

**DOSSIER DE PRESSE A L'ISSUE DE L'ASSEMBLEE GENERALE  
D'ARMATEURS DE FRANCE**

*MARDI 2 AVRIL 2013*

## LETTRE OUVERTE AU GOUVERNEMENT SUR LA COMPETITIVITE DE LA FILIERE FRANÇAISE DU TRANSPORT ET DES SERVICES MARITIMES

Du courage et de l'audace. Voilà ce qui a toujours caractérisé la filière française du transport et des services maritimes, aux avant-postes de la mondialisation. Et voilà ce que nous attendons de notre gouvernement, afin d'affronter au mieux la crise économique qui secoue l'ensemble de l'Europe.

Maillon crucial des échanges mondiaux, de la sécurité des approvisionnements et du développement de l'emploi français, notre filière recouvre une réalité industrielle précieuse pour notre pays.

La flotte française est constituée de plus d'une centaine d'entreprises, parmi lesquelles la cinquantaine d'adhérents d'Armateurs de France représente plus de 80% de l'activité du secteur. Plus de 1.100 navires sont opérés par des compagnies françaises dont près de 600 sous pavillon français et la flotte française couvre tous les secteurs d'activité (vrac sec, vrac liquide, conteneurs, passagers, recherche et technologie, dragage, extraction, services portuaires).

305.000 emplois directs et induits, 16.000 personnels navigants français et près de 6.000 sédentaires français pour un chiffre d'affaires de 14.6 milliards d'euros. Nous pourrions continuer à égrener les chiffres. L'essentiel n'est pas là. L'essentiel est qu'ils révèlent combien le transport et les services maritimes sont au cœur des échanges mondiaux et du rayonnement industriel français.

C'est pourquoi aujourd'hui, les armateurs français attendent du gouvernement que ses déclarations d'intention se traduisent rapidement en actes sur un certain nombre de dossiers majeurs pour la compétitivité de notre filière.

Au temps des discours doit succéder celui de l'action : la réforme de la loi de 1992 sur le régime pétrolier et la lutte contre la piraterie sont deux sujets qui réclament désormais un cap clair de la part de l'Etat.

Concernant la loi du 31 décembre 1992 portant réforme du régime pétrolier, son objectif est de garantir à la France un stock suffisant de produits stratégiques (pétrole, gaz, charbon). Pour ce faire, elle impose également une obligation de disposer d'une capacité de transport maritime sous pavillon national. La loi actuelle ne concerne donc que les raffineurs et le seul pétrole brut. La capacité de raffinage française ne cessant malheureusement de diminuer, le tonnage de navires pétroliers immatriculés sous pavillon français baisse mécaniquement. De 16 navires couverts, il n'en reste plus que 9, dont 2 doivent sortir de flotte en 2013. Parallèlement, la France importe de moins en moins de produit brut et de plus en plus de produits raffinés, de gaz et de charbon.

En conséquence, la loi de 1992, telle qu'elle existe aujourd'hui, est devenue obsolète et ne répond plus à ses objectifs initiaux. Sans une action énergique et rapide du gouvernement, la France risque de perdre d'ici un an sa capacité de transport de produits stratégiques, et ne sera donc plus à même d'assurer la sécurité de ses approvisionnements. L'impact sur les centaines d'emplois concernés comme la disparition du savoir-faire et de l'expertise d'équipes très qualifiées seraient également désastreux. Le compte à rebours a donc commencé : le gouvernement saura-t-il l'arrêter à temps ?

Autre dossier crucial : la lutte contre la piraterie. La protection des navires et de leurs équipages est une des premières missions de l'Etat du pavillon. Point n'est besoin ici de réaffirmer l'attachement historique des armateurs français aux équipes de protection embarquées militaires (EPE), fournies par la Marine nationale. La coopération remarquable entre la Marine Marchande et la Marine Nationale ne s'est jamais démentie. Néanmoins, dans un tiers des cas, les demandes des armateurs français ne peuvent être satisfaites, faute de disponibilité ou de temps.

Ce qui n'était au départ qu'un aléa est devenu un handicap pour la compétitivité des entreprises françaises, confrontées à la concurrence de pavillons tiers, notamment européens, qui garantissent une protection privée en tout temps et en tout lieu.

Il est nécessaire de rappeler que, tout au long de l'année 2012, Armateurs de France a plaidé auprès des pouvoirs publics français en faveur de l'ouverture de la protection des navires et des équipages français aux entreprises privées de sécurité et de service de défense, dans les cas où l'embarquement d'équipes militaires s'avère impossible. Tous les autres Etats européens s'y sont aujourd'hui ralliés, en mettant en place un cadre réglementaire adapté.

L'élargissement de la zone d'activité des pirates dans l'océan Indien depuis 2008 et l'aggravation récente de la situation dans le golfe de Guinée nous invitent au pragmatisme et à la réactivité. Les armateurs attendent désormais du gouvernement qu'il entame enfin les travaux législatifs et réglementaires nécessaires à cette évolution et qu'il y associe étroitement les armateurs français.

A l'heure du redressement productif, nous, armateurs français, affichons notre volonté et notre détermination à relever les défis de la mondialisation et à participer à la reconquête industrielle de l'économie française. Pour cela, nous proposons des solutions qui ne coûtent pas un centime au contribuable français – preuve de notre responsabilité sociale dans une période économiquement instable.

Nous espérons que l'Etat appuiera nos efforts, en reconnaissant que le transport et les services maritimes constituent un gisement d'emplois, de savoir-faire et de perspectives économiques. En contrepartie, le gouvernement pourra compter sur notre engagement à créer de la richesse et de l'emploi en France.

A charge pour lui de fixer le cap. Maintenant.

Raymond VIDIL

Président d'Armateurs de France

## CARTOGRAPHIE DE LA FILIERE TRANSPORT ET SERVICES MARITIMES

### UN SECTEUR INDUSTRIEL CREATEUR DE RICHESSE ET D'EMPLOIS

#### La flotte mondiale : 48197 navires

- 12902 navires citernes
- 4993 porte-conteneurs
- 4077 navires à passagers
- 9403 vraquiers
- 16822 cargos

#### La flotte européenne

- La flotte européenne représente 22% de la flotte mondiale en termes de pavillon et 39% en termes de flotte contrôlée<sup>1</sup>.
- 72% des importations et des exportations de l'Union européenne se font par la voie maritime.

#### La flotte française

- Une centaine d'entreprises de transport et de services maritimes,
- Plus de 1.100 navires opérés par des compagnies françaises dans le monde, dont près de 600 sous pavillon français.
- Chiffre d'affaires : 14,6 milliards d'euros.
- 16.000 personnels navigants français (11.700 dans le monde).
- 5.700 personnels sédentaires français (15.000 dans le monde).
- 305.000 emplois directs et induits en 2012 pour la filière maritime.
- Une flotte française jeune : l'âge moyen d'un navire français est de 7,4 ans contre 16 ans en Europe.
- Un secteur industriel d'une très grande diversité : vrac sec, vrac liquide, conteneurs, passagers (ferries et croisière), recherche et technologie, dragage, extraction, services portuaires (remorquage et pilotage).

---

<sup>1</sup> Flotte contrôlée : flotte de navires battant pavillons d'Etats tiers mais contrôlée entièrement par une entreprise européenne ou française.

## ACTUALITE DU TRANSPORT MARITIME

### **LE REGISTRE INTERNATIONAL FRANÇAIS (RIF) : UN OUTIL INDISPENSABLE AU MAINTIEN DU PAVILLON FRANÇAIS**

Les armateurs français évoluent dans un cadre mondialisé et extrêmement concurrentiel. À cet égard, la création du RIF a représenté une avancée majeure pour les armateurs français en contribuant à rééquilibrer le différentiel de compétitivité des entreprises françaises.

Après un démarrage lent, le RIF a désormais pris sa vitesse de croisière. La croissance de l'emploi au RIF depuis 2006 en est un critère significatif. Ce dispositif a effectivement permis de conserver une flotte de commerce sous pavillon français. Les armateurs sont très attachés à conserver un cadre stable sur le long terme nécessaire à leur activité. C'est pour eux une condition indispensable au maintien de l'emploi en France.

**A l'heure où le gouvernement s'apprête à lancer une mission sur la compétitivité de la filière de transport et de services maritimes, l'urgence est de consolider cet outil indispensable à la survie de la flotte sous pavillon français.**

### **LES ENTREPRISES DU SECTEUR MARITIME PRIVÉES DU CRÉDIT D'IMPÔT POUR LA COMPÉTITIVITÉ ET L'EMPLOI (CICE)**

Créé par la 3e loi de finances rectificative pour 2013, ce dispositif doit redonner aux entreprises les moyens de redresser leur compétitivité et soutenir l'emploi. Or, il n'existe pas d'activité plus exposée à la concurrence internationale que le transport maritime et pourtant le CICE n'est pas applicable aux entreprises de transport et de services maritimes ayant opté pour le système de taxation forfaitaire au tonnage.

Armateurs de France a largement fait savoir combien le secteur déplorait une telle décision, nos entreprises se situant pleinement dans la cible fixée par le gouvernement. Cette mesure aurait de surcroît été particulièrement impactante pour les armateurs présents dans le transport de passagers, qui emploient exclusivement des marins français tout en subissant de plein fouet les conséquences de la concurrence européenne ou internationale.

## LE PAVILLON FRANÇAIS, PAVILLON D'EXCELLENCE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ET DE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

**Publié en janvier 2013, le traditionnel tableau de performance des pavillons de l'International Chamber of Shipping (ICS) a, une fois de plus, reconnu l'excellence du pavillon français.** Comme 13 autres pays sur un total de 111 pays, la France répond à la totalité des critères retenus par l'ICS. Parmi ceux-ci figurent notamment l'âge de la flotte, l'application des conventions de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), la reconnaissance par les sociétés de classification ou les contrôles par l'Etat du port.

A la fois indicateur de qualité des armateurs qui utilisent un pavillon et une mesure de l'implication de l'Etat du Pavillon dans l'adoption et la mise en œuvre des conventions internationales, ce tableau a donc valeur de référence.

**Armateurs de France a salué cette performance française, qui témoigne à nouveau de l'excellence de notre secteur maritime et du pavillon français.**

**Ce classement très positif récompense l'engagement des armateurs français en matière de sécurité et de respect de l'environnement.** La flotte française, qui a une moyenne d'âge de moins de 8 ans, est ainsi devenue une des plus jeunes au monde.

**Dans un contexte toujours plus concurrentiel, les armateurs français mènent depuis 20 ans un combat permanent pour un transport maritime de qualité, clef de leur compétitivité sur le marché international.**

## LE TRANSPORT MARITIME EST LE MODE DE TRANSPORT LE PLUS RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT À LA TONNE TRANSPORTÉE

Depuis 15 ans, le transport maritime a considérablement réduit son impact environnemental, malgré une augmentation massive du commerce mondial transitant par la mer : les pollutions par hydrocarbures ont été enrayerées et les émissions de CO<sub>2</sub> ont été divisées par 20. Le transport maritime émet 5 fois moins de CO<sub>2</sub> que le transport routier et 13 fois moins que le transport aérien.

## LE TRANSPORT MARITIME FRANÇAIS, CHAMPION DE LA REDUCTION DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

**Maillon crucial des échanges mondiaux, les compagnies françaises de transport et services maritimes œuvrent quotidiennement pour rendre cette industrie toujours plus compétitive, dans le respect des hommes et de l'environnement.**

Quelques chiffres, alors qu'on célèbre actuellement la Semaine du développement durable : le transport maritime représente moins de 3% des émissions polluantes dans l'air alors qu'il assure 90% des transports mondiaux; et depuis 15 ans, le nombre de pollutions par les navires a été diminué de 90%.

La réduction de l'empreinte environnementale globale des compagnies maritimes françaises est aujourd'hui devenue un élément primordial de leur compétitivité.

Le défi qui est devant nous est d'une ampleur sans précédent en même temps qu'il est une formidable opportunité sur l'avenir d'un secteur d'activité qui compte près de 1.000 navires, 16.000 navigants et 6.000 emplois sédentaires, transporte 10 millions de passagers par an. Un secteur d'activité que la France, pays maritime par excellence, a tout intérêt à valoriser, dans un contexte de plus en plus périlleux pour l'ensemble de son industrie. Ce défi, c'est celui de l'innovation pour des navires toujours plus propres, toujours plus sûrs et plus économes en énergie.

Le transport maritime est la seule activité industrielle qui, par le biais d'une réglementation internationale contraignante, s'est engagée à réduire ses émissions de CO<sub>2</sub>, dès le 1<sup>er</sup> janvier 2013 avec un objectif de 30% à l'horizon 2025. Selon une étude de l'Organisation Maritime Internationale, ces mesures entraîneront, à l'horizon 2050, une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> estimée à 1.300 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> par an. Depuis de nombreuses années, les armateurs français ont fait des efforts significatifs en termes d'optimisation énergétique et de réduction des impacts sur l'environnement. Depuis 2005, CMA CGM et MARFRET ont déjà réduit de 30% leurs émissions de CO<sub>2</sub> par conteneur transporté et par km et visent 50% de réduction dès 2015.

Nous pourrions égrener encore les exemples de l'action environnementale des armateurs : réduction de 90% des émissions de soufre d'ici 2020, affichage du CO<sub>2</sub> des prestations de transport, marquage des conteneurs après fumigation, engagement dans le programme REPCET de protection des cétacés en Méditerranée, etc.

Aujourd'hui, les armateurs souhaitent franchir une nouvelle étape en adoptant le Gaz Naturel Liquéfié (GNL), carburant d'avenir pour un transport maritime respectueux de l'environnement. Le GNL ne produit quasiment aucune émission de soufre et de particules et très peu d'oxydes d'azote. Son développement est donc crucial pour notre industrie, comme en témoignent la définition de nombreux projets « pilotes », dont celui porté par les compagnies Brittany Ferries et STX France dans le cadre des investissements d'avenir, ou les études techniques de CMA CGM sur la propulsion au gaz des porte-conteneurs.

La mission de coordination sur le GNL, conduite par Jean-François JOUFFRAY, vient de remettre ses conclusions au ministre des Transports, Frédéric CUVILLIER. En fédérant l'ensemble des acteurs professionnels, elle a permis de faire émerger une véritable dynamique de développement en faveur de la création d'une filière industrielle française du GNL. Preuve que si nous savons convaincre et expliquer nos efforts en matière environnementale, nous pouvons entraîner derrière nous l'ensemble de la chaîne logistique : armateurs, fournisseurs de gaz, fabricants de technologies pour le GNL et grands ports maritimes.

L'essentiel à retenir est ici : l'environnement, le social et l'économie sont les trois piliers du développement durable et sont indissociables les uns des autres. A l'heure du « redressement productif », nous, armateurs, proposons des solutions concrètes et réalistes pour la pérennité de notre industrie maritime. Notre démarche volontariste en la matière se veut le gage d'un développement économique et social harmonieux.

## TIRER PROFIT DE LA REFORME PORTUAIRE : RELANCER LA COMPETITIVITE DE NOS GRANDS PORTS MARITIMES

Les ports français ont trop longtemps souffert de comparaisons internationales défavorables en matière de compétitivité. En dépit de leur position géographique exceptionnelle, ils peinaient à attirer les trafics maritimes en raison de leurs faiblesses structurelles et entraînent en perte flagrante de vitesse face à leurs concurrents européens.

Pendant quinze ans, les armateurs français ont attendu l'achèvement indispensable de la réforme portuaire de 1992. La loi du 4 juillet 2008, visant à relancer les grands ports français, a donc constitué pour nos entreprises un véritable tournant. Les trois objectifs poursuivis, à savoir le recentrage des ports sur des missions d'autorité publique, la modernisation de la gouvernance portuaire, enfin la mise en place d'un commandement unique pour rationaliser la manutention, représentaient une petite révolution eu égard à la léthargie portuaire qui régnait en France.

Lente à se mettre en place, cette réforme est désormais réalisée et a d'ailleurs été accompagnée par les armateurs français, toujours animés d'un fort sens de l'intérêt collectif. **Maintenant que la nouvelle gouvernance portuaire est en place, les grands ports maritimes peuvent se concentrer sur les missions régaliennes, le transfert des personnels et moyens des ports vers le secteur privé est achevé.**

**A l'heure où le gouvernement prépare un plan de relance portuaire, Armateurs de France, qui assure la présidence de la commission transports du MEDEF, a présidé un groupe de travail associant les principales fédérations de transport (TLF, FNTV, UTP, CAF) afin de proposer aux pouvoirs publics des actions concrètes et immédiates.**

**Les conclusions de ce rapport, qui doit être remis la semaine prochaine au ministre des Transports, peuvent être résumées comme suit :**

➤ **Un premier bilan positif**

**Globalement, il faut saluer cette réforme, qui a permis de responsabiliser les autorités portuaires.**

**La productivité des ports nationaux s'est améliorée de façon significative. De la même façon, le climat social s'est apaisé. Pour l'ensemble des opérateurs publics et privés, l'étape suivante consiste donc à s'approprier ce nouvel outil et à l'utiliser efficacement.**

➤ **Une réforme qui reste inachevée**

Plusieurs sujets essentiels à la relance portuaire nationale manquent toujours à l'appel.

**En premier lieu, le principal défi actuel pour les ports français reste l'augmentation des volumes.** Ces derniers restent largement en dessous des niveaux des ports d'Europe du Nord, en particulier Rotterdam, Anvers et Hambourg, et n'arrivent pas à décoller véritablement. On est encore très loin de la massification espérée.

En second lieu, en dépit de la création d'un Conseil de coordination interportuaire, cette dernière reste très insuffisante, étant circonscrite à la création, encore très bureaucratique, d'Haropa<sup>2</sup>. **Les synergies possibles entre ports français sont en-dessous de ce qu'elles pourraient et devraient être. La création d'un axe Rhône**

---

<sup>2</sup> Le Havre, Rouen, Paris



est toute aussi nécessaire que celle de l'axe Seine et pourtant elle ne progresse pas, tant les positionnements institutionnels des différents acteurs sont éloignés.

**Enfin, le développement commercial et industriel n'est toujours pas à la hauteur des attentes**, malgré la création des conseils de développement de chaque port. **Il est plus que temps d'entamer une phase de reconquête commerciale.** Maintenant que les outils sont en place, il est impératif que les ports français puissent jouer le rôle naturel qui est le leur en France et en Europe. Pour ce faire, nous avons besoin de commerciaux. **Une vraie révolution culturelle pour les autorités portuaires françaises.**

➤ **Les suites de cette réforme**

Il faut s'en souvenir : le secteur privé a assumé ses investissements. Et il faut le rappeler : le rôle des opérateurs est déterminant dans le succès des ports français.

**Il est donc capital que l'Etat assume maintenant ses propres investissements dans le domaine des infrastructures.** Or, compte tenu des contraintes budgétaires, l'Etat ne dispose plus que de moyens limités. **C'est l'immense chantier du Schéma national des infrastructures de transport (SNIT), aujourd'hui simple catalogue à la Prévert.**

Conscients qu'il faudra prioriser les projets existants, les armateurs ont décidé d'interpeller les pouvoirs publics. **Après la gouvernance, l'enjeu est désormais celui de la desserte portuaire et de l'amélioration des liaisons avec l'hinterland.** Notre pays doit enfin donner la priorité au maritime, au développement des infrastructures ferroviaires, fluviales et routières afin de désenclaver nos grands ports maritimes.

➤ **Priorité à la desserte des ports français**

La question de la desserte de l'hinterland, tout particulièrement par voie ferroviaire ou fluviale, reste au cœur des difficultés des ports français. Le ferroviaire ne concerne que 4% des acheminements sur l'axe de la Seine. La part du fluvial (11%) pourrait être bien meilleure s'il y avait un prix (THC) unique pour les chargeurs mais elle pâtit également de projets en attente depuis de nombreuses années pour améliorer la desserte des Grands Ports du Havre et de Marseille.

C'est pourquoi une desserte efficace de l'hinterland passe nécessairement par des grands corridors de transport de marchandises. Il en va ainsi évidemment du corridor de l'axe Seine et du corridor rhodanien reliant Marseille à Genève *via* Lyon. Le manque de coordination sur ce dernier rejoint ici le manque d'investissements publics.

Qualité des infrastructures et développement de la logistique sont les piliers du développement portuaire du nord de l'Europe, en particulier en Allemagne. La France doit se rapprocher de ces modèles, sous peine de voir ses ports connaître un sort funeste.

➤ **Pour une nouvelle politique industrialo-portuaire**

A l'heure où la reconquête de la compétitivité industrielle est au cœur de la relance économique de la France, les grands ports maritimes ne doivent pas manquer ce virage décisif. **Ce nouveau et grand défi réside essentiellement dans le développement des énergies marines renouvelables, que les ports et de nombreux armateurs ont d'ores et déjà entrepris de relever.**

**C'est également la promotion du Gaz Naturel Liquéfié (GNL), carburant d'avenir pour le transport maritime. Les ports français, malgré l'excellente mission de coordination lancée par les pouvoirs publics en 2011<sup>3</sup>, ne**

---

<sup>3</sup> Mission présidée par Jean-François Jouffray, du Conseil général de l'écologie et du développement durable (CGEDD).

**suivent pas.** Nous, armateurs français, savons que les ports du Benelux et d'Allemagne s'équipent déjà. Lorsque les réglementations internationales et communautaires sur le fioul seront devenues trop contraignantes et que de plus en plus d'armateurs franchiront le pas, serons-nous contraints de chercher ailleurs les capacités nécessaires à nos navires ?

**Enfin, nous déplorons depuis longtemps le déclin du raffinage en France, dont les ports et les armements français sont les victimes collatérales.** Pourtant, les pouvoirs publics s'accrochent à une loi, la loi du 31 décembre 1992 portant réforme du régime pétrolier, aujourd'hui devenue largement obsolète. Alors que la France importe de plus en plus de produits pétroliers déjà raffinés, la loi continue de réserver aux seuls produits bruts le bénéfice d'une obligation de pavillon qui ne concerne plus que 7 navires, contre 18 il y a encore dix ans. Il est temps pour les pouvoirs publics de se doter d'une politique volontariste sur ce secteur, faute de quoi il disparaîtra, et avec lui l'activité induite pour nos ports.

**Pour les armateurs français, particulièrement attentifs aux enjeux environnementaux, le développement des ports français est capital pour réduire l'impact environnemental du transport.** La réduction des distances de pré ou post acheminement terrestres est un enjeu majeur, qui permettra un gain de temps de transport non négligeable dans le choix de la chaîne logistique, notamment, notamment pour le shortsea. Pour cela, les ports français doivent garantir une meilleure qualité de connexion aux différents modes de transport intermodaux.

**Les armateurs, acteurs internationaux mais aussi locaux, souhaitent que la France trouve sa place dans les grandes nations portuaires européennes. Il en va de son propre avenir maritime et du dynamisme de ses territoires.**

CONTACT PRESSE :

PASQUINE ALBERTINI – 06.24.35.45.43 ; [p-albertini@armateursdefrance.org](mailto:p-albertini@armateursdefrance.org)