

Le virage stratégique d'Elior doit encore convaincre

RESTAURATION

En cours de recentrage sur l'activité restauration collective, le groupe souffre d'une instabilité managériale.

Martine Robert
@martinRD

Le plan d'économies de structure mis en place par Elior porte ses premiers fruits. Sur le premier semestre, le groupe de restauration collective affiche des résultats en phase avec ce qui était attendu : un chiffre d'affaires de 2,6 milliards, en hausse de 1,4 %, et une marge d'Ebita ajustée à 4,7 %, contre 5,1 % l'an dernier. L'activité de restauration de concession a été retirée du périmètre du géant français, la cession de la filiale concernée, Areas, étant dans sa dernière ligne droite après l'annonce, fin avril, de négociations exclusives menées avec la société d'investissement PAI Partners. La clôture de l'opération, qui porte sur une offre ferme de 1,54 milliard d'euros, doit intervenir au cours de l'été.

L'action a cédé pratiquement 30 % en un an et perdu presque la moitié de sa valeur en trois ans.

La direction met l'accent sur « le redressement des fondamentaux du nouvel Elior » mais, entre les contrats remportés ou gardés, comme Renault, et la perte de clients historiques et rentables, tels Société Générale à Paris ou ATR à Toulouse, le bilan est contrasté. Si le taux de rétention est inférieur à 90 %, cela reflèterait en partie la stratégie assumée de l'entreprise d'être plus sélective en renonçant à des contrats peu rentables.

Le groupe, qui se veut désormais un « pure player » de la restauration collective, défend sa stratégie de recentrage sur une activité à moindre intensité capitalistique, sur un marché très porteur, puisque la restauration collective est encore à

50 % autogérée par les entreprises, administrations, hôpitaux, écoles. La direction, qui promet une remontée de ses marges dès le second semestre 2019, doit toutefois encore faire la preuve que ce nouveau chapitre de son histoire pourra être véritablement payant.

Pour l'instant, la Bourse doute. L'action, dont le niveau est tombé autour de 10 euros, a cédé pratiquement 30 % en un an et perdu presque la moitié de sa valeur en trois ans. La promesse de reverser aux actionnaires jusqu'à 350 millions cumulés au cours des exercices 2019-2020 et 2020-2021, n'a visiblement pas suffi à convaincre les investisseurs. Ces derniers sanctionnent des prévisions revues à la baisse (la croissance organique va reculer de 1 % sur l'exercice en cours, contre une progression supérieure à 1 % annoncée initialement) et, pour certains, un virage stratégique d'un groupe qui cède son activité concession après avoir pendant des années mis en avant la complémentarité de cette branche avec la restauration collective.

Rumeur de cession

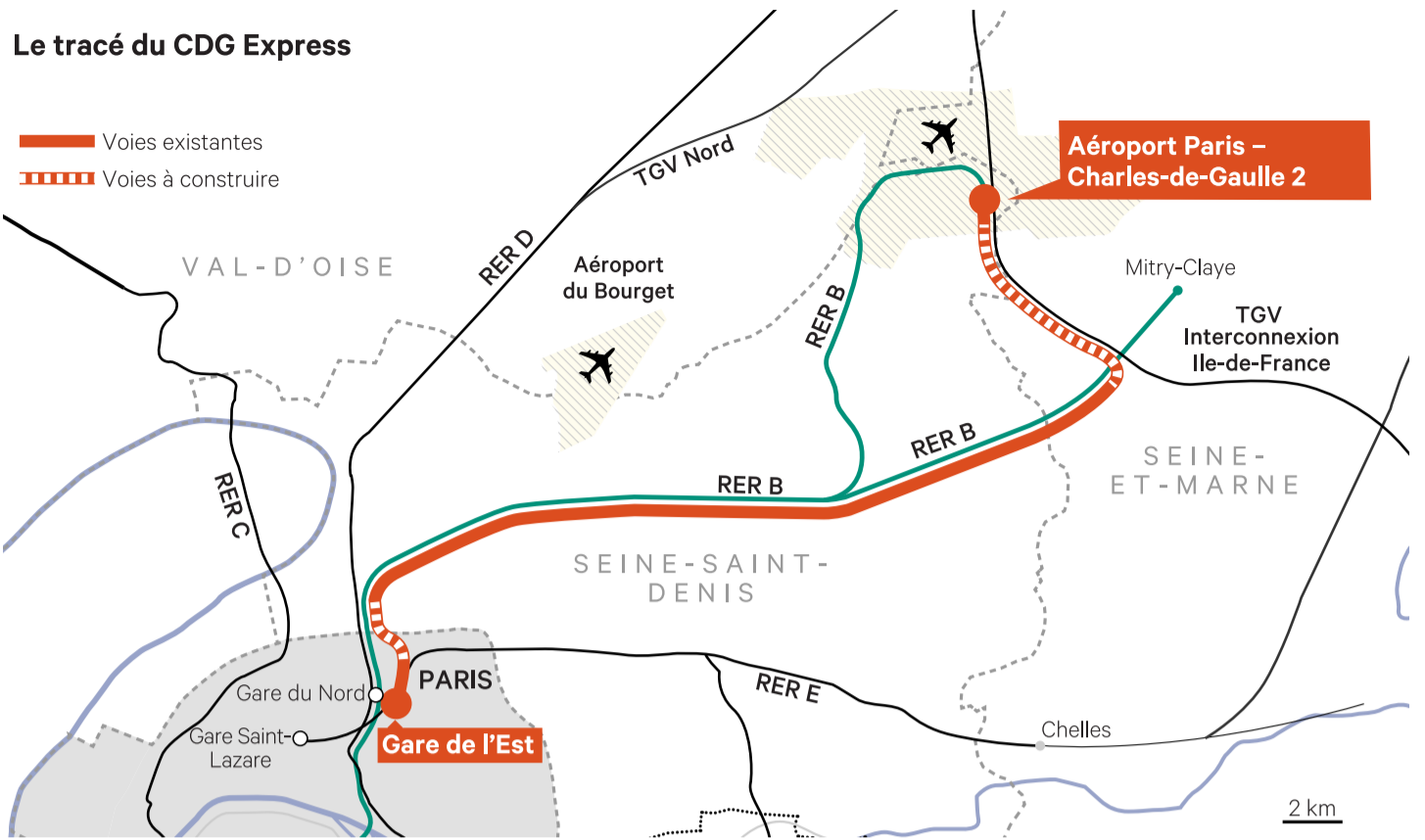
L'image de l'entreprise souffre aussi de l'instabilité des équipes dirigeantes depuis que Philippe Salle a été remplacé fin 2017 à la tête d'Elior par Philippe Guillemot. Ce dernier prenant la direction générale et Gilles Cojean la présidence au sein d'une gouvernance bicéphale. En mars, c'était au tour de Brian Poplin, le patron Amérique du Nord d'Elior, de quitter le navire, puis, plus récemment, de Benoît Cornu, le directeur de la communication.

« Gilles Cojean est le stratège, Philippe Guillemot l'homme de main chèrement payé pour rendre la mariée plus belle et probablement vendre Elior après Areas », affirme un observateur, qui va jusqu'à pronostiquer un scénario assez rapide : une cession d'Elior soit à un industriel (Aramark, Newrest, Groupe Bertrand, car Sodexo et Compass sont trop gros pour y prétendre) soit à un fonds d'investissement. Une opération qui pourrait être enclenchée dès la fin de l'année, assure-t-il. Une hypothèse catégoriquement démentie par la direction de l'entreprise.

Lire « Crible »
Page 32

Le tracé du CDG Express

Voies existantes
Voies à construire



LES ECHOS / SOURCE : CDGEXPRESS.GROUPEADP.FR

Le CDG Express ratera les JO de 2024

TRANSPORT

La mise en service de la future liaison ferroviaire directe entre Paris et son principal aéroport est repoussée de deux ans, à la fin 2025.

Une inauguration plus précoce aurait provoqué des dégâts collatéraux pour le RER B, qui va partager ses voies avec le CDG Express.

Lionel Steinmann
@lionelsteinmann

Cela semblait inéluctable, c'est désormais officiel : le CDG Express, la future liaison ferroviaire directe entre Paris et l'aéroport Roissy - Charles-de-Gaulle, ne sera pas prêt pour les Jeux Olympiques de 2024. La ministre des Transports, Elisabeth Borne, a confirmé dans une déclaration, mercredi, que sa mise en service était reportée à la fin 2025. En guise de substitution, la SNCF sera chargée d'organiser pendant les Jeux Olympiques « un service spéci-

que direct entre l'aéroport et Paris sur le RER B ».

Jusqu'ici, l'inauguration du CDG Express était prévue deux ans plus tôt, en décembre 2023, afin justement de tenir l'échéance olympique. La réalisation du chantier figurait d'ailleurs dans le dossier de candidature de Paris. Mais à l'automne dernier, SNCF Réseau a alerté les pouvoirs publics sur l'accumulation de chantiers à mener sur l'axe ferroviaire Nord de Paris (plus d'une quinzaine au total dans les cinq ans à venir). Et il est peu à peu devenu évident que le calendrier initial serait impossible à tenir.

Missionné par le gouvernement pour trouver une voie de sortie, le préfet de région, Michel Cadot, a remis à la mi-avril un rapport comportant deux scénarios. Le premier consistait à inaugurer la ligne en mai 2024, à temps pour les JO, mais avec de gros dégâts collatéraux pour le RER B, qui va partager ses voies avec le CDG Express.

Les centaines de milliers d'usagers quotidiens de la ligne, déjà très remontés contre la qualité de

service, auraient dû composer avec une multiplication des chantiers de nuit qui, lorsqu'ils sont achevés en retard, perturbent le trafic pendant toute la matinée. Sans compter une fermeture totale de 3 semaines à l'été 2023 sur la section La Plaine-Aulnay.

Cette perspective a suscité l'opposition de la quasi-totalité des élus franciliens, Valérie Pécresse et Anne Hidalgo en tête. Elle semblait d'autant moins tenable que la ministre des Transports avait elle-même fixé comme « ligne rouge » que les travaux ne pénalisent pas les transports du quotidien. De surcroît, ce calendrier, sans aucune marge, risquait malgré tout de faire manquer le rendez-vous de 2024.

Surcoût généré par le retard

Le gouvernement a donc choisi la seconde option proposée par Michel Cadot, le préfet de la région d'Ile-de-France, c'est-à-dire une mise en service repoussée à la fin 2025. « Nous avons fait primer l'intérêt des voyageurs », a indiqué Elisabeth Borne. L'arbitrage a pris tout de même plusieurs semaines au sein de l'exécutif. Selon plusieurs sources, Edouard Philippe a longtemps voulu rester fidèle au planning initial, contre l'avis de la ministre, de la SNCF, et du préfet de région. Par crainte sans doute que ce report n'ouvre la voie à un aban-

« Nous avons fait primer l'intérêt des voyageurs du quotidien. »

ELISABETH BORNE
Ministre des Transports

don définitif du projet, qui compte des adversaires résolus.

« Le CDG Express est indispensable pour Paris et l'Ile-de-France. Il sera mené à son terme », a toutefois affirmé Elisabeth Borne. Et cet ajustement de calendrier ne doit pas en appeler d'autres : « Cette décision n'est pas un blanc-seing. Nous resterons extrêmement vigilants pendant toute la durée des travaux. »

Elle s'est également montrée rassurante sur le surcoût généré par le retard de l'inauguration. Dans son rapport, le préfet de région le jugeait « important », la ministre a assuré qu'il sera « limité » à « quelques dizaines de millions d'euros » pour un coût total de 2,1 milliards d'euros.

Lire l'éditorial
de François Vidal
Page 12

2,1

MILLIARDS D'EUROS
Le coût total du CDG Express.

CMA CGM réorganise ses lignes mondiales

TRANSPORT

L'armateur français porte de 1,2 à 1,5 milliard de dollars son programme d'amélioration de la performance et de maîtrise des coûts.

Antoine Boudet
@Aboudet

Le bras de fer des Etats-Unis avec la Chine, se traduisant par des hausses de tarifs douaniers de part et d'autre du Pacifique, n'impacte pas, à ce stade, l'activité de CMA CGM. Le géant français du transport maritime et de la logistique (depuis le succès de son OPA sur le suisse Ceva), affiche ainsi au premier trimestre de son exercice 2019 une hausse de 4,4 % de ses volumes transportés (en millions d'EVP, unité de mesure des

conteneurs), comparés à ceux d'il y a un an. Il a réalisé sur la période un chiffre d'affaires de 7,4 milliards de dollars, soit une croissance organique de 5,5 %.

La guerre commerciale déclarée par le président américain Donald Trump à la Chine de Xi Jinping vise à rééquilibrer le commerce mondial, mais le trafic transpacifique avait été marqué au dernier trimestre 2018 par une forte hausse des volumes entre la Chine et les Etats-Unis du fait des anticipations par les importateurs américains d'un nouveau relèvement des droits de douane. Au premier trimestre de cette année, il y a bien eu « une baisse des flux directs entre les deux pays, mais en revanche nous avons observé une très forte croissance du trafic à partir du Vietnam, des Philippines ou encore de la Malaisie vers les Etats-Unis », commente aux « Echos » le directeur financier de CMA CGM, Michel Sirat.

CMA CGM porte ainsi de 1,2 à 1,5 milliard de dollars son programme d'amélioration de la performance et de maîtrise des coûts. « Dans la structure de nos coûts, la

plus grande part est liée à nos réseaux de ligne », indique le dirigeant. D'où la réorganisation annoncée à compter du 1^{er} octobre 2019 entre les différentes marques du groupe. CMA CGM aura vocation « à être une marque globale sur les marchés transatlantique, Asie-Europe, Asie-Méditerranée, Asie-Caraïbes et Europe-Inde-Moyen-Orient », précise le groupe dans un communiqué.

APL, provenant du rachat du singapourien NOL, sera recentré sur les marchés transpacifiques, Asie-Sous-continent indien, pour lequel il sera la seule marque du groupe, l'intra-Asie et l'Asie-Océanie. Enfin, l'Australien ANL restera la marque leader sur l'Océanie. « L'unification du management de nos lignes et une gestion plus intégrée de nos marques peuvent potentiellement générer des économies », explique Michel Sirat. CMA CGM prévoit une progression comprise entre 5 et 7 % des volumes expédiés sur l'année. ■

AVIS FINANCIERS

ORPEA
la vie continue avec nous

AVIS DE CONVOCATION
en Assemblée générale mixte le jeudi 27 juin 2019

L'Assemblée générale mixte des actionnaires de la société ORPEA, appelée à approuver les comptes de l'exercice clos au 31 décembre 2018 et à se prononcer sur diverses résolutions, se tiendra le jeudi 27 juin 2019 à 9h30, à l'AÉRO-CLUB DE FRANCE - 6, rue Galilée - 75116 Paris.

Conformément aux dispositions légales et réglementaires, les documents préparatoires à l'Assemblée générale sont disponibles sur simple demande des actionnaires auprès d'ORPEA - Direction juridique, 12 rue Jean Jaurès - CS 10032, 92813 Puteaux Cedex - ainsi que sur le site Internet de la Société : www.orpea-corp.com, rubrique Actionnaires / Assemblées Générales.

L'avis préalable a été publié au BALO du 15 mai 2019. L'avis de convocation a été publié au BALO et dans le journal d'annonces légales LES PETITES AFFICHES le 31 mai 2019. Ils sont téléchargeables sur le site Internet d'ORPEA à l'adresse mentionnée au paragraphe précédent.

Pour participer à cette Assemblée, vous devez au préalable justifier de votre qualité d'actionnaire.

ORPEA
Steve Grobet
Relations investisseurs
s.grobet@orpea.net
NewCap
Communication financière
Tél.: 01 44 71 94 94
orpea@newcap.eu

ORP LISTED
EURONEXT