

RAPPORT ANNUEL
2019/2020

VOIR
LA VIE
EN
BLEU



RAPPORT ANNUEL
2019/2020

VOIR LA VIE EN BLEU

Remerciements aux compagnies adhérentes, à la Marine Nationale et à l'équipage d'Armateurs de France pour leurs contributions.

Direction de la publication :
Armateurs de France
Conception-réalisation :
agencebside.fr
Rédaction : Armateurs de France,
agencebside.fr
Crédits photos :
Alizés
Armateurs de France
Arnaud Bouissou - Terra
Assemblée nationale - 2020
Augustin Vandenhove -
Louis Dreyfus Armateurs
Boireau
Bourbon
Brittany Ferries
Brittany Ferries - M. Mochet
B. Deroche
CMA CGM
Dock90
Franck Dunouau
Getty images - Jason Edwards
IFAW - Vanessa Mignon
Ilago
La Méridionale
Louis Dreyfus Armateurs
Marfret
Marine Nationale
Maxime Pontoire
OMI
Orange Marine
Philippe Bauduin
Philippe Plisson
Ponant - Nicolas Matheus
Ponant - Olivier Anrigo
Ponant - Philip Plisson
Soazig de la Moissonnière -
Présidence de la République
S. Lesbats
Thierry Sommer
TOWT.eu - H&T architecture navale
Worldrise

4

ÉCRIRE BLEU SUR BLANC



6

Interview croisée

Jean-Marc Roué, Président d'Armateurs de France, et Jean-Marc Lacave, Délégué général d'Armateurs de France, prennent de la hauteur sur les défis actuels et futurs du shipping.

10

Rétrospective 2019

Retour en images sur les temps forts qui ont animé l'année.

16

AVOIR LA MAIN BLEUE



18

Environnement De la nécessité à la priorité

24

Comment consolider la compétitivité des armements ?

28

Dialogue social Armateurs de France sur le pont !

32

Sécurité et sûreté Une détermination absolue

36

DÉROULER LE TAPIS BLEU



38

Armateurs de France en un clin d'œil

40

Présentation de l'équipage

42

La flotte de commerce sous pavillon français

43

Les adhérents d'Armateurs de France

ÉCRIRE BLEU SUR BLANC

ÉCRIRE BLEU SUR BLANC

Dans un monde où le transport maritime représente 90 % du transport mondial de marchandises, Armateurs de France occupe le terrain afin de promouvoir un shipping toujours plus responsable. Illustrations.

Saint-Pierre,
Société de Transports
Fluvio-Maritimes de l'Ouest

LES ARMATEURS FRANÇAIS, MOTEURS DE LA TRANSFORMATION DE LEUR FILIÈRE

Avec détermination, conviction et créativité, les armateurs français s'engagent pour une filière responsable, à la hauteur des enjeux économiques, environnementaux et sociaux actuels et à venir. En soutien, Armateurs de France œuvre pour défendre la compétitivité du shipping tricolore. **Bilan et enjeux avec Jean-Marc Roué et Jean-Marc Lacave, respectivement Président et Délégué général d'Armateurs de France.**



Jean-Marc Lacave
et Jean-Marc Roué

Comment se porte le pavillon français ?

JEAN-MARC ROUÉ La flotte de commerce sous pavillon français a le vent en poupe et le segment des navires du short sea est particulièrement dynamique. Par ailleurs, nous avons assisté cette année au repavillonnage de certains navires auparavant sous pavillon britannique, chez CMA CGM, par exemple. Au total, ce sont plus de 20 navires qui ont grossi les rangs de la flotte tricolore. Le pavillon français est reconnu mondialement pour son excellence, notamment en matière de sûreté et de sécurité, mais aussi sur le plan environnemental.

JEAN-MARC LACAVE Soulignons que le savoir-faire français repose spécifiquement sur la qualité de la formation initiale des marins.

Vous voulez parler de l'ENSM ?

J.-M. L. L'École Nationale Supérieure Maritime est effectivement une école de haut niveau. Elle prépare les futurs officiers aux enjeux du transport maritime moderne : nouvelles technologies, cybersécurité, développement durable... Armateurs de France entretient des liens très étroits avec l'ENSM pour favoriser l'embarquement des futurs marins par ses adhérents. Car le métier ne connaît pas la crise : les officiers trouvent un CDI dans les deux mois ! Les métiers de la marine marchande demeurent attractifs : on compte de plus en plus de marins français en formation et dans les équipages. Voilà qui est positif et encourageant.

Comment s'annonce 2020 côté business ?

J.-M. R. Les prévisions économiques mondiales ne sont pas brillantes pour 2020. Mondialisé, le transport maritime suivra le sens du vent. Et l'épidémie de coronavirus ne devrait pas améliorer les perspectives. Si l'impact économique est, à ce jour, difficile à évaluer précisément, force est de constater que le shipping est d'ores et déjà affecté. C'est un sujet de préoccupation majeur, surtout si la situation devait perdurer. Le début d'année est par ailleurs marqué par d'autres vents contraires. Je pense au nouvel an chinois qui, traditionnellement, affecte les volumes à la baisse. Sur certains aspects opérationnels, l'entrée en vigueur de la réglementation Global Cap 2020 altère, elle, de façon conjoncturelle la compétitivité du shipping.

Revenons à Global Cap 2020. Quelles conséquences pour les armateurs ?

J.-M. R. Rappelons tout d'abord que cette réglementation, adoptée par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) en 2016, et entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2020, constitue une étape majeure et même historique dans la lutte contre la pollution de l'air. Elle impose une réduction drastique des émissions d'oxydes de soufre des navires du monde entier : la teneur en soufre dans les carburants marins est en effet divisée par sept. Tout en saluant cette mesure ambitieuse, Armateurs de France avait, en son temps, alerté sur les obstacles à surmonter pour que les acteurs du transport maritime puissent se conformer pleinement aux exigences de Global Cap. L'anticipation des difficultés à venir n'a nullement entamé la volonté des armateurs de relever le défi et d'être fin prêts à l'échéance. Malheureusement, après trois mois d'application, les craintes soulevées se révèlent fondées.

C'est-à-dire ?

J.-M. R. Des problématiques se posent en termes de disponibilité, de qualité et de coût du carburant conforme aux normes. En effet, malgré l'entrée en vigueur de la réglementation, le carburant marin à très basse teneur en soufre demeure peu accessible. Et il coûte deux fois plus cher que le fuel lourd habituel avec, à la clé, des conséquences financières considérables pour les armateurs. Quant à l'alternative des mélanges, elle n'est pas sans poser potentiellement souci du fait de leur densité et du risque de séparation à l'intérieur des cuves de stockage. Outre la difficulté à respecter la réglementation, les mélanges pourraient altérer le bon fonctionnement des moteurs.

J.-M. L. Cette réglementation impacte les stratégies des entreprises qui, selon les segments de marché, ne peuvent pas répercuter les surcoûts sur leur clientèle. C'est la compétitivité du shipping qui est en jeu alors même que la réglementation avait pour objectif de favoriser ce moyen de transport le plus efficace à la tonne transportée. →



Que font les armateurs pour réduire leur empreinte carbone ?

J.-M. R. Pour atteindre la décarbonation, les armateurs font preuve de proactivité et de créativité. Ils imaginent et mettent en œuvre une palette de solutions innovantes comme la propulsion au gaz naturel liquéfié (GNL), la propulsion vélique ou encore le branchement électrique à quai qui sont applicables par une partie de la flotte de commerce. En 2018 et 2019, j'ai fortement milité en faveur de la réduction de la vitesse des navires de vrac sec et liquide, qui représentent près des deux tiers de la flotte mondiale. Réduire la vitesse a un effet direct et important sur la consommation de carburant : un vraquier réduisant par exemple sa vitesse de 12 à 11 nœuds diminue sa consommation de 18 %, et de 30 % à 10 nœuds. Cette mesure, qui peut rapidement porter ses fruits, a été reprise par le Gouvernement, et la France l'a portée auprès de l'OMI.

J.-M. L. Les problématiques environnementales sont au cœur de nos préoccupations, mais il est nécessaire que l'ensemble des acteurs soient au diapason. À ce titre, Armateurs de France milite pour que les infrastructures portuaires soient adaptées : soutages GNL, bornes de raccordement électrique, plateformes multimodales...

« SUR LE CHEMIN DE LA DÉCARBONATION, LES ARMATEURS FRANÇAIS FONT PREUVE D'UN DYNAMISME REMARQUÉ ET REMARQUABLE. »

JEAN-MARC ROUÉ

Quid du financement de la transformation énergétique et écologique ?

J.-M. R. C'est bien évidemment une question centrale pour nos adhérents. Car la transformation éco-énergétique nécessite de lourds investissements. Il existe bien quelques outils de soutien à l'investissement mais ils sont insuffisants pour compenser l'effort financier consenti par les armateurs. Je pense par exemple au dispositif de suramortissement pour l'acquisition de navires fonctionnant aux énergies alternatives (comme l'hydrogène ou le GNL).

J.-M. L. En parallèle, nous constatons la mise en œuvre de mesures prudentielles de la part des banques. La décarbonation d'une flotte ne peut se faire que step by step et en fonction des technologies disponibles sur le marché. Un effort de pédagogie reste à faire pour rassurer les banquiers qui, de leur côté, doivent gagner en flexibilité pour accompagner et sécuriser la transformation de la flotte.

Quelle est votre vision du shipping à horizon 2050 ?

J.-M. R. Je suis optimiste et confiant dans l'avenir. Les cycles économiques vont s'accélérer mais, grâce à leur gestion rigoureuse, leurs valeurs et leur état d'esprit, les entreprises françaises de transport et de services maritimes sont armées pour affronter le gros temps. Notre profession ne subit pas. Elle innove, prend des risques et des initiatives. Responsable et constructive, elle montre la voie. Par le biais d'Armateurs de France, elle a la confiance et l'écoute des gouvernants français avec lesquels nous privilégions un discours de vérité. Grâce à notre expertise et notre force de proposition, nous arrivons à influencer dans le sens des intérêts de la profession, même au niveau européen et international. L'Union européenne a légitimement des ambitions sur la décarbonation du shipping. Elle envisage, par exemple, d'étendre au secteur maritime le système européen d'échange de quotas d'émissions (ETS). Or, légiférer à cette échelle serait une erreur car le shipping est une activité par nature mondialisée et donc exposée à la concurrence internationale. Plus globalement, le dialogue constant avec toutes les parties prenantes (institutionnels, politiques, ONG, industriels, énergéticiens...) est la clé de la réussite.

J.-M. L. Il est clair que les armateurs seuls ne peuvent relever le défi de la transition écologique et énergétique. Tous les acteurs doivent jouer leur partition, au niveau international, pour coconstruire le shipping de demain, responsable et décarboné. Si un premier cap est franchi avec les émissions de composés soufrés dans l'atmosphère, la route s'annonce encore longue. Sans oublier le capital humain, bien sûr. Notre croissance doit reposer sur les trois piliers du développement durable : économie, environnement et social. Ce sont d'ailleurs les fondements de notre Charte Bleue, qui a été renouvelée l'an passé et signée des deux mains par les armateurs français. Armateurs de France reste mobilisée pour les soutenir face aux défis d'aujourd'hui et de demain.



« L'AMBITION D'ARMATEURS DE FRANCE EST DE SOUTENIR L'EXCELLENCE ET LA JEUNESSE DE LA FLOTTE FRANÇAISE, LA COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES ET LE SAVOIR-FAIRE DES FEMMES ET DES HOMMES AU SERVICE DE L'INDUSTRIE DU SHIPPING. »

JEAN-MARC LACAVER

RÉTROSPECTIVE 2019



15-17 FÉVRIER

Salon de l'étudiant

Partenaire de l'École Nationale Supérieure Maritime, Armateurs de France invite des officiers à Paris pour répondre aux questions des jeunes.

Objectif : susciter de nouvelles vocations maritimes !



14-19 FÉVRIER

Sensibilisation à la pollution sonore sous-marine

Dans le cadre d'une campagne social media, Armateurs de France est interviewée par IFAW, le Fonds international pour la protection des animaux, afin d'exposer la vision du secteur face à cet enjeu. Deux semaines auparavant, l'organisation participait à un atelier technique sur le sujet à l'Organisation Maritime Internationale.



9 AVRIL

Shipping Day

Richard Ferrand, Président de l'Assemblée nationale, accueille la communauté maritime à l'Hôtel de Lassay pour le rendez-vous annuel d'Armateurs de France. Une 2^e édition dédiée aux actions environnementales du secteur, face aux enjeux de santé publique et climatiques.



10 AVRIL

Trophée de la Charte Bleue

Lors de sa soirée annuelle au Pavillon Gabriel, à Paris, Armateurs de France remet le trophée 2019 de la Charte Bleue à La Meridionale. Il récompense deux expérimentations pionnières : la connexion à quai alimentée au gaz naturel liquéfié (GNL) et le filtre à particules (voir page 23).

13-17 MAI Comité pour la protection du milieu marin de l'OMI

Un an après l'adoption de la stratégie pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires, la définition de sa mise en œuvre est à l'ordre du jour. Armateurs de France est présente au sein de la délégation française de ce 74^e comité.



23 MAI

Atouts, évolutions et perspectives du pavillon français

Après bientôt 15 ans d'existence, l'heure est au bilan des avancées permises par la création du Registre International Français, dit «RIF». Armateurs de France et le cabinet d'avocats GIDE organisent une conférence dédiée à Paris.

29 JUIN – 10 JUILLET

La mer XXL

Armateurs de France embarque dans la 1^{re} édition de cette exposition extraordinaire sur la mer, à Nantes. Au programme : lancement de l'application @Port, qui fédère l'ensemble des acteurs présents dans l'écosystème du port ; «pitch» devant le grand public, avec ses partenaires de la Plateforme Océan & Climat (POC).



3 JUILLET

Conférence formation professionnelle

Armateurs de France invite l'OPCO Mobilités à répondre aux questions des armateurs sur ses nouvelles missions et les nouvelles modalités de prise en charge, financement et remboursement.



1-2 OCTOBRE

Blue Med Days

Armateurs de France et plusieurs de ses adhérents interviennent lors de cette 1^{re} édition de conférences, lancée par le Pôle Mer Méditerranée. Ils y partagent visions et projets pour relever les défis de la transition numérique et de la transition énergétique du secteur.

23 JUILLET
Charte SAILS

Lancement de la charte SAILS (*Sustainable Actions for Innovative and Low-impact Shipping*), au ministère de la transition écologique et solidaire, en présence d'Élisabeth Borne et de Brune Poirson.

5 NOVEMBRE

Petit déjeuner parlementaire à Paris

Armateurs de France invite parlementaires et armateurs à réfléchir ensemble aux solutions et outils pour une flotte française à la pointe de l'innovation environnementale, avec des journalistes conviés en clôture.



23-24 AOÛT

Trois temps forts en marge du G7

Armateurs de France et les compagnies signataires de la charte SAILS ont rendez-vous à l'Élysée afin de présenter leurs initiatives environnementales au Président de la République. Rodolphe Saadé, Président-Directeur général de CMA CGM, annonce une décision majeure :

sa flotte n'empruntera pas la route du Nord. La mesure de réduction de vitesse, soutenue par Armateurs de France, est la première mesure environnementale présentée par Emmanuel Macron lors de sa déclaration préalable

au sommet du G7. À Biarritz, invitée par son partenaire Surfrider Foundation Europe, Armateurs de France participe au « Pavillon Océan », une mobilisation collective pour que l'océan et sa préservation fassent partie intégrante des négociations internationales.



18-19 NOVEMBRE

L'avenir de la gouvernance internationale des océans

Armateurs de France intervient lors de la 2^e Rencontre internationale de la haute mer, à Boulogne-sur-Mer. L'occasion d'évoquer le rôle des acteurs économiques pour la préservation de la biodiversité.

27 NOVEMBRE

Rencontre Marine Nationale et Armateurs

Les acteurs privés et militaires consolident leur collaboration en matière de sécurité et de sûreté maritime au *Maritime Information Cooperation & Awareness Center*, à Brest.





2 DÉCEMBRE

Signature de la nouvelle Charte Bleue

À la veille des Assises de l'Économie de la Mer, les dirigeants des compagnies membres d'Armateurs de France se réunissent et signent leur nouvelle Charte Bleue pour un transport et des services maritimes responsables et respectueux de l'environnement. Créée en 2003, la Charte Bleue d'Armateurs de France est le socle de leur engagement en matière de protection de l'environnement et de responsabilité sociale.

En 2019, les armateurs français décident de la rénover.

Sous le triptyque « **1. Placer l'humain au cœur de nos préoccupations ; 2. Agir en faveur de la protection de l'environnement ; 3. Maintenir le meilleur niveau de sécurité** », les armateurs renforcent leurs actions à destination de l'ensemble des salariés des compagnies maritimes. Sur le plan environnemental, les acteurs du shipping français développent une démarche participative et concertée avec les acteurs privés et publics. Ils inscrivent leurs actions en faveur de la protection de l'environnement et de la santé publique, au plus près des avancées technologiques.

« Avec cette charte, les armateurs engagent leur responsabilité en matière sociale et environnementale et s'astreignent à être vertueux quant à sa mise en application. Les conditions de travail, la qualité de vie à bord et à terre, ainsi que la formation sont autant de sujets déterminants pour les compagnies maritimes qu'Armateurs de France entend préserver et défendre. Notre Charte Bleue renouvelée, en adéquation avec les défis environnementaux, incarne notre dynamisme et notre volontarisme. Les armateurs français sont les acteurs clés d'un shipping durable, responsable et proactif, fondé sur l'innovation technologique. Notre industrie démontre quotidiennement sa capacité à agir pour la transition énergétique, sujet crucial pour l'avenir de notre secteur et, surtout, de notre planète. Armateurs de France est historiquement engagée pour une Économie bleue respectueuse de l'environnement et des Hommes, et continuera d'être à l'avant-garde de ce combat. »

Jean-Marc Roué,
Président d'Armateurs de France

2-13 DÉCEMBRE COP 25

Armateurs de France est invitée à s'exprimer lors de la promotion de la déclaration Niulakita - relative à un niveau élevé d'ambition dans le transport maritime - par la ministre Élisabeth Borne.

L'occasion de partager sa vision, au sein d'un panel d'experts, sur la participation du secteur maritime à l'effort global en faveur du climat.



3-4 DÉCEMBRE

Assises de l'Économie de la Mer

L'édition 2019 est marquée par la venue du Président de la République. Emmanuel Macron rappelle la possibilité d'ouvrir une voie « pour concilier écologie et économie », saluant l'engagement et les efforts de la filière du shipping français, en particulier le choix de la propulsion au GNL, la mesure de réduction de la vitesse des vraquiers et les avancements quant à la propulsion vélique. Lors de cet événement majeur de l'Économie bleue, la coalition pour la « Transition écologique et énergétique du maritime » est signée par ses nouveaux membres, dont Armateurs de France fait partie.

12 DÉCEMBRE

Conférences AFHYPAC

Afin de conclure une année de travail avec l'Association Française pour l'Hydrogène et les Piles à Combustible, qui a permis d'élaborer un engagement pour la croissante verte (ECV) en faveur des mobilités hydrogène maritime et fluviale, Armateurs de France intervient lors d'une matinée de conférences. Cet ECV sera signé en 2020 entre l'État et les acteurs concernés. Armateurs de France sera au rendez-vous !



AVOIR LA MAIN BLEUE

De la préservation de l'environnement à la sécurité et la sûreté des navires, en passant par la compétitivité des armements et le dialogue social, Armateurs de France contribue au quotidien à concilier économie et écologie. Retour sur une année 2019 très animée.

Wind of Change,
Louis Dreyfus Armateurs



Futur navire Canopée,
compagnies Jifmar
et Zéphyr & Borée

ENVIRONNEMENT DE LA NÉCESSITÉ À LA PRIORITÉ

Face à l'urgence climatique, aux enjeux de santé publique et de préservation de la biodiversité, Armateurs de France et ses adhérents sont plus que jamais mobilisés pour faire émerger des solutions concrètes et réduire l'impact environnemental de leurs activités.

2,8%

des émissions totales de GES proviennent du shipping mondial

50%

C'est la réduction des émissions de GES imposée entre 2008 et 2050 par l'OMI

0

déchet plastique autorisé à être rejeté en mer par les navires



« La France est leader à l'OMI sur la question des gaz à effet de serre. Nous rencontrons très régulièrement l'administration française pour partager notre expertise, représenter nos compagnies et appuyer nos positions. Nous avons ainsi soutenu la soumission française à l'OMI sur la réduction de la vitesse des navires. Aujourd'hui, nous travaillons sur une approche par objectif bien accueillie dans cette instance. Quel que soit le moyen choisi, nous devons veiller à atteindre notre but : réduire les émissions de CO₂ des navires. »

Nelly Grassin,
Responsable sécurité, sûreté et environnement pour Armateurs de France

23 ans après le protocole de Kyoto et quatre ans après la COP 21, l'urgence environ-

nementale est dans tous les esprits. En parallèle de la mise en œuvre du Global Cap 2020 (voir l'interview croisée en page 6), les armateurs doivent trouver des solutions pour lutter contre le réchauffement climatique et atteindre les objectifs arrêtés par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) en 2018 : diminuer d'au moins 40 % les émissions de gaz à effet de serre (GES) par les navires d'ici 2030 (à la tonne par kilomètre), et réduire le volume total des émissions d'au moins 50 % d'ici 2050 par rapport à 2008, tout en poursuivant l'action vers la décarbonation du transport maritime.

Si combiner ces enjeux constitue une priorité, les armateurs doivent également prendre en compte les effets de leurs activités sur la biodiversité. Le Président de la République, lors de son allocution aux Assises de l'Économie de la Mer en décembre 2019, l'a d'ailleurs souligné à plusieurs reprises. L'année 2020 sera une année clé en la matière avec de grands rendez-vous comme la révision de la stratégie

nationale des Aires Marines Protégées (AMP), l'élaboration de la stratégie biodiversité annoncée dans le cadre du Green Deal européen, la tenue du Congrès mondial de la nature, ou encore la finalisation du nouveau traité des Nations Unies sur la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité marine dans les zones situées au-delà des juridictions nationales (processus dit « BBNJ¹ »).

Porter la voix des compagnies adhérentes

Pour avancer collectivement sur ces thématiques, Armateurs de France réunit les experts des compagnies adhérentes, plusieurs fois par an, au sein de son comité de pilotage environnement. Global Cap 2020, zone ECA² en Méditerranée, réduction des émissions de CO₂ et bruit sous-marin étaient au cœur des échanges en 2019. De nouveaux ateliers thématiques ont été mis en place. Pour approfondir les travaux sur la décarbonation, l'organisation a rassemblé les spécialistes de l'hydrogène ou encore de l'assistance par le vent afin de réfléchir avec eux aux solutions concrètes pour y parvenir. →

Le Lapérouse, Ponant



¹ Biodiversity Beyond National Jurisdiction
² De l'anglais « emission control area » : zone de contrôle des émissions

Wind of Change,
Louis Dreyfus Armateurs



« Le soutage de carburants alternatifs, le branchement électrique des navires à quai ou encore la compétitivité du report modal constituent des défis techniques et financiers non négligeables pour les armateurs. Ces enjeux doivent être rappelés de façon déterminée et faire naître des solutions performantes pour l'ensemble des utilisateurs portuaires. C'est le message que nous avons porté lors des travaux relatifs à la stratégie nationale portuaire, à l'occasion du Comité interministériel de la mer et lors des auditions parlementaires sur la compétitivité des ports. »

Flore Noirot-Ray,
Responsable de veille économique, multimodalité et ports pour Armateurs de France



Autre mission du comité : définir les positions et les orientations à faire valoir par Armateurs de France dans les différents débats qui ont lieu au sein des associations européenne (ECSA³) et internationale (ICS⁴). Armateurs de France porte également la voix des armateurs français au sein de la délégation française à l'OMI et participe systématiquement aux comités et sous-comités techniques traitant des questions environnementales (MEPC et PPR⁵). L'organisation apporte ainsi son expertise, assure une veille et contribue aux travaux de réglementation du transport maritime de demain. Rappeler la diversité des secteurs, être proactive, limiter les mesures régionales : telles sont ses ambitions !

Quand les armateurs s'engagent

En 2019, les armateurs ont décidé de rénover la Charte Bleue d'Armateurs de France pour formaliser leurs engagements individuels et collectifs à hauteur des nouveaux enjeux (voir page 14). La transition

énergétique est résolument engagée. Sans attendre, les armateurs mettent en œuvre les solutions disponibles (voir « Des solutions concrètes » en pages 22-23). Cependant, le véritable défi, aujourd'hui, est de basculer vers des solutions de rupture, décarbonées du puits au sillage. Il est admis qu'il n'existera pas une solution, mais des solutions, adaptées aux différents usages maritimes : hydrogène, carburants de synthèse, assistance vélique ou encore batteries... Dans cette optique, Armateurs de France veille, au sein de son écosystème, à la bonne avancée de ces sujets et s'attache à faciliter le dialogue entre les armateurs et les acteurs qui proposent des solutions adaptées au transport maritime. Selon Jean-Marc Roué, Président d'Armateurs de France et de son comité environnemental, « les armateurs français sont pionniers en matière environnementale : toujours prêts à mettre en œuvre et promouvoir les solutions les plus récentes au bénéfice de la protection de la planète et des Hommes. Cela étant, ils ne pourront pas gagner seuls le combat de la

décarbonation. Créer, dès aujourd'hui, des filières d'avenir pour produire des carburants verts et soutenir l'innovation maritime est absolument nécessaire ! ».

Au printemps 2019, Armateurs de France a participé activement au groupe de travail sur la transition énergétique et écologique dans les ports français, lancé dans le cadre des travaux de la stratégie nationale portuaire (SNP). L'organisation a notamment confirmé que le verdissement du transport maritime concerne l'ensemble de l'écosystème portuaire et que les armateurs ont besoin des ports pour réussir cette transition. Les enjeux sont nombreux : développement d'une nouvelle chaîne d'approvisionnement en carburants alternatifs (carburants désulfurés, GNL, biocarburants...) ; équipement des quais avec des infrastructures rendant possible le branchement électrique lors des escales (bornes de raccordement au réseau électrique terrestre ou connexion à un groupe GNL produisant de l'électricité à quai) ; amélioration de l'efficacité et de la fluidité des plateformes multimodales facilitant le transbordement de marchandises depuis les navires vers les barges ou les trains, afin d'accélérer le report modal de la route vers le fleuve et le rail (voir le témoignage de Flore Noirot-Ray). →

Une présence active dans les organisations internationales

La réduction des émissions de CO₂ est une priorité pour les armateurs français. Armateurs de France s'implique au sein de différentes instances pour représenter les intérêts de ses membres et trouver le meilleur compromis pour réduire les émissions, conformément à la stratégie de l'OMI.

1— Armateurs de France porte ses positions auprès de l'ICS qui siège à l'OMI. Le shipping international doit porter une voix unie et ambitieuse tout en préservant les intérêts de l'industrie. Pour réduire les émissions de CO₂, l'ICS travaille notamment sur des mesures à mettre en place avant 2023 et sur la création d'un fonds R&D (voir « Accélérer la R&D » page 26).

2— Au sein de la délégation française à l'OMI, Armateurs de France, soutenue par ses adhérents, collabore étroitement avec la Direction des affaires maritimes du MTESS⁶ sur la soumission française visant à réduire les émissions de CO₂, portée en mars 2020. L'expertise des armateurs est incontournable dans la définition d'une mesure qui sera appliquée à tous les navires du monde. L'organisation la souhaite efficace, mesurable et contrôlable.

3— Au sein de l'ECSA, Armateurs de France encourage l'influence de l'Union européenne à l'OMI pour promouvoir des politiques ambitieuses de décarbonation, tout en s'assurant de la mise en place de mesures internationales plutôt que régionales, lesquelles généreraient des distorsions de concurrence.



Mega Express Three,
Corsica Ferries

3 European Community Shipowners' Associations
4 International Chamber of Shipping
5 MEPC : de l'anglais Marine Environment Protection Committee, Comité pour la protection du milieu marin
PPR : de l'anglais Pollution Prevention and Response, Sous-comité de la prévention de la pollution et intervention
6 Ministère de la Transition Écologique et Solidaire



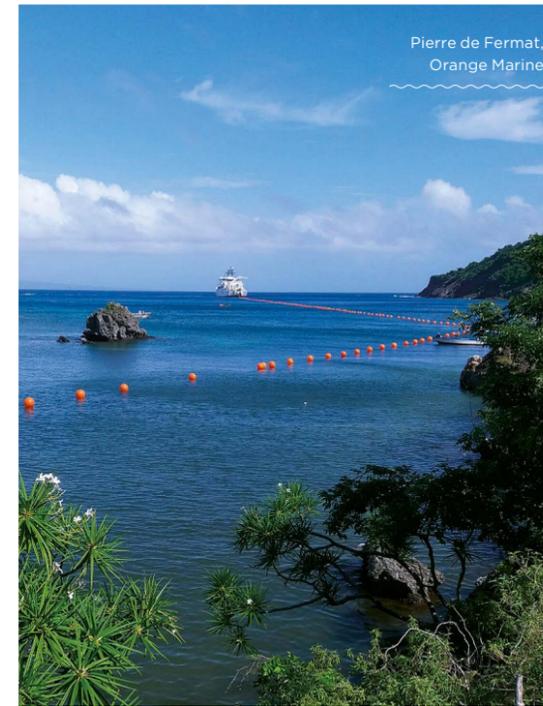
« Nous sommes convaincus des vertus du dialogue multi-acteurs pour avancer sur les questions environnementales. C'est la raison pour laquelle Armateurs de France est membre du conseil d'administration de la Plateforme Océan & Climat (POC), une coalition de plus de 80 membres engagés dans la question climatique sous l'angle de l'océan et de la biodiversité. Les travaux menés en 2019 sur le nouveau plaidoyer de la plateforme, publié à l'occasion de la COP 25, montrent combien les interactions avec le milieu scientifique et les ONG aident à avancer ensemble et efficacement. »

Cécile Rafat,
Juriste et Chargée environnement et communication pour Armateurs de France

Cap sur la biodiversité

Les marins ont à cœur la préservation de leur milieu. Limiter les risques de collision avec les cétacés, réduire le bruit sous-marin et le transfert d'espèces invasives sont quelques-uns des défis que la communauté maritime intègre toujours plus dans ses démarches environnementales, afin de concilier ses activités et la conservation de la biodiversité. Armateurs de France s'attache à promouvoir les actions, parfois méconnues, des armateurs dans ce domaine. Lors d'une audition parlementaire sur les plastiques en mer, en septembre 2019, l'organisation a ainsi rappelé l'interdiction réglementaire des rejets de plastique qui s'applique à tous les navires au niveau mondial, et a souligné la proactivité des armateurs français en la matière, qui traitent l'enjeu à la source, en supprimant progressivement l'usage du plastique à bord.

En 2019, Armateurs de France a par ailleurs engagé un dialogue avec WWF⁷ et l'administration française en vue de réduire encore davantage les risques de collision avec les



mammifères marins en mer Méditerranée. Armateurs de France et certaines compagnies se mobilisent également sur les enjeux liés au bruit sous-marin au sein des communautés d'experts nationales et internationales ou en prenant part à des projets de recherche et d'expérimentation dans différentes parties du monde.

Autre sujet d'importance : les négociations BBNJ, un projet d'accord international pour la préservation de la biodiversité en haute mer. Armateurs de France apporte aux négociateurs son éclairage quant aux effets potentiels du futur accord sur les activités du transport et des services maritimes. Aux côtés de l'ICS, partie prenante des travaux au niveau international, Armateurs de France demeure attentive à ce que les mesures de

protection du milieu marin que l'industrie appelle de ses vœux continuent d'être négociées, et encadrées, par l'OMI, dont le mandat et l'expertise sont d'ores et déjà reconnus.

Le secteur maritime représente 90 % des marchandises transportées dans le monde. Alors qu'il est le mode de transport le moins polluant à la tonne transportée, les armateurs sont plus que jamais engagés dans la transition et ont mis le cap vers la décarbonation, tout en tenant compte des enjeux de biodiversité. Ces défis ne pourront être relevés individuellement : Armateurs de France continuera de le rappeler et de miser sur la force du collectif. —

7 World Wildlife Fund

Des solutions concrètes



Le gaz naturel liquéfié (GNL)

Ce carburant clé de la transition énergétique est une réponse majeure à la problématique de santé publique. Il réduit, voire supprime, les émissions de polluants. Il diminue également les émissions de gaz à effet de serre de 8 % à 20 %. En juin 2019, dans le monde, 318 navires étaient propulsés au GNL.

Les solutions véliques

De plus en plus de projets navals utilisent la voile, soit comme mode de propulsion principal, soit en assistance à un autre mode de propulsion (diesel, GNL, électricité). Avec cette énergie renouvelable et gratuite, l'assistance par le vent ne génère en tant que telle aucune émission.

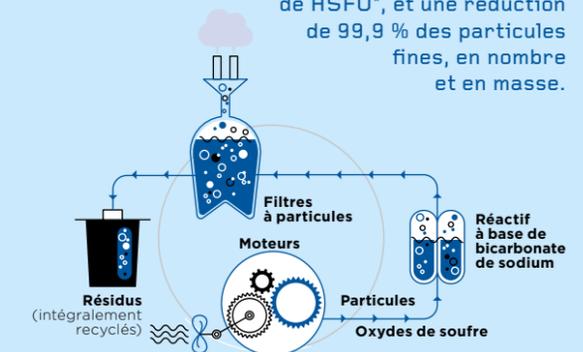


La connexion à quai

En alimentant un navire par une source d'énergie autre que celle de ses moteurs lors de l'escale, cette solution supprime en grande partie les émissions de polluants et les émissions de gaz à effet de serre, ainsi que les nuisances sonores dans les ports.

Le filtre à particules

La Méditerranée a expérimenté un filtre à particules innovant et sécurisé sur son navire amiral Le Piana. Le test est un succès puisque les résultats définitifs, produits fin 2019, montrent une efficacité de réduction des oxydes de soufre conforme au seuil MARPOL le plus bas (0,1 % de soufre) en cas d'utilisation de HSF0*, et une réduction de 99,9 % des particules fines, en nombre et en masse.



Bretagne,
Brittany Ferries

COMMENT CONSOLIDER LA COMPÉTITIVITÉ DES ARMEMENTS ?

Green Deal, fiscalité, Brexit... Sur ces sujets et d'autres, tant au niveau national qu'international, les experts d'Armateurs de France sont mobilisés pour défendre et renforcer la compétitivité des armements français et du secteur.

125%

de suramortissement pour l'achat de navires de transport de marchandises ou de passagers qui utilisent l'hydrogène ou toute autre propulsion décarbonée

41

C'est le nombre de dispositions maritimes finalement adoptées au Chapitre II « Améliorer la compétitivité du transport maritime et fluvial » de la loi d'orientation des mobilités

65 M

de tonnes de fret et **15 millions** de passagers transitent en moyenne par les ports français vers le Royaume-Uni chaque année



« Nos actions continues en amont du débat parlementaire sur la LOM ont permis de compléter, simplifier et améliorer le corpus législatif, tant en matière sociale ou environnementale que de sécurité et de sûreté des navires. Une véritable satisfaction alors que le projet de texte du Gouvernement ne prévoyait initialement que très peu de mesures concernant le shipping. Dans la perspective des travaux relatifs aux ordonnances, Armateurs de France reste, aux côtés du Gouvernement, un partenaire actif et vigilant, pour développer le pavillon et l'emploi maritime français. »

Laurène Niamba,
Responsable affaires juridiques et fiscales pour Armateurs de France

Définir une stratégie efficace et concrète pour une politique de soutien et de développement de la flotte de commerce et de sa compétitivité : c'est l'objectif qu'Armateurs de France a poursuivi en 2019 auprès des acteurs politiques et institutionnels français, notamment lors de la préparation du Comité interministériel de la mer et de l'examen du projet de loi de finances pour 2020. Dans ce cadre, l'organisation a inlassablement rappelé que la pérennisation des mesures de soutien à la flotte (exonérations de charges sociales patronales, taxe au tonnage et incitations fiscales à l'acquisition de navires) constitue un enjeu fondamental pour les entreprises de transport et de services maritimes. Déterminants et vitaux pour la compétitivité des armateurs français, ces outils favorisent l'innovation et le volontarisme des armateurs, notamment en matière environnementale. Aussi, l'entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2020 du dispositif de suramortissement en faveur de l'achat ou de

la remotorisation de navires afin d'accélérer leur transition écologique, adopté l'année précédente à l'issue d'un processus de longue haleine dans lequel Armateurs de France s'est intensément investie, est un signal positif.

L'examen du texte au Parlement, fin 2019, a entériné différents ajustements visant à rendre le dispositif euro compatible et pleinement opérationnel. Par exemple, le montant du suramortissement pour l'achat de navires représentera finalement un pourcentage conséquent de l'écart entre la valeur des navires qui utilisent une propulsion classique et celle de ces mêmes navires utilisant des modes de propulsion moins polluants. Autre avancée législative : le vote au projet de loi de finance pour 2020 d'un taux réduit de taxe intérieure sur la consommation finale sur l'électricité (TICFE) pour les navires stationnant dans les ports. Cette incitation nécessaire et bienvenue devrait inciter les autorités portuaires à s'équiper en bornes d'alimentation électrique. →

Le Soléal, Ponant





« En 2019, les institutions européennes ont été renouvelées. La Commission et le Parlement ont construit une vision commune autour d'un « Pacte Vert », clé de voûte des propositions législatives à venir. En juin 2021, deux propositions primordiales seront annoncées : la révision de la directive ETS¹, ainsi que la révision de la directive sur la taxation de l'énergie, qui risque de remettre en cause l'exonération du carburant marin. Il est donc important de surveiller ces travaux afin de s'assurer qu'ils tiennent compte des spécificités de notre secteur. »

Mathilde Prete Capasso Torre,
Responsable affaires
européennes pour Armateurs
de France

Armateurs de France représente et défend également les intérêts de ses adhérents au sein de dispositifs plus étendus, à l'instar de la loi d'orientation des mobilités dite « LOM », adoptée en décembre 2019, au terme de plus de deux ans de travaux. Associés à l'ensemble des réunions de concertation et auditions parlementaires sur le volet maritime du projet de loi, les experts d'Armateurs de France ont pu s'assurer que les mesures proposées correspondaient au mieux aux besoins des compagnies maritimes, contribuant ainsi à plusieurs améliorations notables du texte (voir le témoignage de Laurène Niamba en page 25).

Décarboner, oui, mais comment ?

Sur un autre terrain, Armateurs de France participe activement aux travaux en cours en matière de politique et de fiscalité environnementale liés au « Pacte Vert », qui vise à assurer la conversion de l'industrie européenne vers la décarbonation

par le biais de solutions de transition adaptées. Pour la première fois, le secteur maritime pourrait être inclus dans le système communautaire d'échange de quotas d'émissions (ETS). Armateurs de France a attiré l'attention des institutionnels européens et internationaux sur les conséquences pour le secteur d'un dispositif dont le mécanisme n'est pas approprié à la nature même de l'immense majorité des armements européens. Armateurs de France et l'ECSA mènent en parallèle un travail de pédagogie constant avec les parlementaires européens et la Commission européenne, et soutiennent la soumission de l'ICS visant la mise en place d'un fonds ambitieux de recherche et de développement pour le secteur maritime (voir « Accélérer la R&D » ci-dessous). A minima, Armateurs de France souhaite prévenir toute distorsion de concurrence afin de préserver la compétitivité des entreprises maritimes françaises, et s'oppose donc à toute mesure régionale (voir le témoignage de Mathilde Prete Capasso Torre).

Accélérer la R&D

Décembre 2019 : accélérer la R&D est nécessaire pour réduire les émissions de CO₂ des navires. C'est pourquoi les associations internationales d'armateurs ont fait la proposition au Comité pour la protection du milieu marin de l'OMI de mettre en place un fonds R&D, alimenté par le shipping international via une contribution obligatoire de 2 USD par tonne de carburant achetée, et supervisé par les États membres de l'OMI. Le gain : environ 5 milliards d'USD sur dix ans qui seront investis dans des projets de décarbonation du transport maritime.



L'Esturial, Genavir

La fiscalité environnementale est également au cœur des travaux d'Armateurs de France avec la taxonomie, dont l'entrée en vigueur conditionnerait à court terme l'obtention de prêts de la part des grands institutionnels. L'organisation veille à ce que la Commission tienne compte dans sa réflexion d'une série de paramètres compatibles avec les solutions de transition environnementale accessibles aux armateurs.

Le maintien de dispositifs spécifiques au secteur maritime constitue un autre enjeu majeur. Mission accomplie en 2019 pour la taxe au tonnage et, plus globalement, les lignes directrices en matière d'aides d'État. Sans oublier le renouvellement jusqu'en 2024, à l'identique, des dispositions du règlement d'exemption catégorielle pour les porte-conteneurs.

Le Brexit, et ensuite ?

Enfin, 2019 a été marquée par la finalisation de l'accord de retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne. Armateurs de France a pris part aux débats de la task force de l'ECSA et a mené les discussions pour le secteur auprès de Maignon afin de faire remonter les préoccupations des armateurs et minimiser l'effet du Brexit sur leurs activités. Armateurs de France a également ouvert le dialogue avec Bercy pour peser dans la négociation de la relation future avec le Royaume-Uni. Car le Brexit est aussi l'opportunité de signer de nouveaux contrats ! Armateurs de France veillera à ce que les négociations du futur accord commercial comme la stratégie industrielle de l'Union assurent des conditions de marché qui se rapprochent du statu quo et n'occasionnent en aucun cas des distorsions de concurrence aux portes de l'Union (voir le témoignage de Jean-Claude Charlo ci-dessous). —



« Bien que le Brexit entraîne une situation inédite, DFDS Seaways aborde cette nouvelle page avec confiance, notamment grâce au soutien d'Armateurs de France. L'organisation a porté haut et fort la parole des acteurs du transmanche au cours de la période d'anticipation d'un no deal et continuera à valoriser les acteurs du secteur lors des futures négociations de la relation commerciale. »

Jean-Claude Charlo,
Directeur général de DFDS Seaways



3 questions à Gildas Maire,

Président du comité économie-fiscalité d'Armateurs de France et Directeur général de Louis Dreyfus Armateurs

En quoi la question du financement est-elle cruciale pour Armateurs de France ?

Afin de se développer à l'international, le transport maritime a besoin de financements suffisants et abordables ; cependant, il est confronté à une diminution des financements bancaires et à l'augmentation de leur coût. Le comité économie-fiscalité propose ainsi des solutions concrètes pour favoriser la modernisation de la flotte.

Comment percevez-vous les évolutions envisagées au niveau international ?

Il est essentiel que les initiatives engagées tant par le régulateur européen que par les banques, à l'instar des Principes de Poséidon², aboutissent à des outils compétitifs et des règles du jeu équitables.

Quels sont les points de vigilance identifiés ?

Deux dossiers font l'objet d'une attention accrue : la mise en œuvre d'une réglementation prudentielle plus stricte pour les banques en application de Bâle IV et la remise en cause par la Commission européenne de l'exonération de carburant marin en Europe.

1 Emissions Trading System

2 Initiative volontaire lancée en juin 2019 établissant un cadre harmonisé d'évaluation de l'alignement climatique des portefeuilles de financement des navires avec la trajectoire de réduction des émissions définie par l'OMI

Parc de Kincardine
en Écosse, Bourbon



DIALOGUE SOCIAL ARMATEURS DE FRANCE SUR LE PONT !

La promotion du dialogue social et de la politique de formation des branches professionnelles fait partie intégrante du socle d'Armateurs de France. À ce titre, l'organisation apporte à ses adhérents un conseil de qualité en matière sociale et assure leur représentation, en toute légitimité, auprès des pouvoirs publics.

26 000

C'est le nombre d'emplois directs générés par le transport et les services maritimes en France

16 000

marins : environ **6 700** officiers et **9 300** personnels d'exécution

10 000

sédentaires

Le 31 mai 2019 est donné le coup d'envoi de la réforme des retraites, avec le lancement d'une vaste consultation des citoyens et des partenaires sociaux. L'objectif de cette réforme d'envergure est d'instaurer un système universel de retraite par points, mettant ainsi fin aux nombreux régimes spéciaux existants. Mobilisée dès les premières heures, Armateurs de France a pris soin de défendre les spécificités du régime spécial des marins auprès des pouvoirs publics. Depuis fin 2019 et aujourd'hui encore, l'organisation participe activement aux concertations sur la réforme des retraites pour le secteur maritime.

Les grands principes du dispositif universel

Grâce au travail élaboré conjointement avec les partenaires sociaux et l'administration, certaines spécificités justifiées du régime des marins sont conservées. Elles ont été rappelées dans un courrier émis par le Secrétaire d'État chargé des

Transports, Jean-Baptiste Djebbari, et le Secrétaire d'État chargé des Retraites, Laurent Pietraszewski. L'Établissement National des Invalides de la Marine (ENIM) est ainsi maintenu comme organisme de gestion de la retraite et de la Sécurité sociale des marins. Le système universel de retraite ne s'appliquera, en outre, qu'aux personnes nées à compter du 1^{er} janvier 1987. Les marins ayant atteint l'âge de 55 ans pourront, à l'issue d'une période cumulée de 15 ans, bénéficier de l'ouverture de leurs droits à la retraite. Les taux de cotisation seront harmonisés avec ceux du système universel afin de faire bénéficier les marins des mêmes droits que tous les Français. La part salariale actuelle (10,85 %) serait ainsi portée à 11,25 %. La part patronale actuelle (allant de 1,6 % à 19,3 %) convergerait également vers celle de l'ensemble des employeurs (16,87%). Ces relèvements se feront dans le cadre d'une transition progressive et feront l'objet de compensations de l'État. →

Négocier au plus juste la politique de formation professionnelle

La réussite de la mise en œuvre de la loi pour la liberté de choisir son avenir professionnel, avec notamment l'ambitieuse transformation des OPCA en OPCO, a nécessité, pour Armateurs de France, d'œuvrer rapidement avec les partenaires sociaux. La création de l'OPCO Mobilités concrétise la volonté, non seulement, de faire progresser les métiers des branches de la marine marchande, mais également de défendre les intérêts des armateurs en occupant une place privilégiée au sein de la gouvernance de l'OPCO. En effet, Armateurs de France est membre de l'Assemblée générale et du conseil d'administration de l'opérateur de compétences, ce qui en fait un véritable moteur, pouvant jouer un rôle prépondérant dans les orientations prises. Par ailleurs, au sein des branches du maritime, l'organisation a agi au plus vite pour former les conseils des métiers des personnels navigants et des personnels sédentaires, instances paritaires chargées de définir la politique de formation, et dont elle occupe actuellement les présidences.



3 questions à

Éric Derrien,

Président du comité des affaires sociales d'Armateurs de France et des commissions paritaires de négociation des branches professionnelles du secteur maritime, et Directeur général de Genavir

Quel est le rôle du comité des affaires sociales ?

Le comité des affaires sociales constitue, au sein d'Armateurs de France, le principal lieu d'échange sur les enjeux sociaux et de formation du secteur maritime. Il s'agit également de l'instance patronale préparatoire aux négociations paritaires de branches.

En quoi consiste votre rôle en tant que Président des commissions paritaires de négociation ?

Je veille au bon déroulement des commissions ainsi qu'à l'animation et l'orientation des négociations. Le travail réalisé en commissions se fait, en outre, en parfaite concertation avec les organisations syndicales de salariés.

Quels sont les engagements pris par Armateurs de France en matière sociale ?

Ils relèvent de la Charte Bleue, à savoir assurer de bonnes conditions de travail, agir en faveur d'un management transparent et de qualité, favoriser l'emploi et la formation, promouvoir la qualité de vie au travail et fluidifier le dialogue social.

Des éléments encore en suspens...

Bien que certains grands principes aient été arrêtés, il reste encore des points en réflexion, auxquels Armateurs de France prête toute son attention. Parmi ceux-ci figurent les périodes soumises à cotisations et génératrices de points pour la retraite, les périodes comptabilisées pour le droit au départ anticipé ainsi que les catégories et salaires forfaitaires. Un groupe de travail spécifique, auquel Armateurs de France contribue pleinement, a été créé à l'initiative de l'administration afin de travailler sur ces éléments. L'organisation se satisfait d'avoir été écoutée, sur le plan des principes, par les pouvoirs publics et continue de faire entendre la voix de ses adhérents.

Quelle date pour l'entrée en vigueur ?

Le projet de loi relatif à la création du système universel de retraite a été présenté en Conseil des ministres le 24 janvier dernier, et prévoit en son article 7 une habilitation du Gouvernement à adapter par voie d'ordonnance les dispositions pour les marins dans un délai de 12 mois à compter de la promulgation de la loi. Actuellement à l'étude parmi les députés, le texte de loi devrait être transmis aux sénateurs au mois de juin, puis voté par les parlementaires l'été prochain. Dès lors, les partenaires sociaux du secteur maritime auront jusqu'à l'été 2021 pour inscrire les spécificités évoquées plus haut dans l'ordonnance dévolue à cet effet. Armateurs de France continue donc à jouer un rôle actif dans ce processus, reste vigilante et informera ses membres de toutes les avancées en la matière.

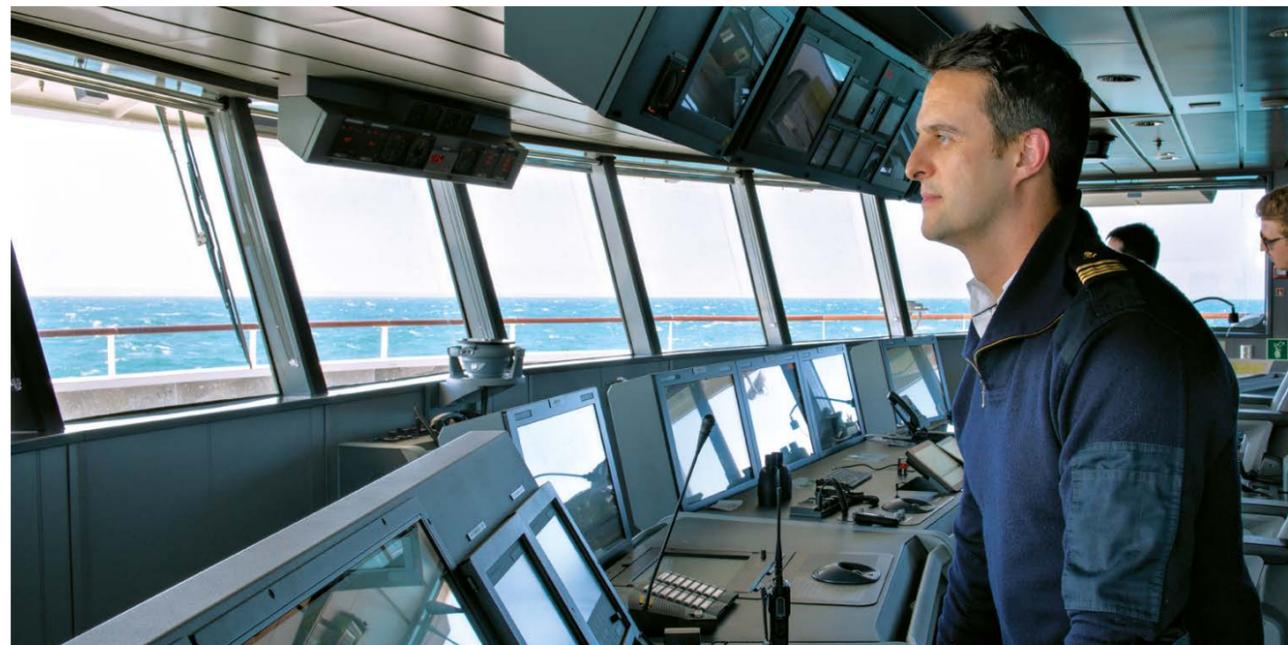
Conduire le dialogue social

Seule organisation d'employeurs représentative au sein des branches professionnelles de la marine de commerce, Armateurs de France conduit les négociations des trois conventions collectives qui couvrent son champ de compétence (conventions collectives nationales des personnels navigants officiers, des personnels navigants d'exécution et du personnel sédentaire) afin de renforcer l'attractivité du secteur maritime. L'organisation occupe, à ce titre, la présidence et le secrétariat des commissions de négociation au sein des branches du secteur (voir le témoignage de Maha Vandewalle). Elle se veut moteur dans les débats avec les partenaires sociaux et se félicite des accords signés en 2019. La vocation d'Armateurs de France est de faire valoir les intérêts du secteur maritime et de promouvoir les meilleures conditions de travail, ce qui passe par un dialogue social de qualité. Ce dernier est le gage de la pérennisation et de la performance de la filière, que l'organisation défend avec ferveur. —



« La réduction du nombre de branches professionnelles, initiée en 2014, n'est pas achevée. Passé de 942 à moins de 200, ce nombre devrait encore diminuer. La possible fusion des branches couvertes par Armateurs de France pour les personnels navigants avec celles des entreprises de remorquage et de passages d'eau a été annoncée en juin 2019. L'organisation a très vite réagi auprès des pouvoirs publics afin d'affirmer sa volonté de conserver les particularités propres aux branches du secteur maritime et n'hésiterait pas à intervenir de nouveau si elle n'était pas entendue. »

Maha Vandewalle,
Responsable affaires sociales et formation
pour Armateurs de France



Le Bougainville, Ponant

Les accords récemment signés au sein des branches du secteur maritime

1 — Branche du personnel sédentaire des entreprises de navigation

- Un avenant relatif aux salaires minima, signé le 10 juillet 2019, qui revalorise la grille des minima conventionnels pour l'année 2019
- Un accord PRO A, conclu le 22 novembre 2019, mettant en œuvre des actions de reconversion ou de promotion par l'alternance

- Un accord signé le 12 décembre 2019, créant une commission paritaire permanente de négociation et d'interprétation au sein de la branche

2 — Branches des personnels navigants officiers et d'exécution des entreprises de navigation

- Des accords PRO A, signés le 22 novembre 2019, mettant en œuvre des actions de reconversion ou de promotion par l'alternance

Les thèmes de négociation de ces branches au calendrier 2020 sont, entre autres, les minima conventionnels, l'égalité professionnelle, les conditions de travail, la GPEC¹, la prise en compte des effets de l'exposition aux facteurs de risques professionnels, et l'insertion professionnelle et l'emploi des personnes en situation de handicap.

¹ Gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences

Marco Polo, CMA CGM



SÉCURITÉ ET SÛRETÉ UNE DÉTERMINATION ABSOLUE

Armateurs de France poursuit son engagement sans faille pour une navigation toujours plus sûre des navires et de leurs équipages en assurant le lien indispensable avec les pouvoirs publics, la Marine Nationale et ses interlocuteurs privilégiés.

360

événements de brigandage ou de piraterie ont été recensés en 2019 dans le monde dont **111** dans le golfe de Guinée

- 50%

Ces événements ont été divisés par deux comparé aux sommets atteints en 2011 au plus fort des attaques au large de la Somalie

Près d'1/3

des échanges de pétrole par voie maritime transitent chaque jour par le détroit d'Ormuz

Présente dès l'Antiquité, la piraterie n'a, aujourd'hui, rien d'une légende !

Les modes opératoires ont beaucoup évolué et ce risque reste une préoccupation majeure pour les navires transitant dans certaines zones. Parmi elles, le détroit de Malacca - entre la Malaisie et Sumatra - ou la corne de l'Afrique. Mais en la matière, l'endroit le plus dangereux au monde est le golfe de Guinée, avec 111 événements de brigandage ou de piraterie recensés en 2019. En parallèle, les trafics mettent également les équipages en danger, notamment les narcotrafics, en constante progression ces dernières années, qui proviennent principalement des pays d'Amérique du Sud (voir l'interview de Jacques Gérard).

Armateurs de France est mobilisée pour relayer ces préoccupations et trouver des solutions. Les comités de pilotage sûreté-sécurité animés par l'organisation visent ainsi à favoriser le partage de bonnes pratiques. Dans un souci d'efficacité, les associations européenne et internationale sont par ailleurs sollicitées pour mener des actions communes et de plus grande envergure auprès des décideurs. À ce titre, l'ECSA est par exemple l'interlocuteur privilégié pour affronter les difficultés rencontrées en Méditerranée lors des opérations de sauvetage des migrants. L'ICS, de son côté, représente et défend les intérêts du shipping international, notamment lors des échanges avec l'État nigérian sur la piraterie au large de Lagos. →



FREMM Normandie,
Marine Nationale



3 questions à Jacques Gérard,

Président du comité sûreté-sécurité d'Armateurs de France et Conseiller institutionnel pour la politique maritime de CMA CGM

Quelle est la zone qui, aujourd'hui, vous préoccupe le plus en termes de sûreté ?

Sans aucun doute le golfe de Guinée ! La région a enregistré ces derniers mois une hausse sans précédent des enlèvements d'équipages et du niveau de violence. Face à l'impuissance des forces étatiques, les navires mettent en place eux-mêmes des mesures de sûreté, insuffisantes face au danger.

Qu'attendez-vous des autorités nationales et internationales à l'égard de la question de la piraterie en général ?

Les marins sont de plus en plus réticents à naviguer dans cette région compte tenu des risques qu'ils encourent pour leur vie et leurs biens. Une coopération européenne ou internationale doit être engagée au plus vite pour mettre fin à ces exactions.

Quelle autre préoccupation avez-vous pour le commerce maritime aujourd'hui ?

Nous observons une recrudescence alarmante des narcotrafics par voie maritime. Les cartels se servent des navires pour faire transiter la drogue d'Amérique du Sud et Centrale vers l'Europe. En 2019, 30 tonnes de cocaïne ont été saisies sur les navires des armateurs français. Il en résulte des navires immobilisés mais surtout des marins en danger. Nous attendons des États concernés qu'ils mènent ensemble une action plus efficace pour protéger les compagnies maritimes.



3 questions à

l'Amiral Prazuck,
Chef d'état-major de la Marine

En quoi les deux marines sont-elles essentielles l'une pour l'autre ?

Depuis des siècles, le rôle des marines de guerre est intimement lié à la sécurité des voies de navigation commerciales. Avec d'une part la croissance exponentielle du trafic marchand depuis quelques décennies, et d'autre part une résurgence de menaces physiques sur ce trafic, ce rôle de garant de la liberté de navigation est plus indispensable que jamais.

Travailler ensemble au quotidien, cela veut dire quoi ?

Nous sommes membres d'une même communauté, celle des gens de mer. Nous partageons les mêmes valeurs, les mêmes modes de vie, parfois très éloignés de ceux de nos concitoyens restés à terre. Régulièrement, nous prêtons main-forte à un bâtiment en difficulté, à un marin en détresse. Pour prévenir les menaces les plus graves, nous avons mis en place une organisation d'échange d'informations volontaire, avec un centre de contrôle basé à Brest, le MICA¹ Center.

Quels sont les sujets « chauds » du moment ?

Trois zones géographiques, en particulier, requièrent en ce moment une présence navale permanente : le nord de l'océan Indien, la Méditerranée centrale et orientale, le golfe de Guinée. Dans le détroit d'Ormuz, nous déployons désormais une force navale européenne, sous commandement français, qui propose notamment un accompagnement aux navires de commerce français volontaires.

Autre levier d'action pour Armateurs de France : préserver le lien essentiel noué entre les armateurs et les autorités françaises pour donner aux navires français la vision la plus précise de la situation et du danger sur zone. C'est, notamment, le cas pour les navires transitant dans le détroit d'Ormuz, qui connaît actuellement une période de forte instabilité. Sur ce sujet, le principal interlocuteur reste la Marine Nationale, avec laquelle l'organisation collabore étroitement au quotidien (voir l'interview de l'Amiral Prazuck). Deux fois par an, les rencontres Marine-armateurs voient se réunir les experts des compagnies maritimes et des responsables de l'état-major de la Marine, pour échanger sur des sujets d'intérêt commun. En novembre 2019, à la Préfecture Maritime de Brest, la réponse sécuritaire française aux enjeux maritimes nationaux a ainsi animé les débats en présence d'une cinquantaine de participants.



NC Descartes,
Orange Marine



« La sécurité des navires et de leurs équipages est une priorité pour les armateurs français. Nous les réunissons régulièrement lors des comités de pilotage dédiés et nous participons au Comité de la sécurité maritime (MSC) à l'OMI où nos conventions sont en permanence révisées pour tenir compte des nouveaux risques. Terrorisme, narcotrafics, piraterie, cybersécurité... nos principales préoccupations ont été renforcées, ces dernières années, et font l'objet d'un suivi quotidien sans faille. »

Nelly Grassin,
Responsable sécurité, sûreté et environnement
pour Armateurs de France

Surveillance constante du risque cyber

Autre objet d'échanges lors de ces rencontres : la cybersécurité. L'émergence du cyberspace dans le milieu maritime est une tendance lourde observée depuis plusieurs années. Le secteur maritime a profité pleinement de l'explosion des nouvelles technologies de l'information et de la communication pour automatiser ses processus et améliorer son efficacité, sa rentabilité et sa compétitivité. Pour exploiter ces opportunités, cette numérisation s'est accompagnée d'une interconnexion croissante de tous les systèmes d'information. Une mise en réseau pas toujours maîtrisée qui a généré d'importants risques s'additionnant aux vulnérabilités intrinsèques des systèmes concernés.

Signal fort de ces préoccupations nouvelles : lors du Comité interministériel de la mer 2018, la France a décidé de mettre en avant les enjeux liés à la cybersécurité dans le domaine maritime, en termes à la fois de protection et de développement économique, avec la création d'un centre national de coordination de la cybersécurité. Objectif : anticiper les menaces, gérer les risques et coordonner l'action des opérateurs de sécurité. Dans ce cadre, le C2M2² a vu le jour en novembre 2019, avec des comités Prospective et régulation et Analyse des risques, auxquels participent Armateurs de France et certains de ses membres. L'enjeu ? Sécuriser

les navires et infrastructures, former la filière, savoir répondre aux incidents... sans oublier de souligner la particularité maritime, qui nécessite d'adopter des mesures internationales adaptées au secteur.

L'avènement du navire autonome

Cette prise en compte du risque cyber s'est accentuée avec l'arrivée imminente du navire autonome. En tout état de cause, il n'y aura pas de navire autonome sans une cybersécurité de haut niveau. Cet enjeu est, d'ores et déjà, largement pris en compte à l'OMI, qui s'est emparé du sujet et a commencé à créer un cadre juridique pour ces nouveaux navires. Armateurs de France s'est impliquée dans la démarche afin d'accompagner et de soutenir ses adhérents avant-gardistes (voir l'exemple de SeaOwl ci-dessous).

Plus que jamais, en matière de sûreté, les risques et les technologies évoluent très rapidement. Armateurs de France reste vigilante, proactive et se veut moteur des échanges au sein du secteur et avec ses partenaires. —

SeaOwl : un premier projet de navire autonome français



Prototype de 20 mètres

Adhérente d'Armateurs de France, la société de services maritimes et offshore SeaOwl lance au printemps 2020 le premier test de navire autonome en Méditerranée, au large des côtes provençales, avec un bâtiment de sa flotte de 80 mètres. En partenariat avec Marlink, cette opération sera conduite pour assurer une meilleure qualité des liens de communication et porter une plus grande attention à la cybersécurité.

Si son projet est validé, SeaOwl lancera la construction d'un prototype de 20 mètres pour intervenir sur les champs pétroliers offshore. Armateurs de France, aux côtés de la représentation permanente à l'OMI, est mobilisée dans les travaux réglementaires encadrant le développement du navire autonome.

¹ Maritime Information Cooperation & Awareness
² Conseil de Cybersécurité pour le Monde Maritime

DÉROULER LE TAPIS BLEU

Organisation professionnelle représentant un secteur de 26 000 emplois directs, Armateurs de France est l'acteur de référence pour bâtir une économie et un emploi maritimes solides et prospères. Elle s'appuie sur une équipe d'experts, clé de la réussite pour défendre les intérêts de ses adhérents. Présentation.

Africa Two,
CMA CGM

ARMATEURS DE FRANCE EN UN CLIN D'ŒIL

La seule organisation professionnelle représentative des compagnies françaises de transport et de services maritimes.

Chiffres-clés

1903
Date de création

60 entreprises
adhérentes

1000 navires opérés
ou contrôlés

- 7 domaines d'expertise**
- Affaires européennes
 - Affaires juridiques
 - Affaires portuaires
 - Affaires sociales et formation
 - Économie, fiscalité et assurances
 - Environnement
 - Sécurité et sûreté

26 000
emplois directs
= 16 000 marins + 10 000 sédentaires

Des secteurs diversifiés aux besoins et attentes multiples



Activités
offshore



Approvisionnement
de sables marins



Assistance
et sauvetage



Océanographie
et recherche
sous-marine



Pose de câbles
sous-marins



Services
portuaires



Transport
de marchandises



Transport
de passagers



Une organisation sur mesure pour mieux représenter les intérêts de ses adhérents

Le bureau
Le Président +
des dirigeants
de compagnies

Le comité exécutif
Principal organe de
décision composé
d'une vingtaine
d'entreprises adhérentes

— **5 fois par an** —

**Les comités
de pilotage**

- Affaires sociales
- Économie-Fiscalité
- Environnement
- Sécurité-Sûreté

— **14 en 2019** —

Les groupes de travail
réunissant les experts
des compagnies

- Experts communication
- Experts juridiques
- Experts navigants
- Experts sédentaires

— **17 en 2019** —

**Les groupes de travail
ad hoc** comme
les groupes «Nouvelle
Charte Bleue»,
«Solutions décarbonées»
ou «Pollution sonore»

— **18 en 2019** —

Un rayonnement à grande échelle



**Armateurs de France
siège notamment :**

- au Conseil supérieur de la marine marchande
- au Conseil supérieur des gens de mer
- à la Commission nationale de la négociation collective maritime
- au Conseil d'administration de l'École Nationale Supérieure Maritime
- au Conseil d'administration de l'opérateur de compétences des métiers de la mobilité

**Armateurs de France est membre fondateur
du Cluster Maritime Français.**



**Armateurs de France
est membre de :**

- l'European Community Shipowners' Associations
- l'International Chamber of Shipping
- Baltic and International Maritime Council



Des missions
collectives

Défendre et promouvoir

les intérêts des entreprises maritimes
françaises

Représenter les entreprises auprès
des instances françaises,
communautaires et internationales

Assurer la communication
et la promotion de l'image
du shipping

Négocier les conventions collectives
et les accords de branches

Informier et conseiller
ses adhérents au quotidien

Des valeurs portées
par tout l'équipage



Engagement



Fiabilité



Proactivité

L'ÉQUIPAGE AU COMPLET



Assis (de gauche à droite) : Jean-Marc Lacave, Délégué général ; Maha Vandewalle, Responsable affaires sociales et formation ; Nelly Grassin, Responsable sécurité, sûreté et environnement ; Laurène Niamba, Responsable affaires juridiques et fiscales.

Debout (de gauche à droite) : Mathilde Prete Capasso Torre, Responsable affaires européennes ; Agnès Rincé, Responsable communication ; Marie-Claire Denicourt, Responsable comptabilité et ressources humaines ; Fayrouz Chebil, Assistante de direction ; Cécile Rafat, Juriste, Chargée environnement et communication ; Philippe Costa, Responsable affaires générales ; Flore Noiro-Ray, Responsable de veille économique, multimodalité et ports.

BIENVENUE À BORD!



Jean-Marc Lacave

Mon parcours ? Ingénieur des Ponts et Chaussées, j'ai notamment dirigé le grand port maritime du Havre de 2000 à 2008, avant d'intégrer le directoire de CMA CGM. PDG de Météo France de 2014 à 2019, je suis Délégué général d'Armateurs de France depuis le 1^{er} septembre 2019. Environnement, économie, social, sécurité, géopolitique... le transport maritime est un concentré d'enjeux qui reflètent, à bien des égards, « la marche du monde ».

Entre nous : *Partir en pilotine rejoindre un grand navire en vue de son accostage au port : l'un de mes meilleurs souvenirs, sportif mais tout simplement grandiose !*

Cécile Rafat

Lors de mon premier jour chez Armateurs de France, j'ai été étonnée de rejoindre une équipe presque exclusivement féminine, dans un secteur très masculin. On le voit bien sur la photo d'équipe ! Ma principale source de motivation ? Être ancrée dans mon époque en contribuant à la mutation écoénergétique : c'est un beau défi du quotidien que nous relèverons collectivement.

Entre nous : *À 7 ans, pour mon premier cours d'optimiste, j'ai dérivé vers le large... l'angoisse ! Mais tout s'est bien terminé.*



Fayrouz Chebil

Je suis une jeune diplômée. J'ai obtenu une licence en anglais à la Sorbonne, suivie d'un master en études européennes et internationales. J'ai ensuite intégré une école de communication et de journalisme... avant de rejoindre Armateurs de France ! Aujourd'hui, si je devais citer trois qualités indispensables à l'exercice de ma fonction, je répondrais sans hésiter : rigueur, polyvalence et sens du contact.

Entre nous : *Avant Paris, j'ai toujours habité à moins de 100 mètres de la Méditerranée. Mon père était directeur juridique du port de plaisance de ma ville. C'était comme si j'avais les clés !*

Maha Vandewalle

Être juriste requiert créativité, analyse et stratégie. Par ailleurs, le droit social est en constante évolution. Je relève de nouveaux défis chaque jour, ce qui laisse peu de place à l'ennui. Et puis, je peux appréhender ici des domaines qui m'étaient encore inconnus jusque-là : l'environnement, l'énergie, la sécurité... et les enjeux sont mondiaux !

Entre nous : *Avec mes origines méditerranéennes, j'ai un attachement très particulier à la mer. Rien de tel que son calme pour se ressourcer !*



Mathilde Prete Capasso Torre

Ouverture, challenge et complexité ! Trois mots qui caractérisent bien mon quotidien. Le contact avec nos adhérents est très enrichissant, il m'aide à appréhender les réalités du terrain et à comprendre les enjeux des différents secteurs représentés par notre organisation. Les armateurs ne bénéficient pas d'une image vertueuse, pourtant, l'industrie du shipping est en pleine transition. À nous de le clamer haut et fort !

Entre nous : *J'ai grandi en Italie. Je passais, enfant, mes week-ends à la mer, sur le Mont Circé, l'une des dernières étapes du périple d'Ulysse rentrant à Ithaque.*

LA FLOTTE DE COMMERCE SOUS PAVILLON FRANÇAIS AU 1^{ER} JANVIER 2020

Flotte de transport : 186 navires

TYPES DE NAVIRE	Nombre	JB ¹	TPL ²
CARGO	15	31 549	21 537
CIMENTIER	2	4 823	6 050
NAVIRE À PASSAGERS	19	10 297	2 867
NAVIRE DE RECHERCHE-EXPLORATION SCIENTIFIQUE	1	9 403	4 871
PAQUEBOT NAVIRE DE CROISIÈRE	11	100 435	12 819
PÉTROLIER	36	1 933 194	3 675 893
PORTE-CONTENEURS INTÉGRAL	30	2 605 372	2 749 808
ROULIER	19	148 959	65 418
TRANSBORDEUR (ROULIER PASSAGERS)	46	776 333	146 358
TRANSPORTEUR DE GAZ LIQUÉFIÉ	7	386 326	344 305

Flotte de services : 242 navires

TYPES DE NAVIRE	Nombre	JB ¹
BALISEUR	10	3 473
CÂBLIER	9	99 836
DRAGUE	14	35 578
NAVIRE DE SERVICES OFFSHORE	64	164 174
NAVIRE ÉCOLE	2	1 081
NAVIRE PILOTE	1	499
RECHERCHE OCÉANOGRAPHIQUE	6	14 099
REMORQUEUR	116	43 381
SABLIER	5	10 596
SUPPORT DE TRAVAUX MARITIMES	15	13 431

10,5 ANS C'est l'âge moyen de la flotte française, contre 17 ans pour la flotte mondiale

¹ Jauge brute
² Tonnes de port en lourd

LES ADHÉRENTS D'ARMATEURS DE FRANCE

AGENCE MARITIME DE L'OUEST • BESSÉ • BOLUDA FRANCE • BOURBON OFFSHORE SURF • BRITTANY FERRIES • CAN • CARIBBEAN LINE • CCI BAYONNE • CEDRE • CMA CGM • COMPAGNIE POLYNÉSIEENNE DE TRANSPORT MARITIME • CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE CHARENTE-MARITIME • CONSEIL RÉGIONAL DE BRETAGNE • CORSICA FERRIES • DFDS SEAWAYS • DRAGAGES, TRANSPORTS ET TRAVAUX MARITIMES • EYSSAUTIER • FILHET ALLARD • GASPE • GAZOCEAN • GENAVIR • GEOGAS MARITIME • GIE COMPAGNIE MARITIME DU LITTORAL • GREENSHIP GAS • GROUPE LHD • HELVETIA ASSURANCES • INGEPAR • IXBLUE • JIFMAR OFFSHORE SERVICES • LA MÉRIDIONALE • LD BULK • LES ABEILLES • L'EXPRESS DES ÎLES • LOUIS DREYFUS ARMATEURS • MARFRET • MARITIMA • MARITIME NANTAISE • ORANGE MARINE • PENN AR BED • PILOTES DE DUNKERQUE • PILOTES DE LA GIRONDE • PILOTES DE LA LOIRE • PILOTES DE LA SEINE • PILOTES DE NICE/CANNES/VILLEFRANCHE • PILOTES DES PORTS DE MARSEILLE ET DU GOLFE DE FOS • PILOTES DU HAVRE/FÉCAMP • PLASTIC ODYSSEY EXPEDITION • PONANT • PWC PARTNERS • SEAOWL FRANCE • SEA-TANKERS • SOCATRA • SOCIÉTÉ DE DRAGAGE INTERNATIONAL • SOCIÉTÉ DE TRANSPORTS FLUVIO - MARITIMES DE L'OUEST • SYNDICAT PROFESSIONNEL DU LAMANAGE DES PORTS DE LA MANCHE, DE LA MER DU NORD ET DE L'ATLANTIQUE • THOMAS SERVICES MARITIMES • TOTAL ACTIVITÉS MARITIMES • TOTAL GLOBAL LNG • TOWT — TRANSOCEANIC WIND TRANSPORT • V.SHIPS FRANCE



47, rue de Monceau, 75008 Paris — France
Tél.: +33(0)1 53 89 52 52

www.armateursdefrance.org
@ArmateursFR