

RAPPORT D'ACTIVITÉ 2024/2025



Ici



et à vos côtés

1^{er}
mode de transport

le plus efficace à la tonne transportée, le maritime représente seulement 2,89% des émissions mondiales de CO₂.

90 %
des marchandises mondiales

voyagent par la mer, dont 70 % des échanges français.

2^e
plus grande ZEE* mondiale

La France possède un atout majeur pour son influence maritime.

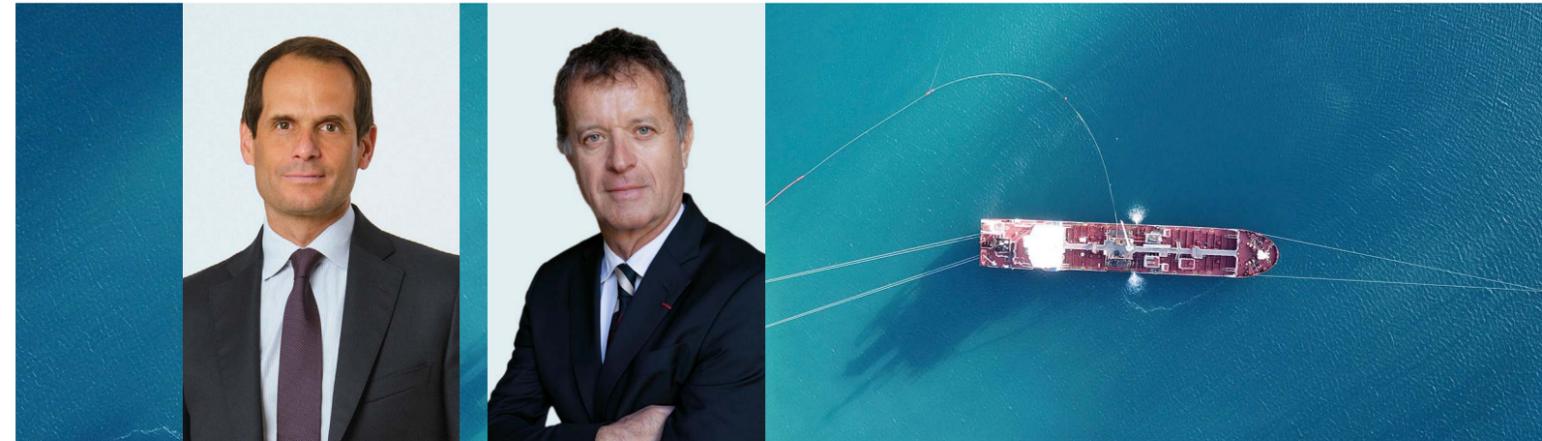
4 216
marins français

embarqués sur des navires battant pavillon RIF** en 2024.

428
navires

sous pavillon français sont armés par les adhérents d'Armateurs de France.

*ZEE : Zone Economique Exclusive
** RIF : Registre International Français



UNE ANNÉE 2024 MOUVEMENTÉE MARQUÉE PAR LES INCERTITUDES

Entre instabilité politique et fortes ambitions environnementales, l'année 2024 aura été particulièrement mouvementée pour la marine marchande française. Édouard Louis-Dreyfus, le Président d'Armateurs de France, et Laurent Martens, son Délégué général, reviennent sur ses principaux temps forts.

Que faut-il retenir, en premier lieu, de 2024 ?

—Édouard Louis-Dreyfus :

Malgré un contexte politique très instable, nous sommes parvenus à sauvegarder les fondements de la marine marchande française. Certains responsables politiques ont envisagé de supprimer la taxe au tonnage durant la campagne des législatives, ce qui nous a fait craindre le pire. Pour l'éviter, nous avons fait de la pédagogie auprès de tous les partis politiques. Nous leur avons rappelé à quel point cette taxe n'est en rien une niche fiscale française, mais un régime

d'impôt mondial, et que, sans elle, il ne peut y avoir de marine marchande forte et souveraine en France. Fort heureusement, nous avons été entendus.

Laurent Martens —

Le rapport de Mario Draghi, sur la compétitivité européenne, est à mentionner également. Face à la Chine et aux États-Unis, l'Europe prend enfin conscience qu'elle doit défendre ses intérêts, et faire preuve de pragmatisme et de simplicité. L'Europe parle aujourd'hui de financer la décarbonation et de renforcer la compétitivité du maritime, ce qui est une très bonne chose.

Justement, où en est la filière en matière de décarbonation ?

—LM : L'Europe a pris des engagements forts sur cette question. Ce qui est positif en soi, mais nous met en position de faiblesse vis-à-vis de la concurrence non-européenne, qui est loin d'avoir les mêmes contraintes. Notre souhait est donc que cette réglementation européenne se généralise à l'échelle mondiale. C'est tout l'enjeu des discussions que nous menons au niveau de l'OMI⁽¹⁾, et qui devraient aboutir lors de sa prochaine session (MEPC 83), en avril 2025. →

1 Organisation Maritime Internationale

Remerciements aux compagnies adhérentes et à nos partenaires pour leur contribution.

Direction de la publication :
Armateurs de France

Conception-réalisation :
agencebside.fr

Rédaction :
Armateurs de France,
agencebside.fr

Impression :
Suisse Imprimerie
Groupe Sprint

Crédits photo :
Olivier Brunet, Sophie Ben Hamou,
Socatra, Arpanum, RTE, Marfret,
Brittany Ferries, Genavir, Mathieu
RIVRIN, Fédération Française des

Pilotes Maritimes, STFMO, Orange,
Marine, Geogas, StudioPONANT-
Laure Patricot, Altore Drone,
Sandrine Avner, Expédition 7°
Continent, Armateurs de France,
Marine Nationale, Ilago,
Compagnie Maritime Nantaise

—E L-D : Nous militons également pour le fléchage des ETS⁽²⁾ vers un fonds spécifique qui aiderait les armateurs, les ports et les industriels maritimes français, à financer une partie des coûts liés à la décarbonation. La France deviendrait ainsi le premier pays européen à mettre en place un tel mécanisme. Les études sont lancées, et nous espérons pouvoir l'annoncer lors de l'UNOC⁽³⁾ qui aura lieu à Nice, en juin 2025. En pleine année de la Mer, ce serait le signal attendu par toute la profession en faveur de la décarbonation du maritime !

mettre en place les conditions d'une flotte française EMR structurée, efficace et compétitive tout en préservant notre socle social.

—E L-D : C'est un chantier important, car la filière des EMR est l'une des rares à posséder un fort potentiel de croissance pour l'industrie et les armateurs français. Particulièrement sur le marché domestique mais aussi ailleurs en Europe. La réflexion doit aboutir en 2025. Elle a déjà donné lieu à la signature, en 2022, d'une charte entre Armateurs de France, France

tien de la compétitivité de la flotte marchande française, notamment dans un contexte de concurrence européenne et internationale accrue.

—LM : Une telle décision entraîne d'importantes conséquences déjà à l'œuvre : la perte de contrats stratégiques, le dépavillonnement, le gel des embauches de marins français voire des licenciements ou encore la remise en cause d'investissements importants dans le renouvellement des flottes et dans la transition énergétique du secteur. Nous partageons le constat qu'il est urgent de redresser la situation des comptes publics mais cela ne justifie pas la mise en péril d'un secteur stratégique pour la souverai-

« L'année 2024 n'aura pas été de tout repos. Mais à force de détermination et de persuasion, Armateurs de France en ressort encore plus fort. »

Édouard Louis-Dreyfus - Président

Qu'en est-il des énergies marines renouvelables (EMR) ?

—LM : La France s'est fixé comme objectif de produire 50 GW en 2050 avec les EMR, qui ont pour avantages d'être très décarbonées, infinies et relativement éloignées des côtes. Cela suppose aussi de faire appel possiblement à des centaines de bateaux et à des milliers de marins,

Renouvelables, le syndicat des énergies renouvelables et RTE (depuis 2023)⁽⁴⁾. La dernière signature est celle d'EDF Renouvelables, lauréat du premier appel d'offre à l'éolien flottant, en décembre 2024.

La Loi de financement de la sécurité sociale pour 2025 met fin aux exonérations de charges patronales pour l'ensemble des armements, à l'exception de trois secteurs. Quel message souhaitez-vous adresser aux responsables politiques pour plaider en faveur de leur rétablissement ?

—E L-D : Toute la marine marchande française est lourdement pénalisée par leur suppression. La règle qui prévaut en Europe est celle du « net wage », selon laquelle le salaire brut équivaut au salaire net. Dans ce contexte, les exonérations de charges patronales dont bénéficiaient les armateurs étaient essentielles à la pérennité de l'emploi des marins. Il en va du main-

neté de la France, 2ème espace maritime mondial. Nous espérons convaincre les pouvoirs publics de revenir en 2026 sur cette mesure. En l'absence d'autres facteurs de différenciation face à la concurrence internationale, les charges sociales françaises ne permettent tout simplement pas à nos marins d'être compétitifs.

Armateurs de France a également coordonné les négociations dans le cadre du dialogue social au sein des branches. À quoi ont-elles abouti ?

—LM : Elles ont débouché sur la signature de deux avenants : l'un sur les minima des personnels officiers, l'autre sur les minima des personnels sédentaires. Pour nous, un bon dialogue social est essentiel : il s'agit d'un levier de croissance, de performance et de développement pour les entreprises et les salariés qui composent les branches.

Dans le même temps, Armateurs de France se mobilise contre le dumping social. →

—E L-D : En effet, nous sommes pleinement investis dans la lutte contre le dumping social. Nous sommes particulièrement tournés vers la Méditerranée où la progression de pavillons moins-disant socialement nuit gravement à la compétitivité des armateurs français. Un travail de réflexion et d'action s'est noué avec l'Administration, les armateurs concernés et les partenaires sociaux à ce sujet. Au transmanche, nous nous félicitons de la Loi Le Gac, mais nous restons attentifs aux contrôles menés pour s'assurer de sa mise en œuvre, et qui sont indispensables pour s'assurer de l'absence de dumping social.

L'année 2024 a également été marquée par la crise en mer Rouge. Où en est-elle ?

—LM : Depuis fin 2023, les Houthis ont mené une centaine d'attaques contre des navires de commerce, ce qui a entraîné la mort de plusieurs marins, la suspension ou le détournement de certaines routes maritimes. Pour Armateurs de France, la priorité était de protéger les équipages. C'est pourquoi nous avons soutenu l'opération européenne ASPIDES, qui consistait à accompagner les navires. Nous renouvelons d'ailleurs nos remerciements à l'accompagnement fourni par la Marine Nationale et à l'engagement de ses marins : aucun navire français n'a été touché par une attaque.

—E L-D : La situation reste fragile. Nous recommandons à nos adhérents de rester vigilants. La plupart passent aujourd'hui par le cap de Bonne-Espérance. Avec cette crise en mer Rouge, les craintes sur la taxe au tonnage, ou encore la perte des exonérations de charges patronales, l'année 2024 n'aura pas été de tout repos. Mais à force de détermination et de persuasion, Armateurs de France en ressort plus fort. L'année 2025 s'ouvre néanmoins sur encore plus d'incertitudes que celles auxquelles nous avons été confrontés en 2024. Cela doit nous amener, en France et en Europe, à devenir plus résilients, plus indépendants. Cela passe notamment par la stabilité du modèle fiscal et social qui a fait le succès de notre pavillon ces dernières années. Sinon nous ne serons pas au rendez-vous des bouleversements du monde.

2 Système d'échange de quotas d'émission de CO2

3 Conférence des Nations Unies sur l'Océan

4 Réseau de Transport d'Électricité

ARMATEURS DE FRANCE, UNE ORGANISATION ROBUSTE POUR FAIRE FACE AUX DÉFIS DE LA MARINE MARCHANDE FRANÇAISE

En acheminant 90 % des marchandises dans le monde, le transport maritime est indispensable au bon fonctionnement de l'économie.

De sa défense dépend donc le quotidien de nos concitoyens, mais aussi la sécurité énergétique et la préservation de la souveraineté maritime de la France.

Depuis plus de 120 ans, Armateurs de France s'y emploie, en représentant avec ferveur les entreprises françaises du transport et des services maritimes.

En endossant les habits de Délégué général d'Armateurs de France, je mesure l'étendue du travail accompli par mes prédécesseurs, la solidité de notre organisation, mais également les défis qu'il nous faut relever.

Je pense, tout d'abord, à la défense de notre écosystème réglementaire, dont la taxe au tonnage a été remise en cause durant la campagne des dernières élections législatives.

Armateurs de France a réussi à convaincre les acteurs politiques de son importance, mais la vigilance doit rester de mise avec un contexte budgétaire qui reste fragile.

Autre défi qui se dresse devant nous : la décarbonation de notre marine marchande.

Pour cela, il nous faut faire preuve de pragmatisme et rester ouverts à toutes les solutions technologiques et trouver des solutions pour le financement de cette décarbonation en particulier via le fléchage des ETS.

Il est aussi temps de se doter d'un « thermomètre », capable de mesurer la décarbonation sur la base de critères fiables. Développé par Armateurs de France, un tel outil verra le jour courant 2025.

Autre sujet qui doit nous mobiliser : la sécurité en mer.

La crise en mer Rouge a rappelé au monde entier le caractère parfois périlleux du transport maritime. À nous de tout mettre en œuvre pour protéger nos navires et ceux qui travaillent à bord, en étroite collaboration avec la Marine nationale, comme ce fut le cas face aux Houthis.

Enfin, l'avenir ne saurait s'écrire sans un dialogue social de qualité.

J'y suis particulièrement attaché.

Si nous connaissons des réussites, à l'image de la loi Le Gac sur le dumping social en transmanche, des progrès restent encore à faire sur les minima sociaux.

En accompagnant les branches dans leurs négociations, Armateurs de France y participe activement.

Laurent Martens - Délégué général

UNE GOUVERNANCE ENGAGÉE AU SERVICE DES ADHÉRENTS

La gouvernance d'Armateurs de France repose sur deux instances décisionnelles : l'Assemblée Générale et le Comité Exécutif (Comex), qui définissent et valident les grandes orientations stratégiques de l'organisation tout au long de l'année.

Au quotidien, l'équipe de permanents s'appuie sur des comités d'experts dédiés aux enjeux clés du secteur :

- **Économie et fiscalité** : Veiller à un cadre compétitif pérenne
- **Environnement** : Accompagner la transition énergétique du secteur maritime
- **Social et formation** : Promouvoir l'emploi et le développement des compétences maritimes
- **Sécurité & sûreté** : Garantir des normes de protection de haut niveau

Une gouvernance structurée et dynamique, capable de traiter l'ensemble des thématiques et de répondre efficacement aux défis du secteur.

NOUVEAUX LOCAUX, MÊME ENGAGEMENT



L'année 2024 a marqué un tournant pour Armateurs de France avec le déménagement dans de nouveaux locaux plus modernes, symbole de notre engagement renouvelé et renforcé aux côtés de nos membres pour relever ensemble les défis à venir.



Certifiée QUALI'OP, Armateurs de France veille quotidiennement à la qualité de ses services.

UNE ÉQUIPE À VOS CÔTÉS

« Après un an à la tête d'Armateurs de France, j'ai pu mesurer l'engagement et l'expertise de notre équipe. En 2024, elle s'est mobilisée sur des enjeux clés : transition énergétique, compétitivité du pavillon et évolutions réglementaires. Grâce à son travail, nous avons accompagné nos adhérents avec rigueur et ambition au service du transport et des services maritimes et ce dans un contexte politique et géopolitique inédit. »

Laurent Martens, Délégué général



Debout (de gauche à droite) : Marie-Claire Denicourt, Responsable de la comptabilité et des ressources humaine, Maha Vandewalle, Responsable des affaires sociales et de la formation, Delphine Laurent, Assistante de direction, Marie-José Gharios, Chargée de la communication, Martin Carceles, Chargé des affaires européennes, Philippe Costa, Responsable des affaires générales.

Assis (de gauche à droite) : Alizée Gosselin, Chargée des affaires juridiques et économiques, Agathe Rinaudo, Responsable de la communication et des affaires institutionnelles, Laurent Martens, Délégué général, Emma Poznanski, Chargée environnement, sécurité, sûreté et ports, Pierre-Antoine Rochas, Responsable environnement, sécurité, sûreté et ports.

LES SECTEURS D'ACTIVITÉ...

TRANSPORT DE MARCHANDISES

70% des importations et exportations sont assurées par le transport maritime en France, un maillon essentiel du commerce extérieur.



TRANSPORT DE PASSAGERS

En 2024 le transport de passagers en France a poursuivi sa reprise post-pandémie.



OCÉANOGRAPHIE ET RECHERCHE SOUS-MARINE

+ de 1000 scientifiques, ingénieurs et techniciens embarquent chaque année sur la flotte française pour 480 missions en mer.



ASSISTANCE ET SAUVETAGE

L'assistance et le sauvetage en mer sont des missions essentielles garantissant la sécurité des navires, des équipages et de l'environnement, en cas de détresse ou de pollution.



SERVICES PORTUAIRES

La qualité des services portuaires joue un rôle déterminant dans la compétitivité et l'attractivité des ports à l'échelle européenne et mondiale.



APPROVISIONNEMENT DE SABLES MARINS

75% du sable extrait est essentiel pour la construction d'infrastructures, notamment dans la fabrication de béton, d'asphalte et de mortier.



POSE DE CÂBLES SOUS-MARINS

99% du trafic mondial de données transite par 500 câbles sous-marins en fibre optique, une infrastructure vitale pour les communications.



ACTIVITÉS OFFSHORE

L'exploitation des plateformes pétrolières, gazières et éoliennes, réalisées en pleine mer, constitue un enjeu stratégique majeur pour la France, étant essentielle à la sécurisation de son approvisionnement énergétique.

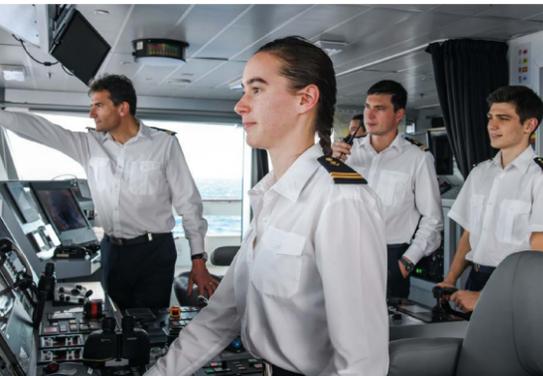


... QUI NOUS UNISSENT

RENFORCER LA COMPÉTITIVITÉ ET L'ATTRACTIVITÉ DU PAVILLON FRANÇAIS



Dans un contexte national et international en constante évolution, renforcer la compétitivité et l'attractivité du pavillon français demeure un enjeu clé. En 2024, Armateurs de France s'est fortement mobilisée pour défendre les dispositifs fiscaux et sociaux essentiels tout en veillant à défendre un cadre international cohérent.



RENFORCER LES CONDITIONS DE TRAVAIL DES SALARIÉS

Armateurs de France, seule organisation représentative dans trois branches professionnelles, a négocié des revalorisations des minima en 2024 pour les personnels sédentaires et officiers. Elle poursuit les négociations pour les personnels d'exécution. Armateurs de France promeut un dialogue social constructif entre armateurs et syndicats pour relever les défis du secteur et rendre plus attractif le pavillon français.

RENFORCER LA COMPÉTITIVITÉ DES ARMATEURS FRANÇAIS

L'organisation reste mobilisée pour défendre ces dispositifs stratégiques, essentiels à l'attractivité et à la compétitivité de la flotte française.



— Entretien avec **Marc Etcheberry**, Président du Comité Économie-Fiscalité

bien que son amélioration n'ait pas été adoptée.

« Les dispositifs fiscaux et sociaux sont essentiels pour la compétitivité des armateurs français face à la concurrence internationale. Armateurs de France a défendu, fin 2024, le maintien de la taxe au tonnage, menacée par le PLF¹ 2025, soulignant qu'une suppression créerait une exception fiscale pour la France et déstructurerait l'ensemble de la filière maritime française. L'organisation a également obtenu la prorogation du dispositif de suramortissement vert jusqu'en 2027,

Armateur de France poursuit ses efforts pour adapter ce dispositif aux besoins du secteur et a, par ailleurs, mené le combat du maintien de l'exonération des contributions et cotisations patronales qui malheureusement s'est cantonné qu'à certains secteurs aux dépens du reste de la profession. L'organisation reste mobilisée pour défendre ces dispositifs stratégiques, essentiels à l'attractivité et à la compétitivité de la flotte française. »

¹ Projet de loi de finances

SOUTENIR UN CADRE INTERNATIONAL HOMOGENE

Armateurs de France soutient une approche mondiale pour régler le transport maritime, international par nature, et une avancée concrète de ces travaux afin d'offrir de la visibilité et de la stabilité aux armateurs français très engagés dans la décarbonation de leurs navires.

L'organisation a renforcé sa mobilisation en 2024 pour soutenir un cadre réglementaire international cohérent en matière environnementale et de sécurité, afin d'éviter la multiplication des règles régionales et nationales qui nuisent à la compétitivité des

armateurs européens. Elle défend un équilibre entre excellence, attractivité et compétitivité du pavillon français et participe activement à la Commission centrale de sécurité qui réexamine les réglementations nationales (travaux sur les divisions 215 et 222 concernant les petits navires). Armateurs de France alerte aussi les autorités sur la surcharge administrative liée à la multiplication des obligations de reporting, aux formats de données disparates et aux calendriers non harmonisés, notamment pour les émissions de GES.



ATTIRER ET MAINTENIR UNE MAIN-D'ŒUVRE QUALIFIÉE

La formation professionnelle maritime et les compétences des navigants sont essentielles pour le pavillon français. Armateurs de France met l'accent sur la formation continue et la promotion sociale pour maintenir une main-d'œuvre qualifiée, en réponse aux évolutions technologiques et aux nouvelles normes.

En 2023, nous avons signé un accord pour soutenir la mobilité et l'évolution des navigants. L'association collabore avec l'ENSM (École Nationale Supérieure Maritime) et préside le CEFCM (Centre Européen de Formation Continue Maritime) pour adapter les formations aux besoins du secteur.

En 2025, nous continuerons de développer ces initiatives pour renforcer la formation et la promotion sociale dans le secteur maritime.

Par ailleurs, nous poursuivons le travail de communication pour rendre les métiers du maritime plus attractifs

en mettant en valeur les opportunités de carrière et l'évolution professionnelle. La formation est à ce propos l'un des principaux moteurs pour attirer les jeunes, mais également les nouveaux marins, tout en garantissant à la fois leur sécurité et leur évolution professionnelle.

ACCOMPAGNER LA NÉCESSAIRE TRANSITION ÉCOLOGIQUE DU SECTEUR MARITIME



Engagée pour la transition écologique du secteur maritime, Armateurs de France est à l'initiative de projets clés pour décarboner la flotte, encourager l'innovation verte et optimiser les mécanismes de financement.

DÉVELOPPER DES INCITATIONS ÉCONOMIQUES POUR LES INVESTISSEMENTS VERTS

Les investissements verts dans le secteur maritime sont essentiels pour répondre aux défis environnementaux et soutenir la transition énergétique. Le secteur maritime joue un rôle clé dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre et dans l'innovation durable. La modernisation des flottes est indispensable, avec l'adoption de navires écologiques, de technologies améliorant l'efficacité énergétique et de carburants alternatifs. L'électrification des ports et l'optimisation des infrastructures sont également nécessaires.

75 milliards d'euros d'investissement minimum pour décarboner la filière maritime française entre 2023 et 2050

Armateurs de France réfléchit à l'adaptation des incitations fiscales existantes, telles que les CEE et le suramortissement vert, pour soutenir ces investissements. Les modifications apportées fin 2023 à ces dispositifs nécessitent une révision pour garantir leur efficacité. Des incitations économiques renforcées sont cruciales pour soutenir la décarbonation de la flotte maritime française.

ACCOMPAGNER LES ENGAGEMENTS EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Les armateurs français renforcent leur engagement pour la protection de la biodiversité maritime en collaborant avec des ONG et en appliquant des bonnes pratiques. Ils agissent contre le bruit sous-marin, les collisions avec les cétacés et la pollution par les granulés plastiques en lien avec la DGAMPA et plusieurs ONG comme IFAW, Ocean Care, Miraceti.

Leur mobilisation s'illustre aussi par leur participation active à Green Marine Europe, où Armateurs de France siège dans les instances de gouvernance et œuvre à l'amélioration des critères du label pour une transition écoénergétique toujours plus exigeante.

22 armateurs français sur 33 participants au label Green Marine Europe (début 2025)

SOUTENIR LE FINANCEMENT DE LA DÉCARBONATION DES NAVIRES

Le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (ETS)

Depuis janvier 2024, le transport maritime est intégré au système ETS de l'UE, avec un coût important pour les armateurs. Les revenus générés pourraient financer la transition écologique du secteur. Le Ministre de la transition écologique s'est engagé lors de la soirée annuelle d'Armateurs de France en avril 2024 sur le fléchage des revenus nationaux de l'ETS vers la décarbonation de la filière (environ 200 millions d'euros). Pour rendre concrète cette annonce, Armateurs de France, le GICAN et l'UPF ont engagé une initiative pour

proposer un plan stratégique détaillé à l'Etat afin de structurer ces investissements et mobiliser les autorités publiques. Au niveau européen, Armateurs de France soutient l'extension du financement de projets innovants via l'Innovation Fund.

Les Certificats d'Économies d'Énergie (CEE)

En 2024, Armateurs de France a plaidé pour l'élargissement des Certificats d'Économies d'Énergie (CEE) au transport maritime, incluant les navires sous pavillon français opérant entre ports nationaux ou internationaux. Cela permettrait de financer des projets d'ef-



ficacité énergétique comme l'hybridation, la propulsion par vent, ou l'optimisation des coques. Cette mobilisation se poursuivra en 2025.



— Entretien avec **Jean-Emmanuel Sauvé**, Président du Comité Environnement

SOUTENIR LA TRANSITION ÉCOÉNERGÉTIQUE DES NAVIRES

Les négociations à l'OMI entrent dans leur phase finale avec un objectif : zéro net émission en 2050 pour la décarbonation du transport maritime.

« Après le MEPC 82 en octobre 2024, l'approbation est prévue au MEPC 83 en 2025, avec une adoption définitive en automne. Ce « panier de mesures » combine instruments techniques et économiques, incluant un système de récompense pour les armateurs investissant dans des

technologies vertueuses. Nous participons activement aux discussions avec l'International Chamber of Shipping et la DGAMPA. Nous défendons des mesures globales et un système économique mesurable et efficace. Pour soutenir ses membres dans la mise en œuvre des réglementations comme le CII, l'ETS, le MRV et FuelEU, nous organisons des ateliers dédiés aux gaz à effet de serre et défendons les particularismes sectoriels.

La mobilisation d'Armateurs de France et des compagnies maritimes s'est traduite très concrètement avec la remise de la mise à jour de la feuille de route pour la décarbonation maritime au Ministre chargé de la Mer en novembre 2024. Nous avons également renforcé nos liens avec plusieurs partenaires majeurs de l'écosystème de la décarbonation maritime en France en concluant des conventions avec l'Institut MEET 2050 et l'association Windship. »

GARANTIR LA RÉSILIENCE ET LA SOUVERAINETÉ DU SECTEUR MARITIME FRANÇAIS



Face aux défis géopolitiques et économiques, la résilience et la souveraineté du secteur maritime national s'imposent comme des enjeux majeurs. Armateurs de France y contribue en soutenant le renforcement de la flotte stratégique, la sécurisation des routes maritimes et la protection des chaînes d'approvisionnement essentielles, participant ainsi à la préservation des intérêts économiques et stratégiques de la France.

LUTTER CONTRE LE DUMPING SOCIAL



— Entretien avec **Alain Calligaro** - Président du Comité des Affaires sociales

Armateurs de France est activement impliquée dans la lutte contre le dumping social, notamment après le licenciement massif de 800 marins britanniques par P&O en mai 2022.

« Armateurs de France a pris l'initiative d'une rencontre entre les acteurs du secteur Transmanche et a participé à un groupe de travail sur le dumping social dans le cadre du Conseil Supérieur de la Marine Marchande (CSMM). En France, la loi du 26 juillet 2023 a été adoptée pour lutter contre ce phénomène, avec la participation d'Armateurs de France, qui s'en félicite.

L'organisation reste, néanmoins, vigilante sur les contrôles à mener

et attend le bilan des actions entreprises. En Méditerranée, elle lutte également contre la concurrence déloyale des pavillons étrangers. Armateurs de France a validé un plan d'action et milite pour des contrôles renforcés des navires. Elle considère que la coopération internationale est essentielle pour garantir des conditions de travail et salariales adéquates pour les marins. Armateurs de France pousse à la mise en place d'un socle international des droits sociaux. »

GARANTIR LE MAINTIEN DES CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT STRATÉGIQUES

Le rapport du député Yannick Chevenard du 17 juillet 2023 a relancé la réflexion sur la flotte stratégique, soulignant la nécessité d'une flotte

plus flexible, adaptée aux enjeux de souveraineté et de sécurité nationale.

Nous considérons tout secteur maritime comme stratégique, pour l'acheminement des matières premières et biens essentiels en métropole et outre-mer, ainsi que pour des secteurs clés comme la production d'électricité via les Energies Marines Renouvelables et l'interconnexion sous-marine. Les câblers français, représentant près d'un tiers de la flotte mondiale, illustrent cette importance, comme l'a montré le transport de biens à Mayotte après le cyclone Chido.

Assurer le maintien des chaînes d'approvisionnement stratégiques à travers une flotte française influente nécessite de renforcer cette dernière, sécuriser les routes maritimes, développer des infrastructures portuaires et logistiques, diversifier les sources d'approvisionnement.

124

attaques recensées par le MICA Center contre des navires de commerce en mer Rouge en 2024.

COOPÉRER POUR PROTÉGER

Face aux menaces émergentes, les armateurs français se mobilisent activement pour la protection des navires de commerce en mer Rouge, en coordination avec la Marine nationale et l'opération européenne Aspides. Armateurs de France suit la situation de près, échangeant régulièrement avec les autorités pour adapter les mesures

de protection. L'organisation a notamment reçu en octobre 2024 l'Amiral Vasileios Gryparis commandant l'opération européenne en mer rouge pour partager les préoccupations et attentes de compagnies françaises. Le renforcement de la coopération navale est une priorité. La collaboration avec le MICA Center aide les armateurs à améliorer

leur gestion des risques en mer. La première édition du Maritime Security & Cooperation Forum a été organisée en juin 2024 à Brest, en partenariat avec la Marine nationale.

En parallèle, la transition énergétique soulève de nouveaux défis en matière de sécurité. Armateurs de France a notamment travaillé avec le bataillon de marins pompiers de Marseille et la DGAMPA sur des recommandations pour le transport maritime de véhicules électriques.

La cybersécurité constitue elle aussi un autre enjeu majeur pour le secteur maritime. L'organisation collabore avec France Cyber Maritime pour renforcer la résilience face aux cyberattaques et a développé un guide de sensibilisation des décideurs de compagnies maritimes.



EXPÉDITION 7^e CONTINENT REMPORTE LE TROPHÉE 2024 DE LA CHARTE BLEUE



LES MEMBRES DU JURY 2024



- **Rodolphe Bouchet**, CEO de Bourbon Marine & Logistics, lauréat du trophée de la Charte Bleue en 2023
- **Erwan Jacquin**, Président et co-fondateur de MEET 2050
- **Caroline Neuman**, Adjointe au sous-directeur de la sécurité et la transition écologique des navires de la DGAMPA
- **Alain Calligaro**, Président du comité des affaires sociales et des commissions paritaires permanentes de négociation et d'interprétation des branches des entreprises de transport et services maritimes (DRH de DFDS)
- **José-Manuel Lamarque**, Chroniqueur sur France Inter (Chroniques littorales)
- **Aurore Morin**, Chargée de campagne de IFAW



Bruno Nicolas,
Président d'Expédition
7^e continent

Lors des Assises de l'Économie de la Mer 2024 à Bordeaux, Armateurs de France a eu l'honneur de remettre le Trophée 2024 de la Charte Bleue à l'association Expédition 7^e continent pour son initiative Exploration Bleue. Lancée en 2023, cette initiative se concentre sur l'étude des interactions entre les déchets plastiques et les perturbateurs endocriniens, afin de mieux comprendre leur impact sur les écosystèmes marins. L'initiative allie une approche scientifique rigoureuse à un programme éducatif ambitieux, sensibilisant chaque année des milliers de visiteurs aux dangers de la pollution plastique. Grâce à des partenariats solides avec des acteurs institutionnels et privés, Expédition 7^e continent démontre l'importance d'unir recherche, sensibilisation et actions concrètes. L'approche innovante et engagée en faveur de la conservation marine a particulièrement séduit le jury du Trophée de la Charte Bleue.

“ Depuis 2010, marins et scientifiques, à bord de la goélette de l'association ou en laboratoire, étudient la pollution plastique marine, l'expliquent au plus grand nombre et agissent pour que les générations futures profitent d'un océan préservé. Ces recherches ont donné lieu à des publications scientifiques permettant des avancées considérables : Gyres océaniques, Fragmentation, Micro et Nanoparticules... Dernier en date, Exploration Bleue est un programme lancé en 2023 avec KRESK 4 OCEANS et le CNRS pour comprendre la relation entre déchets plastiques et perturbateurs endocriniens, puis évaluer leurs effets sur la biodiversité. C'est une première mondiale qui permettra d'éclairer les industriels et d'adapter les processus de fabrication et de prévention.”

CMA CGM ET LA MARINE NATIONALE RÉCOMPENSÉES

La remise du Trophée de la Charte Bleue a également été l'occasion de décerner deux prix complémentaires. Le prix “Hors Catégorie” a récompensé l'engagement fort de CMA CGM pour un transport maritime plus durable, illustrant ses actions concrètes en matière d'innovation environnementale et de réduction de l'empreinte carbone. De son côté, la Marine nationale a reçu un prix spécial en reconnaissance de son rôle indispensable aux côtés des armateurs, assurant non seulement la sécurité des activités maritimes mais aussi la continuité des opérations en mer, dans des conditions souvent difficiles et complexes.



“Le Groupe CMA CGM s'est donné pour mission de contribuer à une mondialisation durable, à travers des échanges économiques plus équilibrés, permettant un développement à la fois économique et social, dans le respect de l'intégrité des hommes et de la planète. Cet engagement de longue date se traduit par la réduction de l'empreinte carbone de nos activités, la préservation de la biodiversité marine et terrestre et la promotion d'une économie circulaire à travers l'adoption de technologies inno-

vantes, la promotion d'initiatives internationales et l'élaboration de partenariats stratégiques afin d'embarquer l'ensemble des acteurs de notre chaîne de valeur. Le Prix Hors Catégorie de l'initiative des Trophées Charte Bleue d'Armateurs de France confirme la transformation stratégique du Groupe CMA CGM vers un secteur du transport et de la logistique plus efficace, résilient et durable.”

Anne-Sophie Cochelin,
Directrice RSE du Groupe CMA CGM



Amiral Nicolas Vaujour,
Chef d'état-major
de la Marine nationale

“C'est avec fierté que la Marine nationale a reçu le prix spécial de la Charte Bleue. C'est la reconnaissance de la valeur des marins qui ont participé à la mission européenne ASPIDES, en mer Rouge. Pour assurer la liberté de navigation, la Marine a mené des actions de combat en détruisant des drones ou des missiles balistiques : elles révèlent son état de préparation et sa capacité à s'adapter. La Marine promeut aussi des initiatives pour réduire les risques du transport maritime, à travers le centre d'information maritime MICA à Brest et les dispositifs du contrôle naval volontaire. Notre prospérité repose sur la sécurité de nos flux commerciaux et la résilience des infrastructures. Il nous faut donc renforcer ce lien entre la Marine et l'écosystème maritime. C'est notre ambition pour l'Année de la mer, en 2025.”



435 NAVIRES SOUS PAVILLON FRANÇAIS

7 ans
c'est l'âge moyen
des navires qui
composent la flotte
de transport
française

Vs
16,7 ans
pour la flotte de
commerce
mondiale

FLOTTE DE TRANSPORT : 202 NAVIRES

TYPES DE NAVIRE	Nombre	JB ¹	TPL ²
CARGO	25	40 038	31 282
CIMENTIER / VRAQUIER	2	4 924	6 050
NAVIRE À PASSAGERS	16	9 946	2 323
NAVIRE DE RECHERCHE-EXPLORATION SCIENTIFIQUE	2	9 891	5 420
PAQUEBOT NAVIRE DE CROISIÈRE	16	171 896	23 605
PÉTROLIER	24	1 655 856	3 087 007
PORTE-CONTENEURS INTÉGRAL	30	3 612 810	3 493 179
ROULIER	11	142 848	58 472
ROULIER PASSAGERS	51	913 018	203 464
TRANSPORTEUR GAZ LIQUÉFIÉ	25	2 366 797	1 912 020

FLOTTE DE SERVICE : 233 NAVIRES

TYPES DE NAVIRE	Nombre	JB ¹
BALISEUR	10	2 504
CÂBLIER	13	136 723
DRAGUE	14	36 995
NAVIRE DE SERVICES OFFSHORE	58	121 401
NAVIRE ÉCOLE	2	1 081
NAVIRE PILOTE	1	499
RECHERCHE OCÉANOGRAPHIQUE	7	12 822
REMORQUEUR	111	58 011
SABLIER	4	10 338
SUPPORT DE TRAVAUX MARITIMES	13	3 304

Source : Mission Flotte de Commerce - janvier 2024.

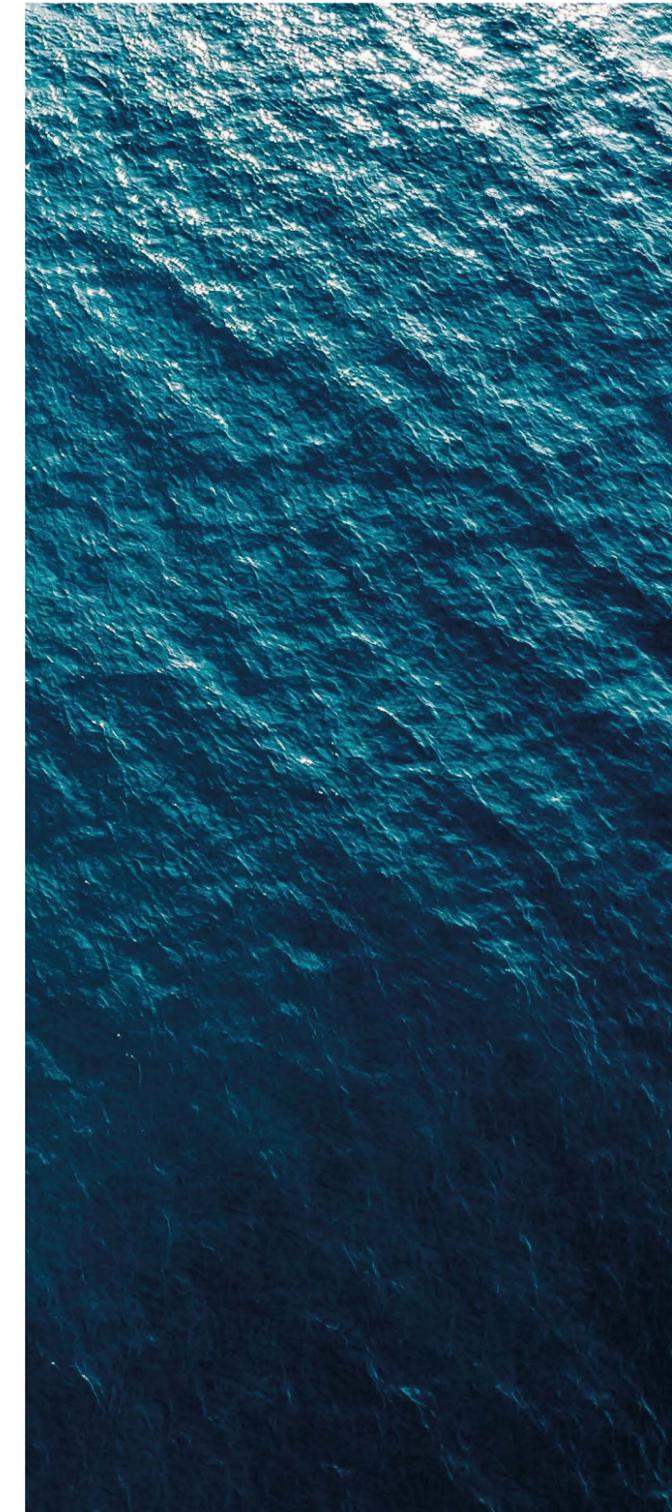
1 Jauge brute supérieure à 100 UMS
(Universal Measurement System).

2 Tonnes de port en lourd.

Décrypter les grands enjeux du maritime

Armateurs de France apporte son éclairage sur de nombreux sujets stratégiques à travers ses notes de position. Ces documents analysent en profondeur les dynamiques du secteur, permettant ainsi d'explorer les enjeux du transport et des services maritimes.

Scannez le QR code ci-dessous pour accéder à l'ensemble des notes de position et approfondir ces sujets essentiels.



AUX CÔTÉS DE NOS ADHÉRENTS

ALCATEL SUBMARINE NETWORKS · ALKA MARINE SOLUTIONS · ARMAM · BENJAMIN BON TRAVAUX MARITIMES · BESSÉ · BOLUDA FRANCE · BOURBON OFFSHORE SURF · BRITTANY FERRIES · BUREAU VERITAS · CAP MARINE · CARIBBEAN LINE · CATLANTE CATAMARANS · CEDRE · CLUB DE LA CROISIÈRE MARSEILLE PROVENCE · CLUB MED MARINE · CMA CGM · COMITÉ MARSEILLAIS DES ARMATEURS DE FRANCE · COMPAGNIE ARMORICAINE DE NAVIGATION · COMPAGNIE FRANÇAISE DE CROISIERES · COMPAGNIE POLYNÉSIEENNE DE TRANSPORT MARITIME · CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE CHARENTE-MARITIME · CONSEIL RÉGIONAL DE BRETAGNE · CORSICA FERRIES · CORSICA LINEA · DFDS SEAWAYS · DRAGAGES, TRANSPORTS ET TRAVAUX MARITIMES · EXPÉDITION 7^e CONTINENT · EXPLORIS · EASTAWAY FRANCE · EYSSAUTIER · FÉDÉRATION FRANÇAISE DES PILOTES MARITIMES · FILHET ALLARD · FIMAR · FRANCE CYBER MARITIME · FRANCE LNG SHIPPING · GASPE · GAZOCEAN · GENAVIR · GEOGAS MARITIME · GRAND PORT MARITIME DE NANTES ST NAZAIRE · GROUPE LHD · HAROPA PORT · HELVETIA ASSURANCES · HFW · INGEPAR · JIFMAR OFFSHORE SERVICES · KARIBS LINK · KNUITSEN LNG FRANCE · LA MERIDIONALE · LES ABEILLES · L'EXPRESS DES ÎLES · LOUIS DREYFUS ARMATEURS · MARFRET · MARITIME NANTAISE · MEDLINK PORTS · MERCERON TP · MGH ENERGY · MOULET & MARTY AVOCATS · MSC CRUISE FRANCE · NAVALEO · NAVCOM · NEOLINE ARMATEUR · OCEANE AVOCAT · ORANGE MARINE · ORIENT EXPRESS SILENSEAS · ORION · PENN AR BED · PILOTES DE DUNKERQUE · PILOTES DE LA GIRONDE · PILOTES DE LA LOIRE · PILOTES DE LA SEINE · PILOTES DE NICE/CANNES/VILLEFRANCHE · PILOTES DES PORTS DE MARSEILLE ET DU GOLFE DE FOS · PILOTES DU HAVRE/FÉCAMP · PLASTIC ODYSSEY EXPEDITION · PONANT · PWC PARTNER · RESEAU DE TRANSPORT D'ELECTRICITE · SEAOWL · SOCATRA · SOCIETE PORTUAIRE PORT DE BAYONNE · SOGESTRAN SHIPPING · SOCIÉTÉ DE TRANSPORTS FLUVIO-MARITIMES DE L'OUEST · SUDILES · THOMAS SERVICES MARITIMES · TOTALÉNERGIES · TOWT · TRANSOCEANIC WIND TRANSPORT · VELA · V.SHIPS FRANCE · WATSON FARLEY WILLIAMS · WINDCOOP · WIND SHIP · ZÉPHYR & BORÉE



13 rue du docteur Lancereaux, 75008 Paris — FRANCE
Tél.: +33(0)1 53 89 52 52

www.armateursdefrance.org

 @ArmateursFR

 Armateurs de France

