxe au tonnage.

#### 5.2.1.6. Résultat net du Groupe revenant aux actionnaires

Le bénéfice de l'année revenant aux actionnaires de la société a diminué de -21 176,6 millions de Dollars US, passant d'un bénéfice de 24 814,1 millions de Dollars US en 2022 à un bénéfice de **3 637,5 millions de Dollars US** en 2023.

## 5.2.2. Segment de transport maritime de conteneurs

Résultat, variation entre 2022 et 2023  
(en millions de Dollars US, %) Segment de transport maritime de conteneurs

(En millions d'USD)	Exercice clos au 31		Variation	
	2023	2022	2023 vs 2022	
	Transport maritime de conteneurs	Transport maritime de conteneurs	Transport maritime de conteneurs	Transport maritime de conteneurs %
Produits d'exploitation	31 394,8	58 946,3	(27 551,4)	-46,7%
Charges d'exploitation	(23 996,5)	(27 309,5)	3 313,0	-12,1%
Soutes et consommables	(5 366,4)	(6 633,7)	1 267,3	-19,1%
Affrètement et achats d'espaces	(1 698,7)	(1 865,1)	166,5	-8,9%
Manutention	(6 989,2)	(8 077,4)	1 088,2	-13,5%
Transport terrestre et lignes courtes	(2 650,9)	(3 473,0)	822,1	-23,7%
Port et canal	(2 187,7)	(1 775,1)	(412,6)	23,2%
Locations de conteneurs et autres dépenses logistiques	(1 249,9)	(1 528,0)	278,1	-18,2%
Charges de personnel	(1 961,0)	(2 058,8)	97,8	-4,8%
Frais généraux et administratifs	(1 236,4)	(1 070,8)	(165,6)	15,5%
Autres charges d'exploitation	(656,4)	(827,5)	171,1	-20,7%
<b>EBITDA avant cession d'actifs</b>	<b>7 398,3</b>	<b>31 636,7</b>	<b>(24 238,5)</b>	<b>-76,6%</b>
Marge EBITDA, en %	23,6%	53,7%		
<b>EBIT</b>	<b>3 847,2</b>	<b>26 927,6</b>	<b>(23 080,4)</b>	<b>-85,7%</b>
<b>Core EBIT</b>	<b>3 946,4</b>	<b>27 172,3</b>	<b>(23 225,8)</b>	<b>-85,5%</b>
Marge Core EBIT, en %	12,6%	46,1%		
<b>Volume transporté (en milliers d'EVP)</b>	<b>21 851,7</b>	<b>21 742,7</b>	<b>109,0</b>	<b>0,5%</b>

Compte de résultat par EVP transporté, variation de 2022 à 2023  
(Dollars US par EVP, %) Segment de transport maritime de conteneurs

(en USD par EVP)	Exercice clos au 31 décembre		Variation	
	2023	2022	2023 vs 2022	
	Transport maritime de conteneurs	Transport maritime de conteneurs	Transport maritime de conteneurs	Transport maritime de conteneurs
Produits d'exploitation	1 436,7	2 711,1	(1 274,4)	-47,0%
Charges d'exploitation	(1 098,2)	(1 256,0)	157,9	-12,6%
Soutes et consommables	(245,6)	(305,1)	59,5	-19,5%
Affrètement et achats d'espaces	(77,7)	(85,8)	8,0	-9,4%
Manutention	(319,8)	(371,5)	51,7	-13,9%
Transport terrestre et lignes courtes	(121,3)	(159,7)	38,4	-24,1%
Port et canal	(100,1)	(81,6)	(18,5)	22,6%
Locations de conteneurs et autres dépenses logistiques	(57,2)	(70,3)	13,1	-18,6%
Charges de personnel	(89,7)	(94,7)	4,9	-5,2%
Frais généraux et administratifs	(56,6)	(49,2)	(7,3)	14,9%
Autres charges d'exploitation	(30,0)	(38,1)	8,0	-21,1%
<b>EBITDA avant cession d'actif</b>	<b>338,6</b>	<b>1 455,1</b>	<b>(1 116,5)</b>	<b>-76,7%</b>
<b>EBIT</b>	<b>176,1</b>	<b>1 238,5</b>	<b>(1 062,4)</b>	<b>-85,8%</b>
<b>Core EBIT</b>	<b>180,6</b>	<b>1 249,7</b>	<b>(1 069,1)</b>	<b>-85,5%</b>

#### 5.2.2.1. Produits d'exploitation

En ce qui concerne le segment de transport maritime de conteneurs, Les produits d'exploitation consolidés ont diminué de -27 551,4 millions de Dollars US, soit -46,7 %, passant de 58 946,3 millions de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2022 à **31 394,8 millions de Dollars US** pour l'ensemble de l'exercice 2023.

Le revenu moyen par EVP a diminué de -47,0 %, soit -1 274,4 Dollars US par EVP, passant de 2 711,1 Dollars US par EVP en 2022 à 1 436,7 Dollars US par EVP en 2023 conséquence d'une diminution significative des taux de fret et des renouvellements de contrats à des tarifs inférieurs à ceux de l'année dernière.

Dans le même temps, les volumes transportés ont augmenté de +0,5 %, passant de 21 742,7 milliers d'EVP en 2022 à 21 851,7 milliers d'EVP en 2023.

#### 5.2.2.2. Soutes et consommables

Les frais relatifs aux soutes et aux consommables ont diminué de -19,1 %, soit 1 267,3 millions de Dollars US, passant de 6 633,7 millions de Dollars US (11,3% des produits d'exploitation) pour l'ensemble de l'exercice 2022 à **5 366,4 millions de Dollars US** (17,1% des produits d'exploitation) pour l'ensemble de l'exercice 2023.

Cette diminution de nos dépenses de soutes, passant de 6 429,4 millions de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2022 à **5 031,3 millions de Dollars US** pour l'ensemble de l'exercice 2023, représente -21,7 %, soit 1 398,1 millions de Dollars US.

Cela s'explique principalement par un effet prix favorable de 1 291 millions de Dollars US et par l'amélioration continue de la consommation par EVP transporté alors que les volumes augmentent.

### 5.2.2.3. Affrètement et achats d'espace

Les charges d'affrètement et les achats d'espace ont diminué de 166,5 millions de Dollars US, soit -8,9 %, passant de 1 865,1 millions de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2022 à **1 698,7 millions** de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2023. Les charges d'affrètement et les achats d'espace correspondent à 5,4 % des produits d'exploitation de l'exercice 2023 (contre 3,2 % pour l'ensemble de l'exercice 2022).

Les charges d'affrètement ont augmenté de 139,1 millions de Dollars US, soit +13,5%, passant de 1 034,3 millions de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2022 à **1 173,4 millions** de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2023 reflétant la normalisation du marché de l'affrètement avec de nouveaux contrats de location négociés pour des durées plus courtes (moins d'un an). Cela s'est traduit par le reclassement de certaines charges d'amortissement de droits d'utilisation de contrats de location sous IFRS16 en charge opérationnelle. Il s'agit d'un renversement de tendance observé en 2021 et 2022 où les tensions sur le marché de l'affrètement avaient entraîné un allongement des durées et un reclassement d'un certain nombre de contrats d'affrètement d'exploitation vers des contrats de location IFRS 16.

Les achats d'espaces et autres frais fixes ont diminué de 305,6 millions de Dollars US, soit -36.8%, passant de 830,8 millions de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2022 à **525,2 millions** de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2023.

### 5.2.2.4. Manutention

Les frais de manutention ont diminué de 1 088,2 millions de Dollars US, soit -13,5%, passant de 8 077,4 millions de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2022 à **6 989,2 millions** de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2023. Les frais de manutention correspondent à 22,3 % des produits d'exploitation de l'exercice 2023 (contre 13,7 % pour l'ensemble de l'année 2022).

La forte baisse des coûts liée à la réduction de la congestion et au plan d'action opérationnel compense largement l'inflation des tarifs et l'impact négatif de l'augmentation de la part du vide.

Les frais de manutention de conteneurs pleins ont diminué de -16,1 %, soit 1 098,4 millions de Dollars US, passant de 6 823,7 millions de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2022 à **5 725,3 millions** de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2023. Sur la même période, les frais de manutention de conteneurs vides ont eux augmenté de +0,8 %, soit 10,2 millions de Dollars US, passant de 1 253,6 millions de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2022 à **1 263,8 millions** de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2023.

### 5.2.2.5. Transport terrestre et lignes courtes

Les frais de transport terrestre et lignes courtes ont diminué de 822,1 millions de Dollars US, soit -23,7 %, passant de 3 473,0 millions de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2022 à **2 650,9 millions** de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2023. Les frais de transport

terrestre et lignes courtes correspondent à 8,4 % du chiffre d'affaires de l'exercice 2023 (contre 5,9% pour l'ensemble de l'exercice 2022).

La diminution des frais de transport terrestre s'explique principalement par un mix géographique favorable et une baisse de la part de l'activité de transport terrestre (diminution des volumes des transports terrestres alors que les volumes totaux transportés ont augmenté).

#### 5.2.2.6. Port et canal

Les charges de port et canal ont augmenté de +23,2 %, soit 412,6 millions de Dollars US, passant de 1 775,1 millions de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2022 à **2 187,7 millions** de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2023 notamment en raison d'une augmentation des tarifs de passage (tant à Suez qu'à Panama) et de l'augmentation significative du nombre de passage et d'escales de navires.

Les charges de port et canal correspondent à 7,0 % des produits d'exploitation de l'exercice 2023 (contre 3,0 % pour l'ensemble de l'exercice 2022).

#### 5.2.2.7. Locations de conteneurs et autres dépenses logistiques

Les locations de conteneurs et autres dépenses logistiques ont diminué de 278,1 millions de Dollars US, soit -18,2 %, passant de 1 528,0 millions de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2022 à **1 249,9 millions** de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2023, principalement lié à une amélioration des délais de rotation et à une diminution significative des dépenses opérationnelles, en particulier des coûts de repositionnement à vide (baisse du supplément carburant et renégociations tarifaires) et des châssis (renégociations tarifaires).

Les locations de conteneurs et autres dépenses logistiques correspondent à 4,0 % des produits d'exploitation de l'exercice 2023 (contre 2,6 % pour l'ensemble de l'exercice 2022).

#### 5.2.2.8. Charges de personnel

Les charges de personnel ont diminué de 97,8 millions de Dollars US, soit -4,8 %, passant de 2 058,8 millions de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2022 à **1 961,0 millions** de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2023. Les charges de personnel correspondent à 6,2 % des produits d'exploitation de l'exercice 2023 (contre 3,5 % pour l'ensemble de l'exercice 2022).

#### 5.2.2.9. Frais généraux et administratifs

Les frais généraux et administratifs excluant les charges de personnel ont augmenté de 165,6 millions de Dollars US, soit +15,5% %, passant de 1 070,8 millions de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2022 à **1 236,4 millions** de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2023. Les frais généraux et administratifs correspondent à 3,9 % des produits d'exploitation de l'exercice 2023 (contre 1,8 % pour l'ensemble de l'exercice 2022).

#### 5.2.2.10. EBITDA & EBIT

Principalement en raison des facteurs susmentionnés, l'**EBITDA** du segment de transport maritime de conteneurs s'élève à **7 398,3 millions de Dollars US** par rapport à 31 636,7 millions de Dollars US en 2022, l'**EBIT** à **3 847,2 millions de Dollars US** par rapport à 26 927,6 millions de Dollars US en 2022 et le **Core EBIT** à **3 946,4 millions de Dollars US** (marge du Core EBIT de 12,6%) par rapport à 27 172,3 millions de Dollars US en 2022 (marge du Core EBIT de 46,1%).

## 5.2.3. Segment logistique

Résultat – Segment logistique, variation entre 2022 et 2023  
(en millions de Dollars US, %)

(En millions d'USD)	Exercice clos au 31 décembre		Variation	
	2023	2022	2023 vs 2022	
	Segment Logistique	Segment Logistique	Segment Logistique	Segment Logistique %
Produits d'exploitation	15 211,2	16 089,4	(878,3)	-5,5%
Charges d'exploitation	(13 835,3)	(14 866,8)	1 031,5	-6,9%
Soutes et consommables	(101,1)	(90,9)	(10,2)	11,3%
Manutention	(158,2)	(164,0)	5,8	-3,5%
Transport terrestre et lignes courtes	(7 703,9)	(9 720,4)	2 016,4	-20,7%
Locations de conteneurs et autres dépenses logistiques	(154,9)	(100,7)	(54,2)	53,8%
Charges de personnel	(4 337,8)	(3 703,2)	(634,5)	17,1%
Frais généraux et administratifs	(1 102,6)	(833,9)	(268,7)	32,2%
Autres charges d'exploitation	(276,6)	(253,7)	(23,0)	9,0%
<b>EBITDA avant cession d'actifs</b>	<b>1 375,9</b>	<b>1 222,6</b>	<b>153,2</b>	<b>12,5%</b>
Marge EBITDA, en %	9,0%	7,6%		
<b>EBIT</b>	<b>285,1</b>	<b>(731,4)</b>	<b>1 016,5</b>	<b>-139,0%</b>
<b>Core EBIT</b>	<b>376,0</b>	<b>439,3</b>	<b>(63,3)</b>	<b>-14,4%</b>
Marge Core EBIT, en %	2,5%	2,7%		

### 5.2.3.1. Produits d'exploitation

En ce qui concerne le segment logistique, les produits d'exploitation ont diminué de 878,3 millions de Dollars USD, soit -5,5%, passant de 16 089,4 millions de Dollars US pour l'exercice 2022 à **15 211,2 millions de Dollars US** pour l'exercice 2023, principalement en raison de la pression tarifaire sur les activités de gestion de fret (« Freight Management ») et à la baisse des volumes, en partie compensée par l'effet année pleine des acquisitions réalisées en 2022.

### 5.2.3.2. Frais de transport

Les frais de transport ont diminué de 2 016,4 millions de Dollars US, soit -20,7%, passant de 9 720,4 millions de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2022 à **7 703,9 millions de Dollars US** pour l'ensemble de l'exercice 2023 en lien avec la diminution des revenus des activités de gestion du fret (« Freight Management »).

Les frais de transport correspondent à 50,6% du chiffre d'affaires de l'exercice 2023 (contre 60,4% pour l'ensemble de l'exercice 2022).

### 5.2.3.3. Charges de personnel

Les charges de personnel ont augmenté de 634,5 millions de Dollars US, soit +17,1%, passant de 3 703,2 millions de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2022 à **4 337,8 millions de Dollars US** pour l'exercice 2023. L'augmentation est principalement liée à l'effet année pleine des acquisitions réalisées en 2022.

Les charges de personnel correspondent à 28,5 % des produits d'exploitation de l'exercice 2023 (contre 23,0 % pour l'ensemble de l'exercice 2022).

#### 5.2.3.4. Frais généraux et administratifs

Les frais généraux et administratifs excluant les charges de personnel ont augmenté de 268,7 millions de Dollars US, soit +32,2 %, passant de 833,9 millions de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2022 à **1 102,6 millions de Dollars US** pour l'ensemble de l'exercice 2023. L'augmentation est principalement liée à l'effet année pleine des acquisitions réalisées en 2022.

Les frais généraux et administratifs correspondent à 7,2 % des produits d'exploitation de l'exercice 2023 (contre 5,2 % pour l'ensemble de l'exercice 2022).

#### 5.2.3.5. EBITDA & EBIT

En ce qui concerne le segment logistique, l'**EBITDA** 2023 avant cessions d'actifs s'élève à **1 375,9 millions de Dollars US** par rapport à 1 222,6 millions de Dollars US en 2022, l'**EBIT** s'élève à **285,1 millions de Dollars US** en 2023 par rapport à -731,4 millions de Dollars US en 2022, et le **Core EBIT** s'élève à **376,0 millions de Dollars US** en 2023 (marge du Core EBIT de 2,5 %) par rapport à 439,3 millions de Dollars US en 2022 (marge du Core EBIT de 2,7 %).

La variation de l'EBITDA et du Core EBIT sont le résultat d'une dégradation des conditions de marché avec une baisse des tarifs aériens et maritimes pour les activités de gestion du fret (« Freight Management »), compensée par des volumes plus élevés, une hausse des prix de vente et une amélioration des taux de saturation pour les activités de logistique des véhicules finis (ou « Finished Vehicle Logistics » ou « FVL »). La logistique contractuelle est globalement stable d'une année sur l'autre et le transport terrestre est toujours sous pression mais s'améliore.

## 5.2.4. Segment des autres activités

Résultat – Segment des autres activités, variation entre 2022 et 2023  
(en millions de Dollars US, %)

(En millions d'USD)	Exercice clos au 31 décembre		Variation	
	2023	2022 (*)	2023 vs 2022	
	Autres activités	Autres activités	Autres activités	Autres activités %
Produits d'exploitation	2 001,0	1 805,5	195,5	10,8%
Charges d'exploitation	(1 765,4)	(1 358,2)	(407,2)	30,0%
<b>EBITDA avant cession d'actifs</b>	<b>235,5</b>	<b>447,3</b>	<b>(211,7)</b>	<b>-47,3%</b>
Marge EBITDA, en %	11,8%	24,8%		
<b>EBIT (*)</b>	<b>(35,1)</b>	<b>138,3</b>	<b>(173,4)</b>	<b>-125,4%</b>
<b>Core EBIT</b>	<b>(46,6)</b>	<b>246,4</b>	<b>(293,0)</b>	<b>-118,9%</b>
Marge Core EBIT, en %	-2,3%	13,6%		

(\*) Retraité en accord avec (i) les ajustements rétrospectifs des allocations de prix d'acquisition

Pour le segment des autres activités, l'augmentation des produits d'exploitation s'explique principalement par (i) l'intégration de Port Liberty Bayonne et New York depuis le 31 août 2023, (ii) l'intégration de La Méridionale depuis le 30 mai 2023 et (iii) la contribution d'une année complète de La Provence intégrée à la fin de l'année 2022.

La diminution de l'EBITDA et du Core EBIT s'explique principalement par la moindre performance (i) de Fenix Marine Services (FMS), notre terminal de Los Angeles, qui a bénéficié du contexte de congestion en 2022, (ii) de notre division de fret aérien qui exploitait dans des conditions de marché complexes et un coût du carburant plus élevé et (iii) du segment Médias.

## 5.3. Tableau des flux de trésorerie consolidé

Millions d'USD	Décembre 2023	Décembre 2022
<b>Trésorerie en début de période intégrée au bilan</b>	<b>8 914</b>	<b>10 131</b>
(-) découverts en début de période	42	57
<b>(=) Trésorerie en début de période nette des découverts</b>	<b>[A] 8 872</b>	<b>10 074</b>
<b>EBITDA</b>	<b>9 010</b>	<b>33 307</b>
Encours, impôt sur les sociétés	(438)	(736)
Variation BFR (y compris charges constatées d'avance et revenus différés)	(723)	606
Autres éléments	(104)	290
<b>Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles</b>	<b>7 745</b>	<b>33 466</b>
Acquisitions d'immobilisation	(5 128)	(4 872)
Investissements dans les filiales	(3 717)	(5 775)
Désinvestissements	182	189
Dividendes reçus d'entreprises associées ou coentreprises	23	32
Variation, autres actifs financiers	7 790	(13 615)
Intérêts reçus	901	-
<b>Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissements</b>	<b>51</b>	<b>(24 041)</b>
<b>Flux de trésorerie disponible</b>	<b>7 796</b>	<b>9 425</b>
Dividendes versés aux actionnaires ultimes	(3 518)	(3 029)
Produits de l'émission d'emprunts, nets des coûts d'émission	73	473
Réduction de la dette financière	(1 074)	(2 048)
Paiements relatifs aux loyers (IFRS 16)	(3 702)	(4 481)
Intérêts financiers versés	(272)	2
Autres (principalement, impact des changements des taux de change sur la trésorerie, les équivalents et les découverts)	(1 058)	(1 543)
<b>Flux net de trésorerie lié aux opérations de financements</b>	<b>(9 551)</b>	<b>(10 627)</b>
<b>Total flux de trésorerie</b>	<b>[B] (1 755)</b>	<b>(1 202)</b>
<b>Trésorerie en fin de période nette des découverts</b>	<b>[A] + [B] = [C] 7 117</b>	<b>8 872</b>
(+) Découverts en fin de période	16	42
<b>(=) Trésorerie en fin de période présentée au bilan</b>	<b>7 133</b>	<b>8 914</b>

### 5.3.1. Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles et liés aux opérations d'investissement

Les flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles s'élèvent à **+7 745 millions de Dollars US** au 31 décembre 2023 avec un EBITDA contribuant à hauteur de + 9 010 millions de Dollars US, l'impôt sur les sociétés à hauteur de -438 millions de Dollars US et une variation de fonds de roulement à hauteur de -723 millions de Dollars US. Les flux de trésorerie liés aux opérations d'investissement s'élèvent à **+51 millions de Dollars US**.

Les flux de trésorerie liés aux opérations d'investissement sont principalement impactés par les dépenses d'investissement (CAPEX) pour l'achat de biens et d'équipements et d'actifs incorporels, représentant une sortie de trésorerie de -5 128 millions de Dollars US, ainsi que les décaissements de -3 717 millions de Dollars US résultant des acquisitions de filiales

notamment les terminaux Port Liberty Bayonne et New York, La Méridionale, La Tribune et Stellar (dans le secteur logistique) et de la cession d'immobilisations corporelles pour +182 millions de Dollars US, compensés par la variation des autres actifs financiers pour +7 790 millions de Dollars US principalement liés à certains placements financiers qui ne sont pas qualifiés d'équivalents de trésorerie et des intérêts financiers reçus pour +901 millions de Dollars US.

### 5.3.2. Total des flux de trésorerie

Le total des flux de trésorerie s'élève à - **1 755 millions de Dollars US** pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, comprenant les flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles et liés aux opérations d'investissement d'un montant de **+7 796 millions de Dollars US** et les flux de trésorerie liés aux opérations de financement s'élevant à **-9 551 millions de Dollars US**.

Les flux de trésorerie liés aux activités de financement ont été affectés par le tirage d'emprunts pour +73 millions de Dollars US, plus que compensé par les remboursements d'emprunts de -1 074 millions de Dollars US, les intérêts financiers payés d'un montant de -272 millions de Dollars US et les paiements relatifs aux loyers sous IFRS 16 (part liée au principal des loyers pour -2 822 millions de Dollars US et part liée aux intérêts pour -880 millions de Dollars US). Les flux de trésorerie liés aux activités de financement ont également été impactés par des paiements de dividendes pour -3 518 millions de Dollars US et -1 058 millions de Dollars US relatifs à d'autres flux financiers dont les exercices d'option d'achats sur actifs en location.

## 5.4. Autres

### 5.4.1. Effectifs

Le nombre de salariés de CMA CGM (périmètre de consolidation) est de 96 847 au 31 décembre 2023 (contre 97 545 au 31 décembre 2022), soit une diminution de -698 salariés (-0,7%).

Le nombre total de salariés, y compris ceux employés par certaines co-entreprises ou au travers d'agences de recrutement pour les navigants et les intérimaires, s'élève à 146 040 au 31 décembre 2023 (contre 142 530 au 31 décembre 2022).

*Salariés, CMA CGM, périmètre de consolidation  
(Effectif)*

	Décembre		Evolution	
	2023	2022	Effectif	
	Effectif	Effectif	Val.	%
France	6 708	6 050	658	11%
Europe (sauf France)	3 758	3 961	-203	-5%
Afrique Moyen-Orient	4 337	4 297	40	1%
Amériques	3 411	3 274	137	4%
Asie - Océanie	13 033	13 218	-185	-1%
<b>TOTAL hors CEVA</b>	<b>31 247</b>	<b>30 800</b>	<b>447</b>	<b>1%</b>
CEVA	65 600	66 745	-1 145	-2%
<b>TOTAL</b>	<b>96 847</b>	<b>97 545</b>	<b>-698</b>	<b>-0,7%</b>

### 5.4.2. Parties liées

Voir Note 7.4 « Transactions avec les parties liées » des États financiers consolidés 2023.

### 5.4.3. Estimations comptables significatives

Voir Note 2.3 « Hypothèses, estimations et jugements comptables significatifs » des États financiers consolidés 2023.

### 5.4.4. Sensibilité aux variations de taux d'intérêts et de devises

Voir Note 6.1 « Objectifs et politiques de gestion du risque financier » des États financiers consolidés 2023.

### 5.4.5. Fluctuations saisonnières

CMA CGM est traditionnellement soumise à un certain nombre de facteurs de fluctuations saisonnières en termes de volumes de transport. Ces fluctuations s'expliquent par une hausse de la demande en matière de transport maritime aux troisième et quatrième trimestres de l'année, avant la principale période de congés en Occident, et une baisse de la

demande au premier trimestre, reflétant la baisse de la consommation dans les pays occidentaux ainsi qu'une diminution des activités industrielles en Chine liée aux célébrations du Nouvel An chinois. En 2021 et 2022, cette fluctuation saisonnière a été impactée par les congestions portuaires et de graves perturbations de la chaîne d'approvisionnement, les clients cherchant à atténuer l'impact de l'environnement actuel sur leurs opérations en commandant plus tôt et en surstockant les marchandises. L'année 2023 a été marquée par une normalisation du secteur et un déstockage, alors que l'industrie peine à retrouver une nouvelle normalité dans un environnement macroéconomique et géopolitique instable.

#### 5.4.6. Engagements

Voir Note 8.2 « Engagements hors bilan » des États financiers consolidés 2023.

## 6. PERSPECTIVES 2024

### 6.1 Événements récents

- 6.1.1 Wincanton plc
- 6.1.2 Division Air Cargo
- 6.1.3 Remboursements de dettes

### 6.2 Perspectives 2024

## 6.1. Événements récents

### 6.1.1. Wincanton plc

Le 19 janvier 2024, CEVA Logistics a conclu un accord sur les termes d'une offre pour l'acquisition de Wincanton plc, un des leaders en solutions logistiques pour les entreprises et le secteur public au Royaume-Uni et en Irlande. Cette acquisition, qui est soumise à conditions, pourrait être finalisée avant l'été.

### 6.1.2. Division Air Cargo

En mai 2022, Air France-KLM et CMA CGM ont annoncé leur intention de conclure une coopération commerciale dans le domaine du cargo, devenue effective en avril 2023.

Un environnement réglementaire contraint sur certains marchés importants n'a pas permis à la coopération de fonctionner de manière optimale. En conséquence, Air France-KLM et CMA CGM ont annoncé le 16 janvier 2024 leur décision de mettre fin aux accords existants à compter du 31 mars 2024, date à partir de laquelle Air France-KLM et CMA CGM AIR CARGO opéreront de manière indépendante, étant précisé que les groupes entameront des discussions pour développer de nouvelles relations commerciales.

CMA CGM reste un actionnaire de référence d'Air France-KLM. Les parties ont convenu de modifier la clause de lock-up des actions détenues par CMA CGM dans le capital d'Air France-KLM, qui sera désormais effective jusqu'au 28 février 2025. CMA CGM quittera le Conseil d'administration d'Air France-KLM le 31 mars 2024.

### 6.1.3. Remboursements de dettes

En janvier 2024, le Groupe a remboursé à l'échéance l'émission obligataire de 71,0 millions de Dollars US de valeur nominale, émise par APL Investments America.

## 6.2. Perspectives 2024

La croissance du PIB mondial devrait rester modérée en 2024.

Le resserrement de la politique monétaire par les banques centrales, destiné à contenir l'inflation, porte ses fruits et l'inflation est désormais en baisse. Malgré une croissance du PIB plus forte que prévu en 2023, les conditions financières et le manque de confiance continuent de peser sur l'environnement macroéconomique et devraient obérer le rebond de la croissance mondiale en 2024. L'économie américaine reste plus forte que prévu, mais les dépenses de consommation devraient ralentir dans les mois à venir. En zone euro, l'impact du resserrement de la politique monétaire se fait de plus en plus sentir et l'activité, en particulier dans l'industrie, a été sévèrement touchée, avec un timide rebond attendu plus tard en 2024. Les marchés émergents ont fait preuve d'une résistance notable au cours de l'année écoulée et resteront, avec l'Asie du Sud, des pôles de croissance en 2024, même si la croissance de la Chine sera inférieure aux niveaux historiques.

En janvier 2024, le FMI a publié sa mise à jour des perspectives économiques mondiales : la croissance du PIB mondial est attendue stable à 3,1 % en 2024, puis devrait augmenter à 3,2 % en 2025. La prévision de croissance pour 2024 est supérieure de 0,2 point de pourcentage à celle du 23 octobre.

L'impact macroéconomique des perturbations actuelles de la chaîne d'approvisionnement liées aux événements de la mer Rouge reste tributaire des développements futurs. L'augmentation des risques géopolitiques et leurs répercussions sur le commerce mondial pourraient peser à la hausse sur l'inflation et marginalement infléchir la croissance du PIB en 2024, mais pour l'instant l'ampleur de ces pressions est incertaine, limitée et principalement concentrée sur les économies de la Méditerranée orientale et sur les économies européennes.

Même si les menaces actuelles sur le commerce mondial pourraient peser sur le volume des échanges en 2024, la croissance du commerce mondial devrait avoir atteint un point bas en 2023. Des facteurs cycliques, mais aussi structurels, entraînent un ralentissement du rythme d'intégration des chaînes de valeur. Néanmoins, en l'absence d'une aggravation du choc géopolitique et en raison de l'effet de base lié à la baisse des stocks en 2023, la croissance du commerce international devrait être plus élevée en 2024 qu'en 2023.

Les taux de fret des conteneurs ont rebondi depuis la mi-décembre 2023 et la situation sécuritaire en mer Rouge a incité les armateurs à passer par le cap de Bonne-Espérance au lieu d'utiliser le canal de Suez. Le passage par le Cap de Bonne Espérance d'une partie de la flotte de porte-conteneurs augmente la distance parcourue de 25% à 30% en moyenne pour environ 30% des volumes mondiaux. Ce resserrement de l'offre explique en grande partie la hausse des taux de fret. En outre, la reconstitution des stocks dans les destinations d'importation est susceptible de soutenir la demande pendant une partie du premier semestre 2024. L'impact sur les volumes totaux est incertain mais devrait être plus que compensé par l'effet prix des taux spot et des contrats moyens plus élevés. Toutefois, cette

amélioration temporaire de l'équilibre entre l'offre et la demande au début de 2024 ne protégera probablement pas entièrement le secteur contre les effets négatifs sur la rentabilité du déséquilibre structurel entre l'offre et la demande, envisagé avant la crise de la mer Rouge, résultant de l'augmentation de 9 % de la capacité statique au niveau du secteur en 2024.

En ce qui concerne la logistique, la récente volatilité du marché due aux perturbations de la mer Rouge devrait avoir un impact négatif sur les transitaires à court terme, car ils vendent généralement de la capacité à leurs clients à un taux prédéterminé, mais achètent de la capacité aux transporteurs à un taux au comptant plus élevé, bien que l'impact puisse dépendre de la rapidité avec laquelle ils peuvent répercuter les coûts supplémentaires. Si les perturbations se prolongent en 2024, les taux pourraient être élevés pendant une grande partie de l'année, dans ce cas, les transitaires pourraient être en mesure de tirer parti des complexités croissantes et d'augmenter leurs revenus.

## 7. RISQUES ET LITIGES

### 7.1 Facteurs de risque

### 7.2 Litiges

- 7.2.1 Sujets antitrust
- 7.2.2 Litiges commerciaux

## 7.1. Facteurs de risque

Les activités de CMA CGM sont exposées à un certain nombre de risques inhérents à son secteur, à la concurrence, aux actifs, au financement, aux prix de soutes, etc., incluant de manière non exhaustive les risques suivants :

- la nature hautement cyclique et volatile de l'industrie du transport conteneurisé et les déséquilibres entre l'offre et la demande ;
- les conditions du marché qui affectent les volumes transportés et les taux de fret ;
- la nature hautement compétitive de l'industrie du fret ;
- les risques liés au climat, incluant notre capacité à appliquer les nouvelles réglementations et à transférer à nos clients l'impact induit sur nos charges d'exploitation ;
- les fluctuations des taux d'affrètement ;
- le décalage temporel considérable entre la commande et la livraison des nouveaux navires ;
- l'augmentation du prix du brut et du prix des soutes ;
- les politiques protectionnistes et les régimes réglementaires adoptés par divers pays, à l'échelle mondiale ;
- les actes de piraterie sur les navires ;
- les risques inhérents à l'exploitation des navires, notamment : les catastrophes maritimes ; les accidents écologiques ou environnementaux (notamment les déversements de pétrole et de substances dangereuses) ; les échouements, les incendies, explosions et collisions ; la manutention et le transport de marchandises dangereuses ; les pertes ou dommages affectant les cargaisons et les actifs ; les interruptions d'activité liées aux pannes mécaniques, aux erreurs humaines, aux faits de guerre, au sabotage, aux actes de terrorisme, à l'activité politique dans divers pays ou aux conditions maritimes ou météorologiques défavorables ; les cessations de travail et autres problèmes sociaux avec le personnel à bord des navires ou sur les ports ; la piraterie et le terrorisme ; les opérations de recherche et de sauvetage ; et les épidémies affectant les zones d'exploitation ;
- les risques liés au respect des lois et réglementations anti-corruption ;
- les risques d'amendes et d'astreintes qui pèsent sur nos activités, en cas de non-respect des lois sur la concurrence, des sanctions économiques ou commerciales imposées par les États-Unis ou l'Union européenne ou d'autres juridictions auxquelles nous sommes soumis ;
- le non-respect des lois et réglementations, notamment sur l'environnement ;
- les frais liés au respect des exigences imposées à nos navires par les sociétés de classification ;
- les risques liés à nos systèmes informatiques qui continueront systématiquement à générer des inefficacités opérationnelles alors que des solutions innovantes seront développées ;
- les risques liés à la cybercriminalité : risque de cyber-attaques et risques associés de vol de données et de fraude ;

- les risques d'atteinte à la protection des données : divulgation intentionnelle ou non intentionnelle d'informations sensibles dans un environnement non sécurisé ;
- les risques liés au Cloud Computing ;
- les risques de discontinuité sur nos systèmes informatiques ;
- les risques liés à nos contrats de coopération avec d'autres transporteurs majeurs, concernant notamment Ocean Alliance ;
- notre capacité à continuer à bénéficier du régime fiscal français de taxe au tonnage, et d'autres régimes fiscaux équivalents d'exonération du secteur maritime dans d'autres pays (Singapour, Taïwan, États-Unis, Royaume-Uni, Allemagne, etc.) ;
- les surcharges et congestion portuaires ;
- notre capacité à respecter nos engagements et à garantir nos futures sources de financement ;
- notre capacité à conserver les clients existants et à attirer de nouveaux clients, avec la majorité desquels nous n'avons pas de contrats ;
- les fluctuations sur les taux de change et les taux d'intérêts, et les risques liés à nos instruments dérivés de couverture ;
- les conflits d'intérêt potentiels avec les actionnaires ;
- la perte des personnels clés d'encadrement, ainsi que les difficultés de recrutement et de rétention des personnels qualifiés ; les difficultés de succession des directions et de l'encadrement ; les perturbations sociales ;
- les fluctuations de valeur de marché de nos navires ;
- les risques de litiges et contentieux incluant la saisie potentielle de nos navires par des demandeurs maritimes ;
- les évolutions défavorables pendant les périodes de pic saisonnier ;
- les évolutions des modèles commerciaux, des flux commerciaux affectant l'utilisation de la capacité des navires ;
- notre capacité à augmenter les taux de fret ;
- notre capacité à gérer les retards de livraisons de nouveaux navires ou à réaliser ou annuler l'acquisition de tout nouveau navire ;
- les risques politiques, économiques, sociaux et naturels sur les marchés où nous opérons ;
- le risque d'inadéquation de la couverture d'assurance ou d'augmentation des primes d'assurance due au risque de guerre ou de terrorisme ;
- le risque de fausse déclaration de cargaison à bord pour le trafic de stupéfiants, d'armes ou d'autres marchandises de contrebande ;
- l'augmentation des procédures de contrôle et d'inspection visant à prévenir les attaques terroristes ;
- les évolutions législatives, y compris du régime de responsabilité du transport maritime international de marchandises ;
- les risques liés à nos investissements dans des co-entreprises et entreprises associées ;
- les risques de non-intégration des activités et entreprises nouvellement acquises en particulier celles qui ne sont pas liées à nos activités maritimes principales ;

- les évolutions des normes comptables (IFRS 16) ayant une incidence sur notre bilan et notre ratio d'endettement ;
- notre capacité à continuer à réduire les coûts suffisamment pour soutenir notre rentabilité et atteindre les résultats attendus des programmes d'économies de coûts ;
- notre capacité à engager des sous-traitants fournissant une bonne performance ;
- notre capacité à embaucher et à conserver les équipages de nos navires ;
- le risque d'abaissement de notre notation par une agence de notation ;
- le risque de discontinuité des activités commerciales au sein de nos bureaux, agences commerciales, terminaux, centres de services partagés ;
- Incapacité à gérer la transition énergétique afin de réduire l'empreinte carbone et gaz à effet de serre pour répondre (i) au nombre croissant de réglementations mondiales et régionales qui se resserrent progressivement, ainsi (ii) qu'aux attentes des autres parties prenantes, y compris les clients. Un tel risque pourrait provenir d'un choix inadéquat de technologie de propulsion ou de l'indisponibilité d'une quantité suffisante de carburants pertinents à des prix compatibles avec les taux de fret en vigueur.

## 7.2. Litiges

### 7.2.1 Questions antitrust

La section suivante présente les principales enquêtes administratives, actives et à enjeux financiers, sur le fondement d'atteintes potentielles aux règles de concurrence (droit antitrust).

Le 28 septembre 2016, la **Commission de la Concurrence sud-africaine (South African Competition Commission (CCSA))** a effectué des opérations de perquisition et de saisie dans les locaux de CMA CGM et de cinq autres sociétés maritimes en Afrique du Sud. Il résulte de ces recherches et du mandat de perquisition que la priorité de la CCSA porte sur une allégation de collusion concernant une augmentation générale des taux (*General Rate Increase, GRI*) ayant pris effet le 1<sup>er</sup> août 2016 sur le transport Asie/Afrique du Sud. En février 2018, la CCSA a finalisé sa sélection de documents sur la base d'une recherche par mots clés. CMA CGM a identifié les documents privilégiés et personnels qui devraient, selon elle, être exclus de l'examen officiel et en a informé la CCSA. L'enquête de la CCSA est encore en cours et actuellement ouverte à travers quelques mesures d'instruction supplémentaires.

L'agent maritime de CMA CGM aux Philippines (CMA CGM Philippines) a reçu le 25 novembre 2019 une demande d'informations de la part de la **Commission philippine de la concurrence (Competition Philippine Commission)**. Il s'agit du premier acte d'enquête dans le cadre d'une instruction ouverte aux Philippines contre différents armateurs internationaux. CMA CGM a répondu à ce questionnaire en janvier 2020. En mars 2022, CMA CGM Philippines a reçu une nouvelle demande judiciaire de renseignements (*subpoena*) sur le niveau des taux de fret pratiqués sur les lignes imports Philippines dans la zone intra-Asie. Après examen complet de la situation, la demande a été satisfaite début août 2022, sans retour à ce jour de la CPC.

Le 30 juin 2020, l'autorité de concurrence sud-coréenne (**la Korean Fair Trade Commission ou KFTC**) a mené une opération inopinée de visite et de saisie dans les locaux de l'agent sud-coréen de CMA CGM : CMA CGM Korea. Cette instruction a été close par l'audience devant le collège de la KFTC, qui s'est tenue le 12 janvier 2022. Le 18 avril 2022, la KFTC a notifié à CNC, filiale du Groupe CMA CGM, une décision de sanction pour agissements anticoncurrentiels dans le cadre légitime du *Voluntary Discussion Agreement IADA*, au même titre que pour 22 autres armateurs. Cette sanction est d'un montant non significatif à l'échelle du Groupe. La condamnation n'est pas définitive, car CNC a fait appel devant la High Court of Seoul. CNC est en attente de la fixation du calendrier de procédure.

Le 18 octobre 2021, l'autorité nigériane de concurrence (*Federal Competition and Consumer Protection Commission* ou "FCCPC") a mené une opération inopinée de visite et de saisie dans les locaux de CMA CGM Nigeria – l'agent maritime du Groupe CMA CGM. Une opération de visites similaires a également été menée dans les locaux de quatre autres transporteurs maritimes ou agents maritimes. L'objet exact de cette enquête est inconnu, mais elle relève d'accusations de pratiques collusives interdites en droit de la concurrence

nigérian. Hormis des contacts informels avec la FCCPC pour la sensibiliser sur les spécificités du secteur maritime, le Groupe CMA CGM est sans retour de la FCCPC dans cette affaire.

## 7.2.2 Litiges commerciaux

### 7.2.2.1 Dossier des douanes belges

En février 2018, CMA CGM a été informée par les douanes belges de la découverte de 2 lots de 7 conteneurs de cigarettes, marchandise déclarée en tant que verrerie par le freight forwarder auprès de l'agence CMA CGM d'Istanbul, pour un transport de Gebze (Turquie) vers Rotterdam.

En janvier 2020, l'Etat Belge et l'Administration Générale des douanes et accises belges a cité à comparaître pour importation illégale de cigarettes les sociétés CMA CGM BELGIUM, CMA CGM SA et CMA CGM TURQUIE devant le Tribunal correctionnel d'Anvers. L'Administration demande le règlement d'amendes pénales, droits d'entrée, droits d'accises dont les montants sont significatifs.

Une décision de première instance a été rendue en faveur de CMA CGM en juin 2021. En novembre 2023, cette décision a été réformée en appel par la cour d'appel d'Anvers et un pourvoi en cassation a été initié. La direction et ses conseillers continueront de suivre de près la situation.

### 7.2.2.2 Dossier CIL (CEVA)

CIL Limited (CIL) (anciennement CEVA Investments Limited), l'ancienne société mère de CEVA Group Plc, est impliquée dans une procédure involontaire « Chapter 7 » devant le tribunal du district sud de New York. Le « Trustee » de la procédure « Chapter 7 » a déposé une réclamation contre les anciens administrateurs de CIL Limited, CEVA Group Plc et les entités affiliées concernant principalement la recapitalisation de CEVA Group PLC en 2013 et la dilution de l'actionnariat de CIL. En 2015, les défendeurs ont déposé des requêtes pour rejeter certaines des réclamations alléguées par le « Trustee », et en janvier 2018, le tribunal a rendu une ordonnance accordant en partie et rejetant en partie les requêtes des défendeurs, y compris le rejet de la réclamation exigible et contestée contre l'un des défendeurs pour défaut de compétence. En juillet 2018, le « Trustee » a déposé une nouvelle plainte ainsi qu'une nouvelle action aux Pays-Bas concernant la créance à payer contestée contre l'entité qui a été déboutée par le tribunal US. Les défendeurs et le « Trustee » ont déposé des requêtes en jugement référé dans l'action du tribunal, qui ont été pleinement informées et débattues devant le tribunal en avril 2019. L'un des créanciers de la procédure de mise en faillite a également déposé une seconde réclamation contre CEVA Logistics SA (anciennement CEVA Logistics AG), venant aux droits de CIL, devant un tribunal de l'État de New York concernant la recapitalisation de CEVA Group PLC en 2013. La Société ne peut fournir aucune assurance quant à l'issue de ces affaires et il est possible que si le « Trustee » ou le créancier devaient faire valoir leurs droits à ses réclamations, la Société pourrait subir une perte importante en rapport avec ces affaires, y compris le paiement de dommages-

intérêts substantiels et / ou en ce qui concerne l'affaire devant le tribunal, le dénouement de la recapitalisation de 2013.

En juillet 2021, le tribunal a rejeté la requête en jugement sommaire, bien que le groupe CEVA ait demandé le réexamen de cette décision. Par ailleurs, l'affaire n'a pas dépassé le stade des plaidoiries. La décision du tribunal de New York est en attente (à ce jour, audience prévue le 28 février 2024). Bien qu'il existe une incertitude quant à l'issue et aux sorties de fonds potentielles liées à cette affaire, CEVA estime que la réclamation est sans fondement et a l'intention de se défendre vigoureusement.

Dans la troisième procédure de recours collectif parallèle (« *class action* ») initiée par McEvoy, le tribunal de Floride a rendu le 10 mars 2022 un jugement favorable rejetant la demande de McEvoy pour limitation. Le rejet de la demande de McEvoy a été confirmé par la cour d'appel. Un recours devant la cour suprême est très improbable.

## **8. DECLARATION DE PERFORMANCE EXTRA-FINANCIERE**

Voir annexe 1



COMPTES CONSOLIDÉS

\* \*  
\*

Exercice clos le 31 décembre 2023

**CMA CGM**

Exercice clos le 31 décembre 2023

**Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés**

**KPMG SA**

480, avenue du Prado  
13008 Marseille  
S.A. au capital de € 5 497 100  
775 726 417 R.C.S. Nanterre

Commissaire aux Comptes  
Membre de la compagnie  
régionale de Versailles et du Centre

**ERNST & YOUNG Audit**

Boulevard Jacques Saadé  
48, quai du Lazaret  
13002 Marseille  
S.A.S. à capital variable  
344 366 315 R.C.S. Nanterre

Commissaire aux Comptes  
Membre de la compagnie  
régionale de Versailles et du Centre

**CMA CGM**

4 quai d'Arenc – Boulevard Jacques Saadé – 13235 Marseille Cedex 02

**Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés**

Exercice clos le 31 décembre 2023

A l'Assemblée générale de la société CMA CGM,

**Opinion**

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre Assemblée générale, nous avons effectué l'audit des comptes consolidés de la société CMA CGM relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2023, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Nous certifions que les comptes consolidés sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine, à la fin de l'exercice, de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

**Fondement de l'opinion*****Référentiel d'audit***

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont indiquées dans la partie « Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés » du présent rapport.

## **Indépendance**

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance prévues par le Code de commerce et par le Code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes, sur la période du 1<sup>er</sup> janvier 2023 à la date d'émission de notre rapport.

## **Justification des appréciations**

En application des dispositions des articles L.821-53 et R.821-180 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les appréciations suivantes qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importantes pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le contexte de l'audit des comptes consolidés pris dans leur ensemble et de la formation de notre opinion exprimée ci-avant. Nous n'exprimons pas d'opinion sur des éléments de ces comptes consolidés pris isolément.

Hypothèses et jugements comptables significatifs :

- La note 2.3 « Hypothèses, estimations et jugements comptables significatifs » de l'annexe aux comptes consolidés mentionne les hypothèses, estimations et jugements comptables significatifs retenus par la direction. Ces estimations significatives ont notamment trait aux jugements et aux hypothèses utilisés pour (i) les tests de dépréciation des actifs non financiers, (ii) l'évaluation des actifs incorporels issus des regroupements d'entreprises, (iii) la détermination des durées d'utilité et des valeurs résiduelles des actifs en propriété (iv) l'évaluation des dettes de location (v) l'évaluation des produits à recevoir de surestaries et des charges à payer relatives aux coûts d'escale et de manutention, et (vi) l'évaluation des risques liés aux litiges.
- Nos travaux ont consisté à apprécier les données et les hypothèses sur lesquelles se fondent ces jugements et estimations, à revoir, par sondages, les calculs effectués par la société et à vérifier que les notes aux comptes consolidés donnent une information appropriée sur les hypothèses et options retenues par la société.
- Comme indiqué dans la note 2.3 de l'annexe aux comptes consolidés, ces estimations reposent sur des hypothèses qui ont par nature un caractère incertain ; les réalisations sont donc susceptibles de différer parfois de manière significative des données prévisionnelles utilisées.

## **Vérifications spécifiques**

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par les textes légaux et réglementaires des informations données dans le rapport du Conseil d'administration sur la gestion du Groupe.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Nous attestons que la déclaration consolidée de performance extra-financière prévue par l'article L.225-102-1 du Code de commerce figure dans le rapport de gestion du Groupe, étant précisé que, conformément aux dispositions de l'article L.823-10 de ce Code, les informations contenues dans cette déclaration n'ont pas fait l'objet de notre part de vérifications de sincérité ou de concordance avec les comptes consolidés et doivent faire l'objet d'un rapport par un organisme tiers indépendant.

## **Responsabilités de la direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes consolidés**

Il appartient à la direction d'établir des comptes consolidés présentant une image fidèle conformément au référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes consolidés ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes consolidés, il incombe à la direction d'évaluer la capacité de la société à poursuivre son exploitation, de présenter dans ces comptes, le cas échéant, les informations nécessaires relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer la convention comptable de continuité d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider la société ou de cesser son activité.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le Conseil d'administration.

## **Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés**

Il nous appartient d'établir un rapport sur les comptes consolidés. Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, sans toutefois garantir qu'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel permet de systématiquement détecter toute anomalie significative. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles puissent, prises individuellement ou en cumulé, influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes prennent en se fondant sur ceux-ci.

Comme précisé par l'article L.821-55 du Code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre société.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, le commissaire aux comptes exerce son jugement professionnel tout au long de cet audit.

En outre :

- il identifie et évalue les risques que les comptes consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;
- il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne ;
- il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes consolidés ;

- il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier ;
- il apprécie la présentation d'ensemble des comptes consolidés et évalue si les comptes consolidés reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle ;
- concernant l'information financière des personnes ou entités comprises dans le périmètre de consolidation, il collecte des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour exprimer une opinion sur les comptes consolidés. Il est responsable de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit des comptes consolidés ainsi que de l'opinion exprimée sur ces comptes.

Marseille, le 23 février 2024

Les Commissaires aux Comptes

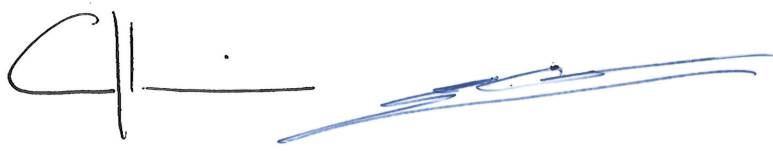
KPMG SA



Jacques Pierre

Loïc Herrmann

ERNST & YOUNG Audit



Camille de Guillebon

Charles-Emmanuel Chosson

## Sommaire

Compte de résultat consolidé .....	3
Etat du résultat global consolidé .....	4
Bilan consolidé - Actif .....	5
Bilan consolidé - Passif & Capitaux propres.....	6
Tableau de variation des capitaux propres consolidés.....	7
Tableau des flux de trésorerie consolidés.....	8
Notes aux états financiers consolidés .....	9
Note 1 - Présentation de la Société.....	9
Note 2 - Règles et méthodes comptables .....	9
2.1 Base de préparation .....	9
2.2 Changements de règles et méthodes comptables et nouvelles normes applicables.....	10
2.3 Hypothèses, estimations et jugements comptables significatifs.....	11
2.4 Risques climatiques.....	12
2.5 Conversion des états financiers et transactions en devises étrangères.....	12
Note 3 - Regroupement d'entreprises et événements significatifs intervenus au cours de l'exercice .....	13
3.1 Regroupement d'entreprises.....	13
3.2 Informations relatives au Groupe .....	16
3.3 Ressources financières et initiatives de remboursement de dette.....	16
3.4 Dynamiques de marché .....	16
3.5 Fret aérien .....	18
3.6 Commande de Navires et transition énergétique .....	18
3.7 Agence de notation.....	19
Note 4 - Résultats de l'exercice .....	19
4.1 Segments opérationnels .....	21
4.2 Charges opérationnelles .....	22
4.3 Gains et pertes sur cessions d'immobilisations et de filiales.....	23
4.4 Autres produits et charges .....	24
4.5 Primes d'investissement relatives aux financements des navires assortis d'un avantage fiscal.....	24
4.6 Résultat financier .....	24
4.7 Impôt courant et impôts différés.....	25
Note 5 - Capitaux engagés et besoin en fonds de roulement.....	29
5.1 Ecart d'acquisition et autres immobilisations incorporelles .....	29
5.2 Immobilisations corporelles .....	33
5.3 Dépréciation d'actifs non financiers .....	39
5.4 Besoin en fonds de roulement.....	42
5.5 Actifs non courants (ou groupe d'actifs) détenus en vue de la vente .....	44
5.6 Flux de trésorerie opérationnels et d'investissements .....	45
Note 6 - Structure du capital et endettement financier .....	45
6.1 Objectifs et politiques de gestion du risque financier.....	45
6.2 Instruments financiers dérivés.....	50
6.3 Autres actifs financiers non courants - Valeurs mobilières de placement et autres actifs financiers courants .....	52
6.4 Trésorerie, équivalents de trésorerie et liquidité.....	55
6.5 Capital social, autres réserves et résultat par action .....	56
6.6 Endettement financier .....	57
6.7 Flux de trésorerie liés aux activités de financement .....	60
Note 7 - Périmètre de consolidation .....	60
7.1 Principes et jugements comptables utilisés pour la détermination du périmètre de consolidation.....	60
7.2 Investissements dans les entreprises associées et les coentreprises .....	62
7.3 Liste des entités ou des sous-groupes inclus dans le périmètre de consolidation .....	64
7.4 Transactions avec les parties liées .....	67
Note 8 - Autres notes .....	69
8.1 Provisions, avantages au personnel et passifs éventuels.....	69
8.2 Engagements hors bilan.....	78
8.3 Evénements significatifs intervenus postérieurement à la clôture .....	81
Note 9 - Glossaire.....	82

# Compte de résultat consolidé

(en millions de Dollars US, à l'exception du résultat par action)

	Note	Exercice clos le 31 décembre	
		2023	2022 (*)
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b>	4.1	47 015,8	74 497,9
Charges opérationnelles	4.2	(38 006,1)	(41 191,2)
<b>EBITDA AVANT PLUS / (MOINS) VALUES DE CESSIONS D'IMMOBILISATIONS ET DE FILIALES</b>	4.1	<b>9 009,7</b>	<b>33 306,7</b>
Plus / (moins) values sur cessions d'immobilisations et de filiales	4.3	37,3	13,0
Amortissements des immobilisations corporelles et incorporelles		(4 819,7)	(5 543,1)
Autres produits et (charges)	4.4	(299,7)	(1 577,3)
Gains et pertes de change opérationnel		51,6	97,1
Primes d'investissement relatives aux financements des navires		87,6	77,2
<b>EBIT AVANT QUOTE-PART DE RESULTAT DES ENTREPRISES ASSOCIEES ET DES COENTREPRISES</b>		<b>4 066,9</b>	<b>26 373,5</b>
Quote-part de résultat des entreprises associées et des coentreprises	7.2	(15,5)	(38,9)
<b>EBIT</b>	4.1	<b>4 051,4</b>	<b>26 334,6</b>
<b>CORE EBIT</b>	4.1	<b>4 275,8</b>	<b>27 857,9</b>
<b>RESULTAT FINANCIER</b>	4.6	<b>(84,4)</b>	<b>(864,2)</b>
<b>RESULTAT AVANT IMPÔT</b>		<b>3 967,0</b>	<b>25 470,4</b>
Impôt sur le résultat	4.7	(292,9)	(587,5)
<b>RESULTAT DE L'EXERCICE</b>		<b>3 674,1</b>	<b>24 882,9</b>
dont :			
Participations ne donnant pas le contrôle		36,6	68,8
<b>PART DU GROUPE</b>		<b>3 637,5</b>	<b>24 814,1</b>
<i>Résultat par action de base revenant aux actionnaires de CMA CGM (en Dollars US)</i>		240,7	1 642,0

(\*) Retraité en accord avec les ajustements rétrospectifs des allocations de prix d'acquisition (cf. note 5.1.1)

# Etat du résultat global consolidé

(en millions de Dollars US)

	Note	Exercice clos le 31 décembre	
		2023	2022 (*)
<b>RESULTAT DE L'EXERCICE (*)</b>		<b>3 674,1</b>	<b>24 882,9</b>
<b>Autres éléments du résultat global recyclables en compte de résultat</b>			
Couverture de flux de trésorerie			
Variation de juste valeur		(30,3)	(69,2)
Recyclage dans le compte de résultat		46,8	12,1
Couverture d'investissement net à l'étranger		-	46,8
Opérations à l'étranger - Ecart de conversion		(59,5)	(205,5)
Part du résultat global dans les sociétés associées et coentreprises	7.2	11,1	(26,7)
<b>Autres éléments du résultat global non recyclables en compte de résultat</b>			
Investissements à la juste valeur par résultat global - Net	6.3.1	(65,3)	(161,9)
Réévaluation des avantages au personnel	8.1	2,2	38,4
Réévaluation des avantages au personnel pour les entreprises associées et les coentreprises	7.2	0,5	1,4
Impôts sur éléments du résultat global non recyclables en compte de résultat	4.7 & 7.2	(1,5)	(3,5)
<b>Total autres éléments du résultat global après impôts</b>		<b>(96,0)</b>	<b>(368,0)</b>
<b>Total des éléments du résultat global après impôts</b>		<b>3 578,1</b>	<b>24 514,9</b>
dont :			
Participations ne donnant pas le contrôle		31,1	59,4
Part du Groupe		3 547,0	24 455,4

(\*) Retraité en accord avec les ajustements rétrospectifs des allocations de prix d'acquisition (cf. note 5.1.1)

# Bilan consolidé - Actif

(en millions de Dollars US)

	Note	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022 (*)
Ecart d'acquisition	5.1.1	5 512,9	5 181,8
Autres immobilisations incorporelles	5.1.2	6 617,3	4 538,6
<b>IMMOBILISATIONS INCORPORELLES</b>		<b>12 130,2</b>	<b>9 720,4</b>
Navires	5.2.1	23 914,4	20 792,6
Conteneurs	5.2.1	4 882,7	4 894,6
Terrains et constructions	5.2.1	3 066,8	2 836,9
Autres immobilisations corporelles	5.2.1	4 267,7	3 238,8
<b>IMMOBILISATIONS CORPORELLES</b>	5.2.1	<b>36 131,7</b>	<b>31 762,9</b>
Impôts différés actifs	4.7.2	336,0	230,9
Participations dans des entreprises associées et des coentreprises	7.2	1 268,3	514,6
Instruments financiers dérivés non courants	6.2	0,2	0,2
Autres actifs opérationnels non courants		158,4	135,8
Autres actifs financiers	6.3.1	2 806,0	2 263,0
<b>ACTIF NON COURANT</b>		<b>52 830,8</b>	<b>44 627,8</b>
Stocks	5.4	934,1	1 046,9
Clients et autres créances	5.4	6 564,2	6 223,4
Actifs sur contrats	5.4	1 353,4	1 781,8
Actifs d'impôt exigible	5.4	240,2	251,4
Instruments financiers dérivés	6.2	27,3	1,3
Valeurs mobilières de placement et autres actifs financiers	6.3.2	4 445,1	12 677,1
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6.4	7 133,4	8 913,5
Charges constatées d'avance	5.4	85,4	176,2
Actifs détenus en vue de la vente	5.5	45,0	23,5
<b>ACTIF COURANT</b>		<b>20 828,1</b>	<b>31 095,1</b>
<b>TOTAL DE L'ACTIF</b>		<b>73 658,9</b>	<b>75 722,9</b>

(\*) Retraité en accord avec (i) les ajustements rétrospectifs des allocations de prix d'acquisition (cf. note 5.1.1) et (ii) l'amendement à IAS 12 (cf. note 2.2.1)

# Bilan consolidé - Passif & Capitaux propres

(en millions de Dollars US)

	Note	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022 (*)
Capital social	6.5	253,2	253,2
Réserves et report à nouveau		41 522,4	20 248,8
Résultat de l'exercice		3 637,5	24 814,1
<b>CAPITAUX PROPRES - PART DU GROUPE</b>		<b>45 413,1</b>	<b>45 316,1</b>
Participations ne donnant pas le contrôle		152,2	144,6
<b>TOTAL DES CAPITAUX PROPRES</b>		<b>45 565,3</b>	<b>45 460,7</b>
Dettes financières	6.6	12 772,6	13 938,7
Instruments financiers dérivés	6.2	23,8	31,2
Impôts différés passifs	4.7.2	1 152,3	1 147,0
Provisions	8.1	731,5	681,0
Avantages au personnel	8.1	296,8	285,6
Autres passifs		77,8	77,7
<b>PASSIF NON COURANT</b>		<b>15 054,8</b>	<b>16 161,2</b>
Dettes financières	6.6	3 162,7	3 356,2
Instruments financiers dérivés	6.2	69,8	49,5
Provisions	8.1	198,6	243,4
Avantages au personnel	8.1	2,7	3,7
Fournisseurs et autres dettes	5.4	9 232,9	9 966,4
Passifs d'impôt exigible	5.4	194,6	239,2
Produits constatés d'avance	5.4	177,4	218,6
Passifs associés aux actifs détenus en vue de la vente	5.5	0,0	24,0
<b>PASSIF COURANT</b>		<b>13 038,8</b>	<b>14 101,0</b>
<b>TOTAL DU PASSIF ET DES CAPITAUX PROPRES</b>		<b>73 658,9</b>	<b>75 722,9</b>

(\*) Retraité en accord avec (i) les ajustements rétrospectifs des allocations de prix d'acquisition (cf. note 5.1.1) et (ii) l'amendement à IAS 12 (cf. note 2.2.1)

# Tableau de variation des capitaux propres consolidés

(en millions de Dollars US)

	Revenant aux actionnaires de CMA CGM			TOTAL	Participations ne donnant pas le contrôle	Total des Capitaux propres
	Capital social (i)	Réserves, bénéfices non distribués et bénéfice de l'exercice				
		Primes, réserves légales, bénéfice de l'exercice et autres éléments du résultat global non recyclables en compte de résultat	Autres éléments du résultat global recyclables en compte de résultat (cf. note 6.5)			
<b>Solde au 1er janvier 2022</b>	253,2	23 823,9	(272,2)	23 804,8	113,1	23 918,0
Amendement IAS 12 Impact initial sur les capitaux propres (*)	-	10,6	-	10,6	0,1	10,7
<b>Solde au 1er janvier 2022 retraité</b>	253,2	23 834,5	(272,2)	23 815,4	113,2	23 928,7
Résultat de l'exercice (*)	-	24 814,1	-	24 814,1	68,8	24 882,9
Autres éléments du résultat global, nets d'impôt	-	(127,1)	(231,6)	(358,7)	(9,3)	(368,0)
<b>Total du résultat global pour l'exercice</b>	-	24 687,0	(231,6)	24 455,4	59,4	24 514,9
Transactions avec les détenteurs de participations minoritaires et autres	-	39,4	5,8	45,2	1,6	46,8
Dividendes	-	(3 000,0)	-	(3 000,0)	(29,7)	(3 029,7)
<b>Total des transactions avec les actionnaires</b>	-	(2 960,6)	5,8	(2 954,8)	(28,1)	(2 982,9)
<b>Solde au 31 décembre 2022 retraité</b>	253,2	45 560,9	(498,0)	45 316,1	144,6	45 460,6
<b>Solde au 1er janvier 2023 retraité</b>	253,2	45 560,9	(498,0)	45 316,1	144,6	45 460,6
Résultat de l'exercice	-	3 637,5	-	3 637,5	36,6	3 674,1
Autres éléments du résultat global, nets d'impôt	-	(65,0)	(25,4)	(90,5)	(5,6)	(96,0)
<b>Total du résultat global pour l'exercice</b>	-	3 572,5	(25,4)	3 547,0	31,1	3 578,1
Transactions avec les détenteurs de participations minoritaires et autres	-	81,5	(31,5)	50,0	(3,9)	46,1
Dividendes	-	(3 500,0)	-	(3 500,0)	(19,5)	(3 519,5)
<b>Total des transactions avec les actionnaires</b>	-	(3 418,5)	(31,5)	(3 450,1)	(23,4)	(3 473,4)
<b>Solde au 31 décembre 2023</b>	253,2	45 714,8	(554,9)	45 413,1	152,2	45 565,3

(\*) Retraité en accord avec (i) les ajustements rétrospectifs des allocations de prix d'acquisition et (ii) l'amendement à IAS 12

(i) cf. note 6.5

(\*) L'amendement IAS 12 a été appliqué rétroactivement au 1er janvier 2022. L'impact cumulé des impôts différés concernant certains contrats de location a été comptabilisé en ajustement du report à nouveau au 1er janvier 2022 conformément à l'amendement (cf. Note 4.7.2).

Par ailleurs, le Groupe a comptabilisé des ajustements rétrospectifs concernant certaines allocations du prix d'acquisition par un ajustement du bilan au 31 décembre 2022 (cf. note 5.1.1) pour un impact sur les capitaux propres de (64,6) millions de Dollars US.

# Tableau des flux de trésorerie consolidés

(en millions de Dollars US)

	Note	Exercice clos le 31 décembre	
		2023	2022 (*)
<b>Résultat de l'exercice</b>		<b>3 674,1</b>	<b>24 882,9</b>
Amortissements et dépréciations	5.2.1	4 819,7	5 543,1
Amortissements des primes d'investissement relatives aux financements des navires		(87,6)	(77,2)
Autres éléments opérationnels	4.4	299,7	1 577,3
Augmentation / (Diminution) des provisions		(177,3)	172,4
(Plus) / moins valeurs sur cessions d'immobilisations et de filiales	4.3	(37,3)	(13,0)
Quote-part de résultat des entreprises associées et des coentreprises	7.2	15,5	38,9
Charges d'intérêts sur endettement net		275,5	826,4
Impôts sur le résultat	4.7	292,9	587,5
Autres éléments sans incidence sur la trésorerie		(169,1)	58,2
<b>Variation du fonds de roulement</b>	5.4	<b>(722,4)</b>	<b>606,3</b>
<b>Flux net de trésorerie provenant des activités opérationnelles avant impôts</b>		<b>8 183,6</b>	<b>34 202,9</b>
Paiement d'impôts sur le résultat		(438,2)	(736,5)
<b>Flux net de trésorerie provenant des activités opérationnelles, après impôts</b>	<b>5.6</b>	<b>7 745,4</b>	<b>33 466,4</b>
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	5.1.2	(144,3)	(134,3)
Cessions d'entreprises, nettes de trésorerie cédée		-	3,2
Acquisitions d'entreprises, nettes de trésorerie acquise	3.1	(3 386,5)	(5 778,0)
Nouveaux investissements dans des entreprises associées et des coentreprises	7.2.1	(330,7)	-
Acquisitions d'immobilisations corporelles	5.2.1	(4 983,6)	(4 737,5)
Investissements dans des sociétés non consolidées et autres actifs financiers	6.3.1	(153,6)	(480,8)
Produits de cession des immobilisations corporelles		181,3	131,4
Dividendes reçus	7.2	22,7	31,6
Flux de trésorerie lié aux autres actifs financiers	6.3.1	7 836,9	(12 779,2)
Intérêts reçus sur actifs financiers		901,0	178,8
Variation des valeurs mobilières de placement	6.3.2	107,2	(297,4)
<b>Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissements</b>	<b>5.6</b>	<b>50,6</b>	<b>(23 862,2)</b>
Dividendes payés aux propriétaires de la société-mère et aux participations ne donnant pas le contrôle	3.2	(3 517,6)	(3 029,4)
Encaissements provenant de nouveaux emprunts	6.6	73,0	472,8
Remboursements des emprunts	6.6	(1 073,8)	(2 048,3)
Paiements relatifs à la part "principal" des contrats de location	6.6	(2 822,3)	(3 658,7)
Intérêts (payés) sur dettes financières		(272,1)	(176,8)
Paiements relatifs à la part "intérêt" des contrats de location		(879,8)	(822,3)
Autres flux de trésorerie lié aux opérations de financements	6.7	(920,7)	(1 632,7)
Acquisition de participations ne donnant pas le contrôle		(26,9)	-
<b>Flux net de trésorerie lié aux opérations de financements</b>	<b>6.7</b>	<b>(9 440,2)</b>	<b>(10 895,4)</b>
Effets de change sur la trésorerie et équivalents de trésorerie et les découverts bancaires		(110,7)	89,6
<b>Augmentation / (Diminution) nette de la Trésorerie et équivalents de trésorerie et des découverts bancaires</b>		<b>(1 754,9)</b>	<b>(1 201,6)</b>
<b>Trésorerie et équivalent de trésorerie et découverts bancaires à l'ouverture</b>		<b>8 871,9</b>	<b>10 073,5</b>
Trésorerie et équivalents de trésorerie au bilan		7 133,4	8 913,5
Découverts bancaires		(16,4)	(41,6)
<b>Trésorerie et équivalent de trésorerie et découverts bancaires à la clôture</b>	6.4	<b>7 117,0</b>	<b>8 871,9</b>
<b>Informations supplémentaires :</b>			
- Opérations d'investissement sans incidence sur la trésorerie	5.2.1	3 265,3	4 169,5

(\*) Retraité en accord avec les ajustements rétrospectifs des allocations de prix d'acquisition

# Notes aux états financiers consolidés

## Note 1 - Présentation de la Société

La société mère du Groupe, CMA CGM S.A., est une société anonyme de droit français. L'adresse du siège social est Boulevard Jacques Saadé, 4 Quai d'Arenc, 13235 Marseille Cedex 2, France.

Les états financiers consolidés (« EFC ») de CMA CGM S.A. (CMA CGM) et de ses filiales (ci-dessous « le Groupe » ou « la Société ») pour l'exercice clos le 31 décembre 2023 ont été arrêtés par le Conseil d'Administration du 23 février 2024, et seront soumis à l'approbation des actionnaires lors de la prochaine Assemblée Générale annuelle.

Les activités principales du Groupe sont le transport de marchandises par porte-conteneurs ainsi que la logistique, à travers la gestion de fret (aérien et maritime), le transport terrestre, la logistique contractuelle et la logistique des véhicules finis assurées par CEVA. Les autres activités du Groupe incluent principalement les terminaux portuaires, les opérations de transport par voie aérienne, le transport maritime spécialisé et les médias.

## Note 2 - Règles et méthodes comptables

A partir de la note 4, les principes comptables ont été surlignés en bleu.

### 2.1 Base de préparation

Les EFC du Groupe CMA CGM ont été préparés selon la méthode du coût historique, à l'exception des actifs financiers évalués à la juste valeur, des valeurs mobilières de placement, des instruments financiers dérivés et des actifs nets acquis dans le cadre de regroupement d'entreprises qui ont tous été évalués à la juste valeur. Les principales méthodes comptables appliquées dans la préparation de ces états financiers consolidés sont détaillées ci-après. Elles ont été appliquées de façon constante et cohérente à tous les exercices présentés.

#### 2.1.1 Déclaration de conformité

Les EFC du Groupe ont été préparés conformément au référentiel IFRS tel qu'adopté par l'Union Européenne (« UE »).

Les normes IFRS sont accessibles sur le lien suivant :

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=LEGISSUM%3A126040>

Les normes IFRS incluent les normes approuvées par l'IASB et composées des IAS et des interprétations issues de l'IFRS IC ou ses prédécesseurs dénommés IFRIC (jusqu'en 2010) et SIC (jusqu'en 2002).

#### 2.1.2 Principes de consolidation

Les EFC comprennent :

- Les états financiers de CMA CGM ;
- Les états financiers de ses filiales contrôlées ; ainsi que
- La quote-part du résultat net et de l'actif net des entreprises associées et des coentreprises.

Les EFC sont présentés en Dollar US, qui est également la devise principale de l'environnement économique dans lequel CMA CGM exerce son activité (la « monnaie fonctionnelle »). La monnaie fonctionnelle des entités opérant dans le domaine du transport maritime est le Dollar US, à l'exception de certains armateurs régionaux. Cela signifie, entre autres, que les valeurs comptables des immobilisations corporelles et incorporelles, et donc les dépréciations et les amortissements rattachés, sont tenus et exprimés en Dollar US à

partir de la date d'acquisition. Pour les entités opérant dans d'autres activités, la monnaie fonctionnelle est généralement la devise locale du pays dans laquelle ces activités sont menées.

Toutes les valeurs sont arrondies au million le plus proche (Dollars US 000 000) avec une décimale, sauf indication contraire.

## 2.2 Changements de règles et méthodes comptables et nouvelles normes applicables

Les principes comptables appliqués par le Groupe dans ces EFC l'ont été de manière constante et cohérente avec ceux retenus pour les EFC du Groupe au 31 décembre 2022 à l'exception des points suivants :

### 2.2.1 Application de nouvelles normes ou modifications de normes ou de nouvelles interprétations de l'IFRS IC au 1<sup>er</sup> janvier 2023

Les amendements de normes suivants sont applicables à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2023 et n'ont pas eu d'impact significatif sur les EFC et la performance du Groupe :

*Amendements à IAS 1 : Présentation des états financiers et énoncé de pratiques en IFRS 2 - Informations à fournir sur les méthodes comptables*

Les amendements à la norme IAS 1 relatifs aux informations sur les méthodes comptables, publiés en février 2021 par l'IASB, ont été adoptés par l'Union européenne et publiés au JOUE le 3 mars 2022. Ces amendements ont vocation à aider les entreprises à identifier les informations à communiquer au sujet des méthodes comptables et ainsi les rendre utiles pour les utilisateurs des états financiers.

*Amendements à IAS 8 : Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs - Définition des estimations comptables*

Les amendements à la norme IAS 8 sur la définition d'estimations comptables, publiés en février 2021 par l'IASB, ont été adoptés par l'Union européenne et publiés au JOUE le 3 mars 2022. Ces amendements visent à faciliter la distinction entre les méthodes comptables et les estimations comptables.

*Amendements à IAS 12 : Impôts sur le résultat – Impôt différé rattaché à des actifs et des passifs issus d'une même transaction*

Les amendements à la norme IAS 12 relatifs au traitement comptable des impôts différés liés aux contrats de location, publiés en mai 2021 par l'IASB, ont été adoptés par l'Union européenne et publiés au JOUE le 12 août 2022. Dans certains cas, les entités étaient exemptées de comptabiliser les impôts différés lorsqu'elles comptabilisaient pour la première fois des actifs et passifs découlant d'une même transaction. Les amendements précisent désormais que l'exonération ne s'applique pas aux contrats de location et aux obligations de démantèlement (transactions pour lesquelles les entités comptabilisent à la fois un actif et un passif) et que les entités sont tenues de comptabiliser l'impôt différé sur ces transactions (cf. les implications d'un tel amendement en note 4.7.2).

*Amendements à IAS 12 : Impôts sur le résultat – Réforme fiscale internationale – Règles du Pilier II de l'OCDE*

Les amendements à IAS 12 prévoient une exception temporaire à la comptabilisation des impôts différés résultant de la mise en œuvre du Pilier II de l'OCDE. Ces amendements ont été approuvés par l'Union européenne et publiés au JOUE le 9 novembre 2023.

Le Groupe travaille actuellement à la mise en œuvre des réformes fiscales internationales introduisant un impôt minimum mondial complémentaire. La Direction se concentre sur l'évaluation des impacts fiscaux potentiels de cet impôt complémentaire, ce qui devrait avoir un impact sur nos activités non éligibles à la taxe au tonnage compte-tenu de l'exemption accordée par l'OCDE concernant la plupart des activités éligibles à la

taxe au tonnage. Etant donné que le Groupe opère dans certains pays où le taux standard d'imposition sur les sociétés est inférieur à 15% (par exemple, les Émirats Arabes Unis), un impôt complémentaire pourrait ainsi être déclenché, même si cela ne devrait pas être significatif au niveau du Groupe.

#### 2.2.2 Nouvelles normes IFRS et nouveaux amendements IFRIC applicables pour les exercices postérieurement au 1<sup>er</sup> janvier 2023, approuvés par l'UE

##### *Amendements à IAS 1 : Présentation des états financiers – Classement des passifs en courant ou en non courant / Dettes non-courantes avec covenants*

Ces amendements à la norme IAS 1 ont été publiés au JOUE le 20 décembre 2023. Ils ont pour objectif de préciser comment une entité devait classer un passif découlant d'un contrat d'emprunt assorti de clauses restrictives (covenants) en tant que passif courant ou passif non courant et d'améliorer les informations à fournir lorsqu'un droit de différer le règlement d'un passif pendant au moins douze mois est soumis à des clauses restrictives. Ils sont applicables aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024.

##### *Amendements à IFRS 16 : Contrats de location – Dette de location dans une transaction de cession-bail*

Le 20 novembre 2023, la Commission Européenne a adopté les amendements à la norme IFRS 16 publiés par l'IASB en septembre 2022 et relatifs aux passifs locatifs découlant d'une cession-bail. Ces amendements apportent des clarifications sur l'évaluation ultérieure des transactions de cession-bail lorsque la vente initiale de l'actif sous-jacent répond aux critères d'IFRS 15 pour être comptabilisée comme une vente. En particulier, ces amendements précisent comment évaluer ultérieurement la dette de location résultant de ces transactions en présence de loyers variables qui ne dépendent pas d'un indice ou d'un taux. Ces amendements sont applicables aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024 et peuvent être appliqués par anticipation, choix non retenu par le Groupe dans ces EFC annuels.

#### 2.2.3 Nouvelles normes IFRS et nouveaux amendements IFRIC applicables pour les exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2023 et non encore approuvés par l'UE

- *Nouvelles normes IFRS et nouveaux amendements IFRIC applicables pour les exercices ouverts le 1<sup>er</sup> janvier 2023 et non encore approuvés par l'UE*

##### *IFRS 14 : Comptes de report réglementaires :*

Le processus d'adoption de cette norme provisoire a été suspendu jusqu'à la publication de la norme finale.

- *Nouvelles normes IFRS et nouveaux amendements IFRIC applicables pour les exercices ouverts après le 1<sup>er</sup> janvier 2023 et non encore approuvés par l'UE*

L'incidence des nouvelles interprétations suivantes est actuellement en cours d'analyse par la Société :

##### *Amendements à IAS 7 Tableau des flux de trésorerie et à IFRS 7 Instruments financiers – Informations à fournir: Ententes de financement de fournisseurs*

##### *Amendements à IAS 21 Effets des variations des cours des monnaies étrangères – Absence de convertibilité*

## 2.3 Hypothèses, estimations et jugements comptables significatifs

La préparation des EFC nécessite le recours à des hypothèses, des estimations et à des jugements professionnels qui affectent les produits, les charges, les actifs, les passifs et les notes annexes sur les engagements figurant dans les états financiers à la date de clôture.

Bien que ces EFC reflètent les meilleures estimations de la Direction sur la base des informations disponibles à la date de préparation des comptes, le dénouement des transactions et les situations réelles pourraient différer de ces estimations suite à des changements d'hypothèses ou de conditions économiques.

Les principaux jugements, estimations et hypothèses impactant les EFC ont été les mêmes que pour l'exercice 2022 ; ils sont principalement associés aux notes ci-dessous et sont surlignés en vert :

- Méthodes de valorisation utilisées pour identifier et évaluer les actifs incorporels dans le cadre des regroupements d'entreprises (cf. Note 3.1 Regroupement d'entreprises) ;
- Evaluation des indicateurs de dépréciation et dépréciation des actifs non financiers (cf. note 5.3) ;
- Détermination de la durée d'utilité et de la valeur résiduelle des actifs en propriété, notamment concernant les navires et les conteneurs (cf. note 5.2) ;
- Analyse de la durée de location et des paiements inclus dans le calcul de la dette de loyer notamment concernant les navires, les conteneurs et les entrepôts (cf. note 5.2) ;
- Produits et produits à recevoir de surestaries et de détention, charges à payer relatives aux frais d'escales, aux coûts de transport et aux services de manutention (cf. note 5.4) ;
- Risques liés aux avaries maritimes, contentieux de la société et des provisions associées (cf. note 8.1) ;
- Obligations au titre des prestations définies (cf. note 8.1.2) ;
- Impôts différés actifs reconnus sur pertes reportables (cf. note 4.7.2).

## 2.4 Risques climatiques

Lors de la préparation de ces EFC annuels, tous les impacts potentiels connus des exigences réglementaires actuelles et futures liées au changement climatique ont été pris en compte. Ainsi, le Groupe a pris en compte l'impact du changement climatique dans les estimations et les jugements significatifs.

A cet égard, les principaux éléments inclus dans les EFC au 31 décembre 2023 concernés par ces estimations et jugements font référence à la dépréciation des actifs non financiers et aux durées d'utilité des actifs. Pour plus de détails sur ces éléments, cf. note 5.2 « Immobilisations corporelles » et note 5.3 « Dépréciation d'actifs non financiers ».

## 2.5 Conversion des états financiers et transactions en devises étrangères

### 2.5.1 Conversion des états financiers des sociétés étrangères

Les comptes des entités étrangères du Groupe dont la monnaie fonctionnelle est différente de la monnaie de présentation sont convertis dans la monnaie de présentation, selon les modalités suivantes :

- Les éléments d'actif et de passif sont convertis au cours de clôture à la date du bilan ;
- Les produits et les charges du compte de résultat sont convertis au taux de change moyen de l'exercice ;
- Les différences de conversion en résultant sont comptabilisées en « Ecarts de conversion » au sein des autres éléments du résultat global ;
- Les écarts d'acquisition (« Goodwill ») et les ajustements de juste valeur découlant de l'acquisition d'une filiale étrangère sont traités comme des actifs et des passifs de la filiale étrangère et convertis au cours de clôture.

Lors de la consolidation, les écarts de change, découlant de la conversion de l'investissement net dans des activités à l'étranger, d'emprunts et autres instruments de change désignés comme instruments de couverture de ces investissements, sont enregistrés en autres éléments du résultat global. Lorsqu'une entité étrangère est cédée, ces écarts de conversion initialement reconnus en autres éléments du résultat global sont recyclés au compte de résultat dans les plus ou moins-values de cession. Le Groupe n'applique plus le mécanisme de couverture d'investissement net dans des activités à l'étranger depuis le 31 décembre 2022.

### 2.5.2 Transactions en devises étrangères

Les transactions libellées en monnaies étrangères sont converties dans la monnaie fonctionnelle en utilisant les taux de change en vigueur aux dates des transactions. Les pertes et les gains de change résultant du dénouement de ces transactions comme ceux résultant de la conversion, aux taux en vigueur à la date de clôture, des actifs et passifs monétaires libellés en devises, sont comptabilisés en résultat, sauf lorsqu'ils sont

enregistrés directement en autres éléments du résultat global, en tant qu'instruments de couverture, soit de flux de trésorerie, soit d'un investissement net.

Les écarts de conversion sur les actifs et passifs opérationnels (en particulier les créances clients et les dettes fournisseurs) sont enregistrés en « Gains/(Pertes) de change opérationnels, nets ». Les écarts de conversion sur les actifs et passifs financiers sont enregistrés en résultat financier.

Les taux de conversion contre un Dollar US dans les monnaies présentant les transactions les plus significatives sont les suivants :

	Taux de clôture		Taux moyen	
	2023	2022	2023	2022
Euro	0,90613	0,93440	0,92476	0,95052
Livre sterling	0,78561	0,82665	0,80450	0,81099
Dollar australien	1,46843	1,46778	1,50594	1,44142
Yuan chinois	7,09780	6,89720	7,08174	6,72991
Dollar singapourien	1,31910	1,33980	1,34316	1,37873

### 2.5.3 Hyperinflation

Une décision de l'IFRIC IC de mars 2020 permet à une entité de choisir la présentation de l'effet inflation conduisant au retraitement des éléments non monétaires et des capitaux propres : soit en réserves (c'est-à-dire directement dans les capitaux propres consolidés), soit en autres éléments du résultat global (OCI). L'option retenue doit être appliquée de manière cohérente dans le temps et de la même manière pour toutes les entités dont la monnaie fonctionnelle est celle d'une économie hyperinflationniste. Le Groupe a choisi de comptabiliser ces impacts en réserves.

Au 31 décembre 2023, les principales entités du Groupe soumises à l'hyperinflation sont implantées en Argentine, en Turquie et au Liban.

## Note 3 - Regroupement d'entreprises et événements significatifs intervenus au cours de l'exercice

### 3.1 Regroupement d'entreprises

#### *Estimations et jugements comptables significatifs appliqués aux regroupements d'entreprises*

En application d'IFRS 3, tous les actifs acquis, passifs encourus et passifs éventuels ont été comptabilisés à la valeur de marché (selon IFRS 13). Les méthodes d'évaluation utilisées pour déterminer ces valeurs sont les suivantes :

- **Méthode du comparatif de marché (« Market comparison method »)** : Cette méthode de valorisation compare, pour des actifs similaires et si elles sont disponibles, les valeurs observables sur le marché principal. Cette méthode est principalement utilisée pour la valorisation des immobilisations corporelles ainsi que pour l'évaluation des contrats avantageux et désavantageux.
- **Méthode de l'actualisation des flux de trésorerie futurs (« Discounted cash flow method »)** : Cette méthode de valorisation prend en compte les flux de trésorerie futurs et un taux d'actualisation adapté afin de calculer la valeur actualisée des actifs et des passifs qui n'ont pas de valeurs observables sur un marché donné. Cette méthode est fondée sur des données observables dans la mesure du possible.
- **Approche fondée sur les résultats (« Income approach »)** : Cette méthode d'évaluation consiste en la valorisation (i) de l'économie de redevances qui seraient payées si la marque devait être louée et (ii) de la

méthode dite de « surprofits » appliquée à l'évaluation des contrats avec les clients, des droits de concessions portuaires ainsi que des marques.

### 3.1.1 Investissements dans les terminaux

#### Acquisition de Global Container Terminal aux Etats-Unis

Début décembre 2022, le Groupe a signé un accord sur l'acquisition de deux terminaux de Bayonne et New York, détenus par Global Container Terminals Inc (GCT). Le Port de New York constitue la principale porte d'entrée de CMA CGM sur la côte Est des États-Unis et le Golfe du Mexique. Les terminaux Bayonne et New York ont une capacité globale de 2 millions d'EVP par an, avec un potentiel d'expansion supplémentaire pouvant presque doubler leur capacité.

Le 31 août 2023, le Groupe a finalisé l'acquisition de Global Container Terminals (GCT) Bayonne et New York, terminaux renommés par la suite Port Liberty Bayonne LLC et Port Liberty New York LLC.

Le prix d'acquisition s'élève à environ 2,8 milliards de Dollars US, sous réserve d'ajustement du prix post-clôture.

Depuis la date d'acquisition, les entités acquises ont contribué à hauteur de 97,2 millions de Dollars US au chiffre d'affaires du Groupe et de (28,8) millions de Dollars US au résultat net du Groupe. Si le Groupe avait fait cette acquisition le 1er janvier 2023, le chiffre d'affaires et les pertes après impôts combinées estimées pour les 12 mois terminés le 31 décembre 2023 auraient été respectivement de 273,2 millions de Dollars US et de (94,5) millions de Dollars US.

Les coûts d'acquisition liés à Port Liberty terminals sont considérés comme minimes au niveau du Groupe et ont été comptabilisés au niveau de l'EBIT.

À la date d'acquisition, la contrepartie payée, l'évaluation à la juste valeur des actifs acquis et des passifs repris et le goodwill qui en résulte peuvent être présentés comme suit (en millions de Dollars US) :

		En millions de Dollars US
<b>Prix payé pour la participation de 100% dans Port Liberty Bayonne et Port Liberty New York</b>	<b>A</b>	<b>2 785,6</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la date d'acquisition</b>	<b>B</b>	<b>23,0</b>
<b>Prix payé pour la participation de 100%, nette de la trésorerie acquise à la date d'acquisition</b>	<b>C = A (-) B</b>	<b>2 762,6</b>
<b>Actifs identifiables acquis</b>		
Portefeuille clients		25,0
Droits de concession portuaires		2 199,0
Logiciels et licences et autres immobilisations incorporelles		8,6
Terrains et constructions		10,6
Terminaux		406,6
Autres immobilisations corporelles		7,6
Impôts différés actifs		16,1
Autres actifs non courants		15,5
Fonds de roulement - actifs et autres actifs courants		55,0
<b>Passifs assumés</b>		
Dettes financières non courantes et contrats de location IFRS16		68,4
Impôts différés passifs		16,9
Provisions non courantes		8,3
Autres passifs non courants		23,8
Provisions courantes		1,6
Dettes financières courantes et contrats de location IFRS16		13,7
Fonds de roulement - passifs et autres passifs courants		46,3
<b>Juste valeur des actifs nets acquis</b>	<b>D</b>	<b>2 565,1</b>
<b>Ecart d'acquisition</b>	<b>C (-) D</b>	<b>197,5</b>

Les principales immobilisations incorporelles comptabilisées séparément du goodwill correspondent aux immobilisations incorporelles liées aux concessions pour 2 199,0 millions de Dollars US, selon la méthode dite de « surprofits ».

La répartition du prix d'acquisition a entraîné la comptabilisation d'un goodwill résiduel de 197,5 millions de Dollars US.

#### *Prise de participation dans CSP Iberian Valencia Terminal et CSP Iberian Bilbao Terminal*

Le 29 septembre 2023, le Groupe a finalisé l'acquisition de 49% dans CSP Iberian Valencia Terminal, S.A.U., l'un des plus grands terminaux à conteneurs d'Espagne avec une capacité de 3,5 millions d'EVP et de 38% dans CSP Iberian Bilbao Terminal, S.L., plus grand terminal du nord de l'Espagne, avec une capacité de 950 000 EVP et qui permet de relier l'Espagne aux principaux ports d'Europe du Nord via l'océan Atlantique. Ces 2 participations ont été comptabilisées en entreprises associées et coentreprises pour un montant de 310,7 millions de Dollars US.

#### *Remboursement anticipé du financement de Terminal Link*

Le Groupe et son co-investisseur dans Terminal Link, China Merchant Ports, se sont mis d'accord en juillet 2023 sur un remboursement anticipé du financement de Terminal Link, mis en place début 2020. L'opération a eu lieu au cours du troisième trimestre et a consisté en un investissement de 434 millions de Dollars US par le Groupe dans Terminal Link qui a remboursé sa dette envers China Merchant Ports. Le Groupe bénéficie désormais d'une co-entreprise désendettée, sans modification de sa structure capitalistique, augmentant ainsi la valeur de son investissement dans Terminal Link.

### 3.1.2 Acquisition de La Méridionale

Le 30 mai 2023, le Groupe a finalisé l'acquisition de La Méridionale, compagnie maritime de transport mixte de fret et de passagers, basée à Marseille. Par cette acquisition, le Groupe souhaite poursuivre son développement en Méditerranée et préserver l'expertise des 600 collaborateurs de La Méridionale. Ainsi, la compagnie marseillaise disposera de l'un des premiers « corridors verts » en Méditerranée, en investissant dans la modernisation de la flotte, avec la commande de deux nouveaux navires propulsés au GNL et en capacité de fonctionner au biométhane ou e-méthane.

Le prix d'acquisition s'élève à environ 133,0 millions de Dollars US.

Les coûts d'acquisition liés à La Méridionale sont considérés comme minimes au niveau du Groupe et ont été comptabilisés au niveau de l'EBIT.

Depuis la date d'acquisition, La Méridionale a contribué à hauteur de 74,6 millions de Dollars US au chiffre d'affaires du Groupe et de 6,8 millions de Dollars US au résultat net du Groupe. Si le Groupe avait fait cette acquisition le 1er janvier 2023, le chiffre d'affaires et les pertes après impôts estimées pour les 12 mois clos le 31 décembre 2023 auraient été de respectivement 116,7 millions de Dollars US et de (13,4) millions de Dollars US.

La répartition du prix d'acquisition est préliminaire et a donné lieu à un écart non significatif entre le prix d'acquisition et l'actif net acquis.

### 3.1.3 Activités logistiques

Un contrat de cession a été signé le 11 juillet 2023, permettant au Groupe d'acquérir les activités de commission de transport et de logistique du groupe Bolloré pour une valeur d'entreprise de 5 milliards de Dollars US. La réalisation définitive est soumise à l'obtention des autorisations réglementaires nécessaires et devrait avoir lieu d'ici à la fin du premier trimestre 2024. Dans le cadre du processus antitrust, certains remèdes relatifs à des zones géographiques spécifiques vont devoir être entrepris, pour une portion non significative de l'activité.

Si cette acquisition aboutit, elle renforcera significativement l'activité logistique du Groupe CMA CGM, contribuant ainsi à conforter sa place dans le Top 5 mondial de la logistique.

Par ailleurs, en novembre 2023, le Groupe, par l'intermédiaire de son pôle logistique CEVA Logistics, a fait l'acquisition de 96% des parts de l'entreprise indienne Stellar Value Chain Solutions Private Limited. CEVA bénéficie d'options d'achat, croisées avec des options de vente au bénéfice des vendeurs, exerçables en 2025 et 2026. Le prix d'acquisition, non matériel au niveau Groupe, est soumis à certains ajustements en fonction des comptes de clôture.

#### 3.1.4 WhyNot Media

En avril 2023, le Groupe a pris une participation minoritaire dans Brut, un média en ligne français essentiellement diffusé sur les réseaux sociaux et sous format vidéo ou podcast.

En juillet 2023, le Groupe a finalisé l'acquisition de 100% du capital du Groupe HIMA, propriétaire du journal La Tribune. La Tribune est le premier média économique numérique implanté dans les territoires, en France et en Afrique. Cette acquisition permet ainsi de poursuivre l'expansion de WhyNot Media autour des médias locaux et nationaux.

Depuis la date d'acquisition, le Groupe HIMA a contribué à hauteur de 8,2 millions de Dollars US au chiffre d'affaires du Groupe et de (1,3) millions de Dollars US au résultat net du Groupe.

La supervision de ces acquisitions ont été regroupées au sein d'une nouvelle division baptisée WhyNot Media, avec les participations du Groupe dans La Provence, Corse Matin, Brut et Metropole Television.

### 3.2 Informations relatives au Groupe

Un montant de 3,5 milliards de Dollars US de dividendes aux actionnaires a été déclaré et versé au cours de l'exercice clos au 31 décembre 2023, dont 2 milliards de Dollars US au titre de l'exercice 2022 et 1,5 milliard de Dollars US d'acompte sur dividende relatif à l'exercice 2023.

### 3.3 Ressources financières et initiatives de remboursement de dette

Au 31 décembre 2023, le Groupe dispose de 14,8 milliards de Dollar US de ressources financières incluant les facilités de crédit renouvelables (cf. note 6.4).

Le 9 février 2023, le Groupe a remboursé par anticipation l'émission obligataire de 525,0 millions d'Euros de valeur nominale, émis par CMA CGM et dont la maturité initiale était en janvier 2026 (cf. note 6.6.2).

### 3.4 Dynamiques de marché

#### Groupe

Le secteur du transport et de la logistique a connu un environnement de marché globalement défavorable en 2023. Après une période de deux ans de demande extraordinaire de biens de consommation au lendemain de la pandémie de Covid-19, le secteur du transport et de la logistique est entré dans un cycle de normalisation caractérisé par une baisse des volumes et des taux de fret, qui a débuté au dernier trimestre 2022. Même si cette normalisation était largement attendue, elle a été exacerbée par des effets de déstockage importants, notamment aux États-Unis. Ce phénomène s'est traduit par une pression sur les volumes de fret dans tous les domaines (maritime, aérien et terrestre) au premier semestre et a eu un impact négatif sur la plupart des activités du Groupe. Au cours du second semestre 2023, les volumes de fret se sont stabilisés à mesure que les effets négatifs liés au déstockage se sont estompés. Néanmoins, la saison haute du transport maritime (traditionnellement au troisième trimestre de l'année) ne s'est matérialisée que marginalement alors que

l'environnement macroéconomique globalement difficile et en particulier les pressions inflationnistes ont continué de peser sur la demande des consommateurs et le commerce mondial.

### Transport maritime

La demande de transport maritime de conteneurs est restée sous pression au premier semestre 2023, dans la continuité des tendances observées au cours du dernier trimestre 2022 en raison de la faible demande des consommateurs et des effets de déstockage. En conséquence, le trafic mondial de conteneurs a diminué de près de 3 % au premier semestre 2023. Avec la baisse du trafic, les congestions portuaires et les perturbations de la chaîne d'approvisionnement qui avaient impacté la majeure partie de 2021 et 2022 se sont rapidement résorbées au début de 2023, modifiant l'équilibre offre/demande dans la majeure partie du monde à mesure que les capacités de transport étaient libérées. Cette dynamique a eu un impact négatif sur les taux de fret malgré les efforts des transporteurs pour ajuster l'offre. Alors que les effets du déstockage se sont progressivement estompés au second semestre, la demande de transport de conteneurs a repris, mais les taux de fret sont restés sous pression en raison de nouvelles capacités livrées sur le marché, maintenant le déséquilibre offre/demande.

### Transport aérien

Le marché du fret aérien a été sous pression en 2022, avec une accélération des vents contraires en 2023, après une année 2021 très positive au lendemain de la pandémie de Covid-19, dans un contexte de capacités limitées en raison du moindre nombre de vols passagers (et donc de volume d'emport en soute), combiné à une forte demande entraînant des rendements élevés.

Bien que 2023 ait été globalement une année difficile pour la demande de fret aérien, le secteur semble désormais avoir dépassé le point bas et les volumes se redressent depuis août 2023, également partiellement soutenus par la saisonnalité du secteur.

### Logistique

Les dynamiques du commerce mondial qui sous-tendent les activités de gestion du fret sont similaires à celles qui déterminent les marchés du transport aérien, maritime et terrestre, étant donné que les transitaires servent d'intermédiaire entre les transporteurs et leurs clients. Cependant, la performance financière des transitaires est moins sensible à la volatilité des taux de fret en raison d'une base de coûts plus flexible et le caractère « asset-light » de leur modèle d'entreprise. Les coûts du transport sont répercutés aux clients finaux et leurs coûts de main-d'œuvre sont plus adaptables. Ceci se traduit généralement par des marges plus stables.

La logistique contractuelle est moins sujette à la cyclicité du secteur dans son ensemble et bénéficie de facteurs de soutien long-terme tels que (i) l'externalisation de la gestion des entrepôts alors que les chaînes d'approvisionnement deviennent de plus en plus complexes, et (ii) des dynamiques du e-commerce. Cette activité nécessite également des investissements plus conséquents, bien que les acteurs du secteur s'efforcent à faire correspondre les contrats de location des entrepôts avec leurs contrats clients pour minimiser leur exposition. L'innovation digitale et l'automatisation sont également des tendances clés qui déterminent la compétitivité et la rentabilité des acteurs. En 2023, le marché de la logistique contractuelle a continué à se redresser à la suite des perturbations liées à la pandémie de Covid-19 (fermeture d'entrepôts, manque de personnel et désorganisation des chaînes d'approvisionnement). Après deux années de dynamisme exceptionnel, le marché du e-commerce a connu une croissance moindre en 2022 et 2023 avec le rééquilibrage des habitudes de consommation, tandis que d'autres secteurs sont restés dynamiques (par exemple : produits pharmaceutiques et automobile).

Le marché de la logistique contractuelle reste très fragmenté et certains grands acteurs s'attèlent à consolider le marché pour réaliser des économies d'échelle. Plus récemment, un certain nombre d'acteurs du transport maritime de conteneurs ont réemployé leurs profits en investissant dans la logistique afin de se diversifier vers une activité moins cyclique et capitalistique. Cette stratégie a également été motivée par la volonté de proposer une offre de services complémentaires aux clients du transport maritime afin de capturer une plus grande partie de leur portefeuille de dépenses logistiques.

## 3.5 Fret aérien

### Carnet de commande

En mars 2023, le Groupe a commandé quatre avions Airbus A350 supplémentaires qui devront être livrés en 2026 et 2027.

En avril 2023, le Groupe a commandé un avion Boeing 777F supplémentaire qui devra être livré en 2027, ce qui représente un total de onze avions en commande (cf. note 8.2.1).

### Coopération stratégique avec Air France-KLM

Le 3 avril 2023, le Groupe CMA CGM et Air France-KLM ont lancé leur coopération stratégique dans le secteur du fret aérien conformément à l'accord signé en mai 2022. Cette coopération a pris fin récemment (cf. note 8.3).

## 3.6 Commande de Navires et transition énergétique

### Transition énergétique

Depuis le 1er janvier 2024, dans le cadre du Pacte vert de l'Union européenne (UE) et conformément aux directives européennes en la matière, le secteur du transport maritime a été inclus au sein du système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQE-UE ou EU ETS pour Emission Trading System). Ce système a pour objectif de plafonner les émissions du transport maritime dans le cadre du plafond global de l'ETS. Le Groupe sera donc soumis à ces nouvelles obligations à compter de l'exercice 2024, générant ainsi des coûts supplémentaires qui seront répercutés dans les prix de vente.

En décembre 2023, à l'occasion de la COP28, le Président Directeur Général a rappelé l'ambition du Groupe pour la réduction de ses émissions de gaz à effet de serre avec (i) - 30% d'ici 2030, (ii) - 80% d'ici 2040 et (iii) net zéro carbone d'ici 2050, par rapport aux émissions 2008. Une déclaration commune a également été faite avec certains acteurs parmi lesquels Maersk, MSC et Hapag-Lloyd et plusieurs états. Ces derniers se donnent l'ambition d'accélérer la décarbonation du transport maritime. Cela permettra de garantir des conditions de concurrence équitables pour tous, et l'accès à des carburants plus écologiques pour l'industrie, en collaborant étroitement avec les régulateurs de l'OMI.

Le Groupe n'est engagé dans aucun contrat d'achat d'énergie renouvelable de type PPA (Power Purchase Agreement en anglais) au 31 décembre 2023.

### Commande de Navires en propriété

Au cours de l'année 2023, le Groupe a passé commande de dix navires 24 000 EVP, douze navires au méthanol 13 000 EVP, six navires au méthanol 15 000 EVP, huit navires au GNL 9 200 EVP et 2 Ropax au GNL qui devraient être livrés entre 2025 et 2028, ce qui porte à 97 le nombre de navires en commande (cf. note 8.2.1).

### Projet Verkor

En septembre 2023, via son fonds PULSE dédié à la décarbonation, le Groupe a annoncé son soutien à la construction de la première Gigafactory de la startup française Verkor dans le port de Dunkerque. Cet investissement permettra à Verkor de fournir dès 2025 à l'industrie automobile, des batteries bas-carbone avec une production initiale de 16 GWh par an. Il entrainera la création de près de 1 200 emplois directs et 3 000 indirects. Avec cette opération, le fonds PULSE contribue à la décarbonation du secteur du transport en France et en Europe. CEVA Logistics a quant à elle signé un accord de partenariat commercial visant à assurer les activités logistiques de cette Gigafactory. Aucun impact significatif relatif à ce projet n'a été reconnu dans les EFC 2023.

## 3.7 Agence de notation

Le 2 juin 2023, Moody's a réhaussé la notation de CMA CGM et celle de ses emprunts obligataires à Ba1. Les deux notations sont assorties d'une perspective stable. La notation de S&P reste inchangée à BB+ assortie d'une perspective stable.

## Note 4 - Résultats de l'exercice

### *Jugement comptable significatif*

La détermination des produits à recevoir (principalement des surestaries et des détentions) et des dépenses d'exploitation (principalement relatives à la manutention et au transport terrestre) nécessite des estimations concernant le montant attendu de la créance, ou à payer, ainsi que de savoir s'il est hautement probable que les produits et charges comptabilisés ne feront pas l'objet d'une correction significative ultérieure. Ces estimations sont notamment basées sur l'expérience passée.

### *Principes de comptabilisation des produits des activités ordinaires et dépenses attachées*

Les produits des activités ordinaires correspondent au paiement que l'entité s'attend à recevoir en contrepartie des services rendus. Ils figurent nets de la taxe sur la valeur ajoutée, des rabais et des remises, et déduction faite des ventes intragroupes.

Conformément à la norme IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients », le Groupe comptabilise les produits en respectant les cinq étapes suivantes : (i) identification du contrat avec un client, (ii) identification des différentes obligations de performance distinctes du contrat, (iii) détermination du prix de la transaction, (iv) affectation du prix de la transaction aux obligations de performance et (v) comptabilisation du produit lorsque les obligations de performance sont satisfaites.

Conformément à la norme IFRS 15, les dépenses sont reconnues au compte de résultat au moment où elles surviennent.

Dans certaines circonstances, le Groupe peut octroyer des rabais à certains clients y compris tardivement. De telles contreparties variables font l'objet d'estimations et sont enregistrées en déduction du prix de la transaction.

### *Application d'IFRS 15 aux transactions spécifiques concernant OCEAN Alliance*

En accord avec IFRS 15 BC58/59, aucun revenu n'est reconnu au titre des ventes d'espace d'OCEAN Alliance (les achats et les ventes d'espace sont présentés sur une base nette), excepté dans des circonstances particulières où un déséquilibre peut survenir entre les partenaires.

### *Transport maritime conteneurisé*

Pour l'activité de transport maritime conteneurisé, une seule obligation de performance distincte a été identifiée par le Groupe entre les différentes composantes de la prestation, que ce soit pour la prestation de transport en conteneur elle-même, les frais de transports terrestres et les services annexes (« Terminal Handling charges » ou « THC », BAF...). En effet, ces composantes participent toutes à l'obligation de performance globale de la prestation de transport maritime et la transaction avec les clients est traitée comme une transaction globale.

Les revenus du fret sont reconnus selon un pourcentage d'avancement basé sur la proportion de temps de transport effectuée à la date de clôture pour chaque conteneur.

Les créances relatives au fret, pour la quote-part du service transférée par le Groupe à son client à la date de clôture selon les règles de reconnaissance du chiffre d'affaires, sont présentées en actifs sur contrats.

Les charges opérationnelles (charges opérationnelles au BL « Bill of Lading » ou « connaissance ») sont reconnues à l'évènement (date d'escale par exemple).

Les produits de détention & surestaries sont reconnus au fur et à mesure.

### *Activités de logistique*

Le Groupe reconnaît le chiffre d'affaires lors du transfert continu du service sur les 4 lignes de produit de la division logistique, à savoir la logistique contractuelle, la gestion du fret par voie maritime ou aérienne, le transport terrestre et la logistique des véhicules finis. Le Groupe fournit également des services de courtage et des services à valeur ajoutée.

Le sous-groupe CEVA comptabilise des revenus dès lors que les obligations de performance, définies au préalable avec le client, sont atteintes. C'est à dire lors du transfert de biens ou de services promis au client.

#### ▪ *Services de logistique contractuelle*

CEVA fournit une gamme de services logistiques tels que la distribution, le service de collecte et d'emballage, les services de gestion des matériaux, les services d'assurance internationale, les services de gestion de projets internationaux et les services de facilitation des échanges. L'obligation de performance des revenus est satisfaite au fur et à mesure sur la base du service rendu mesuré soit par les coûts réels, soit par la production fournie selon les termes et conditions des contrats. Les coûts sont enregistrés ou estimés pour correspondre à la reconnaissance du chiffre d'affaires.

#### ▪ *Gestion du fret aérien et maritime - transporteur indirect*

En tant que transporteur indirect, CEVA gère les expéditions de ses clients, consolide les expéditions vers une destination particulière, détermine l'acheminement, sélectionne le transporteur direct et offre chaque lot consolidé en une seule expédition au transporteur direct pour le transport vers un point de distribution. CEVA délivre un connaissance aux clients comme contrat de transport. CEVA a toute latitude pour choisir les moyens, l'itinéraire et les procédures à suivre pour la manutention, le transport et la livraison du fret. CEVA est le point de contact direct pour l'exécution des services. L'accomplissement de la prestation est mesuré au fur et à mesure de la progression de chaque envoi tout au long de son voyage. La quote-part du temps de transport non encore réalisée à la date de clôture est reportée à la période suivante.

#### ▪ *Transport terrestre et autres services de gestion de fret - Services à valeur ajoutée*

CEVA fournit des services à l'origine ou à destination, en aidant les clients à dédouaner les marchandises et en préparant la documentation requise, en calculant et en prévoyant le paiement des droits et autres taxes au nom des clients, ainsi qu'en organisant les inspections requises par les autorités ou fournissant des services supplémentaires tels que l'entreposage, le transport terrestre, le stockage et la gestion des documents. L'obligation de performance est satisfaite au moment où le service est achevé.

#### ▪ *Chiffre d'affaires des agents de fret (services de fret direct) inclus dans les lignes de métier de type aérien ou maritime*

En tant qu'agent de vente de fret autorisé par la plupart des compagnies aériennes et des lignes maritimes, CEVA organise également le transport des expéditions individuelles et reçoit une commission de la compagnie aérienne ou de la ligne maritime pour l'organisation des expéditions, ou gagne un revenu net pour l'excédent des montants facturés au client sur les montants versés au transporteur direct. Le contrat de transport est conclu entre le client et le transporteur direct ; le transporteur direct est le principal débiteur du point de vue du client. En agissant en cette qualité, CEVA n'a pas la responsabilité des biens à expédier une fois qu'ils ont été remis au transporteur. Par conséquent, l'obligation de performance est atteinte au moment où une entente est conclue entre le client et le transporteur sur le transfert de marchandises. Les revenus correspondant aux revenus des agents sont comptabilisés soit en fret maritime soit en fret aérien.

Le Groupe ne prévoit pas de contrats dont le délai entre le transfert des biens ou services promis au client et le paiement par le client dépasse un an. Par conséquent, le Groupe n'ajuste aucun des prix de transaction à la valeur temps de l'argent.

- *Logistique des véhicules finis*

CEVA transporte des véhicules finis de l'usine au point de vente. En complément, ce produit offre de plus en plus de services à valeur ajoutée dont un réseau multimodal de transport routier, ferroviaire et maritime, des services d'entreposage, des opérations en aval de la production, la customisation des véhicules, des services d'inspections avant livraison, et en matière de gestion de la flotte. L'obligation de performance est satisfaite de manière continue sur la base du service rendu, mesuré soit sur la base des coûts réels encourus soit sur la base du chiffre d'affaires en fonction des contrats. Les coûts sont reconnus ou provisionnés au même rythme que le chiffre d'affaires.

Le Groupe ne s'attend pas à rentrer dans des contrats pour lesquels la période entre le transfert des biens ou services au client et le paiement par ce dernier ne dépasse un an. En conséquence, il n'y a pas d'ajustement lié à la valeur temps.

*Autres activités*

Pour les revenus des autres activités, aucune obligation de performance distincte n'a été identifiée dans les contrats : les revenus sont reconnus lorsque les services ont été rendus ou les marchandises livrées.

## 4.1 Segments opérationnels

En application de la norme IFRS 8 « Segments opérationnels », l'information sectorielle reportée ci-dessous est basée sur le reporting interne utilisé par la Direction du Groupe pour affecter les ressources entre les segments et évaluer leur performance.

Le Groupe est organisé autour de trois segments opérationnels : l'activité de transport de conteneurs, l'activité logistique, et les autres activités.

Concernant l'activité de transport de conteneurs, CMA CGM est organisée comme un opérateur maritime mondial qui gère sa flotte de navires et de conteneurs ainsi que sa clientèle sur une base globale.

La performance des segments est évaluée par la Direction sur la base des agrégats suivants :

- Chiffre d'affaires ;
- EBITDA avant plus / (moins) values de cessions d'immobilisations et de filiales ;
- EBIT (« Earnings Before Interests and Taxes »);

L'EBITDA correspond à la ligne « EBITDA AVANT PLUS / (MOINS) VALUES DE CESSIONS D'IMMOBILISATIONS ET DE FILIALES » présentée dans le compte de résultat consolidé.

L'EBIT et l'EBITDA avant plus / (moins) values de cessions d'immobilisations et de filiales, mesures quantitatives non-IFRS, sont utilisés comme outil de mesure de la capacité du Groupe à piloter sa performance opérationnelle. Le Groupe considère que la présentation de ces mesures non-IFRS constitue des agrégats pertinents dans les prises de décisions de la Direction. Ces agrégats n'étant pas définis par les normes IFRS, ils ne peuvent pas être considérés comme une alternative au résultat de l'exercice ou tout autre agrégat financier requis en IFRS. Cependant, en matière d'informations sectorielles, la Direction estime que l'EBIT et l'EBITDA avant plus / (moins) values de cessions d'immobilisations et de filiales sont des agrégats plus pertinents pour juger de la performance des segments car le résultat financier et l'impôt ne sont pas alloués par segment.

L'information sectorielle pour les segments sur lesquels le Groupe reporte est la suivante pour les exercices clos le 31 décembre 2023 et 2022 :

	Chiffre d'affaires		EBITDA		EBIT	
	2023	2022 (*)	Exercice clos le 31 décembre		2023	2022 (*)
Transport maritime de conteneurs	31 394,8	58 946,3	7 398,3	31 636,7	3 946,4	27 172,2
Logistique	15 211,2	16 089,4	1 375,9	1 222,7	376,0	439,3
Autres activités	2 001,0	1 805,5	235,5	447,3	(46,6)	246,4
<b>Total avant éléments non alloués</b>	<b>48 606,9</b>	<b>76 841,2</b>	<b>9 009,7</b>	<b>33 306,7</b>	<b>4 275,8</b>	<b>27 857,9</b>
Eliminations inter segments	(1 591,1)	(2 343,3)	-	-	(45,8)	-
	<b>47 015,8</b>	<b>74 497,9</b>	<b>9 009,7</b>	<b>33 306,7</b>	<b>4 230,0</b>	<b>27 857,9</b>
Éléments non alloués	-	-	-	-	(178,6)	(1 523,3)
<b>Total chiffres consolidés</b>	<b>47 015,8</b>	<b>74 497,9</b>	<b>9 009,7</b>	<b>33 306,7</b>	<b>4 051,4</b>	<b>26 334,6</b>

(\*) Retraité en accord avec les ajustements rétrospectifs des allocations de prix d'acquisition

Certains éléments inclus dans l'EBIT sont présentés en tant qu'éléments non alloués car ils sont considérés par la Direction comme n'affectant pas la performance opérationnelle du Groupe. Ils ne sont donc pas reportés sur la ligne « Total avant éléments non alloués ».

Le passage de l'EBIT au core EBIT peut être présenté comme ci-dessous, en lien avec les Notes 4.3, 4.4 et 7.2 :

		Exercice clos le 31 décembre	
		2023	2022 (*)
<b>Core EBIT</b>		<b>4 275,8</b>	<b>27 857,9</b>
Gains / (Pertes) sur cessions d'immobilisations et de filiales	4.3	37,3	13,0
Autres produits et (charges)	4.4	(299,7)	(1 512,7)
Gain / (Perte) sur écarts de change opérationnels		51,6	97,1
Dépréciations / éléments non récurrents enregistrés dans les entreprises associées et	7.2	(13,7)	(120,7)
<b>EBIT</b>		<b>4 051,4</b>	<b>26 334,6</b>

(\*) Retraité en accord avec les ajustements rétrospectifs des allocations de prix d'acquisition

## 4.2 Charges opérationnelles

### 4.2.1 Variations des charges opérationnelles

Les charges opérationnelles s'analysent comme suit :

	Exercice clos le 31 décembre	
	2023	2022
Soutes et consommables	(5 629,8)	(6 844,6)
Affrètement et achats d'espaces	(1 727,7)	(1 904,1)
Manutention	(6 662,1)	(7 718,3)
Transport terrestre, maritime et autres transports externes	(9 840,1)	(11 724,6)
Port et canal	(2 190,3)	(1 775,2)
Locations de conteneurs et autres dépenses logistiques	(1 403,0)	(1 652,4)
Charges de personnel	(7 255,7)	(6 526,2)
Frais généraux et administratifs	(2 250,3)	(1 963,5)
Dotations pour dépréciation des stocks et créances, net des reprises	(40,7)	(194,3)
Autres	(1 006,4)	(887,9)
<b>Charges opérationnelles</b>	<b>(38 006,1)</b>	<b>(41 191,2)</b>

La plupart des coûts encourus dans le transport conteneurisé, tels que la manutention, le transport et les dépenses logistiques, ont diminué de manière significative, principalement en raison de la diminution des

congestions, tandis que les soutes et consommables ont bénéficié de la baisse des prix de l'énergie. Toutefois, la baisse des coûts n'a pas compensé la forte baisse des revenus.

La baisse des coûts du transport conteneurisé a été partiellement compensée par une augmentation des frais administratifs, notamment en raison de l'effet année pleine des acquisitions finalisées en 2022 dans la division logistique, et par l'augmentation des coûts portuaires et des canaux principalement en raison de la hausse des tarifs.

#### 4.2.2 Charges de personnel

Les charges de personnel se présentent comme suit :

	Exercice clos le 31 décembre	
	2023	2022
Traitements et salaires	(6 099,7)	(5 581,5)
Charges sociales	(942,3)	(766,1)
Charges liées aux avantages au personnel (cf. note 8.1)	(161,2)	(131,5)
Autres charges	(52,5)	(47,2)
<b>Charges de personnel</b>	<b>(7 255,7)</b>	<b>(6 526,2)</b>

L'effectif des sociétés contrôlées par le Groupe est de 96 847 au 31 décembre 2023 (97 545 au 31 décembre 2022). Le nombre total d'employés, incluant ceux employés dans certaines coentreprises ou à travers des agences de recrutement pour les navigants et les intérimaires, est de 146 040 employés au 31 décembre 2023 (142 530 employés au 31 décembre 2022).

### 4.3 Gains et pertes sur cessions d'immobilisations et de filiales

Les pertes ou les profits sur cessions d'actifs correspondent à la différence entre le produit de cession et la valeur nette comptable de l'actif cédé. Ils sont comptabilisés dans le compte de résultat.

Les principes comptables relatifs aux opérations d'achat pour revente sont présentés en note 5.2.

Le résultat de cession d'immobilisations et de filiales s'analyse comme suit :

	Exercice clos le 31 décembre	
	2023	2022
Cessions de navires	7,0	(7,9)
Cessions de conteneurs	23,3	32,1
Cessions d'autres immobilisations	5,4	(0,3)
Cessions de filiales	1,6	(10,9)
<b>Gains / (Pertes) sur cessions d'immobilisations et de filiales</b>	<b>37,3</b>	<b>13,0</b>

## 4.4 Autres produits et charges

Les autres produits et charges s'analysent comme suit :

	Exercice clos le 31 décembre	
	2023	2022 (*)
(Dépréciation des actifs) / Reprises de dépréciation	(26,3)	(1 429,9)
Autres	(273,4)	(147,4)
<b>Autres produits et (charges)</b>	<b>(299,7)</b>	<b>(1 577,3)</b>

(\*) Retraité en accord avec les ajustements rétrospectifs des allocations de prix d'acquisition

La ligne « Autres » comprend, dans les mêmes proportions, les coûts de transaction des acquisitions, les variations de provisions pour risques et litiges non récurrentes et les variations de provisions pour restructuration. Cette ligne comprend également marginalement d'autres éléments non récurrents individuellement non significatifs.

En 2022, la ligne « (Dépréciation des actifs) / Reprises de dépréciation » correspond principalement (i) à la dépréciation constatée sur les UGT transport terrestre et logistique contractuelle du segment logistique, (ii) à la dépréciation de certains coûts capitalisés liés au développement des systèmes d'information et (iii) à l'ajustement rétrospectif de l'allocation du prix d'acquisition de La Provence pour (64,6) millions de Dollars US.

## 4.5 Primes d'investissement relatives aux financements des navires assortis d'un avantage fiscal

Les « Primes d'investissement relatives aux financements des navires assortis d'un avantage fiscal » sont liées à des financements de navires dans lesquels une portion de l'avantage associé est reconnue chaque année dans le compte de résultat pendant la durée fiscale du financement.

## 4.6 Résultat financier

Les principes comptables relatifs à l'endettement financier ainsi qu'à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie sont présentés aux notes 6.4 et 6.6.

Le Groupe présente les charges d'intérêts comme des flux de trésorerie liés aux activités de financement dans son tableau des flux de trésorerie consolidé.

Le résultat financier s'analyse de la façon suivante :

	Exercice clos le 31 décembre	
	2023	2022
Charges d'intérêts sur emprunts hors contrats de location	(286,4)	(210,9)
Produits d'intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	879,8	280,5
Charges d'intérêts sur contrats de location	(868,2)	(909,2)
<b>Coût des emprunts net, incl. le règlement des dérivés de taux d'intérêt</b>	<b>(274,8)</b>	<b>(839,6)</b>
Impact non récurrent lié aux initiatives de désendettement	(36,0)	(19,7)
<b>Coût total des emprunts net</b>	<b>(310,8)</b>	<b>(859,4)</b>
Variation de juste valeur et règlements sur instruments financiers dérivés	4,0	(5,5)
Gains / (Pertes) de change	139,9	122,5
Autres produits et charges financiers, nets	82,6	(121,9)
<b>Autres éléments nets du résultat financier</b>	<b>226,4</b>	<b>(4,8)</b>
<b>Résultat financier</b>	<b>(84,4)</b>	<b>(864,2)</b>

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2023 :

- Les « Charges d'intérêts sur emprunts hors contrats de location » comprennent (27,6) millions de Dollars US d'amortissement des frais d'émission reconnus selon la méthode du taux d'intérêt effectif ((33,5) millions de Dollars US pour l'exercice clos le 31 décembre 2022). La hausse du coût des emprunts entre 2022 et 2023 est due, en autres facteurs, à l'augmentation des taux d'intérêt variable ;
- La forte augmentation des « Produits d'intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie » reflète la rémunération liée aux ressources financières élevées du Groupe, également en lien avec la hausse des taux d'intérêt.

Les « Gains / (Pertes) de change » sont principalement dus à la conversion des dettes financières et autres transactions financières libellées dans des devises autres que le Dollars US (principalement mais pas exclusivement des transactions en EUR). Le Groupe ayant un actif net en EUR, l'appréciation de l'EUR a un impact positif sur le résultat de change financier.

Les « Autres produits et charges financiers, nets » concernent principalement les dividendes reçus des parties liées ainsi que les variations de juste valeur de nos placements financiers et les impacts de l'hyperinflation. En 2022, les « Autres produits et charges financiers, nets » concernent principalement la dépréciation des investissements au Liban.

## 4.7 Impôt courant et impôts différés

### 4.7.1 Impôt courant

Selon IAS 12 « Impôts », l'impôt courant est le montant d'impôt sur le résultat à payer (ou à recouvrer) relatif au profit taxable (ou la perte) de l'exercice. Le profit taxable (ou perte) est le profit (ou la perte) de l'exercice, déterminé selon les règles établies par l'autorité fiscale, sur lequel l'impôt sur le résultat est à payer (ou à recouvrer).

#### *Jugement comptable significatif*

Le Groupe est soumis à l'impôt sur les sociétés et équivalents dans de nombreuses juridictions. La plupart des transporteurs maritimes du Groupe bénéficient de régimes spécifiques au titre de leurs activités maritimes (régime de taxation au tonnage ou équivalents). Le régime français de taxation au tonnage consiste à déterminer le résultat fiscal des activités qui seront soumises à l'impôt sur la base du tonnage des navires éligibles, auxquels un taux fixe est appliqué. C'est la raison pour laquelle, entre autres, le Groupe classe les incidences du régime de taxation au tonnage dans l'impôt courant.

Exercice clos le 31 décembre		
	2023	2022
Impôt courant	(414,6)	(567,3)
Impôt différé	121,7	(20,2)
<b>Impôt sur le résultat</b>	<b>(292,9)</b>	<b>(587,5)</b>

La majeure partie des activités du Groupe est soumise à des régimes d'imposition spécifique des revenus (régime de taxation au tonnage ou équivalents) en vigueur en France, à Singapour ainsi qu'aux Etats-Unis. A Singapour, aucune provision n'est comptabilisée au titre de la taxation des revenus de l'activité maritime ; les revenus sont exemptés de toute taxation sous couvert de la section 13A du « Singapore Income Tax Act » et du Singapore's Maritime Sector Incentive Approved International Shipping Enterprise Scheme. En France, les résultats provenant de l'exploitation de navires éligibles sont soumis à un système de taxation au tonnage dont le calcul est fondé sur le tonnage des navires éligibles. Les autres activités, filiales et/ou branches du Groupe sont soumises aux règles d'imposition de leurs juridictions respectives.

Des intégrations fiscales existent dans certains pays où le Groupe est présent (principalement en France). Ils permettent aux entités d'une même intégration fiscale de combiner leurs profits taxables et leurs pertes déductibles afin de calculer une charge globale d'impôt qui sera à payer par l'entité mère.

La baisse de l'impôt courant est liée à une performance moindre, notamment sur les opérations non assujetties à la taxe au tonnage et à certains impôts sur les bénéfices supportés à l'étranger.

#### 4.7.2 Impôts différés

D'après IAS 12, les impôts différés sont comptabilisés à concurrence des différences temporelles entre la base fiscale des actifs et passifs et leur valeur comptable dans les états financiers consolidés. Aucun impôt différé n'est comptabilisé s'il est né de la comptabilisation initiale d'un actif ou d'un passif lié à une transaction, autre qu'un regroupement d'entreprises, qui, au moment de la transaction, n'affecte ni le résultat comptable, ni le résultat fiscal, sauf si cette transaction génère une différence temporelle imposable et déductible d'un montant égal. Les impôts différés sont déterminés à l'aide des taux d'impôt (et en fonction des réglementations fiscales) qui ont été adoptés ou quasi-adoptés à la date de clôture et dont il est prévu qu'ils s'appliqueront lorsque l'actif d'impôt différé concerné sera utilisé ou le passif d'impôt différé sera réglé.

Les actifs d'impôts différés ne sont comptabilisés que dans la mesure où il est probable qu'un profit taxable futur sera dégagé pour absorber ces différences temporelles.

Des impôts différés sont comptabilisés au titre des différences temporelles liées à des participations dans des filiales et des entreprises associées, sauf lorsque le calendrier de retournement de ces différences temporelles est contrôlé par le Groupe et qu'il est probable que ce reversement n'interviendra pas dans un avenir proche.

Les impôts différés sont comptabilisés au compte de résultat, à l'exception de ceux relatifs à des éléments comptabilisés en autres éléments du résultat global ou directement en capitaux propres. Dans ce cas, les impôts différés sont comptabilisés respectivement en autres éléments du résultat global ou directement en capitaux propres.

#### Hypothèses et estimations comptables significatives

Des impôts différés actifs sont reconnus pour toutes les différences temporelles non utilisées dans la mesure où il est probable qu'un bénéfice imposable sera généré pour compenser les pertes. Des estimations de la Direction sont nécessaires pour déterminer le montant des impôts différés actifs qui pourront être reconnus sur la base de l'horizon et du montant probable des bénéfices imposables futurs.

Du fait du régime de taxation au tonnage et équivalent applicable à l'activité principale de transport maritime du Groupe, le montant des actifs d'impôts différés à comptabiliser est limité.

### **Impôts différés relatifs aux déficits reportables**

Pour déterminer les impôts différés sur pertes reportables, il convient d'estimer la part des résultats futurs qui sera traitée dans le cadre du régime de taxation au tonnage et la part résiduelle qui ne sera pas soumise à ce régime. Pour la comptabilisation des actifs d'impôts différés en France, la Direction a également basé ses évaluations sur :

- Le fait que le régime français de taxe au tonnage (appliqué depuis 2013) a été renouvelé pour une période de 10 ans en 2023 ;
- La meilleure estimation des résultats imposables futurs relatifs aux activités non soumises au régime de la taxation au tonnage.

### **Impôts différés relatifs aux activités éligibles à la taxe au tonnage**

Du fait du régime de taxe au tonnage applicable aux activités de transport maritime du Groupe, les différences entre la valeur comptable et la valeur soumise à l'impôt des actifs et passifs sont généralement de nature permanente. Cela s'explique par le fait que le résultat taxable des activités éligibles à la taxe au tonnage est basé sur des éléments totalement décorrélés des valeurs comptables et des valeurs généralement retenues dans le régime de droit commun. En conséquence, les différences temporaires sont limitées à celles provenant d'autres activités qui sont assujetties au régime de droit commun.

Les impôts différés s'analysent comme suit :

<b>Impôts différés</b>	<b>Au 31 décembre 2023</b>	<b>Au 31 décembre 2022 (*)</b>
ID sur pertes reportables	104,0	55,9
ID sur Goodwill	40,1	0,1
ID sur actifs incorporels dans le cadre d'acquisitions (*)	(990,3)	(1 006,9)
ID sur réévaluation et dépréciation d'immobilisations incorporelles et corporelles	(8,4)	(1,5)
ID sur les retraitements de loyers (*)	31,0	17,7
ID sur provision pour retraite	16,4	24,1
ID sur provisions non déductible / reprise	60,2	62,8
ID sur bénéfices non distribués des filiales	(75,8)	(86,2)
ID sur autres différences temporelles	6,4	17,9
<b>Total impôts différés nets</b>	<b>(816,3)</b>	<b>(916,1)</b>

(\*) Retraité en accord avec (i) les ajustements rétrospectifs des allocations de prix d'acquisition et (ii) l'amendement à IAS 12

La ventilation des impôts différés présentée dans le tableau ci-dessus est basée sur des montants nets. Les impôts différés actifs et passifs sont compensés lorsqu'il existe un droit inconditionnel de compenser les impôts actifs et passifs et lorsqu'il s'agit de taxes au sein d'une même autorité fiscale.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2023, conformément aux amendements d'IAS 12, les entités du Groupe doivent reconnaître les impôts différés associés aux contrats de location entrant dans le champ d'application d'IFRS16 (à l'exclusion des entités soumises au régime de taxe au tonnage ou assimilées). Ces amendements ont conduit à la comptabilisation d'impôts différés actifs pour un montant de 10,7 millions de Dollars US, comptabilisés rétrospectivement directement dans les réserves de capitaux propres à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022.

Le montant des impôts différés de 121,7 millions de Dollars US enregistré dans le compte de résultat de l'exercice 2023 est expliqué par :

- (i) La hausse des impôts différés actifs sur déficits reportables pour 19,5 millions de Dollars US au titre des activités non soumises à la taxation au tonnage ;
- (ii) L'augmentation des impôts différés actifs à hauteur de 39,4 millions de Dollars US relatifs aux écarts d'acquisition déductibles de filiales américaines du segment logistique ;
- (iii) Une baisse récurrente de l'impôt différé passif pour 41,0 millions de Dollars US en lien avec les allocations de prix d'acquisition ;

- (iv) Une baisse des impôts différés passifs sur les réserves non distribuées des filiales pour un montant de 10,9 millions de Dollars US ;
- (v) D'autres ajustements d'impôts différés pour 13,3 millions de Dollars US.

#### Pertes fiscales

Les pertes fiscales sont reconnues uniquement en présence de résultats taxables futurs par des activités soumises dans les conditions de droit commun (hors taxation au tonnage) à l'impôt sur les sociétés. Aucune des filiales concernées n'a reporté de résultat taxable négatif sur l'année en cours ou sur les années antérieures.

En France, les pertes fiscales reportables, dont la recouvrabilité est considérée comme non probable dans un avenir proche, ne sont pas comptabilisées au bilan. Au 31 décembre 2023, il n'y a pas de pertes fiscales non utilisées puisque toutes les pertes fiscales disponibles ont été utilisées lors de l'exercice (369,0 millions de Dollars US au 31 décembre 2022).

En ce qui concerne la division logistique, des pertes fiscales reportables pour un montant de 1 314,0 millions de Dollars (1 116,0 millions de Dollars US au 31 décembre 2022) sont susceptibles d'être imputées sur des profits futurs taxables pour lesquels aucun impôt différé actif n'a été comptabilisé car les entités ont déclaré des pertes au cours de l'année en cours ou de l'année précédente. 786,0 millions de Dollars US de pertes fiscales sont reportables indéfiniment, 297,0 millions de Dollars US expireront dans les 1 à 5 ans, et 231,0 millions de Dollars US expireront dans les 6 à 20 ans.

Chez CMA CGM Asia Pacific (et les entités associées), des pertes fiscales reportables pour un montant de 2 358,0 millions de Dollars US sont susceptibles d'être imputées sur des profits futurs taxables pour lesquels aucun impôt différé actif n'a été comptabilisé car les entités sont soumises au régime de taxe au tonnage ou régime associé. Ces pertes fiscales sont reportables indéfiniment.

#### Différences Temporaires taxables

Dans le périmètre CEVA, des différences temporelles liées aux bénéfices non distribués des filiales pour un montant de 126,0 millions de Dollars US (116,0 millions de Dollars US en 2022) n'ont pas reconnues sous forme d'impôts différés passifs. Cela s'explique par le fait que le Groupe est en position de contrôler le calendrier de retournement de ces différences temporelles et il est probable que ce renversement n'interviendra pas dans un avenir proche.

Les effets d'impôt relatif aux autres éléments du résultat global sont présentés dans l'état du résultat global consolidé :

	Au 31 décembre
	2023
<b>Impôt différé net au début de l'exercice (*)</b>	<b>(916,1)</b>
Variations par le compte de résultat	121,7
Différences de conversion	(7,4)
Autres	(12,9)
<b>Impôt différé net à la fin de l'exercice</b>	<b>(816,3)</b>

(\*) Retraité en accord avec (i) les ajustements rétrospectifs des allocations de prix d'acquisition et (ii) l'amendement à IAS 12

#### 4.7.3 Preuve d'impôt

En France, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2022, le taux d'impôt applicable est de 25,83% (25,0% avec la contribution sociale additionnelle de 3,3%) pour les entreprises dont le chiffre d'affaires est supérieur ou égal à 250,0 millions d'Euros.

Par conséquent, la preuve d'impôt Groupe a été présentée au taux 25,83% pour l'exercice 2023 :

## Exercice clos le 31 décembre

	2023	2022 (*)
<b>Résultat avant impôt et avant quote-part de profit (ou perte) des entreprises associés et coentreprises</b>	<b>3 982,5</b>	<b>25 573,9</b>
Résultat avant impôt soumis à la taxation au tonnage ou équivalent	2 912,5	25 330,8
<b>Résultat avant impôt soumis à la taxation standard</b>	<b>1 070,0</b>	<b>243,1</b>
<b>Impôt sur le résultat théorique (taux d'impôt : 25,83% depuis 2022)</b>	<b>(276,4)</b>	<b>(62,8)</b>
Charge d'impôt sur le résultat	(292,9)	(587,5)
<b>Différences entre l'impôt théorique et l'impôt effectif</b>	<b>(16,5)</b>	<b>(524,7)</b>
Autres résultats non soumis à taxation	(7,8)	11,1
Impôts différés actifs liés aux déficits reportables, et déficits fiscaux non reconnus	42,2	59,8
Effet des taux d'impôt différents à l'étranger	(1,5)	18,5
Variation des impôts différés non liés au résultat avant impôt	81,8	(23,5)
Impôt courant calculé sur une base spécifique	(78,3)	(147,0)
Impact liés aux résultats antérieurs	8,2	67,7
Impôt courant calculé sur une base spécifique	(6,8)	(359,2)
Autres différences permanentes	(54,3)	(152,0)
<b>Total des différences</b>	<b>(16,5)</b>	<b>(524,7)</b>

(\*) Retraité en accord avec (i) les ajustements rétrospectifs des allocations de prix d'acquisition et (ii) l'amendement à IAS 12

Les autres différences permanentes sont essentiellement liées à des impacts liés à des provisions non déductibles, des retraitements IFRS16 dans les entités soumises à la taxe au tonnage, ainsi que des impacts de conversion.

## Note 5 - Capitaux engagés et besoin en fonds de roulement

### 5.1 Ecart d'acquisition et autres immobilisations incorporelles

#### 5.1.1 Ecart d'acquisition

##### *Ecart d'acquisition et regroupement d'entreprises*

Les regroupements d'entreprises sont comptabilisés conformément à la méthode de l'acquisition prescrite par IFRS 3 « Regroupement d'entreprises ». Conformément à cette norme, tous les coûts liés aux regroupements d'entreprises sont comptabilisés en charges opérationnelles.

Le prix payé pour l'acquisition d'une filiale correspond à la juste valeur des actifs acquis, des passifs encourus auprès des précédents propriétaires et des instruments de capitaux propres émis par le Groupe à la date de la

transaction. Le prix payé inclut la juste valeur de tout actif ou passif résultant d'un accord de complément de prix. Les paiements éventuels classés en dette à ce titre sont ensuite réévalués en compte de résultat.

Les actifs identifiables acquis et les passifs assumés dans le cadre d'un regroupement d'entreprises sont évalués initialement à leur juste valeur à la date d'acquisition.

#### *Détermination de l'écart d'acquisition*

L'écart d'acquisition est calculé par différence entre :

- La somme (i) de la contrepartie transférée, (ii) du montant des participations ne donnant pas le contrôle dans la société acquise et (iii) de la juste valeur à la date d'acquisition de la participation précédemment détenue dans l'entreprise acquise ; et
- La juste valeur des actifs identifiables acquis et des passifs assumés, calculés selon la norme IFRS3.

Si la somme ci-dessus représente moins que la juste valeur des actifs nets de l'entreprise acquise dans le cas d'une acquisition à des conditions avantageuses, l'écart est comptabilisé en tant que produit dans le compte de résultat.

Les participations ne donnant pas le contrôle représentent la portion du résultat et de l'actif net (du Groupe ou de l'une de ses filiales) attribuable aux intérêts détenus par des tierces parties.

Les ajustements sont reconnus comme étant des révisions de l'écart d'acquisition, à condition qu'ils résultent d'informations nouvelles obtenues sur des faits et des circonstances qui existaient à la date d'acquisition intervenues dans les douze mois suivant la date d'acquisition.

#### *Présentation et évaluation ultérieure de l'écart d'acquisition*

L'écart d'acquisition issu de l'acquisition de filiales est présenté isolément au bilan. L'écart d'acquisition d'une entreprise associée ou une coentreprise est compris dans la quote-part du Groupe dans les participations dans les entreprises associées ou les coentreprises.

Lors de la cession d'une filiale, d'une entreprise associée ou d'une coentreprise, la valeur de l'écart d'acquisition attribuable à l'entité est prise en compte pour la détermination de la plus ou moins-value de cession.

#### *Dépréciation pour perte de valeur des écarts d'acquisition*

Cf. note 5.3.

Les variations de la valeur comptable des écarts d'acquisition peuvent être présentées comme suit :

	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022 (*)
<b>Début de l'exercice</b>	<b>5 181,8</b>	<b>2 855,8</b>
Ecarts d'acquisition provenant des regroupements d'entreprises	290,7	3 596,4
Perte de valeur	-	(1 192,6)
Autres variations	0,4	(0,9)
Différences de conversion	40,0	(76,9)
<b>À la fin de l'exercice</b>	<b>5 512,9</b>	<b>5 181,8</b>

(\*) Retraité en accord avec les ajustements rétrospectifs des allocations de prix d'acquisition

Conformément à la norme IFRS 3, des ajustements de l'allocation du prix d'acquisition concernant Ingram, Gefco et La Provence ont été effectués restrospectivement au 31 décembre 2022.

En 2023, la ligne « Écarts d'acquisition provenant des regroupements d'entreprises » correspond aux écarts d'acquisition reconnus dans le cadre de l'acquisition des terminaux Port Liberty aux Etats-Unis (affecté aux autres activités et à une UGT unique), La Tribune (affecté aux autres activités) et Stellar (affecté au segment logistique et à l'UGT logistique contractuelle) (cf. note 3.1).

Concernant les variations 2022, cf. notes 3.1 et 3.1.5 des EFC annuels 2022.

L'allocation des écarts d'acquisition aux segments opérationnels et aux UGT est la suivante au 31 décembre 2023 et au 31 décembre 2022 :

		Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022 (*)
<b>Segment</b>	<b>UGT</b>		
Transport maritime de conteneurs	Transport maritime de conteneurs	1 127,4	1 120,9
	a	<b>1 127,4</b>	<b>1 120,9</b>
Logistique	Air / Océan (FM)	1 011,5	969,8
	Transport terrestre	790,1	759,4
	Logistique contractuelle	1 236,0	1 217,3
	Logistique des véhicules finis	3,0	2,7
	b	<b>3 040,6</b>	<b>2 949,2</b>
Autres activités	Terminaux (**)	1 276,5	1 079,0
	Autres (**)	68,4	32,6
	c	<b>1 344,9</b>	<b>1 111,7</b>
<b>At the end of the period</b>		<b>a + b + c</b>	<b>5 512,9</b>
			<b>5 181,8</b>

(\*) Retraité en accord avec les ajustements rétrospectifs des allocations de prix d'acquisition

(\*\*) Ces postes correspondent à plusieurs UGT, par exemple Port Liberty and Fenix Marine Services dans les terminaux

### 5.1.2 Autres immobilisations incorporelles

Les autres immobilisations incorporelles correspondent principalement :

- Aux marques et aux portefeuilles clients, évalués en utilisant l'approche fondée sur les résultats qui consiste à la valorisation (i) de l'économie de redevances qui seraient payées si la marque devait être louée et (ii) de la méthode dite de « surprofits » appliquée à l'évaluation des contrats avec les clients ainsi qu'aux droits de concessions portuaires. La durée d'utilisation des portefeuilles clients dépend du taux d'attrition appliqué ;
- A des logiciels acquis ou créés inscrits à leur coût d'acquisition initial et aux coûts de développement, diminués du cumul des amortissements et des éventuelles pertes de valeur. Les développements internes de logiciels sont capitalisés en accord avec les critères d'IAS 38 « Immobilisations incorporelles » ;
- Aux droits sur les concessions portuaires pour lesquels la durée d'utilisation repose sur la maturité du contrat de concession en prenant en compte des hypothèses raisonnables de renouvellement.

Les coûts associés à la maintenance des logiciels sont comptabilisés en charges, au fur et à mesure qu'ils sont encourus.

Les logiciels informatiques acquis ou créés sont amortis en linéaire sur une durée de cinq à dix ans en fonction de leur durée prévisionnelle d'utilisation.

Les autres immobilisations incorporelles s'analysent comme suit :

	Logiciels		Marque & Portefeuille clients	Droits de concession portuaires	Autres	Total
	En service	En cours				
<b>Valeur brute des autres immobilisations incorporelles</b>						
<b>Au 31 décembre 2021</b>	<b>893,2</b>	<b>142,5</b>	<b>1 918,8</b>	<b>71,0</b>	<b>8,9</b>	<b>3 034,4</b>
Acquisitions	31,2	114,8	(0,0)	-	0,2	146,2
IFRIC 12 adjustment	8,7	-	-	-	-	8,7
Acquisition de filiales	138,3	(0,0)	1 377,0	1 338,3	16,7	2 870,3
Cessions	(12,8)	-	-	-	(1,4)	(14,1)
Pertes de valeur	-	(68,5)	-	-	-	(68,5)
Reclassements	19,9	(19,6)	-	-	0,0	0,4
Différences de conversion	(1,9)	(1,2)	(2,5)	-	(2,5)	(8,2)
<b>Au 31 décembre 2022 (*)</b>	<b>1 076,5</b>	<b>168,0</b>	<b>3 293,3</b>	<b>1 409,3</b>	<b>22,0</b>	<b>5 969,2</b>
Acquisitions	26,5	122,3	0,0	-	3,8	152,6
Réévaluation – application IAS 29	5,5	-	-	-	-	5,5
Acquisition de filiales (cf. note 3.1)	8,6	0,2	34,3	2 207,1	1,6	2 251,8
Cessions	(17,6)	-	(0,0)	-	(1,7)	(19,4)
Reclassements	82,8	(120,7)	(16,0)	-	2,3	(51,6)
Différences de conversion	6,0	3,0	38,5	(3,5)	2,8	46,8
<b>Au 31 décembre 2023</b>	<b>1 188,3</b>	<b>172,9</b>	<b>3 350,1</b>	<b>3 612,9</b>	<b>30,7</b>	<b>8 354,9</b>

(\*) Retraité en accord avec les ajustements rétrospectifs des allocations de prix d'acquisition

	Logiciels		Marque & Portefeuille clients	Droits de concession portuaires	Autres	Total
	En service	En cours				
<b>Amortissements et pertes de valeur</b>						
<b>Au 31 décembre 2021</b>	<b>(584,4)</b>	<b>-</b>	<b>(332,0)</b>	<b>(64,8)</b>	<b>(6,4)</b>	<b>(987,5)</b>
Dotations aux amortissements	(100,7)	-	(126,0)	(59,5)	(2,0)	(288,3)
Cessions	9,0	-	-	-	0,2	9,1
Perte de valeur	(99,5)	-	(65,9)	-	-	(165,4)
Reclassements	12,2	-	-	-	0,0	12,2
Différences de conversion	(2,9)	-	(0,4)	-	0,3	(3,0)
<b>Au 31 décembre 2022</b>	<b>(774,1)</b>	<b>-</b>	<b>(524,2)</b>	<b>(124,3)</b>	<b>(7,9)</b>	<b>(1 430,6)</b>
Dotations aux amortissements	(115,9)	-	(144,9)	(82,8)	(3,0)	(346,7)
Réévaluation – application IAS 29	(4,8)	-	-	-	-	(4,8)
Cessions	18,3	-	0,0	-	-	18,3
Pertes de valeur et mise au rebut	(7,2)	-	-	-	(2,1)	(9,2)
Reclassements	29,5	-	16,0	-	0,6	46,1
Différences de conversion	(5,7)	-	(4,8)	0,0	(0,2)	(10,6)
<b>Au 31 décembre 2023</b>	<b>(859,9)</b>	<b>-</b>	<b>(658,0)</b>	<b>(207,1)</b>	<b>(12,6)</b>	<b>(1 737,6)</b>

La valeur nette comptable des autres immobilisations incorporelles se présente comme suit :

Valeur nette comptable des autres immobilisations incorporelles	Logiciels		Marque & Portefeuille clients	Droits de concession portuaires	Autres	Total
	En service	En cours				
<b>Au 31 décembre 2023</b>	<b>328,4</b>	<b>172,9</b>	<b>2 692,1</b>	<b>3 405,8</b>	<b>18,0</b>	<b>6 617,3</b>
<b>Au 31 décembre 2022 (*)</b>	<b>302,4</b>	<b>168,0</b>	<b>2 769,1</b>	<b>1 285,0</b>	<b>14,1</b>	<b>4 538,6</b>
<b>Au 31 décembre 2021</b>	<b>308,8</b>	<b>142,5</b>	<b>1 586,8</b>	<b>6,2</b>	<b>2,6</b>	<b>2 046,9</b>

(\*) Retraité en accord avec les ajustements rétrospectifs des allocations de prix d'acquisition

Les droits de concession des terminaux incluent désormais la concession portuaire comptabilisée en immobilisation incorporelle dans le cadre de l'acquisition des terminaux Port Liberty Bayonne LLC et Port Liberty New York LLC durant le troisième trimestre 2023.

## 5.2 Immobilisations corporelles

### *Date de comptabilisation des immobilisations corporelles*

Conformément à IAS 16 « Immobilisations corporelles », les immobilisations corporelles sont comptabilisées en tant qu'actifs s'il est probable que des avantages économiques futurs associés à l'actif iront au Groupe et que le coût de l'actif peut être mesuré de manière fiable.

### *Droit d'utilisation sous IFRS 16*

IFRS 16 requiert de reconnaître un droit d'utilisation (et une dette de loyers) représentant son obligation d'effectuer des paiements de loyers pour des contrats de location. A la date de commencement du contrat, le droit d'utilisation doit être évalué au coût incluant (i) la dette de loyers initiale, (ii) les prépaiements, (iii) les coûts directs initiaux et (iv) les coûts de démantèlement et de remise en état.

L'amortissement du droit d'utilisation s'effectue linéairement. La période d'amortissement du droit d'utilisation se termine à la première des deux dates suivantes : la fin de la durée d'utilité de l'actif droit d'utilisation ou la fin de la durée de location. Par ailleurs, si la propriété de l'actif sous-jacent est transférée au preneur ou si le preneur est raisonnablement certain d'exercer une option d'achat, la période d'amortissement dure jusqu'à la fin de la durée d'utilité de l'actif sous-jacent, en tenant compte de la valeur résiduelle correspondante.

Lorsque les contrats contiennent à la fois une composante « location » et une composante « services », la Société sépare les deux composantes en se basant sur leurs prix respectifs. Cette distinction concerne principalement les contrats d'affrètement de navires et consiste à exclure les coûts de fonctionnement (« running costs ») du montant du loyer et ainsi à déterminer l'équivalent de la composante « loyer » d'un contrat de location coque nue.

### *Position de l'IFRIC relative à la durée du bail et à la durée d'usage des aménagements locatifs*

Pour déterminer si un locataire est raisonnablement certain de prolonger (ou de ne pas résilier) un bail, IFRS 16 exige d'une entité qu'elle tienne compte de tous les faits et circonstances pertinents qui créent une incitation économique pour le locataire. Cela comprend les améliorations locatives réalisées ou à réaliser au cours de la durée du contrat qui devraient consister en des avantages économiques importants pour le locataire lorsqu'une option de prolongation ou de résiliation du bail devient exerçable.

De plus, comme mentionné ci-dessus, une entité tient compte de l'aspect économique plus général du contrat lorsqu'elle détermine la période exécutoire d'un bail. Cela comprend, par exemple, les coûts d'abandon ou de démantèlement des améliorations locatives non amovibles. Si une entité prévoit d'utiliser des améliorations locatives non amovibles au-delà de la date à laquelle le contrat peut être résilié, l'existence de ces améliorations locatives indique que l'entité pourrait encourir une pénalité plus qu'insignifiante si elle met fin au bail. Par conséquent, en appliquant IFRS 16, une entité examine si le contrat est exécutoire pour au moins la période d'utilité prévue des améliorations locatives.

### *Transactions de cession-bail*

Afin de déterminer le traitement comptable applicable à une opération de cession-bail, le Groupe détermine si la cession du bien par le vendeur-preneur constitue une vente selon IFRS 15 ou non.

- Si la cession du bien par le Groupe constitue une vente selon IFRS 15, le Groupe doit évaluer l'actif comptabilisé au titre du droit d'utilisation découlant de la transaction de cession-bail en proportion de la valeur comptable antérieure de l'actif correspondant au droit d'utilisation conservé. Le Groupe ne comptabilise alors que le profit ou la perte réalisé correspondant aux droits cédés au vendeur-preneur. Le contrat de location est comptabilisé conformément à IFRS 16.

- Si la cession du bien par le Groupe ne constitue pas une vente selon IFRS 15, le Groupe continue de comptabiliser l'actif cédé et comptabilise un passif financier égal au produit de la cession en appliquant IFRS 9.

#### *Coût d'entrée des immobilisations corporelles*

Conformément à IAS 16, les immobilisations corporelles sont comptabilisées à leur coût d'acquisition historique ou à leur coût de production, diminué des amortissements ou des dépréciations pour perte de valeur. Les coûts d'acquisition ou de production comprennent les coûts directement attribuables au transfert de l'actif sur son lieu d'exploitation et à sa mise en état pour permettre son utilisation de la manière prévue par la Direction du Groupe. Lorsque cela est nécessaire, les coûts opérationnels encourus préalablement à l'exploitation sont comptabilisés en charges.

Les coûts d'emprunt encourus au titre de la construction d'actifs éligibles sont inscrits à l'actif au cours de la période nécessaire permettant de les amener en état de fonctionnement pour l'utilisation prévue. Les autres coûts d'emprunt sont comptabilisés en charges.

Lors de la comptabilisation initiale, le coût des immobilisations corporelles acquises est alloué à chaque composant de l'actif amorti séparément.

Les coûts d'entretien sont comptabilisés en charges sur l'exercice, à l'exception de ceux encourus dans le cadre des arrêts techniques obligatoires requis pour le maintien des certificats de navigation d'un navire qui constituent un composant identifiable au moment de l'acquisition d'un navire et qui sont alors capitalisés lors du prochain arrêt technique. Ces composants sont amortis sur la période la plus courte entre la durée de vie résiduelle de l'actif et la date du prochain arrêt technique.

Les immobilisations corporelles sont amorties selon la méthode linéaire afin de ramener le coût de chaque actif à sa valeur résiduelle (valeur à la casse pour les navires et prix de vente estimé pour les conteneurs) sur sa durée d'utilité estimée comme suit :

<b>Actifs</b>	<b>Durées d'utilité en années</b>
Constructions (selon les composants identifiés)	15 à 40
Navires neufs	25
Arrêts techniques (composants des navires)	2 à 5
Navires d'occasion (porte-conteneurs et roll-on roll-off) ; en fonction de la durée de vie résiduelle	6 à 22
Conteneurs neufs "Dry"	15
Conteneurs neufs "Reefers"	12
Conteneurs d'occasion ; en fonction de la durée de vie résiduelle	3 à 5
Agencements et installations	10
Autres immobilisations telles que les équipements de manutention, de chargement et de déchargement	3 à 20
Avions neufs	25

Les valeurs résiduelles et les durées d'utilité des actifs sont revues et, le cas échéant, ajustées à chaque clôture. La valeur résiduelle des navires est fonction des prix moyens observés sur le marché de l'acier. La valeur résiduelle des conteneurs est basée sur l'expérience du Groupe dans la revente de conteneurs d'occasion.

La valeur comptable d'un actif est immédiatement dépréciée pour le ramener à sa valeur recouvrable lorsque la valeur comptable de l'actif est supérieure à sa valeur recouvrable estimée (cf. note 5.3).

#### *Estimations comptables significatives : Détermination de la durée de vie économique et des valeurs résiduelles*

L'amortissement des navires représente une charge significative pour le Groupe. Les navires sont amortis sur leur durée d'utilité estimée jusqu'à leur valeur résiduelle.

Les valeurs résiduelles et les durées d'utilité des actifs sont revues régulièrement en fonction de l'information disponible notamment sur l'âge des navires en service sur le marché et l'âge moyen des navires mis au rebut.

Cette évaluation prend également en considération les nouvelles technologies, le potentiel d'utilisation et la structure du navire. Cette approche exclut dans la mesure du possible les variations à court terme du marché. Les changements d'estimations relatives à la durée d'utilité et aux valeurs résiduelles pourraient impacter de manière significative les charges d'amortissement et de dépréciation.

### Transition énergétique et réglementation IMO23

Dans le cadre de la transition énergétique et par anticipation de la réglementation IMO23, la direction a révisé à compter du quatrième trimestre 2021 la viabilité économique et l'efficacité de sa flotte en propriété, en particulier ses navires les plus anciens qui sont susceptibles d'être les plus touchés par ces changements de réglementation. Cela s'est traduit par un raccourcissement de leur durée de vie économique et par conséquent une accélération du profil d'amortissement au cours de l'année 2022. La durée de vie appliquée à la plupart des navires de la flotte reste inchangée à 25 ans.

La Direction a pris en compte l'impact des risques climatiques dans l'évaluation de la durée d'utilité des immobilisations corporelles. Ces risques incluent par exemple l'évolution des réglementations liées au climat et les évolutions technologiques qui pourraient impacter l'usage de certains navires.

#### Estimations et jugements comptables significatifs : Analyse du caractère raisonnablement certain des options des contrats de location (achat, prolongation, résiliation anticipée...) et analyse d'autres éléments pouvant avoir une incidence sur la durée de location

Lors de l'évaluation des conditions de location, la Direction a analysé les options d'achat existantes, les conditions de restitution et de renouvellement, et les options de résiliation, en tenant compte des facteurs économiques et de tout autre facteur pertinent afin de déterminer si ces options sont raisonnablement certaines d'être exercées ou non.

Cette analyse est effectuée régulièrement afin de déterminer de potentiels changement d'intention. Ces changements peuvent modifier la durée des contrats ou le statut des options et ainsi mener à la modification du montant de dette de loyers et du droit d'utilisation.

La durée d'un contrat de location tient compte de la période de restitution des navires et des conteneurs qui font partie de la période exécutoire de location, basée sur des statistiques historiques et sur les dispositions contractuelles.

### 5.2.1 Variation des immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles s'analysent comme suit :

	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022
<b>Navires net</b>		
En propriété	12 205,9	10 959,7
En construction	4 626,9	2 217,2
Droit d'utilisation	7 081,6	7 615,7
	<b>23 914,4</b>	<b>20 792,6</b>
<b>Conteneurs net</b>		
En propriété	2 377,2	1 993,1
En construction	23,2	19,8
Droit d'utilisation	2 482,4	2 881,7
	<b>4 882,7</b>	<b>4 894,6</b>
<b>Terrains et constructions net</b>		
En propriété	936,1	753,5
En construction	44,7	28,5
Droit d'utilisation	2 085,9	2 054,9
	<b>3 066,8</b>	<b>2 836,9</b>
<b>Terminaux</b>		
En propriété	426,2	190,1
En construction	180,4	33,7
Droit d'utilisation	881,5	846,5
	<b>1 488,1</b>	<b>1 070,4</b>
<b>Avions</b>		
En propriété	534,3	591,8
En construction	1 392,0	826,9
Droit d'utilisation	-	-
	<b>1 926,3</b>	<b>1 418,7</b>
<b>Autres immobilisations corporelles net</b>		
En propriété	691,9	489,3
En construction	111,5	208,0
Droit d'utilisation	49,9	52,3
	<b>853,3</b>	<b>749,7</b>
<b>Total net</b>		
En propriété	17 171,7	14 977,5
En construction	6 378,7	3 334,1
Droit d'utilisation	12 581,3	13 451,2
<b>Immobilisations corporelles</b>	<b>36 131,7</b>	<b>31 762,9</b>

Au 31 décembre 2023, les actifs de type droits d'utilisation inclus dans le tableau ci-dessus représentent une valeur nette comptable de 12 581,3 millions de Dollars US (13 451,2 millions de Dollars US au 31 décembre 2022).

Au 31 décembre 2023, le Groupe détient 253 navires en propriété dont 4 navires liés à la division maritime spécialisée récemment créée et 310 en location entrant dans le champ d'application IFRS 16 ou au travers d'arrangements similaires (233 navires en propriété et 320 en location entrant dans le champ d'application IFRS 16 ou au travers d'arrangements similaires au 31 décembre 2023). Le Groupe exploite également 66 navires présentés hors bilan, portant la flotte à 629 navires.

La variation des immobilisations corporelles pour les exercices 2023 et 2022 s'analyse comme suit :

	Navires			Conteneurs	Terrains et constructions	Terminaux	Avions	Autres immobilisations corporelles	Total
	En propriété	Droit d'utilisation	En construction						
<b>Au 31 décembre 2021</b>	<b>14 555,7</b>	<b>10 594,7</b>	<b>655,7</b>	<b>6 256,5</b>	<b>3 145,9</b>	<b>346,4</b>	<b>1 007,5</b>	<b>610,5</b>	<b>37 172,8</b>
Acquisitions	1 479,0	2 789,3	1 670,6	1 275,0	866,2	33,6	483,3	298,0	8 895,0
Acquisitions de filiales	-	-	-	-	683,1	957,5	-	314,0	1 954,6
Cessions	(63,3)	(127,7)	(0,1)	(262,4)	(191,2)	(17,4)	(23,5)	(64,9)	(750,6)
Cessions de filiales	-	-	-	-	(2,0)	-	-	(0,2)	(2,2)
Réévaluation	-	-	-	-	100,3	-	-	19,7	120,0
Reclassements	189,6	(128,5)	-	(1,6)	(19,3)	0,6	-	(9,4)	31,4
Navires mis en service	113,0	-	(113,0)	-	-	-	-	-	(0,0)
Refinancements et exercices d'options d'achats	885,8	(885,8)	-	-	-	-	-	-	-
Différences de conversion	(21,1)	(7,2)	3,9	(0,0)	(149,0)	(22,2)	(3,4)	(33,7)	(232,6)
<b>Au 31 décembre 2022</b>	<b>17 138,7</b>	<b>12 234,8</b>	<b>2 217,2</b>	<b>7 267,4</b>	<b>4 433,9</b>	<b>1 298,4</b>	<b>1 463,9</b>	<b>1 134,0</b>	<b>47 188,4</b>
Acquisitions	793,8	1 933,6	2 930,4	768,4	753,9	72,0	631,4	357,0	8 240,6
Acquisitions de filiales	164,1	-	-	-	74,4	446,9	-	19,5	704,8
Cessions	(108,4)	(592,6)	-	(384,3)	(318,7)	(14,3)	(41,2)	(100,1)	(1 559,6)
Cessions de filiales	-	-	-	-	(7,1)	-	-	(1,9)	(9,0)
Réévaluation - application IAS 29	-	-	-	-	61,3	1,1	-	33,9	96,3
Reclassements en actif détenu en vue de la vente	-	-	-	-	-	-	(60,3)	-	(60,3)
Reclassements	35,9	(99,0)	67,7	14,9	96,6	(3,6)	-	(68,7)	43,9
Navires mis en service	595,6	-	(595,6)	-	-	-	-	-	-
Refinancements et exercices d'options d'achats	824,2	(824,2)	-	-	-	-	-	-	-
Différences de conversion	19,8	0,9	7,3	(0,0)	11,7	(8,2)	2,4	0,9	34,8
<b>Au 31 décembre 2023</b>	<b>19 463,7</b>	<b>12 653,5</b>	<b>4 626,9</b>	<b>7 666,3</b>	<b>5 106,0</b>	<b>1 792,3</b>	<b>1 996,3</b>	<b>1 374,8</b>	<b>54 679,9</b>

Au cours de l'année 2023, hormis les amortissements récurrents, les principales variations sont les suivantes :

- Navires :
  - (i) Les « Acquisitions » de navires en propriété concernent principalement l'acquisition de sept navires d'occasion et d'un navire neuf, la livraison de scrubbers pour les navires existants ainsi que les coûts capitalisés des arrêts techniques obligatoires ;
  - (ii) Les « variations » des droits d'utilisation de navires concernent principalement des nouvelles locations pour un montant de 1 131,0 million de Dollars US, des extensions de location pour un montant de 339,1 millions de Dollars US, et la réévaluation de droits d'utilisation suite à la prise en compte de levées d'options d'achat pour un montant de 441,9 millions de Dollars US ;
  - (iii) Les « Acquisitions » de navires en construction comprennent les acomptes versés relatifs à des navires du carnet de commande et également des investissements dans des scrubbers à installer sur les navires.
- Conteneurs : les variations comprennent les nouveaux conteneurs pour un montant de 412,7 millions de Dollars US, les nouvelles locations ainsi que des modifications de certaines locations pour un montant de 355,7 millions de Dollars US et les cessions de conteneurs pour un montant de 384,3 millions de Dollars US ;
- Terrains et constructions : les « Acquisitions » correspondent aux locations conclues par la division Logistique pour un montant de 561,0 millions de Dollars US ;
- Terminaux et ports secs : les « Acquisitions de filiales » de terminaux correspondent principalement aux équipements portuaires concernant l'acquisition de terminaux Port Liberty Bayonne LLC et Port Liberty New York LLC pour un montant de 406,6 millions de Dollars US ;
- Avions : les « Acquisitions » correspondent principalement aux acomptes versés relatifs à des avions qui seront livrés en 2027 ;
- Autres immobilisations corporelles : les « Acquisitions » concernent principalement la division Logistique pour un montant de 288,7 millions de Dollars US.

Les variations survenues au cours de l'année 2022 sont détaillées dans les comptes annuels 2022.

*Acquisition d'immobilisations corporelles, incorporelles et réconciliation avec le tableau des flux de trésorerie consolidés*

Les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles s'élèvent à 8 393,2 millions de Dollars US durant l'exercice clos le 31 décembre 2023 (9 041,3 millions de Dollars US durant l'exercice clos le 31 décembre 2022).

La réconciliation de ces acquisitions avec le montant des dépenses d'investissements (« CAPEX ») présenté dans le tableau de flux de trésorerie (sous le libellé « Acquisition d'immobilisations corporelles ») est présentée ci-dessous :

		Exercice clos le 31 décembre	
		2023	2022
Acquisitions d'actifs inclus dans le tableau ci-dessus	a	8 393,2	9 041,3
(+) Acquisition d'actifs détenus en vue de la vente	b	-	-
(-) Actifs sans décaissement de trésorerie / financés (i)	b	(366,7)	(114,6)
(-) IFRS16 Augmentation des droits d'utilisation	c	(2 898,6)	(4 054,9)
CAPEX décaissé provenant des acquisitions d'immobilisations incorporelles	d	(144,3)	(134,3)
CAPEX décaissé provenant des acquisitions d'immobilisations corporelles	e = (-) a (-) b (-) c (-) d	(4 983,6)	(4 737,5)
CAPEX décaissé provenant de regroupement d'entreprises	f	(3 717,2)	(5 778,0)
<b>Total CAPEX provenant du tableau de flux de trésorerie consolidé</b>	<b>d + e + f</b>	<b>(8 845,0)</b>	<b>(10 649,8)</b>

(i) Les actifs du Groupe comprennent les actifs dont le prix d'acquisition est directement payé par la banque qui porte le financement du chantier, que les actifs soient financés par location financière ou par dette hypothécaire (aucun flux de trésorerie lors de l'acquisition de l'actif n'est donc constaté par le Groupe).

En plus du montant de 8 845,0 millions de Dollars US relatif aux CAPEX provenant du tableau des flux de trésorerie consolidés, le Groupe a procédé aux investissements suivants concernant ses actifs d'exploitation :

- 78,5 millions de Dollars US de décaissements relatifs aux opérations de financement et liés à l'exercice d'options d'achat de navires et de conteneurs. Ces transactions génèrent un reclassement des valeurs comptables des immobilisations corporelles concernées de la catégorie « location » à la catégorie « propriété » pour une valeur nette comptable de 546,3 millions de Dollars US pour les navires et de 167,5 millions de Dollars US pour les conteneurs ;
- 247,0 millions de Dollars US de CAPEX sans décaissement de trésorerie relatifs à des acomptes financés de navires sans impact immédiat sur la trésorerie du Groupe ;
- 119,7 millions de Dollars US de CAPEX sans décaissement de trésorerie relatifs à des navires et des conteneurs achetés dans le cadre d'un tirage de financement ou d'éléments du fonds de roulement sans impact immédiat sur la trésorerie du Groupe ;
- 2 898,6 millions de Dollars US liés à la conclusion de nouveaux contrats de location.

La variation des amortissements, pour les exercices clos le 31 décembre 2023 et 2022 s'analyse comme suit :

	Navires			Conteneurs	Terrains et constructions	Terminaux	Avions	Autres immobilisations corporelles	Total
	En propriété	Droit d'utilisation	En construction						
<b>Au 31 décembre 2021</b>	<b>(4 383,9)</b>	<b>(2 861,0)</b>	-	<b>(1 880,2)</b>	<b>(1 199,7)</b>	<b>(161,7)</b>	<b>(26,3)</b>	<b>(290,6)</b>	<b>(10 803,4)</b>
Dotation aux amortissements	(1 611,7)	(2 105,4)	-	(694,5)	(591,8)	(85,7)	(19,6)	(145,0)	(5 253,8)
Cessions	47,9	127,7	-	201,1	181,2	11,9	8,5	61,8	640,0
Perte de valeur	-	-	-	-	8,4	-	(8,5)	-	(4,1)
Réévaluation	-	-	-	-	(82,4)	-	-	-	(96,0)
Reclassements	(240,2)	218,5	-	0,8	26,7	(0,4)	-	(8,5)	(3,1)
Différences de conversion	8,9	1,1	-	0,0	59,9	8,0	0,8	16,3	94,9
<b>Au 31 décembre 2022</b>	<b>(6 179,0)</b>	<b>(4 619,1)</b>	-	<b>(2 372,7)</b>	<b>(1 597,0)</b>	<b>(228,0)</b>	<b>(45,2)</b>	<b>(384,4)</b>	<b>(15 425,5)</b>
Dotation aux amortissements	(878,1)	(1 834,9)	-	(701,4)	(747,7)	(90,8)	(31,9)	(188,1)	(4 473,0)
Cessions	96,9	592,6	-	301,2	306,2	14,1	13,5	89,6	1 414,1
Cessions de filiales	-	-	-	-	3,2	-	-	1,7	4,9
Perte de valeur	-	-	-	-	(0,4)	-	(21,6)	-	(22,1)
Réévaluation - application IAS 29	-	-	-	-	(33,1)	(0,1)	-	-	(59,7)
Reclassements en actif détenu en vue de la vente	-	-	-	-	-	-	15,3	-	15,3
Reclassements	(293,8)	290,4	-	(10,6)	8,5	(1,2)	(0,0)	(20,2)	(27,0)
Différences de conversion	(3,7)	(0,8)	-	(0,0)	20,9	1,8	(0,2)	7,1	25,1
<b>Au 31 décembre 2023</b>	<b>(7 257,8)</b>	<b>(5 571,9)</b>	-	<b>(2 783,6)</b>	<b>(2 039,3)</b>	<b>(304,2)</b>	<b>(70,0)</b>	<b>(521,5)</b>	<b>(18 548,2)</b>

En prenant en compte les actifs incorporels, le total des amortissements de l'exercice 2023 est de 4 819,7 millions de Dollars US (5 543,1 millions de Dollars US au 31 décembre 2022).

La valeur nette des immobilisations corporelles à l'ouverture et à la clôture des exercices 2023 et 2022 se présente comme suit :

	Navires			Conteneurs	Terrains et constructions	Terminaux	Avions	Autres immobilisations corporelles	Total
	En propriété	Droit d'utilisation	En construction						
<b>Au 31 décembre 2023</b>	<b>12 205,9</b>	<b>7 081,6</b>	<b>4 626,9</b>	<b>4 882,7</b>	<b>3 066,8</b>	<b>1 488,1</b>	<b>1 926,3</b>	<b>853,3</b>	<b>36 131,7</b>
<b>Au 31 décembre 2022</b>	<b>10 959,7</b>	<b>7 615,7</b>	<b>2 217,2</b>	<b>4 894,6</b>	<b>2 836,9</b>	<b>1 070,4</b>	<b>1 418,7</b>	<b>749,6</b>	<b>31 762,9</b>
<b>Au 31 décembre 2021</b>	<b>10 171,8</b>	<b>7 733,8</b>	<b>655,7</b>	<b>4 376,3</b>	<b>1 946,2</b>	<b>184,6</b>	<b>981,2</b>	<b>319,9</b>	<b>26 369,4</b>

Au 31 décembre 2023, la valeur comptable des immobilisations corporelles données en garantie (principalement en garantie de dettes financières) s'élève à 16,9 milliards de Dollars US (17,3 milliards de Dollars US au 31 décembre 2022) et à 4,3 milliards de Dollars US en excluant les actifs loués rentrant dans le périmètre d'IFRS16 (3,8 milliards de Dollars US au 31 décembre 2022).

#### 5.2.2 Développement de la flotte du Groupe

Les acomptes versés aux chantiers relatifs aux navires en propriété et en construction sont présentés dans le bilan consolidé au sein du poste « Navires » pour un montant de 4 626,9 millions de Dollars US au 31 décembre 2023 (2 217,2 millions de Dollars US au 31 décembre 2022).

Les préparations réalisés pour les commandes d'avions sont comptabilisés sur la ligne « Autres immobilisations corporelles » du bilan consolidé et s'élèvent à 1 392,0 millions de Dollars US au 31 décembre 2023 (826,9 millions de Dollars US au 31 décembre 2022).

### 5.3 Dépréciation d'actifs non financiers

Conformément à IAS 16 « Immobilisations corporelles » et IAS 36 « Dépréciation d'actifs », le Groupe effectue une revue annuelle des valeurs comptables des immobilisations corporelles (cf. note 5.2) et incorporelles (cf. note 5.1) afin d'apprécier s'il existe un quelconque indice montrant que la valeur de ces actifs est susceptible d'être remise en cause. Si un tel indice existe, la valeur recouvrable de l'actif est estimée afin de déterminer une éventuelle perte de valeur. La valeur recouvrable d'un actif correspond à sa juste valeur diminuée des coûts de cession ou sa valeur d'utilité, si celle-ci est supérieure. Aux fins de l'évaluation des éventuelles pertes de valeur sur les écarts d'acquisition ou autres actifs ne générant pas de flux de trésorerie indépendants, les actifs sont regroupés en Unités Génératrices de Trésorerie (« UGT »), qui représentent le niveau le moins élevé générant des flux de trésorerie indépendants.

Les tests de dépréciation des actifs à durée de vie indéfinie et des écarts d'acquisition sont faits chaque année au niveau des UGT, ou plus fréquemment lorsqu'il existe des indices de perte de valeur.

Les droits d'utilisation selon IFRS 16 entrent dans le champ d'application d'IAS 36 et sont testés annuellement ou lorsqu'il existe des indices de perte de valeur. Ils font l'objet d'un test de dépréciation au niveau des UGT du Groupe.

Toute dépréciation comptabilisée au titre d'un écart d'acquisition ne peut être reprise.

#### Hypothèses, estimations et jugements comptables significatifs

Lorsqu'il est procédé à des calculs de valeur d'usage, la Direction estime les flux futurs de trésorerie attendus de l'actif ou de l'unité génératrice de trésorerie et choisit les taux d'actualisation et de croissance perpétuelle appropriés afin de calculer la valeur actuelle de ces flux de trésorerie. Ces estimations prennent en compte certaines hypothèses sur la situation économique globale mondiale et la croissance future de l'industrie du transport maritime conteneurisé et des activités logistiques. Dans le contexte actuel rappelé en Note 3.4, la Direction a révisé ses prévisions en conséquence lors de l'évaluation de la valeur d'utilité de ses principales UGT, notamment l'UGT de transport conteneurisé (cf. ci-après).

Les principales hypothèses retenues par le Groupe pour les tests de dépréciation de ses actifs non financiers sont les suivantes :

- Le niveau auquel les actifs sont testés :
- (i) CMA CGM, est un opérateur maritime global qui gère sa clientèle et sa flotte de navires et de conteneurs sur une base globale. Les clients les plus importants sont traités de manière centralisée et les actifs sont réalloués régulièrement sur les lignes maritimes selon la demande. Même si certaines lignes maritimes

présentent certaines spécificités, aucune ne génère des flux de trésorerie de manière indépendante des autres. En conséquence, les navires, les conteneurs, les écarts d'acquisition et les autres actifs immobilisés liés à l'activité de transport conteneurisé ne sont pas testés de manière individuelle mais sur la base des flux de trésorerie générés par toute l'activité de transport conteneurisé.

- (ii) S'agissant de l'activité Logistique et comme indiqué en Note 3.1.5, la Direction évalue l'écart d'acquisition sur la base de quatre unités génératrices de trésorerie : Air / Océan (Gestion du fret ou FM), Transport terrestre, Logistique contractuelle et Logistique des véhicules finis. La valeur recouvrable de chacune des UGT est déterminée sur la base de leur valeur d'utilité respective.
  - (iii) Concernant l'activité relative à l'exploitation des terminaux, lorsque le Groupe contrôle l'entité, les UGT correspondent à chaque terminal ou entité, ou à un groupe de terminaux ou d'entités lorsqu'ils opèrent dans une même zone géographique et que leurs activités sont interdépendantes.
  - (iv) Concernant l'activité de fret aérien, l'ensemble de la flotte d'avions est considérée comme une UGT unique dans la mesure où la clientèle et la flotte d'avions sont gérées globalement.
- Le taux d'actualisation après impôts (coût moyen pondéré du capital ou « WACC ») utilisé pour les besoins du calcul se situe dans une fourchette de 7,5% à 20,1% (8% à 23% en 2022), appliqué en fonction du risque inhérent à chaque activité testée.
  - Le taux de croissance perpétuelle appliqué aux périodes non couvertes par le business plan est généralement compris entre 1% et 3% (compris entre 1 et 3% à fin 2022 – cf. sensibilité ci-dessous). Les taux de croissance perpétuels tiennent compte des anticipations de marché actuelles pour la période considérée.
  - Certaines hypothèses spécifiques aux secteurs du Groupe:

#### **Activité de transport conteneurisé**

Comme évoqué en note 3.4, après 2 ans de conditions de marché anormales en 2021 et 2022, ces conditions se sont normalisées en 2023 notamment avec une baisse des taux de fret. L'évolution future de prix des carburants, ainsi que la diversification des sources d'énergie dans un contexte de décarbonation, constituent également un facteur d'incertitude impactant les prévisions du Groupe, notamment dans l'UGT de transport conteneurisé. Le rapport de force entre l'offre et la demande déterminera la capacité du Groupe à transférer au client le surcoût éventuel du prix des carburants et des coûts associés. Dans les années à venir, l'équilibre offre-demande est un challenge en raison de la hausse de la capacité statique de navires.

Les flux de trésorerie pris en compte pour la détermination de la valeur d'utilité sont basés sur le dernier business plan du Groupe préparé par la Direction qui couvre une période de 5 ans. Alors que le secteur du transport conteneurisé est particulièrement volatile et confronté à de multiples défis tels que la décarbonation, les flux de trésorerie attendus ont été adaptés en conséquence, notamment à court terme. Lors de la préparation de son business plan, la Direction a pris en compte les données historiques et l'opinion des experts maritimes indépendants qui estiment qu'à moyen terme, la capacité de la flotte va se réajuster à la demande.

#### **Activité logistique**

Le modèle des flux de trésorerie est basé sur les projections de la Direction sur une période plus longue que celle du transport conteneurisé, cette activité étant moins volatile. Les projections de la Direction ont été préparées sur la base de plans stratégiques et d'amélioration de la performance, de la connaissance du marché, de la performance des concurrents et sur la base des perspectives de la Direction en termes de croissance de la part de marché et des objectifs de marges à long terme.

#### **Terminaux**

Les prévisions de cash flows pour les tests de dépréciation des terminaux portuaires ont été préparés sur la durée de la concession, en tant compte des options de renouvellements dont l'exercice est jugé probable. Lorsque c'est pertinent, une valeur terminale a également été prise en compte. Les taux d'actualisation ont été ajustés en fonction de la localisation géographique de chaque terminal.

## Fret aérien

Compte tenu de la création récente de la division et des investissements nécessaires à court terme, les projections de flux de trésorerie pour les tests de dépréciation d'Air Cargo couvrent une période de 10 ans et une valeur terminale. Un taux d'actualisation spécifique a été retenu.

## Général

La direction est d'avis que les hypothèses appliquées dans les tests de dépréciation sont raisonnables. Le montant du goodwill le plus significatif concerne les UGT de la Logistique pour lesquelles une dépréciation a été comptabilisée en 2022 (aucune en 2023).

## Risques climatiques

Lors de la préparation des états financiers consolidés, la Direction a tenu compte des risques climatiques, notamment lors de l'évaluation de la valeur d'utilité de ses principales UGT. A titre d'illustration, les dépenses d'investissement en matière de maintenance sont en partie dictées par l'évolution de la flotte de navires nécessaire dans le cadre de la transition écologique. Tous les impacts potentiels des exigences réglementaires actuelles et futures liées au changement climatique ont été pris en compte lors de la réalisation des tests de sensibilité et des tests de dépréciation annuels des UGT du Groupe.

Comme indiqué en note 3.6, l'EU ETS (quotas CO<sub>2</sub>) entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2024 et le Groupe s'engage dans une trajectoire de décarbonation. Dans la mesure du possible, l'impact anticipé de la transition écologique a été pris en compte dans la détermination de la valeur d'utilité des UGT. La direction a basé ses estimations sur l'hypothèse que les coûts implicites seront in fine refacturés aux clients.

### *Sensibilité du test de dépréciation aux changements des hypothèses utilisées pour déterminer la valeur d'utilité*

Le tableau ci-dessous présente la variation de la valeur d'utilité suite à une modification des hypothèses sous-jacentes. L'analyse de sensibilité ci-dessous est basée sur une modification d'une hypothèse tout en maintenant les autres hypothèses inchangées :

En milliards de Dollars US		Au 31 décembre	Au 31 décembre
		2023	2022
Transport conteneurisé	Taux d'actualisation + 1%	(4,2)	(4,2)
	Taux de croissance à l'infini - 1%	(3,4)	(3,3)
	Marge sur taux d'actualisation	1,0%	1,9%
Air/Océan	Taux d'actualisation + 1%	(0,5)	(0,4)
	Taux de croissance à l'infini - 1%	(0,3)	(0,3)
	Marge sur taux d'actualisation	4,2%	1,5%
Transport terrestre	Taux d'actualisation + 1%	(0,3)	(0,2)
	Taux de croissance à l'infini - 1%	(0,2)	(0,2)
	Marge sur taux d'actualisation	1,7%	-
Logistique contractuelle	Taux d'actualisation + 1%	(0,6)	(0,5)
	Taux de croissance à l'infini - 1%	(0,3)	(0,3)
	Marge sur taux d'actualisation	2,0%	0,0%
Logistique des véhicules finis	Taux d'actualisation + 1%	(0,2)	(0,1)
	Taux de croissance à l'infini - 1%	(0,1)	(0,0)
	Marge sur taux d'actualisation	30,8%	14,2%

La marge sur taux d'actualisation dans le tableau ci-dessus correspond au taux d'actualisation complémentaire qui égaliserait la valeur d'utilité et la valeur comptable.

Aucune des variations présentées ci-dessus relatives aux taux d'actualisation ou au taux de croissance à l'infini ne déclencherait la comptabilisation d'une dépréciation.

Au sein du segment « Autres », les principales UGT ont fait l'objet de tests de dépréciation, n'entraînant aucune dépréciation à comptabiliser, même si la marge peut être limitée pour certaines d'entre elles.

## 5.4 Besoin en fonds de roulement

### *Stocks – comptabilisation initiale*

Les stocks sont initialement enregistrés au coût d'acquisition. Le coût d'acquisition correspond au prix d'acquisition et à tous les coûts directement imputables. Les stocks à la clôture se rapportent essentiellement aux soutes de carburant. La valorisation des stocks est déterminée selon la méthode du premier entré - premier sorti.

### *Stocks – règle de dépréciation*

Quand la valeur de réalisation nette d'un élément de stock est inférieure à son coût, l'excédent est immédiatement déprécié en compte de résultat.

Le montant d'une reprise de dépréciation de stocks due à une augmentation de la valeur de réalisation nette est constaté au compte de résultat de manière à ce que la nouvelle valeur comptable corresponde à la valeur la plus basse entre le coût d'acquisition et à la valeur de réalisation nette révisée.

### *Créances clients*

Les créances relatives au fret, correspondant à la quote-part du service transférée par le Groupe à son client, quote-part déterminée selon les règles de reconnaissance du chiffre d'affaires, sont présentées en actifs sur contrats, nets de la quote-part du service non encore rendu à la clôture (produits constatés d'avance).

### *Dépréciation des créances clients*

Conformément à l'approche simplifiée autorisée par IFRS 9 pour les créances clients, le Groupe a considéré que la provision qui aurait été reconnue en utilisant une matrice de provision basée sur des statistiques de pertes avérées et attendues pour déterminer les pertes de crédit attendues relatives aux créances clients n'aurait pas été significativement différente de la provision comptabilisée selon la méthodologie actuellement utilisée.

Les dépréciations sont estimées en prenant en compte :

- Une segmentation des clients présentant la même typologie de pertes : le Groupe différencie les clients relatifs au fret et ceux relatifs aux surestaries ;
- L'ancienneté des créances clients corrélée à leur taux de recouvrement estimé : à ce jour, le Groupe déprécie à 100% les créances clients échues depuis plus d'un an ainsi que les créances douteuses.

Les clients individuellement identifiés comme risqués sont également dépréciés quand :

- Il devient probable que la créance ne sera pas encaissée ; et
- Il est possible d'estimer raisonnablement le montant de la perte de valeur.

### *Dépréciation des actifs sur contrats*

Les actifs sur contrats sont dépréciés en suivant les mêmes règles que les créances clients.

### Titrisation de créances

Le Groupe a recours à la titrisation d'une partie de ses créances pour certaines entités maritimes et logistiques. Etant donné que le Groupe conserve une part significative des risques et avantages associés à ces créances, elles ne sont pas décomptabilisées et une dette financière est prise en compte en contrepartie des montants reçus des prêteurs (emprunts garantis). De la même façon, quand le Groupe reçoit des titres d'un véhicule de titrisation (i) comme paiement de créances clients transférées pendant la période ou (ii) comme une avance de créances clients qui seront transférées pendant les périodes futures, la créance correspondante n'est pas décomptabilisée et est maintenue au bilan (cf. note 6.6 et note 8.2.2).

### Estimations significatives : Produits à recevoir de surestaries et de détention, charges à payer relatives aux frais d'escalas, aux coûts de transport et aux services de manutention

Les créances de surestaries ainsi que les frais d'escalas, les coûts de transport et les frais de services de manutention font l'objet d'estimations sur la base de coûts standards, car il peut y avoir des délais significatifs entre la date de réalisation de la prestation et la réception des factures finales émises par les agents et clients ou fournisseurs dans le monde entier (cf. note 4 pour les principes de reconnaissance du revenu).

#### 5.4.1 Stocks

	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022
Soutes	784,0	904,3
Autres stocks	144,4	145,9
Dépréciation pour obsolescence	5,8	(3,4)
<b>Stocks</b>	<b>934,1</b>	<b>1 046,9</b>

#### 5.4.2 Créances clients et dettes fournisseurs

Les créances clients et autres débiteurs s'analysent comme suit :

	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022
Clients et autres débiteurs	3 845,4	4 477,0
Dépréciation des créances douteuses	(241,5)	(207,9)
<b>Créances nettes</b>	<b>3 603,9</b>	<b>4 269,1</b>
Acomptes versés et autres créances nettes	2 474,7	1 562,7
Créances sociales et fiscales	725,8	643,0
<b>Clients et autres créances (*)</b>	<b>6 804,4</b>	<b>6 474,7</b>

(\*) inclus actif d'impôts exigibles

Les « Acomptes versés et autres créances nettes » incluent principalement des avances à des fournisseurs et des produits à recevoir estimés du fait des délais significatifs entre la date de réalisation de la prestation et la réception des factures finales émises par les agents et clients ou fournisseurs dans le monde entier.

Une grande partie du poste clients inclus dans le tableau ci-dessus a été donnée en garantie dans les programmes de titrisation du Groupe (cf. note 8.2.2).

Les dettes fournisseurs et autres créditeurs s'analysent comme suit :

	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022
Fournisseurs	3 398,7	3 474,9
Dettes salariales, sociales et fiscales	1 181,1	1 362,9
Autres dettes (principalement provisions pour frais d'escales portuaires, frais de transport, services de manutention)	4 847,7	5 367,9
<b>Fournisseurs et autres dettes (*)</b>	<b>9 427,5</b>	<b>10 205,6</b>

(\*) inclus passif d'impôts exigibles

Le besoin en fonds de roulement s'analyse comme suit :

	Au 31 décembre 2022	Variations liées à l'activité opérationnelle	Acquisition de filiales	Ecart de conversion	Autres	Au 31 décembre 2023
Stocks	1 046,9	(125,4)	11,5	1,1	0,0	934,1
Clients et autres créances (*)	6 474,7	(240,4)	469,5	(121,3)	221,8	6 804,4
Actifs sur contrats	1 781,8	(12,5)	0,2	(0,0)	(416,0)	1 353,4
Charges constatées d'avance	176,2	(111,1)	8,3	0,0	12,0	85,4
Fournisseurs et autres dettes (**)	(10 205,6)	999,4	(149,6)	75,2	(147,0)	(9 427,5)
Produits constatés d'avance	(218,6)	212,4	(14,4)	(2,8)	(154,1)	(177,4)
<b>Besoin en fonds de roulement net</b>	<b>(944,6)</b>	<b>722,4</b>	<b>325,6</b>	<b>(47,8)</b>	<b>(483,3)</b>	<b>(427,6)</b>

(\*) inclus actif d'impôts exigibles

(\*\*) inclus passif d'impôts exigibles

Les créances et dettes, qui comprennent les actifs et passifs d'impôts exigibles, ont les échéances suivantes :

	Au 31 décembre 2023	Non échus	moins de 30 jours	30 à 60 jours	60 à 90 jours	90 à 120 jours	Au-delà de 120 jours
<b>Clients et autres créances</b>	<b>6 804,4</b>	4 662,7	1 135,1	233,0	256,9	128,4	388,3
<b>Fournisseurs et autres dettes</b>	<b>9 427,5</b>	8 323,2	508,1	166,1	85,9	27,1	317,2

## 5.5 Actifs non courants (ou groupe d'actifs) détenus en vue de la vente

Les actifs non courants (ou groupe d'actifs) détenus en vue de la vente sont comptabilisés à la valeur la plus basse entre la valeur nette comptable et la juste valeur diminuée des frais de vente. Les actifs non courants (ou groupe d'actifs) détenus en vue de la vente sont classés en actifs détenus en vue de la vente, quand la vente est fortement probable et l'actif est disponible pour une vente immédiate dans sa condition actuelle sujette à des termes qui sont usuels pour la vente de tels actifs. La Direction doit s'être engagée sur un plan de vente de l'actif qui doit se matérialiser dans un délai d'un an après la classification. Si la juste valeur est inférieure à la valeur comptable, une dépréciation est comptabilisée en compte de résultat.

Un groupe d'actifs peut inclure des actifs à la fois courants et non courants ainsi que des passifs (courants ou non courants) directement liés à ces actifs destinés à être cédés dans le cadre d'une même transaction.

Les dettes relatives à ces actifs sont présentées séparément au passif du bilan.

Quand un actif non courant (ou un groupe d'actif) est classé en actif détenu en vue de la vente, il n'est plus amorti.

Les actifs classés comme détenus en vue de la vente au 31 décembre 2022 correspondaient à une filiale en Russie. La cession correspondante a été finalisée au 4<sup>ème</sup> trimestre 2023.

En février 2024, la vente d'un avion A330 a été finalisée. La valeur nette comptable correspondante a été comptabilisée en actif classé comme détenu en vue de la vente pour un montant de 45 millions de Dollars US au 31 décembre 2023.

## 5.6 Flux de trésorerie opérationnels et d'investissements

Les flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles ont atteint 7 745,4 millions de Dollars US dont un EBITDA contribuant à hauteur de 9 009,7 millions de Dollars US, un montant d'impôts payés de (438,2) millions de Dollars US et une variation de fonds de roulement à hauteur de (722,4) millions de Dollars US.

Les flux de trésorerie générés par les opérations d'investissements ont atteint 50,6 millions de Dollars US. Ils concernent principalement des dépenses d'investissements en immobilisations corporelles et incorporelles représentant une sortie de trésorerie de (5 127,9) millions de Dollars US (cf. note 5.2.1), des acquisitions de filiales pour (3 717,2) millions de Dollars US incluant La Méridionale, les terminaux Port Liberty, la Tribune, les terminaux CSP Iberian Valencia et Bilbao (cf. note 3.1), l'acquisition de filiales classées en titres non consolidés pour un montant de (153,6) millions de Dollars US, les produits de cession d'immobilisations corporelles pour 181,3 millions de Dollars US, le flux de trésorerie net résultant de la variation des autres actifs financiers pour 7 836,5 millions de Dollars US, les intérêts reçus sur actifs financiers pour 901,0 millions de Dollars US et de la variation des valeurs mobilières de placement pour un montant de 107,2 millions de Dollars US.

## Note 6 - Structure du capital et endettement financier

De par ses activités, le Groupe est exposé à différentes natures de risques financiers : risque de marché (notamment risque de change, risque lié au coût des soutes et risque de taux d'intérêt), risque de crédit et risque de liquidité. Le programme de gestion des risques du Groupe, qui est centré sur le caractère imprévisible des marchés financiers et du marché des matières premières comme celui du pétrole, cherche à en minimiser les conséquences potentiellement défavorables sur la performance financière du Groupe. Des instruments financiers dérivés sont utilisés pour couvrir certaines expositions aux risques.

Le département « Trésorerie » du Groupe et le département « Soute » sont chargés d'assurer la gestion des risques conformément aux politiques approuvées par la Direction. Ces départements identifient, évaluent et couvrent les risques financiers en collaboration étroite avec les unités opérationnelles. La Direction élabore les principes de gestion des risques ainsi que les politiques dans des domaines spécifiques tels que le risque de soute, le risque de change, le risque de taux d'intérêt, le risque de crédit, l'utilisation d'instruments financiers dérivés et non dérivés et le placement de la trésorerie.

## 6.1 Objectifs et politiques de gestion du risque financier

### 6.1.1 Risque de marché

#### *Risque lié au coût des soutes*

Le Groupe applique des surcharges liées aux prix du carburant (Bunker Adjustment Factor ou « BAF ») en complément des taux de fret afin de compenser les fluctuations du prix du carburant. La stratégie de gestion des risques du Groupe est également de se couvrir au travers de contrats à terme permettant de fixer les prix. Le Groupe analyse de manière continue son exposition aux fluctuations des prix.

Les prix du carburant au cours des trois dernières années ont été les suivants :

Données du marché :	Taux de clôture			Taux moyen		
	2023	2022	2021	2023	2022	2021
Nymex WTI (en \$ par baril) *	71,65	80,26	75,21	77,61	94,33	68,08
Brent (en \$ par baril) *	77,04	85,91	77,78	82,18	99,05	70,94
Indice TTF (en \$ par MMBtu)	10,49	24,00	23,50	15,11	40,10	13,40

\* Selon les contrats futurs ayant l'échéance la plus proche de la date considérée

Au 31 décembre 2023, le Groupe couvrait environ 3,0% des achats de soutes prévus pour la prochaine année par le biais de contrats à terme permettant de fixer les prix à la livraison (12,0% des achats de soutes prévus pour 2023 étaient couverts au 31 décembre 2022). Ces achats de soutes sont traités comme des contrats exécutoires (pour « utilisation propre »).

Au 31 décembre 2023, le Groupe couvrait environ 29,0% des achats de soutes prévus pour la prochaine année par le biais d'instruments financiers dérivés (5,0% au 31 décembre 2022).

Le tableau ci-après présente la juste valeur des instruments dérivés de couverture de soute selon différentes maturités déterminées en fonction de la période restant à courir entre la date de clôture et la date d'échéance contractuelle.

Au 31 décembre 2023	Montant nominal	Maturité		Juste valeur des instruments dérivés
		A moins de 1 an	A plus de 1 an	
Couverture des soutes - couverture de flux de trésorerie	1 636,1	1 460,9	175,2	(58,3)
<b>Total</b>	<b>1 636,1</b>	<b>1 460,9</b>	<b>175,2</b>	<b>(58,3)</b>

Sur la base de la consommation de soutes au cours de l'exercice 2023, une augmentation de 10 Dollars US du prix des soutes par tonne aurait eu un impact négatif d'approximativement 80,1 millions de Dollars US sur le compte de résultat consolidé. Cette estimation exclut tout effet lié au mécanisme de BAF tel que défini précédemment ainsi que tout autre effet de corrélation entre le prix des soutes et les taux de fret.

### Risque de change

Le Groupe exerce ses activités à l'International : il est donc exposé au risque de change provenant de différentes expositions en devises. La devise fonctionnelle du Groupe étant le Dollars US, le Groupe est principalement exposé aux variations des cours de l'Euro pour ce qui concerne les transactions opérationnelles courantes et financières. Le risque de change sur les devises de transactions provient des ventes et achats par une entité opérationnelle dans une devise autre que la devise fonctionnelle du Groupe.

Le Groupe utilise, le cas échéant, certains instruments financiers pour couvrir certaines expositions spécifiques.

Le tableau ci-après présente la valeur nominale des dérivés de couverture de change à terme du Groupe selon différentes maturités déterminées en fonction de la période restant à courir entre la date de clôture et la date d'échéance contractuelle :

Au 31 décembre 2023	Montant nominal	Maturité		Juste valeur des instruments dérivés
		A moins de 1 an	A plus de 1 an	
Contrats de change à terme - couverture de flux de trésorerie	1 379,5	1 379,5	-	16,0
<b>Total</b>	<b>1 379,5</b>	<b>1 379,5</b>	<b>-</b>	<b>16,0</b>

L'exposition du Groupe aux principales devises de transaction, en tenant compte des instruments de couvertures, peut être présentée comme suit :

Au 31 décembre 2023	Valeur comptable	USD	EUR	CNY	GBP	Autres
Créances clients et charges constatées d'avance	6 649,6	3 124,9	1 494,6	206,6	278,6	1 545,0
Trésorerie et équivalents de trésorerie	7 133,4	2 835,3	3 396,2	36,8	72,6	792,5
Fournisseurs et part courante des produits constatés d'avance	9 410,4	3 767,2	3 410,5	200,0	60,1	1 972,5
Endettement financier	15 935,3	13 737,7	1 255,7	6,0	356,2	579,8

Cette exposition est compensée en partie par la part des différentes monnaies dans les revenus et les charges opérationnelles.

## Risque de flux de trésorerie lié à l'évolution des taux d'intérêt

L'évolution des taux USD à court terme est la suivante :

Données du marché : USD CME Term Sofr 3M	Taux de clôture au 31 décembre			Taux annuel moyen		
	2023	2022	2021	2023	2022	2021
	5,33%	4,59%	0,09%	5,17%	2,18%	0,05%

Le risque de taux d'intérêt porte principalement sur les dettes financières. En effet, les dettes financières du Groupe émises à des taux variables (USD Term SOFR) exposent le Groupe à un risque de taux d'intérêt sur les flux de trésorerie.

Au 31 décembre 2023, en prenant en compte la couverture de taux d'intérêt, les dettes financières à taux variable représentent 19% du total des dettes, 81% pour les dettes à taux fixe.

Le tableau ci-après présente la juste valeur des instruments dérivés sur taux d'intérêt selon différentes maturités déterminées en fonction de la période restant à courir entre la date de clôture et la date d'échéance contractuelle :

Au 31 décembre 2023	Montant nominal	Maturité		Juste valeur des instruments dérivés
		A moins de 5 ans	A plus de 5 ans	
Swap de taux d'intérêt - couverture de flux de trésorerie	21,2	21,2	-	0,0
Swaps de taux et devises - couverture de juste valeur	219,7	219,7	-	(23,8)
<b>Total</b>	<b>240,9</b>	<b>240,9</b>	<b>-</b>	<b>(23,8)</b>

Le tableau ci-après présente l'analyse de la sensibilité du bénéfice avant impôt du Groupe et de la réserve de flux de trésorerie au 31 décembre 2023 à une potentielle variation de taux d'intérêt, toutes choses étant égales par ailleurs :

		Impact sur le compte de résultat		Impact sur le bilan
		Variation de juste valeur des instruments financiers dérivés	Impact sur la charge d'intérêt financier	Réserve de couverture de flux de trésorerie
Dollar US	+100 points de base	3,2	(2,2)	-
Dollar de Singapour	+100 points de base	(3,2)	2,1	-

### 6.1.2 Risque de crédit

Le Groupe réalise des transactions commerciales avec des tiers notoirement connus, et avec un grand nombre de plus petits clients pour lesquels un paiement par avance est souvent demandé. Les créances dues par les clients et les agents sont suivies en permanence de façon à ce que l'exposition du Groupe au risque de crédit ne soit pas significative (les créances douteuses représentent 0,1% du chiffre d'affaires en 2023 et 0,1% du chiffre d'affaires en 2022). L'exposition du Groupe au risque de crédit est limitée du fait du nombre élevé de ses clients. Aucun client ne représente plus de 5% du chiffre d'affaires du Groupe.

Les instruments dérivés du Groupe sont conclus avec des institutions financières de premier rang. La stratégie du Groupe en matière d'instruments dérivés est de limiter son exposition en diversifiant son recours aux institutions financières.

### 6.1.3 Risque de liquidité

Le tableau ci-dessous présente les flux de trésorerie non actualisés des swaps de taux d'intérêt basés sur le taux « spot » au 31 décembre 2023 et sur la courbe de taux d'intérêt au 31 décembre 2023 :

	2024	2025	2026	2027	2028	Au-delà
Swaps de taux et devises - Passif	(10,7)	(7,9)	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>(10,7)</b>	<b>(7,9)</b>	-	-	-	-

Le tableau ci-dessous présente les flux de trésorerie actualisés des instruments de couverture des soutes au 31 décembre 2023 :

	2024	2025	2026	2027	2028	Au-delà
Couverture des soutes - couverture de flux de trésorerie - Actif	11,5	0,0	-	-	-	-
Couverture des soutes - couverture de flux de trésorerie - Passif	(67,7)	(2,5)	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>(56,2)</b>	<b>(2,5)</b>	-	-	-	-

Le tableau ci-dessous présente les flux de trésorerie actualisés des instruments de couverture des contrats de change à terme au 31 décembre 2023 :

	2024	2025	2026	2027	2028	Au-delà
Contrats de change à terme - couverture de flux de trésorerie - Actif	16,0	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>16,0</b>	-	-	-	-	-

Depuis fin 2018, les contrats de financement du Groupe sont soumis au respect des ratios financiers suivants :

- Un ratio de levier financier, égal à la dette nette ajustée divisé par la moyenne sur 3 ans de l'EBITDA ajusté ;
- Solde minimum de trésorerie.

Ces engagements sont basés sur des calculs spécifiques, tels que définis dans les contrats de financement (voir ci-dessous).

Au 31 décembre 2023, le Groupe respecte ces ratios financiers.

Pour le besoin du calcul des ratios, la définition de l'EBITDA et de la dette nette ajustée dans les contrats de financement permet des ajustements de certains éléments de l'EBITDA ou de la dette nette tels que publiés.

Sur la base de ces définitions, la dette nette ajustée ainsi que la trésorerie et équivalents de trésorerie sont calculés comme suit :

	Note	Au 31 décembre	
		2023	2022
<b>Total dette financière et passifs de loyers</b>	6.6	<b>15 935,3</b>	<b>17 295,0</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie au bilan</b>	6.4	<b>7 133,4</b>	<b>8 913,5</b>
(+) Valeurs mobilières de placement	6.3.2	771,2	813,3
(-) Trésorerie non disponible	6.4	(116,7)	(156,7)
<b>Trésorerie disponible - B</b>		<b>7 787,8</b>	<b>9 570,1</b>
<b>Dette nette C = A (-) B</b>		<b>8 147,4</b>	<b>7 724,8</b>
(-) Ajustement de la dette de loyers liée aux concessions si supérieure au montant de la transition IFRS 16		(715,7)	(654,6)
<b>Dette nette ajustée pour ratio financier</b>		<b>7 431,7</b>	<b>7 070,2</b>
<b>Dépôts non qualifiés de trésorerie et équivalents de trésorerie (D)</b>		<b>4 444,9</b>	<b>12 492,0</b>
<b>Endettement net économique C (-) D</b>		<b>3 702,5</b>	<b>(4 767,2)</b>

Les dépôts non qualifiés de trésorerie et équivalents de trésorerie entrant dans le calcul de l'endettement net économique sont présentés en actifs financiers courants pour un montant de 3,5 milliards de Dollars US et en actifs financiers non courants pour un montant de 0,9 milliards de Dollars US.

Le risque de liquidité lié aux immobilisations corporelles est présenté dans les engagements hors bilan décrits en note 8.2.1 Engagements financiers sur les actifs.

#### 6.1.4 Gestion des capitaux investis

Le Groupe gère le capital sur la base des ratios financiers décrits ci-dessus.

#### 6.1.5 Hiérarchie de juste valeur

##### *Juste valeur des actifs financiers*

Les justes valeurs des placements cotés sont basées sur le cours moyen du marché (« Mid-Market prices »). En l'absence d'un marché actif pour un actif financier (et pour les titres non cotés), le Groupe détermine la juste valeur en recourant à des techniques de valorisation. Parmi celles-ci, le Groupe se réfère à des transactions de gré à gré, à d'autres instruments présentant des caractéristiques similaires, à l'analyse des flux de trésorerie actualisés affinés afin de refléter les conditions spécifiques de l'émetteur.

Le tableau présenté en note 6.3.3 Classification des actifs et passifs financiers décompose les actifs et passifs financiers évalués à la juste valeur conformément aux amendements de la norme IFRS 7. Les évaluations à la juste valeur sont détaillées par niveau selon la hiérarchie de juste valeur suivante :

- (i) Niveau 1 : Juste valeur basée sur les taux de conversion / cotations sur un marché actif pour un instrument équivalent ;
- (ii) Niveau 2 : Juste valeur calculée selon des techniques de valorisation s'appuyant sur des données directement observables, comme des cotations ou des passifs similaires cotés sur un marché actif ;
- (iii) Niveau 3 : Juste valeur calculée selon des techniques de valorisation s'appuyant partiellement ou complètement sur des données non observables comme des cotations sur un marché inactif ou des valorisations basées sur des données multiples pour des instruments non cotés.

Le tableau suivant présente les actifs et passifs du Groupe évalués à leur juste valeur au 31 décembre 2023 :

Au 31 décembre 2023	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total du bilan
<b>Actifs</b>				
Valeurs mobilières de placement	771,2	-	-	771,2
Instruments financiers dérivés relevant de la comptabilité de couverture	-	27,5	-	27,5
Participations dans des sociétés non consolidées	656,0	-	227,1	883,1
Autres actifs financiers	508,9	-	230,2	739,1
<b>Total Actif</b>	<b>1 936,0</b>	<b>27,5</b>	<b>457,3</b>	<b>2 420,8</b>
<b>Passifs</b>				
Instruments financiers dérivés relevant de la comptabilité de couverture	-	69,8	-	69,8
Swaps de taux et devises - couverture de juste valeur	-	23,8	-	23,8
<b>Total Passif</b>	<b>-</b>	<b>93,6</b>	<b>-</b>	<b>93,6</b>

Le tableau suivant présente les actifs et passifs du Groupe évalués à leur juste valeur au 31 décembre 2022 :

Au 31 décembre 2022	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total du bilan
<b>Actifs</b>				
Valeurs mobilières de placement	813,3	-	-	813,3
Instruments financiers dérivés ne relevant pas de la comptabilité de couverture	-	1,3	-	1,3
Instruments financiers dérivés relevant de la comptabilité de couverture	-	0,2	-	0,2
Participations dans des sociétés non consolidées	304,8	-	167,9	472,7
Autres actifs financiers	811,4	-	10,7	822,1
<b>Total Actif</b>	<b>1 929,5</b>	<b>1,5</b>	<b>178,6</b>	<b>2 109,6</b>
<b>Passifs</b>				
Instruments financiers dérivés relevant de la comptabilité de couverture	-	49,5	-	49,5
Swaps de taux et devises - couverture de juste valeur	-	31,2	-	31,2
<b>Total Passif</b>	<b>-</b>	<b>80,7</b>	<b>-</b>	<b>80,7</b>

Les variations des actifs et passifs inclus dans le niveau 3 se présentent comme suit :

	ACTIF	
	Juste valeur en contrepartie des autres éléments du résultat global	Juste valeur en contrepartie du résultat
<b>Solde d'ouverture</b>	-	<b>178,6</b>
<b>Total des gains ou pertes sur la période</b>		
Inclus dans les profits ou pertes	-	(19,4)
Inclus dans les autres éléments du résultat global	(0,4)	-
Impact de change	3,2	3,2
<b>Achats, émissions, ventes et règlements</b>		
Achats	187,8	53,7
Reclassements	175,6	(54,8)
Entités nouvellement consolidées	(51,3)	(16,0)
Dépréciation	-	0,7
Cessions	-	(0,9)
Autres	3,9	(5,9)
<b>Solde de clôture</b>	<b>318,8</b>	<b>138,5</b>

Hormis un reclassement entre les 2 colonnes du tableau ci-dessus, la ligne « Reclassements » provient d'« actifs financiers au coût amorti ».

## 6.2 Instruments financiers dérivés

### *Instruments dérivés et comptabilité de couverture*

Les instruments financiers dérivés sont enregistrés, à l'origine, à la juste valeur à la date du contrat et sont par la suite réévalués à la juste valeur. La reconnaissance d'un gain ou d'une perte dépend de la qualification ou non de l'instrument dérivé d'instrument de couverture et, le cas échéant, de la nature de l'actif couvert. Le Groupe qualifie certains instruments dérivés comme des instruments de couverture pour des transactions hautement probables (couverture de trésorerie).

Le Groupe documente la relation existant entre les instruments de couverture et les instruments couverts à l'origine de la transaction, au regard des objectifs de gestion du risque et de sa stratégie de gestion des risques. Le Groupe procède également à une évaluation des instruments de couverture, à la fois lors de la mise en place de la couverture et, après leur comptabilisation initiale afin de déterminer si les instruments dérivés utilisés sont efficaces pour neutraliser les variations de juste valeur ou de flux de trésorerie des éléments couverts.

Les variations de la réserve de couverture sont présentées dans l'état du résultat global.

#### *Classement des instruments dérivés du Groupe*

- Couverture de flux de trésorerie

La partie efficace de la variation de juste valeur des instruments dérivés, qui sont qualifiés de couverture de flux de trésorerie, est enregistrée en autres éléments du résultat global. Les gains et les pertes, relatifs à la partie inefficace, sont enregistrés directement au compte de résultat. L'impact au compte de résultat (fraction efficace et inefficace) des activités de couverture sur les soutes qui sont éligibles à une opération de couverture des flux de trésorerie, est présenté à la ligne « Soutes et consommables ».

Les gains et les pertes relatifs à la fraction efficace des swaps de taux d'intérêt couvrant des emprunts à taux variable sont enregistrés au compte de résultat en « Charges d'intérêt sur emprunts ». Les gains et les pertes relatifs à la fraction inefficace sont enregistrés au compte de résultat en « Autres éléments du résultat financier ».

Cependant, lorsque la transaction couverte se traduit par la reconnaissance d'un actif non financier (par exemple les stocks), les gains et pertes précédemment enregistrés en autres éléments du résultat global sont imputés sur le coût initial de l'actif non financier.

Lorsqu'un instrument de couverture vient à expiration ou est cédé, ou, lorsque la couverture ne satisfait plus aux critères de comptabilisation des instruments de couverture, les pertes et profits cumulés figurant en autres éléments du résultat global à cette date y sont maintenus pour n'être finalement reconnus au compte de résultat que lorsque la transaction couverte impacte le résultat. S'il apparaît que la transaction ne sera finalement pas réalisée, le gain ou la perte qui était porté(e) en autres éléments du résultat global est transféré(e) immédiatement au compte de résultat.

- Couverture de juste valeur

La couverture de juste valeur s'applique à l'exposition aux variations de la juste valeur d'un actif ou d'un passif comptabilisé ou d'un engagement ferme non comptabilisé, ou encore d'une partie identifiée de cet actif, de ce passif ou de cet engagement ferme, qui est attribuable à un risque particulier.

Les variations de la juste valeur de la part efficace des instruments dérivés qualifiés de couverture de juste valeur sont comptabilisées au compte de résultat, dans la même catégorie que la variation de juste valeur de l'élément couvert. Les variations de juste valeur relatives à la part inefficace des instruments dérivés sont comptabilisées séparément dans le compte de résultat.

- Instruments dérivés non éligibles à la comptabilité de couverture

Certains instruments dérivés ne sont pas éligibles à la comptabilité de couverture. Ces instruments dérivés sont enregistrés à la juste valeur au compte de résultat et les variations de juste valeur des instruments dérivés qui ne sont pas éligibles à la comptabilité de couverture sont enregistrées directement au compte de résultat. L'impact sur le compte de résultat de ces instruments dérivés est présenté sur la ligne « Autres éléments du résultat financier ».

- Couverture d'investissement net à l'étranger

Les opérations de couverture d'investissement net à l'étranger sont comptabilisées comme les couvertures de flux de trésorerie.

Tout gain ou perte de l'instrument de couverture sur la part effective de couverture sont reconnus dans les autres éléments du résultat global ; les gains ou les pertes liés à la part inefficace sont reconnus immédiatement en compte de résultat.

Les gains et pertes accumulés dans les autres éléments du résultat global sont recyclés par le compte de résultat quand l'opération est débloquée.

### 6.2.1 Instruments financiers dérivés

Les instruments financiers dérivés s'analysent comme suit :

	Au 31 décembre 2023		Au 31 décembre 2022	
	Actif	Passif	Actif	Passif
Swap de taux d'intérêt - couverture des flux de trésorerie	0,0	-	-	-
Swaps de taux - ne relevant pas de la comptabilité de couverture	-	-	1,3	-
Couverture des soutes - couverture des flux de trésorerie	11,4	69,8	-	49,4
Swaps de taux et devises - couverture de juste valeur	-	23,8	-	31,2
Contrats à terme de change - couverture des flux de trésorerie	16,0	-	0,2	0,0
<b>Total des instruments financiers dérivés</b>	<b>27,5</b>	<b>93,6</b>	<b>1,5</b>	<b>80,7</b>
<i>part non courante (plus d'un an)</i>	<i>0,2</i>	<i>23,8</i>	<i>0,2</i>	<i>31,2</i>
<i>part courante (moins d'un an)</i>	<i>27,3</i>	<i>69,8</i>	<i>1,3</i>	<i>49,5</i>

En 2023, le Groupe a conclu de nouveaux instruments dérivés arrivant initialement à échéance à près d'un an, pour couvrir (i) partiellement son exposition aux fluctuations des prix du carburant pour un montant nominal de 1,6 milliard de Dollars US et (ii) son exposition au change EUR relatif à l'acquisition de Bolloré Logistics pour un montant nominal de 1,4 milliards de Dollars US.

Le Groupe n'a enregistré aucun autre transfert significatif entre catégories d'instruments financiers dérivés en 2023.

## 6.3 Autres actifs financiers non courants - Valeurs mobilières de placement et autres actifs financiers courants

Le Groupe classe ses actifs financiers dans les catégories suivantes en fonction de leur nature (i.e. en fonction de leurs caractéristiques de flux de trésorerie contractuels) et en fonction de la façon dont ils sont gérés (i.e. en fonction du business model utilisé par le Groupe pour gérer l'actif financier) :

### *Actifs financiers postérieurement évalués au coût amorti*

Ces actifs financiers sont enregistrés initialement à leur juste valeur, augmentée des frais directement attribuables.

Ils sont classés comme postérieurement évalués au coût amorti, s'ils respectent les deux critères suivants :

- L'actif est détenu selon un modèle économique dont l'objectif est uniquement de détenir l'actif financier pour encaisser des flux de trésorerie contractuels ;
- Les termes contractuels de l'actif financier génèrent des flux de trésorerie qui sont « SPPI » (« Solely Payments of Principal and Interest »), c'est-à-dire qu'ils découlent uniquement du paiement du nominal et du paiement des flux d'intérêts sur le principal restant dû.

Le coût amorti est déterminé en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif, minoré des dépréciations.

### *Actifs financiers postérieurement évalués à la juste valeur en contrepartie des autres éléments du résultat global*

Ces actifs financiers sont enregistrés initialement à leur juste valeur, augmentée des frais directement attribuables.

Ils sont classés comme postérieurement évalués à la juste valeur en contrepartie des autres éléments du résultat global, s'ils respectent les deux critères suivants :

- L'actif est détenu selon un modèle économique dont l'objectif est à la fois de détenir l'actif financier pour encaisser des flux de trésorerie contractuels et de vendre l'actif financier ;
- Les termes contractuels de l'actif financier génèrent des flux de trésorerie qui sont « SPPI » (« Solely Payments of Principal and Interest »), c'est-à-dire qu'ils découlent uniquement du paiement du nominal et du paiement des flux d'intérêts sur le principal restant dû.

Le modèle économique évoqué au premier critère implique une fréquence et des volumes de ventes plus importants que le modèle économique utilisé pour les actifs financiers évalués au coût amorti. L'intention de vendre l'instrument avant la maturité de l'investissement fait partie intégrante de ce modèle.

### *Actifs financiers postérieurement évalués à la juste valeur en contrepartie du résultat*

Ces actifs financiers sont enregistrés initialement à leur juste valeur, à l'exclusion des frais directement attribuables qui sont reconnus en résultat.

Ils sont classés comme postérieurement évalués à la juste valeur du résultat si ce sont :

- Des actifs détenus selon un modèle économique qui ne correspond à aucun des deux modèles évoqués pour les actifs postérieurement évalués au coût amorti ou pour les actifs postérieurement évalués à la juste valeur en contrepartie des autres éléments du résultat global ;
- Les termes contractuels de l'actif financier génèrent des flux de trésorerie qui ne sont pas « SPPI » (« Solely Payments of Principal and Interest »), c'est-à-dire qu'ils ne découlent pas uniquement du paiement du nominal et du paiement des flux d'intérêts sur le principal restant dû.

Un actif financier est ainsi classé et évalué à la juste valeur en contrepartie du résultat si cet actif financier est :

- Un actif détenu à des fins de transactions ;
- Un instrument de dettes qui ne répond pas aux critères pour être évaluée au coût amorti ou à la juste valeur en contrepartie des autres éléments du résultat global ;
- Les instruments de capitaux propres que le Groupe n'a pas choisi de comptabiliser en juste valeur en contrepartie des autres éléments du résultat global.

Les variations de juste valeur des actifs financiers classés et évalués à la juste valeur en contrepartie du résultat sont inclus dans le compte de résultat de l'exercice au cours duquel ils sont encourus.

### *Dépréciation des actifs financiers*

A chaque clôture, le Groupe réalise des tests de dépréciations en utilisant le modèle des pertes de crédit attendues (« expected credit loss model (ECL) »).

Le montant de la dépréciation reconnue comme perte de crédit attendue à chaque date de reporting, tout comme le produit d'intérêt enregistré sur les futures périodes, sont déterminés selon un modèle de dépréciation en 3 phases selon le niveau d'augmentation du risque de crédit de l'actif financier depuis sa comptabilisation initiale :

- 1<sup>ère</sup> phase : Quand le risque crédit n'a pas augmenté significativement depuis la comptabilisation initiale de l'actif, le Groupe comptabilise les pertes attendues sur 12 mois et le produit financier (intérêt) sur la base du montant brut de l'instrument ;
- 2<sup>ème</sup> phase : Quand le risque de crédit augmente significativement et que le risque de crédit n'est pas considéré comme faible, le Groupe comptabilise les pertes prévues sur la durée du prêt et le produit financier (intérêt) sur la base du montant brut de l'instrument ;

- 3ème phase : En cas de détérioration du crédit qui menace sa recouvrabilité, le Groupe comptabilise des pertes attendues sur la durée de vie de l'actif et des intérêts sur une base nette (soit la valeur brute comptable nette de la dépréciation).

### 6.3.1 Autres actifs financiers non- courants

Les autres actifs financiers non courants s'analysent de la façon suivante :

	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022
Brut	895,2	485,6
Perte de valeur	(12,1)	(12,9)
<b>Investissements dans des sociétés non consolidées</b>	<b>883,1</b>	<b>472,7</b>
Brut	296,6	62,0
Perte de valeur	(21,5)	(19,7)
<b>Prêts</b>	<b>275,1</b>	<b>42,3</b>
Brut	481,9	480,2
Perte de valeur	(6,7)	(20,6)
<b>Dépôts</b>	<b>475,2</b>	<b>459,7</b>
Brut	149,4	124,4
Perte de valeur	(83,6)	(65,0)
<b>Créances dues par les entreprises associées et coentreprises</b>	<b>65,8</b>	<b>59,4</b>
Brut	1 111,1	1 315,6
Perte de valeur	(4,3)	(86,7)
<b>Autres actifs financiers</b>	<b>1 106,8</b>	<b>1 228,9</b>
<b>Brut</b>	<b>2 934,2</b>	<b>2 467,8</b>
<b>Perte de valeur</b>	<b>(128,2)</b>	<b>(204,8)</b>
<b>Total net des autres actifs financiers non courants</b>	<b>2 806,0</b>	<b>2 263,0</b>

Les variations des prêts et dépôts sont présentées dans la rubrique « Flux de trésorerie liés aux autres actifs financiers » dans le tableau des flux de trésorerie consolidés.

#### *Participations dans des sociétés non consolidées*

Ce poste est principalement composé de participations dans (i) Air France-KLM pour 347,0 millions de Dollars US, (ii) Fransabank El Djazair pour 60,4 millions de Dollars US, (iii) Metropole Television pour 187,1 millions de Dollars US, (iv) Eutelsat pour 121,8 millions de Dollars US, (v) Brut pour 47,4 millions de Dollars US et de (vi) différentes participations individuellement non significatives, principalement classées en actifs à la juste valeur par résultat.

Le Groupe a augmenté sa participation dans le groupe Metropole Television, avec une participation de 10,27 % (6,93 % au 31 décembre 2022). Dans le cadre des récentes opérations sur capital d'Eutelsat, la part du Groupe a été diluée à 5,47%. Par ailleurs, suite à la récente augmentation de capital réservée aux salariés du groupe Air France-KLM, le Groupe détient désormais 8,80% du capital (9% au 31 décembre 2022).

#### *Prêts et créances dues par les entreprises associées et coentreprises*

Les « Prêts et créances dues par les entreprises associées et coentreprises » sont essentiellement constitués de fonds empruntés par des coentreprises de certaines parties liées.

L'augmentation est principalement liée à un prêt à un terminal en Jamaïque dont le Groupe détient 51% au travers de sa coentreprise Terminal Link.

## Dépôts

Les « Dépôts » correspondent à 475,2 millions de Dollars US de dépôts non éligibles au classement en trésorerie disponible au 31 décembre 2023 (459,7 millions de Dollars US au 31 décembre 2022).

## Autres actifs financiers

Au 31 décembre 2023, les « Autres actifs financiers » sont principalement composés (i) d'investissements financiers effectués non qualifiés d'équivalents de trésorerie pour 848,0 millions de Dollars US (681,8 millions de Dollars US au 31 décembre 2022) et (ii) d'avantages fiscaux à recevoir à l'échéance des financements de type « tax lease » à hauteur de 258,9 millions de Dollars US (209,8 millions de Dollars US au 31 décembre 2022).

### 6.3.2 Valeurs mobilières de placement et autres actifs financiers courants

Les « Valeurs mobilières de placement et autres actifs financiers courants » au 31 décembre 2023 comprennent :

- des valeurs mobilières de placement à la juste valeur pour un montant de 771,2 millions de Dollars US correspondant à l'investissement d'une partie de la liquidité du Groupe dans un instrument coté avec clause de sortie (813,3 millions de Dollars US au 31 décembre 2022) ;
- d'autres actifs financiers courants pour 3,7 milliards de Dollars US au 31 décembre 2023 (11,9 milliards de Dollars US au 31 décembre 2022). Les autres actifs financiers courants sont principalement composés de dépôts, non qualifiés de trésorerie ou équivalents de trésorerie depuis leur souscription, pour 3,5 milliards de Dollars US. Leur maturité moyenne est de 2 mois au 31 décembre 2023. Les autres actifs financiers courants comprennent également (i) la part courante des actifs financiers et (ii) des prêts à court terme à des coentreprises ou à des entreprises associées.

### 6.3.3 Classification des actifs et des passifs financiers

La ventilation par catégorie des valeurs comptables et des justes valeurs des instruments financiers du Groupe, qui sont inscrits au bilan au 31 décembre 2023, est indiquée ci-dessous :

Actif	Au 31 décembre 2023	Actifs financiers au coût amorti	Actifs financiers à la juste valeur en contrepartie des autres éléments du résultat global	Actifs financiers à la juste valeur dans le compte de résultat	Instruments dérivés
Instruments financiers dérivés	27,5	-	-	-	27,5
Autres actifs financiers	2 806,0	1 183,8	974,8	647,4	-
Clients et autres débiteurs	6 564,2	6 564,2	-	-	-
Actifs sur contrats	1 353,4	1 353,4	-	-	-
Titres de participations et autres actifs financiers (courants)	4 445,1	3 673,9	-	771,2	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	7 133,4	7 133,4	-	-	-
<b>Actifs financiers</b>	<b>22 329,6</b>	<b>19 908,8</b>	<b>974,8</b>	<b>1 418,5</b>	<b>27,5</b>
			319	139	
Passif	Au 31 décembre 2023	Passifs financiers au coût amorti	Instruments dérivés		
Dettes financières	15 935,3	15 935,3	-	-	-
Instruments financiers dérivés	93,6	-	-	-	93,6
Fournisseurs et autres créanciers	9 232,9	9 232,9	-	-	-
<b>Passifs financiers</b>	<b>25 261,8</b>	<b>25 168,2</b>	<b>93,6</b>		

## 6.4 Trésorerie, équivalents de trésorerie et liquidité

La rubrique trésorerie et équivalents de trésorerie du Groupe est composée des comptes bancaires, des dépôts bancaires à vue et des placements à court terme très liquides assortis d'échéances initiales inférieures ou

égales à trois mois. Ces actifs financiers sont classés en coût amorti et évalués selon les méthodes décrites précédemment. Les découverts bancaires sont présentés au sein des dettes financières au passif du bilan.

#### 6.4.1 Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie, les équivalents de trésorerie ainsi que la liquidité sont analysés comme suit :

	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022
Trésorerie	1 962,3	4 234,0
Dépôts à court terme	5 054,3	4 522,8
Trésorerie non disponible	116,7	156,7
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie au bilan</b>	<b>7 133,4</b>	<b>8 913,5</b>
Découverts bancaires	(16,4)	(41,6)
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie nets</b>	<b>7 117,0</b>	<b>8 871,9</b>
Trésorerie non disponible	(116,7)	(156,7)
Valeurs mobilières de placement	771,2	813,3
<b>Trésorerie disponible Groupe</b>	<b>7 771,4</b>	<b>9 528,5</b>
Convention de crédit non tirées	2 563,6	2 010,2
<b>Total Liquidité Groupe</b>	<b>10 335,0</b>	<b>11 538,7</b>

Le montant de la trésorerie non disponible concerne principalement des fonds détenus par le Groupe qui ne peuvent être utilisés en dehors de certains pays (dont l'Algérie) conformément aux dispositions du contrôle des changes.

Au 31 décembre 2023, le Groupe détient des dépôts à court terme qualifiés d'« équivalents de trésorerie » avec des maturités différentes pour un montant net de 5 054,3 millions de Dollars US, en complément des placements non qualifiés d'« équivalents de trésorerie » décrits en note 6.3.2.

#### 6.4.2 Lignes de crédit confirmées non tirées et liquidité totale

Au 31 décembre 2023, le Groupe dispose d'un montant de lignes de crédit confirmées non tirées à hauteur de 2 563,6 millions de Dollars US (2 010,2 millions de Dollars US au 31 décembre 2022), garanties par plusieurs institutions financières, inclus dans le montant de la liquidité du Groupe de 11 538,7 millions de Dollars US.

De plus, le Groupe a investi 3,5 milliards de Dollars US dans des dépôts financiers courants non qualifiés de trésorerie et d'équivalents de trésorerie ayant une maturité moyenne restante de 2 mois (cf. note 6.3.2) et 0,9 milliards de Dollars US dans des actifs financiers non courants (cf. note 6.3.1), pour un montant total de 14,8 milliards de Dollars US de ressources financières au 31 décembre 2023.

En outre, le Groupe bénéficie de 1,1 milliard de Dollars US de financement non utilisé disponible dans le cadre de ses programmes de titrisation de créances.

## 6.5 Capital social, autres réserves et résultat par action

### Capital social et autres réserves

Les coûts marginaux directement attribuables à l'émission d'actions sont comptabilisés dans les capitaux propres en déduction des produits de l'émission, nets d'impôts.

Le capital social est constitué de (i) 11 031 714 actions ordinaires détenues par MERIT France S.A.S., ses actionnaires ainsi que les personnes liées à cette entreprise, (ii) 3 626 865 actions ordinaires détenues par

Yildirim et (iii) 453 358 actions ordinaires et 1 action de préférence détenues par la Banque Publique d'Investissement (Bpifrance, anciennement le FSI) pour un total de 15 111 938 actions.

Merit France SAS, le principal actionnaire de CMA CGM SA, détient 72.61% alors que Yildirim détient 24% des actions ordinaires de la société Bpifrance détient 3.0%.

Le Groupe n'a pas émis de plan d'option ou instrument dilutif.

Le cumul des autres éléments du résultat global recyclables au compte de résultat se ventile de la façon suivante :

	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022
Couverture de flux de trésorerie	(43,7)	(60,2)
Part du résultat global dans les sociétés associées et coentreprises	19,3	16,8
Impôts différés sur réserves	0,0	0,0
Couverture d'investissement net à l'étranger	23,3	23,3
Différences de conversion	(553,8)	(477,8)
<b>Total des autres éléments du résultat global</b>	<b>(554,9)</b>	<b>(498,0)</b>

## 6.6 Endettement financier

### *Dettes financières*

Les dettes financières qui rentrent dans le champ d'application de la norme IFRS9 « Instruments financiers » sont classées en dettes financières évaluées au coût amorti ou à la juste valeur par le compte de résultat (lorsque détenues à des fins de trading). Le Groupe détermine la classification de ses dettes financières lors de leur comptabilisation initiale. Le Groupe ne détient pas de dettes financières évaluées à la juste valeur par le compte de résultat sur l'exercice, à l'exception des instruments financiers dérivés.

Les passifs financiers sont comptabilisés initialement à leur juste valeur, diminuée des frais d'émission pour les dettes financières qui ne sont pas évaluées à la juste valeur par le résultat. Les passifs financiers du Groupe comprennent les fournisseurs et autres créanciers, les découverts bancaires, les emprunts et dettes et les instruments dérivés.

A l'exception des engagements résultant des contrats de location sous IFRS 16, les dettes financières sont initialement comptabilisées à leur juste valeur, nettes des coûts de transaction encourus. Les emprunts sont ultérieurement maintenus à leur coût amorti : toute différence entre la trésorerie reçue lors du tirage de la dette (nets des coûts de transaction) et la valeur de remboursement est comptabilisée dans le compte de résultat sur la durée de l'emprunt selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les dettes financières comprennent également les engagements reconnus au titre des contrats de location IFRS 16.

### *Dettes de loyers sous IFRS 16*

IFRS 16 requiert de reconnaître une dette de loyers (et un droit d'utilisation) représentant son obligation d'effectuer des paiements de loyers pour des contrats de location. A la date de commencement du contrat, la dette de loyers est égale à la valeur des paiements futurs actualisée au taux d'emprunt marginal.

Sous IFRS 16, le montant reconnu en dette de loyers dépend principalement des hypothèses retenues en termes de taux d'actualisation et de durée. Les options de renouvellement, de prolongation, de résiliation

anticipée et d'achat sont également prises en compte dans le calcul de la dette de loyers si le preneur est raisonnablement certain de lever ces options.

#### Achat en substance

L'IASB a décidé de ne pas prévoir d'exigences particulières dans la norme IFRS 16 visant à distinguer un contrat de location d'une vente ou d'un achat d'actif. Cependant, conformément aux bases de conclusion BC139, l'IASB a observé que :

- la comptabilisation de contrats de location assimilés à la vente ou à l'achat de l'actif sous-jacent serait similaire à la comptabilisation de transactions de vente ou d'achat appliquant les exigences d'IFRS 15 et d'IAS 16 ;
- la comptabilisation d'une transaction dépend de sa substance et non de sa forme légale.

Par conséquent, si un contrat est considéré comme l'achat en substance d'une immobilisation corporelle, il répond à la définition des immobilisations corporelles d'IAS 16 et sera comptabilisé en appliquant cette norme, indépendamment du fait qu'il n'y a pas eu de transfert juridique. Si le contrat n'est pas considéré comme l'achat en substance d'une immobilisation corporelle mais répond à la définition d'un contrat de location, le contrat est comptabilisé en appliquant IFRS 16.

En conséquence, en raison de la substance de certaines transactions ayant la forme juridique d'un contrat de location ou en raison du caractère « d'achat en substance » de certains contrats de location, ces contrats n'ont pas été considérés comme des contrats de location. Par conséquent, les actifs correspondants sont présentés comme des actifs en propriété et les passifs correspondants comme des emprunts bancaires.

#### Taux d'actualisation

Le Groupe utilise les taux d'emprunt marginaux comme taux d'actualisation pour tous les contrats de location. Ces taux sont déterminés selon plusieurs critères dont, principalement, la catégorie d'actif, la durée (différente de la durée), l'âge des actifs, la devise du contrat de location etc... Les taux d'actualisation sont revus trimestriellement.

### 6.6.1 Maturités, variations et détails de l'endettement financier

Les dettes financières incluent les découverts bancaires, les emprunts et dettes à long terme auprès des établissements de crédit, les dettes de loyers (incluant les anciennes dettes liées aux contrats de location financement) ainsi que les autres dettes financières. Les échéances de ces dettes financières sont les suivantes:

	Au 31 décembre 2023	Part courante	Part non courante	Echéancier : 31 Décembre				
				2025	2026	2027	2028	au-delà
Dettes Senior	70,7	70,7	-	-	-	-	-	-
Emprunts bancaires - Financement d'actifs	2 004,9	323,3	1 681,6	333,7	232,8	254,9	208,0	652,2
Emprunts bancaires - Emprunts généraux	114,0	70,0	44,1	39,5	(1,0)	2,3	0,8	2,5
Découverts bancaires	16,4	16,4	-	-	-	-	-	-
Programme de titrisation	931,7	(2,5)	934,3	434,6	499,7	-	-	-
Autres emprunts	66,7	52,7	14,1	4,0	0,2	-	2,0	8,0
<b>Total hors passifs de loyers</b>	<b>3 204,5</b>	<b>530,5</b>	<b>2 674,0</b>	<b>811,7</b>	<b>731,6</b>	<b>257,3</b>	<b>210,7</b>	<b>662,7</b>
Passifs de loyers	12 730,7	2 632,1	10 098,6	1 944,7	1 515,8	1 236,5	1 090,9	4 310,8
<b>Total incluant les passifs de loyers</b>	<b>15 935,3</b>	<b>3 162,7</b>	<b>12 772,6</b>	<b>2 756,4</b>	<b>2 247,4</b>	<b>1 493,8</b>	<b>1 301,6</b>	<b>4 973,5</b>

Les variations des dettes financières peuvent s'analyser de la façon suivante :

	Dettes Senior	Emprunts bancaires	Contrats de location IFRS16	Découverts bancaires	Programmes de titrisation	Autres emprunts	Total
<b>Solde au 1<sup>er</sup> janvier 2023</b>	<b>613,9</b>	<b>2 123,2</b>	<b>13 335,3</b>	<b>41,6</b>	<b>967,1</b>	<b>214,0</b>	<b>17 295,0</b>
Encaissement provenant de nouveaux emprunts, net des coûts d'émission	-	22,1	-	-	10,8	9,5	42,4
Remboursement d'emprunts	(565,1)	(294,5)	(2 822,3)	-	(55,0)	(159,2)	(3 896,0)
Autres augmentations / diminutions des emprunts	2,5	252,5	2 849,2	(25,4)	-	(5,3)	3 073,6
Intérêts courus et amortissement des frais d'émission	16,3	23,1	(14,2)	-	2,9	(7,4)	20,7
Levées d'options exercées sur navires et conteneurs	-	(43,0)	(785,5)	-	-	-	(828,4)
Reclassement	-	(2,4)	-	-	-	0,2	(2,2)
Regroupement d'entreprises	-	25,9	134,0	0,1	(0,0)	16,5	176,5
Différences de conversion	3,1	12,0	34,1	0,1	5,9	(1,5)	53,7
<b>Solde au 31 Décembre 2023</b>	<b>70,7</b>	<b>2 119,0</b>	<b>12 730,7</b>	<b>16,4</b>	<b>931,7</b>	<b>66,7</b>	<b>15 935,3</b>

La ligne « Levées d'options exercées sur navires et conteneurs » correspond à l'exercice de levées d'options sur des contrats de location de navires pour (629,8) millions de Dollars US et de conteneurs pour (155,6) millions de Dollars US, ainsi que l'exercice de levées d'options liées à des dettes bancaires de navires pour (43,0) millions de Dollars US.

La ligne « Autres augmentations / diminutions des emprunts » correspond à la variation des emprunts qui n'ont pas généré d'impact sur la trésorerie nette du Groupe soit parce que (i) l'actif a fait l'objet d'un contrat de location selon IFRS 16, (ii) le tirage de l'emprunt s'est directement fait au bénéfice du chantier naval ou (iii) la variation des découverts bancaires a un effet corolaire sur la trésorerie.

Les dettes financières sont affectées aux actifs suivants et leurs taux d'intérêt moyens sont les suivants :

	Dettes Senior	Emprunts bancaires	Contrats de location IFRS16	Autres emprunts et découverts bancaires	Hors locations	Incluant locations	Taux d'intérêt moyen après couverture, coût amorti et allocation du prix d'acquisition
Navires	-	1 950,5	7 105,4	-	7,57%	6,63%	
Conteneurs	-	-	2 455,1	-	-	8,30%	
Terrains et immeubles	-	41,4	2 202,2	-	4,86%	6,24%	
Concession portuaire	-	6,4	885,7	-	6,96%	7,26%	
Autres immobilisations corporelles	-	6,7	82,3	-	2,34%	6,52%	
Autres dettes garanties	-	23,5	-	933,9	6,79%	6,73%	
Emprunts généraux (non garantis)	70,7	90,5	-	80,9	6,53%	6,49%	
<b>Total</b>	<b>70,7</b>	<b>2 119,0</b>	<b>12 730,7</b>	<b>1 014,9</b>			

Les dettes garanties sont sécurisées par des immobilisations corporelles (tels que des navires, conteneurs et immeubles) ainsi que par des nantissements ou équivalents sur des actifs financiers de type titres, comptes bancaires ou créances. Les emprunts généraux présentés dans le tableau ci-dessus ne sont pas sécurisés.

Les échéances des flux futurs de trésorerie relatifs aux dettes financières, y compris les remboursements en principal et les intérêts, sont présentées ci-dessous (conformément à IFRS 7, ces flux ne sont pas actualisés) :

	Au 31 décembre 2023	Echéancier : 31 décembre						
		Part courante	Part non courante	2025	2026	2027	2028	au-delà
Dettes Senior	73,8	73,8	-	-	-	-	-	-
Emprunts bancaires - Financement d'actifs	2 635,4	495,5	2 146,6	463,3	319,5	325,4	263,2	775,2
Emprunts bancaires - Emprunts généraux	154,6	83,9	64,0	52,3	7,0	2,7	1,1	0,9
Découverts bancaires	16,4	16,4	-	-	-	-	-	-
Programmes de titrisation	1 071,5	65,1	1 006,4	496,7	509,7	-	-	-
Autres emprunts hors intérêts courus	42,1	19,7	22,4	5,4	1,0	0,7	2,6	12,8
<b>Total hors passifs de loyers</b>	<b>3 993,8</b>	<b>754,4</b>	<b>3 239,4</b>	<b>1 017,7</b>	<b>837,3</b>	<b>328,8</b>	<b>266,8</b>	<b>788,9</b>
Passifs de loyers	16 449,1	3 395,2	13 053,9	2 545,8	1 991,1	1 616,8	1 396,2	5 504,1
<b>Total incluant les passifs de loyers</b>	<b>20 442,9</b>	<b>4 149,5</b>	<b>16 293,3</b>	<b>3 563,4</b>	<b>2 828,4</b>	<b>1 945,5</b>	<b>1 663,0</b>	<b>6 293,0</b>

### 6.6.2 Détails des émissions obligataires (« EO »)

Au 31 décembre 2023, le bilan ne comporte plus qu'une émission obligataire non sécurisée d'un montant de 71,0 millions de Dollars US de valeur nominale, émise initialement par APL Limited et transférée à APL Investments America, et dont la maturité est en janvier 2024 (récemment remboursée - cf. note 8.3).

L'émission obligataire de 525,0 millions d'Euros de valeur nominale, émise par CMA CGM et dont la maturité initiale était à janvier 2026, a été entièrement remboursée par anticipation en février 2023.

### 6.6.3 Emprunts bancaires

Au 31 décembre 2023, le Groupe a remboursé par anticipation des emprunts bancaires liés au financement de navires à hauteur de 43,9 millions de Dollars US.

### 6.6.4 Programme de titrisation

Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2023, le montant total de dette tirée sous le programme de titrisation a légèrement baissé à 931,7 millions de Dollars US.

En mars 2023, CMA CGM a renégocié les termes de son programme de titrisation en étendant sa maturité de mars 2024 à mars 2026.

### 6.6.5 Autres emprunts

En avril 2023, CEVA Logistics a versé un montant de 86,4 millions de Dollars US suite à l'exercice d'un put permettant l'acquisition des 50 % des parts restantes dans une coentreprise Bergé-Gefco.

Au 31 décembre 2023, les autres emprunts comprennent 37,1 millions de Dollars US d'intérêts courus (45,8 millions de Dollars US au 31 décembre 2022).

## 6.7 Flux de trésorerie liés aux activités de financement

Les flux de trésorerie liés aux activités de financement s'élevaient à (9 440,2) millions de Dollars US pour l'exercice clos le 31 décembre 2023. Les flux de trésorerie liés aux activités de financement se composent de remboursement d'emprunts pour (1 073,8) millions de Dollars US, de décaissements relatifs aux intérêts financiers pour (272,1) millions de Dollars US et de paiements relatifs au contrat de location IFRS16 pour (3 702,0) millions de Dollars US.

Les flux de trésorerie liés aux activités de financement sont également impactés par le paiement de dividendes pour (3 517,6) millions de Dollars US et par divers flux financiers pour (947,6) millions de Dollars US incluant principalement l'exercice d'options d'achat de navires et de conteneurs pour (828,4) millions de Dollars US.

## Note 7 - Périmètre de consolidation

### 7.1 Principes et jugements comptables utilisés pour la détermination du périmètre de consolidation

L'analyse du contrôle exercé par la société mère, tel que défini dans IFRS 10 « Etats financiers Consolidés », peut requérir un exercice de jugement notamment dans des situations complexes. La Direction a fondé ses conclusions en application des principes suivants et à l'aune de tous les faits et circonstances, ainsi que sur la base des accords contractuels en vigueur.

## *Filiales*

Les filiales sont toutes les entités (y compris les entités ad hoc) contrôlées par le Groupe.

Le contrôle sur une entité n'est effectif que si les éléments suivants sont réunis :

- Le pouvoir : l'investisseur a des droits qui lui donnent la capacité de diriger les activités pertinentes (les activités affectant de manière significative les rendements de la société détenue) ;
- L'exposition aux risques et aux rendements de l'entité ;
- La capacité de faire usage de son pouvoir sur l'entité pour influencer sur les rendements.

Les filiales sont consolidées par intégration globale à compter de la date à laquelle le contrôle est transféré au Groupe. Elles sont déconsolidées à compter de la date à laquelle le contrôle cesse d'être exercé.

L'ensemble des transactions intragroupes, les soldes bilanciels, les produits et les charges générés par les opérations réalisées entre sociétés du Groupe sont intégralement éliminés.

Les états financiers des filiales sont établis à la même date que ceux de la société mère et ont été préparés selon les mêmes principes comptables.

Les participations ne donnant pas le contrôle correspondent à la part des pertes et profits et des actifs nets qui ne sont pas détenus par le Groupe. Elles sont présentées dans les capitaux propres séparément des intérêts du Groupe et, dans le compte de résultat, séparément du résultat revenant aux actionnaires du Groupe.

### *Transactions avec les détenteurs de participations ne donnant pas le contrôle*

Dans le cadre de l'acquisition de parts auprès de détenteurs de participations minoritaires, la différence entre le prix payé et la quote-part des actifs nets acquis de la filiale est enregistrée en capitaux propres. Les gains et pertes résultant de la cession de participations ne donnant pas le contrôle sont également enregistrés en capitaux propres.

Quand le Groupe cesse d'avoir le contrôle, toute participation conservée dans l'entité est réévaluée à sa juste valeur, le changement de valeur comptable étant reconnu en résultat. La juste valeur devient alors égale à la valeur comptable initiale de la participation conservée dans l'entreprise associée, la coentreprise ou l'actif financier.

### *Participations dans des coentreprises et influence notable*

Seules les sociétés dans lesquelles le Groupe n'a pas le contrôle peuvent faire partie d'un partenariat. Un partenariat est défini comme une opération dans laquelle deux entreprises au moins ont conjointement le contrôle.

Un contrôle conjoint existe quand les décisions relatives aux activités pertinentes nécessitent l'accord unanime des parties qui contrôlent collectivement cette entité. L'accord unanime signifie que toute partie ayant le contrôle conjoint de l'entité peut empêcher quelconque des autres parties, ou un groupe de parties, de prendre des décisions unilatérales (par rapport aux activités pertinentes) sans son consentement.

Une coentreprise est un partenariat dans lequel les parties qui en ont le contrôle conjoint ont des droits sur ses actifs nets. Un coentrepreneur comptabilise sa participation dans une coentreprise comme un investissement, selon la méthode de la mise en équivalence (conformément à la norme IAS 28 « Participation dans des entreprises associées et des coentreprises »).

L'influence notable réside dans le fait de pouvoir participer aux décisions de l'entité bénéficiant des investissements en matière de politique financière et opérationnelle, sans détenir le contrôle ou le contrôle conjoint sur cette entité :

- Une partie qui détient des participations dans une coentreprise mais qui n'en a pas le contrôle conjoint comptabilise sa participation conformément à IFRS 9 ;
- sauf si elle a une influence notable sur la coentreprise, auquel cas elle comptabilise sa participation conformément à IAS 28.

Selon cette méthode de la mise en équivalence, les participations dans les entreprises associées et les coentreprises sont comptabilisées à leur coût, ajustées du montant cumulé des variations de valeur de la quote-part du Groupe postérieures à l'acquisition et réduites du montant des distributions de dividendes.

La valeur nette comptable de ces participations est présentée au bilan sous la rubrique « Participations dans des entreprises associées et des coentreprises » (cf. note 7.2).

La quote-part du Groupe dans les profits ou pertes d'une entreprise associée ou d'une coentreprise est présentée en EBIT dans la mesure où l'activité des entités est partie intégrante des activités opérationnelles du Groupe et que ces entités ne peuvent être considérées comme des investissements financiers. Cette rubrique comprend la dépréciation éventuelle des écarts d'acquisition, le résultat financier et la charge d'impôt relatifs aux entreprises associées et coentreprises.

Lorsque la quote-part du Groupe dans les pertes d'une entreprise associée ou d'une coentreprise est supérieure ou égale à sa participation dans l'entreprise associée, y compris toute créance non garantie, le Groupe ne comptabilise pas de pertes additionnelles, sauf s'il a une obligation implicite ou contractuelle de participer aux pertes ou d'effectuer des paiements au nom de l'entreprise associée.

La participation du Groupe dans les entreprises associées et les coentreprises comprend l'écart d'acquisition identifié lors de l'acquisition, net de tout cumul de pertes de valeur.

Les sociétés sur lesquelles le Groupe n'exerce plus d'influence notable ou de contrôle conjoint mais conserve un intérêt résiduel sont évaluées à la juste valeur.

## 7.2 Investissements dans les entreprises associées et les coentreprises

### 7.2.1 Investissements dans les entreprises associées et les coentreprises - Variation du Bilan Consolidé

Les participations dans les entreprises associées et les coentreprises s'analysent comme suit :

	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022
<b>Début de l'exercice</b>	<b>514,6</b>	<b>575,7</b>
Acquisition de filiales	2,1	-
Nouveaux Investissements dans des entreprises associées et des coentreprises	330,7	10,5
Augmentation de capital	434,6	24,6
Quote-part de bénéfice / (perte)	(15,5)	(38,9)
Dividendes payés ou à payer	(8,6)	(31,6)
Autres éléments du résultat global	11,3	(25,3)
Autres	(1,0)	(0,3)
<b>À la fin de l'exercice</b>	<b>1 268,3</b>	<b>514,6</b>

La ligne « Augmentation de capital » correspond aux fonds investis dans Terminal Link permettant le remboursement du financement de Terminal Link à CMP pour 434,1 millions Dollars US, sans modification du pourcentage de détention dans Terminal Link, augmentant ainsi la valeur de la participation du Groupe.

La ligne « Nouveaux investissements dans des entreprises associées et des coentreprises » correspond à l'acquisition de 49% des parts de CSP (Spain) Terminals S.L.U. pour 304,5 millions de Dollars US (cf. note 3.1.1) et de l'investissement dans le terminal de Nhava Sheva pour 26,2 millions de Dollars US.

La ligne « Quote-part de bénéfice / (perte) » correspond à la part du Groupe dans le bénéfice ou la perte des entreprises associées et coentreprises, incluant les pertes de valeur constatées par les entreprises associées et coentreprises concernées. En 2023, cela comprend une charge non récurrente de (6,1) millions de Dollars US qui correspond à la perte de valeur d'une entreprise associée.

Au 31 décembre 2023, les principaux investissements classés en entreprises associées et coentreprises sont :

- 51% dans Terminal Link Group pour 648,3 millions de Dollars US (234,2 millions de Dollars US au 31 décembre 2022) ;
- 50% dans Anji-CEVA pour 201,7 millions de Dollars US (211,6 millions de Dollars US au 31 décembre 2022) ;
- 49% dans CSP (Spain) Terminals S.L.U. pour 310,7 millions de Dollars US.

#### 7.2.2 Informations complémentaires sur les entreprises associées

La contribution des investissements dans les entreprises associées est présentée ci-dessous, dont aucun n'est individuellement significatif :

	31 décembre 2023	31 décembre 2022
% de détention	n.a.	n.a.
% de droits de vote	n.a.	n.a.
Participations dans les entreprises associées au bilan	30,3	29,8
Part du résultat attribué aux participations dans les entreprises associées au bilan	4,4	4,9
Impact des participations dans les entreprises associées aux autres éléments du résultat global	0,4	(3,0)
Part du résultat global attribué aux participations dans les entreprises associées	4,8	1,9
Juste valeur (pour les entités cotées)	n.a.	n.a.
Dividendes distribués à CMA CGM	4,4	21,4

## 7.2.3 Informations complémentaires sur les coentreprises

	TERMINAL LINK GROUP		ANJI CEVA		AUTRES ENTITES	
	31 décembre 2023	31 décembre 2022	31 décembre 2023	31 décembre 2022	31 décembre 2023	31 décembre 2022
% de détention	51,0%	51,0%	50,0%	50,0%	n.a.	n.a.
% de droits de vote (si différent du % de détention)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Participations dans les coentreprises au bilan	648,3	234,2	201,7	201,0	388,0	49,7
Part du résultat attribué aux participations dans les coentreprises au bilan	(30,3)	(18,9)	6,3	3,7	4,2	(28,6)
Impact des participations dans les coentreprises aux autres éléments du résultat global	9,8	(12,7)	(3,0)	(9,2)	4,2	(0,3)
Part du résultat global attribué aux participations dans les coentreprises	(20,6)	(31,6)	3,3	(5,6)	(2,3)	(28,9)
Juste valeur (pour les sociétés cotées)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Dividendes distribués à CMA CGM	-	-	2,6	6,9	1,7	3,3
<b>Données, sur une base de 100%</b>						
Actifs non courants	3 004,0	2 646,5	161,8	170,8		
Autres actifs courants	149,1	275,5	816,0	808,5		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	125,8	2,1	191,1	147,9		
<b>Total Actif</b>	<b>3 278,9</b>	<b>2 924,0</b>	<b>1 168,9</b>	<b>1 127,2</b>		
Capitaux Propres part du groupe	1 513,1	1 144,3	174,5	169,2		
Participations ne donnant pas le contrôle	191,8	18,2	54,0	58,3		
Emprunts non courants	1 220,2	1 532,2	23,9	14,7		
Autres passifs non courants	61,7	35,6	16,4	18,6		
Emprunts courants	133,7	50,1	15,9	26,2		
Autres passifs courants	158,5	143,7	884,2	840,2		
<b>Total Passif</b>	<b>3 278,9</b>	<b>2 924,0</b>	<b>1 168,9</b>	<b>1 127,2</b>		
<b>Réconciliation des capitaux propres des coentreprises</b>						
<b>Capitaux propres excluant les obligations convertibles en actions (*)</b>	<b>1 513,1</b>	<b>750,4</b>	<b>174,5</b>	<b>169,2</b>		
Capitaux propres imputables au coentrepreneur	(741,4)	(367,7)	(87,3)	(84,6)		
Allocation de prix d'achat	-	-	128,1	128,1		
Renonciation aux intérêts	(58,0)	(83,5)	-	-		
Elimination du gain interne	(68,8)	(68,8)	-	-		
Ajustement de dividendes	-	-	(16,5)	(12,0)		
Autre	3,4	3,8	2,9	0,3		
<b>Contribution au bilan de la participation mise en équivalence</b>	<b>648,3</b>	<b>234,2</b>	<b>201,7</b>	<b>201,0</b>		
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>633,1</b>	<b>431,0</b>	<b>1 406,8</b>	<b>1 406,8</b>		
Perte de valeur & amortissement	(89,6)	(60,0)	(45,4)	(47,0)		
Résultat financier	(103,5)	(104,9)	0,7	3,4		
Impôts sur le revenu	(15,7)	(12,0)	(11,4)	(11,8)		
<b>Résultat de l'exercice</b>	<b>(55,3)</b>	<b>10,7</b>	<b>31,0</b>	<b>28,6</b>		
<b>Autres éléments du résultat global</b>	<b>4,9</b>	<b>2,2</b>	<b>(6,0)</b>	<b>(18,5)</b>		
<b>Résultat global total</b>	<b>(50,4)</b>	<b>12,9</b>	<b>25,0</b>	<b>10,2</b>		
<b>Rapprochement avec la contribution au compte de résultat (base 100%)</b>						
<b>Résultat de l'exercice des coentreprises</b>	<b>(55,3)</b>	<b>10,7</b>	<b>31,0</b>	<b>28,6</b>		
Intérêts ne donnant pas le contrôle	-	-	(15,5)	(19,3)		
Part du résultat de l'exercice imputable au coentrepreneur	27,1	(5,3)	(7,7)	(4,7)		
Renonciation aux intérêts dans le cadre de la garantie de dividendes	(2,1)	(24,3)	-	-		
Autre	-	-	(1,4)	(1,0)		
<b>Contribution au compte de résultat de la participation mise en équivalence</b>	<b>(30,3)</b>	<b>(18,9)</b>	<b>6,3</b>	<b>3,7</b>		

(\*) Obligations convertibles en action exclues en 2022 et remboursées en 2023

## 7.3 Liste des entités ou des sous-groupes inclus dans le périmètre de consolidation

Dans le but d'améliorer la pertinence des informations publiées, le Groupe ne publie que les entités ou sous-groupes matériels en appliquant les seuils suivants :

- Entités consolidées par intégration globale contribuant au chiffre d'affaires pour un montant supérieur à 10,0 millions de Dollars US ;
- Entreprises associées et coentreprises contribuant aux capitaux propres pour un montant supérieur à 5,0 millions de Dollars US ;
- Agences dont les volumes d'activité dépassent les 500 000 EVP;
- Certaines entités exerçant des activités de type « holding ».

Au 31 décembre 2023, le périmètre de consolidation est composé de 791 entités consolidées par intégration globale ou par mise en équivalence, soit directement soit à travers un sous-groupe (811 entités au 31 décembre 2022).

Les entités principales sont détaillées ci-dessous :

Entité Légale	Pays	Pourcentage de détention direct et indirect
<b>CMA CGM SA (entité mère)</b>	<b>France</b>	
<b>Méthode de consolidation - Intégration globale</b>		
<b>TRANSPORT MARITIME</b>		
ANL CONTAINER LINE LTD	Australie	100,00%
MERCOSUL LINE NAVEGACAO LTD	Bresil	100,00%
CMA SHIPS SAS	France	100,00%
CONTAINERSHIPS - CMA CGM	Allemagne	100,00%
ANL SINGAPORE	Singapour	100,00%
CMA CGM ASIA SHIPPING PTE. LTD	Singapour	100,00%
CMA CGM ASIA PACIFIC LINER PTE LTD	Singapour	100,00%
AMERICAN PRESIDENT LINES, LLC	États-Unis	100,00%
<b>AGENCES</b>		
CMA CGM AGENCES FRANCE	France	100,00%
CMA CGM AGENCIAS INDIA PVT LTD	Inde	100,00%
CMA CGM AMERICA LLC	États-Unis	100,00%
CMA CGM ANL DUBAI	Emirats Arabes Unis	100,00%
CMA CGM BRAZIL	Bresil	100,00%
CMA CGM CHINA	Chine	100,00%
CMA CGM DENIZ ACENTELIGI A.S	Turquie	97,75%
CMA CGM GROUP (AUSTRALIA) PTY LTD	Australie	100,00%
CMA CGM HOLLAND BV	Pays-Bas	100,00%
CMA CGM UK AGENCY	Royaume-Uni	100,00%
CMA CGM & ANL PHILIPPINES INC	Philippines	100,00%
CMA CGM BELGIUM	Belgique	100,00%
CMA CGM DEUTSCHLAND	Allemagne	100,00%
CMA CGM IBERICA	Espagne	100,00%
CMA CGM JAPAN	Japon	100,00%
CMA CGM KOREA	Corée du Sud	100,00%
CMA CGM MALAYSIA SDN BHD	Malaisie	100,00%
CMA CGM MEXICO	Mexique	100,00%
CMA CGM VIETNAM	Viêt Nam	100,00%
<b>TERMINAUX</b>		
FENIX MARINE SERVICES LTD	États-Unis	100,00%
GMM _ GENERALE DE MANUTENTION MARTINIQUE	Martinique	95,00%
INTRAMAR SA	France	100,00%
MARSEILLE MANUTENTION	France	100,00%
SOCIETE D'ACCONAGE ET DE MANUTENTION DE LA REUNION	France	95,44%
CMA CGM KAOHSIUNG TERMINAL	Taiwan	100,00%
Port Liberty Bayonne LP	États-Unis	100,00%
Port Liberty New York LP	États-Unis	100,00%
GMG _ GENERALE DE MANUTENTION EN GUADELOUPE	Guadeloupe	95,00%
<b>AUTRES ACTIVITES</b>		
CMA CGM AIR CARGO	France	100,00%
CCIS FRANCE	France	100,00%
CC TERMINAL CONTENEURS DAKAR (TCD)	Sénégal	100,00%
CMA CGM INLAND SERVICES INDONESIA	Indonésie	90,00%
SICSA RAIL TRANSPORT S.A.	Espagne	76,00%
SA CORSE PRESSE	France	100,00%
SA LA PROVENCE	France	100,00%
La Méridionale SA	France	99,14%
<b>LOGISTIQUE &amp; "SUPPLY CHAIN"</b>		
AVEC Logistics (Ireland) Ltd.	République d'Irlande	100,00%
CARGEX S.A.	Colombie	100,00%
CC Logistics (China) Co, Ltd (CN)	Chine	100,00%
CEVA Asia Pacific Holdings Company Pte. Ltd. (SGD)	Singapour	100,00%
CEVA Contract Logistics Kft	Hongrie	100,00%
CEVA Contract Logistics Mexico	Mexique	100,00%
CEVA Freight (Australia) Pty. Ltd.	Australie	100,00%
CEVA Freight (Espana), S.L.	Espagne	100,00%
CEVA Freight (Poland) Sp. z o.o.	Pologne	100,00%
CEVA Freight (Thailand) Ltd.	Thaïlande	73,98%
CEVA Freight (UK) Ltd.	Royaume-Uni	100,00%
CEVA Freight Austria GmbH	Autriche	100,00%
CEVA Freight Belgium N.V.	Belgique	100,00%
CEVA Freight Canada Corp	Canada	100,00%
CEVA Freight Germany GmbH	Allemagne	100,00%
CEVA Freight Holdings (Malaysia) Sdn. Bhd.	Malaisie	100,00%
CEVA Freight Holland B.V.	Pays-Bas	100,00%
CEVA Freight Italy S.r.l.	Italie	100,00%
CEVA Freight LLC	États-Unis	100,00%

LOGISTIQUE & "SUPPLY CHAIN"		
CEVA Freight Management Argentina S.R.L.	Argentine	100,00%
CEVA Freight Management de Colombia S.A.S.	Colombie	100,00%
CEVA freight Management de Ecuador	Équateur	100,00%
CEVA Freight Management do Brasil Ltda.	Bresil	100,00%
CEVA Freight Management France S.A.S.	France	100,00%
CEVA Freight Management Logistica de Chile Ltda.	Chili	100,00%
CEVA Freight Management Mexico, S.A. de C.V.	Mexique	100,00%
CEVA Freight Shanghai Ltd. - East	Chine	100,00%
CEVA Ground Europe	Belgique	100,00%
Ceva Interfreight Tanzania Ltd	Tanzanie	100,00%
CEVA Interfreight Uganda Ltd	Ouganda	100,00%
CEVA Logistica de Mexico, S.A. de C.V.	Mexique	100,00%
CEVA Logistics - Showfreight UK	Royaume-Uni	100,00%
CEVA Logistics (Australia) Pty. Ltd.	Australie	100,00%
CEVA Logistics (Hong Kong) Ltd.	Hong Kong	100,00%
CEVA Logistics (Malaysia) Sdn. Bhd.	Malaisie	100,00%
CEVA Logistics (New Zealand) Pty. Ltd.	Nouvelle-Zélande	100,00%
CEVA Logistics (Philippines) Inc.	Philippines	100,00%
CEVA Logistics (Sweden) AB	Suède	100,00%
CEVA Logistics (Taiwan) Co. Ltd.	Taiwan	100,00%
CEVA Logistics (Thailand) Ltd.	Thaïlande	86,73%
CEVA Logistics (U.A.E.) L.L.C.	Emirats Arabes Unis	100,00%
CEVA Logistics (Vietnam) Company Ltd.	Viêt Nam	69,99%
CEVA Logistics Belgium N.V.	Belgique	100,00%
CEVA Logistics Benelux B.V.	Pays-Bas	100,00%
CEVA Logistics Canada, ULC	Canada	100,00%
CEVA Logistics Commerce EMEA B.V.	Pays-Bas	100,00%
CEVA Logistics eServices B.V.	Pays-Bas	100,00%
CEVA Logistics Espana, S.L.	Espagne	100,00%
CEVA Logistics Fashion Services B.V.	Pays-Bas	100,00%
CEVA Logistics Finland OY	Finlande	100,00%
CEVA Logistics GmbH	Allemagne	100,00%
CEVA Logistics Hungary Kft.	Hongrie	100,00%
CEVA Logistics India Pte. Ltd.	Inde	100,00%
CEVA Logistics India PVT LTD. (CL)	Inde	100,00%
CEVA Logistics Italia S.r.l.	Italie	100,00%
CEVA Logistics Japan, Inc.	Japon	100,00%
CEVA Logistics Korea, Inc.	Corée du Sud	100,00%
CEVA Logistics Ltd. - Dedicated	Royaume-Uni	100,00%
CEVA Logistics Ltda.	Bresil	100,00%
CEVA LOGISTICS MAROC	Maroc	100,00%
CEVA Logistics Netherlands B.V.	Pays-Bas	100,00%
CEVA Logistics Peru S.R.L.	Pérou	100,00%
CEVA Logistics Poland Sp. zo.o	Pologne	100,00%
CEVA logistics S.r.l.	Roumanie	100,00%
CEVA Logistics Singapore Pte. Ltd.	Singapour	100,00%
CEVA Logistics South Africa (Proprietary) Ltd.	Afrique du Sud	100,00%
CEVA Logistics U.S., Inc.	États-Unis	100,00%
CEVA Logistics ZalareServices B.V.	Pays-Bas	100,00%
CEVA Lojistik Limited Sirketi	Turquie	100,00%
CEVA Saudi Logistics & Freight Co.	Arabie Saoudite	100,00%
CEVA Ulusiararasi Tasimacilik A.S.	Turquie	100,00%
CEVA Vehicle Logistics (Thailand) Ltd.	Thaïlande	100,00%
CEVA&MELI Joint venture	Italie	50,00%
COLIS PRIVE SA Belgique	Belgique	100,00%
COLIS PRIVE SAS FRANCE	France	100,00%
Dubai Contract Logistics	Emirats Arabes Unis	100,00%
FM Warehouse (Taicang) co .LTD	Chine	100,00%
IBA - CEVA Logistics Egypt	Égypte	60,00%
Ingram Micro CFS E-Business GmbH	Allemagne	100,00%
Ingram Micro CFS Eurohub Fulfilment GmbH	Allemagne	100,00%
Ingram Micro CFS Fulfilment GmbH	Allemagne	100,00%
Ingram Micro CFS Fulfilment Solutions Sp. Zoo	Pologne	100,00%
Ingram Micro CFS Fulfilment Sp. Zoo	Pologne	100,00%
Ingram Micro Mobility AB	Suède	100,00%
Ingram Micro Nordic Services AB	Suède	100,00%
Ingram Micro Services Switzerland GmbH	Suisse	100,00%
Ingram Micro Slovakia S.R.O.	Slovaquie	100,00%

<b>LOGISTIQUE &amp; "SUPPLY CHAIN"</b>		
PT CEVA Logistik Indonesia	Indonésie	100,00%
Shipwire, Inc	États-Unis	100,00%
Zedchain International Logistics SL	Espagne	72,39%
CCIS COTE D'IVOIRE	Côte d'Ivoire	100,00%
AUTOXP LIMITED	Royaume-Uni	100,00%
BERGE GEFCO, S.L.	Espagne	100,00%
BSM Transportes S.A.	Argentine	95,00%
G2F, GEFCO Fleet Facilities	France	100,00%
GEFCO (Portugal) TRANSITARIOS, LDA	Portugal	100,00%
GEFCO Adria logistika d.o.o.	Slovénie	100,00%
GEFCO Argentina S.A.	Argentine	100,00%
GEFCO AUTOMOTIVE SERVICES	France	100,00%
GEFCO Baltic Sia	Lettonie	100,00%
GEFCO Benelux S.A.	Belgique	100,00%
GEFCO Bulgaria Food	Bulgarie	100,00%
GEFCO Ceska Republica S.R.O.	République tchèque	100,00%
GEFCO Chile S.A.	Chili	100,00%
GEFCO Deutschland GmbH	Allemagne	100,00%
GEFCO doo Beograd	Serbie	100,00%
GEFCO Espana S.A.	Espagne	100,00%
GEFCO Forwarding Australia Pty. Ltd.	Australie	100,00%
GEFCO Forwarding China Ltd	Chine	100,00%
GEFCO Forwarding France	France	100,00%
Gefco Forwarding Hava ve Deniz Tasimaciligi A.S.	Turquie	100,00%
GEFCO Forwarding Netherlands B.V.	Pays-Bas	100,00%
GEFCO Forwarding UK Ltd.	Royaume-Uni	100,00%
GEFCO France SAS	France	100,00%
GEFCO Industrial Services	France	100,00%
GEFCO Italia S.P.A.	Italie	100,00%
GEFCO Logistica Do Brasil Ltda.	Bresil	100,00%
GEFCO LORRY AND TRANSPORT, S.L.U	Espagne	100,00%
GEFCO Magyarország Kft.	Hongrie	100,00%
GEFCO MAROC FREE ZONE	Maroc	100,00%
GEFCO Maroc S.A.	Maroc	100,00%
GEFCO Middle East - FZE	Emirats Arabes Unis	100,00%
GEFCO Polska Sp. Zoo	Pologne	100,00%
GEFCO Romania Srl	Roumanie	100,00%
GEFCO S.A.	France	100,00%
GEFCO SLOVAKIA s.r.o.	Slovaquie	100,00%
GEFCO Suisse S.A.	Suisse	100,00%
GEFCO Tasimacilik Ve Lojistik A.S.	Turquie	100,00%
GEFCO U.K., Ltd.	Royaume-Uni	100,00%
Gruppo Mercurio S.P.A.	Italie	85,00%
<b>HOLDING FINANCIERE</b>		
CMA CGM AGENCIES WORLDWIDE	France	100,00%
CMA TERMINALS HOLDING	France	100,00%
CMA TERMINALS	France	100,00%
CMA CGM & ANL Securities B.V.	Pays-Bas	99,99%
CMA CGM Asia Pacific Limited	Singapour	100,00%
CMA CGM Global AGENCY Pte Ltd	Singapour	100,00%
CMA CGM INLAND SERVICES (CCIS)	France	100,00%
CMA CGM OVERSEAS (TAIWAN) INVESTMENT LTD	Taiwan	100,00%
CMA CGM PYRAMIDES FRANCE	France	100,00%
CMA TERMINALS INVESTMENTS	France	100,00%
Zebox Venture	France	100,00%
APL INVESTMENTS AMERICA LLC	États-Unis	100,00%

#### **Méthode de consolidation - Mise en équivalence**

<b>Les entreprises associées et coentreprises sont détaillées ci-dessous</b>		
ANJI CEVA	Chine	50,00%
TERMINAL LINK GROUP	France	51,00%
CMA MUNDRA TERMINAL PVT LTD	Inde	50,00%
GEMALINK	Viêt Nam	25,00%
Total Terminal International Algeciras (TTIA)	Espagne	25,50%

## 7.4 Transactions avec les parties liées

Aux fins de la présente note, les natures de parties liées suivantes ont été identifiées :

- Des activités de terminaux qui incluent principalement Terminal Link et ses filiales ainsi que des entreprises associées et coentreprises ou reconnues comme des investissements non consolidés (Kribi, Mundra).
- Anji-CEVA, une coentreprise opérant dans le secteur de la logistique.

- Certaines agences maritimes, sociétés non consolidées ou associées.
- Certaines entités liées aux actionnaires et/ou aux membres de la Direction :
  - Merit France, l'actionnaire majoritaire du Groupe, et ses filiales autres que CMA CGM ;
  - Merit CC SAL, une société dont le siège social se situe au Liban et dont les actionnaires ultimes sont la famille Saadé et les membres de sa famille immédiate, qui détient la quasi-totalité des actions ordinaires du Groupe ;
  - Certaines filiales de Merit CC SAL, y compris Merit SAL, une société de services fournissant à CMA CGM des prestations de contrôle des coûts et des revenus et un soutien à l'audit interne, MERIT invest SAL, une société à laquelle le Groupe a prêté des fonds pour des investissements immobiliers, CMA Liban, un agent maritime et « Investment and Financing Corp. Ltd », une société de location de conteneurs ;
  - Yildirim, une société turque, qui détient 24% des actions ordinaires du Groupe depuis le 31 décembre 2017 (cf. Note 6.5), et avec laquelle le Groupe a signé un accord concernant la cession de 50% de ses actions dans Malta Freeport Terminals Limited pour un prix de 200,0 millions d'Euros (289,0 millions de Dollars US à la date de la transaction) ;
  - La Banque Publique d'Investissement (Bpifrance précédemment FSI), détentrice de 3,0% des actions ordinaires de CMA CGM depuis avril 2021 (cf. note 6.5) ;
  - Une fondation à but non lucratif dénommée « Fondation d'Entreprise CMA CGM » dont l'objet est la promotion d'activités à but non lucratif.
- D'autres activités qui comprennent principalement :
  - Eutelsat, dont le Groupe détient 5,47% des parts ;
  - Air France, dont le Groupe détient 8,80% du capital ;
  - Quelques investissements en lien avec la division média.

Les transactions avec les parties liées incluses dans le compte de résultat s'analysent comme suit (hormis les quote-parts de résultats des entreprises associées et coentreprises) :

	Total Parties liées		Terminaux		Agences		Entités actionnaires ou membres de la gouvernance		Autres	
	Exercice clos le 31 décembre		Exercice clos le 31 décembre		Exercice clos le 31 décembre		Exercice clos le 31 décembre		Exercice clos le 31 décembre	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Produits opérationnels	86,6	88,3	4,0	5,6	10,2	0,0	1,6	6,8	70,8	75,8
Charges opérationnelles	(834,8)	(332,1)	(677,9)	(223,4)	(15,2)	(0,4)	(60,6)	(40,7)	(81,1)	(67,5)
Autres éléments opérationnels	(33,4)	(2,4)	(33,4)	(2,4)	-	-	-	-	-	-
Résultat financier	22,5	29,9	(10,9)	(1,2)	1,9	12,7	3,9	(11,8)	27,6	30,3

Les positions bilancielle relatives aux parties liées ci-dessus sont les suivantes (hormis le montant des participations dans les entreprises associées et coentreprises ainsi que les titres des entités non consolidées) :

	Total Parties liées		Terminaux		Agences		Entités actionnaires ou membres de la gouvernance		Autres	
	Exercice clos le 31 décembre		Exercice clos le 31 décembre		Exercice clos le 31 décembre		Exercice clos le 31 décembre		Exercice clos le 31 décembre	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Actifs non courants	358,2	444,2	321,8	10,3	-	-	1,5	1,1	34,9	432,9
Actifs courants	98,9	186,2	80,5	132,3	7,4	6,2	3,4	29,3	7,7	18,5
Passifs non courants	-	11,0	-	11,0	-	-	-	-	-	-
Passifs courants	81,8	27,4	44,8	12,5	21,3	3,6	1,8	0,0	13,9	11,3

Au cours du deuxième trimestre 2023, le Groupe a acquis des conteneurs réfrigérés auprès d'IFCO, une partie liée, pour un montant total de 101 millions de Dollars US. La transaction a été réalisée à des conditions normales de marché.

Les salaires et traitements des principaux dirigeants sont inclus dans les charges de personnel pour un montant de 17,8 millions de Dollars US au cours de l'exercice 2023 (9,1 millions de Dollars US au cours de l'exercice 2022).

## Note 8 - Autres notes

### 8.1 Provisions, avantages au personnel et passifs éventuels

Le Groupe comptabilise des provisions pour risques et charges lorsque :

- Il a une obligation légale ou implicite à l'égard d'un tiers, liée à un événement passé ;
- Il est plus probable qu'improbable que cette obligation donnera lieu à une sortie de ressources lors de son règlement ; et
- Le montant peut être estimé de manière fiable.

Si le Groupe prend un engagement volontaire de neutralité carbone à un horizon défini, la constitution d'une provision est soumise à conditions :

- En ce qui concerne les dépenses futures nécessaires à la réduction des émissions de gaz à effet de serre du Groupe, aucune provision ne doit être constituée s'il n'existe pas d'obligation liée à un événement passé (par exemple un sinistre) ;
- En ce qui concerne les crédits carbone qui seront utilisés pour compenser les émissions du Groupe, une provision ne doit être constituée qu'une fois les émissions excédentaires réalisées, et seulement si le Groupe n'a pas d'autre solution réaliste que l'exécution de son engagement de compenser ces émissions.

#### Jugements et estimations comptables afin de déterminer le risque relatif aux litiges maritimes et sociaux et provisions associées

Le Groupe évalue les provisions sur la base des faits et événements connus à la date de clôture en fonction de son expérience passée et au mieux de sa connaissance. Certaines provisions peuvent également être ajustées suite à un événement postérieur à la clôture. Les provisions concernent principalement les litiges avec des tiers comme des chantiers navals, les coûts de restructuration et les réclamations relatives aux avaries maritimes. Certaines provisions requièrent un certain niveau de jugement et d'estimation (cf. notes ci-dessous).

Les provisions sont détaillées comme suit :

	Litiges	Autres risques et obligations	Provisions	dont part non courante	dont part courante	Avantages au personnel	dont part non courante	dont part courante
<b>Au 31 décembre 2021</b>	<b>226,2</b>	<b>406,9</b>	<b>633,1</b>	<b>405,1</b>	<b>228,0</b>	<b>279,9</b>	<b>278,0</b>	<b>1,8</b>
Augmentations	224,7	184,7	409,3			45,2		
Reprises non utilisées pendant l'exercice	(34,4)	(76,6)	(111,0)			(7,3)		
Reprises utilisées pendant l'exercice	(36,5)	(115,0)	(151,5)			(20,0)		
Reclassements	0,3	(21,7)	(21,4)			(1,4)		
Acquisition de filiales	13,9	158,0	171,9			47,7		
Gain / perte actuariel(le) comptabilisé(e) dans les autres éléments du résultat global	-	-	-			(38,4)		
Ecart de conversion	(3,0)	(3,0)	(6,0)			(16,3)		
<b>Au 31 décembre 2022</b>	<b>391,3</b>	<b>533,2</b>	<b>924,4</b>	<b>681,0</b>	<b>243,4</b>	<b>289,3</b>	<b>285,6</b>	<b>3,7</b>
Augmentations	157,4	178,5	335,9			64,1		
Reprises non utilisées pendant l'exercice	(40,9)	(65,0)	(105,9)			(1,4)		
Reprises utilisées pendant l'exercice	(17,0)	(198,4)	(215,5)			(58,3)		
Reclassements	(55,2)	26,5	(28,7)			0,4		
Acquisition de filiales	3,1	15,6	18,7			7,7		
Gain / perte actuariel(le) comptabilisé(e) dans les autres éléments du résultat global	-	-	-			(2,2)		
Ecart de conversion	(0,8)	1,9	1,1			(0,0)		
<b>Au 31 décembre 2023</b>	<b>437,7</b>	<b>492,3</b>	<b>930,1</b>	<b>731,5</b>	<b>198,6</b>	<b>299,5</b>	<b>296,8</b>	<b>2,7</b>

#### 8.1.1 Provisions pour litiges et autres risques et obligations

##### Litiges

Les provisions pour litiges au 31 décembre 2023 comprennent des provisions pour avaries maritimes et autres litiges encourus dans le cours normal des activités du Groupe.

Bien que l'issue de ces procédures judiciaires soit incertaine, la Société estime qu'elle a provisionné tous les passifs probables et évaluables découlant du cours normal des affaires et, par conséquent, ne s'attend pas à ce qu'un passif non provisionné découlant de l'une de ces procédures judiciaires ait un impact significatif sur les résultats d'exploitation, la liquidité, les ressources en capital ou le bilan.

### Dossier des douanes belges

En février 2018, CMA CGM a été informée par les douanes belges de la découverte de 2 lots de 7 conteneurs de cigarettes, marchandise déclarée en tant que verrerie par le freight forwarder auprès de l'agence CMA CGM d'Istanbul, pour un transport de Gebze (Turquie) vers Rotterdam.

En janvier 2020, l'Etat Belge et l'Administration Générale des douanes et accises belges a cité à comparaître pour importation illégale de cigarettes les sociétés CMA CGM BELGIUM, CMA CGM S.A. et CMA CGM TURQUIE devant le Tribunal correctionnel d'Anvers. L'Administration demande le règlement d'amendes pénales, droits d'entrée, droits d'accises dont les montants sont significatifs.

Une décision préliminaire en faveur de CMA CGM a été rendue en juin 2021. En novembre 2023, cette décision a été annulée en appel par la Cour d'appel d'Anvers. La direction a décidé de faire appel devant la Cour suprême. La direction et ses conseillers continueront de suivre de près la situation.

### Autres risques et obligations

Les provisions pour autres risques et obligations comprennent principalement :

- Des provisions pour indemnisations des employés, pour restructuration et pour assurance d'un montant de 177,8 millions de Dollars US (179,1 millions de Dollars US au 31 décembre 2021). Les provisions d'assurance sont liées aux régimes d'auto-assurance qui se basent sur des estimations, basées sur l'expérience historique, sur le coût final des sinistres en cours et des sinistres encourus mais non reportés à la date de clôture, sur les risques retenus par le Groupe. Les provisions de restructuration comprennent les coûts de licenciement du personnel et les coûts de fermeture de site;
- Des provisions pour démantèlement dans le cadre de contrats de location pour un montant de 167,4 millions de Dollars US (158,6 millions de Dollars US au 31 décembre 2022) reflétant des obligations liées à certains contrats (notamment de conteneurs) pour remettre en état les actifs avant de les restituer aux bailleurs ;
- Et d'autres provisions d'un montant de 147,1 millions de Dollars US (195,5 millions de Dollars US au 31 décembre 2022) incluant (i) des provisions fiscales autres que les provisions IFRIC23 et (ii) des provisions pour contrats onéreux.

#### 8.1.2 Provisions liées aux avantages au personnel

##### Jugements et estimations comptables

La valorisation des provisions liées aux avantages au personnel et autres obligations similaires est basée, entre autres, sur des hypothèses de taux d'actualisation, taux d'augmentation des salaires et des avantages au personnel ainsi que des tables de mortalité. Ces hypothèses peuvent diverger des données réelles du fait de changement de facteurs externes tels que le contexte économique ou les conditions de marché, de même que les taux de mortalité.

Les sociétés du Groupe opèrent dans différentes juridictions et disposent de différents régimes de retraite. Le Groupe dispose de régimes à prestations définies et de régimes à cotisations définies.

Un régime à prestations définies est un régime de retraite qui définit le montant de la prestation de retraite qui sera perçue par un salarié lors de sa retraite, en fonction, en général, d'un ou de plusieurs facteurs tels que l'âge, l'ancienneté et le salaire. La prestation de retraite versée à tous les employés dans le pays d'incorporation du Groupe est qualifiée de régime à prestations définies.

Un régime à cotisations définies est un régime de retraite en vertu duquel le Groupe verse des cotisations fixes à une entité indépendante. Dans ce cas, le Groupe n'est tenu par aucune obligation légale ou implicite le contraignant à verser des cotisations supplémentaires dans l'hypothèse où les actifs ne suffiraient pas à payer, à l'ensemble des membres du personnel, les prestations dues au titre des services rendus durant l'exercice en cours et les exercices précédents.

L'engagement du Groupe au titre des régimes à prestations définies est calculé selon la méthode des unités de crédit projetées, tenant compte des conditions économiques particulières dans les différents pays concernés et des hypothèses actuarielles. Ces obligations peuvent être couvertes par les « actifs de régimes » affectés à ces opérations. Le Groupe procède tous les ans à une évaluation externe de ses obligations.

### *Evaluation*

Conformément à IAS 19 « Avantages du personnel », le passif inscrit au bilan au titre des avantages au personnel à prestations définies correspond à la valeur actualisée de l'obligation liée aux régimes à prestations définies à la clôture, déduction faite de la juste valeur des actifs des régimes. Les gains et pertes actuariels résultant de changements d'hypothèses actuarielles ou d'ajustements liés à l'expérience sont comptabilisés directement en autres éléments du résultat global, il en est de même pour ce qui concerne le rendement des actifs à l'exception des produits d'intérêts.

Les paiements effectués par le Groupe dans le cadre des régimes à cotisations définies sont constatés dans les charges de l'exercice au cours duquel les services ont été rendus.

Le coût des services afférent aux charges de retraite est présenté dans les charges de personnel au sein des charges d'exploitation. La composante « Intérêts » figure dans les autres produits et charges financiers, nets.

Les coûts de services passés sont comptabilisés immédiatement dans le compte de résultat consolidé.

En France, certaines sociétés intervenant dans les terminaux portuaires participent, dans le cadre de conventions collectives et conjointement avec d'autres sociétés (régimes dits « multi-employeurs ») au financement de plans destinés à couvrir les obligations en matière de retraite et les programmes relatifs à l'amiante. Ces programmes sont par nature difficiles à évaluer car ils impliquent de disposer d'informations détaillées qui sont disponibles uniquement sur demande du bénéficiaire pour lui permettre de calculer ses droits individuels de retraite. Du plus, le régime rassemble les actifs de plusieurs employeurs, et les obligations spécifiques à chaque employeur dans le cadre du plan sont donc difficiles à déterminer avec précision, car elles varient d'une année sur l'autre en fonction des niveaux d'activité. Conformément à IAS 19 paragraphe 34, quand il n'y a pas suffisamment d'informations disponibles sur lesquelles s'appuyer pour appliquer la comptabilité des régimes à prestations définies aux plans multi-employeurs, ces plans sont traités comme des régimes à cotisations définies.

En France, la réforme législative visant à relever l'âge de la retraite de 62 à 64 ans a été validée par le Conseil constitutionnel le 14 avril 2023. Le report de l'âge légal de la retraite et l'accélération de l'augmentation des durées de cotisation peuvent avoir des impacts différents selon les faits et circonstances propres à chaque entreprise. En application d'IAS 19, cela est considéré comme une modification du régime (et non comme une révision des hypothèses actuarielles) dont les conséquences doivent être comptabilisées immédiatement en compte de résultat. L'impact sur les EFC du Groupe n'est pas significatif.

### *Description des plans du Groupe*

Les salariés du Groupe ont généralement droit à des prestations de retraite, conformément à la réglementation locale :

- Des indemnités de fin de carrière et une couverture de frais médicaux payées par le Groupe au moment du départ à la retraite (régimes à prestations définies) ; et
- Des prestations de retraite des organismes extérieurs financées par les cotisations des entreprises et des salariés (régime à cotisations définies).

Conformément au cadre réglementaire et aux conventions collectives, le Groupe a établi des régimes (d'entreprise ou multi-employeurs) de cotisations définies et de prestations définies en faveur des salariés.

### *Régimes à cotisations définies*

Les régimes à cotisations définies sont financés par l'intermédiaire de fonds de pension indépendants ou d'organismes similaires.

Les cotisations sont fixées à l'avance (par exemple basées sur le salaire) et sont payées à ces organismes extérieurs, et les droits du bénéficiaire sont couverts par le fonds de pension. Le Groupe n'a pas d'obligation légale ou implicite de payer d'autres contributions si jamais le fonds n'avait pas un niveau d'actifs suffisant pour payer à tous les employés leurs prestations au titre de l'année en cours et des années passées. Les contributions des employeurs sont reconnues lors de leurs années de survenance et sont comptabilisées en charges dans les avantages au personnel.

Certaines filiales de CMA CGM, CMA CGM ASIA PACIFIC et CEVA contribuent également à des plans négociés collectifs de type multi-employeurs, qui fournissent des prestations de retraite à certains salariés représentés par des syndicats. Ces contributions sont déterminées d'après le contrat de travail initialement négocié. Ces plans sont comptabilisés en tant que régimes à cotisations définies conformément à IAS 19 paragraphe 34.

Le Groupe a versé 106,6 millions de Dollars US dans ses régimes de retraite à cotisations définies en 2023 (98,1 millions de Dollars US en 2022), comptabilisés comme avantages au personnel avec le coût des régimes à prestations définies.

#### Régimes à prestations définies

Les principaux régimes de retraite à prestations définies peuvent être décrits de la façon suivante :

##### Indemnités de fin de carrière (France)

En France, les plans d'indemnités de fin de carrière prennent la forme d'un montant forfaitaire payé par l'entreprise aux salariés quand ils partent à la retraite. Le montant de cet avantage dépend de l'ancienneté du salarié à la date de départ à la retraite, et il est prescrit par une convention collective. Ces accords sont négociés par les représentants syndicaux de l'employeur et des salariés, par secteur d'activité et au niveau national. Leur application est obligatoire. Les indemnités de fin de carrière ne sont pas liées aux autres prestations de retraite habituellement applicables en France, comme les prestations versées par la Sécurité Sociale ou les organismes complémentaires (ARRCO et AGIRC).

##### Article 23 (France)

Les prestations correspondent à une rente payable à un groupe fermé de bénéficiaires. Tous les bénéficiaires sont des retraités. Ce plan a été partiellement externalisé et financé auprès d'un assureur. Les rentes sont tout de même directement payées par l'employeur.

Les pensions sont indexées chaque année sur l'augmentation générale des salaires de l'entreprise. Le conjoint survivant d'un retraité a droit à une pension égale à 60% des prestations de retraite versées au moment du décès.

##### Médailles du travail (France)

Cet avantage est un montant forfaitaire payable aux salariés quand ils totalisent un nombre d'années d'ancienneté donné.

##### Indemnités amiante/pénibilité (France)

Dans les activités menées dans les terminaux par certaines filiales du Groupe en France, les salariés ayant cumulé un certain nombre d'années, dans des conditions de travail considérées comme pénibles et/ou ayant été exposés à l'amiante en travaillant dans un terminal, ont le droit de partir à la retraite 2 à 5 années plus tôt que l'âge normal de la retraite.

Les prestations de retraite anticipée sont financées par l'intermédiaire d'un programme d'Etat (amiante) et/ou d'un programme multi-employeurs. Tel qu'indiqué ci-dessus, lorsque le Groupe ne dispose pas d'informations suffisantes pour comptabiliser en tant que régimes à prestations définies les régimes multi-employeurs à prestations définies, ces plans sont traités comme un régime à cotisations définies.

Néanmoins, en cas de départ à la retraite anticipé, les indemnités forfaitaires payables par l'employeur diffèrent des indemnités de fin de carrière et ont été définies par une convention collective locale. Cette somme forfaitaire spécifique est prise en compte dans l'évaluation des indemnités de fin de carrière des salariés concernés.

#### Indemnités de fin de carrière (Maroc)

Dans les filiales du Groupe au Maroc, les indemnités de fin de carrière correspondent à un montant forfaitaire payé par le Groupe aux salariés quand ils partent à la retraite. Le montant de cet avantage est fonction de l'ancienneté du salarié et du salaire à la date du départ à la retraite et il est fixé par une convention collective.

#### Assurance médicale (Maroc)

Les prestations procurent une couverture médicale permanente aux retraités et à leurs ayant-droits, selon certaines conditions. Le programme est un régime complémentaire aux remboursements de l'Assurance Maladie Obligatoire et est assuré par l'intermédiaire d'un contrat d'assurance souscrit auprès d'un assureur local.

Ce coût estimatif du remboursement annuel est indexé chaque année de 2,5% afin de refléter la consommation médicale et l'inflation des coûts.

#### Régime de retraite (Australie)

En Australie, dans certaines filiales du Groupe, les indemnités de fin de carrière correspondent à une somme forfaitaire payée par le Groupe aux salariés quand ils partent à la retraite ou qu'ils démissionnent du Groupe. Le montant de cet avantage est fonction de l'ancienneté du salarié et du salaire au moment de son départ à la retraite ou de sa démission. Ce programme n'est plus accessible aux nouveaux bénéficiaires.

#### Plans de congés annuels et plans de congés de long terme (Australie)

Ces plans non financés donnent aux salariés le droit d'épargner des congés annuels en fonction de leur ancienneté.

#### Régimes à prestations définies de CMA CGM ASIA PACIFIC

Les provisions pour avantages au personnel de CMA CGM ASIA PACIFIC concernent principalement des prestations fondées sur le salaire de fin de carrière et selon le nombre d'années d'ancienneté du salarié. Ces plans sont principalement relatifs à des salariés localisés au Etats-Unis ainsi qu'à Taiwan. Aux Etats-Unis, tous les régimes d'employés non-syndiqués ne sont plus accessibles pour des nouvelles cotisations.

#### Régimes à prestations définies de CEVA

Ceva dispose de différents régimes de retraite à travers le monde, la plupart sont des régimes à cotisations définies. CEVA a peu de régimes à prestations définies dont les principaux sont basés en Italie, au Royaume-Uni et aux Etats-Unis. Ces régimes sont fermés aux nouveaux entrants.

La majorité des paiements de prestations viennent des fonds de pension ; cependant, il y a également des régimes où l'entreprise prend en charge les paiements de prestations lorsqu'ils doivent être acquittés. Les régimes de retraite aux Pays Bas ont changé pour un plan de carrière sans indexation depuis le 1er janvier 2013. Le nouveau régime est traité comme un régime à cotisations définies.

#### Régime de retraite en Italie

En accord avec le Trattamento di Fine Rapporto (« TFR ») en Italie, les employés se voient attribuer une indemnité de départ au moment de quitter l'entreprise. La réglementation du TFR a changé depuis le 1er janvier 2007 et les employés ont la possibilité de rester sous l'ancienne réglementation ou bien de transférer les futures provisions à des fonds de pension externes. Concernant les provisions liées au TFR postérieures au

1er janvier 2007, elles sont traitées comme des régimes à cotisations définies dans un cas comme l'autre.

### *Hypothèses actuarielles*

Les hypothèses actuarielles utilisées pour les principaux pays sont les suivantes :

	Au 31 décembre 2023					Au 31 décembre 2022				
	Zone euro	Maroc	Australie	Royaume-Uni	Etats-Unis	Zone euro	Maroc	Australie	Royaume-Uni	Etats-Unis
Taux d'actualisation	3,34%	4,20%	4,90%	4,60%	4,93%	3,83%	3,30%	5,50%	5,00%	5,19%
Augmentations de salaires attendues	3,20%	4,00%	4,00%	n.a.	3,00%	3,07%	4,00%	7,00%	n.a.	3,00%
Inflation à long terme	2,00%	2,00%	n.a.	3,30%	2,40%	2,00%	2,00%	n.a.	3,47%	2,50%

L'hypothèse d'augmentation des salaires indiquée dans le tableau ci-dessus inclut l'effet de l'inflation à long terme.

### Détermination du taux d'actualisation

Zone Euro : Le Groupe a utilisé comme taux de référence l'IBOxx Corporate AA 10+.

Maroc : En raison d'un manque de liquidités sur le marché des entreprises, le Groupe a utilisé un taux moyen d'emprunts d'État reflétant la durée moyenne des régimes (environ 13 ans).

Australie : Le Groupe a utilisé comme taux de référence la moyenne des taux des obligations d'entreprises reflétant la durée moyenne des plans (environ 5 ans).

Royaume-Uni : Le Groupe a utilisé comme taux de référence l'IBOxx Corporate AA (courbe de taux des obligations d'entreprises ajustée afin d'exclure l'effet des obligations émises par les universités comprises dans la construction de la courbe).

Etats-Unis : Le taux d'actualisation aux Etats-Unis s'analyse plan par plan. De plus, l'usage veut que le taux d'actualisation soit déterminé en utilisant les flux de trésorerie réels, en appliquant une courbe de rendement (ici, la « Citigroup Pension Yield curve ») afin d'obtenir un taux d'actualisation moyen pondéré. Le taux d'actualisation présenté ici est un taux moyen pondéré de régimes à prestations définies.

### Evolution des taux

En raison de la baisse des taux d'intérêt dans presque toutes les régions, le taux d'actualisation utilisé pour évaluer les engagements de retraite et autres avantages au personnel a diminué dans la plupart des pays entre le 31 décembre 2022 et le 31 décembre 2023. L'impact de la réactualisation des engagements de retraite et des plans médicaux s'est traduit par une perte de 5,7 millions de Dollars US, tandis que l'impact de la réactualisation sur les actifs de régime s'est traduit par un gain de 7,9 millions de Dollars US. Par conséquent, l'impact positif global de la réactualisation des régimes de retraite définis et des régimes médicaux enregistrés dans les autres éléments du résultat global s'élève à 2,2 millions de Dollars US.

### *Variation des engagements, actifs de régime et provisions*

Le passif net inscrit au bilan se détaille comme suit :

	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022
Valeur actualisée du passif non financé	(251,2)	(201,1)
Valeur actualisée du passif financé	(269,6)	(293,9)
Juste valeur des actifs	221,3	205,7
<b>Valeur actualisée du passif net</b>	<b>(299,5)</b>	<b>(289,3)</b>

La variation des engagements au titre des régimes à prestations définies s'analyse de la façon suivante :

	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022
<b>A l'ouverture</b>	<b>495,0</b>	<b>554,5</b>
Modification de plans - Coûts des services passés	4,3	(3,5)
Coûts des services rendus	44,1	43,7
Intérêts	20,9	10,7
Gains / pertes actuariels	6,5	(106,4)
Cotisations versées	(62,3)	(34,4)
Contributions des employés	0,5	0,2
Frais payés	(0,0)	(0,0)
Impôts payés	(0,1)	(0,1)
Primes payées	(0,0)	(0,0)
Acquisition / cession de filiales et autres	8,1	59,4
Sorties de plans	(1,1)	0,6
Ecart de conversion	5,0	(30,0)
<b>A la clôture</b>	<b>520,8</b>	<b>495,0</b>

Les actifs de régime ont évolué comme suit durant l'exercice :

	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022
<b>A l'ouverture</b>	<b>205,7</b>	<b>274,7</b>
Rendements attendus	9,8	5,8
Gains / pertes actuariels	7,9	(66,0)
Cotisations versées	(14,7)	(14,2)
Contributions de l'employeur	8,4	5,3
Contributions des employés	0,5	0,3
Acquisition / cession de filiales et autres	-	13,1
Frais payés	(0,1)	(1,2)
Impôts payés	(0,1)	(0,1)
Primes payées	(0,0)	(0,0)
Règlement de plan	-	-
Ecart de conversion	3,8	(12,0)
<b>A la clôture</b>	<b>221,3</b>	<b>205,7</b>

La répartition des investissements dans les actifs de régime est la suivante :

	Au 31 décembre	
	2023	2022
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3,7%	4,9%
Instruments de capitaux propres	17,4%	13,8%
Instruments de dettes	13,3%	3,9%
Immobilier	0,6%	1,2%
Instruments dérivés	0,0%	0,0%
Fonds d'investissement	40,3%	41,8%
Actifs détenus par une compagnie d'assurance	11,5%	11,0%
Autres	13,2%	23,4%

Le tableau ci-après présente les montants comptabilisés au compte de résultat :

	Exercice clos le 31 décembre	
	2023	2022 (*)
a. Coût de services hors impôts, frais, contributions des employés et primes	44,1	43,7
b. Taxes et dépenses administratives	1,2	1,3
c. Contributions des employés	-	-
d. Coût des services passés / sorties de plans	4,3	(3,5)
e. Règlements non courants	2,6	0,6
<b>Total du coût des services</b>	<b>52,2</b>	<b>42,1</b>
a. Intérêt sur dette actuarielle - (produits) / charges	20,9	10,7
b. Intérêt sur actifs - produits / (charges)	(9,8)	(5,8)
c. Intérêt sur plafonnement des actifs - (produits) / charges	0,0	-
d. Intérêt sur droits aux remboursements - (produits) / charges	-	(0,0)
<b>Frais financiers nets</b>	<b>11,1</b>	<b>4,9</b>
Réévaluation des autres bénéfiques à long terme	0,7	(1,9)
<b>Montant de la charge liée aux avantages du personnel comptabilisée dans le compte de résultat</b>	<b>64,1</b>	<b>45,2</b>
<b>Réévaluation (comptabilisée en autres éléments du résultat global)</b>	<b>(2,2)</b>	<b>(38,4)</b>
Montant de la charge liée aux avantages du personnel comptabilisée dans le compte de résultat et en autres éléments du résultat global	61,9	6,8

Les montants du passif net comptabilisés au bilan s'analysent de la façon suivante :

	Exercice clos le 31 décembre 2023	Exercice clos le 31 décembre 2022
<b>Passif net à l'ouverture de l'exercice</b>	<b>(289,3)</b>	<b>(279,9)</b>
Montant de la charge comptabilisée dans le compte de résultat	(64,1)	(45,2)
Ecart actuariel reconnu en autres éléments du résultat global	2,2	38,4
Cotisations de l'employeur	8,4	5,3
Prestations versées directement	51,3	20,2
Acquisition / cession de filiales et autres	(8,1)	(46,3)
Autres	-	1,9
Ecart de conversion	0,0	16,3
<b>Passif net à la clôture de l'exercice</b>	<b>(299,5)</b>	<b>(289,3)</b>

Les obligations relatives aux régimes à prestations définies, les actifs du régime ainsi que les gains ou pertes actuarielles cumulés pour l'exercice en cours et les quatre exercices précédents se présentent de la manière suivante :

	Obligations	Actifs de régime	Passif net	Variations des Gains et pertes actuariel(le)s	
				Régime à prestations définies	Actifs de régime
Au 31 décembre 2018	(351,7)	167,1	(184,6)	(8,0)	(11,3)
Au 31 décembre 2019	(576,2)	285,7	(290,5)	45,2	32,1
Au 31 décembre 2020	(666,6)	316,9	(349,7)	61,3	26,9
Au 31 décembre 2021	(554,5)	274,7	(279,9)	(38,7)	4,0
Au 31 décembre 2022	(495,0)	205,7	(289,3)	(106,4)	(66,0)
Au 31 décembre 2023	(520,8)	221,3	(299,5)	6,5	7,9

### Analyses de sensibilité

La sensibilité des obligations relatives aux régimes à prestations définies aux changements suivants de taux d'actualisation et taux d'inflation à long terme est la suivante :

Au 31 décembre 2023	Taux d'actualisation	Inflation à long terme
- 25 points de base	16,1	(2,2)
+25 points de base	(15,6)	2,2

### 8.1.3 Passifs éventuels

Le Groupe est impliqué dans un certain nombre de contentieux juridiques et fiscaux dans certains pays, incluant entre autres des présomptions de violations de règles de libre concurrence. Certains de ces contentieux, dont l'issue finale est sujette à beaucoup d'incertitudes, peuvent inclure des montants significatifs, qui ne peuvent être quantifiés avec précision à la date de clôture.

Certaines des entités du Groupe font l'objet de contrôles fiscaux dans certaines juridictions dans le cadre du cours normal des affaires. Bien que l'issue finale de ces contrôles reste incertaine et peut concerner des montants significatifs, la Direction a enregistré des passifs pour couvrir les positions fiscales incertaines et autres risques fiscaux ; ainsi la Direction ne s'attend pas à ce que l'issue finale de ces contrôles résulte en des impacts significatifs sur les résultats du Groupe.

Certaines sociétés en France font actuellement l'objet de contrôles fiscaux qui ne font pas l'objet de provision lorsque la Direction estime avoir de forts arguments et des avis externes concluant en l'absence d'impacts significatifs sur la trésorerie ou les états financiers du Groupe.

Dans tous les contentieux, le Groupe coopère pleinement avec les autorités concernées.

Les principaux passifs éventuels sont les suivants :

#### *Dossier CIL (CEVA)*

CIL Limited (CIL) (anciennement CEVA Investments Limited), l'ancienne société mère de CEVA Group Plc, est impliquée dans une procédure involontaire « Chapter 7 » devant le tribunal du district sud de New York. Le «Trustee» de la procédure «Chapter 7» a déposé une réclamation contre les anciens administrateurs de CIL Limited, CEVA Group Plc et les entités affiliées concernant principalement la recapitalisation de CEVA Group PLC en 2013 et la dilution de l'actionnariat de CIL. En 2015, les défendeurs ont déposé des requêtes pour rejeter certaines des réclamations alléguées par le «Trustee», et en janvier 2018, le tribunal a rendu une ordonnance accordant en partie et rejetant en partie les requêtes des défendeurs, y compris le rejet de la réclamation exigible et contestée contre l'un des défendeurs pour défaut de compétence. En juillet 2018, le «Trustee» a déposé une nouvelle plainte ainsi qu'une nouvelle action aux Pays-Bas concernant la créance à payer contestée contre l'entité qui a été déboutée par le tribunal US. Les défendeurs et le «Trustee» ont déposé des requêtes en jugement référé dans l'action du tribunal, qui ont été pleinement informées et débattues devant le tribunal en avril 2019. L'un des créanciers de la procédure de mise en faillite a également déposé une seconde réclamation contre CEVA Logistics SA (anciennement CEVA Logistics AG), venant aux droits de CIL, devant un tribunal de l'État de New York concernant la recapitalisation de CEVA Group PLC en 2013. La Société ne peut fournir aucune assurance quant à l'issue de ces affaires et il est possible que si le «Trustee» ou le créancier devaient faire valoir leurs droits à ses réclamations, la Société pourrait subir une perte importante en rapport avec ces affaires, y compris le paiement de dommages-intérêts substantiels et / ou en ce qui concerne l'affaire devant le tribunal, le dénouement de la recapitalisation de 2013.

En juillet 2021, le tribunal a rejeté la requête en jugement sommaire, bien que le groupe CEVA ait demandé le réexamen de cette décision. Par ailleurs, l'affaire n'a pas dépassé le stade des plaidoiries. La décision du tribunal de New York est en attente (à ce jour, audience prévue le 28 février 2024). Bien qu'il existe une incertitude quant à l'issue et aux sorties de fonds potentielles liées à cette affaire, CEVA estime que la réclamation est sans fondement et a l'intention de se défendre vigoureusement.

Dans la troisième procédure de recours collectif parallèle (« class action ») initiée par McEvoy, le tribunal de Floride a rendu le 10 mars 2022 un jugement favorable rejetant la demande de McEvoy pour limitation. Le rejet de la demande de McEvoy a été confirmé par la cour d'appel. Un recours devant la cour suprême est très improbable.

## 8.2 Engagements hors bilan

### 8.2.1 Engagements financiers sur les actifs

#### *Contrats de location*

Le Groupe applique IFRS 16 depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2019. En application d'IFRS 16, le Groupe reconnaît des droits d'utilisation et des dettes de loyer pour la plupart des contrats de location, sauf concernant les contrats dont la durée est inférieure ou égale à un an (sans option d'achat) ou lorsque l'actif loué n'est pas mis à la disposition du preneur.

#### *Hypothèses, estimations et jugements comptables significatifs*

Certains contrats de location du Groupe dans le périmètre d'IFRS16 (principalement des navires, des conteneurs et des entrepôts) ont des options d'achat, de renouvellement ou de fin anticipées qui ne sont pas systématiquement incluses dans le calcul de la dette de loyer car il n'est pas raisonnablement certain que ces options soient exercées. Les intentions du Management d'exercer ou non ces options sont revues régulièrement.

Le Groupe prend en location des navires, des conteneurs, des terminaux, différents bureaux et entrepôts dans le cadre de contrats de location non résiliables. Le Groupe loue également divers véhicules, remorques et équipements sous forme de contrats de location.

Le montant total des charges de location opérationnelles relatives aux actifs loués qui ne rentrent pas dans le périmètre d'IFRS16 s'élève à 831,9 millions de Dollars US en 2023 (702,7 millions de Dollars US au 31 décembre 2022) dont 385,4 millions de Dollars US relatifs aux navires (270,8 millions de Dollars US au 31 décembre 2022).

Par ailleurs, la composante service relative aux actifs loués dans le périmètre d'IFRS16, principalement des coûts de fonctionnement, s'élève à 740,7 millions de Dollars US (739,6 millions de Dollars US au 31 décembre 2022).

#### *Navires opérés en affrètements à temps (ou location coque nue) et contrats de location de conteneurs qui ne sont pas dans le périmètre d'IFRS 16*

Au 31 décembre 2023, le Groupe exploite 376 navires en location dont 310 ont été comptabilisés selon IFRS 16.

Le Groupe est engagé à payer des loyers sur des contrats d'affrètement (incluant les frais de fonctionnement) pour 66 navires avec une maturité résiduelle de 12 mois ou moins pour un montant de 110,2 millions de Dollars US (143,0 millions de Dollars US au 31 décembre 2022).

Le Groupe est engagé à payer des loyers relatifs à des contrats de location de conteneurs avec une durée de location résiduelle inférieure ou égale à 12 mois pour un montant de 38,8 millions de Dollars US (61,6 millions de Dollars US au 31 décembre 2022).

#### *Engagements relatifs aux commandes de navires*

Au 31 décembre 2023, le Groupe a commandé 97 navires en propriété et est engagé à louer 15 navires non encore livrés.

Le carnet de commande des navires en propriété comprend dix navires de 2 000 EVP, dix navires de 5 500 EVP, huit navires de 7 300 EVP, un navire de 5 900 EVP, cinq navires de 13 000 EVP, six navires de 16 000 EVP, trois navires de 7 900 EVP propulsés au GNL, six navires de 8 000 EVP propulsés au GNL, six navires de 15 000 EVP propulsés au GNL, quatre navires de 23 000 EVP propulsés au GNL, dix navires de 24 000 EVP propulsés au GNL, huit navires de 9 200 EVP propulsés au GNL, douze navires de 13 000 EVP fonctionnant au méthanol, six

navires de 15 000 EVP fonctionnant au méthanol et deux navires rouliers accueillant des passagers propulsés au GNL. Certains des nouveaux navires du carnet de commande sont financés (cf. ci-dessous).

Les engagements contractuels relatifs à la construction des navires en propriété peuvent être analysés comme suit (en millions de Dollars US) :

	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022
<b>Commandes confirmées de navires en propriété</b>		
- unités	97	63
- engagements restants, nets d'acomptes *	9 727,1	5 628,3
- engagements de financement	1 211,7	1 316,6
<i>* dont payable en :</i>		
2023	-	1 090,4
2024	2 873,6	2 606,9
2025	2 008,5	926,1
2026	2 768,8	899,3
2027	1 765,8	105,6
2028	310,4	-
<b>Total</b>	<b>9 727,0</b>	<b>5 628,3</b>

Comme indiqué ci-dessus, le Groupe est également engagé à payer des loyers pour 15 contrats de location simple (ils ne sont pas inclus dans la dette de location car non encore livrés) pour un montant de 907,0 millions de Dollars US excluant les coûts de fonctionnement. Le détail des 15 contrats est le suivant : quatre navires de 2 900 EVP (dont la durée du contrat est de 5 ans), un navire de 5,800 EVP (10 ans), trois navires de 5 900 EVP (10 ans), 2 navires de 7 000 EVP (5 ans), deux navires de 7 000 EVP (8 ans) et trois navires de 7 100 EVP (7 ans).

Afin de couvrir le risque de non recouvrement des acomptes versés sur les navires en cours en cas de problème pendant la construction, le Groupe reçoit des garanties de la part des banques des chantiers navals pour un montant équivalent aux acomptes versés. Au 31 décembre 2023, ces garanties se rapportent à la construction de 97 navires pour un montant de 4 330,9 millions de Dollars US (1 872,8 millions de Dollars US au 31 décembre 2022 pour 63 navires).

#### *Engagements relatifs aux navires transportant des voitures*

Courant 2023, le Groupe a conclu un accord pour la location de quatre navires transportant chacun 7 000 véhicules pour une durée de 10 ans. Le premier navire a été livré en décembre 2023 et les 3 autres devraient l'être entre février et septembre 2024. A la livraison, cet engagement représentera un montant de 414,5 millions de Dollars US sur une base non actualisée. Ces actifs seront exploités au sein de notre division de transport maritime spécialisé.

#### *Engagements sur redevances de concession*

Le Groupe réalise des activités de manutention portuaire dans le cadre d'accords de concessions à long terme. La majorité des redevances de concessions a été reconnue en dette financière pour les concessions entrant dans le périmètre d'IFRS16 pour les filiales contrôlées par le Groupe.

Dans certaines concessions portuaires, les loyers peuvent contenir une part variable qui n'est pas incluse dans les dettes de loyer. C'est le cas notamment des terminaux Port Liberty où seuls les montants de loyers minimaux identifiés ont été comptabilisés tandis que la part variable a été exclue. Cette dette de loyer devra être recalculée lorsque les critères de variabilité auront disparus conformément à la norme IFRS 16 B42(a)(ii). En effet, la norme prévoit que la dette de loyer doit être recalculée si les paiements initialement définis comme variables deviennent des paiements fixes en substance après le début du contrat. En outre, le Groupe a accordé des garanties pour un montant actualisé de 117,9 millions de Dollars US au 31 décembre 2023 pour le paiement des redevances de concessions pour certaines de ces filiales associées ou co-entreprises (123,0 millions de Dollars US au 31 décembre 2022).

## Engagements relatifs aux avions

Le Groupe a commandé huit avions cargo Airbus A350F et trois avions cargo Boeing 777F additionnels et est engagé à payer le prix d'acquisition restant sous respect de certaines conditions à la livraison, pour un montant total de 611,1 millions de Dollars USD.

### 8.2.2 Autres engagements financiers

Dans le cours normal de nos activités, nous fournissons des garanties bancaires ou des lettres de crédit à diverses autorités douanières, propriétaires de terrains, autorités portuaires, fournisseurs et assureurs.

La plupart des facilités de crédit des filiales du Groupe sont garanties inconditionnellement par les principales entités juridiques du Groupe, telles que CMA CGM, CEVA Logistics S.A. ou CMA CGM ASIA PACIFIC.

Au 31 décembre 2023, des garanties pour le compte des filiales de CEVA s'élevant à 302,0 millions de Dollars US (424,0 millions de Dollars US au 31 décembre 2022) étaient émises.

Les autres engagements financiers s'analysent comme suit :

#### Engagements financiers donnés

	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022
Garanties bancaires	30,3	38,0
Garanties sur le financement de terminaux portuaires	10,1	10,9
Garanties douanières	6,9	7,3
Autorités portuaires et administrations	24,0	4,5
Autres garanties sur immobilisations non courantes	313,5	337,8
Hypothèque des participations dans les entreprises associées et coentreprises	-	420,9
Autres	798,3	562,0

Les engagements financiers reportés dans le tableau ci-dessus sont principalement constitués de garanties et d'hypothèques accordées à des tiers en complément des passifs comptabilisés. Cependant, il n'y a pas d'indication, à la date de clôture, qu'un de ces engagements puisse nécessiter une sortie significative de trésorerie du Groupe, à l'exception de éléments présentés ci-dessous.

La ligne « Autres garanties sur immobilisations non courantes » concerne principalement l'engagement de CAPEX relatif aux systèmes d'information du Groupe.

La réduction de la ligne « Hypothèque des participations dans les entreprises associées et coentreprises », dans le tableau ci-dessus correspond à l'extinction de l'engagement donné par le Groupe envers CMP et Terminal Link, une coentreprise, concernant un prêt accordé par CMP en 2023 (cf. note 7.2.1).

La ligne "Autres" inclut principalement (i) les engagements liés aux dividendes garantis envers CMP qui ne devraient pas donner lieu à une sortie de trésorerie dans la mesure où l'engagement devrait être couvert par les dividendes distribuables par les terminaux et (ii) d'autres garanties données principalement dans le cadre du financement de terminaux consolidés sous forme d'entreprises associées ou co-entreprises.

De plus, au 31 décembre 2023, le Groupe avait donné en garantie un montant de 3 240,4 millions de Dollars US de créances d'exploitation dans le cadre de ses programmes de titrisation (5 077,0 millions de Dollars US au 31 décembre 2022).

## Engagements financiers reçus

	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2022
Garanties reçues des agents maritimes indépendants	0,1	0,1
Garanties reçues des clients	60,6	68,0
Autres garanties reçues	38,3	40,8

## 8.3 Événements significatifs intervenus postérieurement à la clôture

### *Wincanton plc*

Le 19 janvier 2024, CEVA Logistics a conclu un accord sur les termes d'une offre pour l'acquisition de Wincanton plc, un des leaders en solutions logistiques pour les entreprises et le secteur public au Royaume-Uni et en Irlande. Cette acquisition, qui est soumise à conditions, pourrait être finalisée avant l'été.

### *Division Air cargo*

En mai 2022, Air France-KLM et CMA CGM ont annoncé leur intention de conclure une coopération commerciale dans le domaine du cargo, devenue effective en avril 2023.

Un environnement réglementaire contraint sur certains marchés importants n'a pas permis à la coopération de fonctionner de manière optimale. En conséquence, Air France-KLM et CMA CGM ont annoncé le 16 janvier 2024 leur décision de mettre fin aux accords existants à compter du 31 mars 2024, date à partir de laquelle Air France-KLM et CMA CGM AIR CARGO opéreront de manière indépendante, étant précisé que les groupes entameront des discussions pour développer de nouvelles relations commerciales.

CMA CGM reste un actionnaire de référence d'Air France-KLM. Les parties ont convenu de modifier la clause de lock-up des actions détenues par CMA CGM dans le capital d'Air France-KLM, qui sera désormais effective jusqu'au 28 février 2025. CMA CGM quittera le Conseil d'administration d'Air France-KLM le 31 mars 2024.

### *Remboursements de dette*

En janvier 2024, le Groupe a remboursé à l'échéance l'émission obligataire de 71,0 millions de Dollars US de valeur nominale, émise par APL Investments America.

## Note 9 - Glossaire

### *BAF*

« Bunker Adjustment Factor » est une surcharge facturée par la ligne maritime au client, en augmentation des taux de fret, afin de compenser les fluctuations du prix du carburant.

### *UGT*

Une « Unité Génératrice de Trésorerie » renvoie au plus petit groupe d'actifs identifiables générant des rentrées de trésorerie indépendantes de celles qui découlent d'autres actifs ou groupe d'actifs.

### *EBIT – Core EBIT (EBIT avant éléments non affectés)*

L'« EBIT », tel que présenté sur le compte de résultat consolidé, signifie « Earning Before Interests and Taxes » et correspond au résultat opérationnel.

Le Core EBIT ou « EBIT avant éléments non affectés », tel que présenté sur le compte de résultat consolidé, correspond à l'EBIT tel que défini ci-dessus, diminué de certains éléments non alloués qui sont définis en note 4.1.

### *EBITDA*

L'« EBITDA », tel que présenté sur le compte de résultat consolidé, signifie « Earning Before Interests, Taxes, Depreciation and Amortization » et correspond au chiffre d'affaires diminué des charges opérationnelles.

### *IASB*

« International Accounting Standards Board » est le principal organe au sein de la fondation IFRS et se charge de l'établissement, du développement et de la publication des IFRS (telle que définie ci-dessous).

### *IFRIC ou IFRS Interpretations Committee (IFRS IC)*

Le comité d'interprétation des IFRS a pour responsabilité d'interpréter l'application des IFRS, il reporte à l'IASB et doit obtenir l'accord de ce dernier avant de publier ses interprétations.

### *IFRS & IAS*

« International Financial Reporting Standards » & « International Accounting Standards » constituent un référentiel unique de normes publiées et mises à jour par l'IASB dans l'intention d'en faire le référentiel largement appliqué par les pays des économies développées et émergentes. Il permet aux investisseurs et aux utilisateurs des états financiers de comparer la performance financière des sociétés cotées avec leurs compétiteurs internationaux.

### *LIBOR*

« London Inter-Bank Offer Rate » est la référence pour la plupart des institutions financières au sein des marchés financiers et dans le commerce.

### *NPV*

« Net Present Value » est la valeur à la date actuelle de flux futurs de trésorerie d'un actif ou passif, déterminée en appliquant un taux d'actualisation à ces flux de trésorerie.

### *WACC*

Le « WACC » ou « Weighted Average Cost of Capital » ou « coût moyen pondéré du capital » correspond au calcul du coût du capital d'une société dans lequel chaque source de capital est proportionnellement pondérée. Toutes les sources de capital, y compris le capital social, les actions de préférence, les emprunts obligataires et tout autre instrument de dette, sont inclus dans le calcul du WACC.