RAPPORT ANNUEL

États financiers consolidés

* *
*

Exercice clos le 31 décembre 2024

Contents

1 LE SECTEUR DU TRANSPORT MARITIME, AERIEN ET DE LA LOGISTIQUE EN 2024 .3

1.1 Le marché du transport maritime de conteneurs en 2024 3

1.2 Le marché du fret aérien en 2024 8

1.3 Le marché de la logistique en 2024 11

2 ACTIVITÉ DE CMA CGM EN 2024 13

2.1 Evénements majeurs 13

2.2 Ressources financières et mises à jour relatives aux financements 14

2.3 Fret aérien 15

2.4 Agences de notation 15

2.5 Commande de Navires et transition énergétique 15

2.6 Ocean Alliance 16

2.7 Initiatives à but non-lucratif 16

2.8 Suez 16

3 LES ACTIFS CMA CGM 17

3.1 Transport maritime 17

3.2 Terminaux 19

3.3 Logistique 19

3.4 Transport aérien de fret 19

4 ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS 21

4.1 Bilan consolidé 21

4.2 Compte de résultat consolidé 25

4.3 Tableau des flux de trésorerie consolidé 34

4.4 Autres 35

5 PERSPECTIVES 2025 37

5.1 Événements récents 37

5.2 Perspectives 2025 37

6 RISQUES ET LITIGES 39

6.1 Facteurs de risque 39

6.2 Litiges 42

7 DECLARATION DE PERFORMANCE EXTRA-FINANCIERE 44

1 LE SECTEUR DU TRANSPORT MARITIME, AERIEN ET DE LA LOGISTIQUE EN 2024

Le secteur du transport et la logistique est essentiel à la résilience des chaînes d'approvisionnement et du commerce mondial. Selon l'OMI, environ 80 % du commerce mondial en termes de volumes est transporté par voie maritime tandis que le trafic mondial de conteneurs représente près de 60 % du fret transporté par voie maritime en valeur. Le secteur du transport et de la logistique, dans lequel opère le Groupe, a été estimé par Transport Intelligence (Ti) en 2023 à plus de 8,4 trillions de dollars.

Les performances opérationnelles et financières du secteur dépendent dans une large mesure des volumes transportés et des taux de fret spot obtenus, en particulier pendant les périodes de pic, par exemple en amont des fêtes de fin d'année aux États-Unis et en Europe (bien que les pics puissent varier en termes d'ampleur et de calendrier d'une année à l'autre). Ainsi, le troisième trimestre et le début du quatrième trimestre de chaque année civile sont généralement les périodes les plus fortes en termes de demande globale pour l'industrie du transport maritime de conteneurs, qui intervient à un stade plus précoce de la chaîne logistique. Le quatrième trimestre de chaque année civile est généralement la période la plus forte pour l'industrie de la logistique en termes de demande, en raison de la saison festive qui génère une augmentation du fret aérien et du transport terrestre.

L'industrie du transport et de la logistique a connu une année favorable en 2024 en raison de plusieurs événements inattendus. Après une année difficile en 2023 marquée par une baisse des stocks entraînant une pression sur la demande, la combinaison d'une demande accrue et des perturbations en mer Rouge en 2024 a conduit à une augmentation significative des taux de fret maritime spot et, dans l'ensemble, à des conditions de marché plus favorables pour l'industrie du transport et de la logistique. En effet, les préoccupations en matière de sécurité en Mer Rouge liées aux tensions géopolitiques, ont entraîné le redéploiement des navires autour du Cap de Bonne-Espérance. Ce rallongement des rotations a pesé sur la capacité effective de transport disponible sur le marché, maintenant ainsi les tarifs du transport maritime de conteneurs élevés tout au long de l'année. La reprise de la demande a probablement été alimentée par une combinaison de facteurs, notamment la poursuite des dépenses des consommateurs, le développement de nouveaux acteurs du e-commerce et potentiellement une anticipation des commandes de la part de certains clients aux États-Unis. Cela s'est traduit par une augmentation des volumes aériens et maritimes au niveau de l'industrie, par rapport à une base faible en 2023. De plus, la résilience de l'environnement macroéconomique global (avec une consommation robuste aux États-Unis, des signes de reprise en Europe et une croissance soutenue en Asie du Sud, au Moyen-Orient et en Amérique Latine) a soutenu l'industrie du transport et de la logistique en 2024.

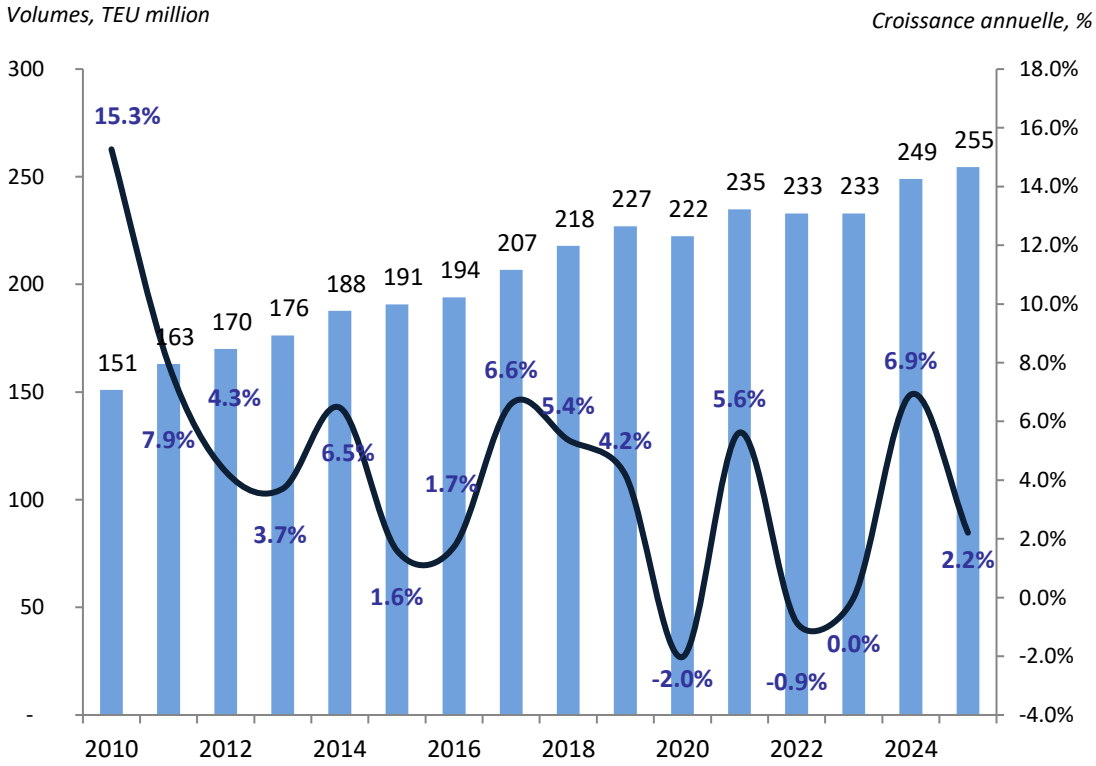
1.1 Le marché du transport maritime de conteneurs en 2024

La demande de transport maritime de conteneurs a été soutenue 2024. Selon Drewry (*Q4 2024 Container Forecaster*), le trafic mondial de conteneurs devrait avoir augmenté de 6,9 % en 2024, ce qui représente une forte reprise après une année sans croissance (0,0 %) en 2023. Cette dynamique a eu un impact positif sur les taux de fret tout au long de l'année 2024.

1.1.1 Evolution des volumes

Les volumes de transport de conteneurs sont estimés avoir augmenté de 6,9 % en 2024, après une année sans croissance en 2023, selon Drewry. La croissance des volumes a été dynamique tout au long de l'année 2024, avec des augmentations de 9,3 % en glissement annuel au T1 2024, 6,5 % au T2 2024, 6,9 % au T3 2024 et 5,1 % au T4 2024 (*Drewry Q4 2024 Container Forecaster*), soutenues par une forte demande et des effets de base après une année de croissance nulle en 2023. En tout, selon l'estimation de Drewry, le trafic mondial de conteneurs en 2024 a atteint 249 millions d'EVP (+6,9 % en glissement annuel). Pour 2025, la croissance est prévue à +2,2 % ou +5,5 millions d'EVP, pour atteindre 254,5 millions d'EVP.

Évolution du trafic mondial de conteneurs entre 2010 et 2025 (en millions d'EVP, %)



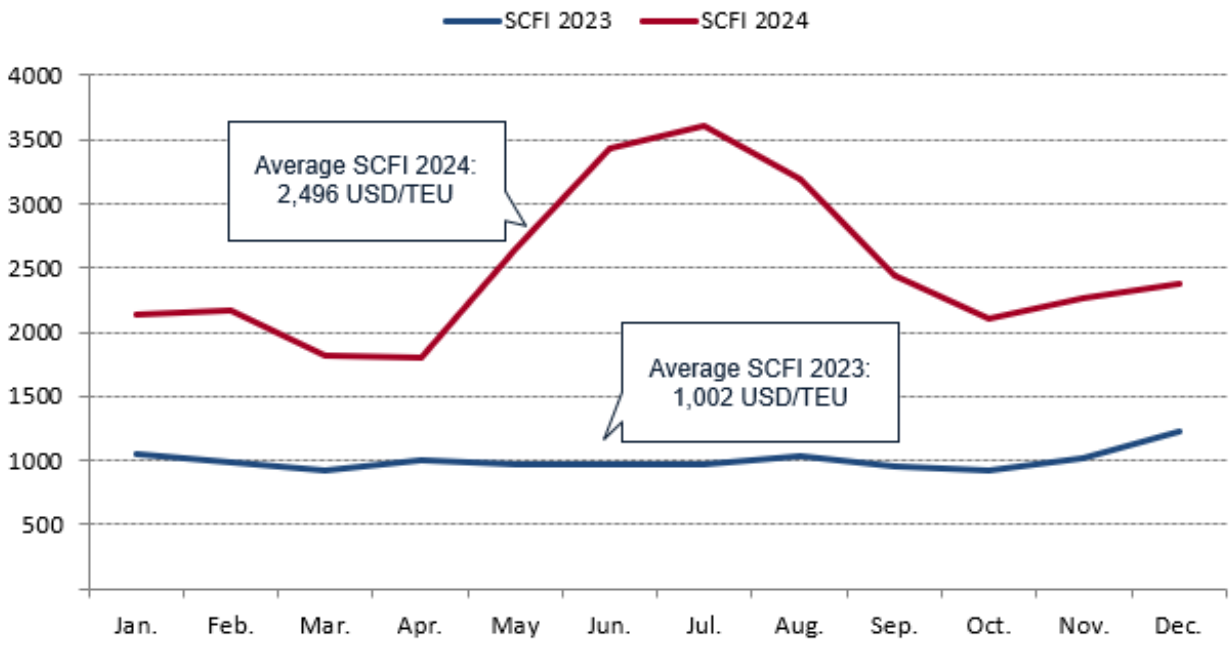
Source: Drewry Q4 2024 Forecaster

1.1.2 Evolution des taux de fret

Les taux de fret du transport maritime de conteneurs sont restés élevés tout au long de l'année 2024. L'indice SCFI moyen s'est élevé à 2 496 USD/EVP en 2024, contre une moyenne de 1 002 USD/EVP en 2023, ce qui représente une augmentation de 149 % en glissement annuel. Après une année passée autour de la barre des 1 000 USD/EVP en 2023, l'indice SCFI a commencé à augmenter à la fin de 2023 en raison de la détérioration de la situation sécuritaire en Mer Rouge et des attaques ciblées contre des navires porte-conteneurs, forçant plusieurs navires à se rerouter via le Cap de Bonne-Espérance. Cette situation a perduré toute l'année 2024, provoquant des perturbations significatives et restreignant la

capacité effective de transport maritime de conteneurs disponible sur le marché. Dans le même temps, la forte demande, reflétée par la croissance des volumes mentionnée ci-dessus, a contribué à un équilibre favorable de l'offre et de la demande, maintenant ainsi les taux de fret du transport maritime de conteneurs à des niveaux élevés en 2024. L'indice SCFI a atteint un pic en juillet 2024 à 3 734 USD/EVP, puis a légèrement diminué par la suite, les livraisons de nouveaux navires ayant allégé une partie de la pression sur l'offre causée par le redéploiement via le Cap de Bonne-Espérance au cours du second semestre. Néanmoins, l'indice SCFI est resté à une moyenne de 2 605 USD/EVP en 2024 après son pic de juillet.

Évolution comparée du SCFI de 2024 par rapport à 2023 (Dollars US/EVP)

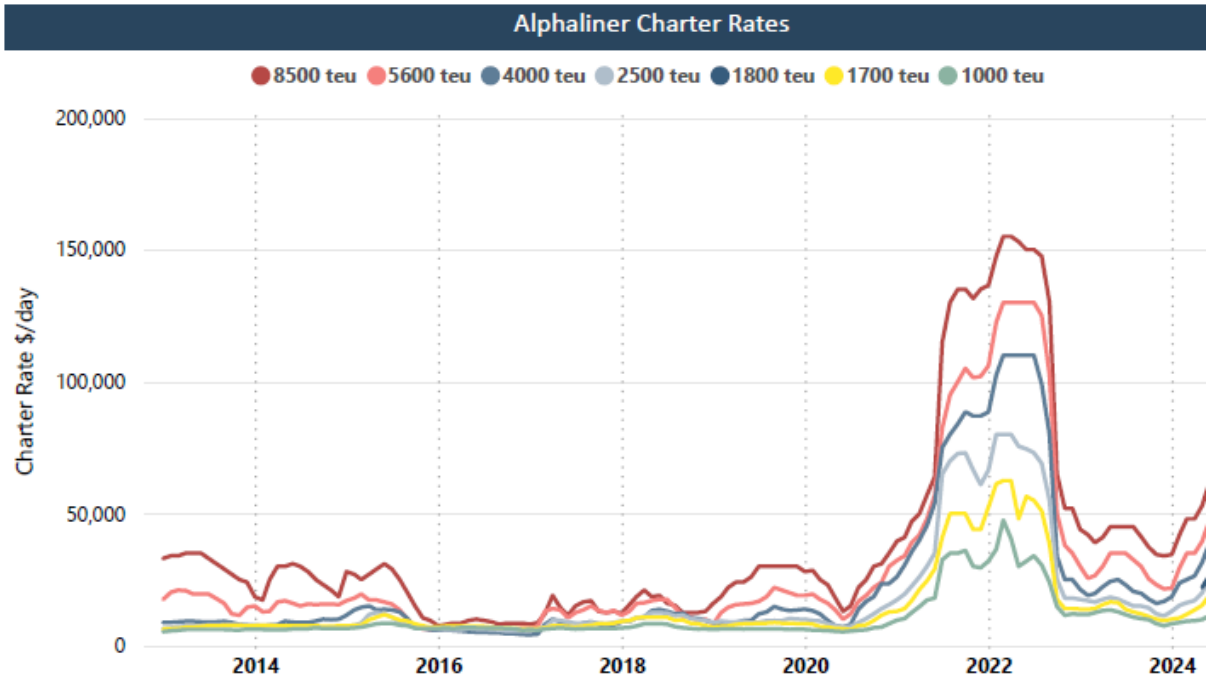


Source: Shanghai Shipping Exchange

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 de fret spot en 2024, bien qu'avec un certain décalage temporel. La demande pour les navires affrétés a été robuste tout au long de l'année en raison des contraintes de disponibilité dans la plupart des groupes de taille, dues au redéploiement via le Cap de Bonne-Espérance. Les taux de chartes ont suivi une tendance continue à la hausse en 2024, l'Alphaliner Charter Rate Index (ACI) étant presque trois fois plus élevé en décembre 2024 (263) par rapport à janvier 2024 (99). À la fin de l'année 2024, l'ACI a atteint son niveau le plus élevé jamais enregistré, en dehors des années exceptionnelles post-COVID de 2021 et 2022. L'indice a été 60 % plus élevé en 2024 par rapport à 2023.

Taux d'affrètement entre 2014 et 2024 (déc.), en Dollars US/jour



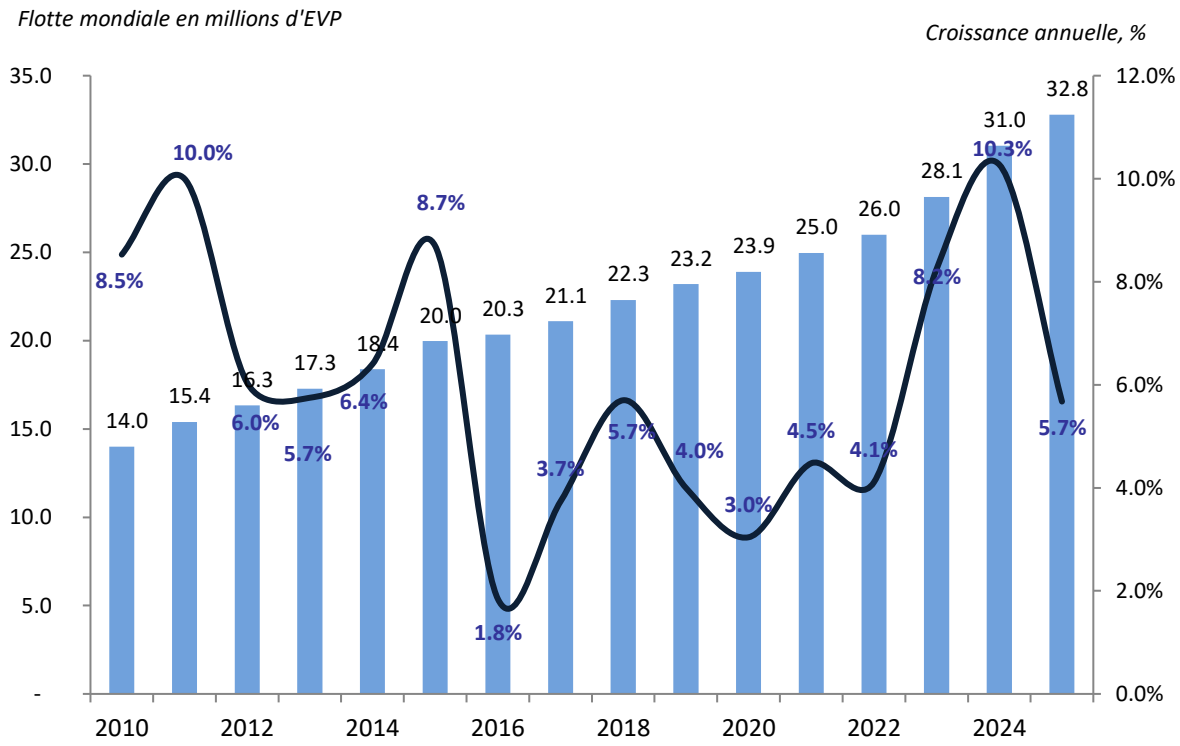
Source: Alphaliner, Janvier 2025

Le marché des navires porte-conteneurs d'occasion a connu une année robuste en 2024, sa troisième meilleure de tous les temps, soutenue par un environnement de marché favorable caractérisé par des taux de fret et de chartes élevés. Selon Alphaliner (*Weekly Newsletter 2024-04*), un total de 333 navires porte-conteneurs, équivalents à 1,1 million d'EVP, ont changé de mains en 2024, contre 285 navires représentant 937 kEVP en 2023. L'indice des prix d'occasion Clarksons a augmenté tout au long de l'année et était supérieur de 37 % en glissement annuel en décembre 2024. En moyenne, l'indice a été 11 % plus élevé en 2024 qu'en 2023.

1.1.4 Evolution de la capacité et du carnet de commandes

Environ 2,9 millions d'EVP de capacité de nouveaux navires ont été livrés en 2024, correspondant à une croissance annuelle de la flotte de 10,3 %, selon Alphaliner. Ces chiffres se comparent à environ 1 à 1,1 million d'EVP livrés en 2021 et 2022 (croissance annuelle de la flotte de 4,0 % à 4,5 %) et 2,1 millions d'EVP livrés en 2023 (croissance annuelle de la flotte de 8,3 %). À la fin de 2024, la capacité de la flotte mondiale s'élevait à 31,0 millions d'EVP et devrait atteindre 32,8 millions d'EVP d'ici la fin de 2025.

Évolution de la capacité mondiale de transport de conteneurs entre 2010 et 2025 (en millions d'EVP, %)



Source: Alphaliner, Janvier 2025

Les nouvelles commandes de navires porte-conteneurs ont considérablement augmenté en 2024, soutenues par des conditions de marché favorables après une année plus modeste en 2023. Ces dernières années, les nouvelles commandes ont été facilitées par la meilleure santé financière de l'industrie et reflètent le besoin d'investir dans le renouvellement de la flotte afin de soutenir la transition environnementale. Environ 4,5 millions d'EVP supplémentaires (pour 366 unités) ont été commandés en 2024 (contre environ 1,8 million d'EVP commandés en 2023; 202 unités), pour des livraisons prévues jusqu'en 2029. Le carnet de commandes de l'industrie à la fin de 2024 représentait 27,7 % de la flotte existante, selon Alphaliner. Il est à noter qu'environ 65 % du carnet de commandes de l'industrie concerne des navires capables d'utiliser des carburants alternatifs tels que le biométhane, le méthanol ou l'ammoniac.

En raison des conditions de marché favorables en 2024, les mises au rebut sont restées à des niveaux faibles, avec 61 unités (98 kEVP) décommissionnées. Sur la période 2021-2024, environ 73 kEVP de capacité ont été supprimés en moyenne chaque année, bien en dessous de la moyenne annuelle de 290 kEVP observée entre 2010 et 2020.

De la même façon, la flotte inactive est restée inférieure à 1 % 2024, car la disponibilité des navires est restée tendue tout au long de l'année. Ceci est bien en dessous des niveaux observés en 2023 (avec un pic au-dessus de 3 % en mars 2023), lorsque les conditions du marché étaient plus difficiles. Le pourcentage de la flotte en cale sèche a été d'environ 2 % tout au long de l'année.

1.2 Le marché du fret aérien en 2024

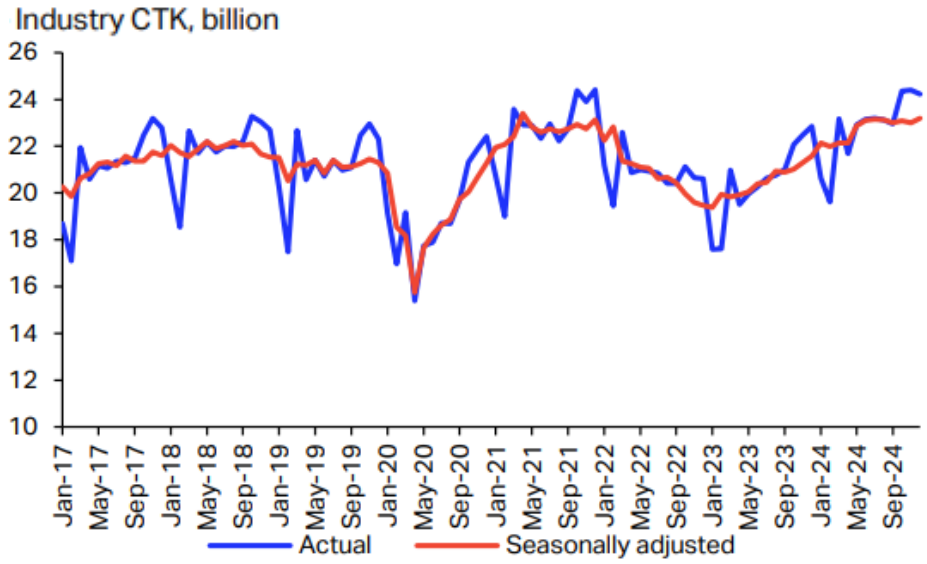
L'industrie du fret aérien est influencée des dynamiques offre / demande, la demande étant corrélée à l'évolution du PIB mondial. La capacité de transport aérien de marchandises est fournie par des acteurs spécialisés utilisant des avions cargos tels que ceux que possède le Groupe CMA CGM. Cependant, la plus grande partie des marchandises transportées voie arienne transite via les soutes des avions passagers.

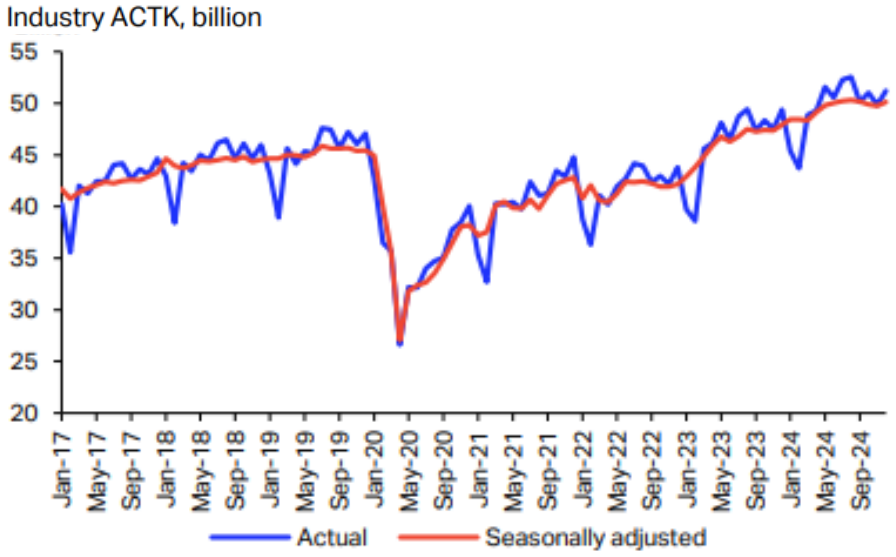
Le marché du fret aérien a connu des conditions favorables en 2024 après deux années difficiles en 2022 et 2023, dans un contexte de normalisation du secteur à la suite de la pandémie de Covid-19 (faible demande et retour de la capacité en soute avec la reprise des vols passagers). En 2024, le marché du fret aérien a bénéficié d'une forte demande et d'une capacité de fret aérien restreinte, ce qui a soutenu les prix. Cela était dû à des volumes d'exportations de e-commerce élevés, en particulier en provenance d'Asie. Dans le même temps, la capacité n'a augmenté que marginalement en 2024, ce qui a soutenu les prix.

En 2024, la demande de fret aérien a augmenté de 11,3 % par rapport à 2023, selon l'IATA (Analyse mensuelle du fret aérien – décembre 2024). Cela a marqué un pic historique, avec des volumes en avance de 0,5 % par rapport à 2021, qui était auparavant l'année record en termes de volumes. Décembre 2024 a marqué le 17e mois consécutif de hausses annuelles des volumes. La demande de fret aérien a été principalement soutenue par la croissance du e-commerce en provenance de Chine et par les perturbations en Mer Rouge, entraînant un transfert de volumes du transport maritime vers le transport aérien. L'IATA indique que la ligne commerciale Asie-Amérique du Nord, la plus importante en termes de volume de fret, a enregistré une augmentation annuelle de 8 % de la demande. De plus, toutes les régions et toutes les routes commerciales ont connu une croissance moyenne de plus de 5% en 2024 (toujours selon l'IATA, Analyse mensuelle du fret aérien – décembre 2024). Le fret aérien a clôturé l'année sur une note positive, avec une hausse continue de la demande en décembre 2024 (+6,1% en glissement annuel). Pour rappel, la demande de fret aérien plus faible en 2022 et pendant la majeure partie de 2023 était due à plusieurs vents contraires, notamment le fait que la normalisation du marché maritime signifiait que le fret aérien n'était plus nécessaire pour contourner les congestions maritimes comme en 2021, la forte inflation réduisant les dépenses des ménages, la guerre en Ukraine perturbant les flux commerciaux et le cycle de déstockage aux États-Unis.

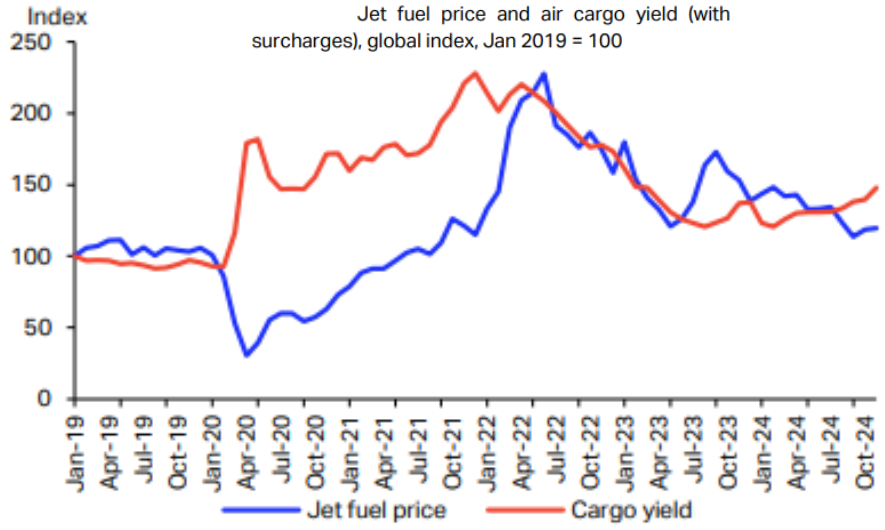
Dans le même temps, la capacité de fret aérien mesurée en tonne-kilomètres de fret disponibles (*Available Cargo Tonne-Kilometers - ACTK*) a augmenté de 7,4 % en 2024 par rapport à 2023, c'est-à-dire en dessous de la croissance de la demande, ce qui a conduit à un déséquilibre offre-demande (en faveur des transporteurs de fret). Bien que la capacité de fret aérien ait augmenté tout au long de l'année, elle est restée contrainte, en particulier entre l'Asie et l'Amérique du Nord ou l'Europe, en raison des restrictions de l'espace aérien et des perturbations persistantes dans le transport maritime.

Les prix du carburant, qui représentent l'un des principaux coûts d'exploitation pour les compagnies aériennes (environ 20-25 % des dépenses d'exploitation totales) était sur une tendance baissière en 2024. La combinaison d'une demande soutenue, d'une capacité restreinte et de la baisse des prix du carburant a soutenu les rendements. À la fin du mois de décembre, les rendements du fret aérien étaient supérieurs de 53,4 % à ceux de 2019.





Source: IATA Sustainability and Economics using data from IATA Information and Data - Monthly Statistics



Source: IATA Sustainability and Economics using data from IATA Jet fuel price monitor, CargoIS

1.3 Le marché de la logistique en 2024

L'industrie du transport et de la logistique, dans laquelle le groupe opère, était estimée par Ti en 2023 à plus de 8,4 trillions de dollars. Il s'agit d'un vaste marché porté par des dynamiques de croissance intrinsèques et renforcées par les tendances d'externalisation. De plus, la nature fragmentée du paysage concurrentiel offre aux acteurs mondiaux intégrés comme CMA CGM l'opportunité d'augmenter leur part de marché.

Les transitaires servent leurs clients en organisant et supervisant le transport de produits et de matériaux par voie aérienne, maritime et terrestre. Ils organisent et consolident les expéditions, procurent et suivent le transport, et fournissent des services annexes à valeur ajoutée, tels que les formalités de dédouanement ou l'entreposage. Les activités de gestion du fret sont influencées par les mêmes dynamiques du commerce mondial qui affectent les secteurs du transport aérien, maritime et terrestre, car les transitaires agissent en tant qu'intermédiaires entre les transporteurs et les expéditeurs. 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 moins capitalistique 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.

En 2024, les activités de gestion du fret n'ont pas autant bénéficié que le transport aérien et maritime du contexte généralement favorable de l'industrie. La volatilité des taux de fret s'est traduite par des marges et des rendements erratiques, et par des volumes peu dynamiques car les transitaires ont perdu du terrain au profit des transporteurs ces dernières années.

Les prestataires de services de logistique contractuelle gèrent les opérations de la chaîne d'approvisionnement de leurs clients, généralement dans le cadre de contrats selon lesquels les systèmes et les employés de l'entreprise de logistique contractuelle sont intégrés dans les opérations de leurs clients. Les services de logistique contractuelle incluent l'organisation et l'optimisation de l'entreposage, l'assemblage, la gestion des stocks fournisseurs, le soutien pendant la fabrication, la préparation et l'emballage des produits finis, ainsi que la fourniture de contrôle qualité et d'autres services à valeur ajoutée. En général, ces contrats sont d'une durée de deux à cinq ans, avec une forte probabilité de renouvellement en raison de l'intégration importante des systèmes développée entre le client et le fournisseur de logistique contractuelle.

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 profitabilité des acteurs.

Ti estime que le marché mondial de la logistique contractuelle s'élevait à environ 3,0 trillions de dollars en 2023 (estimation de Ti publiée en juillet 2024). La logistique contractuelle externalisée auprès des fournisseurs 3PL représentait environ 307 milliards de dollars en 2023 (estimation de Ti publiée en juillet 2024).

En 2024, le marché de la logistique contractuelle a connu une bonne dynamique, soutenue par un contexte de marché et un environnement macroéconomique favorable.

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, dont le Groupe CMA CGM, 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.

2 ACTIVITÉ DE CMA CGM EN 2024

2.1 Evénements majeurs

Acquisition de Bolloré Logistics

Suite à un contrat de cession signé le 11 juillet 2023, l'acquisition a eu lieu le 29 février 2024 permettant au Groupe d'acquérir la totalité des parts des activités transport et logistique du groupe Bolloré.

Cette acquisition a significativement renforcé l'activité logistique du Groupe CMA CGM, contribuant ainsi à conforter sa place dans le Top 5 mondial de la logistique.

Le prix d'acquisition s'élève à 5,2 milliards de Dollars US (4,8 milliards de Dollars US en cash net), après ajustement du prix post-closing.

Almajdouie Logistics

Le 13 octobre 2024, CEVA Logistics SA a finalisé l'acquisition de 60 % des parts d'une coentreprise avec Almajdouie Logistics, un fournisseur de solutions logistiques intégrées prééminent au Moyen-Orient, basé en Arabie Saoudite (KSA), pour un montant de 118,5 millions de Dollars US.

Cette coentreprise, du nom de CEVA Almajdouie Logistics, mettra à profit les forces combinées des deux entreprises pour répondre à la demande croissante de solutions logistiques intégrées en Arabie Saoudite. Elle contribuera ainsi au développement du secteur logistique en pleine expansion et soutiendra l'économie du pays. CEVA Almajdouie Logistics regroupe désormais les activités de transport et de logistique des deux entreprises sur le territoire saoudien.

CEVA Logistics détient une participation majoritaire dans la coentreprise, avec 60 % des actions ; par conséquent, cette entité est consolidée par intégration globale.

Altice Medias (renommé par la suite RMC-BFM)

Le 2 juillet 2024, après validation des autorités réglementaires compétentes, le Groupe a finalisé l'acquisition de 100 % du capital d'Altice Media, pour un montant total de 1,69 milliards de Dollars US, par l'intermédiaire d'une filiale détenue par CMA CGM et Merit, pour respectivement 80 % et 20 % des parts. L'investissement de Merit a été réalisé au travers d'une augmentation de capital de 216,4 millions de Dollars US et d'un financement pour le solde.

RMC-BFM est le troisième groupe média privé en France et l'une des premières chaînes d'information françaises avec les chaînes audiovisuelles phares BFM et RMC. Cette opération apporte à la Division Médias de CMA CGM des contenus d'information, de sport et de divertissement de qualité, avec une vision éditoriale fondée sur le pluralisme, l'indépendance et l'éthique du travail et orientée vers des thématiques économiques, sociales et territoriales.

Acquisition de Santos Brasil

Le 22 septembre 2024, le Groupe ainsi que certains fonds gérés par Opportunity ont conclu un accord d'achat d'actions, dans lequel le Groupe a accepté d'acquérir une participation de 47,55 % dans Santos Brasil Participações S.A. (« Santos Brasil ») au prix d'achat de 15,30 BRL par action, correspondant à un prix total de 6,3 milliards BRL (environ 1,2 milliard de Dollars US au taux de change en vigueur à cette date), sous réserve de certains ajustements.

La réalisation de la prise de participation susmentionnée est soumise aux conditions habituelles, incluant les approbations des autorités brésiliennes compétentes (y compris l'Agence Nationale des Transports par Voie Navigable et le Conseil Administratif de Défense Économique), et devrait avoir lieu au cours du premier semestre 2025.

Le Groupe a acquis une participation de 3,1 % dans Santos Brasil sur le marché. En conséquence, après finalisation du rachat des actions détenues par l'actionnaire principal, le Groupe devrait détenir environ 51 % des actions de Santos Brasil. Par la suite, le Groupe lancera une offre publique d'achat pour acquérir les actions restantes de Santos Brasil à un prix équivalent à celui payé à Opportunity, sous réserve de certains ajustements.

Santos Brasil est le principal opérateur de terminaux au Brésil avec 8 actifs stratégiques dans la manutention de conteneurs, de liquides et de véhicules et les services logistiques à travers le pays. Son actif phare est le terminal à conteneurs Tecon Santos dans l'État de São Paulo.

2.2 Ressources financières et mises à jour relatives aux financements

Emissions obligataires

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

Le 4 juillet 2024, CMA CGM a émis une émission obligataire d'une valeur nominale de 400,0 millions d'EUR à échéance 2029 et au taux de 5,5%. Le 8 octobre 2024, une émission obligataire complémentaire a été émise pour un montant de 200,0 millions d'EUR, formant une seule et même classe d'obligations avec les obligations originales. Ces obligations complémentaires ont été émises à un prix de 101,5% de la valeur nominale des obligations originales.

Programme de titrisation

En mai 2024, le Groupe a prolongé la maturité de son programme de titrisation relatif aux créances en lien avec le transport maritime, passant du premier trimestre 2026 au premier trimestre 2027.

2.3 Fret aérien

Carnet de commande

Au 31 décembre 2024, le Groupe est engagé à payer le prix d'acquisition restant sous respect de certaines conditions à la livraison (livraison prévue entre 2025 et 2027), pour un montant total de 610,2 millions de Dollars USD, concernant huit avions cargo Airbus A350F et deux avions cargo Boeing 777F.

Air France-KLM

Le 16 janvier 2024, Air France-KLM et CMA CGM ont annoncé mettre fin à leur accord de coopération stratégique à partir du 31 mars 2024. A compter de cette date, Air France-KLM et CMA CGM ont opéré séparément. Aucun impact significatif n'a été constaté par le Groupe suite à la fin de cet accord.

CMA CGM reste un actionnaire de référence d'Air France-KLM détenant 8,80% de son capital. CMA CGM a quitté le conseil d'administration d'Air France - KLM le 31 mars 2024. Cet investissement est toujours comptabilisé en titres non consolidés évalués à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global.

2.4 Agences de notation

La notation de Moody's reste inchangée à Ba1 assortie d'une perspective stable. La notation de S&P reste également inchangée à BB+ assortie d'une perspective stable.

2.5 Commande de Navires et transition énergétique

Commande de Navires en propriété et affrétés

Voir section 3.1.2.

Première application du Système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne

Depuis le 1er janvier 2024, dans le cadre du Pacte vert européen et en accord avec les directives de l'Union européenne, le transport maritime conteneurisé est entré dans le Système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (SEQE UE). L'objectif de ce système est de limiter les émissions du transport maritime conteneurisé en deçà du plafond du SEQE de l'UE. Le Groupe est donc soumis à ce régime, ce qui génère des coûts additionnels de 139,0 millions de Dollars US au 31 décembre 2024.

Flexis SAS

Le Groupe CMA CGM a rejoint Renault et Volvo en tant que membres fondateurs de Flexis SAS, une coentreprise pour la génération révolutionnaire des fourgons électriques.

Flexis SAS est située en France, et les fourgons tout électrique conçus à partir de la plateforme électronique connectée seront produits dans l'usine de Renault à Sandouville, en France.

En plus d'apporter son expertise logistique, le Groupe CMA CGM a acquis 10% des actions comptabilisés en titres non consolidés. A date, le Groupe a investi 57,8 millions d'euros dans le projet.

Le groupe Renault et le groupe Volvo détiennent respectivement 45 % des parts et prévoient d'investir chacun 300 millions d'euros au cours des trois prochaines années.

2.6 Ocean Alliance

En février 2024, CMA CGM et ses partenaires (COSCO Shipping, Evergreen et OOCL) ont signé l'extension de leur coopération au sein de l'Ocean Alliance pour au moins 5 années supplémentaires à partir de 2027, soit jusqu'en 2032.

2.7 Initiatives à but non-lucratif

Le 25 avril 2024, CMA CGM et Bpifrance ont annoncé le lancement opérationnel d'un fonds dédié à l'accélération de la transition énergétique dans l'industrie maritime française. Ce fonds a reçu une dotation de 200 millions d'euros dans le cadre de l'initiative de 1,5 milliards d'euros (dont une partie à but non lucratif) lancée par le Groupe en 2022 pour favoriser la transition vers des énergies plus propres. Il représente un engagement majeur d'un acteur privé en faveur de la décarbonation de l'industrie maritime française. L'engagement total a été enregistré dans la ligne « autres produits et (charges) » du compte de résultat, ainsi que l'allocation de 100 millions d'euros à Kyutai, la fondation européenne à initiative privée dédiée à la recherche ouverte en intelligence artificielle.

2.8 Suez

Le 18 octobre 2024, le Groupe CMA CGM et SUEZ ont signé un protocole d'accord pour développer la production de biométhane en Europe et la transition bas-carbone du transport maritime.

Cet accord définit trois principaux domaines de collaboration :

- La fourniture par SUEZ jusqu'à 100 000 tonnes de biométhane par an d'ici 2030 afin d'être utilisées par le Groupe pour ses navires propulsés au gaz ;
- La création d'une structure d'investissement conjointe avec un financement initial de 100 millions d'Euros dans une première étape d'ici 2030 afin de développer des installations de production de biométhane ;
- Des initiatives conjointes de recherche et développement (R&D) visant à concevoir des technologies innovantes pour la production de biocarburants.

3 Les actifs CMA CGM

3.1 Transport maritime

3.1.1 Flotte

Au 31 décembre 2024, la flotte de CMA CGM comptait 663 navires porte-conteneurs pour une capacité totale de 3 850 kEVP, en hausse de +7,7 % par rapport à 2023, soit +275 kEVP d'une année sur l'autre.

Le ratio de la capacité de la flotte en propriété par rapport à la flotte affrétée était de 54,6 % / 45,4 % (2 100 kEVP / 1 749 kEVP) au 31 décembre 2024. La taille moyenne des navires a augmenté de +1,0 % par rapport à l'année précédente et s'élève désormais à 5 806 EVP.

De plus, le Groupe exploite 4 navires de croisière et 7 porte-voitures.

Evolution de la flotte de navires porte-conteneur CMA CGM

Flotte Porte-Conteneurs CMA CGM

Groupe CMA CGM	2023	2024	Variance	Part
Capacité propriété, en kEVP	1 716	2 100	22.4%	54.6%
Capacité affrétée, en kEVP	1 859	1 749	-5.9%	45.4%
Total capacité, en EVP	**3 575**	**3 850**	**7.7%**	**100.0%**
Nombre de navires propriété	249	301	20.9%	45.4%
Nombre de navires affrétés	373	362	-2.9%	54.6%
Nombre total de navires	**622**	**663**	**6.6%**	**100.0%**
Taille moyenne, navires propriétés, EVP	6 892	6 977	1.2%	
Taille moyenne, navires affrétés, EVP	4 985	4 833	-3.0%	
Taille moyenne, EVP	**5 748**	**5 806**	**1.0%**	

3.1.2 Carnet de commandes

Au 31 décembre 2024, le carnet de commandes de navires porte-conteneurs comprenait 69 navires propriété.

Ce carnet de commandes reflète la stratégie de CMA CGM visant à accompagner la croissance du marché avec une flotte efficace et respectueuse de l'environnement, afin d'atteindre ses objectifs de durabilité et de se conformer à toutes les normes réglementaires.

Ces navires seront livrés entre 2025 et 2028 pour une capacité totale de 1 017 kEVP.

Carnet de commandes de CMA CGM pour 2025-2028, au 31 décembre 2024

Propriété	EVP	2025	2026	2027	2028
10 x 5500	5 500	2			
3 x 7900DF	7 900	1			
4 x 7300DF	7 300	1			
6 x 8000 LNG	8 000	5			
4 x 23000 Teus LNG	23 000	2	2		
6 x 16000 Methanol	16 000	1	5		
6x15000 Methanol JN	15 000	1	5		
12x13000 Methanol HSHI	13 000	7	5		
2 x 8400 LNG DF	8 400		2		
10*24K LNG	24 000		3	7	
12 x 15500 LNG HHI	15 500			6	6
8x9200 LNG	9 200			5	3
Total EVP	**1 016 600**	**234 200**	**354 800**	**307 000**	**120 600**
Total NAVIRES	**69**	**20**	**22**	**18**	**9**

Le carnet de commandes de CMA CGM au 31 décembre 2024 comprenait également deux porte-voitures de 5 500 EVP alimentés au GNL et 2 navires Ropax au GNL.

En janvier 2025, le Groupe a commandé 24 navires de 18 200 EVP propulsés au GNL. A la livraison, cet engagement représentera un montant de 5,2 milliards de Dollars US sur une base non actualisée. Ces navires seront livrés entre 2027 et 2028.

Le Groupe est également engagé à payer des loyers pour 18 contrats de location simple et 2 navires transportant des voitures (ils ne sont pas inclus dans la dette de location car non encore livrés) pour un montant de 4,2 milliards de Dollars US exluant les coûts de fonctionnement.

3.1.3 Flotte de conteneurs

Au 31 décembre 2024, CMA CGM exploitait une flotte de 3 031 000 conteneurs (contre 2 816 000 en 2023), représentant une capacité de 5 202 kEVP. Par rapport à 2023, la flotte totale de conteneurs a augmenté de 7,6 %, ce qui correspond à une augmentation de 215 000 conteneurs. L'augmentation du nombre d'EVP a été de 8,7 %, soit +416 kEVP

La répartition de la flotte de conteneurs en propriété / affrétés est la suivante :

Évolution de la flotte de conteneurs entre 2023 et 2024, répartition par statut (en milliers d'EVP, %)

CMA CGM Group	2024	2023	Variation	Part %
Loués	3 472	3 111	11.6%	66.7%
Détenus	1 730	1 675	3.3%	33.3%
Unités, en milliers d'EVP	**5 202**	**4 786**	**8.7%**	**100%**

3.2 Terminaux

Au 31 décembre 2024, le Groupe avait des participations dans 61 terminaux à travers le monde, dont 55 en exploitation et 6 en développement. Ce portefeuille comprenait, entre autres, deux actifs clés aux États-Unis (détenus à 100%) : le terminal FMS dans la zone portuaire de Los Angeles/Long Beach, qui permet de garantir aux lignes maritimes CMA CGM un accès privilégié à cette zone stratégique des imports US, et deux terminaux dans le port de New York : Port Liberty Terminals à New York et Bayonne, offrant un accès sur la côte Est.

Notre portefeuille de terminaux revêt une importance stratégique, car il soutient la croissance de notre activité de transport maritime et sécurise les chaînes d'approvisionnement de nos clients, ce qui est un avantage considérable en cas de perturbations.

3.3 Logistique

Nous proposons une large gamme de services logistiques, que nous organisons autour de quatre activités principales : (i) Gestion du fret (maritime et aérien) qui comprend le transport de marchandises à l'échelle nationale et/ou internationale (ii) Transport terrestre (iii) Logistique contractuelle qui englobe la fourniture de services de logistique entrante, d'entreposage, de soutien à la fabrication, de logistique sortante, de distribution et de logistique après-vente, et (iv) FVL (*Finished Vehicles Logistics*) qui inclut le transport de véhicules finis de la chaîne de production jusqu'au point de vente, ainsi que la gestion des sites de stockage.

Suite à l'acquisition de Bolloré Logistics en 2024, nous figurons parmi les cinq premiers acteurs mondiaux de la logistique dans le fret aérien et maritime en termes de volumes (source : Ti, mai 2024). Au 31 décembre 2024, nos activités logistiques étaient proposées dans 170 pays à travers un réseau mondial de plus de 500 bureaux et géraient 11,7 millions de mètres carrés d'entrepôts.

3.4 Transport aérien de fret

En mars 2021, afin de répondre à la demande croissance de nos clients, nous avons créé une activité de transport de fret aérien (CMA CGM Air Cargo). Cette nouvelle offre est venue compléter nos solutions maritimes, intermodales et logistiques, nous permettant ainsi de soutenir nos clients sur l'ensemble de leur chaîne de transport et de logistique. L'activité Air Cargo propose une gamme complète de solutions pour le transport de produits sensibles, tels que les marchandises dangereuses, les cargaisons sous température contrôlée, les produits périssables, les animaux vivants et les produits à haute valeur ajoutée.

Au 31 décembre 2024, la flotte de l'activité Air Cargo comprenait trois avions B777F et un avion A330F. En 2026-2027, la livraison prévue de huit avions Airbus A350F permettra à

l'activité Air Cargo d'exploiter un réseau mondial, répondant aux besoins logistiques des clients du fret aérien. En tant que premier client aérien pour la version cargo de l'A350, l'activité Air Cargo a opté pour l'avion le plus écologique du marché, renforçant ainsi notre engagement envers le transport durable. Le modèle A350F se distingue par une réduction de 20 % des émissions de CO_2 par rapport à son concurrent direct (Boeing B777F).

4 ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

4.1 Bilan consolidé

Bilan consolidé, variation entre 2023 et 2024
(en millions de Dollars US, %)

Millions d'USD	Décembre 2024	Décembre 2023 (*)	Variation	Variation %
Ecart d'acquisition (*)	8 339	5 317	3 022	56,8%
Autres immobilisations incorporelles (*)	9 765	6 779	2 986	44,0%
Navires	27 706	23 914	3 791	15,9%
Autres immobilisations corporelles	13 159	12 250	909	7,4%
Autres créances d'exploitation non courantes	187	158	29	18,3%
Autres actifs financiers non-courants (*)	4 505	4 411	94	2,1%
Total des actifs non courants	**63 661**	**52 831**	**10 831**	**20,5%**
Stocks	1 003	934	69	7,4%
Clients et autres créances (*)	8 282	6 804	1 478	21,7%
Actifs sur contrat	2 111	1 353	758	56,0%
Valeurs mobilières de placement et autres actifs financiers courants	3 263	4 445	(1 182)	-26,6%
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4 677	7 133	(2 457)	-34,4%
Autres actifs courants (dont les dérivés)	128	113	16	13,8%
Actifs détenus en vue de la vente	22	45	(23)	n.a.
Total des actifs courants	**19 486**	**20 828**	**(1 342)**	**-6,4%**
TOTAL ACTIF	**83 148**	**73 659**	**9 489**	**12,9%**
Total des capitaux propres (*)	48 408	45 565	2 843	6,2%
Fournisseurs et autres dettes	10 081	9 428	653	6,9%
Endettement financier	6 629	3 205	3 425	106,9%
Contrats de location IFRS16	13 955	12 731	1 224	9,6%
Autres passifs (dont les dérivés) (*)	4 075	2 731	1 344	49,2%
Dettes associées aux actifs détenus en vue de la vente	-	0	(0)	n.a.
TOTAL PASSIF	**83 148**	**73 659**	**9 489**	**12,9%**
Dette nette économique	**11 938**	**3 703**	**8 236**	
Ressources financières	**11 196**	**14 780**	**(3 584)**	

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

Au 31 décembre 2024, le total du bilan a augmenté de **9 489 millions de Dollars US** (+12,9%) pour un montant de **83 148 millions de Dollars US.**

4.1.1 Actif non courant

La valeur nette des actifs non courants a augmenté de **+10 831 millions de Dollars US** principalement en raison des éléments suivants :

- L'augmentation des écarts d'acquisitions de **+3 022 millions de Dollars US** liée principalement à l'allocation du prix d'acquisition effectué sur les acquisitions de Bolloré Logistics et RMC-BFM; hausse partiellement compensée par une dépréciation de (0,4) milliards de Dollars US liée à l'unité génératrice de trésorerie de gestion du fret suite à une détérioration des opérations commerciales et d'une charge de dépréciation de (0,2) milliards de Dollars US liée à l'unité génératrice de trésorerie audiovisuelle;

- L'augmentation des autres actifs incorporels de **+2 986 millions de Dollars US,** principalement liée au portefeuille clients de Bolloré Logistics pour +**2 344 millions de Dollars US** et aux droits de diffusion et marques de RMC-BFM pour **+983 millions de Dollars US**. Hausse partiellement compensée par l'impact des amortissements et des écarts de conversion de **-341 millions de Dollars US**;

- L'augmentation des immobilisations corporelles de **+4 700 millions de Dollars US,** liée principalement aux nouveaux contrats de location pour **+4 667 millions de Dollars US,** aux acomptes versés sur des navires en construction et sur des scrubbers pour **+4 090 millions de Dollars US,** aux acquisitions de navires (principalement d'occasion) pour **+175 millions de Dollars US,** aux acquisitions de conteneurs pour **+501 millions de Dollars US,** aux acomptes versés sur des avions en construction et divers investissements pour **+55 millions de Dollars US,** aux acquisitions de terrains et de constructions pour **+80 millions de Dollars US** et aux acquisitions d'autres actifs corporels pour **USD +484 millions de Dollars US**. Hausse liée également aux immobilisations corporelles acquises dans le cadre de regroupement d'entreprises pour **+756 millions de Dollars US,** partiellement compensée notamment par l'impact des amortissements d'actifs corporels (droits d'utilisation inclus), des cessions et des écarts de conversion de **-6 108 millions de Dollars US;**

- L'augmentation des autres actifs financiers non courants de **+94 millions de Dollars US**.

4.1.2 Trésorerie et équivalents de trésorerie

Au 31 décembre 2024, la trésorerie et les équivalents de trésorerie hors découverts s'élèvent à **4 669 millions de Dollars US,** soit une diminution de -2 448 millions de Dollars US par rapport au 31 décembre 2023.

Le Groupe a accès à des facilités de crédit confirmées non tirées pour un montant de 2 558 millions de Dollars US accordées par diverses institutions financières, donnant lieu à des ressources financières totales du Groupe s'élevant à **11 196 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).

4.1.3 Capitaux propres

Les capitaux propres ont connu une hausse de **+2 843 millions de Dollars US** (+ 6,2 %) au cours de l'année, correspondant au bénéfice net de l'exercice (**+5 678 millions de Dollars**

US y compris les participations ne donnant pas le contrôle), aux dividendes payés aux actionnaires pour -2 250 millions de Dollars US et aux écarts de conversion.

4.1.4 Endettement financier

L'endettement bancaire a augmenté de **+3 425 millions de Dollars US** principalement en raison des points suivants :

- Nouveaux financements : **+4 015 millions de Dollars US** concernant principalement :
  - Des nouveaux emprunts bancaires pour **+3 115 millions de Dollars US** concernant principalement des financements de navires pour +2 363 millions de Dollars US et d'avions pour +119 millions de Dollars US ;
  - Des émissions d'emprunt obligataire et de billets de trésorerie pour un montant de **+864 millions de Dollars US** ;
  - La hausse des programmes de titrisation des créances pour **+36 millions de Dollars US**.

- Remboursements des emprunts : **-826 millions de Dollars US** relatifs principalement aux :
  - Emprunts bancaires pour **-539 millions de Dollars US** principalement liés aux emprunts navires ;
  - Remboursement d'emprunt obligataire pour **-71 millions de Dollars US** ;
  - Autres dettes pour un montant de **-216 millions de Dollars US** essentiellement lié à la conversion de la dette en fonds propres sur le financement de CMA Audiovisual.

Les dettes de loyers sous IFRS 16 ont augmenté de **+1 224 millions de Dollars US** principalement en raison des points suivants :

- De nouvelles dettes de loyers sous IFRS 16 principalement liées à des navires, des conteneurs et des contrats de location immobilière pour **+4 630 millions de Dollars US** ;
- Des remboursements des dettes de loyers sous IFRS 16 pour un montant de **-3 585 millions de Dollars US** ;
- Acquisition de nouvelles filiales pour **+335 millions de Dollars US.**

4.1.5 Dette nette économique

La dette nette économique s'élève à **+11 938 millions de Dollars US** au 31 décembre 2024**,** soit une augmentation de **+8 236 millions de Dollars US** par rapport au 31 décembre 2023.

Voir Note 6.1.3. « Risque de liquidité » des États financiers consolidés 2024 pour le calcul détaillé de la dette nette économique.

4.2 Compte de résultat consolidé

Compte de résultat consolidé, variation entre 2023 et 2024
(en millions de Dollars US, %)

	Exercice clos au 31 décembre		Variation 2024 vs 2023	
	2024	2023		
(En millions d'USD	GROUPE	GROUPE	GROUPE	%
Produits d'exploitation	55 475,8	47 015,8	8 459,9	18,0%
Charges d'exploitation	(42 028,3)	(38 006,1)	(4 022,1)	10,6%
Soutes et consommables	(5 978,6)	(5 629,8)	(348,9)	6,2%
Affrètement et achats d'espaces	(1 580,8)	(1 727,7)	146,9	-8,5%
Manutention	(7 463,6)	(6 662,1)	(801,5)	12,0%
Transport terrestre et lignes courtes	(11 683,1)	(9 840,1)	(1 843,0)	18,7%
Port et canal	(1 651,0)	(2 190,3)	539,3	-24,6%
Locations de conteneurs et autres dépenses logistiques	(1 557,8)	(1 403,0)	(154,9)	11,0%
Charges de personnel	(8 570,0)	(7 255,7)	(1 314,3)	18,1%
Frais généraux et administratifs	(2 635,3)	(2 250,3)	(385,0)	17,1%
Autres charges d'exploitation	(907,9)	(1 047,1)	139,2	-13,3%
EBITDA avant cession d'actifs	**13 447,5**	**9 009,7**	**4 437,8**	**49,3%**
Marge EBITDA, en %	*24,2%*	*19,2%*		
Profit / (perte) de change sur éléments opérationnels	68,1	51,6	16,5	31,9%
Profit / (perte) sur cession d'actifs	21,6	37,3	(15,7)	-42,1%
Amortissements nets des primes d'investissement	(5 167,7)	(4 732,1)	(435,6)	9,2%
Autres éléments opérationnels (*)	(1 258,0)	(299,7)	(958,3)	319,8%
Résultat des entreprises associées et co-entreprises	40,7	(15,5)	56,2	-363,2%
EBIT (*)	**7 152,2**	**4 051,4**	**3 100,8**	**76,5%**
Core EBIT	**8 329,3**	**4 275,8**	**4 053,5**	**94,8%**
Marge Core EBIT, en %, Proforma	*15,0%*	*9,1%*		
Résultat financier	(1 129,7)	(84,4)	(1 045,4)	1239,0%
Impôts sur le résultat	(344,9)	(292,9)	(52,0)	17,7%
Résultat net du Groupe (*)	**5 677,6**	**3 674,1**	**2 003,5**	**54,5%**
Résultat net distribuable aux actionnaires (*)	5 705,3	3 637,5	2 067,8	56,8%

Résultat – Information sectorielle, variation entre 2023 et 2024
(en millions de Dollars US, %)

	Exercice clos au 31 décembre									
	2024					2023				
(En millions d'USD	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	55 475,8	36 493,9	18 397,7	2 868,1	(2 283,9)	47 015,8	31 394,8	15 211,2	2 001,0	(1 591,1)
Charges d'exploitation	(42 028,3)	(25 252,3)	(16 632,8)	(2 427,2)	2 284,0	(38 006,1)	(23 996,5)	(13 835,3)	(1 765,4)	1 591,1
EBITDA avant cession d'actifs	**13 447,5**	**11 241,7**	**1 764,9**	**440,9**	**0,1**	**9 009,7**	**7 398,3**	**1 375,9**	**235,5**	**-**
Marge EBITDA, en %	*24,2%*	*30,8%*	*9,6%*	*15,4%*	*0,0%*	*19,2%*	*23,6%*	*9,0%*	*11,8%*	*0,0%*
EBIT (*)	**7 152,2**	**7 421,8**	**(87,6)**	**(286,0)**	**103,9**	**4 051,4**	**3 847,2**	**285,1**	**(35,1)**	**(45,8)**
Core EBIT	**8 329,3**	**7 788,2**	**532,4**	**8,6**	**0,1**	**4 275,8**	**3 946,4**	**376,0**	**(46,6)**	**-**
Marge Core EBIT, en %	*15,0%*	*21,3%*	*2,9%*	*0,3%*	*0,0%*	*9,1%*	*12,6%*	*2,5%*	*-2,3%*	*0,0%*

4.2.1 Produits d'exploitation

Les produits d'exploitation consolidés ont augmenté de +8 459,9 millions de Dollars US, soit +18,0%, passant de 47 015,8 millions de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2023 à **55 475,8 millions de Dollars US** pour l'ensemble de l'exercice 2024.

4.2.2 Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation consolidées ont augmenté de 4 022,1 millions de Dollars US, soit +10,6%, passant de 38 006,1 millions de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2023 à **42 028,3 millions de Dollars US** pour l'ensemble de l'exercice 2024.

4.2.3 EBITDA & EBIT

L'EBITDA 2024 avant cessions d'actifs s'élève à **13 447,5 millions de Dollars US** par rapport à 9 009,7 millions de Dollars US en 2023, l'EBIT s'élève à **7 152,2 millions de Dollars US** en 2024 par rapport à 4 051,4 millions de Dollars US en 2023, et le Core EBIT s'élève à **8 329,3 millions de Dollars US** en 2024 (marge du Core EBIT de 15,0 %) par rapport à 4 275,8 millions de Dollars US en 2023 (marge du Core EBIT de 9,1 %).

4.2.4 Résultat financier

Le résultat financier s'élève à **-1 129,7 millions de Dollars US** en 2024 contre -84,4 millions de Dollars US en 2023. L'augmentation du coût financier global résulte principalement (i) de l'augmentation des charges d'intérêts sur les emprunts (y compris les dettes de loyers sous IFRS 16) pour 970,4 millions de Dollars US en 2024 contre 310,8 millions de Dollars US en 2023 résultant principalement (i) de la forte baisse des revenus sur les dépôts en espèces liés aux emprunts des navires et (iii) du résultat de change, principalement dû à la dépréciation de l'EUR qui a un impact négatif sur le résultat de change financier car le Groupe a une position active nette en EUR. La perte de change pour l'exercice clos le 31 décembre 2024 s'élève à -260,9 millions de Dollars US contre un gain de 139,9 millions de Dollars US en 2023.

4.2.5 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 augmenté de 52,0 millions de Dollars US, passant de - 292,9 millions de Dollars US en 2023 à **-344,9 millions de Dollars US** en 2024, ce qui résulte principalement d'une meilleure performance des opérations non soumises à la taxe au tonnage.

4.2.6 Résultat net du Groupe revenant aux actionnaires

Le bénéfice de l'année revenant aux actionnaires de la société a augmenté de 2 067,8 millions de Dollars US, passant d'un bénéfice de 3 637,5 millions de Dollars US en 2023 à un bénéfice de **5 705,3 millions de Dollars US** en 2024.

4.2.7 Segment de transport maritime de conteneurs

Résultat, variation entre 2023 et 2024
(en millions de Dollars US, %) Segment de transport maritime de conteneurs

(En millions d'USD	Exercice clos au 31		Variation	
	2024	2023	2024 vs 2023	
	Transport maritime de conteneurs	Transport maritime de conteneurs	Transport maritime de conteneurs	Transport maritime de conteneurs %
Produits d'exploitation	36 493,9	31 394,8	5 099,1	16,2%
Charges d'exploitation	(25 252,3)	(23 996,5)	(1 255,7)	5,2%
Soutes et consommables	(5 666,4)	(5 366,4)	(300,0)	5,6%
Affrètement et achats d'espaces	(1 538,1)	(1 698,7)	160,6	-9,5%
Manutention	(8 012,7)	(6 989,2)	(1 023,5)	14,6%
Transport terrestre et lignes courtes	(2 827,6)	(2 650,9)	(176,7)	6,7%
Port et canal	(1 648,8)	(2 187,7)	538,9	-24,6%
Locations de conteneurs et autres dépenses logistiques	(1 393,0)	(1 249,9)	(143,0)	11,4%
Charges de personnel	(2 198,2)	(1 961,0)	(237,2)	12,1%
Frais généraux et administratifs	(1 380,5)	(1 236,4)	(144,2)	11,7%
Autres charges d'exploitation	(587,1)	(656,4)	69,3	-10,6%
EBITDA avant cession d'actifs	**11 241,7**	**7 398,3**	**3 843,4**	**51,9%**
Marge EBITDA, en %	*30,8%*	*23,6%*		
EBIT	**7 421,8**	**3 847,2**	**3 574,6**	**92,9%**
Core EBIT	**7 788,2**	**3 946,4**	**3 841,7**	**97,3%**
Marge Core EBIT, en %	*21,3%*	*12,6%*		
Volume transporté (en milliers d'EVP)	**23 565,2**	**21 851,7**	**1 713,5**	**7,8%**

Compte de résultat par EVP transporté, variation de 2023 à 2024
(Dollars US par EVP, %) Segment de transport maritime de conteneurs

(en USD par EVP)	Exercice clos au 31 décembre		Variation	
	2024	2023	2024 vs 2023	
	Transport maritime de conteneurs	Transport maritime de conteneurs	Transport maritime de conteneurs	Transport maritime de conteneurs
Produits d'exploitation	1 548,6	1 436,7	111,9	7,8%
Charges d'exploitation	(1 071,6)	(1 098,2)	26,6	-2,4%
Soutes et consommables	(240,5)	(245,6)	5,1	-2,1%
Affrètement et achats d'espaces	(65,3)	(77,7)	12,5	-16,0%
Manutention	(340,0)	(319,8)	(20,2)	6,3%
Transport terrestre et lignes courtes	(120,0)	(121,3)	1,3	-1,1%
Port et canal	(70,0)	(100,1)	30,1	-30,1%
Locations de conteneurs et autres dépenses logistiques	(59,1)	(57,2)	(1,9)	3,3%
Charges de personnel	(93,3)	(89,7)	(3,5)	3,9%
Frais généraux et administratifs	(58,6)	(56,6)	(2,0)	3,5%
Autres charges d'exploitation	(24,9)	(30,0)	5,1	-17,1%
EBITDA avant cession d'actif	**477,0**	**338,6**	**138,5**	**40,9%**
EBIT	**314,9**	**176,1**	**138,9**	**78,9%**
Core EBIT	**330,5**	**180,6**	**149,9**	**83,0%**

4.2.7.1 Produits d'exploitation

En ce qui concerne le segment de transport maritime de conteneurs, les produits d'exploitation consolidés ont augmenté de +5 099,1 millions de Dollars US, soit +16,2 %, passant de 31 394,8 millions de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2023 à **36 493,9 millions de Dollars US** pour l'ensemble de l'exercice 2024.

Le revenu moyen par EVP a augmenté de +7,8 %, soit +111,9 Dollars US par EVP, passant de 1 436,7 Dollars US par EVP en 2023 à **1 548,6 Dollars US** par EVP en 2024 en raison d'une forte augmentation des taux de fret spot, d'une demande soutenue combinée à des perturbations liées à la crise en Mer Rouge affectant l'offre, partiellement compensée par (i) des taux de fret contractuels plus bas (ii) une diminution des revenus de détention et de surestaries, qui avaient été auparavant élevés en raison de la congestion retardant le temps nécessaire aux clients pour retourner nos conteneurs.

Dans le même temps, les volumes transportés ont augmenté de +7,8 %, passant de 21 851,7 milliers d'EVP en 2023 à **23 565,2 milliers d'EVP** en 2024.

4.2.7.2 Soutes et consommables

Les frais relatifs aux soutes et aux consommables ont augmenté de +5,6 %, soit 300,0 millions de Dollars US, passant de 5 366,4 millions de Dollars US (17,1% des produits d'exploitation) pour l'ensemble de l'exercice 2023 à **5 666,4 millions de Dollars US** (15,5% des produits d'exploitation) pour l'ensemble de l'exercice 2024.

Cette augmentation de nos dépenses de soutes, passant de 5 031,3 millions de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2023 à **5 372,2 millions de Dollars US** pour l'ensemble de l'exercice 2024, représente +6,8 %, soit 340,9 millions de Dollars US.

Cela s'explique principalement par le détournement du trafic par le Cap de Bonne Espérance pendant la période en raison de la crise en Mer Rouge. Cela a été partiellement compensé par un effet prix favorable.

4.2.7.3 Affrètement et achats d'espace

Les charges d'affrètement et les achats d'espace ont diminué de 160,6 millions de Dollars US, soit -9,5 %, passant de 1 698,7 millions de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2023 à **1 538,1 millions de Dollars US** pour l'ensemble de l'exercice 2024. Les charges d'affrètement et les achats d'espace correspondent à 4,2 % des produits d'exploitation de l'exercice 2024 (contre 5,4 % pour l'ensemble de l'exercice 2023).

Les charges d'affrètement ont diminué de 11,8 millions de Dollars US, soit -1,0%, passant de 1 173,4 millions de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2023 à **1 161,7 millions de Dollars US** pour l'ensemble de l'exercice 2024 reflétant la baisse des loyers moyens liée à la fin de la période post-COVID-19.

Les achats d'espaces et autres frais fixes ont diminué de 148,8 millions de Dollars US, soit -28.3%, passant de 525,2 millions de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2023 à **376,4 millions de Dollars US** pour l'ensemble de l'exercice 2024.

4.2.7.4 Manutention

Les frais de manutention ont augmenté de 1 023,5 millions de Dollars US, soit +14,6%, passant de 6 989,2 millions de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2023 à **8 012,7 millions de Dollars US** pour l'ensemble de l'exercice 2024. Les frais de manutention correspondent à 22,0 % des produits d'exploitation de l'exercice 2024 (contre 22,3 % pour l'ensemble de l'année 2023).

L'augmentation des coûts est principalement liée à (i) l'augmentation des volumes, (ii) aux augmentations tarifaires d'une année sur l'autre, (iii) aux coûts supplémentaires dus aux congestions portuaires et (iv) à une détérioration du taux de transbordement.

Les frais de manutention de conteneurs pleins ont augmenté de +15,8 %, soit 906,5 millions de Dollars US, passant de 5 725,3 millions de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2023 à **6 631,8 millions de Dollars US** pour l'ensemble de l'exercice 2024. Sur la même période, les frais de manutention de conteneurs vides ont eux augmenté de +9,3 %, soit 117,0 millions de Dollars US, passant de 1 263,8 millions de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2023 à **1 380,8 millions de Dollars US** pour l'ensemble de l'exercice 2024.

4.2.7.5 Transport terrestre et lignes courtes

Les frais de transport terrestre et lignes courtes ont augmenté de 176,7 millions de Dollars US, soit +6,7 %, passant de 2 650,9 millions de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2023 à **2 827,6 millions de Dollars US** pour l'ensemble de l'exercice 2024. Les frais de transport terrestre et lignes courtes correspondent à 7,7 % du chiffre d'affaires de l'exercice 2024 (contre 8,4% pour l'ensemble de l'exercice 2023).

L'augmentation des frais de transport terrestre s'explique principalement par des volumes plus élevés.

4.2.7.6 Port et canal

Les charges de port et canal ont diminué de -24,6 %, soit 538,9 millions de Dollars US, passant de 2 187,7 millions de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2023 à **1 648,8 millions de Dollars US** pour l'ensemble de l'exercice 2024 notamment en raison de la situation en Mer Rouge qui a entraîné le détournement de la plupart de nos grands navires Est-Ouest d'un transit par le canal de Suez vers un transit via le cap de Bonne-Espérance, partiellement compensée par une augmentation des coûts portuaires.

Les charges de port et canal correspondent à 4,5 % des produits d'exploitation de l'exercice 2024 (contre 7,0 % pour l'ensemble de l'exercice 2023).

4.2.7.7 Locations de conteneurs et autres dépenses logistiques

Les locations de conteneurs et autres dépenses logistiques ont augmenté de 143,0 millions de Dollars US, soit +11,4 %, passant de 1 249,9 millions de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2023 à **1 393,0 millions de Dollars US** pour l'ensemble de l'exercice 2024, principalement dû à la pression sur les coûts logistiques générée par l'augmentation des volumes, qui a été encore exacerbée par l'allongement des passages maritimes lié au

détournement de nos grands navires Est-Ouest du canal de Suez vers le cap de Bonne-Espérance, entraînant un délai de transit supplémentaire de deux à trois semaines.

Les locations de conteneurs et autres dépenses logistiques correspondent à 3,8 % des produits d'exploitation de l'exercice 2024 (contre 4,0 % pour l'ensemble de l'exercice 2023).

4.2.7.8 Charges de personnel

Les charges de personnel ont augmenté de 237,2 millions de Dollars US, soit +12,1 %, passant de 1 961,0 millions de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2023 à **2 198,2 millions de Dollars US** pour l'ensemble de l'exercice 2024. Les charges de personnel correspondent à 6,0 % des produits d'exploitation de l'exercice 2024 (contre 6,2 % pour l'ensemble de l'exercice 2023).

4.2.7.9 Frais généraux et administratifs

Les frais généraux et administratifs excluant les charges de personnel ont augmenté de 144,2 millions de Dollars US, soit +11,7% %, passant de 1 236,4 millions de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2023 à **1 380,5 millions de Dollars US** pour l'ensemble de l'exercice 2024. Les frais généraux et administratifs correspondent à 3,8 % des produits d'exploitation de l'exercice 2024 (contre 3,9 % pour l'ensemble de l'exercice 2023).

4.2.7.10 EBITDA & EBIT

Principalement en raison des facteurs susmentionnés, l'**EBITDA** du segment de transport maritime de conteneurs s'élève à **11 241,7 millions de Dollars US** par rapport à 7 398,3 millions de Dollars US en 2023, l'**EBIT** à **7 421,8 millions de Dollars US** par rapport à 3 847,2 millions de Dollars US en 2023 et le **Core EBIT** à **7 788,2 millions de Dollars US** (marge du Core EBIT de 21,3%) par rapport à 3 946,4 millions de Dollars US en 2023 (marge du Core EBIT de 12,6%).

4.2.8 Segment logistique

Résultat – Segment logistique, variation entre 2023 et 2024
(en millions de Dollars US, %)

(En millions d'USD	Exercice clos au 31 décembre 2024 Segment Logistique	Exercice clos au 31 décembre 2023 Segment Logistique	Variation 2024 vs 2023 Segment Logistique	Variation 2024 vs 2023 Segment Logistique %
Produits d'exploitation	18 397,7	15 211,2	3 186,5	20,9%
Charges d'exploitation	(16 632,8)	(13 835,3)	(2 797,5)	20,2%
Soutes et consommables	(93,1)	(101,1)	8,0	-8,0%
Manutention	(142,6)	(158,2)	15,7	-9,9%
Transport terrestre et lignes courtes	(9 796,5)	(7 703,9)	(2 092,6)	27,2%
Locations de conteneurs et autres dépenses logistiques	(173,6)	(154,9)	(18,7)	12,1%
Charges de personnel	(5 044,6)	(4 337,8)	(706,9)	16,3%
Frais généraux et administratifs	(1 290,6)	(1 102,6)	(188,0)	17,1%
Autres charges d'exploitation	(91,7)	(276,6)	184,9	-66,9%
EBITDA avant cession d'actifs	**1 764,9**	**1 375,9**	**389,0**	**28,3%**
Marge EBITDA, en %	*9,6%*	*9,0%*		
EBIT	**(87,6)**	**285,1**	**(372,7)**	**-130,7%**
Core EBIT	**532,4**	**376,0**	**156,5**	**41,6%**
Marge Core EBIT, en %	*2,9%*	*2,5%*		

4.2.8.1 Produits d'exploitation

En ce qui concerne le segment logistique, les produits d'exploitation ont augmenté de 3 186,5 millions de Dollars USD, soit +20.9%, passant de 15 211,2 millions de Dollars US pour l'exercice 2023 à **18 397,7 millions de Dollars US** pour l'exercice 2024, principalement en raison de l'acquisition de Bolloré Logistics en février 2024, en partie compensée par une baisse des revenus sur les activités de gestion de fret maritime et aérien (« Freight Management ») qui a été affectée à la fois par une détérioration des tarifs et des volumes et par une baisse des revenus des activités de logistique des véhicules finis (ou « Finished Vehicle Logistics » ou « FVL ») due à une détérioration de l'industrie automobile.

4.2.8.2 Frais de transport

Les frais de transport ont augmenté de 2 092,6 millions de Dollars US, soit +27,2 %, passant de 7 703,9 millions de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2023 à **9 796,5 millions de Dollars US** pour l'ensemble de l'exercice 2024 en lien avec les acquisitions réalisées en 2024.

Les frais de transport correspondent à 53,2% du chiffre d'affaires de l'exercice 2024 (contre 50,6 % pour l'ensemble de l'exercice 2023).

4.2.8.3 Charges de personnel

Les charges de personnel ont augmenté de 706,9 millions de Dollars US, soit +16,3 %, passant de 4 337,8 millions de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2023 à **5 044,6**

millions de Dollars US pour l'exercice 2024. L'augmentation est principalement liée aux acquisitions réalisées en 2024.

Les charges de personnel correspondent à 27,4 % des produits d'exploitation de l'exercice 2024 (contre 28,5 % pour l'ensemble de l'exercice 2023).

4.2.8.4 Frais généraux et administratifs

Les frais généraux et administratifs excluant les charges de personnel ont augmenté de 188,0 millions de Dollars US, soit +17,1 %, passant de 1 102,6 millions de Dollars US pour l'ensemble de l'exercice 2023 à **1 290,6 millions de Dollars US** pour l'ensemble de l'exercice 2024. L'augmentation est principalement liée aux acquisitions réalisées en 2024.

Les frais généraux et administratifs correspondent à 7,0 % des produits d'exploitation de l'exercice 2024 (contre 7,2 % pour l'ensemble de l'exercice 2023).

4.2.8.5 EBITDA & EBIT

En ce qui concerne le segment logistique, l'**EBITDA** 2024 avant cessions d'actifs s'élève à **1 764,9 millions de Dollars US** par rapport à 1 375,9 millions de Dollars US en 2023, l'**EBIT** s'élève à **-87,6 millions de Dollars US** en 2024 par rapport à 285,1 millions de Dollars US en 2023, et le **Core EBIT** s'élève à **532,4 millions de Dollars US** en 2024 (marge du Core EBIT de 2,9 %) par rapport à 376,0 millions de Dollars US en 2023 (marge du Core EBIT de 2,5 %).

La variation de l'EBITDA et du Core EBIT reflète les acquisitions réalisées en 2024, une amélioration du transport terrestre dans les principaux réseaux, une bonne performance en Europe et une montée en puissance des nouveaux contrats remportés pour les activités de logistique des véhicules finis (ou « Finished Vehicle Logistics » ou « FVL »), ainsi que des initiatives d'amélioration continue sur les contrats à faible marge pour la logistique contractuelle. Cela a été partiellement compensé par une détérioration des conditions de marché avec des tarifs aériens et maritimes plus bas pour les activités de gestion de fret (« Freight Management »).

4.2.9 Segment des autres activités

Résultat – Segment des autres activités, variation entre 2023 et 2024
(en millions de Dollars US, %)

(En millions d'USD	Exercice clos au 31 décembre 2024 Autres activités	Exercice clos au 31 décembre 2023 Autres activités	Variation 2024 vs 2023 Autres activités	Variation 2024 vs 2023 Autres activités %
Produits d'exploitation	2 868,1	2 001,0	867,2	43,3%
Charges d'exploitation	(2 427,2)	(1 765,4)	(661,8)	37,5%
EBITDA avant cession d'actifs	**440,9**	**235,5**	**205,4**	**87,2%**
Marge EBITDA, en %	*15,4%*	*11,8%*		
EBIT (*)	**(286,0)**	**(35,1)**	**(250,9)**	**714,8%**
Core EBIT	**8,6**	**(46,6)**	**55,2**	**-118,5%**
Marge Core EBIT, en %	*0,3%*	*-2,3%*		

Pour le segment des autres activités, l'augmentation des produits d'exploitation s'explique principalement par (i) l'intégration de RMC-BFM depuis le 2 juillet 2024 et (ii) la contribution d'une année complète de Port Liberty Bayonne LLC et Port Liberty New York LLC intégrés depuis le 31 août 2023.

L'augmentation de l'EBITDA et du Core EBIT s'explique principalement par (i) la contribution d'une année complète de Port Liberty Bayonne LLC et Port Liberty New York LLC, (ii) notre division de fret aérien qui a bénéficié d'une forte demande et d'une capacité de fret aérien limitée, ce qui a soutenu les rendements ainsi qu'une normalisation du secteur et (iii) le nouveau segment audiovisuel.

4.3 Tableau des flux de trésorerie consolidé

Millions d'USD		Décembre 2024	Décembre 2023
Trésorerie en début de période intégrée au bilan		**7 133**	**8 914**
(-) découverts en début de période		16	42
(=) Trésorerie en début de période nette des découverts	**[A]**	**7 117**	**8 872**
EBITDA		**13 448**	**9 010**
Encours, impôt sur les sociétés		(453)	(438)
Variation BFR (y compris charges constatées d'avance et revenus différés)		(1 471)	(723)
Autres éléments		(347)	(104)
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles		**11 176**	**7 745**
Acquisitions d'immobilisation		(3 332)	(5 128)
Investissements dans les filiales		(6 601)	(3 717)
Cession des filiales		32	(0)
Désinvestissements		1 058	182
Dividendes reçus d'entreprises associées ou coentreprises		41	23
Variation, autres actifs financiers		1 031	7 790
Intérêts reçus		425	901
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissements		**(7 345)**	**51**
Flux de trésorerie disponible		**3 831**	**7 796**
Dividendes versés aux actionnaires ultimes		(2 281)	(3 518)
Produits de l'émission d'emprunts, nets des coûts d'émission		2 257	73
Réduction de la dette financière		(1 103)	(1 074)
Paiements relatifs aux loyers (IFRS 16)		(3 772)	(3 702)
Intérêts financiers versés		(304)	(272)
Autres (principalement, impact des changements des taux de change sur la trésorerie, les équivalents et les découverts)		(1 077)	(1 058)
Flux net de trésorerie lié aux opérations de financements		**(6 279)**	**(9 551)**
Total flux de trésorerie	**[B]**	**(2 448)**	**(1 755)**
Trésorerie en fin de période nette des découverts	**[A] + [B] = [C]**	**4 669**	**7 117**
(+) Découverts en fin de période		8	16
(=) Trésorerie en fin de période présentée au bilan		**4 677**	**7 133**

4.3.1 Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles et liés aux opérations d'investissement

Les flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles s'élèvent à **+11 176 millions de Dollars US** au 31 décembre 2024 avec un EBITDA contribuant à hauteur de + 13 448 millions de Dollars US, l'impôt sur les sociétés à hauteur de -453 millions de Dollars US et une variation de fonds de roulement à hauteur de -1 471 millions de Dollars US. Les flux de trésorerie liés aux opérations d'investissement s'élèvent à **- 7 345 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 -3 332 millions de Dollars US, ainsi que les décaissements de -6 601 millions de Dollars US résultant des acquisitions de filiales notamment Bolloré Logistics, RMC-BFM et Almajdouie (dans le secteur logistique) compensés par la cession d'immobilisations corporelles pour +1 058 millions de Dollars US et

la variation des autres actifs financiers pour +1 031 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 +425 millions de Dollars US.

4.3.2 Total des flux de trésorerie

Le total des flux de trésorerie s'élève à **- 2 448 millions de Dollars US** pour l'exercice clos le 31 décembre 2024, comprenant les flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles et liés aux opérations d'investissement d'un montant de **+3 831 millions de Dollars US** et les flux de trésorerie liés aux opérations de financement s'élevant à **-6 279 millions de Dollars US**.

Les flux de trésorerie liés aux activités de financement ont été affectés par le tirage d'emprunts pour +2 257 millions de Dollars US, compensés par les remboursements d'emprunts de -1 103 millions de Dollars US, les intérêts financiers payés d'un montant de -304 millions de Dollars US et les paiements relatifs aux loyers sous IFRS 16 (part liée au principal des loyers pour -2 880 millions de Dollars US et part liée aux intérêts pour -892 millions de Dollars US). Les flux de trésorerie liés aux activités de financement ont également été impactés par des paiements de dividendes pour - 2 281 millions de Dollars US et -1 077 millions de Dollars US relatifs à d'autres flux financiers dont les exercices d'option d'achats sur actifs en location.

4.4 Autres

4.4.1 Effectifs

Le nombre de salariés de CMA CGM (périmètre de consolidation) est de 97 200 au 31 décembre 2024 (contre 96 847 au 31 décembre 2023), soit une augmentation de 353 salariés (+0.4%).

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 158 136 au 31 décembre 2024 (contre 146 040 au 31 décembre 2023).

Salariés, CMA CGM, périmètre de consolidation
(Effectif)

	Décembre		Evolution Effectif	
	2024 Effectif	2023 Effectif	Val.	%
France	**7 670**	**6 708**	962	14%
Europe (sauf France)	**3 640**	**3 758**	-118	-3%
Afrique Moyen-Orient	**4 366**	**4 337**	29	1%
Amériques	**3 366**	**3 411**	-45	-1%
Asie - Océanie	**11 166**	**13 033**	-1 867	-14%
TOTAL hors CEVA	**30 208**	**31 247**	**-1 039**	**-3%**
CEVA	**66 992**	**65 600**	1 392	2%
TOTAL	**97 200**	**96 847**	**353**	**0,4%**

4.4.2 Parties liées

Voir Note 7.4 « Transactions avec les parties liées » des États financiers consolidés 2024.

4.4.3 Estimations comptables significatives

Voir Note 2.3 « Hypothèses, estimations et jugements comptables significatifs » des États financiers consolidés 2024.

4.4.4 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 2024.

4.4.5 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, ces fluctuations saisonnières ont été impactées par les congestions portuaires et de graves perturbations de la chaîne d'approvisionnement, les clients cherchant à atténuer l'impact de l'environnement de marché 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 peinait à retrouver une nouvelle normalité dans un environnement macroéconomique et géopolitique instable. De plus, en 2024, des perturbations importantes telles que la crise en Mer Rouge ont pu dérégler l'impact saisonnier, comme en témoigne l'approche prudente des exportateurs mentionnés ci-dessus.

4.4.6 Engagements

Voir Note 8.2 « Engagements hors bilan » des États financiers consolidés 2024.

5 PERSPECTIVES 2025

5.1 Événements récents

5.1.1 Liquidité du Groupe

En janvier 2025, CMA CGM a prolongé la maturité de son programme de titrisation relatif aux créances en lien avec les activités de logistique, du quatrième trimestre 2026 au quatrième trimestre 2027.

5.1.2 Loi de Finance 2025 - France

Le projet de loi de finances pour 2025 a été approuvé par le Parlement français début février 2025 et validé par le Conseil Constitutionnel, ouvrant la voie à sa promulgation. Il comprend différentes mesures fiscales, parmi lesquelles (i) une contribution exceptionnelle à l'impôt sur les sociétés sur les grandes entreprises et (ii) une contribution exceptionnelle sur le résultat d'exploitation des grandes entreprises de transport maritime. Ces contributions, applicables au titre de l'exercice 2025, n'affectent pas les montants des impôts sur le résultat courant ou différés reconnus au 31 décembre 2024, mais augmenteront la charge fiscale courante du Groupe en 2025, de manière temporaire.

La contribution exceptionnelle sur le résultat d'exploitation des grandes entreprises de transport maritime de 12 % est basée sur la moyenne, pour les exercices 2024 et 2025, d'un agrégat intermédiaire spécifique du compte de résultat des états financiers individuels de CMA CGM établi selon les normes comptables françaises. La majeure partie de la contribution devrait être payée en 2025 sur la base d'un mécanisme d'acompte.

5.2 Perspectives 2025

5.2.1 Perspectives macroéconomiques

La croissance du PIB mondial devrait rester globalement stable à environ 3 % en 2025. Cependant, le rythme de la croissance variera considérablement selon les différentes régions:

Aux États-Unis, une légère décélération est anticipée. Néanmoins, le scénario central prévoit un atterrissage en douceur, ce qui permettra à l'économie de rester dynamique avec une croissance du PIB supérieure à 2,5 % en 2025. Cette croissance sera stimulée par les réductions fiscales, bien que l'agenda politique et économique du président Trump introduise également des risques liés à l'inflation et au commerce mondial.

Dans l'UE, des signes modestes de reprise apparaissent, mais l'activité économique reste fragile et freinée par l'incertitude politique, en particulier en France et en Allemagne. De plus, les perspectives pour l'industrie sont moroses, le secteur restant impacté par la hausse des prix de l'énergie et son exposition à l'industrie automobile.

En Chine, la décélération de l'économie devrait persister en raison des tensions dans le secteur immobilier et d'un essoufflement des leviers de croissance. De plus le pays est exposé aux risques baissiers du commerce international, car une part importante du dynamisme de l'économie dépend de la compétitivité de ses exportations.

Dans l'environnement plus global, les grands marchés émergents tels que l'Inde, l'Asie du Sud-Est et le Moyen-Orient devraient rester des moteurs de la croissance économique mondiale.

Le commerce de biens devrait croître au même rythme que le PIB, légèrement en dessous de 3 % d'une année sur l'autre en 2025. Dans ce contexte, les volumes de transport de conteneurs devraient augmenter d'environ 3 %, bien qu'il y ait une grande incertitude concernant ces prévisions de volumes commerciaux.

Les tarifs douaniers imposés ou envisagés par l'administration Trump introduisent un risque à la baisse pour les volumes commerciaux mondiaux à moyen terme et devraient prolonger, voire amplifier, la réorganisation des chaînes d'approvisionnement mondiales observée depuis 2017, qui a renforcé le rôle de pays connecteurs comme le Vietnam et le Mexique. À court terme, l'effet de sa politique sur les volumes commerciaux est incertain, car certains acteurs du marché se prémunissent contre le risque de nouveaux tarifs en anticipant leurs commandes. Le calendrier des annonces et de leur mise en œuvre déterminera en grande partie la direction de l'effet pour 2025.

5.2.2 Transport maritime et logistique

Le paysage géopolitique reste une variable clé pour les perspectives de 2025. Les tensions en cours, notamment celles affectant les principales routes commerciales en mer Rouge, continueront d'influencer l'équilibre de l'offre et de la demande dans l'industrie au cours des prochains trimestres. Il sera crucial de suivre et de s'adapter à ces évolutions.

Dans ce contexte, et à moins de perturbations imprévisibles en raison du niveau actuel d'incertitudes, les taux de fret devraient suivre une tendance à la baisse en 2025 et être inférieurs en moyenne aux niveaux de 2024.

L'industrie du transport maritime devrait faire face à des défis pour soutenir l'équilibre l'offre / demande dans les prochains trimestres. Le problème de la surcapacité résultant de l'augmentation significative de la capacité statique depuis 2022, et récemment atténué par le redéploiement d'une grande partie de la flotte via le cap de Bonne-Espérance, devrait persister et potentiellement exercer une pression sur la rentabilité du secteur.

Les transitaires et les logisticiens devraient réussir à s'adapter à cet environnement de marché volatil et à une complexité accrue des chaînes d'approvisionnement mondiales. Les acteurs capables d'offrir des solutions innovantes et de gérer les risques efficacement pourraient connaître une amélioration de leur performance et de leur position sur le marché.

5.2.3 Defis à venir

L'industrie du transport maritime et de la logistique fait face au défi de la décarbonation. Le réchauffement climatique est une préoccupation croissante dont les impacts sont déjà tangibles. L'industrie doit contribuer activement à réduire l'empreinte carbone du commerce mondial. Les activités maritimes à elles seules représentent 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre alors que l'industrie du transport dans son ensemble est responsable de 24 % des émissions de CO2. L'atteindre les objectifs de réduction des émissions fixés par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) nécessitera un effort opérationnel et financier collectif considérable.

Dans le même temps, l'industrie doit rester flexible et gérer ses actifs pour s'adapter à un environnement en constante évolution et pour répondre efficacement aux besoins des clients. La nature dynamique du commerce mondial, l'évolution de la demande et le caractère imprévisible du contexte géopolitique et économique exigent que le secteur du transport maritime et de la logistique soit agile. Cette agilité est cruciale pour optimiser les opérations, gérer les coûts et garantir des livraisons dans les délais. Les entreprises doivent continuer d'investir dans des technologies avancées et des solutions innovantes pour améliorer l'efficacité opérationnelle et la résilience.

6 RISQUES ET LITIGES

6.1 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 règlementations 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 des tarifs du pétrole brut et du fioul de soute;
- 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 efficacités 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.

6.2 Litiges

6.2.1 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 1er 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.

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.

6.2.2 Litiges commerciaux

6.2.2.1 Dossier des douanes belges

En février 2018, CMA CGM a été informée par les douanes belges de la découverte de cigarettes dans 2 expéditions de 7 conteneurs, 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 Anvers.

En janvier 2020, l'Etat Belge et l'Administration Générale des douanes et accises belges a cité à comparaitre 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.

6.2.2.2 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, qui remonte à des périodes antérieures à l'acquisition du groupe CEVA par CMA CGM. 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 a été rendue au cours du dernier trimestre de 2024 et certaines demandes supplémentaires ont été rejetées. A cet égard, CEVA a déposé des observations supplémentaires en vue d'un jugement en référé contre 3 réclamations. Bien qu'il existe une incertitude quant à l'issue et aux sorties de ressources 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, sans possibilité de recours devant la cour suprême.

7 DECLARATION DE PERFORMANCE EXTRA-FINANCIERE

Voir annexe 1

CERTIFIÉ CONFORME
A L'ORIGINAL

CMA CGM S.A.

Comptes annuels

Exercice clos le 31 décembre 2024

Sommaire

Pages

Bilan actif au 31 décembre 2024 2
Bilan passif au 31 décembre 2024 3
Compte de résultat 2024 4
1. Présentation de la société, principes, règles et méthodes comptables 5
1.1. Présentation de la Société 5
1.2. Principes d'établissement des comptes annuels 5
1.3. Règles et méthodes comptables 6
2. Evénements significatifs de l'exercice 2024 10
3. Commentaires sur le bilan 12
3.1. Actif immobilisé 12
3.2. Actif circulant et charges constatées d'avance 15
3.3. Autres créances diverses 16
3.4. Valeurs mobilières de placement 16
3.5. Ecarts de conversion 16
3.6. Charges constatées d'avance 16
3.7. Charges à répartir sur plusieurs exercices 17
3.8. Capitaux propres 17
3.9. Provisions pour risques et charges 18
3.10. Dettes financières et dettes d'exploitation 18
4. Commentaires sur le compte de résultat 20
4.1. Produits d'exploitation 20
4.2. Charges d'exploitation 20
4.3. Résultat financier 21
4.4. Résultat exceptionnel 21
4.5. Intéressement des salariés 21
4.6. Impôt sur les sociétés 21
4.7. Résultat net 22
5. Autres informations 23
5.1. Parties liées 23
5.2. Engagements hors bilan 23
5.3. Passifs éventuels 25
5.4. Effectif moyen 25
5.5. Tableau des filiales et participations 26
5.6. Evénements postérieurs à la clôture 28

Bilan actif au 31 décembre 2024

ACTIF (en millions d'euros)	31-déc-24 Montant brut	Amortissements ou dépréciations	Montant net	31-déc-23 Montant net
Actif immobilisé				
Frais de conception de logiciels	677,2	(523,3)	153,9	163,3
Fonds de commerce	320.6	(192,8)	127,8	127.8
Autres immobilisations incorporelles	506,5	(195.1)	311.4	353,8
Immobilisations incorporelles	**1 504,3**	**(911,1)**	**593,2**	**645,0**
Terrains et constructions	19.5	(8,5)	11,0	9,5
Matériels portuaires	6.4	(5,8)	0.5	0,7
Matériels et outillages	40,9	(14,5)	26,4	4,6
Matériels spécifiques d'exploitation	9 048,2	(2 124,0)	6 924,2	6 051,8
Autres immobilisations corporelles	86,8	(47,0)	39,8	36.0
Immobilisations corporelles en cours	4 021,4	0,0	4 021,4	4 327,9
Immobilisations corporelles	**13 223,2**	**(2 199,9)**	**11 023,2**	**10 430,6**
Participations	22 541,2	(1 275,8)	21 265,4	15 968,8
Créances rattachées à des participations	164,2	(36,6)	127,6	127,2
Autres titres immobilisés	469,0	(7,3)	461,7	467,2
Prêts	8 701,0	(145,2)	8 555,7	6 463,0
Dépôts et cautionnements	494,3	(0.2)	494.2	514.2
Immobilisations financières	**32 369,7**	**(1 465,1)**	**30 904,5**	**23 540,6**
Total de l'actif immobilisé	**47 097,1**	**(4 576,2)**	**42 521,0**	**34 616,1**
Actif circulant et charges constatées d'avance				
Stocks et en cours	725,8	0,0	725,8	659.6
Avances et acomptes versés	940,5	0,0	940,5	1 046,3
Clients et comptes rattachés	291,8	(89,3)	202,5	252,3
Autres créances diverses	8 361,2	(468,3)	7 892,9	6 157,6
Valeurs mobilières de placement	3 443,5	(28,5)	3 415,0	4 124,5
Disponibilités	2 676,0	0,0	2 676,0	4 685,7
Charges constatées d'avance	1 090,5	0,0	1 090,5	719,8
Total de l'actif circulant et charges constatées d'a	**17 529,3**	**(586,2)**	**16 943,1**	**17 645,8**
Charges à répartir sur plusieurs exercices	10,2	(1,4)	8,8	4,5
Primes remboursement	0,0	0,0	0,0	0,0
Ecart de conversion actif	2 258,7	0,0	2 258,7	2 129,3
Total de l'actif	**66 895,4**	**(5 163,8)**	**61 731,6**	**54 395,6**

Bilan passif au 31 décembre 2024

PASSIF (en millions d'euros)	31-déc-24	31-déc-23
Capitaux propres		
Capital social	250,0	250.0
Primes de fusion. d'émission. d'apport	623,6	623.6
Réserve légale	25,0	25.0
Autres Réserves	1 033,6	1 033.6
Report à nouveau	38 858,4	37 372.0
Résultat de l'exercice	5 638,9	4 106.8
Acompte sur dividendes	(929.0)	(1 403.1)
Subventions d'investissement	0,0	0.0
Provisions réglementées	367.0	306.0
Total des capitaux propres	**45 867,5**	**42 313,9**
Provisions pour risques et charges		
Provisions pour risques	676.1	678.7
Provisions pour charges	300.5	212.3
Total des provisions pour risques et charges	**976,6**	**891,0**
Dettes		
Emprunts obligataires remboursables en actions	0,0	0.0
Emprunts obligataires	616.2	0.0
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	101.9	5.8
Concours bancaires	0,9	4.8
Emprunts et dettes financières divers	564.3	296.9
Total des Dettes financières	**1 283,2**	**307,5**
Avances et acomptes reçus sur commandes en cours	70.4	103.2
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	842.9	883.6
Dettes fiscales et sociales	354.3	134.9
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	139.5	187.4
Autres dettes	8 464.8	6 658.2
Total des Dettes d'exploitation	**9 871,8**	**7 967,3**
Produits constatés d'avance	1 705.5	1 080.0
Total des Comptes de régularisation	**1 705,5**	**1 080,0**
Total des dettes et comptes de régularisation	**12 860,6**	**9 354,8**
Ecart de conversion passif	2 027.0	1 836.0
Total du passif	**61 731,6**	**54 395,6**

Compte de résultat 2024

(en millions d'euros)	2024	2023
Prestations de services et activités annexes	32 300,3	27 353,5
Chiffre d'affaires	**32 300,3**	**27 353,5**
Production immobilisée	4,3	7,9
Subventions d'exploitation	2,3	2,1
Reprises sur amortissements et provisions	647,7	523,1
Transferts de charges	58,6	40,8
Autres produits d'exploitation	3,9	1,5
Gains de change liés à l'exploitation	1 724,2	1 816,1
Produits d'exploitation	**34 741,4**	**29 745,1**
Achats	(4 374,2)	(3 922,2)
Charges externes	(22 003,5)	(20 343,8)
Impôts & taxes	(35,3)	(42,7)
Charges de personnel	(547,3)	(461,6)
Autres charges d'exploitation	(15,2)	(12,1)
Dotations aux amortissements et provisions	(1 314,0)	(1 132,9)
Pertes de change liées à l'exploitation	(1 761,7)	(1 691,2)
Charges d'exploitation	**(30 051,2)**	**(27 606,6)**
Résultat d'exploitation	**4 690,2**	**2 138,6**
Produits financiers de participation	651,0	2 039,3
Intérêts et produits assimilés	1 027,5	1 328,8
Différences positives de change sur opérations financières	1 807,4	1 710,9
Produits nets sur cessions de valeurs mobilières de placement	(27,0)	28,1
Reprises sur provisions	1 110,9	432,7
Transferts de charges financières	(0,1)	0,0
Produits financiers	**4 569,7**	**5 539,7**
Dotations aux amortissements et provisions	(1 467,5)	(683,4)
Intérêts et charges assimilés	(531,8)	(580,1)
Différences négatives de change sur opérations financières	(1 130,2)	(2 311,7)
Charges financières	**(3 129,5)**	**(3 575,2)**
Résultat financier	**1 440,2**	**1 964,5**
Résultat courant	**6 130,4**	**4 103,1**
Produits exceptionnels sur opérations de gestion	4,5	0,4
Produits de cessions d'actif	8 449,7	1 445,2
Autres produits exceptionnels	1,3	0,4
Reprises de provisions exceptionnelles	23,1	15,4
Produits exceptionnels	**8 478,7**	**1 461,4**
Charges exceptionnelles sur opérations de gestion	(22,1)	(16,1)
Valeurs comptables des actifs cédés	(8 792,8)	(1 368,2)
Autres charges exceptionnelles	(0,1)	(0,1)
Dotations aux amortissements et provisions exceptionnelles	(9,7)	(4,2)
Charges exceptionnelles	**(8 824,6)**	**(1 388,5)**
Résultat exceptionnel	**(345,9)**	**72,9**
Résultat avant intéressement et impôts	**5 784,5**	**4 176,0**
Intéressement des salariés	(33,3)	(17,5)
Intégration fiscale	38,4	54,6
Impôt sur les sociétés	(150,7)	(106,1)
Résultat net	**5 638,9**	**4 106,8**

ANNEXE

1. Présentation de la Société, principes, règles et méthodes comptables

1.1. Présentation de la Société

Les comptes annuels de CMA CGM S.A. (ci-dessous « la Société ») pour l'exercice clos le 31 décembre 2024 ont été arrêtés par le Conseil d'Administration le 28 février 2025.

Ils seront soumis à l'approbation des actionnaires lors de la prochaine Assemblée Générale annuelle de CMA CGM S.A.

CMA CGM S.A. est une société anonyme de droit français dont l'adresse du siège social est Boulevard Jacques Saadé, 4 quai d'Arenc, 13002 Marseille, France.

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 assurés 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.

1.2. Principes d'établissement des comptes annuels

Déclaration de conformité

Les comptes annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2024 ont été élaborés conformément à la réglementation en vigueur résultant du Recueil des Normes Comptables françaises adopté le 5 juin 2014 par l'Autorité des Normes Comptables, incluant le règlement 2014-03 relatif au Nouveau Plan Comptable Général homologué par l'arrêté du 8 septembre 2014.

Ce recueil réunit l'ensemble des textes qui régissent l'établissement des comptes annuels des entreprises industrielles et commerciales en un corpus unique.

Les comptes annuels ont été établis selon une hypothèse de continuité d'exploitation comme les comptes de l'exercice précédent.

Unité de présentation

Toutes les valeurs sont arrondies au million d'euros le plus proche avec une décimale (euros 000 000), principalement dans les tableaux chiffrés, sauf indication contraire (dans les commentaires attachés).

1.3. Règles et méthodes comptables

Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles sont constituées de :

- Logiciels informatiques inscrits à leur coût d'acquisition (prix d'achat et frais accessoires) ou à leur coût de production et amortis selon leur durée prévisionnelle d'utilisation estimée. Les frais de développement de logiciels sont reconnus en immobilisations dès lors que l'intégralité des critères suivants est démontrée :

  - Intention d'achever l'immobilisation incorporelle et de l'utiliser ou de la vendre ;
  - Capacité à utiliser ou à vendre l'immobilisation incorporelle ;
  - Probabilité de réalisation des avantages économiques futurs ;
  - Disponibilité des ressources techniques, financières et autres de l'entreprise pour achever l'immobilisation et pour l'utiliser ou pour la vendre ;
  - Capacité à évaluer de façon fiable les dépenses attribuables à l'immobilisation incorporelle au cours de son développement.

  Les frais de développement immobilisés sont valorisés à leur coût de production et comprennent des frais accessoires affectables à la période de développement.

- Portefeuilles clients acquis auprès de sociétés du Groupe dans le cadre de la réorganisation des lignes du Groupe. Les portefeuilles clients immobilisés à la date de clôture sont amortis sur 12 ans.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont évaluées à leur coût d'acquisition.

Le prix de revient des matériels navals, acquis neufs, inclut les frais de préfinancement supportés avant leur livraison.

Les dépenses ultérieures relatives à des immobilisations corporelles sont comptabilisées comme des charges de l'exercice au cours duquel elles sont supportées si elles maintiennent le niveau de performance de l'actif. Elles sont en revanche ajoutées à la valeur comptable de l'immobilisation initiale quand les avantages économiques futurs sont supérieurs au niveau initial de performance et que leur coût peut être évalué de façon fiable.

Le coût des arrêts techniques imposés par les réglementations en vigueur est inscrit à l'actif immobilisé de la Société, et amorti linéairement sur la période séparant deux arrêts techniques (pour les navires dont la Société a la propriété juridique – voir aussi ci-après § Provisions pour risques et charges).

Le cas échéant, le coût total d'un actif est réparti entre ses différents éléments constitutifs (composants) s'il s'avère que les durées d'utilité sont différentes. Dans ce cas, chaque élément d'actif est amorti sur une durée distincte.

Les immobilisations corporelles sont amorties linéairement en fonction de leur durée probable d'utilisation. Les durées retenues sont les suivantes :

- Constructions sur terrains en propriété :	15 à 40 ans
- Constructions/Agencements sur terrains/Immeubles loués :	durée du bail
- Navires :	25 à 30 ans
- Epurateurs de fumée :	7 ans
- Conteneurs :	12 à 15 ans
- Autres matériels et outillages :	7 à 10 ans
- Matériel informatique, matériel et mobilier de bureau :	3 à 10 ans
- Concessions :	durée du contrat

Les plans d'amortissement des navires et des conteneurs tiennent compte de valeurs résiduelles revues et, le cas échéant, ajustées à chaque clôture. La valeur résiduelle des navires est fonction des prix les plus bas observés sur le marché de la ferraille. La valeur résiduelle des conteneurs est basée sur l'expérience de la Société dans la revente de conteneurs d'occasion.

Immobilisations financières

Les titres de participation et les autres titres immobilisés sont inscrits à l'actif à leur coût d'acquisition. La Société a opté pour le rattachement des frais d'acquisition au coût d'acquisition des titres (méthode de référence).

A la clôture de l'exercice, une dépréciation sur les titres de participation est calculée, le cas échéant, par référence à la valeur d'utilité des participations concernées. La valeur d'utilité est notamment déterminée sur la base des capitaux propres des filiales concernées ou de valorisations fondées sur l'actualisation des prévisions de génération future de trésorerie.

Les titres de participation acquis en devises sont convertis en euros au cours de change historique, c'est-à-dire au cours en vigueur à la date de chaque opération (acquisition, cession, ...) les concernant.

Les créances rattachées à des participations et les autres créances de l'actif immobilisé sont comptabilisées à leur valeur nominale. Une dépréciation est constituée lorsqu'il existe un risque de non-recouvrement.

Stocks

Les stocks sont principalement composés des matières et fournitures nécessaires à l'exploitation des navires. Ils sont essentiellement constitués de combustibles, évalués selon la méthode du "premier entré premier sorti" et de lubrifiants qui, lors de leur acquisition, sont inscrits à l'actif et imputés dans les charges au compte de résultat au moment de leur consommation sur la base de leur coût moyen pondéré.

Par ailleurs, la directive européenne N° 2023/959 du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émissions à effet de serre inclut à compter de 2024 le secteur du transport maritime au sein du système d'échange des quotas d'émissions de l'Union Européenne.

Afin de se conformer à la nouvelle règlementation, la Société achète sur le marché des quotas carbone couvrant les obligations de tout le Groupe en matière de taxe sur les émissions de carbone. Lorsque les émissions de gaz à effet de serre en quantité sont inférieures au nombre de quotas d'émission en portefeuille, la différence est comptabilisée à l'actif du bilan en stocks. A l'inverse, un passif est comptabilisé si les émissions de gaz à effet de serre en quantité sont supérieures au nombre de quotas d'émission en portefeuille.

Créances de l'actif circulant

Les créances d'exploitation sont comptabilisées à leur valeur nominale.

Conformément à la règle de prescription annuelle en vigueur dans le secteur des transports maritimes, les créances sur les clients et agents maritimes sont dépréciées au plus tard lorsque leur antériorité est supérieure à un an. Les créances clients douteuses sont dépréciées en totalité.

Les autres créances d'exploitation (correspondant principalement aux comptes courants de la Société, en tant qu'armateur avec ses agents maritimes, et aux comptes courants des sociétés du Groupe) et créances diverses font l'objet de dépréciation en fonction de leur situation spécifique.

Titrisation de créances

En mai 2024, la Société a étendu la maturité de son programme de titrisation relatif aux créances maritimes, passant du premier trimestre 2026 au premier trimestre 2027.

La titrisation s'analysant comme une cession, le traitement comptable opéré par la Société est le suivant :

- Les créances cédées sont sorties du bilan dès la remise du bordereau à l'organisme de titrisation ;

- L'ensemble des frais entraînés par l'opération constituent, comme pour toute cession d'éléments d'actifs, des charges de l'exercice au cours duquel a lieu l'opération. Ces charges sont comptabilisées en résultat financier.

Disponibilités et valeurs mobilières de placement

Les liquidités disponibles en banque ou en caisse sont comptabilisées pour leur valeur nominale. Les disponibilités libellées en devises sont converties pour leur contre-valeur en euros au taux de clôture.

Les valeurs mobilières de placement sont inscrites au bilan pour leur coût d'acquisition. Les valeurs libellées en devises sont inscrites pour leur contre-valeur en euros au jour de la transaction et évaluées selon la méthode du "premier entré premier sorti". Lors de l'inventaire en fin d'exercice, des dépréciations sont constituées pour tenir compte, le cas échéant, des moins-values latentes résultant de la comparaison avec l'évaluation des titres faite sur la base des cours de clôture de l'exercice. Les plus-values latentes ne sont pas comptabilisées.

Les placements d'une durée initiale inférieure à douze mois, ou supérieure à douze mois, avec option de remboursement par anticipation et, ne répondant pas aux critères de comptabilisation en disponibilités, sont comptabilisés en valeurs mobilières de placements.
Les placements d'une durée initiale supérieure à douze mois, sans option de remboursement par anticipation, sont comptabilisés en dépôts.

Charges à répartir sur plusieurs exercices

Les coûts directement liés à la mise en place initiale des emprunts sont comptabilisés à l'actif en charges à répartir sur plusieurs exercices et sont reconnus au compte de résultat sur la durée des emprunts.

Opérations en devises - Ecarts de conversion

Les produits et charges libellés en monnaies étrangères sont convertis en euros aux taux de change effectifs par transaction au jour de l'opération.

Les créances et dettes libellées en devises sont converties aux cours de change correspondants à la clôture de l'exercice. Les pertes et les gains de conversion latents qui en résultent figurent respectivement dans les comptes d'écart de conversion actif et passif. Conformément au règlement ANC 2015-05 que CMA CGM applique depuis le 1er janvier 2017, la méthode retenue repose sur le calcul d'une position nette de change devise par devise. Le cas d'une perte de change nette sur une devise fait l'objet d'une provision pour risque de change.

Provisions pour risques et charges

Les provisions font l'objet d'une évaluation au cas par cas correspondant à la meilleure estimation de l'obligation à l'égard d'un tiers dont il est probable ou certain qu'elle provoquera une sortie de ressources sans contrepartie équivalente.

Comme précisé ci-avant, la Société applique l'approche par composant en inscrivant à l'actif la valeur des opérations de révisions majeures intervenues ou à intervenir sur ses navires en propriété, ce composant faisant l'objet d'un amortissement. Cependant, la Société a conservé en provision pour arrêts techniques celles portant sur des navires dont elle n'a pas la propriété juridique, mais dont elle a l'obligation de les entretenir dans le cadre de contrats de location ou de montages financiers. Ces arrêts techniques ont la nature comptable de provisions pour charges.

Emprunts

Les emprunts obligataires comme les emprunts bancaires sont comptabilisés à leur valeur nominale au fur et à mesure des souscriptions, à la date de leur encaissement.

Fait générateur du chiffre d'affaires et des charges associées

Les revenus du fret et des autres activités sont reconnus au compte de résultat dès lors qu'ils sont certains dans leur principe, acquis à l'exercice et peuvent être estimés de façon suffisamment fiable.

Les revenus du fret sont reconnus selon un pourcentage d'avancement basé sur la proportion du temps de transport effectué à la date de clôture au titre des connaissements (bill of lading ou BL) non encore déchargés à cette date. Les revenus du fret différés sont enregistrés en produits constatés d'avance.

Les coûts directement attribuables au transport de conteneurs sont reconnus au moment de l'escale maritime où ils ont été engagés.

Impôt sur les sociétés

La charge d'impôt sur les sociétés enregistrée au compte de résultat représente l'estimation de la charge d'impôt due au titre de l'exercice clôturé, étant rappelé que la Société a opté pour le régime forfaitaire de la taxe au tonnage et est tête de l'intégration fiscale (voir ci-après §4.6 Impôt sur les sociétés).

Engagements de retraite et d'indemnités de fin de carrière

La Société verse des cotisations aux organismes qui assurent le versement des prestations de retraite, dans le cadre des régimes obligatoires en vigueur en France. Lors de leur départ à la retraite, les personnes concernées bénéficient d'indemnités de fin de carrière dont l'engagement correspondant ne fait pas l'objet d'une provision mais est mentionné en engagement hors bilan (voir §5.2 Engagements hors bilan).

Instruments financiers

La Société conduit ses activités à l'échelle mondiale. Les ventes sont libellées principalement en dollars américains ou en euros, selon les lignes concernées. Les investissements opérationnels (navires et conteneurs) sont réalisés pour l'essentiel en dollars américains, y compris sous forme de crédits-baux ou de contrats présentant des caractéristiques analogues. Les achats de carburant (soutes) sont également libellés en dollars américains. Enfin, la Société peut financer ses acquisitions par sa trésorerie disponible ou diverses sources de financements externes dont des émissions d'emprunts à taux variable.

Ainsi, la Société peut être exposée au risque de change, de taux d'intérêt ou de variation du cours des soutes sur ses transactions fermes et prévisionnelles.

La politique de la Société consiste à couvrir partiellement les risques de change, de taux d'intérêt et de variation des cours des soutes, sur des durées correspondant à celles des transactions connues ou anticipées. Pour atteindre ses objectifs de couverture, la Société conclut des contrats d'achat et de vente à terme de devises, a recours à des instruments dérivés sur les taux d'intérêt, et à des contrats d'approvisionnement sur les soutes. Les instruments dérivés sont négociés de gré à gré auprès d'institutions financières de premier plan.

Lorsque la corrélation entre l'opération couverte et l'instrument de couverture est démontrée, la Société applique la comptabilité de couverture :

- Le résultat réalisé sur les instruments de couverture est reconnu en résultat de manière symétrique au mode de comptabilisation des produits et charges sur l'élément couvert. Lorsque le résultat de la couverture est réalisé avant que l'élément couvert ne soit lui-même comptabilisé en résultat, les gains et pertes réalisés sont comptabilisés au bilan.

- Le résultat latent correspondant aux variations de valeur de l'instrument de couverture est reconnu en résultat de matière symétrique à l'élément couvert. Les variations de valeur des instruments de couverture à terme ne sont pas reconnues au bilan, sauf si la reconnaissance de ces variations permet un traitement symétrique avec l'élément couvert.

- Dans le cadre de sa stratégie, la Direction de la Société peut autoriser le dénouement anticipé d'instruments dérivés initialement conclus à des fins de couverture. Dans ce cas, le résultat de l'opération est inscrit dans le résultat de l'exercice.

Lorsque la corrélation entre l'opération couverte et l'instrument dérivé n'est pas démontrée (position ouverte isolée), la variation de valeur de l'instrument dérivé est comptabilisée au bilan et les pertes latentes sont provisionnées.

2. Evénements significatifs de l'exercice 2024

Activité et données clés

L'industrie du transport et de la logistique a connu une année favorable en 2024 en raison de plusieurs événements inattendus. Après une année difficile en 2023 marquée par un déstockage des inventaires entraînant une pression sur la demande, la combinaison d'une demande accrue et des perturbations en mer Rouge en 2024 a conduit à une augmentation significative des taux de fret maritime spot et, dans l'ensemble, à des conditions de marché plus favorables pour l'industrie du transport et de la logistique. En effet, les préoccupations en matière de sécurité en Mer Rouge liées aux tensions géopolitiques ont entraîné le redéploiement des navires autour du Cap de Bonne-Espérance. Ce rallongement des rotations a pesé sur la capacité effective de transport disponible sur le marché, maintenant ainsi les tarifs du transport maritime de conteneurs à un niveau élevé tout au long de l'année. La reprise de la demande a probablement été alimentée par une combinaison de facteurs, notamment la poursuite des dépenses des consommateurs, le développement de nouveaux acteurs du e-commerce et potentiellement une anticipation des commandes de la part de certains clients aux États-Unis. Cela s'est traduit par une augmentation des volumes aériens et maritimes au niveau de l'industrie, par rapport à une base faible en 2023. De plus, la résilience de l'environnement macroéconomique global (avec une consommation robuste aux États-Unis, des signes de reprise en Europe et une croissance soutenue en Asie du Sud, au Moyen-Orient et en Amérique Latine) a soutenu l'industrie du transport et de la logistique en 2024.

En termes de taux de change, l'euro s'est déprécié en fin d'exercice face au dollar américain, pour s'établir à 1,0353 au 31 décembre 2024 contre 1,10359 au 31 décembre 2023. En revanche, le taux moyen est resté stable sur l'exercice, à 1,08188 sur 2024 contre 1,08136 en 2023.

Politique financière

La Société continue d'investir une partie de sa trésorerie excédentaire dans des placements bancaires (dépôts bancaires essentiellement et d'autres placements, dont des SICAV). Les dépôts bancaires s'élèvent à la fin de l'exercice à 6991,1 millions d'euros (y compris intérêts courus non échus), dont 900,1 millions d'euros classés en « dépôts et cautionnements », 3.415 millions d'euros classés en « valeurs mobilières de placements » et 2.676 millions d'euros en disponibilités.

Notations

La notation du Groupe par les agences financières est restée inchangée au cours de l'exercice.
Ainsi, Moody's a maintenu sa notation à Ba1 avec une perspective stable et Standard and Poor's à BB+ avec une perspective stable.

Politique d'investissement et de désinvestissement – Activité Maritime

Commandes, acquisitions & cessions de navires sur l'exercice

En 2024, la Société a passé commande de 12 navires pour une valeur de 2.578 millions d'euros. Ces navires seront livrés entre 2027 et 2028.
Au cours de l'exercice, la Société a également mis en service 12 navires neufs pour un total de 738,5 millions d'euros et acquis 19 navires d'occasion pour un total de 869,9 millions d'euros, dont 9 par suite de levées d'options d'achats sur l'exercice.
La Société a également cédé 5 navires pour 250,2 millions d'euros (valeur brute).

Politique d'investissement et de désinvestissement – Activité Logistique

Finalisation de l'acquisition de Bolloré Logistics

Suite au contrat de cession signé le 11 juillet 2023, la Société a finalisé le 29 février 2024 l'acquisition de 100% de la société Bolloré Logistics, l'un des leaders mondiaux du transport et de la logistique pour l'industrie du luxe, la parfumerie et les cosmétiques, la santé, l'aéronautique et la défense, pour un montant de 4.851 millions d'euros hors frais d'acquisition et net de la dette et de la trésorerie acquises.

Le 20 décembre 2024, afin de regrouper l'ensemble de ses activités logistiques dans un même pôle, la Société a apporté ses titres de Bolloré Logistics à sa filiale CEVA Logistics. En rémunération de cet apport, Ceva Logistics a procédé à une augmentation de capital par émission d'actions nouvelles émises au bénéfice de l'apporteur. A l'issue de l'augmentation de capital, le taux de participation de la Société dans Ceva Logistics est maintenu à 100%.

Politique d'investissement et de désinvestissement – Activité Médias

Acquisition de Altice Medias (renommé par la suite RMC-BFM)

Le 2 juillet 2024, CMA Audiovisual, filiale de CMA Media et sous-filiale de la Société, a acquis 100% du capital de Altice Media, troisième groupe privé de médias en France avec notamment les chaînes et antennes BFM et RMC. Le montant de la transaction s'élève à 1.570 millions d'euros hors frais d'acquisition. L'acquisition d'Altice Media a été financée par la Société, pour partie par une augmentation de capital de CMA Media et pour une autre partie par un prêt accordé à CMA Media.
CMA Media, filiale à 100% de la Société, porte l'ensemble des participations du Groupe dans l'activité médias.

Politique de financement

Emission obligataire

Le 4 juillet 2024, la Société a procédé à une émission obligataire (« Emission Originale ») d'une valeur nominale de 400 millions d'euros à échéance 2029 et au taux de 5,5%. Le 8 octobre, une émission obligataire complémentaire a été réalisée pour un montant de 200 millions d'euros, formant une seule et même classe d'obligations avec les obligations originales. Ces obligations complémentaires ont été émises à un prix de 101,5% de la valeur nominale des obligations originales.

Programme de titrisation

En mai 2024, la Société a prolongé la maturité de son programme de titrisation relatif aux créances maritimes, passant du premier trimestre 2026 au premier trimestre 2027.

Initiatives à but non lucratif

Le 25 avril 2024, la Société et Bpifrance ont annoncé le lancement opérationnel d'un fonds dédié à l'accélération de la transition énergétique dans l'industrie maritime française. Ce fonds a reçu une dotation de 200 millions d'euros dans le cadre de l'initiative de 1,5 milliards d'euros (dont une partie à but non lucratif) lancée par le Groupe en 2022 pour favoriser la transition vers des énergies plus propres. L'engagement total, ainsi que l'allocation de 100 millions d'euros à Kyutai, la fondation européenne à initiative privée dédiée à la recherche ouverte en intelligence artificielle, ont été enregistrés dans le résultat de l'exercice (charges externes).

Première application du Système d'échanges de quotas de l'Union Européenne

Depuis le 1er janvier 2024, dans le cadre du Pacte vert européen et en accord avec les directives de l'Union européenne, le transport maritime conteneurisé est entré dans le Système d'Echange de Quotas d'Emission de l'Union Européenne (SEQE UE). L'objectif de ce système est de limiter les émissions du transport maritime conteneurisé en deçà du plafond du SEQE de l'UE. La Société est donc soumise à ce régime, selon le modèle économique de production. En 2024, ce dispositif a généré des coûts additionnels de 124,97 millions d'euros.

Ocean Alliance

En février 2024, la Société et ses partenaires (COSCO Shipping, Evergreen et OOCL) ont signé l'extension de la coopération Ocean Alliance pour au moins 5 années supplémentaires à compter de 2027, soit jusqu'en 2032.

3. Commentaires sur le bilan

3.1. Actif immobilisé

Valeurs brutes

Les immobilisations incorporelles, corporelles et financières ont varié comme suit au cours de l'exercice (en millions d'euros) :

(en millions d'euros)		31-déc-23	Acquisitions de l'exercice	Cessions et mises au rebut de l'exercice	Autres mouvements	31-déc-24
Logiciels, concessions, droits, brevets	(1)	599,5	3,9	(3,3)	33,6	633,7
Fonds de commerce		320,6				320,6
Autres immobilisations incorporelles		506,5				506,5
Immobilisations en cours	(2)	45,5	31,5		(33,6)	43,5
Immobilisations incorporelles		**1 472,2**	**35,4**	**(3,3)**	**0,0**	**1 504,3**
Terrains		1,4				1,4
Constructions		16,2			1,9	18,1
Matériel de manutention		6,4				6,4
Matériel et Outillage		16,9			24,1	40,9
Navires et Equipements	(3)	5 273,9	1 100,5	(250,4)	803,4	6 927,4
Conteneurs	(4)	2 365,2	569,5	(813,9)		2 120,8
Installations et Agencements		7,5	4,7		0,9	13,1
Œuvres d'Art		2,0				2,0
Matériels et mobiliers de bureau		35,3	2,2	(1,5)	1,3	37,2
Malis de fusion Actifs corporels		25,8				25,8
Concessions		8,6				8,6
Immobilisations en cours	(5)	4 327,9	3 293,5	(2 900,4)	(699,6)	4 021,4
Immobilisations corporelles		**12 087,0**	**4 970,4**	**(3 966,2)**	**132,0**	**13 223,2**
Titres de participation	(6)	17 153,7	5 388,1	(0,6)		22 541,2
Créances sur participations		164,9	18,3	(24,2)	5,2	164,2
Autres titres		468,1	1,0			469,0
Dépôts et cautionnements	(7)	514,7	39,6	(85,8)	25,8	494,3
Prêts	(8)	6 585,4	4 253,0	(2 191,8)	54,5	8 701,0
Immobilisations financières		**24 886,7**	**9 699,8**	**(2 302,4)**	**85,5**	**32 369,7**
Total immobilisations		**38 445,9**	**14 705,6**	**(6 271,9)**	**217,5**	**47 097,1**

(1) Les autres mouvements pour 33,6 millions d'euros concernent des mises en service d'immobilisations en cours, principalement constituées de frais d'installation et de développement de logiciels applicatifs pour la finance et les activités opérationnelles de la Société.

(2) Les acquisitions de l'exercice pour 31,5 millions d'euros correspondent aux projets IT en cours de développement portant essentiellement sur la transformation digitale du Groupe.

(3) Les variations du compte « Navires et équipements » s'expliquent comme suit :

- *Un investissement de 1.100,5 millions d'euros se décomposant comme suit :*
  - *869,9 millions d'euros pour l'acquisition de 19 navires d'occasion ;*
  - *L'acquisition d'un navire neuf pour 67,1 millions d'euros ;*
  - *163,5 millions d'euros d'investissements de mise à niveau effectués sur la flotte, dont 46,3 millions d'euros pour des arrêts techniques ;*

- *Des cessions de navires pour 250,4 millions d'euros ;*

- *Par ailleurs, les autres mouvements, pour un montant de 803,4 millions d'euros correspondent aux mises en service (en provenance des immobilisations en cours) de 11 navires pour un total de 671,4 millions d'euros et à un navire transféré dans le cadre d'une opération de transfert universel de patrimoine (TUP) pour 132 millions d'euros.*

(4) Les acquisitions et levées d'options d'achats de conteneurs sur l'exercice représentent 569,5 millions d'euros et les cessions 813,9 millions d'euros.

(5) Au 31 décembre 2024, les immobilisations en cours s'élèvent à 4.021,4 millions d'euros et se décomposant principalement comme suit :

- *Des navires en cours de construction pour 2.881,2 millions d'euros*
- *Des avions en cours de construction pour 1.134,1 millions d'euros*

(6) Les titres de participation s'élèvent à 22.541,2 millions d'euros au 31 décembre 2024, en hausse de 5.387,5 millions d'euros sur l'exercice. Cette variation résulte principalement de la souscription aux augmentations de capital de Ceva Logistics et de CMA Media.

(7) Les dépôts et cautionnements baissent de 20 millions d'euros sur l'exercice passant de 514,2 millions d'euros au 31 décembre 2023 à 494,2 millions d'euros au 31 décembre 2024. Cette baisse résulte principalement d'une diminution des dépôts bancaires à plus d'un an.

(8) L'augmentation nette des prêts est de 2.115,6 millions d'euros. Elle est principalement liée à :

- *L'augmentation de 1.064,7 millions d'euros des financements accordés à CMA CGM Securities BV dans le cadre du programme de titrisation de créances*

- *L'augmentation des prêts participatifs pour 1 .165 ,6 millions d'euros, en lien avec l'évolution du nombre de navires livrés.*

Amortissements et dépréciations

Les amortissements et dépréciations des immobilisations incorporelles, corporelles et financières ont varié comme suit au cours de l'exercice (en millions d'euros) :

(en millions d'euros)		31-déc-23	Dotations de l'exercice	Reprises et mises au rebut de l'exercice	Autres mouvements	31-déc-24
Logiciels, concessions, droits, brevets		481.7	43.7	(2.2)		523.3
Autres immobilisations incorporelles	(9)	345.5	42.4			387.9
Immobilisations incorporelles		**827,2**	**86,1**	**(2,2)**	**0,0**	**911,1**
Constructions		8.0	0.5			8.5
Matériels portuaires		5.7	0.2			5.8
Matériels et outillages		12.3	2.2			14.5
Navires et équipements	(10)	1 309.4	412.4	(2.8)	60.8	1 779.7
Conteneurs	(11)	277.8	108.8	(42.3)		344.3
Installations et agencements		2.3	0.5			2.9
Autres matériels de transport		0.0				0.0
Matériels et mobiliers de bureau		28.5	2.7	(1.5)		29.8
Concessions		8.6				8.6
Malis de fusion Actifs corporels		3.8	2.0			5.7
Immobilisations corporelles		**1 656,5**	**529,3**	**(46,6)**	**60,8**	**2 199,9**
Participations	(12)	1 184.8	431.9	(340.9)		1 275.8
Créances sur participations	(13)	37.7		(1.1)		36.6
Autres titres	(14)	0.8	6.5			7.3
Dépôts et cautionnements	(15)	0.5		(0.3)		0.2
Prêts	(16)	122.3	145.2	(122.3)		145.2
Immobilisations financières		**1 346,1**	**583,6**	**(464,6)**	**0,0**	**1 465,1**
Total		**3 829,8**	**1 199,0**	**(513,4)**	**60,8**	**4 576,2**

(9) Les portefeuilles clients sont amortis sur 12 ans et représentent une dotation de 42,4 millions d'euros sur l'exercice.

(10) Les dotations aux amortissements relatives aux navires s'élèvent à 412,4 millions sur l'exercice, en hausse de 77,7 millions d'euros par rapport à 2023, ce qui s'explique par l'acquisition de navires d'occasion et la mise en service de navires neufs.

(11) Les dotations de 108,8 millions d'euros sur les conteneurs en 2024 sont comparables à celles de l'année précédente (100.6 millions d'euros) et en lien avec l'accroissement de la flotte.

(12) Les dotations aux provisions pour dépréciation des titres de participation concernent essentiellement les activités hors shipping. Les reprises sont relatives principalement aux titres CMA CGM Asia Pacific Ltd.

(13) Aucun mouvement significatif n'a été constaté au cours de l'exercice.

(14) Aucun mouvement significatif n'a été constaté au cours de l'exercice.

(15) Aucun mouvement significatif n'a été constaté au cours de l'exercice.

(16) Les provisions sur prêts correspondent essentiellement à la dépréciation de la totalité du nominal et intérêts courus sur les dépôts en livres libanaises ou indexés sur la livre libanaise.

3.2. Actif circulant et charges constatées d'avance

Stocks

Au 31 décembre 2024, le stock est essentiellement constitué de soutes, qui représentent 677,4 millions d'euros sur un total de 725,8 millions d'euros vs. 628,3 millions d'euros sur un total de 659,6 millions d'euros en 2023.

Cette augmentation s'explique par des variations contrastées en volumes et en prix, les stocks de soutes en volume à la clôture étant en hausse significative de 21% tandis que la valeur moyenne de la tonne est en baisse d'environ 12%.

Le stock se compose également des huiles et lubrifiants à hauteur de 44,4 millions d'euros et des quotas d'émissions carbone à hauteur pour 4,0 millions d'euros (voir § règles et méthodes comptables).

Echéances des créances

Au 31 décembre 2024, les échéances des créances et autres actifs circulants se décomposent comme suit (en millions d'euros) :

(en millions d'euros)	Montant brut au 31 Décembre 2024	Échéances à moins d'un an	Échéances à plus d'un an
Créances sur participations	164.2	15.3	148.8
Dépôts. cautionnements et autres	494.3	12.9	481.4
Prêts	8 701.0	2 921.5	5 779.4
Total des créances de l'actif immobilisé	**9 359,5**	**2 949,8**	**6 409,7**
Stocks et en cours	725.8	725.8	-
Avances. Acomptes versés	940.5	940.5	-
Clients et comptes rattachés	291.8	291.8	-
Assureurs (*)	1.0	1.0	-
Agents (*)	1 184.5	1 184.5	-
Groupe et associés (*)	4 206.2	4 206.2	-
Créances fiscales et sociales (*)	295.6	295.6	-
Autres débiteurs divers (*)	2 673.9	2 673.9	-
Charges constatées d'avance	1 090.5	242.4	848.0
Valeurs mobilières de placement	3 443.5	3 443.5	-
Disponibilités	2 676.0	2 676.0	-
Total de l'actif circulant	**17 529,3**	**16 681,3**	**848,0**

(*) L'ensemble de ces comptes sont regroupés sous le poste « Autres créances diverses » à l'actif du bilan (8.361,2 millions d'euros).

Dépréciations

Les dépréciations de l'actif circulant ont évolué comme suit au cours de l'exercice (en millions d'euros) :

(en millions d'euros)		31-déc-23	Dotations	Reprises	Reprise sans Utilisation	Autres mouvements	31-déc-24
Stocks et en-cours		-	-	-	-	-	0,0
Clients et comptes rattachés		15,4	7,0	-	(1,3)	68,2	89,3
Groupe et associés	(*)	242,6	120,1	-	-	-	362,7
Autres débiteurs divers	(*)	28,5	6,9	-	(7,5)	-	27,9
Agents	(*)	109,2	86,6	(12,4)	(105,7)	-	77,7
Valeurs mobilières de placement		27,0	28,5	-	-	(27,0)	28,5
Dépréciation de l'actif circulant		**422,8**	**249,1**	**(12,4)**	**(114,5)**	**41,2**	**586,2**

(*) Autres créances diverses à l'actif du bilan (468,3 millions d'euros).

3.3. Autres créances diverses

Les autres créances diverses s'élèvent à 8.361,2 millions d'euros en valeur brute au 31 décembre 2024, en augmentation de 1.823,3 millions d'euros par rapport au 31 décembre 2023. Cette hausse s'explique essentiellement par l'augmentation des positions en comptes courants des filiales et des agents (+468,1 millions d'euros), l'augmentation des encours relatifs aux conventions de trésorerie (+217.2 millions d'euros), et une augmentation significative des intérêts de conventions de trésorerie (+173,7 millions d'euros).

De plus, les produits à recevoir s'établissent à 2.037,1 millions d'euros, soit une augmentation de 556,1 millions d'euros.

3.4. Valeurs mobilières de placement

Les valeurs mobilières de placement s'élèvent à 3.415,0 millions d'euros nets au 31 décembre 2024 et sont composées de dépôts bancaires à moins d'un an pour 1.956 millions d'euros et de SICAV pour 1.459 millions d'euros.

3.5. Ecarts de conversion

Au 31 décembre 2024, les pertes et gains de change latents inscrits dans les comptes d'écarts de conversion actifs et passifs s'élèvent respectivement à 2.258,7 millions d'euros (2.129,3 millions d'euros au 31 décembre 2023) et 2.027,0 millions d'euros (1.836,0 millions d'euros au 31 décembre 2023).

L'analyse par devise des positions nettes des écarts de conversion actifs et passifs a conduit la Société à constater une provision pour risques de change de 382,0 millions d'euros à la clôture (359,5 millions d'euros au 31 décembre 2023).

3.6. Charges constatées d'avance

Les charges constatées d'avance s'élèvent à 1.090,5 millions d'euros au 31 décembre 2024, en augmentation de 370,6 millions d'euros sur l'exercice, par rapport aux 719,8 millions d'euros en 2023.

3.7. Charges à répartir sur plusieurs exercices

Les charges à répartir ont varié comme suit au cours de l'exercice :

(en millions d'euros)	31-déc-23	Augmentations	Diminutions	31-déc-24
Frais d'emission d'emprunt obligataire	-	5.7	(0.6)	5.1
Frais d'émission d'emprunt Ets crédit navires	4.5	-	(0.8)	3.7
Frais d'émission d'emprunt	**4,5**	**5,7**	**(1,4)**	**8,8**

L'augmentation des frais d'émission d'emprunt obligataire est liée à l'emprunt obligataire de 600 millions d'euros émis au cours de l'exercice.

3.8. Capitaux propres

La variation des capitaux propres s'analyse comme suit (en millions d'euros) :

(en millions d'euros)	31-déc-23	Affectation du résultat 2023	Résultat de l'exercice	TUP SNC	Autres mouvements	Dividendes	31-déc-24
Capital social	250,0	-	-	-	-		250.0
Prime de fusion	31,7	-	-	-	-		31.7
Prime d'émission	591,9	-	-	-	-		591.9
Réserve légale	25,0	-	-	-	-		25.0
Autres réserves	1 033,6	-	-	-	-		1 033.6
Report à nouveau	37 372.0	4 106,8	-	(74,9)	(1 403,1)	(1 142,5)	38 858.4
Acompte sur dividendes	(1 403.1)	-	-	-	1 403,1	(929,0)	(929.0)
Résultat de l'exercice	4 106,8	(4 106,8)	5 638,9	-	-		5 638.9
Subventions d'investissement	-	-	-	-	-		0.0
Provisions réglementées	306,0	-		-	61,1		367.0
Total capitaux propres	**42 313.9**	**0.0**	**5 638.9**	**(74.9)**	**61.1**	**(2 071.5)**	**45 867.5**

Les principales variations de l'exercice sont les suivantes :

- L'affectation du résultat 2023 (profit de 4.106,8 millions d'euros) au report à nouveau ;
- Le résultat de l'exercice (bénéfice) de 5.638,9 millions d'euros ;
- La distribution d'un dividende 2023 de 2.750,0 millions de dollars américains (2.545,6 millions d'euros) décidée par l'Assemblée Générale du 11 mars 2024, incluant l'acompte sur dividende de 1.500,0 millions de dollars américains (1.403,1 millions d'euros) décidé lors du Conseil d'Administration du 10 novembre 2023 ;
- L'acompte sur dividende 2024 décidé lors du Conseil d'Administration du 8 novembre 2024, à hauteur de 1.000,0 millions de dollars américains (929,0 millions d'euros).

3.9. Provisions pour risques et charges

Les provisions pour risques et charges ont évolué comme suit au cours de l'exercice (en millions d'euros) :

(en millions d'euros)	31-déc-23	Dotations	Reprises	Reprise sans Utilisation	31-déc-24
Provisions pour litiges	315,3	94,2	(6,9)	(112,4)	290,3
Provisions pour pertes de change	359,5	382,0	(359,5)	-	382,0
Provisions pour risques et charges	3,9	0,1	(0,1)	-	3,9
Provisions pour impôts	35,1	24,0	(3,9)	(13,1)	42,1
Provisions pour grosses réparations	171,0	120,2	(39,0)	-	252,1
Provisions pour retraite non courant	3,7	-	(0,0)		3,7
Provisions ancienneté & médaille du travail	2,3	0,2	(0,1)	-	2,4
Provisions retraites personnel conférences	0,2	(0,0)	(0,0)	-	0,1
Provisions charges courantes	-	-	-	-	0,0
		-	-		
Provisions pour risques et charges	**891,0**	**620,7**	**(409,5)**	**(125,5)**	**976,6**

3.10. Dettes financières et dettes d'exploitation

Variation des dettes financières

Les dettes financières ont évolué comme suit au cours de l'exercice (en millions d'euros) :

(en millions d'euros)		31-déc-23	Nouvelles Dettes	Remboursements	Autres mouvements	31-déc-24
Emprunts obligataires remboursables en actions		-	-	-	-	0.0
Emprunts obligataires	(1)	-	600.0	-	16.2	616.2
Emprunts et dettes auprès des éts de crédit	(2)	5.8	100.0	(4.1)	0.2	101.9
Concours bancaires		4.8	-	(3.9)	-	0.9
Emprunts et dettes financières divers	(3)	296.9	364.7	(147.9)	50.6	564.3
Total dettes financières		**307,5**	**1 064,7**	**(156,0)**	**67.0**	**1 283,2**

(1) *La Société a émis au cours de l'exercice un emprunt obligataire de 600 millions d'euros en 2 tranches remboursables en 2029.*

(2) *La Société a contracté au cours de l'exercice un emprunt de 100 millions d'euros auprès d'un établissement de crédit à échéance de 2029.*

(3) *La Société a émis un programme de titres de créances négociables pour 500 millions d'euros souscrit par les investisseurs à hauteur de 200 millions d'euros au 31 décembre 2024.*

Echéances des dettes

Au 31 décembre 2024, les échéances des dettes sont les suivantes (en millions d'euros) :

(en millions d'euros)	Montant brut au 31 Décembre 2024	Échéances à moins d'1 an	Échéances de 1 an à 5 ans	Échéances de plus de 5 ans
Emprunt obligataire	616.2	16.2	600.0	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	101.9	1.9	100.0	-
Découverts bancaires	0.9	0.9	-	-
Autres dettes financières	564.3	255.7	103.4	205.2
Dettes financières	**1 283,2**	**274,6**	**803,4**	**205.2**
Fournisseurs	842.9	842.9	-	-
Fournisseurs immobilisations	139.5	139.5	-	-
Avances et acomptes	70.4	70.4	-	-
Dettes fiscales et sociales	354.3	354.3	-	-
Groupe et associés (*)	3 862.7	3 862.7	-	-
Agents (*)	657.1	657.1	-	-
Autres dettes d'exploitation (*)	3 945.1	3 945.1	-	-
Produits constatés d'avance	1 705.5	1 705.5	-	-
Dettes d'exploitation	**11 577,3**	**11 577,3**	**-**	**-**
Total Dettes	**12 860,6**	**11 851,9**	**803,4**	**205.2**

(*) L'ensemble de ces comptes sont regroupés sous le poste « Autres dettes » au passif du bilan (8.464,8 millions d'euros).

Les covenants, déterminés sur la base des agrégats financiers issus des comptes consolidés du Groupe, ont été respectés au 31 décembre 2024.

4. Commentaires sur le compte de résultat

4.1. Produits d'exploitation

Ventilation du chiffre d'affaires

La ventilation du chiffre d'affaires par secteur d'activité se présente comme suit :

(en millions d'euros)	2024	2023	Variation €	Variation %
Fret maritime	26 328,7	20 984,7	5 344,0	25,5%
Locations de conteneurs	254,9	247,4	7,5	3,0%
Ventes d'espaces et frètement de navires	2 663,8	2 228,3	435,6	19,5%
Positionnement et réacheminement	1 452,7	1 352,8	99,8	7,4%
Surestaries	1 261,0	2 132,1	(871,2)	-40,9%
Activités diverses	339,2	408,1	(68,9)	-16,9%
Chiffre d'affaires total	**32 300,3**	**27 353,5**	**4 946,9**	**18,1%**

Le chiffre d'affaires de l'exercice 2024 s'établit à 32.300,3 millions d'euros, en augmentation de 4.946,9 millions d'euros (+18,1%) par rapport à l'exercice 2023.

Cette évolution s'explique principalement par l'augmentation de l'activité « Fret maritime » de 5.344,0 millions d'euros (+25,5%). Elle résulte de la croissance combinée des volumes (+7,8%) et des taux de fret (+19%). D'autres activités sont également en croissance significative : +19,5% pour les ventes d'espaces & frètements de navires, +7,4% pour les positionnements et réacheminements et +3% pour la location de containers.

En revanche, les postes « surestaries » et « activités diverses » connaissent respectivement une baisse de -40,9% et de -16,9% au cours de l'exercice 2024.

4.2. Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation se décomposent comme suit :

(en millions d'euros)	2024	2023	Variation €	Variation %
Achats et variations de stocks	(4 374,2)	(3 922,2)	(452,0)	11,5%
Charges externes	(22 003,5)	(20 343,8)	(1 659,6)	8,2%
Impôts & taxes	(35,3)	(42,7)	7,4	-17,4%
Charges de personnel	(547,3)	(461,6)	(85,8)	18,6%
Autres charges d'exploitation	(15,2)	(12,1)	(3,1)	25,6%
Dotations aux amortissements et aux provisions	(1 314,0)	(1 132,9)	(181,1)	16,0%
Quote-part opérations réalisées en commun	0,0	0,0	0,0	0,0%
Pertes de change liées à l'exploitation	(1 761,7)	(1 691,2)	(70,5)	4,2%
Total charges d'exploitation	**(30 051,2)**	**(27 606,6)**	**(2 444,6)**	**8,9%**

Les charges d'exploitation s'élèvent à 30.051,2 millions d'euros au titre de l'exercice 2024, en hausse de 8,9% par rapport à 2023.

L'augmentation des charges d'exploitation est principalement due à la hausse des charges externes de 1.659,6 millions d'euros (+8,2%) et des achats et variations de stocks de 452,0 millions d'euros (+11,5%), en lien avec la croissance de l'activité.

Les pertes de change liées à l'exploitation augmentent de 70,5 millions d'euros par rapport à 2023, tandis que l'évolution du poste « amortissements » s'explique par l'augmentation du nombre de navires en service.

La hausse des charges d'exploitation étant plus faible que celle des revenus, le résultat d'exploitation croît de façon significative et s'établit à 4.690,2 millions d'euros en 2024 contre 2.138,6 millions d'euros en 2023.

4.3. Résultat financier

Le résultat financier de l'exercice 2024 est un gain de 1.440,2 millions d'euros (contre un gain de 1.964,5 millions d'euros pour l'exercice 2023) et se compose essentiellement de :

- 651,0 millions d'euros de produits financiers de participation, dont 343,8 millions d'euros de dividendes (1.812 millions d'euros pour l'exercice 2023) ;
- 677,3 millions d'euros de gains nets de change sur opérations financières, contre une perte nette de 600,8 millions d'euros en 2023 ;
- 495,6 millions d'euros de produits d'intérêts et charges assimilées nettes contre 748,7 millions d'euros pour l'exercice 2023, qui s'expliquent principalement par la diminution des intérêts perçus sur les placements, liée à la diminution de la trésorerie disponible au cours de l'exercice 2024.
- 356,5 millions d'euros de dotations nettes de provisions et dépréciations (dotation nette de 250.7 millions d'euros pour l'exercice 2023), qui concernent principalement les variations de la dépréciation des titres de participation et de la provision pour pertes de change.

4.4. Résultat exceptionnel

Le résultat exceptionnel négatif de 345,9 millions d'euros en 2024 (contre un gain de 72,9 millions d'euros en 2023), inclut principalement une perte nette sur la cession d'actifs financiers.

4.5. Intéressement des salariés

La charge d'intéressement comptabilisée au titre de l'exercice 2024 s'élève à 33,3 millions d'euros (charge d'intéressement de 17,5 millions d'euros comptabilisée au titre de l'exercice 2023).

4.6. Impôt sur les sociétés

Option en faveur du régime de la taxation forfaitaire au tonnage

La Société a opté à compter du 1er janvier 2003 en faveur du régime de taxation forfaitaire au tonnage des entreprises de transport maritime. Ce dispositif permet de déterminer forfaitairement le résultat imposable provenant des opérations directement liées à l'exploitation de certains navires possédés en pleine propriété ou en copropriété ou bien encore affrétés coque nue ou à temps. Ce résultat forfaitaire est déterminé à partir d'un barème appliqué à chacun des navires éligibles en fonction de sa jauge UMS nette. Cette option est prise pour une période irrévocable de dix ans et est renouvelable au terme de cette période. La Société a renouvelé son option à la taxe au titre de 2023 pour une troisième période de 10 ans.

La Société a constaté une charge d'impôt 150,7 millions d'euros net des réductions et crédits d'impôts au cours de l'exercice 2024 (106,1 millions d'euros pour l'exercice 2023).

Effet de l'application du régime fiscal des groupes de sociétés sur le résultat

Depuis le 1er janvier 2004, la Société a opté pour le régime fiscal des groupes de sociétés en qualité de société tête de Groupe.

Pour l'exercice 2024, l'application de ce régime a induit un produit d'intégration fiscale pour la Société, en tant que tête de Groupe de l'intégration fiscale, de 38,4 millions d'euros (produit de 54,5 millions d'euros au titre de l'exercice 2023).

Contrôles fiscaux en cours

La Société est soumise en France à des contrôles fiscaux sur les exercices 2019 à 2022, non finalisés à date. Dans le cadre de ces contentieux, la Société coopère pleinement avec les autorités concernées.

Allègements et accroissements de la dette future d'impôt

La Société ne dispose pas de déficit reportable. La Société ne dispose pas d'autres allègements ou accroissements significatifs de sa dette future d'impôt.

4.7. Résultat net

Le résultat net de l'exercice 2024 est un bénéfice de 5.638,9 millions d'euros contre un bénéfice de 4.106,8 millions d'euros au titre de l'exercice 2023.

5. Autres informations

5.1. Parties liées

Informations relatives aux parties liées

La Société n'a réalisé au cours de l'exercice aucune transaction significative et non conclue à des conditions normales de marché avec des parties liées.

Identité de la société consolidante

CMA CGM SA est la société-mère du groupe CMA CGM. Elle est contrôlée par la société Merit France SAS.

5.2. Engagements hors bilan

Construction de navires

Au 31 décembre 2024, la Société est engagée dans un programme de construction de 69 navires porte-conteneurs à livrer, représentant un engagement total restant à honorer de 8.361,2 millions d'euros avant financement (8.451,1 millions d'euros au 31 décembre 2023 pour 89 navires à livrer), s'étalant jusqu'en 2028.

Construction d'avions

La Société est engagée dans un programme de construction de 10 avions à livrer d'ici 2027, représentant un engagement total restant à honorer de 311.9 millions d'euros avant financement (contre 11 avions pour 344,3 millions d'euros au 31 décembre 2023).

Sûretés réelles données

(en millions d'euros)	31/12/2024	31-déc-23	Variation
Garanties bancaires couvrant le financement de navires et de conteneurs	2 362 3	1 928 2	434 1
Garanties bancaires sur les terminaux portuaires	486 1	446 0	40 0
Nantissements	46 7	42 2	4 5
Cautions douanières	0 9		0 9
Autres garanties	661 8	628 8	33 0

Indemnités de fin de carrière

Des indemnités de fin de carrière sont versées aux membres du personnel lors de leur départ à la retraite. CMA CGM SA comptabilise les indemnités de fin de carrière au moment où elles sont versées.

Le montant des engagements de CMA CGM SA en matière d'indemnités de fin de carrière est évalué à 69,0 millions d'euros au 31 décembre 2024, contre 65,8 millions d'euros au 31 décembre 2023. Les engagements de retraite pour la France ont pris en compte l'augmentation de l'âge minimal de départ en retraite de 62 à 64 ans, cet impact représente 3,0 millions d'euros.

Les méthodes actuarielles utilisées et les principales hypothèses économiques afin de calculer les indemnités de départ à la retraite sont les suivantes :

Taux d'actualisation retenu :	3,25% (3,25% au 31 décembre 2023)
Taux de revalorisation des salaires personnel :	3% & 4,1% (2,9% & 4,1% au 31 décembre 2023 selon CSP)
Taux d'inflation :	2,0% (2,0% au 31 décembre 2023)

La table de mortalité utilisée est celle des statistiques de la table THTF 00-02.

L'hypothèse de l'âge de fin de carrière se situe à 55 ans pour le personnel naviguant et entre 62 et 67 ans selon les catégories socio-professionnelles (CSP).

Information en matière d'instruments financiers

Dans le cadre normal de ses activités, la Société a recours à des instruments financiers afin de couvrir les risques de variation du cours des soutes.

Au 31 décembre 2024, la juste valeur de ces instruments financiers non reconnus dans les comptes sociaux correspond à un gain latent net d'un montant total de 2,9 millions d'euros (perte latente nette d'un montant total de 52,3 millions d'euros au 31 décembre 2023).

Biens pris en crédit-bail

Engagements de crédit-bail pour les navires et les conteneurs (en millions d'euros) :

Poste du bilan	Redevances restant à payer			
	Jusqu'à 1 an	+ 1 an à 5 ans	+ 5 ans	Total à payer
Navires	568.8	2 616.4	1 792.4	4 977.7
Conteneurs	0.7	0.6	0.0	1.3
Total	**569.5**	**2 617.0**	**1 792.4**	**4 979.0**

Biens pris en location

Engagements de location pour les navires, les conteneurs et l'immobilier (en millions d'euros) :

Poste du bilan	Loyers restant à payer			
	Jusqu'à 1 an	+ 1 an à 5 ans	+ 5 ans	Total à payer
Navires	1 640.7	4 052.3	2 192.2	7 885.3
Conteneurs	796.5	2 165.8	983.6	3 946.0
Immobilier	4.4	32.6	16.3	53.3
Total	**2 441.6**	**6 250.7**	**3 192.1**	**11 884.5**

Contrat d'acquisition Santos Brazil Participaoes.

Le 22 septembre 2024, CMA Terminal Atlantic SA et CMA Terminals, sous-filiales de la Société, ont conclu un contrat d'acquisition de gré à gré d'une participation de 47,55 % dans Santos Brazil Participaçoes SA pour un total de 6.333 millions de reals brésiliens (1.044 millions d'euros), sous réserve de certains ajustements. La Société est garante de l'opération.

Santos Brazil est un opérateur multi terminaux incluant le plus grand terminal à conteneurs d'Amérique du Sud dans le port de Santos.

La réalisation de la prise de participation susmentionnée est soumise aux conditions habituelles, incluant les approbations des autorités brésiliennes compétentes, et devrait avoir lieu dans les premiers mois de 2025.

5.3. Passifs éventuels

La Société est impliquée dans un certain nombre de contentieux juridiques et fiscaux, 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.

5.4. Effectif moyen

L'effectif moyen de la Société sur l'exercice 2024 s'élève à 3.737 salariés (3.707 salariés au titre de l'exercice 2023).

5.5. Tableau des filiales et participations

Filiales Françaises (en millions d'euros)	Capital	Capitaux propres avant affectation des résultats *	Quote-part du capital détenu (%)	Valeur brute comptable des titres détenus	Valeur nette comptable des titres détenus	Prêts / avances consentis par la société non encore remboursé	Cautions et avals donnés par la société	Chiffre d'affaires hors taxes du dernier exercice	Résultat du dernier exercice *	Dividendes encaissés par la société au cours du dernier
CEVA Logistics SA	3 255,7	10 562,5	100%	10 144,8	10 144,8	328,4		341,3	728,6	-
CMA TERMINALS HOLDING	982,2	2 474,9	100%	2 527,1	2 527,1	591,6		0,4	(53,8)	-
CMA MEDIA	929,8	929,8	100%	929,8	633,2	490,9		-	(296,2)	-
AIR France KLM (1)	126,7	500,0	9%	399,0	187,9	-		30 019,0	990,0	-
CMA CGM AIR CARGO HOLDING	252,7	322,5	100%	311,2	311,2	7,7		500,0	(0,6)	-
CMA CGM PARTICIPATIONS	13,0	(79,1)	100%	273,8	-	457,5		-	(0,3)	-
CMA CGM INLAND SERVICES	0,1	81,6	100%	59,0	59,0	25,3		0,4	8,0	-
CMA TERMINALS INVESTMENT	49,1	49,1	100%	49,1	49,1	0,0		-	(0,0)	-
CMA CGM GROUP FUND FOR ENERGIE	46,0	46,5	100%	46,0	40,8	120,7		-	(5,7)	-
ZEBOX VENTURES	45,0	45,2	100%	45,0	42,5	4,0		-	(2,7)	-
SKY LINK FRANCE	10,9	19,3	100%	21,2	16,1	41,0		7,7	(3,2)	-
CMA CGM PYRAMIDES France	0,3	11,0	100%	0,3	0,3	-		-	0,5	1,6
CMA SHIPS SAS	0,1	5,7	100%	0,1	0,1	0,0		686,4	(0,1)	-
THE TRAVELLER S CLUB	0,1	0,6	100%	0,1	0,1	0,6		2,6	0,9	0,8
GREENMODAL TRUCK SERVICE LE HAVRE (1)	0,1	0,1	100%	0,1	0,1	-		-	(0,0)	-
GREENMODAL TRUCK SERVICE FOS (1)	0,1	0,1	100%	0,0	0,0	-		-	0,0	-
SCI TOUR D'ARENC	0,0	31,0	99%	0,0	0,0	-		21,0	6,4	-
SCI TANGRAM	0,0	(1,3)	99%	0,0	-	48,4		5,2	(3,0)	-
UNION DES PRODUCTEURS DE BANANES (1)	0,1	24,0	6%	0,0	0,0	-		148,3	(0,1)	-
CMA CGM AGENCIES WORLDWI	0,0	152,5	100%	0,0	0,0	(0,0)		-	152,0	190,0
PORT + (1)	0,2	0,7	2%	0,0	0,0	-		1,5	0,6	-
Autres filiales françaises (2)				0,0	0,0	1305,1				-
Total filiales françaises				14 806,5	14 012,1	3 421,2				192,4

* Données au 31 décembre 2024 sauf pour (1), (2).

(1) Données au 31 décembre 2023

(2) Données consolidées (sous-palier)

Filiales Etrangères	Devise	Capital (mDev)	Capitaux propres avant affectation des résultats	Quote-part du capital détenu (%)	Valeur brute comptable des titres détenus (mE)	Valeur nette comptable des titres détenus (mE)	Prêts / avances consentis par la société non encore remboursé (mE)	Cautions et avals donnés par la société (mE)	Chiffre d'affaires hors taxes du dernier exercice écoulé (mDevise)*	Résultat du dernier exercice (mDevise)*	Dividendes encaissés par la société au cours du dernier exercice (ME)
CMA CGM Asia Pacific Ltd	USD	4 201,5	5 978,0	100%	4 363,3	4 363,3	0,0		37,9	130,8	131,1
PORT LIBERTY USA LLC	USD	462,1	244,9	99%	2 581,9	2 581,9	46,4		-	(2,9)	-
CMA CGM GMBH	EUR	6,5	159,0	100%	406,8	172,0	75,5		19,9	(28,9)	-
COMANAV (1)	MAD	437,2	480,8	100%	180,3	48,5	-		159,6	28,3	4,4
CMA CGM DENIZ ACENTELIGI (1)	TRY	7,9	258,0	22%	71,0	7,7	0,0		2 508,8	1 025,9	8,0
FRANSABANK EL DJAZAIR SPA (2)	DZD	20 000,0	20 653,8	34%	49,5	49,5	-		4 773,7	2 322,1	-
CMA CGM INTERNATIONAL SHIPPING CO	USD	60,8	(237,9)	100%	41,2	-	246,9		15,1	(10,8)	-
SCI DU GOLF DE GUINEE	XOF	425,0	903,1	100%	19,4	19,4	-		721,2	96,8	-
SPA CMA CGM Construction (4)	DZD	650,0	675,1	100%	7,0	5,0	-		33,5	24,8	-
CMA CGM INTL HOLDINGS UK (1)	GBP	0,0	(0,0)	100%	5,8	-	-		-	(0,0)	-
CMA CGM BUTTERFLY PTE LTD (1)	USD	2,5	4,9	100%	2,2	2,2	(0,0)		2,5	(1,0)	-
CMA CGM UK HOLDING (1)	GBP	13,3	6,2	11%	1,7	0,8	0,0		-	(0,0)	-
CMA CGM CHINA (1)	CNY	67,0	133,2	100%	1,5	1,5	-		509,5	42,2	4,5
CMA CGM SHIPS (3)	MAD	0,3	(17,1)	100%	1,2	-	-		-	(0,0)	-
PT CONTAINER AGENCY INDO (1)	USD	1,0	1,4	49%	0,5	0,5	0,8		15,0	2,9	-
CMA CGM Shared Service Center (1)	INR	16,3	900,5	100%	0,5	0,5	-		6 030,7	457,9	3,4
Autres filiales étrangères (5)					0,8	0,5	1,9				
Total filiales étrangères					7 734,7	7 253,3	371,5				151,3

* Données au 31 décembre 2024 sauf pour (1), (2), (3), (4) et (5).

(1) Données au 30 novembre 2024

(2) Données au 30 juin 2024

(3) Données au 31 octobre 2023

(4) Données au 31 décembre 2023

(5) Données consolidées (sous-palier)

5.6. Evénements postérieurs à la clôture

Liquidité

En janvier 2025, CMA CGM a prolongé la maturité de son programme de titrisation relatif aux créances en lien avec les activités de logistique, passant ainsi du quatrième trimestre 2026 au quatrième trimestre 2027.

Loi de Finance 2025

Le projet de loi de finances pour 2025 a été approuvé par le Parlement français début février 2025 et validé par le Conseil Constitutionnel, ouvrant la voie à sa promulgation. Il comprend différentes mesures fiscales, parmi lesquelles (i) une contribution exceptionnelle à l'impôt sur les sociétés sur les grandes entreprises et, (ii) une contribution exceptionnelle sur le résultat d'exploitation des grandes entreprises de transport maritime. Ces contributions, applicables au titre de l'exercice 2025, n'affectent pas les montants des impôts sur le résultat courant ou différés reconnus au 31 décembre 2024, mais augmenteront la charge fiscale courante de la Société en 2025, de manière temporaire.

La contribution exceptionnelle sur le résultat d'exploitation des grandes entreprises de transport maritime de 12 % est basée sur la moyenne, pour les exercices 2024 et 2025, d'un agrégat intermédiaire spécifique du compte de résultat des états financiers individuels de CMA CGM établi selon les normes comptables françaises. La majeure partie de la contribution devrait être payée en 2025 sur la base d'un mécanisme d'acompte.

KPMG SA ERNST & YOUNG Audit

CMA CGM

Exercice clos le 31 décembre 2024

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

KPMG SA
Le Mirabeau
4, quai d'Arenc
Boulevard Jacques Saadé
13002 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 2024

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 2024, 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 1er janvier 2024 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 retenus 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 28 février 2025

Les Commissaires aux Comptes

KPMG SA		ERNST & YOUNG Audit	
Jacques Pierre	Loïc Herrmann	Camille de Guillebon	Charles-Emmanuel Chosson

COMPTES CONSOLIDÉS

* *
*

Exercice clos le 31 décembre 2024

Sommaire

Compte de résultat consolidé 3
Etat du résultat net et des gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres 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 11
2.5 Conversion des états financiers et transactions en devises étrangères 11
Note 3 - Regroupement d'entreprises et événements significatifs intervenus au cours de l'exercice 12
3.1 Regroupement d'entreprises 12
3.2 Informations relatives au Groupe 16
3.3 Ressources financières et mises à jour relatives aux financements 16
3.4 Dynamiques de marché 16
3.5 Fret aérien 17
3.6 Commande de Navires et transition énergétique 17
3.7 Ocean Alliance 18
3.8 Initiatives à but non lucratif 18
3.9 Suez 18
3.10 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 30
5.1 Ecart d'acquisition et autres immobilisations incorporelles 30
5.2 Immobilisations corporelles 32
5.3 Dépréciation d'actifs non financiers 39
5.4 Besoin en fonds de roulement 41
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 44
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 54
6.5 Capital social, autres réserves et résultat par action 55
6.6 Endettement financier 56
6.7 Flux de trésorerie liés aux activités de financement 59
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 61
7.3 Liste des entités ou des sous-groupes inclus dans le périmètre de consolidation 63
7.4 Transactions avec les parties liées 67
Note 8 - Autres notes 69
8.1 Provisions, avantages du personnel et passifs éventuels 69
8.2 Engagements hors bilan 77
8.3 Evénements significatifs intervenus postérieurement à la clôture 80
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 2024	2023
CHIFFRE D'AFFAIRES	4.1	55 475,8	47 015,8
Charges opérationnelles	4.2	(42 028,3)	(38 006,1)
EBITDA AVANT PLUS / (MOINS) VALUES DE CESSIONS D'IMMOBILISATIONS ET DE FILIALES	4.1	**13 447,5**	**9 009,7**
Plus / (moins) values sur cessions d'immobilisations et de filiales	4.3	21,6	37,3
Amortissements des immobilisations corporelles et incorporelles		(5 281,5)	(4 819,7)
Autres produits et (charges)	4.4	(1 258,0)	(299,7)
Gains et pertes de change opérationnels		68,1	51,6
Primes d'investissement relatives aux financements des navires		113,8	87,6
EBIT AVANT QUOTE-PART DE RESULTAT DES ENTREPRISES ASSOCIEES ET DES COENTREPRISES		**7 111,5**	**4 066,9**
Quote-part de résultat des entreprises associées et des coentreprises	7.2	40,7	(15,5)
EBIT	4.1	**7 152,2**	**4 051,4**
CORE EBIT	4.1	**8 329,3**	**4 275,8**
RESULTAT FINANCIER	4.6	**(1 129,7)**	**(84,4)**
RESULTAT AVANT IMPÔT		**6 022,5**	**3 967,0**
Impôt sur le résultat	4.7	(344,9)	(292,9)
RESULTAT DE L'EXERCICE		**5 677,6**	**3 674,1**
dont :			
Participations ne donnant pas le contrôle		(27,7)	36,6
PART DU GROUPE		**5 705,3**	**3 637,5**
Résultat par action revenant aux actionnaires de CMA CGM (en Dollars US)		*377,5*	*240,7*

Etat du résultat global consolidé

(en millions de Dollars US)

	Note	Exercice clos le 31 décembre 2024	2023
RESULTAT DE L'EXERCICE		**5 677,6**	**3 674,1**
Autres éléments du résultat global recyclables en compte de résultat			
Couverture de flux de trésorerie			
Variation de juste valeur		(42,6)	(30,3)
Recyclage dans le compte de résultat		1,9	46,8
Opérations à l'étranger - Ecarts de conversion		(529,1)	(59,5)
Part du résultat global dans les sociétés associées et coentreprises	7.2	(62,0)	11,1
Autres éléments du résultat global non recyclables en compte de résultat			
Investissements à la juste valeur par résultat global - Net	6.3.1	(207,3)	(65,3)
Réévaluation des avantages au personnel	8.1	1,4	2,2
Réévaluation des avantages au personnel pour les entreprises associées et les coentreprises	7.2	(0,1)	0,5
Impôts sur éléments du résultat global non recyclables en compte de résultat		(2,7)	(1,5)
Total des autres éléments du résultat global après impôts		**(840,5)**	**(96,0)**
Total des autres élements du résultat global après impôts		**4 837,1**	**3 578,1**
dont :			
Participations ne donnant pas le contrôle		(42,0)	31,1
Part du Groupe		4 879,1	3 547,0

Bilan consolidé - Actif

(en millions de Dollars US)

	Note	Au 31 décembre 2024	Au 31 décembre 2023 (*)
Ecart d'acquisition	5.1.1	8 338,6	5 317,0
Autres immobilisations incorporelles	5.1.2	9 765,3	6 779,3
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES		**18 104,0**	**12 096,3**
Navires	5.2.1	27 705,6	23 914,4
Conteneurs	5.2.1	5 140,8	4 882,7
Terrains et constructions	5.2.1	3 559,9	3 066,8
Autres immobilisations corporelles	5.2.1	4 458,6	4 300,7
IMMOBILISATIONS CORPORELLES	5.2.1	**40 865,0**	**36 164,7**
Impôts différés actifs	4.7.2	505,6	336,9
Participations dans des entreprises associées et des coentreprises	7.2	1 254,7	1 268,3
Instruments financiers dérivés non courants	6.2	1,9	0,2
Autres actifs opérationnels non courants		187,3	158,4
Autres actifs financiers	6.3.1	2 742,8	2 806,0
ACTIF NON COURANT		**63 661,3**	**52 830,8**
Stocks	5.4	1 003,0	934,1
Clients et autres créances	5.4	7 973,8	6 564,2
Actifs sur contrats	5.4	2 111,2	1 353,4
Actifs d'impôt exigible	5.4	308,4	240,2
Instruments financiers dérivés	6.2	21,5	27,3
Valeurs mobilières de placement et autres actifs financiers	6.3.2	3 263,5	4 445,1
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6.4	4 676,5	7 133,4
Charges constatées d'avance et autres actifs courants	5.4	106,9	85,4
Actifs détenus en vue de la vente	5.5	21,6	45,0
ACTIF COURANT		**19 486,3**	**20 828,1**
TOTAL DE L'ACTIF		**83 147,7**	**73 658,9**

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

Bilan consolidé - Passif & Capitaux propres

(en millions de Dollars US)

	Note	Au 31 décembre 2024	Au 31 décembre 2023
Capital social	6.5	253,2	253,2
Réserves et report à nouveau		42 126,6	41 522,4
Résultat de l'exercice		5 705,3	3 637,5
CAPITAUX PROPRES - PART DU GROUPE		**48 085,0**	**45 413,1**
Participations ne donnant pas le contrôle		322,8	152,2
TOTAL DES CAPITAUX PROPRES		**48 407,8**	**45 565,3**
Dettes financières	6.6	16 701,0	12 772,6
Instruments financiers dérivés	6.2	0,0	23,8
Impôts différés passifs	4.7.2	1 931,5	1 152,3
Provisions	8.1	789,6	731,5
Avantages au personnel	8.1	374,8	296,8
Autres passifs		326,0	77,8
PASSIF NON COURANT		**20 123,0**	**15 054,8**
Dettes financières	6.6	3 883,2	3 162,7
Instruments financiers dérivés	6.2	129,1	69,8
Provisions	8.1	221,9	198,6
Avantages au personnel	8.1	2,7	2,7
Fournisseurs et autres dettes	5.4	9 767,1	9 232,9
Passifs d'impôt exigible	5.4	313,4	194,6
Produits constatés d'avance et autres dettes courantes	5.4	299,3	177,4
Passifs associés aux actifs détenus en vue de la vente		0,0	0,0
PASSIF COURANT		**14 616,8**	**13 038,8**
TOTAL DU PASSIF ET DES CAPITAUX PROPRES		**83 147,7**	**73 658,9**

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 (*)	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 (*)			
Solde au 1er janvier 2023	**253,2**	**45 560,9**	**(498,0)**	**45 316,1**	**144,6**	**45 460,7**
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)**
Total du résultat gobal pour l'exercice	**-**	**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)**
Total des transactions avec les actionnaires	**-**	**(3 418,5)**	**(31,5)**	**(3 450,1)**	**(23,4)**	**(3 473,4)**
Solde au 31 décembre 2023	**253,2**	**45 714,8**	**(554,9)**	**45 413,1**	**152,2**	**45 565,3**
Solde au 1er janvier 2024	**253,2**	**45 714,8**	**(554,9)**	**45 413,1**	**152,2**	**45 565,3**
Résultat de l'exercice	-	5 705,3	-	**5 705,3**	(27,7)	**5 677,6**
Autres éléments du résultat global, nets d'impôt	-	(208,4)	(617,8)	**(826,1)**	(14,3)	**(840,5)**
Total du résultat gobal pour l'exercice	**-**	**5 496,9**	**(617,8)**	**4 879,1**	**(42,0)**	**4 837,1**
Acquisitions de filiales	-	-	-	**-**	19,0	**19,0**
Augmentation de capital (**)	-	-	-	**-**	216,4	**216,4**
Transactions avec les détenteurs de participations minoritaires et autres	-	19,6	23,2	**42,8**	(6,8)	**36,0**
Dividendes	-	(2 250,0)	-	**(2 250,0)**	(15,9)	**(2 265,9)**
Total des transactions avec les actionnaires	**-**	**(2 230,4)**	**23,2**	**(2 207,2)**	**212,6**	**(1 994,6)**
Solde au 31 décembre 2024	**253,2**	**48 981,3**	**(1 149,5)**	**48 085,0**	**322,8**	**48 407,8**

(*) cf. note 6.5

(**) cf. note 3.1.2

Tableau des flux de trésorerie consolidés

(en millions de Dollars US)

	Note	Exercice clos le 31 décembre 2024	2023
Résultat de l'exercice		**5 677,6**	**3 674,1**
Amortissements et dépréciations	5.2.1	5 281,5	4 819,7
Amortissements des primes d'investissement relatives aux financements des navires		(113,8)	(87,6)
Autres éléments opérationnels	4.4	1 258,0	299,7
Augmentation / (Diminution) des provisions		(35,2)	(177,3)
(Plus) / moins values sur cessions d'immobilisations et de filiales	4.3	(21,6)	(37,3)
Quote-part de résultat des entreprises associées et des coentreprises	7.2	(40,7)	15,5
Charges d'intérêts sur endettement net		987,6	275,5
Impôts sur le résultat	4.7	344,9	292,9
Autres éléments sans incidence sur la trésorerie		(237,7)	(169,1)
Variation du fonds de roulement	5.4	(1 471,4)	(722,4)
Flux net de trésorerie provenant des activités opérationnelles avant impôts		**11 629,2**	**8 183,6**
Paiement d'impôts sur le résultat		(453,0)	(438,2)
Flux net de trésorerie provenant des activités opérationnelles, après impôts	**5.6**	**11 176,3**	**7 745,4**
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	5.1.2	(162,9)	(144,3)
Cessions d'entreprises, nettes de trésorerie cédée		32,3	-
Acquisitions d'entreprises, nettes de trésorerie acquise	3.1	(6 583,5)	(3 386,5)
Nouveaux investissements dans des entreprises associées et des coentreprises	7.2.1	(17,7)	(330,7)
Acquisitions d'immobilisations corporelles	5.2.1	(3 168,8)	(4 983,6)
Investissements dans des sociétés non consolidées et autres actifs financiers	6.3.1	(138,3)	(153,6)
Produits de cession des immobilisations corporelles	5.6	1 056,6	181,3
Dividendes reçus		41,5	22,7
Flux de trésorerie lié aux autres actifs financiers	6.3	1 972,1	7 836,9
Intérêts reçus sur actifs financiers		424,9	901,0
Variation des valeurs mobilières de placement	6.3.2	(801,2)	107,2
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissements	**5.6**	**(7 345,1)**	**50,6**
Dividendes payés aux propriétaires de la société-mère et aux participations ne donnant pas le contrôle	3.2	(2 280,8)	(3 517,6)
Augmentation de capital des participations ne donnant pas le contrôle	3.1.2	216,4	-
Encaissements provenant de nouveaux emprunts	6.6	2 256,7	73,0
Remboursements des emprunts	6.6	(1 102,6)	(1 073,8)
Paiements relatifs à la part "principal" des contrats de location	6.6	(2 880,2)	(2 822,3)
Intérêts (payés) sur dettes financières		(304,1)	(272,1)
Paiements relatifs à la part "intérêt" des contrats de location		(891,4)	(879,8)
Autres flux de trésorerie liés aux opérations de financements	6.7	(1 218,1)	(920,7)
Acquisition de participations ne donnant pas le contrôle		-	(26,9)
Flux net de trésorerie lié aux opérations de financements	**6.7**	**(6 204,1)**	**(9 440,2)**
Effets de change sur la trésorerie et équivalents de trésorerie et les découverts bancaires		(75,3)	(110,7)
Augmentation / (Diminution) nette de la Trésorerie et équivalents de trésorerie et des découverts bancaires		**(2 448,3)**	**(1 754,9)**
Trésorerie et équivalents de trésorerie et découverts bancaires à l'ouverture		**7 117,0**	**8 871,9**
Trésorerie et équivalents de trésorerie au bilan		4 676,5	7 133,4
Découverts bancaires		(7,8)	(16,4)
Trésorerie et équivalents de trésorerie et découverts bancaires à la clôture	6.4	**4 668,7**	**7 117,0**
Informations supplémentaires :			
- Opérations d'investissement sans incidence sur la trésorerie	5.2.1	*7 002,5*	*3 265,3*

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 2024 ont été arrêtés par le Conseil d'Administration du 28 février 2025, 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 Logistics. 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%3Al26040

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 2023 à l'exception des points suivants :

2.2.1 Nouvelles normes et amendements IFRS au 1er janvier 2024

Les amendements de normes suivants sont applicables à compter du 1er janvier 2024 et n'ont pas eu d'impact significatif sur les EFC et la performance du Groupe :

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

Le 25 mai 2023, l'IASB a publié des amendements à IAS 7 et à IFRS 7. Ces amendements ont introduit des exigences d'information sur les accords de financement des fournisseurs d'une entité. Ces nouvelles exigences visent à fournir aux utilisateurs des états financiers des informations leur permettant d'évaluer l'incidence des accords de financement de fournisseurs sur les passifs et les flux de trésorerie de l'entité et de comprendre les effets de ces accords sur l'exposition au risque de liquidité ainsi que sur la manière dont l'entité pourrait être affectée si elle ne pouvait plus avoir recours à ces accords. Ces amendements ont été publiés au Journal Officiel de l'Union européenne (JOUE) le 16 mai 2024. L'application de ces modifications n'a pas d'impact parce que le Groupe n'a pas conclu de tels accords.

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. L'application de ces modifications n'a pas d'impact matériel.

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. L'application de ces modifications n'a pas d'impact.

2.2.2 Nouvelles normes et amendements IFRS applicables pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2024, approuvés par l'UE

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

Le 12 novembre 2024, la Commission européenne a adopté les amendements à la norme IAS 21 relatifs à l'absence de convertibilité d'une monnaie. Ces amendements viennent préciser quand une monnaie est convertible et comment déterminer le taux de change lorsqu'elle ne l'est pas. Ces amendements s'appliquent de manière obligatoire aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2025. Une application anticipée est possible mais n'est pas retenue par le Groupe dans ces EFC annuels.

2.2.3 Nouvelles normes et amendements IFRS applicables pour les exercices ouverts le 1er janvier 2024 et non encore approuvés par l'UE

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

Amendements à IFRS 9 et IFRS 7 – Classement et à l'évaluation des instruments financiers
Amendements à IFRS 9 et IFRS 7 – Contrats référençant de l'électricité provenant de sources dépendant de facteurs naturels
Améliorations annuelles – Volume 11
IFRS 18 Présentation et informations à fournir dans les états financiers

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 de la Direction impactant les EFC sont les mêmes que pour l'exercice 2023. Ils sont décrits dans les notes mentionnées ci-dessous et sont principalement les suivants:

- 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 loyers 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) ;
- 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 2024 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	
	2024	2023	2024	2023
Euro	0,96590	0,90613	0,92432	0,92476
Livre sterling	0,79930	0,78561	0,78254	0,80450
Dollar australien	1,61629	1,46843	1,51590	1,50594
Yuan chinois	7,29930	7,09780	7,19638	7,08174
Dollar singapourien	1,36520	1,31910	1,33658	1,34316

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 (conformément à 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 appliquée aux droits d'utilisation de propriété intellectuelle, de marque ou d'autres actifs et (ii) de la méthode dite de « surprofits » appliquée à l'évaluation des contrats avec les clients, des droits de concessions portuaires.

3.1.1 Activités logistiques

Acquisition de Bolloré Logistics

Suite à un contrat de cession signé le 11 juillet 2023, l'acquisition de Bollore Logistics a eu lieu le 29 février 2024 permettant au Groupe d'acquérir la totalité des parts des activités transport et logistique du groupe Bolloré.

Cette acquisition a significativement renforcé l'activité logistique du Groupe CMA CGM, contribuant ainsi à conforter sa place dans le Top 5 mondial de la logistique.

Le prix d'acquisition s'élève à 5,2 milliards de Dollars US (4,8 milliards de Dollars US net de la trésorerie acquise), après ajustement du prix post-closing.

Depuis la date d'acquisition, les entités acquises ont contribué à hauteur de 4,1 milliards de Dollars US au chiffre d'affaires du Groupe, de 333,5 millions de Dollars US à l'EBITDA avant cessions d'immobilisations et de 80,2 millions de Dollars US au résultat net du Groupe. Si le Groupe avait fait cette acquisition le 1er janvier 2024, le chiffre d'affaires, l'EBITDA avant cessions d'immobilisations et le résultat net pour l'année 2024 auraient été respectivement de 4,8 milliards de Dollars US, 348,6 millions de Dollars US et de 68,3 millions de Dollars US.

Les coûts d'acquisition liés à Bolloré Logistics sont considérés comme non significatifs au niveau du Groupe et ont été comptabilisés dans les autres produits et charges 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
Prix payé pour la participation de 100% dans Bolloré Logistics	**A**	**5 239,4**
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la date d'acquisition	**B**	**437,3**
Prix payé pour la participation de 100%, nette de la trésorerie acquise à la date d'acquisition	**C = A (-) B**	**4 802,1**
Actifs identifiables acquis		
Portefeuille clients		2 343,5
Logiciels et licences et autres immobilisations incorporelles		87,6
Terrains et constructions		425,8
Autres immobilisations corporelles		71,5
Impôts différés actifs		65,8
Actifs financiers non courants		26,2
Fonds de roulement - actifs et autres actifs courants		1 125,0
Actifs détenus en vue de la vente		110,2
Passifs assumés		
Dettes financières non courantes et contrats de location IFRS16		239,1
Impôts différés passifs		586,0
Provisions et autres passifs non courants		150,4
Dettes financières courantes et contrats de location IFRS16		162,2
Provisions courantes		79,3
Fonds de roulement - passifs et autres passifs courants		1 233,4
Dettes relatives aux actifs détenus en vue de la vente		59,4
Juste valeur des actifs nets acquis	**D**	**1 745,8**
Juste valeur des participations ne donnant pas le contrôle à la date d'acquisition	**E**	**9,2**
Ecart d'acquisition	**C (-) D (+) E**	**3 065,4**

Les principales immobilisations incorporelles comptabilisées, séparément du goodwill, correspondent au portefeuille clients pour 2 343,5 millions de Dollars US, selon la méthode dite de « surprofits ». Ce portefeuille clients est amorti linéairement sur 25 ans et génère un passif d'impôt différé.

L'allocation du prix d'acquisition a entraîné la comptabilisation d'un goodwill de 3 065,4 millions de Dollars US alloué à l'UGT « gestion du fret » pour 2 778,6 millions de Dollars US et à l'UGT « services de logistique contractuelle » pour 286,8 millions de Dollars US.

Almajdouie Logistics

Le 13 octobre 2024, CEVA Logistics SA a finalisé l'acquisition de 60 % des parts d'une coentreprise avec Almajdouie Logistics, un fournisseur de solutions logistiques intégrées prééminent au Moyen-Orient, basé en Arabie Saoudite (KSA) pour un montant de 118,5 millions de Dollars US. Cette coentreprise, du nom de CEVA Almajdouie Logistics, mettra à profit les forces combinées des deux entreprises pour répondre à la demande croissante de solutions logistiques intégrées en Arabie Saoudite. Elle contribuera ainsi au développement du secteur logistique en pleine expansion et soutiendra l'économie du pays. CEVA Almajdouie Logistics regroupe désormais les activités de transport et de logistique des deux entreprises sur le territoire saoudien.

CEVA Logistics SA détient une participation majoritaire dans la coentreprise, avec 60 % des actions ; par conséquent, cette entité est consolidée par intégration globale. L'allocation du prix d'acquisition n'est pas encore définitive, et un goodwill provisoire de 103,8 millions de dollars a été comptabilisé.

3.1.2 Altice Medias (renommé par la suite RMC-BFM)

Le 2 juillet 2024, après validation des autorités réglementaires compétentes, le Groupe a finalisé l'acquisition de 100 % du capital d'Altice Media, pour un montant total de 1,69 milliards de Dollars US, par l'intermédiaire d'une filiale détenue, par CMA CGM et Merit, pour respectivement 80 % et 20 % des parts. L'investissement de Merit a été réalisé au travers d'une augmentation de capital de 216,4 millions de Dollars US et d'un financement pour le solde. RMC-BFM est le troisième groupe média privé en France et l'une des premières chaînes d'information françaises avec les chaînes audiovisuelles phares BFM et RMC. Cette opération apporte à la Division Médias de CMA CGM des contenus d'information, de sport et de divertissement de qualité, avec

une vision éditoriale fondée sur le pluralisme, l'indépendance et l'éthique du travail et orientée vers des thématiques économiques, sociales et territoriales.

Depuis la date d'acquisition, les entités acquises ont contribué à hauteur de 203,1 millions de Dollars US au chiffre d'affaires du Groupe, de 55,0 millions de Dollars US à l'EBITDA avant cessions d'immobilisations et de 25,5 millions de Dollars US au résultat net du Groupe.

Les coûts d'acquisition liés à RMC-BFM sont considérés comme non significatifs au niveau du Groupe et ont été comptabilisés dans les autres produits et charges 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 préliminaire qui en résulte peuvent être présentés comme suit (en millions de Dollars US) :

		En millions de Dollars US
Prix payé pour la participation de 100% dans RMC-BFM, Créance incl.	**A**	**1 687,7**
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la date d'acquisition	**B**	**11,8**
Prix payé pour la participation de 100%, nette de la trésorerie acquise à la date d'acquisition	**C = A (-) B**	**1 675,9**
Actifs identifiables acquis		
Droits de diffusion		745,9
Marques		236,8
Logiciels et licences et autres immobilisations incorporelles		60,0
Droit d'utilisation Terrains et constructions		37,9
Autres immobilisations corporelles		31,1
Impôts différés actifs		27,0
Actifs financiers non courants		4,7
Fonds de roulement - actifs et autres actifs courants		336,3
Passifs assumés		
Dettes financières non courantes et contrats de location IFRS16		35,0
Impôts différés passifs		251,1
Provisions et autres passifs non courants		18,3
Dettes financières courantes et contrats de location IFRS16		13,2
Fonds de roulement - passifs et autres passifs courants		256,1
Juste valeur des actifs nets acquis	**D**	**906,0**
Juste valeur des participations ne donnant pas le contrôle à la date d'acquisition	**E**	**0,0**
Ecart d'acquisition	**C (-) D (+) E**	**769,9**

Les principales immobilisations incorporelles comptabilisées séparément du goodwill concernent les droits de diffusion pour 745,9 millions de Dollars US et les marques pour 236,8 millions de Dollars US, évalués respectivement selon la méthode dite de « surprofits » et de l'économie de redevances, donnant lieu à la comptabilisation d'un passif d'impôt différé. Les droits de diffusion sont amortis linéairement sur 35 ans.

Au 31 décembre 2024, un goodwill préliminaire de 769,9 millions de Dollars US est reconnu, alloué à l'UGT Audiovisuelle (cf. note 4.4 pour le test de valeur réalisé en fin d'année).

3.1.3 Acquisition de Santos Brasil

Le 22 septembre 2024, le Groupe ainsi que certains fonds gérés par Opportunity ont conclu un accord d'achat d'actions, dans lequel le Groupe a accepté d'acquérir une participation de 47,55 % dans Santos Brasil Participações S.A. (« Santos Brasil ») au prix d'achat de 15,30 BRL par action, correspondant à un prix total de 6,3 milliards BRL (environ 1,2 milliard de Dollars US au taux de change en vigueur à cette date), sous réserve de certains ajustements.

La réalisation de la prise de participation susmentionnée est soumise aux conditions habituelles, incluant les approbations des autorités brésiliennes compétentes (y compris l'Agence Nationale des Transports par Voie Navigable et le Conseil Administratif de Défense Économique), et devrait avoir lieu au cours du premier semestre 2025.

Le Groupe a acquis une participation de 3,1 % dans Santos Brasil sur le marché. En conséquence, après finalisation du rachat des actions détenues par l'actionnaire principal, le Groupe devrait détenir environ 51 % des actions de Santos Brasil. Par la suite, le Groupe lancera une offre publique d'achat pour acquérir les actions restantes de Santos Brasil à un prix équivalent à celui payé à Opportunity, sous réserve de certains ajustements. Si l'offre publique d'achat est retenue, le prix d'achat total est estimé à 2 milliards de Dollars US.

Santos Brasil est le principal opérateur de terminaux au Brésil avec 8 actifs stratégiques dans la manutention de conteneurs, de liquides et de véhicules et dans les services logistiques à travers le pays. Son actif phare est le terminal à conteneurs Tecon Santos dans l'État de São Paulo.

3.2 Informations relatives au Groupe

Un montant de 2,3 milliards de Dollars US de dividendes aux actionnaires a été déclaré et versé au cours de l'exercice clos au 31 décembre 2024, dont 1,3 milliards de Dollars US au titre de l'exercice 2023 et 1,0 milliard de Dollars US d'acompte sur dividende relatif à l'exercice 2024.

3.3 Ressources financières et mises à jour relatives aux financements

Emissions obligataires (voir note 6.6.2)

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

Le 4 juillet 2024, CMA CGM a émis une émission obligataire (« Emission Originale ») d'une valeur nominale de 400,0 millions d'EUR à échéance 2029 et au taux de 5,5%. Le 8 octobre 2024, une émission obligataire complémentaire a été émise pour un montant de 200,0 millions d'EUR, formant une seule et même classe d'obligations avec les obligations originales. Ces obligations complémentaires ont été émises à un prix de 101,5% de la valeur nominale des obligations originales.

Programme de titrisation (voir notes 6.6.4 et 8.3)

En mai 2024, le Groupe a prolongé la maturité de son programme de titrisation relatif aux créances maritimes, passant du premier trimestre 2026 au premier trimestre 2027.

3.4 Dynamiques de marché

Transport maritime

L'industrie du transport et de la logistique a connu une année favorable en 2024 en raison de plusieurs événements inattendus. Après une année difficile en 2023 marquée par une baisse des stocks entraînant une pression sur la demande, la combinaison d'une demande accrue et des perturbations en mer Rouge en 2024 a conduit à une augmentation significative des taux de fret maritime spot et, dans l'ensemble, à des conditions de marché plus favorables pour l'industrie du transport et de la logistique. En effet, les préoccupations en matière de sécurité en Mer Rouge liées aux tensions géopolitiques, ont entraîné le redéploiement des navires autour du Cap de Bonne-Espérance. Ce rallongement des rotations a pesé sur la capacité effective de transport disponible sur le marché, maintenant ainsi les tarifs du transport maritime de conteneurs élevés tout au long de l'année. La reprise de la demande a probablement été alimentée par une combinaison de facteurs, notamment la poursuite des dépenses des consommateurs, le développement de nouveaux acteurs du e-commerce et potentiellement une anticipation des commandes de la part de certains clients aux États-Unis. Cela s'est traduit par une augmentation des volumes aériens et maritimes au niveau de l'industrie, par rapport à une base faible en 2023. De plus, la résilience de l'environnement macroéconomique global (avec une

consommation robuste aux États-Unis, des signes de reprise en Europe et une croissance soutenue en Asie du Sud, au Moyen-Orient et en Amérique Latine) a soutenu l'industrie du transport et de la logistique en 2024.

Transport aérien

Le marché du fret aérien a connu des conditions favorables en 2024 après deux années difficiles en 2022 et 2023, dans un contexte de normalisation du secteur à la suite de la pandémie de Covid-19 (faible demande et retour de la capacité en soute avec la reprise des vols passagers). En 2024, le marché du fret aérien a bénéficié d'une forte demande et d'une capacité de fret aérien restreinte, ce qui a soutenu les prix. Cela était dû à des volumes d'exportations de e-commerce élevés, en particulier en provenance d'Asie. Dans le même temps, la capacité n'a augmenté que marginalement en 2024, ce qui a soutenu les prix.

Logistique

En 2024, les activités de gestion du fret n'ont pas autant bénéficié que le transport aérien et maritime du contexte globalement favorable de l'industrie. La volatilité des taux de fret s'est traduite par des marges et des rendements erratiques, et par des volumes peu dynamiques car les transitaires ont perdu du terrain au profit des transporteurs ces dernières années.

3.5 Fret aérien

Carnet de commande

Voir note 8.2 pour connaître le carnet de commande de fret aérien du Groupe.

Air France-KLM

Le 16 janvier 2024, Air France-KLM et CMA CGM ont annoncé mettre fin à leur accord de coopération stratégique à partir du 31 mars 2024. A compter de cette date, Air France-KLM et CMA CGM ont opéré séparément. Aucun impact significatif n'a été constaté par le Groupe suite à la fin de cet accord.

CMA CGM reste un actionnaire de référence d'Air France-KLM détenant une part de 8,80% de son capital. CMA CGM a quitté le conseil d'administration d'Air France - KLM le 31 mars 2024. Cet investissement est toujours comptabilisé en titres non consolidés évalués à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global.

3.6 Commande de Navires et transition énergétique

Commande de Navires en propriété et affrétés

Voir note 8.2 pour connaître le carnet de commande des navires en propriété et affrétés du Groupe.

Première application du Système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne

Depuis le 1er janvier 2024, dans le cadre du Pacte vert européen et en accord avec les directives de l'Union européenne, le transport maritime conteneurisé est entré dans le Système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (SEQE UE). L'objectif de ce système est de limiter les émissions du transport maritime conteneurisé en deçà du plafond du SEQE de l'UE. Le Groupe est donc soumis à ce régime, ce qui génère des coûts additionnels de 139,0 millions de Dollars US au 31 décembre 2024.

Flexis SAS

Le Groupe CMA CGM a rejoint Renault et Volvo en tant que membres fondateurs de Flexis SAS, une coentreprise ayant vocation à révolutionner la production de fourgons électriques.

Flexis SAS est située en France, et les fourgons tout électrique, conçus à partir d'une plateforme électronique connectée, seront produits dans l'usine de Renault à Sandouville, en France.

En plus d'apporter son expertise logistique, le Groupe CMA CGM a acquis 10% des actions (voir note 6.3.1) comptabilisés en titres non consolidés. A date, le Groupe a investi 57,8 millions d'euros dans le projet.

Le groupe Renault et le groupe Volvo détiennent respectivement 45 % des parts et prévoient d'investir chacun 300 millions d'euros au cours des trois prochaines années.

3.7 Ocean Alliance

En février 2024, CMA CGM et ses partenaires (COSCO Shipping, Evergreen et OOCL) ont signé l'extension de leur coopération au sein de l'Ocean Alliance pour au moins 5 années supplémentaires à partir de 2027, soit jusqu'en 2032.

3.8 Initiatives à but non lucratif

Le 25 avril 2024, CMA CGM et Bpifrance ont annoncé le lancement opérationnel d'un fonds dédié à l'accélération de la transition énergétique dans l'industrie maritime française. Ce fonds a reçu une dotation de 200 millions d'euros dans le cadre de l'initiative de 1,5 milliards d'euros (dont une partie à but non lucratif) lancée par le Groupe en 2022 pour favoriser la transition vers des énergies plus propres. Il représente un engagement majeur d'un acteur privé en faveur de la décarbonation de l'industrie maritime française. L'engagement total a été enregistré dans la ligne « autres produits et (charges) » du compte de résultat, ainsi que l'allocation de 100 millions d'euros à Kyutai, la fondation européenne à initiative privée dédiée à la recherche ouverte en intelligence artificielle.

Au cours de l'année 2024, le Groupe a reconnu une charge de 373,1 millions USD au titre des initiatives à but non lucratif, dont 74,7 millions USD ont déjà été versés au 31 décembre 2024. L'allocation restante de 298,4 millions USD est incluse dans l'état consolidé à la ligne « Autres passifs » pour la partie non courante et à la ligne « Produits constatés d'avance et autres dettes courantes » pour la partie courante.

3.9 Suez

Le 18 octobre 2024, le Groupe CMA CGM et SUEZ ont signé un protocole d'accord pour développer la production de biométhane en Europe et la transition bas-carbone du transport maritime.

Cet accord définit trois principaux domaines de collaboration :

- La fourniture par SUEZ jusqu'à 100 000 tonnes de biométhane par an d'ici 2030 afin d'être utilisées par le Groupe pour ses navires propulsés au gaz ;
- La création d'une structure d'investissement conjointe avec un financement initial de 100 millions d'Euros d'ici 2030 afin de développer des installations de production de biométhane ;
- Des initiatives conjointes de recherche et développement (R&D) visant à concevoir des technologies innovantes pour la production de biocarburants.

3.10 Agence de notation

La notation de Moody's reste inchangée à Ba1 assortie d'une perspective stable. La notation de S&P reste également 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 en utilisant la méthode du pourcentage d'avancement. A la date de clôture, les revenus de fret relatifs aux voyages en cours sont calculés en proportion du temps de transport effectué, pour chaque conteneur, par rapport aux dates d'achèvement prévues des voyages.

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 « connaissement ») 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 connaissement 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.

- *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 perfomance 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 perfomance 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 2024 et 2023 :

	Chiffre d'affaires		Charges opérationnelles		EBITDA		EBIT	
	Exercice clos le 31 décembre							
	2024	2023			2024	2023	2024	2023
Transport maritime de conteneurs	36 493,9	31 394,8	(25 252,3)	(23 996,5)	11 241,7	7 398,3	7 788,2	3 946,4
Logistique	18 397,7	15 211,2	(16 632,8)	(13 835,3)	1 764,9	1 375,9	532,4	376,0
Autres activités	2 868,1	2 001,0	(2 427,2)	(1 765,4)	440,9	235,5	8,6	(46,6)
Total avant éléments non alloués	**57 759,7**	**48 606,9**	**(44 312,3)**	**(39 597,2)**	**13 447,4**	**9 009,7**	**8 329,2**	**4 275,8**
Eliminations inter segments	(2 283,9)	(1 591,1)	2 284,0	1 591,1	0,1	-	0,1	-
Total	**55 475,8**	**47 015,8**	**(42 028,3)**	**(38 006,1)**	**13 447,5**	**9 009,7**	**8 329,3**	**4 275,8**
Eléments non alloués	-	-	-	-	-	-	(1 177,1)	(224,4)
Total chiffres consolidés	**55 475,8**	**47 015,8**	**(42 028,3)**	**(38 006,1)**	**13 447,5**	**9 009,7**	**7 152,2**	**4 051,4**

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	
		2024	2023
Core EBIT		**8 329,3**	**4 275,8**
Gains / (Pertes) sur cessions d'immobilisations et de filiales	4.3	21,6	37,3
Autres produits et (charges)	4.4	(1 258,0)	(299,7)
Gain / (Perte) sur écarts de change opérationnels		68,1	51,6
Dépréciations / éléments non récurrents enregistrés dans les entreprises associées et les coentreprises	7.2	(8,8)	(13,7)
EBIT		**7 152,2**	**4 051,4**

4.2 Charges opérationnelles

4.2.1 Variations des charges opérationnelles

Les charges opérationnelles s'analysent comme suit :

	Exercice clos le 31 décembre	
	2024	**2023**
Soutes et consommables	(5 978,6)	(5 629,8)
Affrètement et achats d'espaces	(1 580,8)	(1 727,7)
Manutention	(7 463,6)	(6 662,1)
Transport terrestre, maritime et autres transports externes	(11 683,1)	(9 840,1)
Ports et canaux	(1 651,0)	(2 190,3)
Locations de conteneurs et autres dépenses logistiques	(1 557,8)	(1 403,0)
Charges de personnel	(8 570,0)	(7 255,7)
Frais généraux et administratifs	(2 635,3)	(2 250,3)
Dotations pour dépréciation des stocks et créances, net des reprises	(61,0)	(40,7)
Autres	(846,9)	(1 006,4)
Charges opérationnelles	**(42 028,3)**	**(38 006,1)**

Les coûts encourus dans le transport maritime ont augmenté par rapport à l'année 2023, notamment la manutention (effet volume), ainsi qu'en raison du réacheminement via le Cap de Bonne Espérance (affrètement et soutage), partiellement compensés par la baisse des coûts portuaires et de canaux

(principalement Suez). Cette augmentation des coûts de transport a été largement compensée par une augmentation des revenus, entraînant ainsi une rentabilité plus élevée pour le segment du transport maritime.

L'augmentation des coûts de transport, des charges de personnel et des frais généraux et administratifs s'explique principalement par les acquisitions réalisées au cours des deux dernières années, principalement Bolloré Logistics et RMC-BFM en 2024, et les terminaux de Port Liberty fin août 2023.

4.2.2 Charges de personnel

Les charges de personnel se présentent comme suit :

	Exercice clos le 31 décembre	
	2024	**2023**
Traitements et salaires	(7 139,3)	(6 099,7)
Charges sociales	(1 229,4)	(942,3)
Charges liées aux avantages au personnel (cf. note 8.1)	(154,9)	(161,2)
Autres charges	(46,4)	(52,5)
Charges de personnel	**(8 570,0)**	**(7 255,7)**

Les sociétés contrôlées par le Groupe emploie 97 200 personnes au 31 décembre 2024 (96 847 au 31 décembre 2023). 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 158 136 employés au 31 décembre 2024 (146 040 employés au 31 décembre 2023).

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	
	2024	**2023**
Cessions de navires	9,2	7,0
Cessions de conteneurs	8,7	23,3
Cessions d'autres immobilisations	9,0	5,4
Cessions de filiales	(5,3)	1,6
Gains / (Pertes) sur cessions d'immobilisations et de filiales	**21,6**	**37,3**

4.4 Autres produits et charges

Les autres produits et charges s'analysent comme suit :

	Exercice clos le 31 décembre	
	2024	**2023**
Dépréciation des écarts d'acquisition	(664,4)	-
Autres (Dépréciation des actifs) / Reprises de dépréciation	(69,6)	(26,3)
Autres	(524,0)	(273,4)
Autres produits et (charges)	**(1 258,0)**	**(299,7)**

La dépréciation des écarts d'acquisition concerne l'UGT « gestion du fret » pour 0,4 milliard de Dollars US et l'UGT Audiovisuelle pour 0,2 milliard de Dollars US. Les autres dépréciations concernent des actifs individuels.

Outre l'impact des initiatives à but non lucratif présenté en note 3.8, le poste « Autres » comprend principalement les coûts de transactions de fusions-acquisitions et d'intégration, 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.

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 intérêts payés 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	
	2024	**2023**
Charges d'intérêts sur emprunts hors contrats de location	(384,9)	(286,4)
Produits d'intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	300,6	879,8
Charges d'intérêts sur contrats de location	(886,0)	(868,2)
Coût des emprunts net, incl. le règlement des dérivés de taux d'intérêt	**(970,3)**	**(274,8)**
Impact non récurrent lié aux initiatives de désendettement	(0,1)	(36,0)
Coût total des emprunts net	**(970,4)**	**(310,8)**
Variation de juste valeur et réglements sur instruments financiers dérivés	(4,5)	4,0
Gains / (Pertes) de change	(260,9)	139,9
Autres produits et charges financiers, nets	106,0	82,6
Autres éléments nets du résultat financier	**(159,3)**	**226,4**
Résultat financier	**(1 129,7)**	**(84,4)**

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2024 :

- Les « Charges d'intérêts sur emprunts hors contrats de location » comprennent (56,4) millions de Dollars US d'amortissement des frais d'émission reconnus selon la méthode du taux d'intérêt effectif ((27,6) millions de Dollars US pour l'exercice clos le 31 décembre 2023). La hausse du coût des emprunts entre 2023 et 2024 est due principalement au financement de nouveaux navires, l'émission obligataire et l'émission de billet de trésorerie européen négociables.
- La baisse des « Produits d'intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie » reflète la baisse du solde de trésorerie et d'actifs financiers.

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, la dépréciation de l'EUR a un impact négatif sur le résultat de change financier (effet inverse en 2023 avec l'appréciation de l'EUR).

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.

4.7 Impôt courant et impôts différés

Avec l'application de la réforme fiscale internationale « Pilier 2 » depuis le 1er Janvier 2024, les activités du Groupe non éligibles à la taxe au tonnage sont soumises à un montant minimal d'imposition. A noter que cette réforme de l'OCDE exempte la plupart des activités soumises à la taxe au tonnage.
Aucun montant significatif de taxe additionnelle n'a été identifié suite à l'application de cette réforme sur l'exercice 2024.

Les montants d'impôts courants et différés ont été calculés selon les règles fiscales actuellement applicables. Les débats publics actuels, notamment en France, pourraient avoir un impact sur la future taxation du groupe, ce qui fait l'objet d'un suivi attentif. En cas d'adoption de loi, les impacts fiscaux éventuels seront reflétés dans les comptes 2025 (cf note 8.3).

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, auquels 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	
	2024	**2023**
Impôt courant	(461,7)	(414,6)
Impôt différé	116,8	121,7
Impôt sur le résultat	**(344,9)**	**(292,9)**

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. Les autres activités non maritimes du Groupe, notamment le transport « pré » et « post » acheminement, la logistique, les médias et le fret aérien, sont soumises aux règles fiscales de droit commun.

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.

L'augmentation de l'impôt courant du Groupe est liée à une meilleure performance des activités, en particulier au niveau des activités non assujetties à la taxe au tonnage et à certains impôts sur les bénéfices supportés à l'étranger. Les nouvelles acquisitions du Groupe, concernant des activités non maritimes, réalisées au cours de ces deux dernières années, ont également contribué à cette augmentation.

4.7.2 Impôts différés

Conformément à 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 EFC. 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.

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.

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.

Les actifs d'impôts différés sont reconnus à hauteur des différences temporaires imposables à condition que (i) les différences imposables concernent la même autorité fiscale et la même entité imposable et (ii) la différence imposable ait le même horizon de temps.

Hypothèses et estimations comptables significatives

Impôts différés relatifs aux déficits reportables

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.

Pour déterminer les impôt 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 2024	Au 31 décembre 2023 (*)
ID sur pertes reportables	174,9	104,0
ID sur Goodwill	29,4	40,1
ID sur actifs incorporels dans le cadre d'acquisitions *(*)*	(1 707,7)	(989,5)
ID sur réévaluation et dépréciation d'immobilisations incorporelles et corporelles	(68,9)	(8,4)
ID sur les retraitements de loyers	50,2	31,0
ID sur provision pour retraite	51,0	16,4
ID sur provision non déductible / reprise	93,4	60,2
ID sur bénéfices non distribués des filiales	(66,7)	(75,8)
ID sur autres différences temporelles	18,8	6,4
Total impôts différés nets	**(1 425,8)**	**(815,4)**

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

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.

L'augmentation des impôts différés relatif aux actifs incorporels issus de regroupements d'entreprises s'explique par l'impact des nouvelles acquisitions des entités de Bollore Logistics et de RMC-BFM (cf. Note 3.1).

Parmi les autres variations, les 116,8 millions de Dollars US d'impact positif sur le compte de résultat pour l'exercice clos le 31 décembre 2024 sont expliqués principalement par une hausse des impôts différés actifs relatifs aux pertes reportables dans la division Logistique pour 44,2 millions de Dollars US et par une baisse des impôts différés passifs relatifs aux allocations de prix d'acquisitions pour 64,2 millions de Dollars US en lien avec l'amortissements des immobilisations incorporelles.

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.

Au niveau de l'intégration fiscale française, 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 2024, il n'y a pas de pertes fiscales non utilisées puisque toutes les pertes fiscales disponibles ont été utilisées lors de l'exercice, contre un montant de 119,3 millions de Dollars US au 31 décembre 2023.

En ce qui concerne la division logistique, des pertes fiscales reportables pour un montant de 1 437,1 millions de Dollars au 31 décembre 2024 (1 314,0 millions de Dollars US au 31 décembre 2023) 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. 950,2 millions de Dollars US de pertes fiscales sont reportables indéfiniment, 387,9 millions de Dollars US expireront dans les 1 à 5 ans, et 99,0 millions de Dollars US expireront dans les 6 à 20 ans.

Au 31 décembre 2024, chez CMA CGM Asia Pacific (et les entités associées), des pertes fiscales reportables pour un montant de 2 208,6 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 la division logistique, des différences temporelles liées aux bénéfices non distribués des filiales pour un montant de 290,0 millions de Dollars US (126,0 millions de Dollars US en 2023) n'ont pas été 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.

Effets d'impôt relatif aux autres éléments du résultat global

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

	Au 31 décembre
	2024
Impôt différé net au début de l'exercice *(*)*	**(815,4)**
Variations par le compte de résultat	116,8
Différences de conversion	20,0
Autres	(744,5)
Impôt différé net à la fin de l'exercice	**(1 425,8)**

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

Les autres variations s'expliquent principalement par les impôts différés passifs reconnus suite à l'acquisition des entités Bolloré Logistics et RMC-BFM (cf. Note 3.1).

4.7.3 Preuve d'impôt

Un taux d'impôt de 25,83% (25,0% avec la contribution sociale additionnelle de 3,3%), applicable aux entreprises dont le chiffre d'affaires est supérieur ou égal à 250,0 millions d'Euros, a été utilisé pour la preuve d'impôt :

	Exercice clos le 31 décembre	
	2024	**2023**
Résultat avant impôt et avant quote-part de profit (ou perte) des entreprises associées et coentreprises	**5 981,8**	**3 982,5**
Résultat avant impôt soumis à la taxation au tonnage ou équivalent	6 606,5	2 912,5
Résultat avant impôt soumis à la taxation standard	**(624,8)**	**1 070,0**
Impôt sur le résultat théorique (taux d'impôt : 25,83% depuis 2022)	**161,4**	**(276,4)**
Charge d'impôt sur le résultat	(344,9)	(292,9)
Différences entre l'impôt théorique et l'impôt effectif	**(506,3)**	**(16,5)**
Autres résultats non soumis à taxation	(5,4)	(7,8)
Charges non déductibles	(137,0)	(22,3)
Impôts différés actifs liés aux déficits reportables, et déficits fiscaux non reconnus	(32,7)	42,2
Effet des taux d'impôt différents à l'étranger	(67,4)	(1,5)
Variation des impôts différés non liés au résultat avant impôt	15,7	81,8
Impôt courant calculé sur une base spécifique	(22,9)	(78,3)
Impacts liés aux résultats antérieurs	22,9	8,2
Dépréciation des actifs non taxables	(166,1)	(6,8)
Autres différences permanentes	(113,3)	(32,0)
Total des différences	**(506,3)**	**(16,5)**

Les autres différences permanentes concernent principalement certains éléments non déductibles tels que les effets de change, les provisions et les amortissements.

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 sur les regroupements d'entreprises 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 2024	Au 31 décembre 2023 (*)
Début de l'exercice	**5 317,0**	**5 181,8**
Ecarts d'acquisition provenant des regroupements d'entreprises	3 939,1	94,9
Perte de valeur	(664,4)	-
Autres variations	0,2	0,4
Différences de conversion	(253,3)	40,0
À la fin de l'exercice	**8 338,6**	**5 317,0**

(*) 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 Port Liberty NY & Bayonne ont été effectués restrospectivement au 31 décembre 2023, se traduisant (i) par une augmentation de l'immobilisation incorporelle liée à la concession de 187 millions de Dollars US à 2 386 millions de Dollars US (2 199 millions de Dollars US au 31 décembre 2023) et (ii) par une diminution du goodwill résiduel à 2 millions de Dollars US (197 millions de Dollars US au 31 décembre 2023).

Au cours de l'année 2024, le poste « Écarts d'acquisition issus de regroupements d'entreprises » correspond principalement au goodwill reconnu dans le cadre de l'acquisition de Bolloré Logistics (cf. note 3.1.1), de RMC-BFM (cf. note 3.1.2) et d'Almajdouie, filiale de CEVA Logistics.

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).

Voir note 4.4 concernant les pertes de valeur.

L'allocation des écarts d'acquisition aux segments opérationnels et aux UGT est la suivante au 31 décembre 2024 et au 31 décembre 2023 :

			Au 31 décembre 2024	Au 31 décembre 2023 (*)
Segment	**UGT**			
Transport maritime de conteneurs	Transport maritime de conteneurs		1 113,8	1 127,4
		a	**1 113,8**	**1 127,4**
Logistique	Air / Océan (FM)		3 260,8	1 011,5
	Transport terrestre		777,2	790,1
	Logistique contractuelle		1 527,7	1 236,0
	Logistique des véhicules finis		3,0	3,0
		b	**5 568,7**	**3 040,6**
Autres activités	Terminaux (**)		1 080,6	1 080,7
	Autres (***)		575,5	68,4
		c	**1 656,1**	**1 149,0**
	À la fin de l'exercice	**a + b + c**	**8 338,6**	**5 317,0**

(*) Retraité en accord avec les ajustements rétrospectifs des allocations de prix d'acquisition
(**) Ces postes correspondent à plusieurs UGT, principalement Fenix Marine Services dans les terminaux
(***) Correspond principalement à l'UGT Média

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 logiciels de type « Software as a Service » ou contrats « SaaS », seulement lorsque le Groupe obtient le contrôle du logiciel, c'est-à-dire qu'il est en mesure (i) d'obtenir les avantages économiques futurs générés par la ressource et (ii) de restreindre l'accès des tiers à ces avantages économiques ;
- 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 nettes s'analysent comme suit :

	Logiciels		Actifs incorporels identifiés dans le cadre de l'allocation du prix d'acquisition	Droits de concession portuaire	Autres	Total
	En service	En cours				
Valeur comptable nette des autres immobilisations incorporelles						
Au 31 décembre 2022	**302,4**	**168,0**	**2 769,1**	**1 285,0**	**14,1**	**4 538,6**
Acquisitions	26,5	122,3	0,0	-	3,8	152,6
Amortissement	(115,9)	-	(144,9)	(82,8)	(3,0)	(346,7)
Dépréciations et mises au rebut	(7,2)	(0,0)	-	-	(2,1)	(9,3)
Réévaluation	0,7	-	-	-	-	0,7
Acquisitions de filiales	8,6	0,2	9,3	2 394,1	1,6	2 413,8
Cessions	0,6	-	-	-	(1,7)	(1,1)
Reclassement	112,3	(120,7)	(0,0)	-	2,9	(5,6)
Écart de conversion des monnaies étrangères	0,3	3,0	33,7	(3,5)	2,6	36,1
Au 31 décembre 2023 (*)	**328,4**	**172,9**	**2 667,1**	**3 592,8**	**18,1**	**6 779,3**
Acquisitions	47,9	97,2	0,1	-	136,5	281,6
Amortissement	(118,2)	-	(225,9)	(136,9)	(58,8)	(539,7)
Dépréciations et mises au rebut	(15,1)	-	-	-	(1,7)	(16,8)
Réévaluation	1,5	-	-	-	(0,1)	1,5
Acquisitions de filiales (voir note 3.1)	1,9	24,4	3 331,4	-	121,3	3 479,0
Cessions	(4,0)	(5,9)	-	-	2,0	(8,0)
Cessions de filiales	(0,1)	(0,1)	-	-	-	(0,2)
Reclassement	166,2	(157,7)	1,6	-	(14,4)	(4,2)
Écart de conversion des devises étrangères	(10,9)	(5,0)	(183,8)	(2,2)	(5,3)	(207,2)
Au 31 décembre 2024	**397,7**	**125,8**	**5 590,5**	**3 453,7**	**197,7**	**9 765,3**

(*) Retraité conformément aux ajustements rétrospectifs des allocations du prix d'achat (voir Note 5.1.1)

Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2024, des portefeuilles clients, des logiciels et d'autres immobilisations incorporelles ont été comptabilisés dans le cadre de l'acquisition de Bolloré Logistics et de RMC-BFM (voir Note 3.1.1 & Note 3.1.2).

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 du droit d'utilisation à l'actif 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'IFRS IC 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 :

Actifs	Durées d'utilité en années
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 immoblisations 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

La Direction a pris en compte l'impact des défis et des risques liés à la transition climatique dans l'évaluation de la durée d'utilité des immobilisations corporelles. Ces défis et ces risques incluent, entre autres, l'évolution des règlementations liées au climat et les évolutions technologiques qui pourraient impacter l'usage de

certains actifs. Cela n'a donné lieu à aucun ajustement matériel des durées de vie économique et des valeurs résiduelles.

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 2024	Au 31 décembre 2023 (*)
Navires net		
En propriété	16 334,6	12 205,9
En construction	4 146,8	4 626,9
Droit d'utilisation	7 224,2	7 081,6
	27 705,6	**23 914,4**
Conteneurs net		
En propriété	2 044,7	2 377,2
En construction	0,0	23,2
Droit d'utilisation	3 096,1	2 482,4
	5 140,8	**4 882,7**
Terrains et constructions net		
En propriété	1 231,3	936,1
En construction	14,6	44,7
Droit d'utilisation	2 314,0	2 085,9
	3 559,9	**3 066,8**
Terminaux		
En propriété	467,5	459,2
En construction	224,0	180,4
Droit d'utilisation	827,1	881,5
	1 518,5	**1 521,1**
Avions		
En propriété	606,5	534,3
En construction	1 248,0	1 392,0
Droit d'utilisation	-	-
	1 854,5	**1 926,3**
Autres immobilisations corporelles net		
En propriété	884,6	691,9
En construction	135,6	111,5
Droit d'utilisation	65,4	49,9
	1 085,6	**853,3**
Total net		
En propriété	21 569,2	17 204,7
En construction	5 769,0	6 378,7
Droit d'utilisation	13 526,8	12 581,3
Immobilisations corporelles	**40 865,0**	**36 164,7**

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

Au 31 décembre 2024, les actifs de type droits d'utilisation inclus dans le tableau ci-dessus représentent une valeur nette comptable de 13 526,8 millions de Dollars US (12 581,3 millions de Dollars US au 31 décembre 2023).

Au 31 décembre 2024, le Groupe détient 305 navires en propriété et 282 en location entrant dans le champ d'application IFRS 16 ou au travers d'arrangements similaires (contre 253 navires en propriété et 310 en

location au 31 décembre 2023). Le Groupe exploite également 87 navires présentés hors bilan (exemption des contrats de location court terme), portant la flotte à 674 navires, dont 663 porte-conteneurs.

La variation des immobilisations corporelles nette pour les exercices 2024 et 2023 s'analyse comme suit :

	Navires			Conteneurs	Terrains et constructions	Terminaux	Avions	Autres immobilisations corporelles	Total
	En propriété	Droit d'utilisation	En construction						
Au 31 décembre 2022	**10 959,7**	**7 615,7**	**2 217,2**	**4 894,6**	**2 836,9**	**1 070,4**	**1 418,7**	**749,6**	**31 762,9**
Acquisitions	793,8	1 933,6	2 930,4	768,4	753,9	72,0	631,4	357,0	**8 240,6**
Dépréciation	(878,1)	(1 834,9)	-	(701,4)	(747,7)	(90,8)	(31,9)	(188,1)	**(4 473,0)**
Pertes de valeur	-	-	-	-	(0,4)	-	(21,6)	(0,2)	**(22,1)**
Acquisitions de filiales	164,1	-	-	-	74,4	479,9	-	19,2	**737,4**
Ajustement sur l'allocation du prix d'achat	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**
Cessions	(11,6)	0,0	-	(83,1)	(12,5)	(0,2)	(27,6)	(10,5)	**(145,5)**
Cessions de filiales	-	-	-	-	(3,9)	-	-	(0,2)	**(4,1)**
Réévaluation	-	-	-	-	28,2	1,0	-	7,4	**36,7**
Reclassement en actifs détenus en vue de la vente	-	-	-	-	-	-	(45,0)	-	**(45,0)**
Reclassement	(257,9)	191,3	67,7	4,3	105,1	(4,7)	(0,0)	(88,9)	**16,9**
Navires mis en service	595,6	-	(595,6)	-	-	-	-	-	**-**
Refinancement de navires et exercice de l'option d'achat	824,2	(824,2)	-	-	-	-	-	-	**-**
Écart de conversion des devises étrangères	16,0	0,1	7,3	(0,0)	32,6	(6,4)	2,2	8,0	**59,9**
Au 31 décembre 2023 (*)	**12 205,9**	**7 081,6**	**4 626,9**	**4 882,7**	**3 066,8**	**1 521,1**	**1 926,3**	**853,3**	**36 164,7**
Acquisitions	467,4	2 401,5	3 787,3	1 866,8	934,2	216,1	55,4	324,0	**10 052,6**
Dépréciation	(1 067,7)	(1 696,6)	-	(727,3)	(874,9)	(107,7)	(31,2)	(236,3)	**(4 741,8)**
Pertes de valeur	(14,7)	-	-	-	(16,2)	-	17,4	(11,9)	**(25,5)**
Acquisitions de filiales	-	-	-	-	551,6	(0,0)	-	204,6	**756,1**
Ajustement sur l'allocation du prix d'achat	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**
Cessions	(8,0)	0,2	-	(855,3)	(11,2)	(0,8)	(108,9)	(10,6)	**(994,6)**
Cessions de filiales	-	-	-	-	(74,9)	-	-	(1,6)	**(76,4)**
Réévaluation - application de l'IAS 29	-	-	-	-	21,7	-	(0,5)	4,1	**25,3**
Reclassement en actifs détenus en vue de la vente	(21,9)	-	-	-	-	-	-	-	**(21,9)**
Reclassement	(260,7)	260,0	-	(26,0)	114,5	(101,0)	-	10,7	**(2,5)**
Navires mis en service	4 261,7	-	(4 261,7)	-	-	-	-	-	**(0,0)**
Refinancement de navires et exercice de l'option d'achat	822,6	(822,6)	-	-	-	-	-	-	**-**
Écart de conversion des devises étrangères	(49,9)	-	(5,7)	(0,0)	(151,7)	(9,1)	(4,0)	(50,8)	**(271,1)**
Au 31 décembre 2024	**16 334,6**	**7 224,1**	**4 146,8**	**5 140,8**	**3 559,9**	**1 518,5**	**1 854,5**	**1 085,6**	**40 865,0**

(*) Retraité conformément aux ajustements rétrospectifs des allocations du prix d'achat (voir Note 5.1.1)

Au cours de l'année 2024, hormis les amortissements récurrents, les principales variations sont les suivantes :

- Navires :
  (i) Les « Acquisitions» de navires en propriété concernent la livraison de nouveaux navires ;
  (ii) Les « Variations » des droits d'utilisation de navires concernent principalement des nouvelles locations pour un montant de 1 397,3 million de Dollars US, des extensions de location pour un montant de 399,5 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 595,9 millions de Dollars US ;
  (iii) Les « Acquisitions» de navires en construction comprennent les acomptes versés relatifs à des navires du carnet de commande.
- Conteneurs : les variations comprennent (i) les nouveaux conteneurs pour un montant de 499,2 millions de Dollars US, (ii) les nouvelles locations ainsi que des modifications de certaines locations pour un montant de 1 367,7 millions de Dollars US et (iii) les cessions de conteneurs pour un montant de 1 160,1 millions de Dollars US ; cela inclut une opération de cession-bail générant un droit d'utilisation de 389,1 millions de Dollars US ;
- Terrains et constructions : les « Variations » correspondent principalement aux locations de la division Logistique, en lien avec l'acquisition de Bolloré Logistics et la conclusion de nouveaux contrats de location, pour un montant de 776,7 millions de Dollars US ;
- Terminaux et ports secs : les « Variations » de terminaux correspondent principalement aux équipements portuaires et au développement du port de Khalifa ;
- Les « Variations » correspondent principalement à la cession de trois avions en 2024 et à la livraison du troisième Boeing 777F en août ;
- Autres immobilisations corporelles : les « Acquisitions » concernent principalement la division Logistique pour un montant de 102,9 millions de Dollars US.

Les variations survenues au cours de l'année 2023 sont détaillées dans les comptes annuels 2023.

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 10 334,3 millions de Dollars US durant l'exercice clos le 31 décembre 2024 (8 393,2 millions de Dollars US durant l'exercice clos le 31 décembre 2023).

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	
		2024	2023
Acquisitions d'actifs présentés dans les tableaux ci-dessus	a	10 334,3	8 393,2
(-) Actifs sans décaissement de trésorerie / financés (i)	b	(2 326,0)	(366,7)
(-) IFRS16 Augmentation des droits d'utilisation	c	(4 676,5)	(2 898,6)
CAPEX décaissé provenant des acquisitions d'immobilisations incorporelles	d	(162,9)	(144,3)
CAPEX décaissé provenant des acquisitions d'immobilisations corporelles	e = (-) a (-) b (-) c (-) d	(3 168,8)	(4 983,6)
CAPEX décaissé provenant de regroupement d'entreprises	f	(6 601,2)	(3 717,2)
Total CAPEX provenant du tableau de flux de trésorerie consolidé	**d + e + f**	**(9 933,0)**	**(8 845,0)**

(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 9 933,0 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 :

- 686,1 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 538,1 millions de Dollars US pour les navires et de 152,7 millions de Dollars US pour les conteneurs ;
- 2 057,6 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;
- 268,4 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 ;
- 4 671,7 millions de Dollars US liés à la conclusion de nouveaux contrats de location.

En prenant en compte les actifs incorporels, le total des amortissements de l'exercice 2024 est de 5 281,5 millions de Dollars US (4 819,7 millions de Dollars US au 31 décembre 2023).

Au 31 décembre 2024, la valeur comptable des immobilisations corporelles données en garantie (principalement en garantie de dettes financières) s'élève à 20,9 milliards de Dollars US (16,9 milliards de Dollars US au 31 décembre 2023) et à 7,4 milliards de Dollars US en excluant les actifs loués rentrant dans le périmètre d'IFRS16 (4,3 milliards de Dollars US au 31 décembre 2023).

5.2.2 Développement de la flotte du Groupe (voir note 8.2)

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 4 146,9 millions de Dollars US au 31 décembre 2024 (4 626,9 millions de Dollars US au 31 décembre 2023).

Les prépaiements réalisés pour les commandes d'avions sont comptabilisés sur la ligne « Autres immobilisations corporelles » du bilan consolidé et s'élèvent à 1 248,0 millions de Dollars US au 31 décembre 2024 (1 392,0 millions de Dollars US au 31 décembre 2023).

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 réalisés 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 contexe 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 5.1.1, 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 7,1% à 22,6% (7,5% à 20,1% en 2023), appliqué en

fonction du risque inhérent à chaque activité testée. Le WACC utilisé pour le transport maritime et la logistique se situe dans une fourchette de 8,55% à 8,70%.

- 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 2023 – 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

Voir note 3.4 relative à la dynamique de marché du transport maritime et des risques de volatilité. 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

La valeur d'utilité de chacune des 4 UGT, calculée suivant le modèle des flux de trésorerie, est basée sur les projections de la Direction sur une période de 8 ans, période plus longue que celle du transport maritime, 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 tenant 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

Les projections de flux de trésorerie pour les tests de dépréciation du fret aérien couvrent une période de 5 ans et une valeur terminale. Un taux d'actualisation spécifique a été retenu.

Général

La direction considère que les hypothèses utilisées dans les tests de dépréciation sont raisonnables et constituent la meilleure estimation à la date de préparation des présents états financiers.

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. Par exemple, 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_2) est entré en vigueur le 1er janvier 2024 et le Groupe a annoncé 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 2024**	**Au 31 décembre 2023**
Transport conteneurisé	Taux d'actualisation + 1%	(6,2)	(4,2)
	Taux de croissance à l'infini - 1%	(5,3)	(3,4)
	Marge sur taux d'actualisation	*1,2%*	*1,0%*
Air/Océan	Taux d'actualisation + 1%	(0,9)	(0,5)
	Taux de croissance à l'infini - 1%	(0,5)	(0,3)
	Marge sur taux d'actualisation	*0,3%*	*4,2%*
Transport terrestre	Taux d'actualisation + 1%	(0,3)	(0,3)
	Taux de croissance à l'infini - 1%	(0,2)	(0,2)
	Marge sur taux d'actualisation	*2,8%*	*1,7%*
Logistique contractuelle	Taux d'actualisation + 1%	(0,6)	(0,6)
	Taux de croissance à l'infini - 1%	(0,4)	(0,3)
	Marge sur taux d'actualisation	*1,5%*	*2,0%*
Logistique des véhicules finis	Taux d'actualisation + 1%	(0,2)	(0,2)
	Taux de croissance à l'infini - 1%	(0,2)	(0,1)
	Marge sur taux d'actualisation	*32,2%*	*30,8%*

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, à l'exception de l'UGT Air/Océan pour laquelle une dépréciation a été récemment comptabilisée.

Au sein du segment « Autres », les principales UGT ont fait l'objet de tests de dépréciation, ce qui a donné lieu à la comptabilisation d'une dépréciation sur l'UGT Audiovisuel. La sensibilité de la valeur d'utilité de l'UGT Audiovisuel avec une augmentation de 100 points de base du taux d'actualisation est de 0,2 milliard de Dollars US.

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 : pour les créances individuelles non identifiées comme risquées, une matrice de provision est utilisée dans laquelle un ratio ECL spécifique par échéance est appliqué à ces créances commerciales impayées.

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 2024	Au 31 décembre 2023
Soutes	820,2	784,0
Autres stocks	182,7	144,4
Dépréciation pour obsolescence	0,1	5,8
Stocks	**1 003,0**	**934,1**

5.4.2 Créances clients et dettes fournisseurs

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

	Au 31 décembre 2024	Au 31 décembre 2023
Clients et autres débiteurs	4 659,4	3 845,4
Dépréciation des créances douteuses	(306,2)	(241,5)
Créances nettes	**4 353,2**	**3 603,9**
Acomptes versés et autres créances nettes	2 947,0	2 474,7
Créances sociales et fiscales	981,9	725,8
Clients et autres créances (*)	**8 282,2**	**6 804,4**

(*) 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 2024	Au 31 décembre 2023
Fournisseurs	3 469,7	3 398,7
Dettes salariales, sociales et fiscales	1 700,8	1 181,1
Autres dettes (principalement provisions pour frais d'escales portuaires, frais de transport, services de manutention)	4 909,9	4 847,7
Fournisseurs et autres dettes (*)	**10 080,5**	**9 427,5**

(*) inclus passif d'impôts exigibles

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

	Au 31 décembre 2023	Variations liées à l'activité opérationnelle	Acquistion de filiales	Ecarts de conversion	Autres	Au 31 décembre 2024
Stocks	934,1	53,4	21,2	(5,5)	(0,2)	1 003,0
Clients et autres créances (*)	6 804,4	1 044,6	1 265,0	(8,1)	(823,7)	8 282,2
Actifs sur contrats	1 353,4	69,0	(0,0)	(16,4)	705,2	2 111,2
Charges constatées d'avance et autres actifs courants	85,4	(34,6)	72,9	(1,9)	(15,0)	106,9
Fournisseurs et autres dettes (**)	(9 427,5)	961,2	(1 582,4)	326,3	(358,1)	(10 080,5)
Produits constatés d'avance et autres dettes courantes	(177,4)	(622,1)	(30,8)	9,1	521,9	(299,3)
Besoin en fonds de roulement net	**(427,6)**	**1 471,4**	**(254,1)**	**303,5**	**30,1**	**1 123,4**

(*) 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 2024	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	**8 282,6**	4 684,5	2 176,5	503,6	182,6	116,7	618,6
Fournisseurs et autres dettes	**10 080,5**	8 798,8	619,9	131,7	107,3	25,6	397,2

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.

Au 31 décembre 2024, un ferry a été classé comme actif détenu en vue de la vente pour un montant de 20,9 millions de Dollars US. Sa cession est attendue au cours du premier semestre 2025.

5.6 Flux de trésorerie opérationnels et d'investissements

Les flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles ont atteint 11 176,3 millions de Dollars US dont un EBITDA contribuant à hauteur de 13 447,5 millions de Dollars US, un montant d'impôts payés de (453,0) millions de Dollars US et une variation de fonds de roulement à hauteur de (1 471,4) millions de Dollars US, liée principalement à l'augmentation des postes « clients et autres créances » et « actifs sur contrats » pour (1 113,6) millions de Dollars US, en raison du contexte opérationnel fin 2024 par rapport à fin 2023.

Les flux de trésorerie générés par les opérations d'investissements ont atteint (7 345,1) millions de Dollars US. Ils concernent principalement des dépenses d'investissements en immobilisations corporelles et incorporelles représentant une sortie de trésorerie de (3 331,8) millions de Dollars US (cf. note 5.2.1), des acquisitions de filiales pour (6 583,5) millions de Dollars US incluant principalement les acquisitions de Bolloré Logistics et Altice Media (cf. notes 3.1.1 et 3.1.2), l'acquisition de titres non consolidés pour un montant de (138,3) millions de Dollars US, les produits de cession d'immobilisations corporelles pour 1 056,6 millions de Dollars US concernant principalement les cessions de conteneurs pour 864,1 millions de Dollars US et celles d'avions pour 150,5 millions de Dollars US, le flux de trésorerie entrant résultant de la baisse des autres actifs financiers pour

1 972,1 millions de Dollars US, les intérêts reçus sur actifs financiers pour 424,9 millions de Dollars US et de la variation des valeurs mobilières de placement pour un montant de (801,2) 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. 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 :

	Taux de clôture			Taux moyen		
Données du marché :	**2024**	**2023**	**2022**	**2024**	**2023**	**2022**
Nymex WTI (en $ par baril) *	71,72	71,65	80,26	75,76	77,61	94,33
Brent (en $ par baril) *	74,64	77,04	85,91	79,86	82,18	99,05
Indice TTF (en $ par MMBtu)	14,83	10,49	24,00	11,89	15,11	40,10

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

Au 31 décembre 2024, le Groupe n'a pas conclu de contrats à terme permettant de fixer les prix à la livraison pour couvrir les achats prévus de soutes pour l'année 2025 (3,0% des achats de soutes prévus pour 2024 étaient couverts au 31 décembre 2023).

Au 31 décembre 2024, le Groupe couvrait environ 22,0% des achats de soutes prévus pour la prochaine année par le biais d'instruments financiers dérivés (29,0% au 31 décembre 2023).

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 2024	**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	**1 692,7**	1 692,7	-	3,1
Total	**1 692,7**	**1 692,7**	**-**	**3,1**

Sur la base de la consommation de soutes au cours de l'exercice 2024, une augmentation de 10 Dollars US du prix des soutes par tonne aurait eu un impact négatif d'approximativement 91,0 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 des entités opérationnelles du transport maritime 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 2024	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	**1 520,9**	1 520,9	-	(92,5)
Total	**1 520,9**	**1 520,9**	**-**	**(92,5)**

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

Au 31 décembre 2024	Valeur comptable	USD	EUR	CNY	GBP	Autres
Créances clients et charges constatées d'avance	**8 080,6**	2 218,2	2 814,7	200,8	330,2	2 516,8
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**4 676,5**	2 949,1	505,0	49,6	28,2	1 144,6
Fournisseurs et part courante des produits constatés d'avance	**10 066,4**	4 348,6	3 184,8	294,7	158,3	2 080,0
Endettement financier	**20 584,2**	17 146,8	2 362,3	28,4	325,3	721,3

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 :

	Taux de clôture au 31 décembre			Taux annuel moyen		
Données du marché :	**2024**	**2023**	**2022**	**2024**	**2023**	**2022**
USD CME Term Sofr 3M	4,31%	5,33%	4,59%	5,06%	5,17%	2,18%

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 2024, en prenant en compte la couverture de taux d'intérêt, les dettes financières à taux variable représentent 29% du total des dettes, 71% 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 2024	Montant nominal	Maturité		Juste valeur des instruments dérivés
		A moins de 5 ans	A plus de 5 ans	
Swaps de taux d'intérêt - couverture de flux de trésorerie	**67,4**	19,9	47,5	1,9
Swaps de taux et devises - couverture de juste valeur	**120,2**	120,2	-	(18,3)
Total	**187,6**	**140,1**	**47,5**	**(16,4)**

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 2024 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	(0,8)	(1,2)	-
Dollar de Singapour	+100 points de base	(0,4)	1,1	-

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 2024 et 0,1% du chiffre d'affaires en 2023). 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 actualisés des swaps de taux d'intérêt, des instruments de couverture des soutes et des contrats de change à terme au 31 décembre 2024 :

	2025	2026	2027	2028	2029	Au-delà
Swap de taux d'intérêts - Actif	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,7
Swaps de taux et devises - Passif	(18,3)	-	-	-	-	-
Total swaps de taux d'intérêt	**(18,0)**	**0,3**	**0,3**	**0,2**	**0,2**	**0,7**
Couverture des soutes - couverture de flux de trésorerie - Actif	19,1	-	-	-	-	-
Couverture des soutes - couverture de flux de trésorerie - Passif	(16,0)	-	-	-	-	-
Total couverture des soutes	**3,1**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Contrats de change à terme - couverture de flux de trésorerie - Passif	(92,5)	-	-	-	-	-
Total des contrats de change à terme	**(92,5)**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**

Depuis fin 2018, les contrats de financement du Groupe sont soumis au respect des ratios financiers suivants chaque 30 juin et chaque 31 décembre :

- 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 2024, 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 :

		Au 31 décembre	
	Note	2024	2023
Total dette financière et passifs de loyers (A)	6.6	**20 584,2**	**15 935,3**
Trésorerie et équivalents de trésorerie au bilan	6.4	**4 676,5**	**7 133,4**
(+) Valeurs mobilières de placement	6.3.2	1 602,5	771,2
(-) Trésorerie non disponible	6.4	(110,0)	(116,7)
Trésorerie disponible (B)		**6 169,1**	**7 787,8**
Dette nette C = A (-) B		**14 415,1**	**8 147,4**
(-) Ajustement de la dette de loyers liée aux concessions si supérieure au montant de la transition IFRS 16		(669,1)	(715,7)
Dette nette ajustée pour ratio financier		**13 746,0**	**7 431,7**
Dépôts non qualifiés de trésorerie et équivalents de trésorerie (D)		2 476,8	4 444,9
Endettement net économique C (-) D		**11 938,3**	**3 702,5**

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 1,5 milliard de Dollars US et en actifs financiers non courants pour un montant de 1,0 milliard 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.

La ventilation par catégorie des valeurs comptables et des justes valeurs des instruments financiers du Groupe, qui sont inscrits au bilan au 31 décembre 2024, est indiquée ci-dessous :

Actif	Au 31 décembre 2024	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	**23,4**	-	-	-	23,4
Autres actifs financiers	**2 742,8**	1 102,3	906,2	734,2	-
Clients et autres débiteurs	**7 973,8**	7 973,8	-	-	-
Actifs sur contrats	**2 111,2**	2 111,2	-	-	-
Titres de participations et autres actifs financiers (courants)	**3 263,5**	1 660,9	-	1 602,5	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**4 676,5**	4 676,5	-	-	-
Actifs financiers	**20 791,1**	**17 524,8**	**906,2**	**2 336,8**	**23,4**

Passif	Au 31 décembre 2024	Passifs financiers au coût amorti	Instruments dérivés
Dettes financières	**20 584,2**	20 584,2	-
Instruments financiers dérivés	**129,1**	-	129,1
Fournisseurs et autres créanciers	**9 767,1**	9 767,1	-
Passifs financiers	**30 480,4**	**30 351,3**	**129,1**

Le tableau suivant présente les actifs et passifs du Groupe évalués à leur juste valeur au 31 décembre 2024 :

Au 31 décembre 2024	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total du bilan
Actifs				
Valeurs mobilières de placement	1 602,5	-	-	1 602,5
Instruments financiers dérivés relevant de la comptabilité de couverture	-	23,4	-	23,4
Participations dans des sociétés non consolidées	463,6	-	304,3	768,0
Autres actifs financiers	566,8	-	305,6	872,5
Total Actif	**2 633,0**	**23,4**	**610,0**	**3 266,4**
Passifs				
Instruments financiers dérivés relevant de la comptabilité de couverture	-	110,8	-	110,8
Swaps de taux et devises - couverture de juste valeur	-	18,3	-	18,3
Total Passif	**-**	**129,1**	**-**	**129,1**

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
Actifs				
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
Total Actif	**1 936,0**	**27,5**	**457,3**	**2 420,8**
Passifs				
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
Total Passif	**-**	**93,6**	**-**	**93,6**

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
Solde d'ouverture	**318,8**	**138,5**
Total des gains ou pertes sur la période		
Inclus dans les profits ou pertes	-	1,8
Inclus dans les autres éléments du résultat global	25,7	-
Impact de change	(28,0)	(4,7)
Achats, émissions, ventes et règlements		
Achats	122,8	22,3
Reclassements	-	(0,1)
Entités nouvellement consolidées	-	18,6
Dépréciation	-	(4,9)
Cessions	(0,3)	-
Autres	-	(0,6)
Solde de clôture	**439,0**	**171,0**

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 apparait 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 débouclée.

6.2.1 Instruments financiers dérivés

Les instruments financiers dérivés s'analysent comme suit :

	Au 31 décembre 2024		Au 31 décembre 2023	
	Actif	Passif	Actif	Passif
Swaps de taux d'intérêt - couverture des flux de trésorerie	1,9	0,0	0,0	-
Couverture des soutes - couverture des flux de trésorerie	21,5	18,3	11,4	69,8
Swaps de taux et devises - couverture de juste valeur	-	18,3	-	23,8
Contrats à terme de change - couverture des flux de trésorerie	-	92,5	16,0	-
Total des instruments financiers dérivés	**23,4**	**129,1**	**27,5**	**93,6**
part non courante (plus d'un an)	*1,9*	*0,0*	*0,2*	*23,8*
part courante (moins d'un an)	*21,5*	*129,1*	*27,3*	*69,8*

En 2024, le Groupe a conclu de nouveaux instruments dérivés pour couvrir (i) son exposition aux fluctuations des prix du carburant pour un montant nominal de 1,7 milliard de Dollars US et (ii) son exposition au change BRL relatif à l'acquisition prochaine de Santos Brasil pour un montant nominal de 1,5 milliard de Dollars US.

Le Groupe n'a enregistré aucun autre transfert significatif entre catégories d'instruments financiers dérivés en 2024.

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 :

- 1ère 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 ;
- 2ème 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 2024	Au 31 décembre 2023 (*)
Brut	785,0	895,2
Perte de valeur	(17,0)	(12,1)
Investissements dans des sociétés non consolidées	**768,0**	**883,1**
Brut	360,5	296,6
Perte de valeur	(110,3)	(21,5)
Prêts	**250,2**	**275,1**
Brut	488,1	481,9
Perte de valeur	(6,6)	(6,7)
Dépôts	**481,5**	**475,2**
Brut	116,8	149,4
Perte de valeur	(76,1)	(83,6)
Créances dues par les entreprises associées et coentreprises	**40,7**	**65,8**
Brut	1 168,1	1 111,1
Perte de valeur	34,3	(4,3)
Autres actifs financiers	**1 202,4**	**1 106,8**
Brut	**2 918,6**	**2 934,2**
Perte de valeur	**(175,9)**	**(128,2)**
Total net des autres actifs financiers non courants	**2 742,8**	**2 806,0**

Les variations des prêts et dépôts sont présentées dans les rubriques « Flux de trésorerie liés aux autres actifs financiers » et « Investissements dans des sociétés non consolidées et 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, (ii) Fransabank El Djazair, (iii) Metropole Television, (iv) Eutelsat, (v) Brut, (vi) Flexis, (vii) Santos Brasil et (viii) différentes participations individuellement non significatives.

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, et plus précisément d'un prêt à un terminal en Jamaïque dont le Groupe détient 51% au travers de sa coentreprise Terminal Link.

Dépôts

Les « Dépôts» correspondent à 481,5 millions de Dollars US de dépôts non éligibles au classement en trésorerie disponible au 31 décembre 2024 (475,2 millions de Dollars US au 31 décembre 2023), dont 416,6 millions de Dollars US sont inclus dans les ressources financières du Groupe.

Autres actifs financiers

Au 31 décembre 2024, les « Autres actifs financiers » sont principalement composés (i) d'investissements financiers non qualifiés d'équivalents de trésorerie pour 936,1 millions de Dollars US (848,0 millions de Dollars US au 31 décembre 2023) et (ii) d'avantages fiscaux à recevoir à l'échéance des financements de type « tax lease » à hauteur de 266,3 millions de Dollars US (258,9 millions de Dollars US au 31 décembre 2023). Parmi les 936,1 millions des Dollars US précédemment cités, 534,2 millions de Dollars US sont inclus dans les ressources financières du Groupe.

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 2024 comprennent :

- des valeurs mobilières de placement à la juste valeur pour un montant de 1,6 milliard de Dollars US correspondant à l'investissement d'une partie de la liquidité du Groupe dans un instrument coté avec clause de sortie (771,2 millions de Dollars US au 31 décembre 2023) ;
- d'autres actifs financiers courants pour 1,7 milliard de Dollars US au 31 décembre 2024 (3,7 milliards de Dollars US au 31 décembre 2023). Les autres actifs financiers courants sont principalement composés de dépôts, non qualifiés de trésorerie ou équivalents de trésorerie depuis leur souscription, pour 1,5 milliard de Dollars US. Ces derniers sont inclus dans les ressources financières du Groupe. Leur maturité moyenne est de 8 mois au 31 décembre 2024. 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.

6.4 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 2024	Au 31 décembre 2023
Trésorerie	1 517,7	1 962,3
Dépôts à court terme	3 048,8	5 054,3
Trésorerie non disponible	110,0	116,7
Trésorerie et équivalents de trésorerie au bilan	**4 676,5**	**7 133,4**
Découverts bancaires	(7,8)	(16,4)
Trésorerie et équivalents de trésorerie nets	**4 668,7**	**7 117,0**
Trésorerie non disponible	(110,0)	(116,7)
Valeurs mobilières de placement	1 602,5	771,2
Trésorerie disponible Groupe	**6 161,3**	**7 771,4**
Convention de crédit non tirées	2 558,3	2 563,6
Total Liquidité Groupe	**8 719,6**	**10 335,0**

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 2024, le Groupe détient des dépôts à court terme qualifiés d'« équivalents de trésorerie » avec des maturités différentes pour un montant net de 3 048,8 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 2024, le Groupe dispose d'un montant de lignes de crédit confirmées non tirées à hauteur de 2 558,3 millions de Dollars US (2 563,6 millions de Dollars US au 31 décembre 2023), garanties par plusieurs institutions financières.

De plus, le Groupe a investi 1,5 milliard de Dollars US dans des dépôts financiers courants non qualifiés de trésorerie et d'équivalents de trésorerie ayant une maturité moyenne restante de 8 mois (cf. note 6.3.2) et 1,0 milliard de Dollars US dans des actifs financiers non courants (cf. note 6.3.1), pour un montant total de 11,2 milliards de Dollars US de ressources financières au 31 décembre 2024.

En outre, le Groupe bénéficie de 1,6 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 73% alors que Yildirim détient 24% des actions ordinaires de la société Bpifrance détient 3%.

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 2024	Au 31 décembre 2023
Couverture de flux de trésorerie	(85,1)	(43,7)
Part du résultat global dans les sociétés associées et coentreprises	1,3	19,3
Impôts différés sur réserves	0,0	0,0
Différences de conversion	(1 065,7)	(530,5)
Total des autres éléments du résultat global	**(1 149,5)**	**(554,9)**

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 somme des paiements futurs actualisés 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 duration (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 2024	Part courante	Part non courante	Echeancier : 31 Décembre				
				2026	2027	2028	2029	au-delà
Emprunts obligataires et titres négociables	**822,3**	**205,9**	**616,3**	(1,1)	(1,2)	(1,2)	619,9	-
Emprunts bancaires - Financement d'actifs	**4 103,5**	**622,8**	**3 480,7**	407,9	432,6	389,5	344,3	1 906,4
Emprunts bancaires - Emprunts généraux	**304,0**	**75,7**	**228,3**	64,0	27,4	24,3	112,6	-
Découverts bancaires	**7,8**	**7,8**	**-**	-	-	-	-	-
Programmes de titrisation	**958,4**	**(8,4)**	**966,8**	466,8	500,0	-	-	-
Autres emprunts	**433,3**	**126,6**	**306,8**	5,9	3,3	4,7	5,1	287,7
Total hors passifs de loyers	**6 629,3**	**1 030,5**	**5 598,9**	943,5	962,1	417,2	1 081,8	2 194,2
Passifs de loyers	**13 954,8**	**2 852,7**	**11 102,2**	2 048,3	1 681,6	1 542,7	1 215,6	4 614,0
Total incluant les passifs de loyers	**20 584,2**	**3 883,2**	**16 701,0**	2 991,8	2 643,7	1 959,9	2 297,5	6 808,1

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

	Emprunts obligataires et titres négociables	Emprunts bancaires	Contrats de location IFRS16	Découverts bancaires	Programmes de titrisation	Autres emprunts	Total
Solde au 1er janvier 2024	**70,7**	**2 119,0**	**12 730,7**	**16,4**	**931,7**	**66,7**	**15 935,3**
Encaissement provenant de nouveaux emprunts, net des coûts	1 412,8	606,0	-	-	35,5	199,2	2 253,5
Remboursement d'emprunts	(625,6)	(458,6)	(2 880,2)	-	1,2	(18,3)	(3 981,5)
Autres augmentations / diminutions des emprunts	0,2	1 901,6	4 630,3	(20,8)	-	108,2	6 619,5
Intérêts courus et amortissement des frais d'émission	0,0	31,0	(8,3)	-	1,2	57,4	81,4
Levées d'options exercées sur navires et conteneurs	-	-	(686,1)	-	-	-	(686,1)
Reclassement	-	-	-	-	-	(0,3)	(0,3)
Regroupement d'entreprises	-	216,7	276,4	12,7	-	26,2	532,1
Différences de conversion	(35,8)	(8,1)	(108,0)	(0,5)	(11,3)	(5,8)	(169,5)
Solde au 31 Décembre 2024	**822,3**	**4 407,5**	**13 954,8**	**7,8**	**958,4**	**433,4**	**20 584,2**

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 (566,3) millions de Dollars US et de conteneurs pour (159,8) 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 :

					Taux d'intérêt moyen après couverture, coût amorti et allocation du prix d'acquisition		
	Emprunts obligataires et titres négociables	Emprunts bancaires	Contrats de location IFRS16	Autres emprunts et découverts bancaires	Hors locations	Incluant locations	Total
Navires	-	3 883,9	7 353,6	4,7	6,54%	6,33%	**11 242,1**
Conteneurs	-	-	3 164,7	-	n.a	7,41%	**3 164,7**
Avions	-	120,0	-	-	6,09%	n.a	**120,0**
Terrains et immeubles	-	25,9	2 505,5	-	3,79%	5,83%	**2 531,4**
Concessions portuaires	-	1,7	869,6	79,6	3,04%	6,86%	**951,0**
Autres immobilisations corporelles	-	1,8	35,9	74,1	3,74%	4,63%	**111,8**
Autres dettes garanties	-	114,9	25,6	957,2	5,51%	5,50%	**1 097,7**
Emprunts généraux (non garantis)	822,3	259,4	-	283,9	5,43%	n.a	**1 365,6**
Total	**822,3**	**4 407,5**	**13 954,8**	**1 399,6**			**20 584,2**

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 2024	Part courante	Part non courante	Echeancier : 31 décembre				
				2026	2027	2028	2029	au-delà
Emprunts obligataires et titres négociables	**1 000,5**	**242,9**	**757,6**	34,1	34,1	34,1	655,3	-
Emprunts bancaires - Financement d'actifs	**4 876,5**	**1 155,4**	**3 721,1**	470,1	508,7	425,0	400,9	1 916,5
Emprunts bancaires - Emprunts généraux	**518,4**	**149,3**	**369,1**	98,1	42,4	38,2	126,7	63,6
Découverts bancaires	**7,8**	**7,8**	**-**	-	-	-	-	-
Programmes de titrisation	**1 096,9**	**48,7**	**1 048,2**	524,8	523,4	-	-	-
Autres emprunts hors intérêts courus	**476,7**	**144,7**	**332,0**	7,2	7,3	9,7	10,1	297,7
Total hors passifs de loyers	**7 976,7**	**1 748,7**	**6 228,0**	**1 134,3**	**1 115,9**	**507,0**	**1 192,9**	**2 277,9**
Passifs de loyers	**16 973,0**	**3 254,8**	**13 718,2**	2 482,6	2 087,4	1 828,6	1 574,5	5 745,1
Total incluant les passifs de loyers	**24 949,7**	**5 003,6**	**19 946,2**	**3 616,9**	**3 203,3**	**2 335,6**	**2 767,4**	**8 023,0**

6.6.2 Détails des émissions obligataires (« EO »)

L'emprunt obligataire d'un montant de 71,0 millions d'USD, initialement émises par APL Limited et transférées à APL Investments America, a été remboursé en janvier 2024 (cf. note 3.3).

Le 4 juillet 2024, CMA CGM a émis une émission obligataire (« Emission Originale ») d'une valeur nominale de 400,0 millions d'EUR à échéance 2029 et au taux de 5,5%. En octobre 2024, une émission obligataire complémentaire a été émise pour un montant de 200,0 millions d'EUR, formant une seule et même classe d'obligations avec les obligations initiales. Ces obligations complémentaires ont été émises à un prix de 101,5% de la valeur nominale des obligations originales.

Par ailleurs, CMA CGM a conclu un programme de Billets de trésorerie européens négociables (NEU CP) afin d'optimiser ses charges financières. En décembre 2024, le montant tiré au titre du programme s'élevait à 710 millions d'euros.

6.6.3 Emprunts bancaires

Au 31 décembre 2024, les emprunts bancaires comprennent principalement le financement de 25 nouveaux navires dont 21 assortis d'un avantage fiscal (« tax leases » en anglais) et 4 sous forme d'emprunts hypothécaires pour un montant de 2 291,9 millions de dollars.

6.6.4 Programme de titrisation

Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2024, le montant total de dette tirée sous le programme de titrisation a légèrement augmenté à 958,4 millions de Dollars US.

En mai 2024, le Groupe a prolongé la maturité de son programme de titrisation relatif aux créances en lien avec le transport maritime, passant du premier trimestre 2026 au premier trimestre 2027 (voir note 8.3 pour le prolongement relatif aux créances en lien avec les activités logistiques).

6.6.5 Autres emprunts

Au 31 décembre 2024, les autres emprunts comprennent 127,4 millions liés à la partie financement de la participation de Merit dans l'acquisition de RMC-BFM (cf. note 3.1.2) et 181,2 millions USD liés au terminal Khalifa (principalement liés au passif de concession IFRIC 12).

6.7 Flux de trésorerie liés aux activités de financement

Les flux de trésorerie liés aux activités de financement s'élèvent à (6 204,1) millions de Dollars US pour l'exercice clos le 31 décembre 2024. Les flux de trésorerie liés aux activités de financement se composent principalement d'encaissements provenant de nouveaux emprunts pour 2 256,7 millions de Dollars US, de remboursements d'emprunts pour (1 102,6) millions de Dollars US, de décaissements relatifs aux intérêts financiers pour (304,1) millions de Dollars US et de paiements relatifs aux contrats de location IFRS16 pour (3 771,6) millions de Dollars US.

Les flux de trésorerie liés aux activités de financement sont également impactés par le paiement de dividendes pour (2 280,8) millions de Dollars US et par divers flux financiers pour (1 218,1) millions de Dollars US incluant principalement l'exercice d'options d'achat de navires et de conteneurs pour (686,1) millions de Dollars US ainsi que des paiements d'avances relatifs aux navires loués.

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 influer 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 2024	Au 31 décembre 2023
Début de l'exercice	**1 268,3**	**514,6**
Acquisition de filiales	3,8	2,1
Nouveaux Investissements dans des entreprises associées et des coentreprises	17,7	330,7
Augmentation / Diminution de capital	1,1	434,6
Quote-part de bénéfice / (perte)	40,7	(15,5)
Dividendes payés ou à payer	(14,6)	(8,6)
Autres éléments du résultat global	(61,8)	11,3
Autres	(0,5)	(1,0)
À la fin de l'exercice	**1 254,7**	**1 268,3**

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 ces mêmes entreprises associées et coentreprises s'il y a lieu (voir note 4.1).

Au 31 décembre 2024, les principaux investissements classés en entreprises associées et coentreprises sont :

- 51% dans Terminal Link Group pour 609,7 millions de Dollars US (648,3 millions de Dollars US au 31 décembre 2023) ;
- 50% dans Anji-CEVA pour 194,9 millions de Dollars US (201,7 millions de Dollars US au 31 décembre 2023) ;
- 49% dans CSP (Spain) Terminals S.L.U. pour 268,7 millions de Dollars US (310,7 millions de Dollars US au 31 décembre 2023).

7.2.2 Informations complémentaires sur les entreprises associées

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

	Au 31 décembre 2024	Au 31 décembre 2023
% de détention	n.a.	n.a.
% de droits de vote	n.a.	n.a.
Participations dans les entreprises associées au bilan	39,6	30,3
Part du résultat attribué aux participations dans les entreprises associées	17,8	4,4
Impact des participations dans les entreprises associées aux autres éléments du résultat global	(7,2)	0,4
Part du résultat global attribué aux participations dans les entreprises associées	10,7	4,8
Juste valeur (pour les entités cotées)	n.a.	n.a.
Dividendes distribués à CMA CGM	1,3	4,4

7.2.3 Informations complémentaires sur les coentreprises

	TERMINAL LINK GROUP		ANJI CEVA		AUTRES ENTITES	
	Au 31 décembre 2024	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2024	Au 31 décembre 2023	Au 31 décembre 2024	Au 31 décembre 2023
% 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	609,7	648,3	194,9	201,7	410,5	388,0
Part du résultat attribué aux participations dans les coentreprises au bilan	(2,6)	(30,3)	3,2	6,3	22,3	4,2
Impact des participations dans les coentreprises aux autres éléments du résultat global	(35,8)	9,8	(2,3)	(3,0)	(16,5)	4,2
Part du résultat global attribué aux participations dans les coentreprises	(38,4)	(20,6)	0,8	3,3	5,7	(2,3)
Juste valeur (pour les sociétés cotées)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Dividendes distribués à CMA CGM	-	-	7,7	2,6	5,2	1,7
Données, sur une base de 100%						
Actifs non courants	2 863,0	3 004,0	137,3	161,8		
Autres actifs courants	222,9	149,1	603,5	816,0		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	143,2	125,8	173,8	191,1		
Total Actif	**3 229,2**	**3 278,9**	**914,6**	**1 168,9**		
Capitaux Propres part du groupe	1 425,1	1 513,1	158,5	174,5		
Participations ne donnant pas le contrôle	171,4	191,8	40,2	54,0		
Emprunts non courants	1 250,1	1 220,2	17,8	23,9		
Autres passifs non courants	57,6	61,7	14,7	16,4		
Emprunts courants	114,4	133,7	14,7	15,9		
Autres passifs courants	210,5	158,5	668,7	884,2		
Total Passif	**3 229,2**	**3 278,9**	**914,6**	**1 168,9**		
Réconciliation des capitaux propres des coentreprises						
Capitaux propres excluant les obligations convertibles en actions	**1 425,1**	**1 513,1**	**158,5**	**174,5**		
Capitaux propres imputables au coentrepreneur	(698,3)	(741,4)	(79,3)	(87,3)		
Allocation de prix d'achat	-	-	128,1	128,1		
Renonciation aux intérêts	(47,6)	(58,0)	-	-		
Elimination du gain interne	(68,8)	(68,8)	-	-		
Ajustement de dividendes	-	-	(15,0)	(16,5)		
Autre	(0,7)	3,4	(2,5)	2,9		
Contribution au bilan de la participation mise en équivalence	**609,7**	**648,3**	**194,9**	**201,7**		
Chiffre d'affaires	**695,4**	**633,1**	**925,6**	**1 406,8**		
Perte de valeur & amortissement	(100,3)	(89,6)	(36,9)	(45,4)		
Résultat financier	(65,4)	(103,5)	1,9	0,7		
Impôts sur le revenu	(19,1)	(15,7)	(3,7)	(11,4)		
Résultat de l'exercice	**34,5**	**(55,3)**	**9,9**	**31,0**		
Autres éléments du résultat global	**(35,6)**	**4,9**	**(4,7)**	**(6,0)**		
Résultat global total	**(1,0)**	**(50,4)**	**5,2**	**25,0**		
Rapprochement avec la contribution au compte de résultat (base 100%)						
Résultat de l'exercice des coentreprises	**34,5**	**(55,3)**	**9,9**	**31,0**		
Intérêts ne donnant pas le contrôle	-	-	(2,8)	(15,5)		
Part du résultat de l'exercice imputable au coentrepreneur	(16,9)	27,1	(3,6)	(7,7)		
Renonciation aux intérêts dans le cadre de la garantie de dividendes	(20,2)	(2,1)	-	-		
Autre	-	-	(0,4)	(1,4)		
Contribution au compte de résultat de la participation mise en équivalence	**(2,6)**	**(30,3)**	**3,2**	**6,3**		

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 2024, le périmètre de consolidation est composé de 886 entités consolidées par intégration globale ou par mise en équivalence, soit directement soit à travers un sous-groupe (791 entités au 31 décembre 2023).

Les entités principales sont détaillées ci-dessous :

Entité Légale	Pays	Pourcentage de détention direct et indirect
CMA CGM SA (entité mère)	**France**	
Méthode de consolidation - Intégration globale		
TRANSPORT MARITIME		
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%
AGENCES		
CMA CGM & ANL PHILIPPINES INC	Philippines	100,00%
CMA CGM (THAILAND) LTD	Thaïlande	49,00%
CMA CGM AGENCES FRANCE	France	100,00%
CMA CGM AGENCIES INDIA PVT LTD	Inde	100,00%
CMA CGM AMERICA LLC	États-Unis	100,00%
CMA CGM ANL DUBAI	Emirates Arabes unis	100,00%
CMA CGM BELGIUM	Belgique	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 DEUTSCHLAND	Allemagne	100,00%
CMA CGM GROUP (AUSTRALIA) PTY LTD	Australie	100,00%
CMA CGM HOLLAND BV	Pays-Bas	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 UK AGENCY	Royaume-Uni	100,00%
CMA CGM VIETNAM	Viêt Nam	100,00%
PT CONTAINER AGENCY INDONESIA	Indonésie	49,00%
CMA CGM AND ANL SINGAPORE	Singapour	100,00%
CMA CGM ITALY	Italie	100,00%
CMA CGM SAUDI ARABIA Ltd	Arabie Saoudite	51,00%
TERMINAUX		
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%
AUTRES ACTIVITES		
CCIS France	France	100,00%
CMA CGM Air Cargo	France	100,00%
CCIS Indonesia	Indonésie	90,00%
CCLP DADRI	Inde	51,00%
CONTINENTAL RAIL S.A.	Espagne	100,00%
La Méridionale SA	France	100,00%
SICSA RAIL TRANSPORT S.A.	Espagne	76,00%
SOGEREC	Algérie	48,59%
LOGISTIQUE & "SUPPLY CHAIN"		
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.	Emirates 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	Emirates 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%

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%
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 Magyarorszag Kft.	Hongrie	100,00%
GEFCO MAROC FREE ZONE	Maroc	100,00%
GEFCO Maroc S.A.	Maroc	100,00%
GEFCO Middle East - FZE	Emirates 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%
BOLLORE LOGISTICS LLC (UAE)	Emirates Arabes unis	100,00%
BOLLORE LOGISTICS AUSTRIA GMBH	Autriche	100,00%
ANTRAK LOGISTICS PTY	Australie	100,00%
BOLLORE LOGISTICS AUSTRALIA PTY LTD	Australie	100,00%
BOLLORE LOGISTICS BELGIUM	Belgique	100,00%
BOLLORE LOGISTICS BRAZIL LTDA	Bresil	100,00%
BOLLORE LOGISTICS CANADA	Canada	100,00%
BOLLORE LOGISTICS SUISSE SA	Suisse	100,00%
BOLLORE LOGISTICS CHILE SA	Chili	100,00%
BOLLORE LOGISTICS CHINA CO LTD	Chine	100,00%
BOLLORE LOGISTICS HONG KONG LTD	Chine	100,00%
BOLLORE LOGISTICS GERMANY GmbH	Allemagne	100,00%
BOLLORE LOGISTICS DENMARK S A/S	Denmark	100,00%
BOLLORE TRANSPORT LOGISTICS SPAIN S.A.	Espagne	100,00%
AGENCE MARITIME COGNACAISE	France	51,00%
BOLLORE LOGISTICS France	France	100,00%
BOLLORE LOGISTICS NOUVELLE-CALEDONIE	France	100,00%
BOLLORE LOGISTICS REUNION	France	100,00%
BOLLORE SOLUTIONS LOGISTIQUES	France	100,00%
NORD SUD CTI	France	100,00%
SOGETRA	France	100,00%
PT BOLLORE LOGISTICS INDONESIA	Indonésie	100,00%
BOLLORE LOGISTICS INDIA Ltd	Inde	100,00%
BOLLORE LOGISTICS ITALY S.P.A	Italie	100,00%

LOGISTIQUE & "SUPPLY CHAIN"		
BOLLORE LOGISTICS JAPAN K.K.	Japon	100,00%
BOLLORE LOGISTICS KOREA CO LTD	Corée du Sud	100,00%
CEVA Logistics Lebanon SAL	Liban	49,74%
BOLLORE LOGISTICS MEXICO	Mexique	100,00%
BOLLORE LOGISTICS MALAYSIA SDN BHD	Malaisie	100,00%
BOLLORE LOGISTICS NETHERLANDS B.V.	Pays-Bas	100,00%
CEVA (AIR AND OCEAN) NEW ZEALAND LIMITED	Nouvelle-Zélande	100,00%
BOLLORE LOGISTICS PHILIPPINES INC.	Philippines	100,00%
BOLLORE LOGISTICS POLAND SP. ZOO	Pologne	100,00%
BOLLORE LOGISTICS PORTUGAL LDA	Portugal	100,00%
Bollore Logistics Sweden AB	Suède	100,00%
BOLLORE LOGISTICS SINGAPORE PTE LTD	Singapour	100,00%
BOLLORE LOGISTICS (THAILAND) CO LTD	Thaïlande	60,00%
BOLLORE LOGISTICS TAIWAN LTD	Taiwan	100,00%
BOLLORE LOGISTICS UK LTD	Royaume-Uni	100,00%
BOLLORE LOGISTICS USA INC	États-Unis	100,00%
CEVA Air & Ocean Vietnam Company Limited	Viêt Nam	100,00%
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%
		0,00%
Média, Presse et Audiovisuel		
NEXT MEDIA SOLUTIONS SASU	France	80,00%
SA CORSE PRESSE	France	100,00%
SA LA PROVENCE	France	100,00%
LA TRIBUNE NOUVELLE	France	99,83%

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 ;
    - 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 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	
	Au 31 décembre		Au 31 décembre		Au 31 décembre		Au 31 décembre		Au 31 décembre	
	2024	**2023**	**2024**	**2023**	**2024**	**2023**	**2024**	**2023**	**2024**	**2023**
Produits opérationnels	**78,2**	**86,6**	**1,1**	4,0	**5,7**	10,2	**8,0**	1,6	**63,4**	70,8
Charges opérationnelles	**(1 263,7)**	**(834,8)**	**(1 152,2)**	(677,9)	**(19,6)**	(15,2)	**(39,6)**	(60,6)	**(52,3)**	(81,1)
Autres éléments opérationnels	**(6,9)**	**(33,4)**	**(6,9)**	(33,4)	**-**	-	**-**	-	**-**	-
Résultat financier	**36,0**	**22,5**	**20,4**	(10,9)	**2,7**	1,9	**0,4**	3,9	**12,5**	27,6

Les positions bilancielles 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	
	Au 31 décembre		Au 31 décembre		Au 31 décembre		Au 31 décembre		Au 31 décembre	
	2024	**2023**	**2024**	**2023**	**2024**	**2023**	**2024**	**2023**	**2024**	**2023**
Actifs non courants	**314,7**	**358,2**	**283,5**	321,8	**-**	-	**1,9**	1,5	**29,2**	34,9
Actifs courants	**133,5**	**98,9**	**75,9**	80,5	**26,4**	7,4	**26,9**	3,4	**4,2**	7,7
Passifs non courants	**-**	**-**	**-**	-	**-**	-	**-**	-	**-**	-
Passifs courants	**83,9**	**81,8**	**67,1**	44,8	**13,3**	21,3	**1,0**	1,8	**2,5**	13,9

Les salaires et traitements des principaux dirigeants sont inclus dans les charges de personnel pour un montant de 12,2 millions de Dollars US au cours de l'exercice 2024 (17,8 millions de Dollars US au cours de l'exercice 2023).

Note 8 - Autres notes

8.1 Provisions, avantages du 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.

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*
Au 31 décembre 2022	**391,3**	**533,2**	**924,4**	*681,0*	*243,4*	**289,3**	*285,6*	*3,7*
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)**		
Ecarts de conversion	(0,8)	1,9	**1,1**			**(0,0)**		
Au 31 décembre 2023	**437,7**	**492,3**	**930,1**	*731,5*	*198,6*	**299,5**	*296,8*	*2,7*
Augmentations	135,9	184,6	**320,5**			**70,2**		
Reprises non utilisées pendant l'exercice	(141,4)	(60,3)	**(201,6)**			**(4,2)**		
Reprises utilisées pendant l'exercice	(60,0)	(152,7)	**(212,6)**			**(34,4)**		
Reclassements	(2,1)	0,1	**(2,0)**			**2,0**		
Acquisition de filiales	15,9	180,7	**196,5**			**69,9**		
Gain / perte actuariel(le) comptabilisé(e) dans les autres éléments du résultat global	-	-	**-**			**(1,4)**		
Ecarts de conversion	(5,5)	(13,9)	**(19,3)**			**(24,0)**		
Au 31 décembre 2024	**380,6**	**630,9**	**1 011,5**	*789,6*	*221,9*	**377,6**	*374,9*	*2,7*

8.1.1 Provisions pour litiges et autres risques et obligations

Litiges

Les provisions pour litiges au 31 décembre 2024 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 comparaitre 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 200,6 millions de Dollars US au 31 décembre 2024 (177,8 millions de Dollars US au 31 décembre 2023). 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 197,3 millions de Dollars US au 31 décembre 2024 (167,4 millions de Dollars US au 31 décembre 2023) reflétant des obligations liées à certains contrats pour remettre en état les actifs avant de les restituer aux bailleurs. Ces provisions concernent des contrats de location de conteneurs pour 89,4 millions de Dollars US et des contrats de location de biens immobiliers pour 89,9 millions de Dollars US ;
- Et d'autres provisions d'un montant de 233,0 millions de Dollars US au 31 décembre 2024 (147,1 millions de Dollars US au 31 décembre 2023) incluant (i) des provisions fiscales autres que les provisions IFRIC23 et (ii) des provisions pour contrats onéreux. L'augmentation de ces provisions est principalement liée à l'acquisition de Bolloré Logistics.

8.1.2 Provisions liées aux avantages du personnel

Jugements et estimations comptables

La valorisation des provisions liées aux avantages du personnel et autres obligations similaires est basée, entre autres, sur des hypothèses de taux d'actualisation, taux d'augmentation des salaires et des avantages du 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 du 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.

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 du 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 101,4 millions de Dollars US dans ses régimes de retraite à cotisations définies en 2024 (106,6 millions de Dollars US en 2023), comptabilisés comme avantages du 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 du 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 quelques régimes à prestations définies dont les principaux sont basés en France, en Allemagne, en Italie, en Arabie Saoudite, au Royaume-Uni et aux Etats-Unis. Les régimes en Italie, au Royaume-Uni et aux Etats-Unis 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.

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 2024					Au 31 décembre 2023				
	Zone euro	Maroc	Australie	Royaume-Uni	Etats-Unis	Zone euro	Maroc	Australie	Royaume-Uni	Etats-Unis
Taux d'actualisation	3,26%	3,30%	4,98%	5,40%	5,47%	3,34%	4,20%	4,90%	4,60%	4,93%
Augmentations de salaires attendues	3,19%	4,00%	4,00%	n.a.	3,00%	3,20%	4,00%	4,00%	n.a.	3,00%
Inflation à long terme	2,00%	2,00%	n.a.	3,27%	2,40%	2,00%	2,00%	n.a.	3,30%	2,40%

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

Les taux d'actualisation utilisés pour évaluer les engagements de retraite et autres avantages du personnel ont légèrement augmenté entre le 31 décembre 2023 et le 31 décembre 2024. L'impact de la réactualisation des engagements de retraite et des plans médicaux s'est traduit par un gain de 9,4 millions de Dollars US, tandis que l'impact de la réactualisation sur les actifs de régime s'est traduit par une perte de 8,0 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 1,4 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 2024	Au 31 décembre 2023
Valeur actualisée du passif non financé	(345,9)	(251,2)
Valeur actualisée du passif financé	(285,7)	(269,6)
Juste valeur des actifs	254,0	221,3
Valeur actualisée du passif net	**(377,6)**	**(299,5)**

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

	Au 31 décembre 2024	Au 31 décembre 2023
A l'ouverture	**520,8**	**495,0**
Modification de plans - Coûts des services passés	0,8	4,3
Coûts des services rendus	55,9	44,1
Intérêts	22,7	20,9
Gains / pertes actuariels	(9,3)	6,5
Cotisations versées	(42,2)	(62,3)
Contributions des employés	0,7	0,5
Impôts payés	(0,1)	(0,1)
Acquisition / cession de filiales et autres	108,9	8,1
Sorties de plans	0,2	(1,1)
Ecarts de conversion	(26,8)	5,0
A la clôture	**631,6**	**520,8**

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

	Au 31 décembre 2024	Au 31 décembre 2023
A l'ouverture	**221,3**	**205,7**
Rendements attendus	11,1	9,8
Gains / pertes actuariels	(8,0)	7,9
Cotisations versées	(14,9)	(14,7)
Contributions de l'employeur	11,2	8,4
Contributions des employés	0,7	0,5
Acquisition / cession de filiales et autres	37,0	-
Frais payés	(0,9)	(0,1)
Impôts payés	(0,1)	(0,1)
Ecarts de conversion	(3,5)	3,8
A la clôture	**254,0**	**221,3**

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

	Au 31 décembre	
	2024	**2023**
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2,7%	3,2%
Instruments de capitaux propres	23,1%	8,7%
Instruments de dettes	19,0%	14,3%
Immobilier	1,4%	1,4%
Instruments dérivés	3,6%	4,0%
Fonds d'investissement	36,3%	42,8%
Actifs détenus par une compagnie d'assurance	10,9%	11,9%
Autres	2,9%	13,7%

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

	Exercice clos le 31 décembre	
	2024	**2023**
a. Coût de services hors impôts, frais, contributions des employés et primes	55,9	44,1
b. Taxes et dépenses administratives	1,4	1,2
d. Coût des services passés / sorties de plans	0,8	4,3
e. Règlements non courants	0,3	2,6
Total du coût des services	**58,4**	**52,2**
a. Intérêt sur dette actuarielle - (produits) / charges	22,7	20,9
b. Intérêt sur actifs - produits / (charges)	(11,1)	(9,8)
c. Intérêt sur plafonnement des actifs - (produits) / charges	0,2	0,0
Frais financiers nets	**11,8**	**11,1**
Réévaluation des autres bénéfices à long terme	**0,0**	0,7
Montant de la charge liée aux avantages du personnel comptabilisée dans le compte de résultat	**70,2**	**64,1**
Réévaluation (comptabilisée en autres éléments du résultat global)	**(1,4)**	**(2,2)**
Montant de la charge liée aux avantages du personnel comptabilisée dans le compte de résultat et en autres éléments du résultat global	**68,9**	61,9

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

	Au 31 décembre 2024	Au 31 décembre 2023
Passif net à l'ouverture de l'exercice	**(299,5)**	**(289,3)**
Montant de la charge comptabilisée dans le compte de résultat	(70,2)	(64,1)
Ecarts actuariels reconnus en autres éléments du résultat global	1,4	2,2
Cotisations de l'employeur	11,2	8,4
Prestations versées directement	27,5	51,3
Acquisition / cession de filiales et autres	(71,9)	(8,1)
Ecarts de conversion	24,0	0,0
Passif net à la clôture de l'exercice	**(377,6)**	**(299,5)**

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 :

				Variations des Gains et pertes actuariel(le)s	
	Obligations	Actifs de régime	Passif net	Régime à prestations définies	Actifs de régime
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
Au 31 décembre 2024	(631,6)	254,0	(377,6)	(9,3)	(8,0)

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 2024	Taux d'actualisation	Inflation à long terme
- 25 points de base	14,2	(2,4)
+25 points de base	(13,5)	2,4

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, qui remonte à des périodes antérieures à l'acquisition du groupe CEVA par CMA CGM. 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 a été rendue au cours du dernier trimestre de 2024 et certaines demandes supplémentaires ont été rejetées. A cet égard, CEVA a déposé des observations supplémentaires en vue d'un jugement en référé contre 3 réclamations. Bien qu'il existe une incertitude quant à l'issue et aux sorties de ressources 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, sans possibilité de recours devant la cour suprême.

8.2 Engagements hors bilan

8.2.1 Engagements financiers sur les actifs

Contrats de location

Le Groupe applique IFRS 16 depuis le 1er 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'excercer 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 relatives aux actifs loués qui ne sont pas qualifiées de charges de location au sens d'IFRS16 s'élèvent à 1 000,4 millions de Dollars US en 2024 (847,0 millions de Dollars US au 31 décembre 2023). Ces loyers concernent des navires pour 396,7 millions de Dollars US (385,4 millions de Dollars US au 31 décembre 2023) et des biens immobiliers pour 334,8 millions de Dollars US. Ces charges correspondent, entre autres, aux contrats dont la durée est inférieure ou égale à un an et aux loyers variables.

Par ailleurs, la composante service relative aux actifs loués dans le périmètre d'IFRS16, principalement des coûts de fonctionnement, s'élève à 735,7 millions de Dollars US (740,7 millions de Dollars US au 31 décembre 2023).

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 2024, le Groupe exploite 369 navires en location (362 porte-conteneurs et 7 navires transportant des voitures) dont 282 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 87 navires avec une maturité résiduelle de 12 mois ou moins pour un montant de 191,3 millions de Dollars US (110,2 millions de Dollars US au 31 décembre 2023).

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 50,0 millions de Dollars US (38,8 millions de Dollars US au 31 décembre 2023).

Engagements relatifs aux commandes de navires

Au 31 décembre 2024, le Groupe a commandé 73 navires en propriété et est engagé à louer 18 navires non encore livrés. Certains des 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 2024	Au 31 décembre 2023
Commandes confirmées de navires en propriété		
- unités	73	97
- engagements restants, nets d'acomptes *	9 173,3	9 727,1
- engagements de financement	1 946,8	1 211,7
** dont payable en :*		
2024	-	2 873,6
2025	2 715,9	2 008,5
2026	3 043,9	2 768,8
2027	2 470,2	1 765,8
2028	943,3	310,4
2029	-	-
Total	**9 173,3**	**9 727,0**

En janvier 2025, le Groupe a commandé 24 navires de 18 200 EVP propulsés au GNL. A la livraison, cet engagement représentera un montant de 5,2 milliards de Dollars US sur une base non actualisée. Ces navires seront livrés entre 2027 et 2028.

Le Groupe est également engagé à payer des loyers pour 18 navires porte conteneurs et 2 navires de transport de voitures (non inclus dans la dette de location car non encore livrés) pour un montant de 4,2 milliards de Dollars US exluant les coûts de fonctionnement. Certains contrats de location peuvent comporter une option d'achat.

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 de 3 992,2 millions de Dollars US (4 330,9 millions de Dollars US au 31 décembre 2023 pour 97 navires).

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 111,1 millions de Dollars US au 31 décembre 2024 pour le paiement des redevances de concessions pour certaines de ces filiales associées ou co-entreprises (117,9,0millions de Dollars US au 31 décembre 2023).

Engagements relatifs aux avions

Au 31 décembre 2024, le Groupe est engagé à payer le prix d'acquisition restant sous respect de certaines conditions à la livraison (livraison prévue entre 2025 et 2027), pour un montant total de 610,2 millions de Dollars USD, concernant huit avions cargo Airbus A350F et deux avions cargo Boeing 777F.

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 2024, des garanties pour le compte des filiales de CEVA s'élevant à 375,0 millions de Dollars US (302,0 millions de Dollars US au 31 décembre 2023) étaient émises.

Les autres engagements financiers s'analysent comme suit :

Engagements financiers donnés

	Au 31 décembre 2024	Au 31 décembre 2023
Garanties bancaires	46,1	30,3
Garanties sur le financement de terminaux portuaires	23,4	10,1
Garanties douanières	7,4	6,9
Autorités portuaires et administrations	19,0	24,0
Autres garanties sur immobilisations non courantes	679,3	313,5
Hypothèque des participations dans les entreprises associées et coentreprises	18,1	23,9
Autres	747,3	774,4

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 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 2024, le Groupe avait donné en garantie un montant de 4,1 milliards de Dollars US de créances d'exploitation dans le cadre de ses programmes de titrisation (3,2 milliards de Dollars US au 31 décembre 2023).

Engagements financiers reçus

	Au 31 décembre 2024	Au 31 décembre 2023
Garanties reçues des agents maritimes indépendants	0,1	0,1
Garanties reçues des clients	38,7	60,6
Autres garanties reçues	52,1	38,3

8.3 Evénements significatifs intervenus postérieurement à la clôture

Liquidité du Groupe

En janvier 2025, CMA CGM a prolongé la maturité de son programme de titrisation relatif aux créances en lien avec les activités de logistique, du quatrième trimestre 2026 au quatrième trimestre 2027.

Loi de Finance 2025 - France

Le projet de loi de finances pour 2025 a été approuvé par le Parlement français début février 2025 et validé par le Conseil Constitutionnel, ouvrant la voie à sa promulgation. Il comprend différentes mesures fiscales, parmi lesquelles (i) une contribution exceptionnelle à l'impôt sur les sociétés sur les grandes entreprises et, (ii) une contribution exceptionnelle sur le résultat d'exploitation des grandes entreprises de transport maritime. Ces contributions, applicables au titre de l'exercice 2025, n'affectent pas les montants des impôts sur le résultat courant ou différés reconnus au 31 décembre 2024, mais augmenteront la charge fiscale courante du Groupe en 2025, de manière temporaire.

La contribution exceptionnelle sur le résultat d'exploitation des grandes entreprises de transport maritime de 12 % est basée sur la moyenne, pour les exercices 2024 et 2025, d'un agrégat intermédiaire spécifique du

compte de résultat des états financiers individuels de CMA CGM établi selon les normes comptables françaises. La majeure partie de la contribution devrait être payée en 2025 sur la base d'un mécanisme d'acompte.

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).

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.

SFOR

« Secured Overnight Financing Rate » est la référence pour la plupart des institutions financières au sein des marchés financiers et dans le commerce en remplacement du LIBOR.

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.