

# SECURITE DES APPROVISIONNEMENTS ENERGETIQUES FRANÇAIS : LA RÉFORME ENFIN EN MARCHE

---

Votée par l'Assemblée nationale, le 10 octobre 2014, dans le cadre de l'examen du projet de loi sur la transition énergétique, la réforme de la loi du 31 décembre 1992 est désormais en marche. L'obligation de pavillon français, qui ne concernait que le transport de pétrole brut, sera étendue aux produits raffinés.

**Une réforme vitale pour garantir la sécurité de nos approvisionnements stratégiques, la survie des transporteurs maritimes français de produits pétroliers, et avec eux, le maintien d'un vivier d'emplois français hautement qualifiés.**

**Une victoire pour la compétitivité du pavillon français.**

---

# 7 Sécurité des approvisionnements énergétiques français : l'enjeu de la réforme

## LA LOI DU 31 DECEMBRE 1992, RENDUE OBSOLÈTE PAR LA PERTE DE VITESSE DU RAFFINAGE EN FRANCE

**Le constat : la France est essentiellement dépendante du transport maritime pour ses approvisionnements en produits pétroliers.**

### La loi du 31 décembre 1992 aujourd'hui

- **Un objectif stratégique** : garantir à la France un stock suffisant de produits pétroliers bruts ET raffinés, pour faire face à toute situation de crise ou de pénurie.
- **Une obligation de pavillon français pour assurer un contrôle sur ses importations de produits pétroliers.**
- **Un champ d'application trop restreint** : seuls les raffineurs de pétrole brut ont obligation de disposer d'une capacité de transport maritime (uniquement), sous pavillon français, proportionnelle aux quantités de pétrole brut entrant dans l'unité de raffinage.

### Les évolutions du secteur énergétique ont plombé le dispositif actuel

**Ce dispositif correspondait à une forte capacité de raffinage, qui existait en France il y a vingt ans. Or depuis 1992, la France importe de plus en plus de produits déjà raffinés et de moins en moins de pétrole brut. Cette évolution a entraîné l'effondrement du nombre de navires et d'emplois sous pavillon français.**

**En cause les mutations du secteur énergétique** : baisse des capacités de raffinage en France et en Europe, hausse des importations de produits déjà raffinés dans les pays producteurs, modification de la carte des approvisionnements et des zones de production, etc.

Avec une **double conséquence** :

- une diminution constante du nombre de navires pétroliers sous pavillon français : **de 13 navires en 2009 à 7 navires en 2014**. Les importations françaises sont désormais assurées par des navires sous pavillon tiers, moins chers, qui échappent au contrôle de l'Etat français et ne garantissent pas le même niveau de sécurité que le pavillon français ;
- **le départ de nombreuses sociétés de transport maritime françaises** (BW shipping en 2012, Maersk Tankers en 2014). Seules quelques compagnies telles que Socatra, Sea Tankers ou V-Ships sont encore capables d'assurer le transport de pétrole brut ou de produits pétroliers sous pavillon français.

## LA RÉFORME DE LA LOI DU 31 DÉCEMBRE 1992 : SAUVER LA FILIÈRE FRANÇAISE DE TRANSPORT MARITIME DE PRODUITS PÉTROLIERS ET GARANTIR L'INDÉPENDANCE STRATÉGIQUE DE NOTRE PAYS

### Maintenir la filière française pour garantir la sécurité de nos approvisionnements

Sans navires français, c'est la fin de l'indépendance stratégique de la France. Avec, de surcroît, un impact désastreux sur les centaines d'emplois concernés et la disparition d'un vivier de personnels hautement qualifiés.

Sans navire français, c'est également la victoire de la complaisance et la fin de la politique de haute qualité environnementale mise en place pour protéger nos côtes. Pour la deuxième année consécutive, le pavillon français a en effet été récompensé comme le pavillon le plus sûr et le plus responsable sur les plans environnemental et social.

### Le contenu de la réforme

**La solution : étendre aux produits pétroliers l'obligation de pavillon**, qui pèse uniquement pour le moment sur le transport de pétrole brut.

L'article 16 du projet de loi sur la transition énergétique en faveur de la croissance verte prévoit en effet que tous les acteurs économiques mettant des produits pétroliers à la consommation devront justifier d'un recours à une capacité de transport maritime de pétrole brut et de produits pétroliers sous pavillon français.

#### Une réforme dynamique pour :

- **L'emploi.** A ce jour la filière représente 32 navires et 450 emplois (navigants et sédentaires). La réforme permettra **d'augmenter d'une vingtaine le nombre de navires sous pavillon français** et les emplois qui y sont liés avec la **création de plus de 250 emplois**.
- **Les intérêts stratégiques de la France.** La sécurité de nos approvisionnements sera assurée, notamment en cas de crise.
- **Le pavillon français.** La flotte en propriété sous pavillon national sera maintenue et développée, elle est à la disposition de l'Etat en cas de crise, de guerre ou de pénurie.
- **L'enseignement maritime français.** L'embarquement des élèves de l'Ecole Nationale Supérieure Maritime (ENSM) sera assuré.
- **La protection de l'environnement.** **Le pavillon français a été récompensé en 2013 et en 2014 pour sa qualité, la sécurité de ses navires et les mesures prises en faveur de l'environnement.** Choisir le pavillon français contre un pavillon sous norme ou complaisant, c'est donc faire un choix responsable.