

Rapport annuel 2016 / 2017

compétitivité

FLOTTE STRATÉGIQUE sécurité

ORGANISATION
MARITIME
INTERNATIONALE

ÉCONOMIE sûreté

dialogue **BLEUE** INNOVATION

social FISCALITÉ FORMATION **ÉGALITÉ**

ENVIRONNEMENT **PROFESSIONNELLE**

filière industrielle

SOMMAIRE

01

Armateurs de France en bref

02

Le mot du Président

03

Bureau et comités de pilotage

04

Le mot du Délégué général

05

Équipe



Économie Bleue



Financement



Environnement

31

Questions sociales

36

Affaires européennes

40

Rapport économique

LES ARMATEURS FRANÇAIS : une flotte jeune, une offre complète et diversifiée

Armateurs de France, l'organisation professionnelle des entreprises françaises de transport et de services maritimes, représente 54 entreprises, près de 1 000 navires et 22 000 salariés.

Avec une moyenne d'âge de 7 ans, la flotte française est une des plus jeunes et diversifiées au monde.

Soucieux de l'environnement et de la sécurité, à la pointe de l'innovation technologique, les armateurs français se mobilisent pour améliorer sans cesse les conditions d'exploitation de leurs navires. Ils s'appuient sur des personnels navigants bien formés, dont le savoir-faire est reconnu internationalement.

Au cabotage comme au long cours, ils sont présents partout dans le monde et transportent tout type de marchandise (conteneurs, vrac sec, etc.). Sous pavillon français, ils garantissent la sécurité des approvisionnements stratégiques et énergétiques du pays (transport de gaz, de produits chimiques et de pétrole). Présents dans le transport de passagers, ils assurent, à partir de la France, la desserte des îles françaises et du reste de l'Europe. Depuis de nombreuses années, les armateurs français sont enfin très présents sur les activités de services : océanographie et recherche sous-marine, approvisionnement en sable marin, pose de câbles sous-marins, offshore pétrolier, énergies marines renouvelables, assistance et sauvetage, etc.

Forte de son identité maritime, Armateurs de France est membre fondateur du Cluster maritime français, qui œuvre au rayonnement de la France maritime dans toutes ses composantes (construction navale, assurance, courtage, pêche, nautisme, équipementiers).

22 000
emplois directs
en France

54
entreprises

près de
1 000
navires opérés
ou contrôlés



LE MOT DU PRÉSIDENT

GILDAS MAIRE

Des filières maritimes dynamiques pour doper la Croissance bleue

Le vote de la loi pour l'Économie bleue, les nombreux événements et rencontres qui ont rythmé l'année 2016 l'ont clairement démontré : Armateurs de France est entendu au plus haut niveau de l'État.

Grâce à notre action énergique, Armateurs de France a été reçu par le président de la République à l'été 2016, fait inédit dans l'histoire de notre organisation. Nous avons également rencontré le Premier ministre, en amont du Comité interministériel de la mer (CIMer) le 4 novembre, puis, de nouveau, le président de la République, à la suite de son intervention lors des Assises de l'économie maritime à La Rochelle le 8 novembre.

L'adoption de la loi pour l'Économie bleue marque l'achèvement d'un processus initié par Armateurs de France et le député Arnaud LEROY en 2013, à l'occasion de son rapport sur la compétitivité des entreprises de transport et de services maritimes.

L'ensemble de ces éléments sont autant de signaux positifs pour notre organisation et notre secteur, reconnu pour son rôle stratégique dans l'économie nationale, dans la sécurité de nos approvisionnements et dans le rayonnement de notre pays à l'international. Pour autant, nous ne devons pas oublier que notre secteur traverse la crise la plus grave de son histoire et que nos entreprises souffrent.

Aujourd'hui, notre principale préoccupation réside dans la constitution d'une flotte stratégique. Notre objectif est clair : donner corps au concept de flotte stratégique afin qu'il contribue efficacement au maintien d'une filière maritime ambitieuse, incluant nos métiers à terre et en mer. Ces métiers concernent des secteurs d'activité cruciaux pour notre Nation, son développement économique et sa sécurité : activités stratégiques en matière d'approvisionnement (pétrole, gaz, charbon, etc.), de communications (pose de câbles), d'énergies marines renouvelables, de recherche et d'exploration des océans. Cette ambition doit reposer sur une vaste mobilisation de tous les acteurs – publics et privés – dans un élan de solidarité industrielle, au service de l'emploi, du rayonnement international et de la sécurité de notre pays. On doit déplorer la destruction de la filière sismique, dont le caractère stratégique avait pourtant été rappelé à maintes reprises. Une telle situation ne doit jamais se reproduire.

Enfin, l'École nationale supérieure maritime (ENSM) doit être au cœur de ce dispositif : nos officiers de marine marchande sont les ambassadeurs de l'excellence française – au siège des compagnies maritimes et dans leurs filiales du monde entier, auprès des assureurs, des banquiers, des courtiers, etc. Dans un contexte ultra mondialisé, le rayonnement de nos savoir-faire maritimes implique une plus grande ouverture de notre enseignement sur le monde avec, par exemple, la création d'un « Erasmus » maritime. Un tel système permettrait aux jeunes navigants d'être formés sous n'importe quel pavillon, sans perdre leur statut Enim.

À l'aune de l'année électorale de 2017, nous avons besoin, plus que jamais, d'une politique volontariste décisive et d'une nouvelle ambition maritime forte de nos gouvernants, afin que nous puissions, nous, les Armateurs, porter haut les couleurs de la France.

**Construire une
flotte stratégique
pour maintenir des
filières d'activités
cruciales pour
notre Nation.**

UN BUREAU ET DES COMITÉS DE PILOTAGE

pour une meilleure représentation
des intérêts de nos adhérents



Le Bureau d'Armateurs de France



Gildas MAIRE
Louis Dreyfus Armateurs
Président d'Armateurs
de France



Jean-Marc ROUÉ
Brittany Ferries
Trésorier



Fernand BOZZONI
Socatra
Président suppléant

Le Comité exécutif d'Armateurs de France

Organe décisionnel, il réunit une vingtaine d'entreprises, membres d'Armateurs de France.

Les comités de pilotage d'Armateurs de France

Ils réunissent les membres d'Armateurs de France autour de thèmes transversaux afin d'élaborer des positions communes.

- Comité Affaires sociales, présidé par Jean-François TALLEC, Conseiller institutionnel pour la politique maritime du Groupe CMA CGM.
- Comité Économie Fiscalité, présidé par Marc ETCHEBERRY, Directeur général de GEOGAS MARITIME SAS.
- Comité Environnement, présidé par Fernand BOZZONI, Président-directeur général de SOCATRA.
- Comité Sûreté Sécurité, présidé par Éric DERRIEN, Administrateur de GENAVIR.

LE MOT DU DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL

ÉRIC BANEL



Réduction des émissions de CO₂ : maintenir le cap !



« Des objectifs clairs : réduction de 30 % des émissions du transport maritime international d'ici à 2030, et de 50 % d'ici à 2050. »

Décidément, le vent porteur de la COP21 n'est pas retombé et il faut s'en féliciter. Si la forte mobilisation d'Armateurs de France et de nos homologues scandinaves n'a pas permis d'inclure le transport maritime dans l'Accord de Paris, elle a provoqué un électrochoc au sein de notre industrie et de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Après une longue mobilisation, le 70^e Comité pour la protection du milieu marin de l'OMI a adopté, en octobre 2016, un système international et obligatoire de collecte de données des émissions de CO₂ des navires (MRV*). La mise en place d'un suivi annuel des émissions des navires était une première étape nécessaire mais insuffisante.

C'est pourquoi l'Organisation maritime internationale a également acté une feuille de route pour définir les objectifs et les outils d'une réduction effective des émissions de CO₂ des navires marchands, ce qui était inespéré il y a encore 6 mois.

Un an seulement après l'Accord de Paris, l'industrie du transport maritime montre sa détermination à réduire son impact sur le réchauffement climatique. Armateurs de France a joué un rôle moteur dans ce succès.

Un an seulement après l'Accord de Paris, l'Organisation maritime internationale a su conforter son rôle d'instance de régulation du shipping international. Mieux, en ralliant la dynamique de la COP21, l'OMI, agence onusienne, a adressé un signal positif de dialogue et d'ouverture, à la Convention-Cadre des Nations Unies sur

les Changements Climatiques (CCNUCC) et aux organisations non gouvernementales, mobilisées dans le cadre de la Plateforme Océan et Climat.

Cette première étape ouvre la voie à une définition rapide des outils techniques et réglementaires pour une réduction effective des émissions de CO₂. Armateurs de France propose ainsi une diminution de la vitesse des navires, garante d'une baisse immédiate des émissions, et la mise en place d'une taxe carbone internationale sur le carburant (*bunker levy*). **Sur ces deux dispositifs, Armateurs de France doit être fier d'avoir été un pionnier. Il reste encore des partenaires à convaincre, mais le rôle moteur que tient Armateurs de France sur ces sujets doit être salué et encouragé.**

Armateurs de France restera pleinement mobilisé dans les négociations futures. Notre organisation a défendu ces positions volontaristes à l'occasion de la COP22 à Marrakech, avec, en ligne de mire, des objectifs clairs : réduction de 30 % des émissions de CO₂ du transport maritime international d'ici à 2030, et de 50 % d'ici à 2050, grâce à des navires plus propres, plus sûrs et plus respectueux de l'environnement. D'ores et déjà, les navires construits après 2025 seront par exemple 30 % plus efficaces d'un point de vue énergétique.

Aujourd'hui, notre détermination reste entière et nous, armateurs français, continuerons à jouer, en tant qu'acteurs responsables, un rôle actif au niveau international.

* Dispositif réglementaire qui oblige chaque navire à rendre compte de sa consommation de combustibles, et donc de ses émissions de CO₂. Ce dispositif permet aussi de s'assurer de la fiabilité des données transmises par les armateurs.

UNE ÉQUIPE DE HAUT NIVEAU

dédiée à l'information et au conseil
des armateurs français



Éric BANEL
Délégué général



Blandine HUCHET
Responsable Qualité

Experts



Blandine HUCHET
Responsable
Affaires européennes



Laurène NIAMBA
Responsable Affaires
juridiques et fiscales

Organisation



Valérie Cubizolle
Responsable Organisation
institutionnelle

Communication



Pasquine Albertini
Responsable
Communication
& Relations publiques



Lucie FLATAU
Responsable Sécurité
& Environnement



Virginie COSTEL
Responsable Affaires
sociales & formation

*Affaires
générales*



Philippe COSTA
Responsable
Affaires générales



**Marie-Claire
DENICOURT**
Comptabilité

*Chargée
de mission*



Flore NOIROT
Affaires économiques

Zoom sur
une loi inédite
pour l'économie
maritime

LA LOI POUR L'ÉCONOMIE BLEUE, UNE LOI POUR L'AVENIR

**Un premier pas vers
une politique de filière
industrielle dédiée à
l'économie maritime**

Publiée le 20 juin 2016, entrée en vigueur le 22 juin, la loi pour l'Économie bleue est la concrétisation de trois années d'efforts, portés par les équipes du député Arnaud LEROY et celles d'Armateurs de France. Elle reprend les principales mesures que le député avait introduites en 2013, à la demande d'Armateurs de France, dans son rapport parlementaire sur la compétitivité des entreprises françaises de transport et services maritimes.

Booster la compétitivité

Charges
patronales

UNE EXONÉRATION TOTALE
DES CHARGES PATRONALES,
FONDÉE SUR UN UNIQUE
CRITÈRE : L'EFFECTIVITÉ
DE LA CONCURRENCE
INTERNATIONALE

Succès majeur d'Armateurs de France, l'exonération des charges patronales est désormais acquise pour tous les marins employés à bord des navires de commerce (navires de transport ou de services), battant pavillon français et soumis à une concurrence internationale effective. Les navires de services et les navires de recherche entrant dans cette définition seront désormais inclus.

Concrètement, l'exonération concerne :

- les charges patronales ENIM ;
- les charges patronales non ENIM (allocations familiales et chômage) ;
- tous les navires de commerce affectés à des activités de transport ou de services ;
- tous les registres français (Métropolitain, RIF, Wallis et Futuna, etc.).

Seule ombre au tableau : bien que la mesure soit d'application immédiate, sans nécessiter aucun texte réglementaire, le Gouvernement a décidé d'attendre la position de la Commission européenne sur ce dispositif pour le rendre effectif. Une attente d'autant plus longue pour les armateurs que les orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime autorisent clairement cette exonération.



Gommer significativement le différentiel de compétitivité avec la concurrence étrangère, y compris européenne. Aujourd'hui, ce différentiel est de 20 % entre un armateur français et un armateur anglais, de 40 % par rapport à un armateur danois ou italien.

Jeux de hasard

UNE MODERNISATION NÉCESSAIRE MAIS DES AJUSTEMENTS EN PERSPECTIVE



La loi pour l'Économie bleue modifie le Code de la sécurité intérieure afin d'autoriser les jeux de hasard mécanisés (machines à sous) à bord des ferries battant pavillon français. Cette autorisation complète celle obtenue pour les navires de croisière immatriculés à Wallis et Futuna via la loi pour la modernisation du droit de l'Outre-Mer.

Pour les voyages intracommunautaires, les jeux de hasard sont autorisés dès la sortie du port. Pour les voyages internationaux, ils le sont uniquement dans les eaux internationales. Or, la loi a été publiée avant le Brexit et perd ainsi une grande partie de son intérêt, qui concernait principalement les liaisons ferries transmanche.

De plus, la loi n'est, en l'état, pas applicable pour les trajets entre le continent et la Corse qui ne sont pas considérés comme intracommunautaires. En d'autres termes, avant même son application effective, cette partie de la loi doit être modifiée pour répondre aux besoins des opérateurs.

Enfin, concernant les textes réglementaires, Armateurs de France est associé à leur élaboration et a d'ores et déjà fait valoir un certain nombre de points sans lesquels la réforme n'aura ni d'intérêt ni d'application pratique. En particulier, il est nécessaire de **prendre en compte l'environnement dans lequel les jeux sont installés, à savoir le navire, et de ne pas calquer, une fois de plus, la réglementation terrestre sur la mer, sans adaptation.** Il faut rappeler que l'enjeu, tant pour les ferries que pour les navires de croisière, est de gommer le différentiel avec les concurrents étrangers.

« Il faut rappeler que l'enjeu tant pour les ferries que pour les navires de croisière, est de gommer le différentiel avec les concurrents étrangers. »

Auto liquidation
de la TVA

Simplifier les démarches des armateurs dans les ports français

La loi pour l'Économie bleue modifie le Code des douanes pour généraliser l'auto-liquidation de la TVA dans les ports français. Un élément clé pour accroître la compétitivité de nos ports : en permettant d'imputer la TVA due sur les marchandises importées des pays tiers sur le compte mensuel de TVA à recevoir, cette mesure évite aux armateurs d'importantes avances de trésorerie.



Renforcer la sûreté et simplifier les procédures

Nouvelles
mesures

LA PROTECTION DES NAVIRES À PASSAGERS

Grâce à la loi pour l'Économie bleue, le Code des transports étendra aux navires à passagers la possibilité d'embarquer des gardes armés privés à bord des navires sous pavillon français. En outre, cette possibilité ne sera plus liée qu'au seul risque de piraterie : elle concernera désormais toutes sortes de menaces, y compris de nature terroriste.

Toujours dans le but de prévenir le risque terroriste, la loi pour l'Économie bleue modifie le Code de la sécurité intérieure en étendant au transport maritime le dispositif de recueil et de traitement des données

figurant sur les cartes d'embarquement, de celles collectées à partir des bandes à lecture optique des documents de voyage et des données dites PNR (*Passenger Name Record*), enregistrées dans les systèmes de réservation, pour le transport aérien. Ce volet est au moins aussi important que les contrôles à l'embarquement. Il permet, *via* le renseignement, de cibler les passagers à risque et d'intervenir, si nécessaire, bien en amont d'une éventuelle attaque.

Les mesures de sûreté doivent être établies en bonne coopération avec les autorités portuaires, étatiques et les armateurs, afin de garantir le plus niveau de sûreté possible et être compatibles avec les contraintes techniques, opérationnelles et économiques.

Les contrôles physiques à l'embarquement

Les compagnies de ferries ont évidemment mis en place de nouvelles mesures de contrôle pour élever leur niveau de sûreté et tenir compte de l'augmentation du risque et de l'évolution des menaces.

L'administration a proposé aux armateurs d'organiser l'embarquement de gendarmes maritimes et de fusiliers marins à bord des navires. Cette proposition a été accueillie très favorablement par les armateurs et les équipages. Les retours des passagers sont également très positifs aussi bien sur le Transmanche que sur les traversées méditerranéennes. **Armateurs de France souhaite remercier particulièrement la Marine nationale qui assure ces missions sans augmentation de ses moyens.**

“ Immatriculer un navire sous pavillon français requiert désormais de justifier d'un véritable lien économique avec la France. ”

Francisation et rôle d'équipage

SIMPLIFIER POUR UNE MEILLEURE EFFICACITÉ

La loi pour l'Économie bleue simplifie la procédure de francisation – immatriculation d'un navire sous pavillon français –, prévue par le Code des douanes. En outre, les entreprises ne justifiant pas d'une réelle gestion technique et stratégique depuis la France ne pourront plus immatriculer des navires sous pavillon français. Les conditions de francisation sont élargies à l'armateur et au *shipmanager*.

Le rôle d'équipage est un titre de navigation dont doit être pourvu tout navire pratiquant une navigation maritime et dont l'équipage comprend des marins professionnels. Il reprend la liste d'équipage (liste des membres d'équipage et décision d'effectif), les conditions dans lesquelles les membres d'équipage sont employés à bord (contrats de travail), leurs périodes d'embarquement.

En modifiant le Code des transports sur ce point, la loi pour l'Économie bleue a vocation à remplacer le rôle d'équipage par un document unique et simplifié : le permis d'armement, qui facilitera les démarches administratives de l'armateur.



Mesures stratégiques

le grand bond en avant de
la loi pour l'Économie bleue



La réforme
de la loi de
1992



SÉCURISER LES APPROVISIONNEMENTS PÉTROLIERS DE LA FRANCE

Complétant la loi de Transition énergétique pour la croissance verte, la loi pour l'Économie bleue a modifié le Code de l'énergie.

Désormais, toute personne mettant à la consommation, en France, des produits pétroliers doit justifier d'une capacité de transport maritime sous pavillon français.

Cette réforme, demandée par Armateurs de France dès 2012, assure à la France la sécurité de ses approvisionnements pétroliers, tant en pétrole brut

qu'en produits raffinés. Elle revêt également un caractère social en maintenant une flotte de navires sous pavillon français et les emplois liés tant à bord qu'à terre.

Des textes réglementaires étaient nécessaires à l'entrée en vigueur de la réforme : un décret et deux arrêtés. Le décret a été publié le 28 décembre 2016 pour fixer les conditions dans lesquelles est acquittée l'obligation de capacité de transport. Il précise quelle part de cette obligation de capacité concerne les navires de transport

de produits pétroliers avec un port en lourd inférieur à 20 000 tonnes.

Reste à publier l'arrêté fixant la part minimale de chaque assujetti de capacité de transport de produits pétroliers par des navires de moins de 20 000 tpl et celui publiant le contrat-type de couverture.

De plus, il est impératif que la sanction en cas de non-respect de leurs obligations par les assujettis soit adaptée à la réforme et dissuasive.

La sanction actuelle est trop faible pour les assujettis mettant à la consommation des produits pétroliers, ce qui pourrait les conduire à préférer payer le montant de l'amende plutôt que d'appliquer la nouvelle obligation.

Il est donc nécessaire d'augmenter la sanction pour les navires transporteurs de produits pétroliers, qui sont des navires à plus faible tonnage que les transporteurs de pétrole brut.

Une telle adaptation nécessite de modifier l'article L. 631-3 du Code de l'énergie.

REPÈRES

Sont considérés comme destinés au transport de produits pétroliers « les navires transportant des produits pétroliers à hauteur d'au moins **40 % du volume des cargaisons transportées** durant la période d'obligation »

- **La part minimale** de chaque assujetti de capacité de transport de produits pétroliers par des navires de moins de 20 000 tpl sera fixée par arrêté. Elle **représentera entre 10 % et 35 % de la capacité minimale** de transport de produits requise. Elle est applicable à partir du 1^{er} janvier 2017.
- **Des contrats d'affrètement ou de couverture d'obligation de capacité d'une durée inférieure à un an** pourront être conclus **pour couvrir les obligations non-couvertes** du fait d'un cas de force majeure ou pour un besoin temporaire d'un assujetti.
- **Les contrats de couverture d'obligation de capacité conclus par les groupements d'assujettis** devront être **transmis au ministre chargé de la marine marchande** dès leur signature, pour approbation.

LA CRÉATION D'UNE FLOTTE STRATÉGIQUE POUR STRUCTURER UNE FILIÈRE INDUSTRIELLE

« Les navires battant pavillon français peuvent être affectés à une flotte à caractère stratégique permettant d'assurer en temps de crise la sécurité des approvisionnements de toute nature, des moyens de communications, des services et des travaux maritimes indispensables ainsi que de compléter les moyens des forces armées. La composition de cette flotte à caractère stratégique et les conditions de sa mise en place sont déterminées par voie réglementaire. »

La loi pour l'Économie bleue consacre ainsi pour la première fois le caractère stratégique de nos activités pour la collectivité nationale. Elle reprend ainsi une demande des armateurs français, formulée dès 2013.

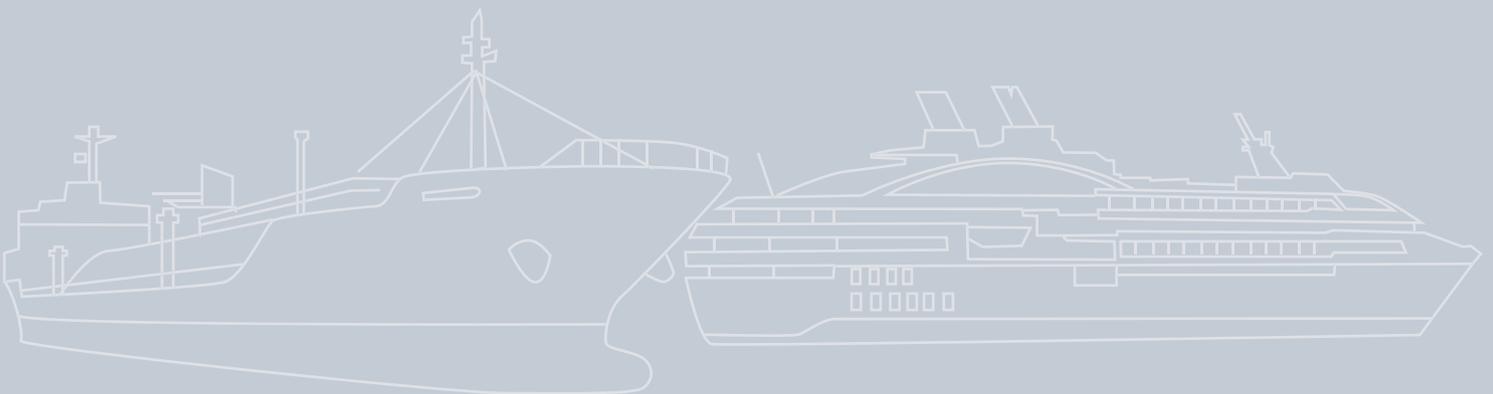
Si la contribution de la flotte marchande à la capacité de projection de nos forces armées constitue naturellement un terrain d'application privilégié,

la flotte stratégique va bien au-delà de la satisfaction des seuls besoins du ministère de la Défense. Elle est, par définition, interministérielle. Elle doit répondre aux besoins de la Nation en termes de sécurité des approvisionnements énergétiques, en métropole et en Outre-Mer, de maîtrise des flux commerciaux, de sécurité des communications, ou encore de recherche et d'exploration.

De ce point de vue, la flotte stratégique structure toute une filière reposant sur des marins bien formés (16 000 navigants) et des sièges sociaux d'entreprises situés en France. **Les compétences y sont tout aussi stratégiques que les navires** : les anciens navigants français irriguent toute l'économie maritime (courtiers, assureurs, experts et sociétés de classification, formateurs, etc.). **Sans ce vivier, il ne peut y avoir de politique maritime.**

Le Conseil supérieur de la marine marchande a créé un groupe de travail sur ce sujet dont le Délégué général d'Armateurs de France, Éric BANEL, est le Président et co-rapporteur avec le Secrétaire général de la Mer (SGMer). Les armateurs veilleront à ce que la définition de cette flotte stratégique corresponde véritablement aux besoins, non seulement des forces armées, mais également de la Nation.

“ *La flotte stratégique structure toute une filière, fondée sur des marins bien formés et des sièges sociaux d'entreprises situés en France. Les compétences y sont tout aussi stratégiques que les navires. Sans ce vivier, pas de politique maritime.* ”



L'outil de financement,
un élément stratégique
pour le développement
de notre secteur

Financement LA PRIORITE

**Accompagner l'innovation
et le renouvellement de la flotte**

*Face à une concurrence internationale
particulièrement soutenue, notre industrie
a plus que jamais besoin d'outils en faveur
de la compétitivité.*



Financement BEI



UN DISPOSITIF PILOTE DE 750 MILLIONS D'EUROS

La Banque européenne d'investissement (BEI) a mis en place un dispositif pilote de garantie partagée aux niveaux français (COFACE/BPI) et européen (BEI) qui concerne une partie de l'Europe à ce stade (France, Hollande, pays scandinaves). Le dispositif prévoit une enveloppe de 750 millions d'euros.

Un dispositif intéressant mais restreint. En effet, les navires appartenant à des armements européens mais navigant essentiellement à l'international ne pourront sans doute pas en bénéficier. À l'inverse, des navires opérés par les armateurs étrangers navigant dans les eaux européennes pourraient être éligibles. L'objectif est davantage d'améliorer l'environnement dans les eaux européennes que de promouvoir la compétitivité.

LES POINTS CLÉS :

- Le soutien se fera essentiellement en garantie du risque projet mais il est également envisageable de bénéficier de liquidités.
- Sont éligibles les projets dotés d'une dimension environnementale. Qu'il s'agisse de constructions neuves ou de retrofit (*scrubbers*, traitement des eaux de ballast, Gaz naturel liquéfié, amélioration de l'efficacité énergétique, filtre à particules pour les Nox, etc.).
- Sont concernés : les navires neufs (garantie à hauteur de 50 % de l'actif) ainsi que le *retrofitting* de navires (garantie à hauteur de 100 % de la valeur des travaux).
- Il n'y a pas de critère de pavillon mais une obligation de centre de décision en Europe.
- Les navires doivent être opérés essentiellement dans les eaux communautaires, l'objectif étant l'amélioration de l'environnement dans la zone Europe.

Le financement de projets autres que la construction ou la mise aux normes de navires est envisageable via cet outil. Des exemples ? Les barges, les infrastructures portuaires, le soutien à des installations d'énergies renouvelables, le soutien au gaz naturel.

Lors des Assises de l'Économie maritime en novembre 2016, la BEI et la Société Générale ont médiatisé un accord-cadre pour le lancement de cet outil de financement européen verdissant.

Le Président d'Armateurs de France était présent et a salué cet outil de financement, dédié, non seulement aux constructions neuves, mais également aux mises aux normes de navires existants. Il a indiqué espérer qu'un tel outil pourrait être étendu aux navires opérés par des compagnies européennes

mais évoluant en dehors des eaux communautaires. Il a en effet rappelé que les navires de transport et de services maritimes opérés par des armements européens s'inscrivent dans un secteur globalisé et ont vocation à naviguer sur toutes les mers du monde.

En outre, **il est extrêmement intéressant de noter que la BEI, outre ce dispositif de verdissage, est disposée à accompagner les armateurs en direct pour le financement de leurs actifs.**

Le Président d'Armateurs de France a salué ce dispositif de verdissage, dédié à la fois aux constructions neuves et aux mises aux normes de navires existants. Il a toutefois indiqué espérer son extension aux navires opérés par des compagnies européennes mais évoluant en dehors des eaux communautaires.



BREXIT

Le 23 juin 2016, les électeurs britanniques décidaient de quitter l'Union européenne. Six mois plus tard, le processus à venir reste incertain, même si la Première ministre britannique a fait part de son intention d'activer l'article 50 du Traité sur l'Union européenne avant la fin mars 2017. Union européenne et Royaume-Uni disposeront alors de deux ans pour négocier un accord de sortie.

Comme tous les secteurs économiques, le *shipping* sera concerné par la redistribution des équilibres au sein des institutions européennes. Nous serons directement affectés par l'évolution des échanges entre le Royaume-Uni et le continent, en termes de volumes comme en termes de fluidité (procédures douanières), et par une éventuelle fermeture des marchés.

Sur le plan réglementaire, nous serons attentifs aux décisions qui seront prises en matière de concurrence et fiscalité, d'environnement, de sécurité maritime, et de droit social. Nous souhaitons éviter toute distorsion de concurrence.

En parallèle, les négociations commerciales ont eu du plomb dans l'aile en 2016 : rebondissements de dernière minute dans la signature de l'accord UE-Canada, incertitudes quant à la poursuite des négociations avec les États-Unis. Pour autant, Armateurs de France considère que l'Union européenne doit continuer à défendre l'ouverture et à faciliter l'accès des opérateurs européens aux marchés tiers. Les relations avec nos partenaires commerciaux doivent également inclure un dialogue sur les sujets d'actualité, afin de faciliter les négociations à l'Organisation maritime internationale et dans les autres enceintes internationales. De ce point de vue, le dialogue maritime avec la Chine est un modèle à suivre.

REPÈRES

Aujourd'hui, tous les scénarios post-Brexit restent possibles :

- Adhésion du Royaume-Uni à l'Espace Économique Européen, sur le modèle norvégien : contribution au budget européen et éligibilité aux fonds européens, mise en œuvre de la législation européenne, mais pas de représentation au sein des instances européennes ;
- Accord *ad hoc* avec l'Union européenne, négocié sur mesure et pouvant donc porter sur un nombre plus ou moins large de domaines, sur les modèles turc et suisse ;
- Sortie sèche : le Royaume-Uni n'est plus lié à l'Union européenne sauf, indirectement, par des accords internationaux. S'appliquent alors les règles de l'Organisation mondiale du commerce (OMC).

COFACE
« inversée »

LONGTEMPS DEMANDÉE, ENFIN MISE EN ŒUVRE, LA GARANTIE COFACE « INVERSÉE » : UNE BELLE AVANCÉE EN MATIÈRE DE COUVERTURE DU RISQUE

« Notre objectif désormais : obtenir une garantie similaire pour les financements de navires français construits à l'étranger. »



En octobre 2016, la Direction générale du Trésor a fait une présentation du dispositif de garantie interne pour les opérations d'acquisition de navires construits en France pour des entreprises françaises, dite garantie « COFACE inversée ».

En vertu de la loi de finances rectificative pour 2015 modifiant l'article L. 432-2 du Code des assurances et du décret 2016-1245 du 25 septembre 2016, il est désormais possible d'obtenir une garantie de l'État, non plus uniquement pour les opérations d'export, mais également pour les constructions de navires français en France.

Ce dispositif permet d'obtenir une couverture du risque d'interruption du contrat et une couverture du risque de non-paiement à l'instar de toutes les couvertures d'assurance-crédit. Les polices de base sont les mêmes que celles des crédits export. Néanmoins, la couverture n'est pas combinable avec la stabilisation de taux, uniquement accordée en cas d'exportation. Il n'est pas non plus envisageable de profiter du refinancement SFIL ou CAFFIL uniquement réservé à l'exportation.

REPÈRES

Principales conditions d'octroi de la garantie :

- Il faut absolument justifier de l'existence d'une concurrence étrangère. Autrement dit, il s'agit, pour l'armateur, de certifier l'existence d'une offre dans un chantier étranger bénéficiant d'un soutien public à l'exportation.
- La garantie ne peut pas couvrir plus de 80 % des montants dus aux bénéficiaires.
- La garantie n'est accordée que contre rémunération conforme au prix du marché.



UN NOUVEAU CONTRAT-TYPE POUR LE FINANCEMENT DES NAVIRES

Lors de sa dernière réunion en novembre 2016, le *Documentary Committee du Baltic International Maritime Council (BIMCO)* a adopté un contrat-type pour le financement des navires, le *BIMCO standard Term Sheet*.

Une idée initiée il y a deux ans par le Président du BIMCO, Philippe LOUIS-DREYFUS. Un texte élaboré par un groupe de travail dédié réunissant banquiers, armateurs et avocats. Parmi eux, deux français : notre Président, Gildas MAIRE et Xavier RIFFAUD de INGEPAR (Groupe BPCE).

Conçu sur le modèle de tous les contrats-types BIMCO, son objectif est bien une utilisation large. Document équilibré, il prend en compte les intérêts des deux parties (banque et armateur). Comme tout contrat ou clause-type BIMCO, ce document pourra être amendé à volonté par les parties qui choisiront de l'utiliser.

Mis en ligne sur le site Internet du BIMCO – www.bimco.org, il est accompagné de notes explicatives pour une utilisation optimale.

Le *BIMCO standard Term Sheet* a, en outre, été présenté lors d'une conférence commune Armateurs de France/BIMCO, organisée en juin 2016 à Paris. Devant une audience importante (armateurs, assureurs, courtiers, etc.) et curieuse de mieux connaître la plus grande organisation internationale dédiée au *shipping*, a été réalisé un tour d'horizon des activités du BIMCO, dont l'objectif est de faciliter les opérations commerciales de ses 2 200 membres (armateurs, opérateurs, gestionnaires, courtiers, agents) dans plus de 130 pays. Il bénéficie d'une place d'observateur au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Lors de cette conférence, Philippe LOUIS-DREYFUS, Président du BIMCO et ancien Président d'Armateurs de France, a insisté sur le rôle clé du BIMCO dans l'harmonisation et la normalisation de toutes les activités liées à la navigation, et sur la forte valeur ajoutée de l'organisation pour la communauté armatoriale française, dans un contexte ultra mondialisé.



“ Une grande avancée pour la mise en place des schémas de financement de navires. Un outil très pratique pour les armateurs, les banquiers et les avocats. ”



VIGILANCE RENFORCÉE SUR LES CRITÈRES PRUDENTIELS DU COMITÉ DE BÂLE

Les propositions actuelles du Comité de Bâle* consistent à imposer le renforcement du niveau et/ou de la rémunération des fonds propres des banques, en durcissant le ratio de levier créé par Bâle III, pour l'ensemble des activités de financement d'actifs, favorisant ainsi les financements dits « corporate ».

Si elles aboutissaient, elles auraient un impact global négatif sur le bilan des banques. *A minima*, elles les contraindraient à doubler leurs capitaux propres, rendant inabordable le coût des financements d'actifs et d'infrastructures pour nombre de PME et ETI.

- Avec deux effets négatifs directs :**
- réduire les capacités de financement des banques pour ces secteurs ;
 - augmenter le coût des dits financements.

Les armateurs seraient alors impactés très négativement. En effet, les armateurs en général, et les armateurs français en particulier, sont des entreprises familiales à plus de 80 %. Ils participent au financement de leurs actifs en investissant leurs fonds propres personnels. Ils utilisent les financements hypothécaires pour renouveler leurs actifs et délaissent les financements « corporate », généralement sans garanties, ouverts aux seules sociétés cotées en bourse avec une notation.

Dans la mesure où ces propositions favoriseraient largement la désintermédiation au détriment des financements hypothécaires sur actifs, les armateurs ne pourraient plus avoir recours à leurs financements traditionnels.

Armateurs de France a rencontré tous les acteurs de ce dossier, en particulier les banques, les cabinets des ministres des Finances et du Budget, la Direction générale du Trésor, la Banque de France, la Commission européenne (*DG for Financial Stability, Financial Services and Capital Markets Union*), qui nous ont apporté leur soutien. Notre organisation a demandé le maintien de la possibilité pour les banques d'utiliser leur système interne d'analyse des risques, afin que le nouveau dispositif ne nuise pas au financement de l'économie.

Armateurs de France a été pionnier sur ce dossier et reste très actif, avec le soutien du BIMCO et de l'ECSCA, l'association européenne des armateurs.

* Le Comité de Bâle sur le contrôle bancaire (*Basel Committee on Banking Supervision, BCBS*) est un forum où sont traités de manière régulière (quatre fois par an) les sujets relatifs à la supervision bancaire. Le Comité se compose de représentants des banques centrales et des autorités prudentielles des pays suivants : Allemagne, Belgique, Canada, Espagne, États-Unis, France, Italie, Japon, Luxembourg, Pays-Bas, Royaume-Uni, Suède et Suisse. En 2009, il a été élargi à l'Australie, le Brésil, la Chine, la Corée du Sud, l'Inde, le Mexique, la Russie, Hong Kong et Singapour, l'Afrique du Sud, l'Arabie saoudite, l'Argentine, l'Indonésie et la Turquie.

ENVIRONNEMENT 2016, UNE ANNÉE À MARQUER D'UNE PIERRE BLANCHE

*Des dossiers emblématiques de la protection
environnementale dans le monde maritime ont trouvé
une issue positive en 2016*

Dans la foulée de la COP21, Armateurs de France a créé un groupe d'armateurs volontaristes et progressistes sur les questions environnementales et sociales, associant les Britanniques, les Scandinaves et les Néerlandais.

De nombreuses actions et réglementations ont définitivement été approuvées ou négociées. La mise en place effective de ces réglementations va permettre de réduire encore l'empreinte environnementale du *shipping*.

Une preuve supplémentaire de la vitalité de notre secteur, définitivement tourné vers l'avenir.

Réduction
des émissions
atmosphériques

l'étape décisive du 70^e Comité pour la protection du milieu marin



LIMITATION MONDIALE DES ÉMISSIONS DE SOUFRE DES NAVIRES AU 1^{er} JANVIER 2020 : ENFIN UNE DATE BUTOIR

Armateurs de France a salué la décision du 70^e Comité pour la protection du milieu marin (MEPC) de l'Organisation maritime internationale (OMI) de fixer au 1^{er} janvier 2020 l'entrée en vigueur du plafond mondial de 0,5 % pour les émissions de soufre des navires.

En application de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), l'OMI devait trancher entre deux options : 2020 ou 2025. Pour Armateurs de France, il était primordial que l'Organisation maritime internationale parvienne à un accord sur 2020, et marque ainsi l'engagement de l'industrie pour la réduction des émissions polluantes.

L'essentiel était pour nous, armateurs, d'avoir un calendrier précis de mise en œuvre afin de nous préparer, ainsi que les raffineurs, à cette échéance de manière optimale.

Il s'agit aussi d'une étape supplémentaire pour des navires toujours plus respectueux de l'environnement et des hommes. Notre satisfaction est d'autant plus grande que cette décision a été prise en cohérence avec l'échelon européen, l'Union européenne ayant déjà opté pour l'échéance, tout à fait exemplaire, de 2020.

Le 70^e MEPC du 27 octobre 2016 est donc un succès à plus d'un titre.

Il est important que les États travaillent, dès à présent, sur les procédures de contrôle des combustibles employés à bord des navires de façon à prévenir toute distorsion de concurrence entre un armateur qui appliquerait la réglementation et un autre qui ne l'appliquerait pas.

Le MEPC 70 a également approuvé la désignation de la Manche Mer du Nord et Baltique en tant que zone de contrôle des émissions d'oxyde d'azote (NECA) à compter du 1^{er} janvier 2021. L'obligation d'utiliser, sur les navires neufs, des moteurs

moins émetteurs d'oxyde d'azote (NOx) va améliorer la qualité de l'air, en particulier dans les zones côtières de la Manche Mer du Nord et Baltique.

La Convention comprend des règles visant à prévenir et à réduire au minimum la pollution due aux navires – tant accidentelle que découlant d'opérations de routine – et comporte actuellement six annexes techniques. La plupart de ces annexes établissent des zones spéciales dans lesquelles les rejets d'exploitation sont strictement réglementés.

Voir le site
Internet
de l'Organisation
maritime
internationale :
www.imo.org

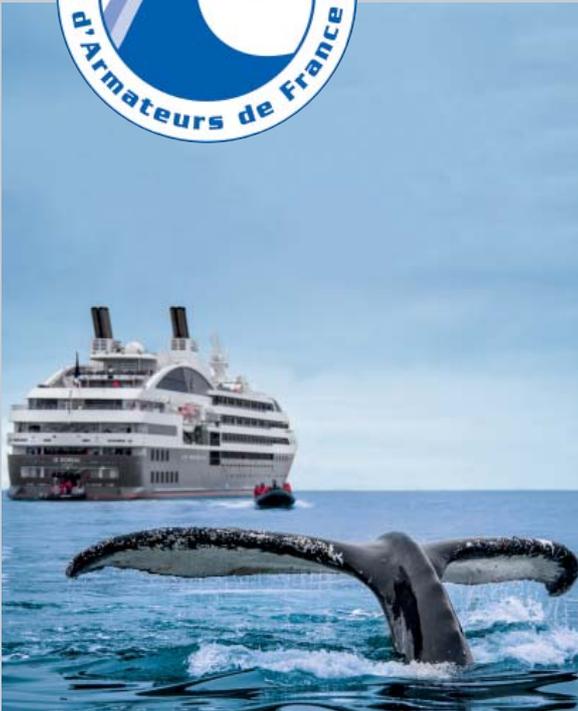
REPÈRES

Qu'est-ce que la Convention MARPOL ?

La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) est la principale convention internationale traitant de la prévention de la pollution du milieu marin, que les causes soient liées à l'exploitation ou à des accidents. La Convention MARPOL a été adoptée le 2 novembre 1973 à l'OMI. Le Protocole de 1978 a été adopté à la suite d'une série d'accidents de navires-citernes survenus en 1976 et 1977. Comme la Convention MARPOL de 1973 n'était pas encore entrée en vigueur, le Protocole MARPOL de 1978 a intégré la convention mère. L'instrument qui en résulte est entré en vigueur le 2 octobre 1983.

En 1997, un Protocole modifiant la Convention a été adopté, et une nouvelle Annexe VI, qui est entrée en vigueur le 19 mai 2005, a été ajoutée. La Convention MARPOL est mise à jour par des amendements au fil des années.

Le 70^e MEPC du 27 octobre 2016, un succès exemplaire à plus d'un titre avec la définition d'un calendrier précis pour des navires toujours plus propres, en cohérence avec l'échelon européen, lui aussi arrêté sur l'échéance de 2020.



PONANT, LAURÉAT 2016 DU TROPHÉE DE LA CHARTRE BLEUE

La compagnie PONANT s'est vue décerner le Trophée 2016 de la Charte Bleue d'Armateurs de France, lors de la Nuit du Shortsea, le 7 décembre 2016 à la Manufacture de Sèvres.

Présidé par Philippe LOUIS-DREYFUS, Président du Conseil de Surveillance du Groupe LOUIS DREYFUS ARMATEURS, le jury, composé de personnalités éminentes du monde maritime^[1], a choisi de distinguer l'action de PONANT qui allie, de manière exemplaire, développement économique et social au respect de l'environnement.

Choix d'itinéraires réfléchis, revêtement limitant la pollution de l'air et de l'eau, sisterships uniques en matière d'innovation technologique, respect des populations locales, sensibilisation des équipages et des passagers à bord et lors des embarquements à terre, politique de Ressources Humaines responsable : autant d'initiatives que le jury a tenu à saluer.

www.ponant.com

^[1]Jean-Marc ROUE, Président du Conseil de surveillance de Brittany Ferries ; Romain TROUBLE, Secrétaire général de TARA Expéditions ; Hervé MARTEL, Président du Directoire du Grand Port maritime du Havre.

MIEUX CONNAÎTRE LES ÉMISSIONS DE CO₂ ET L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE DU SHIPPING

Alors que l'Union européenne a publié son règlement sur le MRV (*Monitoring, Reporting, Verifying*), le MEPC 70 de l'Organisation maritime internationale (OMI) a enfin trouvé un accord sur un système de collecte internationale des données (*Data Collection Scheme*) relatives aux émissions de CO₂. Un accord appelé de nos vœux et motivé par notre volonté de connaître précisément les émissions de notre activité ainsi que leur évolution. Nous pourrions ainsi démontrer à tous, sur la base de chiffres contrôlés et validés, que l'efficacité énergétique de notre activité est sans commune mesure avec les autres modes de transport, terrestres ou aériens : le transport maritime reste de loin le mode de transport le plus propre à la tonne transportée.

Présente en force lors du 70^e MEPC à Londres, Armateurs de France a plaidé pour que l'OMI adopte une politique plus énergique et prenne le lead face à l'Europe, en définissant une réglementation avant elle. Pour les armateurs, les réglementations régionales doivent être évitées car elles entraînent des complications et des coûts financiers, liés à la superposition de deux réglementations différentes.



La réduction des émissions de CO₂ du shipping, un enjeu global et collectif...

Notre secteur est parfaitement conscient de sa responsabilité et de la **nécessité d'apporter, au même titre que les autres secteurs d'activité, notre pierre à l'édifice du maintien d'un réchauffement climatique sous la barre des 2°C.**

Pour atteindre cet objectif, il est indispensable que nous continuions à **améliorer l'efficacité énergétique des navires. Cette amélioration doit se faire en parfait accord avec toutes les composantes de la filière de construction de navires**, c'est-à-dire les architectes navals, les équipementiers et les chantiers. **La vitesse des navires, la gestion opérationnelle et commerciale sont également des facteurs importants de cette amélioration.**

Il y a pourtant un facteur que nous ne maîtrisons pas et qui donne lieu à des hypothèses variées – celui du développement de la demande de transport. Or, nous ne pouvons plus nous abriter derrière cette inconnue pour éviter de limiter globalement nos émissions de CO₂. Avec l'Accord de Paris, les pays développés ont pris des

engagements de limitation et de réduction des émissions de CO₂ indépendants de l'évolution de leur activité. Nous devons donc faire de même.

En 2016, Armateurs de France a étroitement travaillé avec quelques associations européennes qui partagent le même constat. Persuadés qu'une position commune à tous les armateurs est indispensable, nous avons défendu l'adoption d'une **feuille de route** incluant des objectifs ambitieux de réduction et la mise en place d'une taxe carbone internationale. Cette position doit ainsi s'articuler autour d'objectifs chiffrés de réduction globale des émissions de CO₂ : réduction de 50 % des émissions à la tonne transportée d'ici 2050, réduction nette de 50 % en 2060 par rapport au niveau de 2008. Invité à introduire le sujet lors de la conférence internationale organisée par l'*International Chamber of Shipping* (ICS) à Londres en septembre 2016, **le Délégué général d'Armateurs de France, Éric BANEL, a rappelé que l'industrie a une responsabilité historique et que nous sommes les mieux à même de définir ces objectifs et les méthodes affiliées pour ensuite les proposer à l'OMI.**

“ *Améliorer l'efficacité énergétique des navires implique le renforcement d'une logique de filière, associant armateurs, architectes navals, équipementiers et chantiers. Avec, dans notre viseur, d'autres facteurs importants d'amélioration : vitesse des navires, gestion opérationnelle et commerciale.* ”

...qui ne doit pas être fragilisé par des traitements régionaux



Alors que l'Organisation maritime internationale (OMI) définissait une feuille de route pour la réduction des émissions de CO₂ du *shipping*, le Parlement européen envoyait un premier signal nous incitant à aller plus vite encore. Dans le cadre de la révision de la directive ETS (*Emissions Trading Scheme*), certaines de ses commissions parlementaires ont adopté des amendements disposant que :

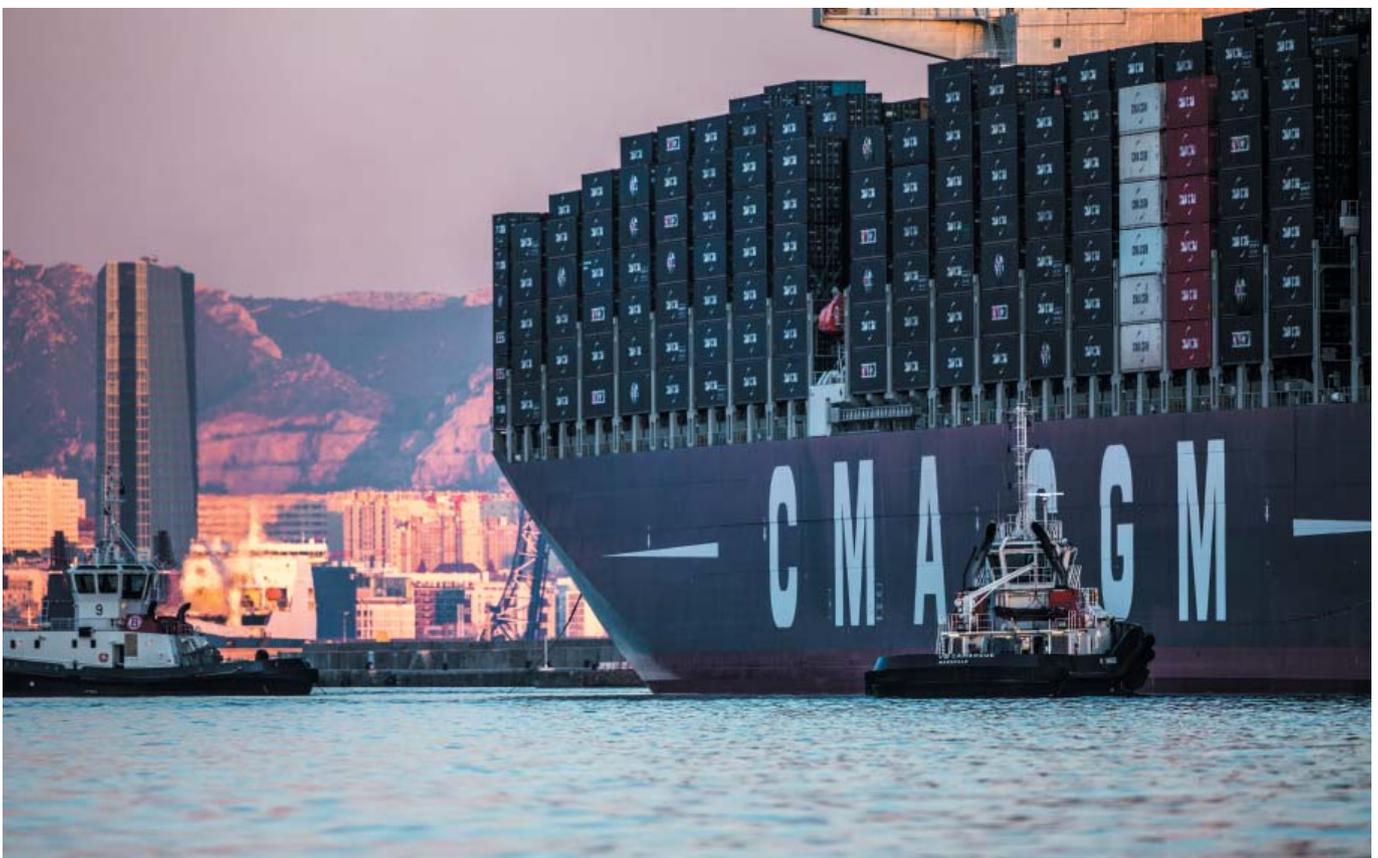
- un instrument de marché européen sera mis en place à partir de 2019, en l'absence

d'un mécanisme similaire à l'OMI (Commission du Développement, dite DEVE) ;

- un instrument de marché européen sera mis en place à partir de 2023, en l'absence d'un mécanisme similaire à l'OMI d'ici 2021 (commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire, dite ENVI).

La position définitive du Parlement a confirmé ce premier vote en février 2017, avant le début des

négociations avec le Conseil des ministres. Quant à la Commission, dans sa communication de juillet 2016 sur la décarbonisation des transports, elle a rappelé que l'Union européenne est décidée à obtenir un accord à l'OMI sur la collecte des données, et que cet accord devra être « rapidement » complété par un accord international sur un objectif, puis des mesures de réduction des émissions.



Convention « eaux de ballast »

Entre satisfaction et incertitudes



Les nombreuses incertitudes qui entourent l'application de cette convention nous rappellent que, pour être pleinement efficaces, les règles internationales doivent se voir garantir une application uniforme par tous les États.

La ratification par la Finlande, le 8 septembre 2016, de la convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires a permis d'atteindre les critères d'entrée en vigueur. **La convention sera donc pleinement applicable à compter du 8 septembre 2017.**

Armateurs de France s'est félicité de cette entrée en vigueur très attendue, même si de nombreuses difficultés pratiques de mise en œuvre demeurent. Certaines sont en passe d'être résolues, comme la modification des procédures d'approbation des systèmes par l'Organisation maritime internationale, permettant ainsi de garantir un fonctionnement optimal dans des conditions variées de salinité, de température ou de turbidité.

Les armateurs sont également confrontés à la réglementation américaine qui a édicté ses propres critères d'approbation. Les *US Coast Guard* ont approuvé un premier système, mais ceci est totalement insuffisant au vu du nombre de navires à équiper.

Recyclage des navires

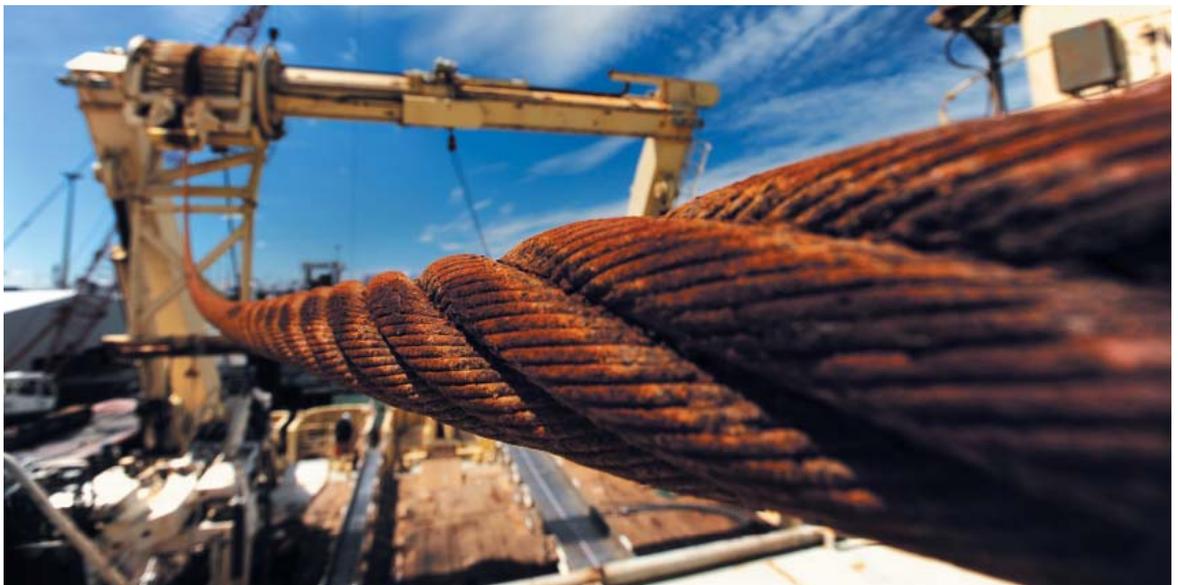
Progrès insuffisants

L'année 2016 a été marquée par l'adoption de la liste des chantiers de démantèlement agréés par l'Union européenne (publiée le 20 décembre) et par la publication du rapport, commandé par la Commission Européenne, sur la faisabilité d'un instrument financier pour le recyclage des navires. Avec une proposition clé : la mise en place d'une licence obtenue auprès d'une agence européenne, dont la détention serait obligatoire pour escaler dans un port européen. Le prix payé serait transféré à un fonds, dans un compte propre au navire, et abondé à chaque renouvellement de la licence.

Selon le rapport, la licence augmenterait les coûts opérationnels du navire de 1%, le coût des escales dans l'Union européenne de 2% et n'aurait qu'un faible effet sur le trafic depuis/vers l'Union européenne. Elle produirait en revanche des effets substantiels sur le recyclage au bout d'une période d'environ

20 ans, lorsque des montants suffisants auront été accumulés dans le fonds.

Comme les précédentes études, celle-ci échoue à esquisser un système simple, adapté à la problématique et efficace, en ligne avec le principe de *better regulation*. Armateurs de France rappelle que la mise en œuvre globale de la Convention de Hong-Kong sur le sujet demeure le moyen le plus efficace d'améliorer les conditions de recyclage et d'éviter tout contournement de la législation par des opérateurs peu scrupuleux. À ce jour, seuls la France, la Norvège, la Belgique et le Congo ont ratifié cette convention de 2009. L'Union européenne devrait être exemplaire en la matière, et faire porter ses efforts diplomatiques sur la promotion de cet instrument, en premier lieu parmi ses membres.



Protection
des cétacés et
système REPCET



la pédagogie, plus efficace que la contrainte

Depuis de nombreuses années, les armateurs français soutiennent le développement de REPCET, système dédié à la navigation qui vise à prévenir et à limiter les risques de collisions entre les grands cétacés et les grands navires. **Son utilisation efficace nécessite d'obtenir l'adhésion des équipages, qui sont appelés à observer et alimenter le système.** Armateurs de France, en partenariat avec l'association Souffleurs d'Ecume, a ainsi encouragé le développement de ce système et la formation des marins. Les armateurs et équipages ont parfaitement répondu à cette demande.

En revanche, nous pouvons regretter que la loi d'août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages ait substitué à cette démarche volontaire une obligation d'emport uniquement pour le pavillon français. Une telle obligation ne préjuge en rien d'une réelle utilisation par les navires et les équipages, et donc d'un réel intérêt pour la sauvegarde des cétacés. De surcroît, la loi manque singulièrement de cohérence et d'efficacité, en oubliant que les navires sous pavillons étrangers sont très largement majoritaires dans les zones concernées (Antilles et Méditerranée).

Natura 2000 au large

En 2016, nous avons eu à nous prononcer sur la création de zones Natura 2000 au large, donc au-delà des eaux territoriales. Des zones ont été proposées sur toutes les façades maritimes, concernant la protection des récifs, des mammifères marins ou de l'habitat des oiseaux. Pour l'instant, aucune mesure n'est associée à la désignation de ces zones.

Lors des consultations, nous avons souligné que de nombreuses routes maritimes traversent les zones proposées. Il est donc indispensable que toute mesure concernant les routes maritimes donne lieu à une étude d'impact pour ce trafic. Enfin, s'agissant de zones ouvertes à la navigation internationale, ces mesures doivent être présentées et approuvées par le comité compétent de l'Organisation maritime internationale.

Pour mémoire, le réseau Natura 2000 rassemble des sites naturels, ou semi-naturels de l'Union européenne ayant une grande valeur patrimoniale, par la faune et la flore exceptionnelles qu'ils contiennent.

Questions Sociales

Formation, égalité professionnelle, prévoyance, représentativité, etc. : année après année, les questions sociales demeurent au centre des préoccupations d'Armateurs de France.

DES NÉGOCIATIONS DE BRANCHE PARTICULIÈREMENT DYNAMIQUES

**FOCUS**

L'ÉGALITÉ PROFESSIONNELLE

Le Délégué général avait désigné l'égalité professionnelle comme objectif principal du dialogue social de la branche pour 2016.

À l'automne, les négociations ont abouti à deux accords de branche relatifs à l'égalité professionnelle pour les personnels navigants et les personnels sédentaires. En cours de dépôt, ils suivront la procédure d'extension et nécessiteront une action énergique de la branche.

À nouveau, les partenaires sociaux de la branche ont prouvé leur capacité à se saisir collectivement de sujets cruciaux pour l'avenir de nos entreprises et de nos emplois. Leur démarche impulse une nouvelle dynamique à la politique de la branche, afin de garantir l'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes, et de développer la mixité professionnelle.

Avec 8,6 % de femmes, le métier de marin demeure très masculin. Les deux accords obligent les entreprises à intégrer et à promouvoir la mixité et l'égalité dans toutes les composantes de la vie professionnelle : recrutement, rémunération, formation, affectation, déroulement de carrière.

En tant que fédération professionnelle, Armateurs de France a entrepris de valoriser l'égalité et la mixité, synonymes d'une compétitivité accrue et de progrès social. Dès 2014, Armateurs de France était ainsi signataire du Plan sectoriel Mixité Transports, initié par le Gouvernement, avec un objectif : faire en sorte que, d'ici 2025, un tiers des métiers du transport deviennent effectivement mixtes.

Favoriser l'égalité et la mixité au sein de nos entreprises est une démarche résolument tournée vers l'avenir. Elle permet une réelle variété de compétences et d'expériences professionnelles, et renforce l'implication et la motivation de tous les salariés. Gage de cohésion sociale et d'efficacité économique, la mixité est aussi un des points clés d'une compétitivité renouvelée pour le secteur.

PRÉVOYANCE

Sur ce dossier, les négociations ont abouti en 2016 à un accord commun des partenaires sociaux pour acter la labellisation du régime.

OBSERVATOIRE DES MÉTIERS

Le fonctionnement de cet organisme paritaire retrouve une nouvelle dynamique, enclenchée en 2015, et poursuivie en 2016. Armateurs de France a transmis l'ensemble du suivi administratif à l'OPCA Transports & Services. Plusieurs réunions sont programmées pour 2017.

CERTIFICAT DE QUALIFICATION PROFESSIONNELLE (CQP)

Le CQP est un « diplôme » créé et délivré par une branche. Le dossier des CQP est activé par les partenaires sociaux de la branche qui travailleront en 2017 à l'élaboration d'un référentiel pour un ou deux CQP génériques, accessibles au personnel sédentaire. Armateurs de France a d'ores et déjà mis en place un groupe de travail patronal qui se réunira tout au long de l'année 2017.

LOI « TRAVAIL »

La loi « travail » de 2016 augmente de façon générale les congés attribués en cas de décès, et crée un congé pour l'annonce du handicap d'un enfant. Un accord sur la rédaction d'un avenant modificatif à la convention des personnels sédentaires a été trouvé fin 2016, en vue d'une signature début 2017.



“ Le dialogue social a correctement fonctionné avec pas moins de 8 réunions paritaires pour les personnels navigants, mais également pour le personnel sédentaire. ”

ENRICHIR L'OFFRE DE FORMATION PROFESSIONNELLE

Les partenaires sociaux de la branche se sont de nouveau entendus sur l'enrichissement des listes de formations éligibles au Compte personnel de formation. En outre, Armateurs de France travaille activement à l'éligibilité des marins demandeurs d'emploi.

Armateurs de France est présent dans l'ensemble des instances paritaires de l'OPCA Transports & Services. La nouvelle présidence de la Section paritaire professionnelle (SPP) par Armateurs de France marquera un changement en 2017, avec l'objectif de redonner sa place

à la section paritaire en matière de formation professionnelle, de lutte contre les risques psychosociaux et de promotion de l'égalité professionnelle.



Armateurs de France et l'École nationale supérieure maritime (ENSM) mobilisés pour un pôle d'excellence maritime

Éric BANEL, Délégué général d'Armateurs de France, et Patrice LAPORTE, Directeur général de l'École nationale supérieure maritime (ENSM), ont signé, le 4 mai 2016, une convention de partenariat stratégique pour mieux répondre aux besoins des entreprises, favoriser le rayonnement de l'ENSM et participer au développement de l'économie et de l'emploi maritimes français.

Unis par un constat commun – la nécessité de consolider la formation supérieure maritime et d'ouvrir l'école vers le monde professionnel – Armateurs de France et l'ENSM s'engagent ainsi pour une meilleure formation des officiers de la marine marchande.

Inscrit dans la logique du projet d'établissement voté par le Conseil d'administration de l'ENSM le 10 décembre 2013, ce partenariat ambitieux dresse un éventail de mesures dédiées à l'excellence de notre formation maritime *via* des partenariats pédagogiques, la mise en place de groupes de

travail, ou l'ouverture au corps professoral de possibilités d'embarquements et de formation continue.

Il confirme l'implication des armateurs dans le référentiel pédagogique, le soutien documentaire, la veille technologique, le recrutement des élèves, les embarquements d'élèves, la préparation de mémoires, le montage de projets et la formation à bord.

Armateurs de France souhaite réunir le comité de suivi du partenariat dès 2017.

Plus largement, est à noter dans les relations ENSM/ Armateurs de France le bon déroulement des conseils d'administrations de l'école tout au long de 2016. De ce point de vue, **Armateurs de France se félicite des résultats obtenus grâce à la mise en place des rencontres ENSM/armateurs**, organisées désormais en amont de chaque conseil. Ce mode de fonctionnement contribue à l'amélioration du dialogue entre les deux institutions.

“ Un partenariat global ; une première pour l'ENSM et Armateurs de France, qui illustre à la fois l'implication des armateurs dans la formation des marins français et la démarche d'excellence de l'école. Autant d'éléments en faveur de la compétitivité du pavillon français. ”

EN BREF

L'accord de partenariat stratégique en bref :

- Développement de projets de recherche
- Création de groupes de travail
- Partages documentaires
- Embarquements d'élèves et d'enseignants et visites de navires
- Implication des armateurs dans le recrutement des élèves, le suivi des référentiels, les mémoires et projets, les évaluations à bord, l'animation de conférences
- Amélioration de l'offre de formation continue
- Renforcement du corps professoral
- Insertion professionnelle des étudiants
- Promotion de la formation



ET AUSSI...

Dans le cadre de la représentativité des branches, Armateurs de France a déposé son dossier de candidature le 10 novembre dernier. La présentation des résultats se déroulera en mars 2017 devant le Haut Conseil du Dialogue Social (HCDS), avant la signature des arrêtés établissant la représentativité. L'enjeu de l'établissement de cette représentativité est la mesure de l'audience de l'organisation patronale et le maintien de son habilitation à la signature d'accords avec les organisations syndicales. Grâce à un dialogue social riche et actif, aux nombreux accords signés avec les syndicats, Armateurs de France s'est doré et déjà imposé comme la principale organisation professionnelle du maritime.

Tout au long de l'année 2016, Armateurs de France a été actif dans les différentes instances maritimes, parmi lesquelles :

• LA COMMISSION NATIONALE DE NÉGOCIATION COLLECTIVE MARITIME.

Elle débat des projets de textes qui, pour la plupart, seront soumis au Conseil d'État. Elle réunit l'ensemble des acteurs maritimes au commerce, notamment à la pêche.

• LE COMITÉ SPÉCIALISÉ DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE MARITIME.

2016 a marqué la poursuite de la mise en conformité aux amendements de Manille avec de nombreux arrêtés relatifs à la formation, notamment la filière des électrotechniciens, dits « ETO », les formations glaces. Le Groupe de travail de la filière B poursuivra ses travaux relatifs aux référentiels des navires propulsés au gaz.

• LA CONSEIL SUPÉRIEUR DES GENS DE MER.

Les travaux liés aux addictions ont abouti à la production de recommandations du chef du médecin des gens de mer, qui sera sollicité par

Armateurs de France en 2017. Par ailleurs, l'étude menée sur les risques psycho-sociaux n'a pas encore été restituée.

• LA COMMISSION TRIPARTITE SPÉCIALE,

du 8 au 10 février 2016. Cette commission se réunit au sein de l'Organisation internationale du travail (OIT), conformément à la Convention du travail maritime, dite MLC. La Commission tripartite maritime *ad hoc* s'est réunie, quant à elle, du 10 au 12 février 2016. Elle est en charge de l'amendement de la convention n° 185 sur les pièces d'identité des gens de mer.

• L'INSTITUT MARITIME DE PRÉVENTION,

qui œuvre à la sécurité des marins.

Armateurs de France a également assisté ses adhérents sur plus d'une centaine de questions juridiques et sociales portant autant sur les relations individuelles que collectives.

Affaires européennes

Le shipping irrigue l'économie européenne et constitue l'un des sujets piliers de nos institutions.

BILAN À MI-PAROURS DE LA « STRATÉGIE TRANSPORTS MARITIMES 2009-2018 »

Le 3 octobre 2016, la Commission européenne a publié un document de travail relatif à la mise en œuvre de la « Stratégie Transports maritimes 2009-2018 ».

Attendu depuis près d'un an, le document rappelle le nouveau contexte dans lequel s'inscrit cette stratégie : crise économique et surcapacité, évolution des flux commerciaux, augmentation de la taille des navires, renforcement des préoccupations environnementales, baisse des cours du pétrole, demande croissante de simplification et de dématérialisation des opérations, réduction des ressources des administrations.

Il s'agit d'un document assez succinct et sans surprises qui dresse bilans et perspectives pour chacun des grands thèmes de la stratégie.

Malgré le changement de contexte économique, la Commission n'annonce pas de réorientation radicale de sa politique maritime, mais plutôt son approfondissement.

Pour Armateurs de France, cette stratégie demeure solide en dépit de ce nouveau contexte. Les grands axes d'intervention demeurent d'actualité. Leur prolongement avec le principe de « *better regulation* » et le développement de forums réunissant Commission, États membres et société civile constituent de bonnes initiatives, qui renforcent la connaissance du secteur par les institutions.

Opérations de sauvetage des migrants



RENFORCER LES MOYENS DES ÉTATS MEMBRES ET DE L'UNION EUROPÉENNE

Le 12 avril 2016, le Parlement européen a adopté une résolution sur la situation en Méditerranée. En ligne avec la position des armateurs, le Parlement :

- rappelle que le sauvetage est un acte de solidarité, mais aussi une obligation juridique ;
- insiste sur la nécessité de renforcer les moyens déployés par les États membres et l'Union

européenne, et rappelle que les armateurs ne peuvent se substituer aux pouvoirs publics ;

- souligne que les navigants et les ONGs impliqués dans des opérations de « *Search and Rescue* » (SAR) ne peuvent faire l'objet d'aucune sanction, sur la base de la législation sur les trafics d'êtres humains.

DROITS DES PASSAGERS MARITIMES

La Commission a publié un rapport sur la mise en œuvre du règlement 1177/2010 relatif aux droits des passagers maritimes. Elle y souligne notamment **le faible nombre de plaintes soumises aux organismes nationaux, et la satisfaction générale des parties intéressées.**

La Commission constate la mise en œuvre satisfaisante du règlement et la flexibilité du texte qui rend possibles des améliorations sans amendements formels. Une vision partagée par Armateurs de France.

Une réunion de travail a permis aux compagnies concernées d'échanger avec l'Association des Paralysés de France, la Médiation Tourisme et Voyage et l'Autorité de la Qualité de Service dans les Transports, afin de faciliter le dialogue entre parties prenantes et s'assurer de la prise en compte de nouvelles problématiques.

La Commission européenne envisage les mesures suivantes :

- l'amélioration de l'information des passagers, *via* une campagne de sensibilisation axée sur les réseaux sociaux.

Les autorités nationales et les parties intéressées sont invitées à contribuer à cet effort ;

- une meilleure mise en œuvre du règlement : poursuite des procédures en cours, et partage d'informations et de bonnes pratiques au niveau européen. Les organismes nationaux sont invités à procéder à des visites, et à vérifier que les sites web des compagnies respectent les prescriptions du règlement.

Services portuaires

LA FIN D'UNE LONGUE SAGA



Après plusieurs tentatives, la proposition de règlement sur les services portuaires a finalement fait l'objet d'un accord entre Parlement et Conseil en juin 2016.

Le nouveau règlement consacre une volonté d'information et de transparence, qui bénéficie à la fois aux prestataires de services et aux usagers, notamment aux armateurs. Bien que le travail législatif soit de qualité médiocre, il marque la fin attendue d'une longue saga qui, par les risques sociaux qu'elle pouvait cristalliser, fragilisait le système portuaire européen.

UN CHAMP D'APPLICATION CIBLÉ

Le règlement concerne les activités portuaires suivantes : soutage, installations de réception portuaires, remorquage, amarrage. La manutention, les services passagers et le pilotage sont également couverts, à l'exception du volet sur l'accès au marché. Le dragage, qui figurait dans la proposition initiale, est exclu de l'ensemble du texte, à l'exception d'une disposition relative à la transparence financière.

UN ACCÈS AU MARCHÉ BIEN DÉFINI

Ce chapitre, renommé « organisation des services portuaires », énonce les limitations qui pourront être apportées à l'accès aux marchés :

- Obligations minimales imposées en matière de qualifications professionnelles, de bonne réputation, de capacité financière et technique, de respect des exigences de sécurité, de sûreté ou de protection de l'environnement.
- Limitation du nombre de prestataires, en cas de rareté de l'espace terrestre et maritime, pour garantir la sécurité/sûreté/protection de l'environnement. La procédure de sélection doit être non discriminatoire et transparente. Il n'y a pas de durée maximale de concession.
- Obligations de service public, si elles visent à assurer la disponibilité du service, des prix abordables pour certains utilisateurs, la sécurité, la sûreté ou la protection de l'environnement, la fourniture de transport de service public et la cohésion territoriale.
- Opérateur interne : le port peut fournir lui-même un ou des services portuaires, sous certaines conditions.

- Préservation des droits des employés : un prestataire de services doit respecter le droit social européen et national, y compris les accords collectifs. En cas de changement de prestataire, le port ou l'autorité compétente peut imposer au nouveau prestataire de reprendre l'ensemble des obligations découlant des contrats de travail.
- Pavillon national pour le remorquage et l'amarrage.

TRANSPARENCE FINANCIÈRE ET AUTONOMIE

Les relations financières entre le port et les autorités publiques doivent être reflétées de manière transparente dans la comptabilité du port.

En cas de limitation de l'accès au marché, les redevances sont fixées de manière transparente, objectives, non discriminatoires et proportionnelles au coût du service concerné. Elles peuvent varier en fonction de la stratégie économique et de la planification spatiale du port, et pour certaines catégories d'utilisateurs (promotion de certaines activités, du *shortsea*, du *shipping* « vert »).

“ *Les relations financières entre le port et les autorités publiques doivent être reflétées de manière transparente dans la comptabilité du port.* ”



Les utilisateurs du port sont informés de la nature et du niveau des redevances, mais pas des variations résultant de négociations commerciales individuelles.

En parallèle, la Commission finalise un projet de règlement visant à étendre le bénéfice du règlement 651/2014 aux ports et aux aéroports. Les aides d'État aux ports maritimes seraient dispensées de notification, et considérées comme compatibles, si le montant n'excède pas 100 millions €/projet d'investissement unique (120 millions € si le port fait partie du réseau central), et si un certain nombre de conditions sont remplies en matière de coûts admissibles et d'intensité de l'aide.

Ce projet a fait l'objet de deux consultations.

VERS UNE REFONTE DE LA LÉGISLATION MARITIME ?

Tout au long de l'année, la Commission a travaillé à l'évaluation et à l'évolution de la législation maritime :

- amélioration de la mise en œuvre de la directive sur les installations de réception portuaires ;
- lancement d'un projet pilote visant à développer et à tester un manifeste électronique ;
- consultation sur les directives « État du pavillon » et

« enquêtes après accidents », sur la directive « guichet unique », et les directives sur la formation des marins et la reconnaissance mutuelle des certificats.

Armateurs de France est mobilisé pour veiller à la bonne prise en compte des besoins des entreprises dans cette refonte en cours.

Rapport économique

Le tempo contrariant de l'économie mondiale

Transport et services maritimes affrontent actuellement une situation géo-économique complexe : la globalisation dessine un monde multipolaire, entre des zones dynamiques et d'autres qui le sont moins.

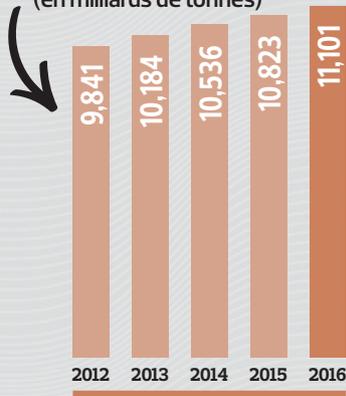
Certes, depuis deux ans, l'Europe est sortie de la crise. Cependant, la reprise reste faible. L'économie américaine est stable, mais ne pèse pas assez dans l'économie du transport (conteneurs, produits pétroliers) pour avoir un effet entraînant. Le Japon est, lui, toujours sans élan. Simultanément, la Chine est entrée dans une phase très nette de ralentissement, avec, dans son sillage, d'autres pays émergents, producteurs de matières premières.

En 2016, la croissance économique mondiale s'est établie à 3,1%. Pendant longtemps, un adage voulait que celle du commerce mondial fût du double. En 2016, elle ne fut seulement que de +1,7%. Ce ralentissement se constate pour le transport maritime avec 2,6%, quasiment la même chose qu'en 2014 et 2015. À l'évidence, les échanges internationaux ont perdu leur dynamisme.



Transport de marchandises

(en milliards de tonnes)



2016 a vu le transport maritime mondial franchir la barre des **11 milliards de tonnes de marchandises transportées**. Pourtant, ce n'est là qu'un symbole statistique, car le transport maritime est pluriel : l'évolution des grandes familles de marchandises (pétrole, gaz, vracs secs, conteneurs) est multiple puisque répondant à des dynamiques régionales contrastées.



Ainsi le pétrole (+4 %) est piloté par la demande chinoise et la reprise européenne, mais aussi par une certaine spéculation, alimentée par les prix bas du brut qui ont atteint la limite physique du stockage.



Le Gaz naturel liquéfié (GNL) a retrouvé la route des terminaux européens dès 2015, et français en 2016 : la tendance est donc favorable. Le Gaz de pétrole liquéfié (GPL) prend de l'ampleur, notamment entre les États-Unis et l'Asie.



Le coup de frein est net pour les vracs secs avec seulement +1,3 %. Pour le fer, la demande chinoise (+8 %) a projeté l'importation au milliard de tonnes. En revanche, la sidérurgie européenne, confrontée à une terrible concurrence chinoise, accuse le coup avec -4 %. En France, le recul est encore plus marqué (-12 %).



Le contraste est encore plus fort pour le charbon, car la forte croissance chinoise ne compense pas la baisse des importations indiennes, japonaises, coréennes et surtout européennes. Le retour du GNL, les difficultés sidérurgiques et un hiver clément ont réduit les volumes européens (-20 %), notamment sous l'impulsion britannique.



Faible en 2015, la croissance du conteneur a retrouvé un peu plus de tonicité, par exemple avec un flux croissant vers l'Europe et à l'intra Asie. Manquent à l'appel les pays émergents et producteurs de matières premières moins dynamiques, qui contractent leurs importations asiatiques et européennes. Tout cela n'est pas suffisant pour les acteurs de la conteneurisation et a sans doute précipité les grandes manœuvres de 2016.

Juguler la crise

Depuis plusieurs années, l'industrie du transport maritime est marquée du sceau de la surcapacité. Depuis 2009, la tendance générale est à une progression des flottes plus rapide que celle des trafics. Dans chaque secteur, il faut apurer la capacité des flottes avec, comme indicateur, leurs taux de croissance annuelle.

Le secteur le plus excédentaire est le vrac sec, plombé par l'euphorie de la précédente décennie et des commandes pléthoriques. En 2016, la croissance de la flotte vraquière est devenue marginale (2,2 %) sous l'effet des commandes (enfin) ralenties.

Le pétrole est dans une phase inverse. Longtemps, devant des échanges stabilisés, le nombre de pétroliers progressait lentement.

Aujourd'hui, le retournement de marché, initié par l'effondrement des prix du brut, a stimulé les commandes depuis 2014, avec, à nouveau, une croissance de 6 % en 2016.

La flotte de transporteurs de GPL bénéficie d'un marché favorable (4 %), mais l'accélération des commandes est sans doute trop rapide (+18 %). Le GNL gagne du terrain dans le panier énergétique mondial, mais là encore, la flotte a progressé deux fois plus vite que le marché l'an dernier.

Le cas du conteneur est plus particulier. À la différence du vrac, la croissance de la flotte n'est pas le produit d'une vague de commandes, mais d'un processus plus régulier. Les armateurs suivent la globalisation des échanges de biens manufacturés

et s'inscrivent dans une course au gigantisme, au nom des économies d'échelle. Les premiers porte-conteneurs géants de 20 000 EVP sont attendus ces prochains mois, dont ceux pour CMA CGM.

Plus récemment, le nouveau format du canal de Panama a justifié une mise à niveau d'une partie de la flotte dans le segment des 10 000 EVP.

Le résultat fut une croissance de la flotte pendant plusieurs années, celle-ci étant même deux fois plus rapide que les trafics. L'année 2016 aura été marquée par le franchissement de la barre des 20 M d'EVP de capacité, mais avec une croissance enfin ralentie (1,5 %).

Sortie du tunnel

Les acteurs des industries maritimes ont bien conscience que tout cela n'est plus tenable. L'amélioration ne viendra pas de la demande, au moins à court terme. La crise est largement un produit même de l'industrie maritime.

La sortie de crise passe par un apurement réel de l'offre.

Dans un récent rapport paru en novembre 2016, le BIMCO, principale organisation internationale d'armateurs, présidée par Philippe LOUIS-DREYFUS, dresse un état des lieux analytique, critique et prospectif sur le transport de

vrac sec mondial. Il y affirme notamment que si la croissance de la demande vraquière reste à 2 % par an et que la flotte ne progresse plus, le retour à l'équilibre se fera en 2019. Néanmoins, le rapport souligne que des changements vont se produire dans ce secteur maritime : consolidation, financement, liens avec les chargeurs, taille des flottes, etc.

Le pétrole va sans doute aussi passer par une phase de regroupement, qui, dans ce secteur, est traditionnellement réalisée au travers de pools entre opérateurs. Quoi qu'il en soit, il faudra diriger l'euphorie des commandes récentes.

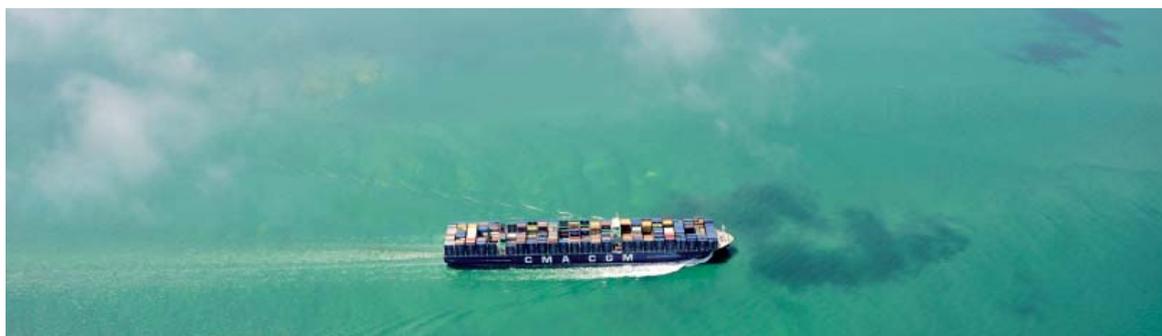
À l'évidence, la grande crise du vrac va transformer cette industrie maritime en un secteur moins atomisé, capable d'équilibrer les forces avec les chargeurs.

Pour la conteneurisation, le ralentissement de la surcapacité n'a jamais été clairement à l'agenda avant l'an dernier. Les armateurs ont quasiment stoppé leurs commandes (-82 % en valeur en 2016). La démolition a atteint un record inédit de près de 200 unités. La course à la capacité et aux parts de marché, initiée notamment par les leaders du secteur, avait un but clair : réduire l'offre commerciale. La consolidation de la conteneurisation était importante. Pourtant, on dénombrait une vingtaine d'opérateurs d'envergure il y a encore deux ans. Une première réorganisation des alliances a permis de rationaliser, mais pas assez. L'année 2016 a constitué un

tournant. Le gouvernement de Singapour a mis en vente APL-NOL, passé depuis sous le giron de CMA CGM. Pékin a fusionné COSCO et CSCL, les États du Golfe ont accepté un rapprochement de UASC avec Hapag Lloyd. La Corée n'a surtout rien fait pour contrecarrer la faillite de Hanjin, alors numéro 7 mondial. En Allemagne, la famille Oteker a décidé de vendre son activité maritime, qui n'est pourtant pas réputée en difficulté. Hamburg Süd sera bientôt une filiale de Maersk. À Hong Kong, l'avenir de l'armement familial OOCL est en question.

Enfin, en 2018, les trois géants japonais (NYK, MOL, K Line) vont créer une entreprise commune

pour le conteneur. Le résultat de tout ceci ? Une forte contraction du champ de l'offre avec 6 à 8 compagnies de taille mondiale. Dans la foulée de ce mouvement, les alliances se sont réorganisées pour le printemps 2017. Le 2M de Maersk et MSC fait une petite place à Hyundai. CMA CGM forme Ocean Alliance avec COSCO, Evergreen et OOCL. La troisième regroupe Hapag Lloyd, Yang Minh et les Japonais dans The Alliance. Tout cela va changer la donne dans l'offre et permettre d'entrevoir une restauration des taux de fret et la rentabilité des entreprises.



Des armements français dans le mouvement

La France maritime peut se féliciter de la position éminente de CMA CGM dans une conteneurisation en phase de reconstruction avec l'ambition de suivre les mouvements concomitants de croissance des flottes, de croissance externe et d'investissements portuaires.

Les acteurs nationaux du gaz et du pétrole évoluent dans des marchés qui ne sont pas forcément en difficulté, mais qui demandent à rester dans la course. Geogaz et Socatra se sont fait livrer de nouvelles unités et Jaccar s'est engagé dans le transport d'éthane. Pour Louis Dreyfus Armateurs, les vracs secs comme les services industriels demandent

un pilotage aux cordeaux. Le point positif réside néanmoins dans la diversification de l'activité, engendrée par le développement des services, qui offre de belles perspectives pour l'avenir.

Le tissu national maritime s'est également construit sur le parapétrolier, entré dans une zone de turbulences depuis l'effondrement du prix du brut. Sans nul doute, 2016 est le creux de la vague et les acteurs français ont mis en place des stratégies pour amortir le choc avant une inévitable reprise, car le monde restera énergivore. En outre, le gel de la recherche et de l'exploration n'est pas tenable pour l'industrie pétrolière.

En quelques années, le secteur français du ferry s'est largement recomposé. À Marseille, l'offre vers la Corse et le Maghreb se fait désormais avec la nouvelle compagnie corse dans un marché insulaire stable et surtout apaisé, après plusieurs années de tensions sociales, à Marseille notamment. À Dunkerque, Calais et Dieppe, c'est la compagnie danoise DFDS avec sa filiale française qui est le leader. Du Havre à Roscoff, Brittany Ferries opère un vaste réseau de services pour les passagers et le fret, élargi à l'Espagne et à la Grande-Bretagne. Et ce, malgré un contexte pas toujours favorable, avec plusieurs années de tensions migratoires sur le Détroit et les conséquences présentes et à venir du Brexit.

Beaucoup de questions pour l'avenir

Les différentes filières maritimes tentent de naviguer entre des situations économiques complexes et la résolution longue de la crise sectorielle. Les acteurs étaient habitués à des cycles mettant à mal leurs secteurs, mais avec des retours rapides à une situation plus favorable. Or, depuis la fin 2008, l'économie cyclique semble s'être évanouie. Une demande sans vigueur et une surcapacité pénalisante ont laissé taux de fret et taux d'affrètement à des niveaux très bas.

Parallèlement, la complexité politique du monde s'est approfondie. Certains qualifient de « récession géopolitique » le double effet de la présidence américaine de Donald TRUMP et du Brexit. La remise en cause du libre-échange que pourraient porter ces deux événements n'est pas une bonne nouvelle pour le transport maritime. D'autant plus que, du point de vue économique, restera la double question de la normalisation de la croissance chinoise et du degré de la reprise européenne. Le protectionnisme peut peser sur les échanges, ainsi qu'un certain isolationnisme américain, certes encore difficile à évaluer. L'économie globale peut-elle vivre sans les États-Unis et les États-Unis sans la globalisation ? Il en va de même pour la Grande-Bretagne vis-à-vis de l'Europe.

Ces questions affectent le transport maritime parce qu'elles donnent un tempo incertain aux marchés. S'y ajoutent les questions intrinsèques à l'industrie maritime. Deux points sont fondamentaux : la maîtrise des capacités et la consolidation de l'offre — tous deux à un niveau de concrétisation plus ou moins avancé. La première est en cours, la seconde commence à devenir une réalité.

Enfin, plusieurs autres facteurs vont peser sur les marchés. Le premier concerne l'application, dès septembre 2017, de la convention *Ballast Water Treatment (BWT)* sur le traitement des eaux de ballast et des sédiments. Les coûts inhérents à la contrainte environnementale vont peser sur les armateurs et sans doute contribuer à réduire les flottes — avec, en filigrane, un arbitrage entre l'adaptation et la démolition des navires. L'étape suivante sera liée aux systèmes pour réduire les émissions de SOx dans le cadre de la norme SECA pour 2020. Le passage au GNL est une solution alternative, qui a aussi un coût. En France, dans le conteneur comme dans le ferry, les acteurs s'orientent déjà vers ce nouveau carburant.

Le financement a toujours été au cœur du transport maritime. Banques, fonds d'investissement et cotations boursières ont participé à la formidable croissance du secteur.

Depuis quelques années, les taux faibles ont permis, *via* l'emprunt à moindre coût, de « sauver » les comptes de nombreux armateurs. Mais, là encore, les choses changent défavorablement. Les banques contribuaient au maintien d'acteurs avec peu ou pas de rentabilité, mais ce système est sans doute révolu. Enfin, les normes bancaires en discussion de Bâle IV seront une difficulté de plus pour emprunter (ratio de capital).

Tournée vers l'avenir, l'industrie maritime est en pleine mutation. Seul un tissu d'acteurs resserrés, ainsi que les tenants des capitaux structurant les entreprises vont survivre à cette période. La crise maritime aura bien entendu une conclusion. La maîtrise des capacités et la consolidation de l'offre permettront de rétablir les prix, la rentabilité, les profits. Les acteurs maritimes français s'inscrivent parfaitement dans cette dynamique.



Flotte de commerce sous pavillon français

au 1^{er} janvier 2017

TYPES DE NAVIRES	au 1 ^{er} janvier 2016			au 1 ^{er} janvier 2017		
	NBRE	JB	TPL	NBRE	JB	TPL
Paquebots et navires de croisière	6	59 996	7 429	6	59 996	7 429
Transbordeurs	41	769 973	137 484	38	718 525	129 640
Vedettes à passagers	21	11 075	2 922	22	10 451	2 082
Navires pétroliers	34	1 929 890	3 641 487	34	2 100 712	3 970 884
Transporteurs de gaz liquéfié	6	337 356	285 484	8	432 939	393 466
Vraquiers	-	-	-	-	-	-
Autres navires de vrac sec	1	2 035	2 800	1	2 035	2 800
Rouliers	20	158 524	67 858	19	146 393	65 034
Cargos polyvalents et mixtes	14	362 47	23 291	15	38 953	25 358
Porte-conteneurs	24	2 148 081	2 305 095	24	2 148 081	2 305 095
Autres types de navires	1	9 403	4 871	1	9 403	4 871
Câbliers	10	113 427	ND	10	113 927	ND
Support de travaux maritimes	8	2 516	ND	10	3 017	ND
Recherche sismique	6	66 931	ND	6	66 931	ND
Navires Offshore	70	141 674	ND	68	152 058	ND
Drague	2	4 432	ND	1	8 082	ND
Remorqueur en cabotage international	28	18 259	ND	27	18 053	ND
Recherche océanographique	6	14 997	ND	7	15 045	ND
TOTAL	298	5 824 816	6 478 721	297	6 044 601	6 907 379

ND : non disponible

Conception et réalisation : INCREA

Crédits photos : Armateurs de France / Thierry NECTOUX | Armateurs de France / Peter ALLAN | Boluda | Boluda / France 3 | Bourbon | Bourbon / JN LANTHIEZ | Bourbon Sinopacific | Brittany Ferries | CMA CGM | CMA CGM / Philip PLISSON | Corsica Linea | DFDS | ENSM / Thierry MILHAUD | Fédération française des pilotes maritimes | Geogas | Greenshipgas | Ifremer / Olivier DUGORNAY | La Méditerranéenne / Sigrun SAUERZAPFE | Louis Dreyfus Armateurs | Louis Dreyfus Armateur / Agence REA | MN Compagnie Maritime Nantaise | Orange Marine / Geoff BROWN | Ponant / Nathalie MICHEL | Ponant / Philip PLISSON | Ponant / Lorraine TURCI | SeaOwl | Sea-Tankers Shipping | SDI Deme group | Socatra



47, rue de Monceau, 75008 PARIS – FRANCE
Tél. : +33(0)153 89 52 52 – Fax : + 33(0)153 89 52 53
www.armateursdefrance.org
@ArmateursFR