

# DOSSIER DE PRESSE ARMATEURS DE FRANCE 7 AVRIL 2015

---

Compétitivité, préservation de l'emploi français, renforcement de notre présence au sein des instances européennes et préparation de la conférence Paris Climat 2015 : passage en revue des principaux dossiers d'actualité de notre organisation.

---

# **Compétitivité et Emploi**

Préserver l'excellence française avec un mot d'ordre : la compétitivité !

## **UNE FISCALITE PLUS INCITATIVE POUR L'INVESTISSEMENT ET L'EMPLOI**

### **I. La pérennisation de la taxe forfaitaire au tonnage**

**Armateurs de France a fortement œuvré au maintien du dispositif en assistant l'administration française et en intervenant directement auprès de la Commission européenne.**

En 2003, la France a instauré un système de taxe forfaitaire au tonnage. Aucune condition de pavillon n'était imposée pour les navires mais les activités réalisées sur des navires affrétés à temps battant pavillon tiers n'étaient éligibles qu'à hauteur de 75 % du tonnage net de la flotte. Ce dispositif avait été notifié et approuvé par la Commission européenne.

En 2005, la France a supprimé le seuil de 75 % concernant les navires affrétés à temps battant pavillon tiers. Toutefois, ce changement n'ayant pas été notifié à la Commission européenne, celle-ci a souhaité procéder à quelques vérifications.

Finalement, la loi de finances rectificative pour 2014 a formalisé les nouveaux critères d'éligibilité au régime forfaitaire de taxation au tonnage. L'entreprise doit :

- justifier d'au moins 25 % de pavillon communautaire (État membre partie à l'accord sur l'Espace économique européen),
- s'engager à maintenir ou à augmenter, au cours de la période décennale d'option, la proportion de tonnage net exploité sous pavillon communautaire.

**Grâce à sa réactivité, Armateurs de France a obtenu la garantie de la pérennité d'un dispositif essentiel à la compétitivité des entreprises de transport et de services maritimes.**

### **II. Plus-values de cession de navires : une victoire pour Armateurs de France**

Avec une moyenne d'âge de 8 ans, contre 16 dans le reste du monde, les performances de la flotte française sont régulièrement reconnues au niveau international. Ainsi, le pavillon français arrive en tête sur la « Liste blanche » du classement international réalisé chaque année par le « Mémoire d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du Port » (dit Mémoire de Paris ou ParisMou).

Être armateur français, c'est avoir un niveau d'exigence élevé en termes sociaux, environnementaux et de sécurité. Ce niveau d'exigence impose aux armateurs de sans cesse renouveler leurs flottes.

En particulier, les nouvelles réglementations environnementales imposent aux armateurs des investissements très lourds pour maintenir leurs navires aux normes.

La capacité des armateurs à investir dans leur activité est donc un enjeu majeur de compétitivité. Ce besoin a été très bien ciblé par le législateur. En 2003, il avait en effet prévu que les entreprises bénéficieraient d'un abattement sur le montant des plus ou moins-values provenant de la cession de navires éligibles au régime de la taxe forfaitaire au tonnage.

Toutefois, ce dispositif n'avait pas été complété en 2005 pour prendre en compte les financements en crédit-bail.

Armateurs de France a donc demandé aux pouvoirs publics de « rectifier l'oubli initial du législateur et de permettre l'abattement, quel que soit le mode d'acquisition initial du navire, dans le but de permettre aux armateurs de réemployer l'économie ainsi réalisée dans de nouveaux investissements ».

Cette demande d'Armateurs de France, formalisée par le député LEROY dans son rapport sur la compétitivité des entreprises de transport et de services maritimes, a été acceptée par les pouvoirs publics et transcrite dans la loi de finances rectificative pour 2014.

Ce succès d'Armateurs de France facilitera l'investissement de nos entreprises dans des navires plus sûrs, plus propres et plus économes en énergie. Il doit maintenant être concrétisé par une démarche de notification auprès de la Commission européenne, et par une action ciblée sur le financement des petites et moyennes entreprises (PME).

#### **FINANCEMENT MARITIME : MAIS OU EST PASSEE LA BPI ?**

*Le paysage armatorial français est composé à 80 % de PME familiales qui ne sont pas cotées. Ces entreprises établissent des stratégies d'investissement à long terme.*

*Depuis la crise de 2008, nombre d'entreprises de transport et de services maritimes sont cependant confrontées à des difficultés de financement. Les nouvelles conditions imposées par les banques (de 35 % à 50 % en fonds propres) sont difficiles, voire impossibles, à satisfaire par les PME.*

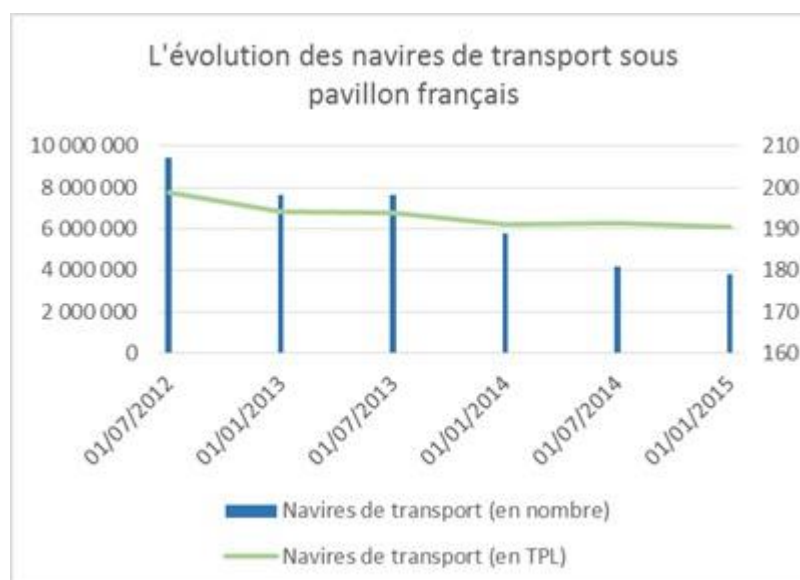
*Armateurs de France poursuit depuis un an ses démarches auprès des pouvoirs publics, dans le but de trouver des soutiens pour le financement des navires. En particulier, notre organisation a proposé à la Banque Publique d'Investissement (BPI) de mettre en place des solutions alternatives au financement classique bancaire : garantie, marché obligataire, assurance, etc. Des propositions qui tardent à se concrétiser du fait de la frilosité de la BPI, qui met en avant son manque d'expertise dans le maritime.*

**Armateurs de France a obtenu en décembre 2014 le soutien du Premier ministre, qui a demandé à la BPI d'être un véritable facilitateur en matière d'investissement dans notre secteur. Le mot d'ordre est de n'écarter aucune piste, y compris la création d'un fonds dédié au shipping.**

**C'est une première victoire pour notre organisation professionnelle, mais le chemin est encore long. Reste à obtenir de la BPI, ou de tout autre bailleur public, une proposition concrète afin de relancer l'investissement dans nos entreprises.**

## FLOTTE DE COMMERCE SOUS PAVILLON FRANÇAIS AU 1ER JANVIER 2015

TYPES DE NAVIRES	au 1er janvier 2014			au 1er janvier 2015		
	NBRE	JB	TPL	NBRE	JB	TPL
Paquebots et navires de croisière	5	49 004	5 988	5	49 004	5 988
Transbordeurs	44	833 225	143 361	41	748 442	132 159
Vedettes à passagers	25	12 363	3 060	25	12 080	3 052
Navires pétroliers	43	1 863 445	3 454 595	37	1 801 486	3 405 602
Transporteurs de gaz liquéfié	9	384 688	377 040	9	361 235	310 020
Autres navires de vrac sec polyvalents	1	2 035	2 800	1	2 035	2 800
Rouliers	23	179 954	82 000	22	159 089	68 134
Cargos polyvalents et mixtes	15	25 682	21 161	14	25 069	20 041
Porte-conteneurs régionaux	24	1 990 727	2 142 146	24	1 990 727	2 142 146
Autres types de navires	1	9 403	4 871	1	9 403	4 871
Câbliers	10	111 033	64 007	10	113 927	ND
Support de travaux maritimes	5	2 318	ND	6	2 570	ND
Recherche sismique	4	39 945	ND	7	69 439	ND
Navires Offshore	54	98 294	ND	55	104 273	ND
Drague	3	12 337	ND	3	12 337	ND
Remorqueur en cabotage international	29	18 368	ND	29	18 394	ND
Recherche océanographique	6	13 110	ND	6	14 497	ND
<b>TOTAL</b>	<b>301</b>	<b>5 645 931</b>	<b>6 301 029</b>	<b>295</b>	<b>5 494 007</b>	<b>6 094 813</b>



# Environnement

## Objectif COP21 !

### ARMATEURS DE FRANCE, MEMBRE DE LA PLATEFORME OCEAN CLIMAT

Après avoir signé en 2013 l'Appel de Paris pour la Haute Mer, Armateurs de France se mobilise à nouveau pour la protection des océans, cette fois dans la perspective de la prochaine conférence sur le climat (COP21).

Pour préparer cette échéance, notre organisation est membre de la plateforme Océan & Climat, qui réunit **toutes les parties prenantes de la société civile et de la recherche autour d'un objectif : mieux intégrer l'Océan dans la lutte contre le changement climatique.**

Armateurs de France rejoint dans cette formidable aventure des acteurs éminents du monde maritime et scientifique : l'UNESCO, le CNRS, l'Institut Français de la Mer (Ifremer) TARA Expéditions, l'Institut Océanographique de Monaco, l'Institut Océanographique Paul Ricard, l'Agence Française des Aires Marine Protégées, le Cluster Maritime Français, etc.

Notre programme commun est double :

- sensibiliser les décideurs politiques et le grand public au rôle crucial de l'Océan dans le changement climatique ;
- obtenir l'inclusion d'un chapitre maritime dans les discussions et les décisions de la 21e COP Climat.

Plus d'informations sur le site Internet : <http://www.ocean-climate.org/>

### ÉMISSIONS DE CO2 : AGIR D'ABORD AU NIVEAU INTERNATIONAL

**Dès 2013, la Commission européenne présentait un projet de règlement relatif à la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de CO2 dans le secteur des transports maritimes.**

Ce texte a, depuis, fait l'objet d'un accord informel en novembre 2014. En vertu de cet accord, les armateurs devront établir un plan de surveillance des émissions de CO2, et déclarer tous les ans leurs émissions à la Commission européenne. Ces données seront publiées. Des vérificateurs indépendants s'assureront du respect de ces obligations. Parmi les données déclarées, est incluse la « quantité de transport ». C'est là un réel motif de satisfaction pour notre organisation, qui s'était engagée dans cette approche.

**Ce texte va clairement dans le sens d'une plus grande transparence, conforme aux exigences des armateurs français : le navire est aujourd'hui le mode de transport le plus propre à la tonne transportée, ce que le nouveau dispositif permettra de valoriser.**

**En revanche, il concerne uniquement les trajets depuis ou vers un port européen. Il est maintenant nécessaire que soit adopté, pour le monde entier, un dispositif international aligné sur le règlement européen.**

### **Soufre : un bilan en demi-teinte**

*Tout au long de l'année 2014, les armateurs français se sont préparés à la réduction du taux de soufre dans le carburant des navires, ramené à 0,1 % dans les zones Baltique/Manche/mer du Nord au 1er janvier 2015.*

**Mal préparée par les gouvernements concernés, cette échéance a suscité de vives tensions : technologie non fiabilisée, investissements très lourds, risque de report modal inverse de la mer vers la route.**

**Aucune réponse n'a été apportée concernant le risque de report modal inverse de la mer vers la route.** Certes, une étude, pilotée par l'Association européenne des armateurs (ECSA), a été lancée en novembre 2014 et sera renouvelée chaque trimestre en 2015. Néanmoins **aucun engagement n'a été pris sur les mesures de compensation qui pourraient s'avérer nécessaires.**

*Ce dur constat ne doit pas masquer les avancées du Forum européen du transport maritime durable (ESSF) sur les problématiques de financement communautaires (élargissement des possibilités offertes par les RTE-T) et de Gaz Naturel Liquéfié (GNL).*

*De même, la baisse du prix du carburant en fin d'année 2014 a fortement allégé le coût du nouveau dispositif. En rendant accessible le passage au gasoil, elle a redonné du temps aux entreprises pour la transformation des*

## **CARBURANTS ALTERNATIFS : NE MANQUONS PAS LE COCHE !**

Parlement et Conseil européens sont parvenus à un accord sur la directive « combustibles alternatifs ». Elle vise à la mise en place d'un cadre européen pour le développement des infrastructures dédiées aux carburants alternatifs, parmi lesquels le Gaz Naturel Liquéfié (GNL).

Si les armateurs ont été contraints de trouver des solutions à marche forcée pour respecter les obligations de réduction des émissions de soufre au 1er janvier 2015, les ports ont jusqu'à 2025 pour mettre en place un nombre suffisant de points d'avitaillement en GNL, et pour rendre disponible l'électricité à quai. C'est paradoxal !

**Pour notre organisation professionnelle, le choix du GNL doit procéder d'un effort collectif et simultané: les grands ports européens doivent se doter des infrastructures nécessaires au même rythme que les armateurs. L'enjeu aujourd'hui est de créer une dynamique de développement qui s'étende non seulement au transport maritime mais également à l'ensemble de la chaîne logistique.**

## **AIDE AUX INVESTISSEMENTS POUR DES FERRIES PROPRES**

Dans le cadre du programme « Véhicule du futur », un appel à projets « Ferries propres » a été ouvert en 2014 à la demande d'Armateurs de France. Doté de 80 millions d'euros, dont 1/3 de subvention et 2/3 d'avance remboursable, cet appel à projets doit permettre aux ferries de s'adapter à la nouvelle réglementation sur le soufre. Il concerne les navires à passagers opérant sur des lignes régulières entre des ports communautaires.

Il permet de financer les investissements dont l'impact environnemental anticipe ou va au-delà des normes communautaires en matière de protection de l'environnement. Il s'agit principalement de financer les projets de scrubbers avant le 31 décembre 2014 et au-delà de cette date, les projets de motorisation au GNL.

**Armateurs de France a salué la publication de cette appel à projets, tout en regrettant que cette possibilité, réclamée depuis longtemps par notre organisation, ait vu le jour seulement 8 mois avant la date couperet du 1er janvier 2015. Conséquence de ce retard : l'équipement des navires en scrubbers n'a pas pu être mené dans les temps.**

## POUR UNE FILIERE FRANÇAISE DES ÉNERGIES MARINES RENOUVELABLES !

Suite au Grenelle de la mer, la France s'est enfin lancée dans le développement des **Énergies Marines Renouvelables (EMR)**.

**Les armateurs français disposent des moyens et du savoir-faire pour s'impliquer dès aujourd'hui dans le transport des composants et dans la pose/protection des câbles sous-marin.** En matière de transport, les acteurs maritimes et portuaires peuvent optimiser la continuité du flux logistique des composants depuis les différents sites constructeurs jusqu'aux sites d'assemblage. En matière de pose et de protection des câbles, ils peuvent proposer des solutions et des outils adaptés aux besoins des industriels et aux caractéristiques des sols rencontrés.

**Deux domaines d'activité restent cependant à développer pour atteindre le plein développement de la filière : la capacité d'installation en mer (pose des éoliennes ou des hydroliennes) et l'assistance maritime à la maintenance des parcs EMR.**

**Actuellement dans les mains de nos voisins européens (hollandais, danois, allemands, britanniques), ces deux domaines nous font défaut dans toutes leurs dimensions : architecture et construction navale, armement, équipages et maintenance.** Outre leur impact sur la compétitivité de la filière dans son ensemble, ils seraient fortement générateurs d'emplois. Leur éclosion nécessite une prise de conscience de leur caractère stratégique, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

**Armateurs de France mobilise depuis un an les industriels français de l'énergie et les pouvoirs publics autour de la création d'une filière intégrant également une composante maritime.** Les industriels nationaux doivent pouvoir compter sur un réseau d'architectes, de constructeurs, d'opérateurs efficaces pour asseoir leur compétitivité à l'export. À terme,

**Le marché français des EMR constitue un gisement industriel apte à doper la compétitivité de notre filière maritime sur les marchés étrangers.**

# « Maritimer » les institutions européennes Armateurs de France au cœur du dispositif communautaire

## L'EUROPE, LEADER MONDIAL DU TRANSPORT MARITIME

**Le transport maritime européen, c'est 40 % des échanges intracommunautaires et 80 % des échanges avec le reste du monde.**

Bien que talonnée par l'Asie, l'Europe reste le leader mondial du transport maritime, contrôlant 40 % de la flotte mondiale (avec près de 23 000 navires). Nos entreprises représentent près de 600 000 emplois directs et 2,5 millions d'emplois indirects.

## LA SEMAINE EUROPEENNE DU SHIPPING, BRUXELLES, MARS 2015

Le Comité exécutif d'Armateurs de France a décidé de renforcer la présence de notre organisation professionnelle à Bruxelles. L'essentiel de la réglementation qui s'applique au transport maritime y est aujourd'hui discutée ou décidée.

**Plusieurs actions ont d'ores et déjà été engagées : une plus grande implication des armateurs français au sein de notre fédération européenne, l'ECSA, l'organisation de rencontres régulières avec les députés européens et la Commission européenne, la formation des cadres aux questions européennes...**

## DES INSTITUTIONS RENOUVELEES : UNE OPPORTUNITE POUR FAIRE ENTENDRE NOS MESSAGES

Le Parlement européen, issu des élections de mai 2014, a commencé à siéger en juillet. Les partis de droite y ont une légère majorité (391 députés/751), sans qu'aucun groupe ou coalition leader ne se dégage de manière claire.

Le luxembourgeois Jean-Claude JUNCKER, nouveau président de la Commission européenne, a nommé la slovène Violeta BULC aux Transports et à l'Espace, tandis que le maltais Karmenu VELLA a été désigné à l'Environnement, aux Affaires maritimes et à la Pêche.

L'action de la nouvelle Commission se veut centrée sur 10 grandes priorités, dont certaines sont au centre de nos activités : croissance et emploi, lutte contre le changement climatique, renforcement du marché unique, conclusion d'un accord commercial avec les États-Unis... La volonté de la Commission de simplifier la réglementation, et de s'assurer qu'elle correspond à un besoin, est bienvenue.

**L'Union européenne a un rôle majeur à jouer dans la défense de la compétitivité de nos entreprises et dans leur rayonnement. Alors que les autoroutes de la mer ferment et que le développement des énergies marines renouvelables marque le pas, il faut redonner du souffle et une ambition à la politique maritime européenne.**