

**PORTER UNE AMBITION NOUVELLE
POUR LE TRANSPORT ET LES
SERVICES MARITIMES FRANÇAIS**



Porter une ambition nouvelle pour le transport et les services maritimes français

Le transport maritime constitue l'épine dorsale du commerce mondial et des chaînes logistiques internationales : assurant près de 90 % du transport mondial de fret, il est indispensable aux approvisionnements.

Les services maritimes, tels que les services éoliens, les activités offshore, la pose et l'entretien des câbles sous-marins sont des services à forte valeur ajoutée pour les industriels et hautement stratégiques pour la France.

La crise sanitaire a révélé la dépendance extérieure de la France, notamment en matière de produits pharmaceutiques (masques, vaccins) mettant ainsi en exergue l'aspect essentiel du secteur et l'importance de l'excellence opérationnelle de la flotte de commerce française. Cette filière repose notamment et avant tout sur des marins reconnus internationalement pour leurs compétences, mais dont les effectifs doivent être revus à la hausse. Cela ne pourra se faire que dans le cadre d'une concurrence équitable entre les pavillons et avec une solidarité affirmée des acteurs économiques, dans le but de favoriser la croissance de la filière maritime française **(I)**.

Le développement du transport et des services maritimes français soulève également la question de la stratégie nationale portuaire. En effet, en dépit de ses atouts, la France n'est que la cinquième puissance portuaire européenne et les infrastructures portuaires nationales présentent un retard important par rapport aux ports européens de Rotterdam ou d'Anvers, qu'il s'agit de combler **(II)**.

De plus, forte du deuxième espace maritime mondial, la France doit davantage se saisir du potentiel maritime des territoires d'outre-mer, en y facilitant d'une part l'investissement dans le transport maritime, et en modernisant considérablement d'autre part les infrastructures portuaires **(III)**.

Dans le cadre de la transition écologique enfin, le transport maritime présente un fort potentiel d'innovation et d'adaptation. Il est le transport le moins polluant en CO2 si on le rapporte à la tonne transportée. Il représente ainsi le type de transport le plus vertueux pour l'environnement. Il fait en outre l'objet d'une intensification de la recherche visant à développer des solutions à basses émissions (carburants alternatifs, nouvelles technologies...), et nécessitant des conditions règlementaires et de financement adaptées aux spécificités du secteur **(IV)**.

Sommaire

1- Promouvoir les emplois du transport et des services maritimes pour doter la filière française d'un pavillon compétitif et adapté	3
A- Développer et renforcer le système de formation des métiers du transport et des services maritimes.	3
B- Garantir une concurrence équitable dans le transport et les services maritimes en limitant le dumping social.....	4
C- Assurer un pilotage stratégique de la filière à travers	4
une démarche de solidarité économique	4
2- Hisser les ports français à un rang d'excellence internationale	6
A- Développer l'intermodalité au sein des ports	6
B- Créer des zones logistiques à proximité des zones portuaires.....	6
C- Faire des ports les acteurs de pointe de la transition écologique.....	7
D- Créer une chaîne numérique continue au sein des ports français.....	7
3- Renforcer le potentiel maritime des territoires d'outre-mer	8
4- Accompagner la transition écologique du transport et des services maritimes.....	9
A- Adopter une réglementation efficace et préserver le cabotage européen	9
B- Assurer la transformation des chaînes d'approvisionnement	10
C- Assurer le financement du renouvellement de la flotte	10

1- Promouvoir les emplois du transport et des services maritimes pour doter la filière française d'un pavillon compétitif et adapté

Il est fondamental que la France se dote **d'une flotte de qualité lui permettant de garantir en tout temps la souveraineté de ses approvisionnements stratégiques, en métropole et dans les outre-mer.**

En premier lieu, pour qu'un navire puisse battre pavillon français, le commandant et son adjoint doivent être francophones. De plus, la loi impose également aux armateurs qui enregistrent leurs navires sous pavillon RIF¹ un minimum obligatoire de 25 à 35 % de navigants ressortissants de l'Union européenne². **Par conséquent, la formation de personnels navigants compétents et suffisamment nombreux constitue une première priorité pour renforcer le pavillon français.**

De surcroît, la protection des emplois français du transport et des services maritimes, rassemblant en 2021, 25 000 salariés directs, dont 16 300 navigants, constitue un enjeu de compétence et de souveraineté.

Limiter le dumping social extra et intra-européen doit alors constituer un deuxième axe prioritaire.

La constitution d'une flotte d'excellence internationale doit enfin reposer sur un **pilotage stratégique de cette dernière**, mêlant les acteurs publics et l'ensemble des métiers liés au transport maritime et à la logistique, afin de constituer une **seule voix solidaire du secteur.**

A- Développer et renforcer le système de formation des métiers du transport et des services maritimes

Le marché de l'emploi bleu est aujourd'hui sous tension, avec un accroissement de la flotte de commerce française n'ayant pas été comblé par des promotions d'officiers plus importantes. Face à ce manque chronique d'officiers, les **promotions dédiées de l'École Nationale Supérieure Maritime (ENSM) sont trop réduites pour permettre de répondre aux besoins des armateurs français**, d'autant plus que la formation y étant dispensée est davantage orientée vers des profils d'ingénieurs, favorisant dès lors la mobilité des officiers dans leur carrière vers d'autres secteurs d'activité que la marine marchande. Ainsi, il est nécessaire de former un plus grand vivier pour permettre aux armateurs français de rester sous **pavillon national.**

D'ores et déjà, le gouvernement a décidé de doubler la taille des promotions de l'ENSM d'ici à 2027, en passant de 150 à 300 officiers par an toutes filières confondues (officiers polyvalents, monovalents et électrotechniciens). **Il importe, toutefois, d'aller plus loin et plus vite pour répondre aux besoins pressants des armateurs français.**

De plus, le **développement de l'apprentissage, l'individualisation des parcours de formation, la création d'un parcours de formation propre aux services hôteliers et de la formation à distance** sont autant d'outils et de mesures qui permettront d'adapter le système de formation actuel aux besoins de l'industrie.

Il en est de même pour la **mise en place d'équivalences, la création de passerelles entre les différents secteurs maritimes** (pêche, Marine Nationale, plaisance professionnelle), **l'accompagnement à la Validation des Acquis de l'Expérience (VAE) et la promotion sociale**, afin

¹ Registre International Français.

² 35 % si l'armateur bénéficie de l'aide fiscale attribuée au titre de l'acquisition d'un navire, 25 % sinon.

d'attirer vers le secteur maritime des professionnels qualifiés souhaitant se reconverter et fidéliser les marins en leur offrant des perspectives d'évolution professionnelle sans retours prolongés à l'école.

B- Garantir une concurrence équitable dans le transport et les services maritimes en limitant le dumping social

Face à des phénomènes de **dumping social** qui s'aggravent sur le plan international, mais aussi au sein de l'Union européenne, une **politique ambitieuse de préservation de la compétitivité des emplois français** du transport maritime doit être engagée.

En effet, alors que certains États européens développent, par exemple, des stratégies destinées à attirer les navires étrangers en contrepartie d'une plus grande souplesse réglementaire, il est nécessaire **d'instaurer une concurrence loyale entre les pavillons**.

Une priorité serait de renforcer les mesures de défense qui d'ores et déjà permettent aux compagnies françaises de faire mieux face à la concurrence internationale, **dans le domaine du transport de passagers** notamment.

Ceci passe par la correction des insuffisances actuelles, et notamment la pérennisation et **l'octroi à l'ensemble des gens de mer français du régime de protection sociale des marins français (ENIM), véritable outil de compétitivité du pavillon**. Ce devrait être aussi **l'alignement des conditions d'imposition des marins français, dès lors qu'ils sont sujets aux mêmes contraintes**.

Une des autres solutions pourrait être **l'édiction de principes clés en matière de normes sociales au niveau international** s'appliquant à **tous les acteurs du secteur**, et également la mise en œuvre d'un **dispositif d'harmonisation sociale s'appliquant à minima au niveau européen**.

Les contrôles opérés par les États Membres sur le salaire minimum, la convergence progressive des prestations sociales ou l'alignement des dispositions en matière d'organisation du travail, doivent être impérativement renforcés. **L'harmonisation européenne en matière sociale est en effet un gage de compétitivité pour l'emploi bleu français**, permettant dès lors de soutenir le développement du **pavillon national**.

À cet effet, en parallèle des enjeux européens et internationaux de concurrence équitable, **la France doit continuer à apporter un soutien conséquent aux armateurs sur le plan national, en privilégiant un haut niveau de compétences des personnels**, permettant ainsi de maintenir l'attractivité de la flotte et de la filière.

C- Assurer un pilotage stratégique de la filière à travers une démarche de solidarité économique

Renforcer la flotte française conduit à mobiliser l'ensemble des acteurs des chaînes logistiques afin de porter les choix stratégiques de la filière suivant une approche de solidarité économique entre les armateurs, les donneurs d'ordre, les chargeurs, les ports, les logisticiens, prestataires de services maritimes.

Ainsi, une **structure ad hoc publique-privée, rassemblant au niveau national les principaux acteurs de la filière maritime, armateurs, manutentionnaires, chargeurs et industriels navals, et s'appuyant sur des comités régionaux autour des grands ports maritimes**, aurait pour feuille de route de construire une stratégie commune pour le transport et les services maritimes. Les acteurs de la filière seraient ainsi soutenus par l'État qui aurait pour mission de favoriser les synergies entre les différentes flottes existantes, d'établir des pistes de développement cohérentes pour le secteur et d'aider à mutualiser les efforts de formation et de recherche et développement (R&D).

À titre d'exemple, le développement des activités liées aux « Energies Marines Renouvelables », nécessite la mise en place d'un véritable écosystème associant solidairement tous les acteurs de cette industrie.

Enfin, la France doit piloter et renforcer l'accompagnement des opérateurs de la filière en matière de **cybersécurité**, par **la mise en place de nouveaux guichets de financements pour des solutions de sûreté innovantes** contre les cybermenaces et par **le développement de la formation**, tout en assurant un **cadre réglementaire adapté** à la diversité des compagnies maritimes.

2- Hisser les ports français à un rang d'excellence internationale

Le port constitue une étape stratégique de la chaîne logistique qu'il faut assurer de l'amont à l'aval, jusqu'au dernier kilomètre de l'acheminement des marchandises.

Dans les 10 dernières années, **les trois ports de la façade atlantique française perdaient plus de 10 % en trafic total de marchandises** tandis que les ports de Rotterdam ou Anvers en gagnaient près de 20 %. En 2020, **44 % des conteneurs à destination de la France métropolitaine transitaient par les ports étrangers** avant d'être acheminés en France par la voie routière, représentant entre **30 000 et 70 000 emplois perdus**. L'amélioration de la compétitivité technique de la manutention et la réorientation du **trafic maritime vers les ports français** constituent alors un enjeu de **patriotisme économique**.

La **stratégie nationale portuaire** doit avoir pour ambition de **donner à la France une place de premier rang dans le commerce international comme point d'entrée ou hub de l'Europe**, et de contribuer au **développement industriel et économique** du pays. Ainsi, l'objectif premier doit être de créer un maillage logistique sur l'ensemble du territoire et de faire des ports des plateformes centrales.

A- Développer l'intermodalité au sein des ports

Bien que la **loi de 2008 sur la réforme portuaire impose un objectif de 20 % de trafic réalisé par le fleuve et le ferroviaire** dans les Grands Ports Maritimes, **ces deux modes n'assureraient qu'environ 10 % de ces flux dans les ports français, notamment au Havre et à Marseille³**.

Le territoire possède pourtant un fort potentiel puisqu'il dispose **de deux fleuves couvrant 50 % du territoire avec la Seine et le Rhône**. Il s'agit par conséquent **d'un enjeu d'aménagement du territoire qui permettrait, via le transport combiné, de réduire considérablement l'empreinte carbone des échanges** tout en constituant le seul moyen d'exploiter pleinement la capacité du port du Havre, conçu pour accueillir 6 millions d'EVP⁴ par an.

Afin de développer l'intermodalité, des mesures incitatives sont donc nécessaires :

- **L'aide aux barges et aux trains** (subventions, allègements fiscaux, investissements dans les infrastructures pour diminuer le nombre de ruptures de charge, etc.) ;
- **La compensation du surcoût du transport fluvial par tous les acteurs concernés, de telle sorte que ce report ne soit pas supérieur au routier ;**
- **La réalisation effective du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL)** afin d'offrir un débouché robuste au Grand Port maritime de Marseille-Fos, permettant dès lors de concurrencer le port de Gênes, pour le transit vers l'Europe du Nord.

B- Créer des zones logistiques à proximité des zones portuaires

Il est primordial de considérer les **zones logistiques** accolées aux infrastructures portuaires des Grands Ports Maritimes telles une priorité.

Elles disposent en effet d'un fort potentiel de **compétitivité industrielle** qu'il convient d'exploiter.

³ Le transport fluvial ne représente à ce titre que 8,3% des acheminements de marchandises au sein des ports du Havre, Rouen et Paris et 5,4% au sein du port de Marseille.

⁴ Equivalent vingt pieds, soit l'unité de mesure utilisée par l'industrie du transport maritime.

Le développement de zones d'activité en lien avec les besoins des opérateurs et des chargeurs est déterminant pour **capter les trafics et entraîner la fixation d'activités de production à haute valeur ajoutée**.

La proximité de ces zones avec les terminaux portuaires est également essentielle à une **augmentation des moyens de transport massifiés** (transport fluvial et ferroviaire). **Afin de garantir une facilité d'implantation**, il est nécessaire que ces zones bénéficient **d'exonérations** (droits de douane, fiscalité foncière, impôt sur les sociétés) limitées dans le temps.

C- Faire des ports les acteurs de pointe de la transition écologique

Afin d'accélérer le verdissement de la flotte de commerce, il est nécessaire d'intensifier l'électrification **des quais et le déploiement des carburants alternatifs**.

Les branchements électriques à quai constituent en effet une technologie clef pour atteindre les objectifs des ports en matière de transition écologique et deviennent indispensables pour **dépolluer les ports en cœur de ville**. Ces branchements permettent aux navires en escale de couper leurs moteurs auxiliaires tout en couvrant leurs besoins énergétiques. Cette technologie innovante engendre **des gains environnementaux significatifs**, dont **une élimination intégrale des émissions** (oxydes de soufre, oxydes d'azote et particules fines) **pendant le séjour à quai du navire et une réduction significative des nuisances sonores**.

L'électrification des quais nécessite un soutien public conséquent pour l'équipement des branchements des navires et des quais, qui coûtent plusieurs millions d'euros selon les types de navires concernés, ainsi que pour leur alimentation électrique qui doit être décarbonée.

De plus, il est essentiel que **l'Union européenne s'assure que les ports français et européens disposent de capacités de stockage et de services de soutages de carburants verts**, et qu'elle mette en place un dispositif harmonisé de traitement et de valorisation des boues et des déchets à l'échelle des ports européens.

D- Créer une chaîne numérique continue au sein des ports français

Les ports doivent devenir un moteur de la transition numérique, ayant pour mission d'assurer une **chaîne numérique complète entre le navire**, l'infrastructure portuaire incluant les services de manutention du port, les transitaires du port de douane, l'embarquement **et la suite logistique de l'acheminement jusqu'au client** sur la partie terrestre par la voie ferroviaire, routière ou fluviale.

L'accompagnement de **la convergence des CCS (Cargo Community Systems)** visant à **doter les systèmes d'information portuaires français d'une plus grande interopérabilité**, ainsi que **l'investissement dans l'innovation numérique constituent des facteurs majeurs de compétitivité**.

3- Renforcer le potentiel maritime des territoires d'outre-mer

L'espace maritime français est le deuxième le plus vaste du monde en superficie, couvrant l'ensemble des océans. Le potentiel maritime des outre-mer est donc conséquent mais doit être renforcé pour offrir des perspectives nouvelles de développement économique dans ces territoires.

Ainsi, il s'agit tout d'abord de se saisir pleinement des dispositifs d'aides aux investissements déjà existants afin de les appliquer plus facilement au transport maritime dans les départements, régions et collectivités d'outre-mer. Le régime dit « Girardin » d'aide fiscale à l'investissement productif en outre-mer, datant de 2003, s'applique déjà aux compagnies maritimes. Il pourrait permettre à nos territoires d'outre-mer d'être des plateformes afin de les faire rayonner plus largement dans le Pacifique, la Caraïbe, l'Océan Indien voire l'Atlantique Nord. Ce régime particulier de défiscalisation aurait également pour effet de dynamiser le secteur de la croisière dans les outre-mer.

De surcroît, la stratégie nationale portuaire doit s'adapter plus spécifiquement aux enjeux des outre-mer, qui diffèrent de ceux de la métropole. La modernisation des ports d'outre-mer est en effet nécessaire afin de faire de l'activité portuaire un véritable tremplin économique pour ces territoires dans un contexte d'intensification des échanges régionaux et mondiaux.

Face à des navires dont la taille est sans cesse croissante, il devient donc indispensable d'entreprendre les investissements suivants pour hisser les ports d'outre-mer aux standards internationaux :

- Les Grands Ports Maritimes d'outre-mer doivent se doter de **tirants d'eau de 14 mètres minimum** et de **portiques modernisés**, alors que de nouveaux portiques adaptés à de plus grands navires doivent également être construits ;
- **Les zones de stockage à plein et à vide doivent être élargies** afin de garantir le mouvement de croissance des flux ;
- **La numérisation des ports d'outre-mer doit être intensifiée** via le déploiement de systèmes d'information cohérents au sein de mêmes bassins géographiques.

De surcroît, la **qualité des services d'escale doit être améliorée**. Les Grands Ports Maritimes d'outre-mer doivent à ce titre être **opérationnels de jour et de nuit, week-ends compris**, afin de rester compétitifs face aux ports voisins.

Plusieurs réformes administratives et de gouvernance doivent enfin être mises en œuvre afin d'améliorer le pilotage stratégique des ports d'outre-mer. Il s'agit ainsi de faire siéger les acteurs privés dans les conseils de surveillance afin qu'ils apportent leur regard actuel et critique sur les installations qu'ils utilisent.

4- Accompagner la transition écologique du transport et des services maritimes

La marine marchande doit engager des investissements considérables pour être à la hauteur des **objectifs fixés par l'Organisation Maritime Internationale (- 40 % des émissions de CO2 émanant des navires d'ici à 2030 par rapport à 2008 à la tonne transportée) et le Pacte Vert de l'Union européenne (- 55 % d'ici à 2030 et neutralité carbone à l'horizon 2050).**

Les armateurs ont déjà pris des mesures ambitieuses dans le déploiement du gaz naturel liquéfié (GNL), et sont aujourd'hui associés dans la production de biocarburants, biométhane ou méthanol. Ils sont mobilisés en faveur de solutions hybrides électriques ou encore la propulsion par le vent. **Il importe alors que l'État favorise par des incitations ces investissements.**

A- Adopter une réglementation efficace et préserver le cabotage européen

Durant les 10 dernières années, les armateurs ont intensifié leurs efforts afin de réduire leur empreinte carbone : réduction de la vitesse des navires, optimisation des routes, amélioration du design des coques, des bulbes et des hélices, assistance électrique, récupération des sources de chaleur et de froid... Cependant les avancées étant encore insuffisantes, **une rupture technologique et une intensification de la R&D portant sur les carburants alternatifs (hydrogène, ammoniac...)** sont nécessaires.

Il est donc primordial que l'État accélère cette transition tout en veillant à ce que les réglementations internationales et européennes ne pénalisent pas les avancées des armateurs et **ne nuisent pas au cabotage européen.**

Dans le cadre du Pacte Vert européen notamment, **la Commission européenne a annoncé le 14 juillet 2021 sa volonté d'intégrer le transport maritime dans le marché des quotas d'émission carbone (ETS) européen.** Les armateurs français soulignent toutefois qu'il est indispensable de veiller à ce que **ce mécanisme garantisse la compétitivité des flottes européennes vis-à-vis de leurs concurrentes extra-européennes.** Cette intégration du maritime dans le système des ETS doit donc être conduite de telle sorte que le système soit **modulable, cohérent et compatible avec les futures mesures de marché (Market Based Measures) de l'OMI,** visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Il importe également de **promouvoir systématiquement l'adoption des règles au niveau international,** car c'est un système qui sera toujours plus efficace que l'empilement de règles régionales. Cela permet d'**instaurer une compétition égale pour toutes les entreprises et segments de flotte,** évitant ainsi de conduire à des distorsions de concurrence avec la création d'un marché à deux vitesses.

S'agissant de la réglementation internationale pour la décarbonation des navires, **l'OMI doit adopter des mesures adaptées aux différents secteurs d'activité.** Le mécanisme des CII (*Carbon Intensity Indicator*) doit inciter tous les navires à réduire leurs émissions de CO2 mais, tel qu'élaboré, **risque d'être inefficace** et de s'exposer à des critiques justifiées **s'il ne s'accorde pas avec les diversités du shipping.** (Notamment, récompenser les navires les plus vertueux, ne pas défavoriser ceux qui parcourent moins de distance, ...).

De surcroît, le **principe de neutralité technologique** doit être également inscrit dans les différentes réglementations afin de se concentrer sur une **logique de résultat** plutôt que de moyens.

B- Assurer la transformation des chaînes d'approvisionnement

La puissance publique doit **redéployer ses capacités d'investissement sur l'ensemble de la chaîne** allant de la production du carburant alternatif, à son acheminement, stockage et soutage dans des navires transformés à cet effet. Les différents plans de relance et d'investissement devraient par conséquent **flécher davantage leurs crédits vers le transport maritime**, soutenant ainsi la compétitivité des armateurs français.

Pour bénéficier d'effets de réseau et de synergies entre acteurs privés et publics de la recherche, il convient de **spécialiser et concentrer davantage la R&D pour l'économie bleue** avec la **constitution de pôles de compétitivité** autour des principaux hubs portuaires, rassemblant les laboratoires de recherche, start-ups et grandes entreprises. **Les grands projets structurants, à l'image des « Énergies Marines Renouvelables », doivent être multipliés en associant l'ensemble des acteurs industriels intégrant une composante maritime.**

Un partenariat public-privé doit par conséquent être engagé dans le transport maritime à l'instar de ce qui est pratiqué dans l'industrie aéronautique.

C- Assurer le financement du renouvellement de la flotte

Les surcoûts importants du verdissement des navires, estimés de 15 à 20 %, justifient des mesures fortes de soutien et d'innovation telles que **l'optimisation du suramortissement vert, la création d'un dispositif de soutien incitatif pour la conversion des navires existants, des soutiens de la Banque Publique d'Investissement, la création d'un fonds maritime dédié, etc.**

Afin d'accompagner le développement d'une **synergie nationale autour de la Recherche et Développement** soutenu par l'ensemble des filières maritimes françaises, **la facilitation de l'accès à des soutiens financiers pour réaliser les études nécessaires** à la transformation de la flotte existante et à son renouvellement futur est en outre indispensable.

Il est par ailleurs nécessaire qu'une partie de la part des revenus générés par le transport maritime dans l'ETS soit redirigée vers la filière, et accompagnée de la création de guichets de financements spécifiques **au niveau européen**. Dans ce contexte, il est essentiel de s'assurer **d'une bonne coordination, entre les autorités françaises et Armateurs de France, en amont des débats.**

De plus, de nombreux armateurs éprouvent aujourd'hui de grandes difficultés à mobiliser les emprunts nécessaires pour moderniser et verdir leur flotte, du fait notamment des règles prudentielles imposées aux établissements bancaires. **Il importe donc de concevoir de nouvelles modalités de financement.**

À ce titre, le Certificat d'Investissement Maritime (CIM) apparaît comme une solution novatrice permettant aux armateurs français d'élargir leur flotte et, à tout le moins, de la renouveler dans le respect des objectifs de la transition énergétique. Le CIM s'assimile à **un nouvel instrument financier, exclusivement réservé à l'investissement maritime, souscrit par un éventail plus large que celui des investisseurs traditionnels du secteur.**

Le dispositif prévoit que les souscripteurs de CIM bénéficient, dans des termes et conditions strictement identiques, **des mêmes avantages fiscaux que ceux dont bénéficie le propriétaire du navire** dans les montages en crédit -bail. De la sorte, le mécanisme du CIM **n'engendre aucune dépense supplémentaire pour les finances publiques**, autre que celle déjà engagée au titre des dispositifs de financement actuels.

Conclusion

Compte tenu de **l'enjeu géostratégique** que représentent le transport et les services maritimes dans les chaînes logistiques internationales, **la France doit impérativement se doter d'une vision de long terme, coconstruite avec l'ensemble de la filière y compris logistique**. A cet égard, la configuration du travail interministériel, soutenue au plus haut niveau de l'État, doit lui permettre d'assurer au secteur maritime une voix politique forte dotés des moyens nécessaires.

Forte d'atouts indéniables, à travers un savoir-faire opérationnel et industriel reconnu, un potentiel portuaire conséquent, mais encore perfectible, en métropole comme en outre-mer, ou des synergies qui restent à être renforcées entre les différents acteurs du transport maritime, **la France dispose du socle nécessaire pour faire de cette filière, une filière d'excellence, durable et compétitive**.

L'Europe maritime est essentielle, la France y joue un rôle stratégique à Bruxelles notamment par l'importance de ses territoires maritimes et de son poids politique, actuellement accru, sous présidence française du Conseil de l'Union européenne. Il nous apparaît capital de **pousser dans le sens d'une meilleure prise en compte des enjeux du secteur maritime**.

L'État doit ainsi s'engager dans la durée, au niveau national, européen et international, pour promouvoir le secteur, protéger ses compagnies et ses équipages français face aux distorsions de concurrence, et soutenir le verdissement des flottes et des infrastructures. Il en va ainsi de la résilience des approvisionnements français, de la compétitivité, et de la souveraineté économique de la Nation.