

**DOSSIER DE PRESSE A L'ISSUE DE
L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
D'ARMATEURS DE FRANCE**

LE 1^{ER} AVRIL 2014

À QUAND UN SURSAUT POLITIQUE EN FAVEUR DE LA FILIÈRE MARITIME ?

Deux années se sont écoulées depuis mon élection à la présidence d'Armateurs de France. A l'heure où notre Assemblée générale vient de me renouveler dans mes fonctions pour un dernier mandat d'un an, il convient de dresser un premier bilan, mais surtout de dessiner de nouvelles perspectives pour notre secteur.

Par définition, le métier d'armateur implique une forte exposition à la concurrence internationale et nécessite la plus grande flexibilité. Force est de reconnaître que les deux dernières années en ont été une illustration particulièrement vive. A la crise économique et financière qui frappe l'Europe depuis 2008, se superpose l'épineux problème de la surcapacité de navires plus nombreux et plus grands, qui ont entraîné une baisse des loyers et des taux de fret. En cette période d'incertitude, le surcoût du pavillon français est souvent vécu très douloureusement par nos compagnies, face à des concurrents prêts à sacrifier la qualité sur l'autel de la rentabilité.

Dans un tel contexte, la mission des équipes d'Armateurs de France, sous l'égide du Délégué général Éric BANEL, a été de faire avancer, auprès de notre Gouvernement et de notre administration, des dossiers majeurs pour la compétitivité de notre secteur. Et ce travail collectif a porté ses fruits lors d'une séquence politique très intense fin 2013, avec les conclusions du rapport LEROY et celles, très similaires, du CIMer, qui ont donné lieu à des annonces du Premier ministre lors des Assises de l'économie maritime.

Autorisation des gardes privés armés à bord des navires battant pavillon français, maintien de la taxation forfaitaire au tonnage, appel à la mobilisation de la Banque publique d'investissement (BPI), principe d'une réforme de loi de 1992 sur le régime pétrolier, maintien d'une fiscalité incitative lors des cessions d'actifs pour favoriser le renouvellement de la flotte, simplification administrative : les mesures annoncées en faveur de la compétitivité de nos professions, largement inspirées des propositions d'Armateurs de France, ont été nombreuses.

Malheureusement, la « victoire » a un goût d'inachevé. Car, une fois de plus, les actes ne sont pas au rendez-vous. L'arbitrage politique du Premier ministre ne s'est pas traduit par une visibilité sur l'action gouvernementale. Aucun calendrier, aucun arbitrage interministériel à l'horizon. Initialement prévu en février 2014, l'examen du projet de loi « piraterie » est reporté, sans garantie gouvernementale véritable, à juin 2014 voire à la rentrée de septembre ! Quant à la réforme de la loi de 1992, les réunions de travail triparties (administration/armateurs/pétroliers) se sont succédé en janvier dernier. Depuis, le dossier est au point mort. Les armateurs français ont la très désagréable impression de naviguer à vue...

Pourtant, notre pugnacité finit parfois par porter ses fruits. Ainsi, sur le dossier du soufre, le Gouvernement est sur le point d'annoncer la mise en place d'un régime d'aides, afin d'accompagner les armateurs dans la transition énergétique qu'ils ont choisi de réaliser avec le Gaz Naturel Liquéfié (GNL) à l'occasion du passage au « 0.1% » d'émissions de soufre des navires en Manche/mer du Nord au 1^{er} janvier 2015. C'est évidemment une bonne nouvelle, qui témoigne de l'intérêt des pouvoirs publics pour la compétitivité de notre filière. Néanmoins, elle intervient

presque trop tard, après trois ans de discussions incessantes avec notre administration. Or, le 1^{er} janvier 2015, c'est demain...

Que de temps perdu pour notre filière, qui se bat quotidiennement pour conquérir des parts de marché tout en maintenant de hautes exigences sociales et environnementales ! Devrons-nous sans cesse rappeler aux décideurs politiques que nous représentons 22.000 emplois directs, 300.000 induits ? Devrons-nous sans cesse marteler que nos marins et nos sédentaires sont les détenteurs d'un savoir-faire de haut niveau, qui doit demeurer un atout face à nos concurrents internationaux ?

Comme tout entrepreneur, nous avons besoin d'une visibilité à long terme sur les évolutions réglementaires et fiscales, et de l'appui des pouvoirs publics pour les sujets qui sont de son ressort. Malgré tout, je veux rester confiant car les armateurs français ont, à maintes reprises, démontré leur formidable capacité de rebond et leur force visionnaire face à un monde en perpétuel évolution.

En cela, je suis persuadé que nous serons en 2014 au rendez-vous de LA bataille de la compétitivité, avec l'objectif ferme de conquérir des parts de marché à travers le monde. Armateurs, syndicats et pouvoirs publics : nous devons tous redoubler d'efforts pour en sortir vainqueurs,

Raymond VIDIL

Président d'Armateurs de France

PANORAMA DE LA FILIÈRE FRANÇAISE DE TRANSPORT ET DE SERVICES MARITIMES

La flotte de commerce française au premier janvier 2014, ce sont:

- Une centaine d'entreprises
- 22 000 emplois directs
- 16.000 marins et 6.000 sédentaires
- Plus de 900 navires opérés ou contrôlés

- 150 Navires Offshore
- 24 Porte-conteneurs intégraux
- 43 navires pétroliers
- 9 transporteurs de GNL
- 115 remorqueurs portuaires
- 10 millions de passagers transportés par an.

FLOTTE DE COMMERCE SOUS PAVILLON FRANCAIS AU 1ER JANVIER 2014

Types de navires	Au 1 ^{er} janvier 2013			Au 1 ^{er} janvier 2014		
	Nbre	JB	TPL	Nbre	JB	TPL
Paquebots et navires de croisière	4	38 060	4 577	5	49 004	5 988
Transbordeurs	45	813 116	139 686	44	833 225	143 361
Vedettes à passagers	25	13 383	2 970	25	12 363	3 060
Navires pétroliers	45	2 026 774	3 579 065	43	1 863 445	3 454 595
Transporteurs de gaz liquéfié	9	385 476	338 680	9	384 688	377 040
Vraquiers	2	178 152	346 000	0	0	0
Autres navires de vrac sec polyvalents	1	2 035	2 800	1	2 035	2 800
Rouliers	25	179 625	82 939	23	179 954	82 000
Cargos polyvalents et mixtes	16	27 222	23 581	15	25 682	21 161
Porte-conteneurs intégraux	25	1 946 819	2 103 368	24	1 990 727	2 142 146
Câbliers	10	111 033	64 007	10	111 033	64 007
Navires de recherche	22	47 983	21 907	20	41 204	20 065
Navires Offshore	135	ND	ND	150	ND	ND
Remorqueurs portuaires & de haute mer	114	39 578	ND	115	39 912	ND
Services de pilotage	56	2 172	ND	58	2 215	ND
Navires sabliers	11	20 041	31 254	11	20 041	31 254
Autres types de navires	1	9 403	4 871	1	9 403	4 871
TOTAL	546	5 840 872	6 745 705	554	5 564 931	6 352 348

EMPLOI MARIN FRANÇAIS 2006-2013

(Hors plaisance)

ANNÉE	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012 <i>Estimation</i>	2013 <i>Estimation</i>
TOTAL	15 749	15 959	16 125	16 127	16 428	16 383	16 083	16 026

RÉPARTITION EMPLOI MARIN FRANÇAIS OFFICIERS/NON OFFICIERS

(Hors plaisance)

	2012 (estimation)	2013 (estimation)
Officiers	8 097	8055
Non Officiers	7 984	7971
TOTAL	16 083	16026

EMPLOI SÉDENTAIRE

Les emplois sédentaires des compagnies maritimes établies en France sont généralement évalués à 6 000.

ARMATEURS DE FRANCE AUX AVANT-POSTES POUR UNE VÉRITABLE POLITIQUE MARITIME FRANÇAISE

Bon nombre de mesures phares, attendues par le monde armatorial, ont été annoncées par le Premier ministre lors du Comité interministériel de la mer (CIMer) et des Assises de l'économie maritime en décembre 2013. Largement inspirées des propositions d'Armateurs de France, elles constituent un beau succès pour notre organisation. **Mais le Gouvernement doit désormais transformer l'essai en accélérant le calendrier de mise en œuvre de ces mesures.**

1. Autorisation des gardes privés embarqués et réforme de la loi de 1992 sur le régime pétrolier : les deux temps forts du CIMer et des Assises de l'économie maritime

L'autorisation des gardes privés embarqués : un acte fort pour la compétitivité du pavillon français

Au lendemain du CIMer, le Premier ministre, dans un discours prononcé lors des Assises de l'économie maritime à Montpellier, a officiellement annoncé un projet de loi autorisant le recours à des entreprises privées de protection sur les navires battant pavillon français. Le résultat de deux ans d'efforts, de conviction et de pédagogie de la part des équipes d'Armateurs de France.

Ce projet de loi est une bonne nouvelle pour la sécurité de nos navires et de nos équipages, mais également pour la compétitivité de nos entreprises.

La France rattrape enfin son retard par rapport à ses voisins européens. Car, malgré une coopération exemplaire avec nos forces armées, la protection privée était devenue indispensable : en effet, un navire qui n'est pas protégé en continu perd son accès aux marchés internationaux.

Face à l'urgence, Armateurs de France a la ferme intention d'entretenir la dynamique législative amorcée en 2013 en :

- défendant un examen rapide du texte pour un vote du dispositif avant l'été 2014 ;
- définissant strictement les conditions d'exercice de l'activité de protection à bord des navires (agrément, contrôle, armement, règles d'usage de la force), afin de garantir la fiabilité et le professionnalisme des équipes de protection embarquées ;
- maintenant les fondamentaux, afin de répondre au mieux aux besoins des entreprises : sur la définition des zones de risques, la liste des navires bénéficiaires de la protection privée et le nombre minimum de gardes privés armés à bord.

Sur ces points, les armateurs souhaitent que :

- tous les navires de commerce (navires de charge, croisiéristes, navires de service) puissent bénéficier d'une protection ;
- le champ d'application géographique concerne toutes les parties du globe visées par la piraterie, soit, à ce jour, l'ouest de l'Afrique et l'océan Indien ;
- le choix du nombre de gardes privés armés relève d'une analyse de risques menée conjointement par l'armateur et la société de sécurité.

La réforme de la loi de 1992 : si le principe est posé, tout reste à faire

D'une vingtaine de navires de transport de pétrole brut, la flotte française est aujourd'hui tombée à 9 et continue de décroître.

Avec l'extension de la loi du 31 décembre 1992 aux produits raffinés, ce sont près de 20 navires supplémentaires qui pourraient être immatriculés sous pavillon français, avec 300 emplois français de navigants et sédentaires à la clé. Auxquels s'ajoutent 5 élèves-officiers embarqués en permanence par navire.

La loi du 31 décembre 1992 sur le régime pétrolier : une loi obsolète qui met en péril la sécurité des approvisionnements énergétiques du pays

La France est très largement dépendante du transport maritime pour assurer ses approvisionnements en produits pétroliers.

La loi du 31 décembre 1992 vise à garantir l'indépendance stratégique du pays. Le dispositif actuel impose la constitution de stocks stratégiques, correspondant à 90 jours de consommation courante. Afin de permettre la constitution et le maintien de ces stocks, la loi oblige également les raffineurs à disposer en permanence d'une capacité de transport maritime de pétrole brut sous pavillon français, équivalente à 5,5% des quantités de pétrole entrant dans l'unité de raffinage.

Cette législation est malheureusement devenue obsolète car la France importe de plus en plus de produits déjà raffinés, et de moins en moins de pétrole brut. Or ce ne sont pas les mêmes navires qui transportent le brut et le raffiné. D'une vingtaine de navires, la flotte française entrant dans le champ de la loi est aujourd'hui tombée à 9 et continue de décroître.

Sans capacité de transport maritime adéquate, il n'y a pas d'approvisionnement possible et pas de reconstitution de nos stocks stratégiques. Le transport maritime est donc un facteur de vulnérabilité important pour notre pays, particulièrement évident pour nos outre-mers, souvent situés à la périphérie des grandes routes maritimes internationales.

Agir vite en 2014 pour sauver la filière « pétrole » de la flotte française

Le CIMer a donc décidé d'étendre la loi du 31 décembre 1992 portant réforme du régime pétrolier « à l'ensemble des produits pétroliers mis à la consommation ». L'objectif est de permettre à la

France de se doter d'une capacité autonome de transport maritime de produits énergétiques mobilisable à tout moment et en toutes circonstances.

L'annonce de cette mesure est favorablement accueillie par Armateurs de France qui a travaillé sans relâche avec les pouvoirs publics, les représentants du secteur pétrolier et les organisations syndicales depuis deux ans. Toutefois, il est impératif de poursuivre les travaux pour que la réforme annoncée, d'une part, corresponde aux attentes des parties prenantes, et, d'autre part, se fasse avant l'été.

Dans cette perspective, Armateurs de France sera en première ligne pour obtenir la mise en place d'une solution purement réglementaire, qui ne coûte rien à l'État et a l'immense avantage de faire consensus : celle de la constitution d'une garantie de maintien d'un nombre minimal de navires sous pavillon français. Les navires seraient immatriculés au registre international français (RIF) et réquisitionnables par les pouvoirs publics. Le nombre de navires « garantis » devra correspondre à 5,5% des quantités de produits stratégiques mises à la consommation, ce qui devrait permettre de satisfaire aux besoins fondamentaux de la Nation et de nos forces armées.

Le rapport LEROY : une précieuse « boîte à outils » pour notre secteur

Le député Arnaud LEROY, auquel le Premier ministre avait confié une mission sur la compétitivité des entreprises de services et de transport maritimes, a remis son rapport le 12 novembre 2013. Armateurs de France a salué la qualité et l'ambition de ce document, élaboré en étroite collaboration avec la profession et l'ensemble des partenaires sociaux.

Au terme d'une mission de 6 mois, le rapport souligne les atouts des entreprises maritimes françaises, qui, depuis longtemps, inscrivent leurs stratégies industrielles dans une démarche de qualité sociale et environnementale. Présente sur une grande diversité de métiers et forte d'une centaine d'entreprises et de 22 000 emplois directs, l'industrie armatoriale française demeure solide mais sort fragilisée d'une crise sans précédent par son ampleur et sa durée.

Constatant que le transport et les services maritimes sont parmi les activités les plus exposées à la concurrence internationale, la mission juge que les outils mis en œuvre par la France pour soutenir l'industrie et l'emploi maritimes sont aujourd'hui insuffisants et propose de les moderniser, en s'inspirant des principaux exemples européens. Elle formalise 26 propositions afin de développer le pavillon et l'emploi français, et de redonner aux acteurs maritimes la possibilité de lutter à armes égales avec leurs concurrents européens.

2. Soufre : apporter des réponses opérationnelles aux armateurs concernés

2012 s'était achevée sur une note d'espoir avec l'inscription par la France du dossier « soufre » à l'ordre du jour du Conseil Transports de décembre.

Il y avait été décidé de discuter en groupe de travail des problèmes liés au passage à 0,1 % en 2015 dans les zones concernées, et des solutions pouvant être trouvées auprès de l'Organisation Maritime Internationale (OMI).

Mais, en janvier 2013, les efforts de la France en groupe de travail n'ont pourtant pas abouti : soutien insuffisant des autres États membres, et opposition franche de la Commission, qui s'est limitée à proposer la création d'un forum dédié au transport maritime durable. Promesse tenue (seulement !) fin octobre 2013, avec la mise en place du Forum européen pour le transport maritime durable (ESSF), dont la première réunion a eu lieu fin novembre.

Il est donc désormais question, pour 2014, d'obtenir des solutions opérationnelles de la part de l'Union européenne permettant aux armateurs de Manche/mer du Nord de baisser dès 2015 à 0,1 % les émissions de soufre de leurs navires.

Pour relever ce défi, les armateurs français en appellent au soutien des instances communautaires sur deux points cruciaux :

- ✓ l'ouverture des aides européennes et nationales à la conversion des navires au Gaz Naturel Liquéfié (GNL) ;
- ✓ l'obtention de dérogations temporaires sur le principe de la globalisation des émissions au-delà du soufre (oxyde azote, CO2 et particules) le temps de la conversion de la flotte.

Une démarche innovante de transition écologique : la « route to compliance »

Armateurs de France et son homologue britannique, la UK Chamber of Shipping, ont proposé une solution partagée et dynamique : les armateurs s'engagent à faire basculer une partie de leur flotte dès le 1^{er} janvier 2015, et le reste de leur flotte dans un délai de un à deux ans.

Ce parti pris démontre la volonté des armateurs français de concilier écologie et compétitivité, dans le respect des engagements internationaux.

Bientôt un régime national d'aides pour accompagner le passage des navires au Gaz Naturel Liquéfié (GNL) ?

Le Gouvernement devrait prochainement annoncer la mise en place d'un régime d'aides à destination des armateurs, afin de les accompagner dans l'équipement de leur flotte au GNL dans le cadre de l'application du « 0.1% » de soufre en Manche/mer du Nord au 1^{er} janvier 2015. Une bonne nouvelle qui intervient in extremis pour mettre aux armateurs de respecter les contraintes économiques lourdes d'un calendrier très serré imposé par l'Union européenne

LA NOUVELLE CHARTE BLEUE D'ARMATEURS DE FRANCE : POUR UN TRANSPORT MARITIME DURABLE ET RESPONSABLE

2013 a été l'année de la refonte de la Charte Bleue d'Armateurs de France, près de dix ans après son adoption. Une manière, pour notre organisation, de réaffirmer son ambition en matière de responsabilité sociale et environnementale. Le texte rénové souligne le formidable bond en avant des armateurs français en matière de protection de l'environnement depuis quinze ans et consacre leur engagement historique en faveur d'un transport maritime de qualité, alliant innovation et respect de l'environnement.

Son ambition est double :

- ✓ poursuivre la réduction drastique de l'impact environnemental du transport maritime, en développant des navires plus sûrs, plus propres et plus économes en énergie ;
- ✓ promouvoir un haut degré d'exigence en matière sociale, en favorisant l'emploi et la formation dans le transport et les services maritimes, ainsi qu'un dialogue social de qualité.

LA MÉRIDIONALE, première lauréate du trophée de la « Charte Bleue »

Compagnie maritime marseillaise, LA MÉRIDIONALE a été récompensée pour son plan d'action global en faveur de l'environnement.

Ses actions phares en 2013 :

- formation de 64 marins à l'observation et à la reconnaissance des cétacés dans le cadre du système REPCET ;
- sensibilisation des jeunes générations à la pollution par les macro déchets ;
- sensibilisation de ses clients aux méfaits des mégots ;
- dépollution des calanques.

De nombreuses autres actions quotidiennes viennent également rythmer la vie de la compagnie : optimisation de la vitesse de navigation pour une consommation limitée ; optimisation de la combinaison régime moteur/pas d'hélice afin d'obtenir le meilleur rendement propulsif ; à quai, adaptation de l'utilisation des moteurs auxiliaires aux besoins.

Une belle illustration de la conscience environnementale des armateurs français !

Armateurs de France s'engage pour la protection des cétacés en Méditerranée et la préservation des océans

Bien avant la Conférence environnementale, Armateurs de France a développé un partenariat avec l'association Souffleurs d'Écume, qui œuvre à la conservation des cétacés en Méditerranée via la promotion du système REPCET. Cet outil informatif et collaboratif à l'usage de la navigation commerciale vise à prévenir les collisions entre navires et mammifères marins à l'intérieur du sanctuaire de protection Pelagos, créé en 1999 entre la France, l'Italie et Monaco. Après LA MÉRIDIONALE, la SNCM et ORANGE MARINE, deux autres compagnies maritimes françaises, GAZOCEAN et MARITIMA, ont rejoint le réseau REPCET en 2013, portant à **dix** le nombre de navires français équipés en Méditerranée.

Le 26 septembre 2013 à Monaco, Armateurs de France a également parrainé la conférence sur la prévention des collisions en mer avec les cétacés, aux côtés de Souffleurs d'Écume et des autorités française, italienne et monégasque.

Plus d'informations :

<http://www.souffleursdecume.com/>

<http://www.repcet.com/>

<http://www.sanctuaire-pelagos.org/>

Armateurs de France a également développé un partenariat avec Raphaëla LE GOUVELLO dans le cadre de son projet RespectOcean. Le site <http://www.respectocean.com/> est fondé sur un constat simple mais essentiel : la nécessité de mieux connaître les océans, qui représentent plus de 70% de notre planète, et dont le rôle est fondamental dans la régulation du climat et la biodiversité.

Son credo : « Respecter pour mieux préserver ».

Son objectif : promouvoir des actions et des bonnes pratiques qui favorisent une meilleure connaissance de nos océans, pour plus de respect.

Le pavillon français toujours à l'honneur en 2013

Le classement international du « Mémoire d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du Port » (Paris Mou) a une nouvelle fois distingué l'excellence du pavillon français, premier sur la « Liste blanche » publiée en juin 2013.

Résultat des inspections conduites en 2012 par les 27 États membres du Mémoire de Paris, ce classement consacre la qualité du pavillon français parmi l'ensemble des nations maritimes ayant fait escale au moins une fois dans un port d'Europe ou du Canada.

Le pavillon français est ainsi reconnu comme le plus performant, devant l'Allemagne, Hong-Kong, la Suède et la Grèce. Par ce classement, les armateurs français démontrent une nouvelle fois leur haut degré d'engagement en termes de qualité environnementale, de sécurité de leurs navires et de droit social.

UNE NOUVELLE CONVENTION COLLECTIVE OFFICIERS POUR UN DIALOGUE SOCIAL RENOUVELÉ

Armateurs de France a toujours fondé son action sur une exigence de qualité du dialogue social. En 2013, notre organisation a une nouvelle fois démontré son attachement à la construction de relations sociales solides, apaisées et respectueuses des gens de mer.

Au terme de plus de deux ans d'un long travail de réécriture par l'ensemble des partenaires sociaux, la Convention collective des officiers a été signée en juillet 2013 par toutes les organisations syndicales (FO, CFDT, CFTC, CFE-CGC, CGT).

La nouvelle convention remplace celle de 1948, devenue largement obsolète, ainsi qu'une grande partie des accords de de la branche. **Les partenaires sociaux ont souligné le caractère historique de cette signature**, puisque la convention précédente avait fait l'objet de plusieurs tentatives de réécriture, toutes infructueuses jusqu'ici.

Dotée d'un champ d'application clarifié et uniformisé, la nouvelle convention constitue un véritable **outil de modernisation de notre dialogue social**. Elle consacre un grand nombre d'avancées, notamment en matière d'organisation du temps de travail, de salaires minima, du calcul des congés ou des indemnités de rupture.

Le nouveau texte gagne en clarté et en lisibilité, comme en témoignent ces quelques exemples : la règle de calcul transparente des taux de congés, l'annualisation des salaires, la clarification des conditions d'embauche en CDI, la base de calcul des indemnités de fin de carrière sur les salaires réels hors primes et non plus sur les salaires minima de la branche, l'amélioration des grilles d'indemnité de licenciement, etc.

La procédure d'extension a été engagée : ce n'est que le 1^{er} jour du mois suivant celui de la publication de son arrêté d'extension que le nouveau texte entrera en vigueur. Nous espérons que son application sera effective dans le courant du 1^{er} trimestre 2014.

La nouvelle convention s'inscrit en outre dans le processus de modernisation du droit social applicable aux marins, lancé par la refonte de la partie législative du code des transports. Processus qui se poursuit aujourd'hui avec les travaux sur la partie réglementaire et la transposition en droit français de la Convention du travail maritime de 2006.

Le mot d'Éric BANEL, Délégué général :

« Notre dialogue social ne pouvait pas continuer à prospérer sur des textes obsolètes et inadaptés, sources d'incertitudes tant pour les marins que les armateurs.

Il s'agit cependant d'une étape et non d'un aboutissement dans le processus de dialogue social que nous avons initié : ce texte sera le socle nouveau sur lequel reposeront demain nos futures négociations collectives en matière de formation professionnelle, d'égalité professionnelle ou de prévoyance. »