

RAPPORT ANNUEL
2020/2021

DES OCÉANS DE DÉFIS

RAPPORT ANNUEL
2020/2021

DES OCÉANS DE DÉFIS

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

Crédits photo :

Albert Pennec

@AntidiaCitores

Armateurs de France

Bourbon

Brittany Ferries

Cindy Luu - Marine Nationale -
Défense

Dicom Francis Pellier

Franck Dunouau

ENSM Marie Berneval

Genavir

Jifmar Offshore Services

Kalie Deshayes

Les Abeilles International

Louis Dreyfus Armateurs

Marin Le Roux - polaRYSE -

Fondation Tara Ocean

Neoline - Mauric

Nicolas Job

Pablo Perrot - Orange Marine

Pascal Collin

Philippe Bauquin

Philip Plisson

Ponant - François Lefebvre

Ponant - Vu Terea Kham

Ricardo Esquivel

Studio Ponant - Ophélie Bleunven

Impression :

Suisse Imprimerie Groupe Sprint

4

LA FORCE DANS LA TEMPÊTE



6

Rebondir et construire une grande politique maritime française

Interview du Président
d'Armateurs de France

10

Le pavillon français au cœur des enjeux

12

Lever les obstacles à la relève des équipages, une priorité absolue

14

DANS LES COURANTS DU CHANGEMENT



16

Intensifier les engagements environnementaux

20

Attirer et conserver les talents

22

Relancer le shipping français

24

Sûreté et sécurité, protéger nos marins

26

Contexte européen, vigilance constante

28

TOUS SUR LE PONT



30

Une année si particulière

32

Des missions collectives

33

Le Canopée remporte la palme

34

La flotte de commerce sous pavillon français

35

Les adhérents d'Armateurs de France

LA FORCE DANS LA TEMPÊTE

Résilience du secteur face à la crise de la Covid-19, ambition maritime nationale concrétisée par la création d'un nouveau ministère, bouleversements et nouveaux enjeux... Retour sur les événements majeurs qui ont marqué l'année écoulée.



REBONDIR ET CONSTRUIRE UNE GRANDE POLITIQUE MARITIME FRANÇAISE

Élu Président d'Armateurs de France en avril 2020, Jean-Emmanuel Sauvée démarre son mandat en pleine crise sanitaire. Un défi de plus pour le marin devenu armateur, avant tout fier des compagnies qu'il représente et qui se montrent à la hauteur des enjeux. D'un naturel optimiste, il est persuadé lui aussi que « le XXI^e siècle sera maritime » et met toute son énergie à assurer la pérennité du secteur.



Jean-Emmanuel Sauvée, Président d'Armateurs de France

Vous avez été élu Président d'Armateurs de France en avril 2020. Que signifie ce mandat pour vous ?

JEAN-EMMANUEL SAUVÉE La compagnie de croisière que j'ai fondée en 1988, Ponant, adhère à Armateurs de France depuis 25 ans et, aujourd'hui, mes pairs m'ont confié le mandat de Président. En tant qu'ancien marin, c'est pour moi un immense honneur, que de représenter notre communauté. C'est un engagement fort et une grande responsabilité vis-à-vis des armateurs français et de nos équipages. La tonalité que je souhaite donner à ce mandat est une tonalité d'ambition, de conquête. La crise sanitaire constitue pour nombre d'entre nous une difficulté majeure ; je suis toutefois convaincu que nos fondamentaux nous permettront non seulement de rebondir, mais aussi de rester sur la trajectoire de l'ambition élevée qui est la nôtre depuis de nombreuses années.

La crise de la Covid-19 a démontré le caractère stratégique des activités du shipping français pour la nation. Avez-vous des exemples à nous donner ?

J.-E. S. Le secteur du transport et des services maritimes français est très diversifié. Il englobe les activités offshore, l'océanographie et la recherche sous-marine, la pose et l'entretien de câbles sous-marins, le transport de passagers et de tous types de marchandises, la croisière mais aussi l'assistance et le sauvetage, les services portuaires et l'approvisionnement de granulats marins et encore bien d'autres activités. Autant de secteurs touchés par la crise sanitaire dans un contexte mondial complexe, des relations commerciales internationales sous tension, des actes de piraterie en recrudescence, des coûts de matières premières fluctuants...

Le transport de passagers a subi un coup d'arrêt brutal mais les marchandises, elles, n'ont jamais cessé de circuler. Certains segments sont même restés très actifs – et heureusement ! – car si 90% du commerce mondial avait été affecté par cette crise, les conséquences auraient été évidemment désastreuses, voire irréversibles. C'est l'ensemble de l'économie mondiale, qui aurait pu s'effondrer !

Le shipping est un maillon essentiel des chaînes d'approvisionnement, indispensable à la continuité de l'économie et à la vie même des citoyens. Les compagnies maritimes ont œuvré contre vents et marées pour acheminer les biens et produits essentiels, alimenter les réseaux énergétiques ou encore entretenir les câbles sous-marins qui véhiculent 99% des données numériques. Elles se sont mobilisées sans relâche, et le font encore aujourd'hui, pour faciliter la relève des équipages, très contrainte par les mesures de prévention sanitaire, la fermeture des frontières et le manque de transport aérien. Des centaines de milliers de marins du monde entier sont restés bloqués à bord de leur navire après l'expiration de leur contrat initial, sans savoir quand ils pourraient retrouver leurs proches. Nous pouvons être fiers de nos marins qui ont, encore une fois, fait preuve d'un engagement sans faille. Ils sont ces héros invisibles de notre quotidien, des travailleurs plus que jamais essentiels. Assurer leur sécurité et leur bien-être à bord est prioritaire. Nous pouvons d'ailleurs aussi saluer l'engagement des travailleurs portuaires, sans qui les marchandises ne pourraient être débarquées. C'est donc l'ensemble des acteurs maritimes, l'essence même des chaînes logistiques, qui s'est montré à la hauteur pour traverser cette situation exceptionnelle.

La crise a également engendré de dures répercussions. Pouvez-vous nous l'expliquer ?

J.-E. S. Les armateurs français les plus impactés par la crise sanitaire sont ceux qui transportent des passagers sur leurs ferries, leurs navires de croisière ou ceux effectuant des dessertes locales d'îles. L'activité de ces compagnies a chuté jusqu'à 90%. Rappelons qu'en temps normal, elles embarquent environ 50 millions de passagers par an, ce qui est l'équivalent de la moitié des clients transportés par Air France KLM. La peine est double pour les compagnies opérant sur le transmanche, qui subissent les impacts de la crise sanitaire et les effets du Brexit. →

« IL EST EN EFFET INDISPENSABLE
QUE LE MARITIME, TRAIT D'UNION
ENTRE LES HOMMES, LES BIENS ET
LES CONTINENTS, SOIT
PORTÉ AU PLUS HAUT NIVEAU
DE L'ÉTAT. »

JEAN-EMMANUEL SAUVÉE

Concernant la croisière, comment imaginer que les 350 navires de croisière du monde entier, qui ont connu un succès croissant depuis 40 ans, soient tous à l'arrêt depuis plus d'un an ! Nous n'avions jamais vécu un choc d'une telle violence dans l'histoire de la marine marchande, avec 100% d'un secteur tel que la flotte mondiale de paquebots à quai. Finalement, cette crise nous interroge tous, collectivement, sur les questions de souveraineté, la diversification de nos approvisionnements, le repositionnement de nos productions industrielles, le tourisme responsable et durable, les marchés à l'échelle régionale et des circuits logistiques associés... Des enjeux dans lesquels le shipping aura toujours un rôle à jouer !

**Vous vous êtes aussi attelé à l'élaboration
d'un Plan stratégique pour la marine marchande.
Dans quelle optique ?**

J.-E. S. Ce qui nous anime particulièrement, c'est la contribution forte que nous pouvons apporter à l'ambition maintes fois renouvelée du Président de la République. Emmanuel Macron clamait « *le XXI^e siècle sera maritime !* » aux Assises de la mer de décembre 2019, puis annonçait « *l'accélération de notre stratégie maritime* » après le premier confinement au printemps dernier. Autre signal fort pour l'économie bleue, dont nous nous réjouissons : la création, en 2020, du ministère de la Mer. Il est en effet indispensable pour un pays comme la France que le maritime, trait d'union entre les hommes, les biens et les continents, soit porté au plus haut niveau de l'État.



Le Jacques Cartier à
Belle-Île-en-Mer, Ponant

Notre Plan stratégique pour la marine marchande s'inscrit en écho de cette ambition et sert deux objectifs majeurs. Le premier est de disposer d'une flotte française, véritable outil stratégique pour la nation et ses enjeux de souveraineté, au service des acteurs économiques nationaux pour tous types de transports et de services, en toutes circonstances, reposant sur les valeurs de solidarité économique. Le second est de façonner une flotte de commerce sous pavillon français exemplaire en matière environnementale et sociale, répondant aux réglementations les plus avancées, tout en s'inscrivant délibérément dans la transition vers la décarbonation.

Objectivement, ce plan s'articule autour de quatre axes et 40 mesures qui sont autant de solutions concrètes et nécessaires que nous proposons de mettre en œuvre pour atteindre cette ambition maritime (*voir détails en page 11*).

**Le lancement du Fontenoy du Maritime constitue
un autre point positif. Qu'en pensez-vous ?**

J.-E. S. Pour la petite histoire... les armateurs sont très attachés à cette place de Fontenoy sur laquelle a été construit, au début des années 1930, le ministère de la marine marchande. Au départ, nous avons voulu, dans notre Plan stratégique, baptiser de ce nom une large consultation coconstruite entre marins et armateurs en vue de relire ensemble le code du travail maritime et le code disciplinaire de la marine marchande, qui datent de 1926. Puis la ministre de la Mer, Annick Girardin, a repris ce nom en l'élargissant davantage et a lancé à l'automne dernier le Fontenoy du Maritime. C'est un projet collectif en faveur de la compétitivité de notre secteur et nous voulons y contribuer largement. Comment imaginer, en effet, une politique maritime sans armateurs, sans marins français et sans navires sous pavillon français ? Nous devons être le fer de lance de ce Fontenoy car c'est à nous que reviendra, s'il doit avoir le succès escompté, de réaliser les projets validés.

**2021 constitue une année charnière pour le shipping
français. Quel message souhaitez-vous faire passer
aux adhérents d'Armateurs de France et à l'ensemble
du secteur maritime français ?**

J.-E. S. Un message d'optimisme, d'ambitions, de projets, d'idéal maritime ! Je lance un appel aux acteurs du maritime et particulièrement aux jeunes marins : partez à l'abordage des temps nouveaux ! L'industrie maritime tout entière peut s'affirmer comme laboratoire des énergies et des idées nouvelles. Les armateurs doivent s'ouvrir davantage, au-delà du monde maritime. Nous développerons de nouvelles formes de synergie entre nous et accroîtrons la coopération avec nos partenaires du Cluster Maritime Français, du Groupement des Industries de Construction et Activités Navales, de l'Union des Ports de France, de la chaîne de transport dans son ensemble, du monde scientifique et, bien sûr, de la Marine nationale. De même, un partenariat renforcé doit être mis en œuvre avec nos régions, nos territoires littoraux, nos départements et, bien entendu, l'outre-mer. C'est collectivement, que nous construirons une grande politique maritime pour la France ! —

Carte d'identité

Jean-Emmanuel Sauvé,
56 ans, Président d'Armateurs
de France depuis avril 2020,
pour un mandat de deux ans.

Diplômé de l'École Nationale
de la marine marchande en 1986.

Officier sur les navires de Brittany
Ferries, Bourbon Offshore puis
de la CGM (devenue CMA CGM).

Crée, à 23 ans, la compagnie
de croisière Ponant, dont tous
les navires battent pavillon
français.

Il exerce ses fonctions de CEO
de Ponant depuis 33 ans et
garde un attachement sincère
au début de sa carrière où il
a exercé en tant que marin.

Il s'inscrit dans une longue
tradition familiale : son grand-
père était journaliste et fondateur
de l'hebdomadaire *Le Marin*
en 1946, et son père, administrateur
général des affaires maritimes.

Son île favorite ?

« Les îles du Ponant, bien
évidemment, mais aussi
toutes celles de France et
d'outre-mer ; en particulier
la Nouvelle-Calédonie, où
j'ai habité pendant cinq ans.
Parmi les îles du Ponant,
j'ai un petit faible pour
Belle-Île-en-Mer dont
ma mère est originaire ;
elle porte d'ailleurs le nom
du petit village de Bedex. »

LE PAVILLON FRANÇAIS AU CŒUR DES ENJEUX



Assemblée générale d'Armateurs de France, le 28 octobre 2020, en présence d'Annick Girardin, ministre de la Mer

L'année 2020 a été charnière pour Armateurs de France, de la rédaction du Plan stratégique pour la marine marchande au lancement du Fontenoy du Maritime, qui devrait déboucher en 2021 sur des mesures opérationnelles très attendues par le secteur du shipping français. Chronologie.

ACTE 1

Printemps 2020. Le nouveau président d'Armateurs de France, Jean-Emmanuel Sauvée, dans le contexte de crise sanitaire, engageait la profession des armateurs dans l'élaboration d'un plan ambitieux pour la marine marchande (dit « PSMM »). La finalité ? Atteindre les objectifs de relance, de solidarité économique, ainsi que d'exemplarité sociale et environnementale du pavillon français.

ACTE 2

Une fois structuré en un document proposant quatre axes et 40 actions, le rapport était remis personnellement à Annick Girardin, ministre de la Mer, dès sa nomination en juillet 2020, ainsi qu'aux membres du Gouvernement et aux parlementaires concernés par le transport et les services maritimes. Autres destinataires : les organisations syndicales, avec la ferme conviction que le secteur, fort des valeurs de solidarité qui réunissent les gens de mer, est plus que jamais capable de travailler avec tous ses acteurs.

ACTE 3

Consciente des enjeux stratégiques portés par ce secteur dans toute sa diversité, Madame Girardin assistait en personne à l'Assemblée générale d'Armateurs de France le 28 octobre 2020. Elle annonçait alors vouloir s'appuyer sur les propositions du PSMM pour engager le Fontenoy du Maritime.

ACTE 4

S'en est suivie une première phase d'audition des parties prenantes concernées - plus d'une soixantaine d'acteurs maritimes - avec les membres de son cabinet et de la direction des affaires maritimes. Les armateurs se sont fortement impliqués dans cette phase d'écoute et ont saisi l'opportunité de préciser leurs attentes et de formuler des propositions concrètes.

ACTE 5 - À suivre !

2021 va marquer l'aboutissement de la démarche et l'attente des armateurs demeure très forte. Après un plan de relance et un CIMER¹ qui n'ont pas directement concerné le secteur, le Fontenoy est LE rendez-vous attendu cette année. Il doit envoyer un signal politique fort face aux défis de la relance, de l'investissement, de la décarbonation, de l'emploi, de la formation et des compétences, de la solidarité économique, de l'innovation... et ce, dans un contexte européen et international toujours plus complexe et concurrentiel.

Face à ces enjeux majeurs, Armateurs de France mettra toute son énergie pour alimenter la démarche avec des contributions portées dans un esprit constructif et partenarial. —



« Avec le Fontenoy du Maritime, la France se donne les moyens d'asseoir sa puissance maritime et de faire rayonner le pavillon français. En concertation avec notre écosystème maritime, nous parviendrons à aboutir à un accord de compétitivité d'ici l'été 2021. »

Annick Girardin,
Ministre de la Mer,
face à l'Assemblée nationale,
le 17 novembre 2020

¹ Comité Interministériel de la Mer

Les quatre axes du Plan stratégique pour la marine marchande

SOLIDARITÉ ÉCONOMIQUE

Objectif : favoriser la solidarité économique entre acteurs français, garantir à la nation le contrôle d'une partie de ses approvisionnements et de ses exportations, et promouvoir ainsi l'essor du pavillon français.

SOCIAL ET SOCIÉTAL

Objectif : développer la filière d'emploi des marins, des officiers et des sédentaires, l'excellence de leur formation et les conditions d'exercice et d'attractivité de leurs métiers...



ENVIRONNEMENT ET TRANSPORT DURABLE

Objectif : assurer les conditions d'une transition écologique dynamique, innovante et compétitive.

INVESTISSEMENT PRODUCTIF

Objectif : faciliter le financement d'une activité très fortement capitalistique et engagée dans la transition.

LEVER LES OBSTACLES À LA RELÈVE DES ÉQUIPAGES, UNE PRIORITÉ ABSOLUE

En raison de la crise sanitaire, l'année 2020 et ce 1^{er} semestre 2021 ont été et demeurent complexes pour les marins. Ils doivent en effet continuer à servir la logistique et l'économie mondiale malgré de lourdes conséquences sur leur vie privée et professionnelle. Explications.



L'équipage de l'île de Ré (Louis Dreyfus Armateurs) mobilisé pour l'opération « Cornes de brume » du 1^{er} mai 2020



« *Soucieuse du bien-être et de la sécurité des marins, plus fortement encore dans le contexte sanitaire actuel, Armateurs de France s'est engagée dans une démarche d'amélioration de leurs conditions de travail. À ce titre, l'organisation a adressé un courrier aux compagnies afin de les inciter à préserver la santé et la sécurité de leurs salariés, en adoptant des mesures relatives à la durée des embarquements et à la conciliation entre la vie privée et la vie professionnelle. Les armateurs sont particulièrement encouragés à conclure un accord d'entreprise sur les temps d'embarquement. Ce type d'initiatives, nous en sommes certains, constitue un signal fort à l'intention des équipages qui s'impliquent au quotidien à bord des navires dans un contexte difficile.* »

Maha Vandewalle,
Responsable des affaires sociales et de la formation pour Armateurs de France

Jusqu'à
400 000
marins ont été bloqués en mer ou à terre

En décembre 2020,
45
États désignaient les marins comme travailleurs essentiels

Austral, Ponant



- 1 Registre International Français
- 2 Direction des Affaires Maritimes
- 3 Établissement National des Invalides de la Marine
- 4 Prêt Garanti par l'État

- 5 International Chamber of Shipping
- 6 European Community Shipowners' Associations
- 7 Organisation Maritime Internationale

corne de brume en solidarité avec les 150 000 marins bloqués à l'époque (un chiffre qui est monté à 400 000 fin 2020 !). Autre fait marquant hautement symbolique, le 1^{er} décembre 2020 : une résolution de l'ONU¹¹ demandait aux États membres de désigner les marins comme travailleurs essentiels – ce qu'a fait la France – et de mettre en œuvre les mesures pour faciliter les changements d'équipage. Par ailleurs, les parlementaires ont apporté leur soutien public à la profession tant pour gérer la crise que pour assurer les conditions d'un sauvetage et d'une relance des entreprises les plus impactées.

Protéger ces héros du quotidien

Sur le plan national, Armateurs de France a œuvré sur de nombreuses problématiques relatives à cette crise : rendre possible l'accès aux tests sérologiques et virologiques – notamment pour les marins embarquant plus de sept jours ; proroger la validité de certaines décisions individuelles administratives ; assurer le suivi des élèves officiers de l'ENSM¹⁰ à embarquer ou débarquer pour leurs stages de formation, etc. Au jour le jour, il a fallu en priorité traiter l'ensemble des cas remontés par les armateurs et débloquer des situations très complexes. L'absence de visibilité des marins et des armateurs quant à la réalisation de leur relève était un élément particulièrement préoccupant.

En parallèle, des moments très solennels pour la communauté maritime ont marqué l'année. Le 1^{er} mai 2020, par exemple, les navires du monde entier ont fait retentir leur

La nécessité d'un bilan

Il est bien entendu trop tôt pour tirer des conclusions : la crise n'est pas terminée et de nouvelles problématiques se posent chaque jour, notamment celle de la vaccination des marins, pour laquelle Armateurs de France a interrogé la ministre de la Mer début 2021.

En tout état de cause, dresser un bilan de cet événement au plan national comme au plan international sera fondamental afin de consolider la résilience de ce secteur stratégique indispensable à l'économie mondiale. Il faut, en attendant, espérer que les marins et les compagnies puissent traverser la crise sans préjudice irréversible personnel et collectif. Cela justifie, à tout le moins, une attention très soutenue portée aux activités de transport et de services maritimes, dont les forces vives se sont montrées exemplaires dans l'accomplissement de leur devoir. —



« *Le guichet unique assiste les armateurs pour l'organisation des relèves et les déplacements des marins. Il fait l'interface avec les différents services de l'État compétents, principalement le réseau diplomatique et la police aux frontières. Au printemps 2020, plus de 600 demandes d'assistance nous sont parvenues : refus d'embarquement et de débarquement des marins, difficulté à les faire reconnaître comme travailleurs essentiels, difficultés d'obtention de visas, d'accès aux vols, non disponibilité des tests, conditions de quarantaine... nous avons dû répondre à un grand nombre de situations critiques, avec réactivité.* »

Stéphane Garziano,
Chef du guichet unique du RIF¹

Efficacement structurée en temps normal, l'organisation des relèves d'équipage est fortement perturbée par les contraintes des États. Tous ensemble, mais pas toujours en même temps, ces derniers ont dû édicter des règles strictes pour autoriser les marins à entrer sur leur territoire et rejoindre leur navire ou accéder à un aéroport et retrouver leur famille. Les ports possibles d'escale, la disponibilité et la fiabilité des tests, la mise à disposition des masques, les lieux de quarantaine, les visas de transit, les transports terrestres et les vols aériens... tout a pris une importance sans précédent. Ce qui, au final, s'est traduit par l'allongement des temps d'embarquement d'un grand nombre de marins.

Une mobilisation totale

Armateurs de France s'est mobilisée tous azimuts, dès le début de la crise, pour apporter des solutions opérationnelles aux difficultés rencontrées. Des réunions régulières ont été programmées avec les organisations syndicales des personnels navigants

comme des sédentaires. Un groupe d'échange s'est également réuni chaque semaine afin d'interagir efficacement avec les acteurs administratifs concernés (DAM², ENIM³, service de santé des gens de mer, guichet du RIF...). La communauté armatoriale salue et remercie chaleureusement l'engagement de tous ces services qui ont mis à l'honneur les valeurs de solidarité du monde maritime et qui ont su mobiliser plus largement encore les autres ministères, notamment celui des Affaires étrangères et son réseau d'ambassades et de consulats. Au-delà de ce volet social, essentiel, une attention toute particulière a été portée au volet économique, afin d'accompagner les compagnies dans la mise en œuvre des outils proposés par les pouvoirs publics (PGE⁴, chômage partiel...) et surtout de faire valoir les spécificités du secteur. La dimension internationale de la pandémie a aussi nécessité un travail très important avec les organisations comme l'ICS⁵ et l'ECSA⁶.

Relancer le shipping français tout en intensifiant ses engagements environnementaux, attirer et conserver les talents, faire de la sécurité une priorité absolue, le tout dans un contexte européen et international complexe... les défis d'Armateurs de France sont nombreux. Illustrations.



DANS
LES COURANTS
DU CHANGEMENT

INTENSIFIER LES ENGAGEMENTS ENVIRONNEMENTAUX

Malgré la crise sanitaire, Armateurs de France reste déterminée à lutter contre le réchauffement climatique tout en se mobilisant pour faire face aux enjeux de santé publique et préserver la biodiversité.



Orca, Bourbon

Le secteur maritime n'est pas épargné par la pandémie de la Covid-19 mais reste résolument engagé pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) dues à ses activités. Selon la stratégie initiale de l'OMI de 2018, le shipping doit diminuer de 40 % d'ici 2030 les émissions de CO₂ provenant des navires (à la tonne par kilomètre) et réduire le volume total de ses émissions d'au moins 50 % d'ici 2050 par rapport à 2008. Si la crise sanitaire a contraint les travaux menés par l'OMI, l'institution a opéré des avancées majeures pour élaborer des mesures robustes de réduction des émissions qui devraient s'appliquer aux navires dès 2023.

Attentive aux négociations du MEPC², Armateurs de France réunit régulièrement ses membres pour échanger avec l'administration française et la

représentation permanente de la France à l'OMI afin que ces mesures soient applicables, partout dans le monde, sans distorsion de concurrence et en respectant l'Accord de Paris, dont nous avons récemment fêté les cinq ans. En 2015, les États signataires s'étaient collectivement engagés à contenir la hausse de la température moyenne en dessous de 2 °C³.

Selon la 4^e étude de l'OMI parue au mois d'août dernier, le transport maritime⁴ représentait, en 2018, 2,89 % des émissions de CO₂ générées par l'homme dans le monde, ce qui en fait le mode de transport de marchandises le plus vertueux comparé aux transports terrestres et aériens. Le shipping est néanmoins engagé pour prendre sa part dans la lutte contre le réchauffement climatique.



« La propulsion par le vent compte parmi les solutions pertinentes pour décarboner immédiatement le secteur. Nous avons organisé en octobre 2020 avec l'association Wind Ship un atelier vent consacré à cette énergie gratuite et disponible partout dans le monde. La présentation des acteurs de cette filière émergente et prometteuse a réuni une centaine de participants de tous horizons, désireux d'en savoir plus sur ces projets et sur la dynamique française en la matière. »

Nelly Grassin,
Responsable de la qualité et des affaires techniques, environnement, sécurité et sûreté pour Armateurs de France

Vue du Neoliner, Neoline



Mix énergétique, des défis multiples

Pour atteindre les objectifs fixés par l'OMI, un mix énergétique est impératif car il n'existe pas encore de solution unique pour décarboner tous les types de navires.

Parmi les solutions envisagées, la France peut se prévaloir d'une filière de propulsion par le vent d'excellence, portée notamment par les nouveaux adhérents d'Armateurs de France, Zéphyr & Borée, TOWT et Neoline, qui misent sur cette énergie pour décarboner leurs navires. Énergie renouvelable par nature, le vent peut être utilisé en propulsion principale ou en assistance, dès la construction des navires ou en rétrofit selon la technologie choisie : voiles souples ou rigides, ailes de kite, mâts... Armateurs de France soutient le développement de cette filière prometteuse et lui a d'ailleurs consacré un atelier (voir le témoignage de Nelly Grassin).

L'utilisation de l'hydrogène, sous forme liquide ou au sein de carburants de synthèse, constitue une autre solution incontournable pour les armateurs, bien qu'elle manque encore de maturité pour une application maritime à grande échelle. C'est pourquoi Armateurs de France a organisé en octobre dernier avec France Hydrogène une journée technique sur le site d'Ariane-

Group à Vernon (27). Objectif ? Favoriser les échanges entre armateurs et professionnels de la filière hydrogène sur les solutions technologiques disponibles et leur adaptation aux différentes catégories de navires. Les défis à bord sont multiples : stockage et puissance suffisante des piles à combustible, stockage du carburant, sécurité. Et d'autres freins restent à lever : production d'hydrogène vert en quantité suffisante, approvisionnement et coût du carburant, par exemple. La généralisation de l'hydrogène ne se fera qu'à moyen terme mais les expérimentations et les démonstrateurs se multiplient afin de favoriser la montée en puissance de l'ensemble de l'écosystème.

À deux ans de l'entrée en vigueur des mesures de court terme de l'OMI, et même si les solutions de rupture ne sont pas encore disponibles, les armateurs œuvrent déjà pour la décarbonation. Leurs initiatives sont multiples : commandes de navires propulsés au gaz naturel liquéfié (GNL), branchement à quai des navires pour supprimer les émissions durant les escales, utilisation de biocarburants, embarquement de packs de batteries, design des coques, hélices et safrans, réduction et optimisation de la vitesse des navires... →



Geneviève Van Rossum, Ambassadrice représentante permanente de la France à l'OMI, intervient au cours de l'atelier vent

La majorité des navires construits après 2022 seront **30%** plus efficaces énergétiquement¹ que ceux construits avant 2013

1 Réglementation EEDI - Energy Efficiency Design Index
2 Comité de Protection du Milieu Marin de l'OMI
3 Par rapport aux niveaux préindustriels, à limiter autant que possible à 1,5 °C
4 Transport international, national et pêche



« La Plateforme Océan & Climat est une coalition qui réunit aujourd'hui plus de 90 membres issus de secteurs variés, tous engagés dans la préservation des océans, du climat et de la biodiversité. Armateurs de France était là à sa création, et son implication n'a cessé de croître. Membre du Conseil d'administration depuis 2018, l'organisation apporte le regard et l'expertise de l'industrie du shipping ; elle se fait aussi le relais de son engagement. Son expertise précieuse enrichit et renforce la portée de nos actions. »

Romain Troublé,
Président de la Plateforme Océan & Climat

Entre 2008 et 2018, les navires ont amélioré leur efficacité énergétique¹ de

31,8 %

⁴ étude de l'OMI

80 %

des déchets plastique trouvés dans l'océan proviennent de la terre

Préserver la biodiversité avec les ONG

L'impératif de protection de l'environnement ne s'arrête pas à la réduction des émissions. Les armateurs se mobilisent de plus en plus en faveur de la biodiversité et des océans en général : réduction de l'usage du plastique à bord, gestion des eaux de ballast pour limiter les risques de transfert d'espèces invasives à travers le monde, réduction du risque de collision avec les cétacés et du bruit sous-marin, collaboration avec la communauté scientifique...

Pour accompagner au mieux cette dynamique, Armateurs de France est membre de la POC², engagée dans la protection des océans. La POC est à la fois un lieu de débat entre acteurs maritimes d'horizons

différents et un lieu de convergence d'actions et de plaidoyer avec une optique de partage d'expertises. En 2020, Armateurs de France a d'ailleurs contribué au plaidoyer biodiversité de la plateforme et a coorganisé un webinaire sur les défis environnementaux du shipping (voir le témoignage de Romain Troublé).

Convaincue que l'union fait la force pour relever les défis environnementaux, l'organisation est en lien permanent avec de nombreuses ONG et plus largement avec l'ensemble des acteurs maritimes. Le lancement du programme européen Green Marine Europe en 2020 en est une illustration forte (voir le témoignage d'Antidia Citores ci-dessous et la page ci-contre).



L'Atalante et le Pourquoi pas ?, Genavir



« Le projet d'un label européen pour les armateurs est né d'une discussion entre Surfrider Foundation Europe et Armateurs de France il y a une dizaine d'années. Du chemin a été parcouru de la genèse de cette idée au lancement du label Green Marine Europe, en avril 2020. Armateurs de France compte toujours parmi ses acteurs clés. Son expertise, le dynamisme de son équipe et sa coopération ont été décisifs dans la création du label et continueront d'être précieux dans son développement futur. »

Antidia Citores,
Responsable de développement du label Green Marine Europe et porte-parole de Surfrider Foundation Europe

GREEN MARINE EUROPE OU LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE VOLONTAIRE



Green Marine Europe a délivré le label à six armateurs français : Brittany Ferries, Corsica Linea, Ifremer et sa filiale Genavir, La Méditerranéenne, Orange Marine et Socatra

Inauguré en avril 2020, le label GME³, initié notamment par Surfrider Foundation Europe, est le fruit d'une collaboration entre de nombreux acteurs maritimes issus de l'industrie, de la société civile, des administrations, etc. Armateurs de France et plusieurs de ses membres sont actifs au sein de la gouvernance du label depuis ses débuts et siègent aujourd'hui au sein des comités d'élaboration et de pilotage.

GME est l'adaptation européenne d'Alliance Verte, un programme volontaire de certification environnementale nord-américain lancé en 2007 à l'initiative d'un groupement d'armateurs. Sa philosophie ? Améliorer la performance environnementale des acteurs industriels maritimes, au-delà des exigences réglementaires, et ce, dans de nombreux domaines : émissions de polluants et de GES, bruit sous-marin, espèces invasives, gestion des déchets et des rejets huileux, recyclage des navires...

GME constitue un véritable outil de performance puisque, pour conserver la labellisation,

les armateurs sont dans l'obligation de progresser dans différents domaines d'une année à l'autre. Sa vocation à couvrir l'ensemble des enjeux environnementaux et la rigueur de la démarche de labellisation font sa force. Son développement en Europe est une véritable opportunité de montrer collectivement les engagements et la proactivité du secteur maritime européen en matière environnementale.

Pour participer au programme, les candidats doivent réaliser un autodiagnostic dans l'ensemble des critères au moyen d'une échelle de notation allant de 1 à 5, 1 traduisant le suivi de la réglementation et 5 un niveau d'excellence et de leadership. Les démarches et résultats sont alors validés par un vérificateur indépendant accrédité par GME, tous les deux ans. Les armateurs doivent ensuite accepter la publication de leurs résultats individuels. Pour la première année, GME a délivré le label à six armateurs français : Brittany Ferries, Corsica Linea, Ifremer et sa filiale Genavir, La Méditerranéenne, Orange Marine et Socatra.

¹ EEOI - Energy Efficiency Operational Indicator
² Plateforme Océan & Climat
³ Green Marine Europe

ATTIRER ET CONSERVER LES TALENTS

Les missions sociales d'Armateurs de France sont multiples : négociation des conventions collectives avec les partenaires sociaux, pilotage de la politique de formation et d'emploi de ses branches, promotion du dialogue social et défense des intérêts de ses membres auprès des différents acteurs. Retour sur l'année 2020.



Cap Finistère, Brittany Ferries

Le secteur du transport et des services maritimes compte actuellement **25 000 salariés**. Parmi eux, 16 300 navigants (42 % d'officiers et 57 % de personnels d'exécution) et 8 700 sédentaires. Armateurs de France souhaite rapidement accroître les effectifs navigants, en particulier les officiers, pour répondre à différents enjeux.

Recruter des marins français, une priorité

L'un des objectifs principaux du Plan stratégique pour la marine marchande élaboré par Armateurs de France est de développer une flotte de commerce sous pavillon français exemplaire. Ce qui suppose, entre autres, de favoriser et développer l'emploi français. Par ailleurs, les marins français sont reconnus au niveau international pour la qualité de leur formation. La caractéristique essentielle des officiers étant, pour une majeure

partie d'entre eux, leur polyvalence. Cette dernière constitue un atout clé pour les armateurs, notamment pour manœuvrer les nouveaux navires propulsés au GNL, par exemple. Les talents et les compétences de ces marins français sont, par conséquent, indispensables aux armements d'aujourd'hui et de demain.

Observer et agir

Autre constat : la volonté croissante des compagnies d'embarquer des élèves durant leur scolarité et de recruter des officiers formés, en raison de l'évolution récente de la flotte et des navires en commande. Les créations de poste ainsi induites ne sont pas couvertes par les effectifs de l'ENSM tant via sa filière d'ingénieurs que via sa filière monovalente. Les besoins des compagnies sont importants et immédiats. Afin de les combler, les solutions résident principalement, pour Armateurs de France, dans l'amélioration des processus de

formation et dans l'accroissement des effectifs de l'ENSM. En effet, les promotions de la filière générale et celles de la filière monovalente pourraient être augmentées. Dans cette perspective, l'école devrait bénéficier d'une augmentation de son budget en conséquence.

Ces solutions ont été évoquées et partagées par les participants au Colloque national sur l'emploi maritime organisé le 8 octobre 2020 par la députée du Bassin d'Arcachon, Sophie Panonacle. Des réflexions ont aussi été engagées sur le développement des passerelles avec la Marine nationale et sur la promotion interne. Armateurs de France a fait part de ses préoccupations et de ses souhaits dans un courrier adressé à la ministre de la Mer au mois de septembre 2020. Message reçu, puisqu'un volet dédié à l'emploi et à la formation intègre le Fontenoy du Maritime. L'organisation reste fortement mobilisée sur ces sujets.

L'importance de la concertation sociale

En 2020, Armateurs de France a poursuivi ses efforts pour faire valoir les intérêts du secteur de la marine de commerce et promouvoir les meilleures conditions de travail des salariés qui le composent. Ces efforts se sont traduits, entre autres, dans les négociations des conventions collectives entrant dans son

champ de compétence. Cette année, un avenant sur les minima conventionnels a été conclu dans la branche des personnels sédentaires, et un accord sur l'égalité professionnelle entre femmes et hommes a également été signé dans les trois branches. Avec ces textes, les partenaires sociaux ont réaffirmé la nécessité d'une égalité de traitement en matière de salaire, d'évolution de carrière et de formation. Ils incitent ainsi les acteurs du secteur à mener des politiques actives dans ce domaine. En outre, une Commission Paritaire Permanente de Négociation et d'Interprétation (CPPNI) a été créée au sein de la branche des personnels officiers et de celle des personnels d'exécution. Clé de voûte des dispositifs paritaires, la CPPNI a vocation à représenter les branches dans l'appui aux entreprises et vis-à-vis des pouvoirs publics, mais aussi à veiller aux conditions de travail et d'emploi. Elle négocie les accords et avenants à la convention collective, recense ceux, collectifs, d'entreprise, établit un rapport annuel, et émet des avis relatifs à l'interprétation de la convention collective. Enfin, des travaux ont été menés afin d'affilier les armateurs à un nouvel assureur, AG2R LA MONDIALE, pour le régime de prévoyance des personnels navigants. Résultat ? L'obtention de meilleurs taux de cotisation et de garantie. —



« L'ENSM a pour mission principale de dispenser des formations supérieures d'officiers de la marine marchande et d'ingénieurs dans les domaines des activités maritimes et paramaritimes. Face aux transitions et aux évolutions qui s'accroissent, Armateurs de France peut compter sur l'école pour détecter les talents, reconnaître la passion pour la mer, former, penser le monde et les métiers de demain afin de répondre aux besoins en officiers qualifiés. Plus de 360 marins sont formés chaque année à l'école, dont un tiers environ sous statut professionnel. »

Caroline Grégoire,
Directrice générale de l'ENSM

Mesure de l'audience patronale, un véritable enjeu pour le dialogue social

Dans le cadre de la réforme de la représentativité patronale issue de la loi du 5 mars 2014, l'audience des organisations professionnelles d'employeurs doit être mesurée aux niveaux national et interprofessionnel ainsi qu'au niveau des branches professionnelles, tous les quatre ans. Ce processus détermine les organisations professionnelles d'employeurs représentatives et a été élaboré pour la première fois en 2017. La nouvelle mesure d'audience est prévue en 2021 et Armateurs de France s'y porte naturellement candidate pour continuer à jouer un rôle majeur dans la négociation des accords collectifs. En effet, ceux-ci ne peuvent être étendus qu'à la condition d'avoir été négociés par des organisations d'employeurs représentatives. Elle confère, en outre, un droit d'opposition à l'extension des accords collectifs et conditionne le bénéfice de financements pour le dialogue social.



Croze, Orange Marine

RELANCER LE SHIPPING FRANÇAIS

À l'heure de la transition énergétique et de la relance, le secteur du shipping français en appelle plus que jamais au soutien des pouvoirs publics afin de consolider les outils de financement existants, d'assurer sa compétitivité, et in fine sa pérennité.



Le VB Typhon, Boluda France, assiste Le Fort de France, CMA CGM

La crise sanitaire survenue en 2020 a contraint les entreprises de transport et services maritimes à affronter de multiples difficultés. Ralentissement de l'économie mondiale, défaut complet de visibilité, conditions de marché très difficiles... Certains segments ont dû faire face à des pertes de chiffre d'affaires significatives. Dans ce contexte, il est très complexe pour les armateurs de trouver des financements et de diversifier leurs ressources.

Des échanges constructifs

Défendue de longue date par Armateurs de France, la nécessité de faciliter et d'accroître l'attractivité des investissements liés au shipping a ainsi été mise en exergue lors de l'atelier « Relance et financement » programmé par l'organisation en octobre 2020.

Réunissant parlementaires engagés en faveur de l'économie bleue, représentants d'organismes bancaires (publics et privés), et dirigeants de

compagnies maritimes, la rencontre a permis de discuter des enjeux du financement des navires, et auguré un travail collaboratif essentiel (voir le témoignage d'Alexandre Amedjian).

Des propositions concrètes

Armateurs de France défend par ailleurs plusieurs propositions destinées à maintenir la stabilité des engagements des compagnies maritimes françaises, dans un environnement économique mondial particulièrement tendu.

Ces propositions, répertoriées dans le pack « Investissement productif » du Plan stratégique pour la marine marchande, ont également fait l'objet de discussions au sein du comité économie-fiscalité de l'organisation. Elles consistent prioritairement en la consolidation et l'amplification du trépied fiscal et social sur lequel s'appuie l'industrie du shipping – crédit-bail, taxe au tonnage et exonérations de charges sociales –, qui a vu son efficacité s'éroder.



« Le 28 octobre 2020, Armateurs de France a réuni parlementaires, représentants d'organismes bancaires et dirigeants de compagnies afin de discuter des enjeux du financement du shipping. Avec mes homologues, nous avons présenté un panorama du financement des navires à l'échelle mondiale, faisant le point sur les contraintes réglementaires et prudentielles, et leurs conséquences sur les arbitrages des banques. Ce rendez-vous nous a aussi permis d'expliquer comment nos organismes relèvent le défi de la décarbonation du secteur maritime. En même temps, nous avons pu noter la dynamique réelle et les ambitions des armateurs français dans cette transition, et donc le besoin de trouver les voies les plus appropriées pour avancer ensemble dans un dialogue confiant. »

Alexandre Amedjian,
Responsable des financements maritimes pour l'Europe, le Moyen-Orient et les Amériques

11,5 Gt
transportées en 2020
par le shipping mondial

Jif Artemis, Jifmar



Trois principaux enjeux ont été identifiés et une série de mesures concrètes y afférentes ont été détaillées.

On relève, tout d'abord, la volonté d'améliorer le mécanisme de crédit-bail fiscal en 39 C/intégration fiscale, afin d'en maintenir l'attractivité. En pratique, cette mesure se traduirait, d'une part, par la réduction de la durée d'amortissement des navires et, d'autre part, par la majoration du coefficient d'amortissement dégressif. Ces aménagements participeraient à augmenter la capacité des armateurs à s'engager dans le développement et le renouvellement de leur flotte, afin de s'adapter plus rapidement aux évolutions technologiques qui vont s'intensifier dans les années à venir.

Ensuite, l'instauration de dispositifs d'élargissement des ressources de financement aurait notamment pour objectif de parer l'importante augmentation des fonds propres exigée dès l'année prochaine pour tout nouvel investissement, avec l'entrée en vigueur des règles de Bâle IV. Il apparaît en effet essentiel d'élargir l'éventail des ressources actuelles de financement des navires français à d'autres sources corporate, susceptibles de participer, seules ou aux côtés des investisseurs traditionnels du secteur bancaire, au développement du shipping français. Armateurs de France propose ainsi la création d'outils alternatifs de financement, à l'instar du « Certificat d'Investissement Maritime », destiné au finan-

cement des navires de commerce enregistrés, en première immatriculation, au pavillon français, pour favoriser le renouvellement de la flotte en drainant des capitaux en dehors du système bancaire.

Enfin, la mise en œuvre effective des dispositifs de garantie publique de la Banque Publique d'Investissement qui constituent des leviers puissants pour que les banques accompagnent les projets entre armateurs et chantiers de construction navale ou équipementiers français, constitue un enjeu fondamental.

En particulier, Armateurs de France appelle de ses vœux l'application sans réserve de la garantie des projets stratégiques de la BPI au profit des armateurs français.

Un partenaire déterminé

Alors que les surcoûts liés à la transition écoénergétique sont évalués à environ 20 % en moyenne pour un navire neuf ou modernisé en cours de vie, le financement du renouvellement de la flotte demeure primordial pour le shipping français. C'est pourquoi Armateurs de France restera un partenaire de travail constructif et déterminé dans l'élaboration de l'accord de compétitivité annoncé par la ministre de la Mer pour le printemps 2021. Il est crucial que ces travaux facilitent l'obtention de financements suffisants et abordables, condition sine qua non du maintien et du développement d'une marine marchande française de qualité. —

- 3,8 %

Baisse de l'activité maritime internationale en 2020

SÛRETÉ ET SÉCURITÉ, PROTÉGER NOS MARINS

Même en temps de crise, les marins restent exposés aux menaces croissantes contre la sûreté des activités maritimes. Armateurs de France accompagne ses adhérents afin de développer de meilleures pratiques et renforcer les échanges avec les partenaires publics, en particulier la Marine nationale et la direction des affaires maritimes.



Astella, Socatra

C'est un fait : les actes de piraterie n'ont malheureusement pas été freinés par la crise de la Covid-19.

Pire encore, dans le golfe de Guinée, zone la plus préoccupante, les attaques s'éloignent de plus en plus des côtes, là où les marines locales peinent à agir. En 2020, 41 % des 114 événements liés à la piraterie ou au brigandage maritime recensés par le MICA¹ Center dans cette région sont survenus à plus de 40 milles nautiques des côtes. Cette véritable extension de la menace s'accompagne d'une diversification des modes d'action des pirates et d'un maintien à son plus haut niveau du nombre de marins kidnappés entre 2019 et 2020.

La problématique n'est pas récente, mais impose de renforcer les solutions existantes et d'en trouver de nouvelles pour arrêter l'escalade.

Armateurs de France milite pour un engagement accru dans le golfe de Guinée : davantage de patrouilles des marines locales ; une meilleure protection des navires au mouillage ; et une présence militaire renforcée au-delà des eaux territoriales, avec une mission navale coordonnée internationale ou européenne à même d'endiguer la menace à proximité des côtes, là où les marines locales sont les plus efficaces. L'organisation œuvre également à faciliter l'emploi de gardes armés à bord des navires, pour l'instant interdit dans les eaux territoriales de nombreux États de la région.

La complexité de la démarche engagée est liée à la multiplicité des parties prenantes concernées, autant à l'échelle locale – avec une pluralité d'États aux ambitions et moyens inégaux – qu'à l'échelle internationale.

Sur ce point, Armateurs de France salue la participation de la France à de nombreuses initiatives de coopérations et de partage d'informations, comme le MDAT-GoG² et le G7++FoGG³ qui fédère les membres du G7, les États du golfe de Guinée, ainsi que des États et organisations internationales partenaires (UE, ONUDC⁴...). Les armateurs s'appuient également sur la veille et les informations délivrées régulièrement par le MICA Center.



« Dans le golfe de Guinée, la piraterie persiste à menacer la vie des marins. Ce fléau, qui trouve sa source à terre, nécessite un traitement de long terme. La France, qui déploie en permanence des moyens dans la région (opération Corymbe, forces prépositionnées), œuvre pour améliorer les capacités des marines de la région et appuie l'architecture de Yaoundé. Mais le besoin est immédiat et les autorités locales peinent à y répondre. Nous soutenons donc l'initiative européenne de présences maritimes coordonnées. Aujourd'hui, la coopération entre les armateurs et les armées, en particulier la Marine nationale et le MICA Center, la mise en œuvre des BMP⁷ West Africa et le partage d'informations avec le MDAT-GoG sont plus que jamais essentiels. »

Amiral Hervé Hamelin,
Coordonnateur défense
en matière de sécurité
des espaces maritimes

L'organisation collabore activement avec ses partenaires de la Marine nationale, en particulier lors des rencontres Marine-armateurs organisées chaque année, qui réunissent les experts sûreté des compagnies maritimes et les représentants de l'état-major de la Marine. Ces événements sont l'occasion d'aborder les principales menaces visant la sûreté du trafic maritime, avec de riches échanges sur les préoccupations communes et les initiatives en cours ou à venir. Armateurs de France organise également des réunions dédiées à la piraterie dans le golfe de Guinée pour favoriser le partage des meilleures pratiques entre armateurs, et participe activement au groupe de travail de l'ICS⁵ sur le sujet.

Cybersécurité : nouvelles règles et synergies

Autre enjeu croissant pour les compagnies maritimes : la cybersécurité, en lien avec la digitalisation et l'autonomisation progressive de leurs activités. Il en va non seulement de la protection des systèmes d'information et des navires, mais surtout de celle des marins et des passagers. Car la cybersécurité n'est ni le cœur de métier des armateurs, ni celui des marins, et suscite d'importants besoins en ressources techniques, financières et humaines.

Armateurs de France milite pour que les contraintes et solutions de protection contre le risque cyber s'adaptent à la diversité des activités de ses adhérents. Tous les navires sont différents et il importe que l'application des règles développées à l'échelle internationale tienne compte des spécificités de chacun. À ce titre, l'organisation est satisfaite des recommandations développées par la direction des affaires maritimes pour la mise en œuvre de la réglementation internationale entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2021, qui requiert la prise en compte du risque cyber à bord des navires. Ces recommandations laissent à chaque armateur la possibilité d'adapter le niveau d'exigence à son besoin.

Pour faciliter l'application de ces nouvelles règles, Armateurs de France organise régulièrement des comités de pilotage et des réunions thématiques. Ses adhérents peuvent y partager leurs meilleures pratiques et échanger avec les interlocuteurs publics, comme l'ANSSI⁶. La participation à la création de l'association France Cyber Maritime constitue une nouvelle preuve de l'implication de l'organisation autour de cette problématique face à laquelle il convient d'être résolument proactif. —



Porte-hélicoptères amphibie Dixmude, Marine nationale

375

actes de piraterie et de brigandage reportés dans le monde

Bilan MICA Center 2020

142

marins kidnappés dans le golfe de Guinée

Bilan MICA Center 2020

1 Maritime Information Cooperation & Awareness

2 Maritime Domain Awareness for Trade – Gulf of Guinea

3 Groupe des Amis du golfe de Guinée

4 Office des Nations Unies contre la Droque et le Crime

5 International Chamber of Shipping

6 Agence Nationale de la Sécurité des Systèmes d'Information

7 Best Management Practices

CONTEXTE EUROPÉEN, VIGILANCE CONSTANTE

Pacte vert, taxonomie, Brexit... Armateurs de France utilise pleinement son pouvoir d'influence au sein des instances européennes afin de s'assurer que les mesures prises tiennent compte des spécificités du shipping français et préservent la compétitivité du secteur.



Mega Express Four et Corsica Marina Seconda, Corsica Ferries



« L'ECSA représente les associations d'armateurs européens. Armateurs de France siège dans tous les groupes de travail de l'ECSA ainsi que dans ses instances de gouvernance, contribuant aussi bien à ses travaux techniques qu'à son rayonnement politique et institutionnel. Une collaboration très utile et bénéfique pour les deux parties : l'ECSA permet des échanges constructifs avec les diverses parties prenantes européennes, Armateurs de France porte l'expression et les attentes de ses armateurs adhérents et relaie les préoccupations du secteur auprès des institutions nationales. Ce sont ces synergies, qui nous rendent collectivement plus forts. »

Martin Dorsman,
Secrétaire général de l'ECSA

Accompagner la décarbonation

La Commission européenne a bel et bien commencé à mettre en œuvre le « Pacte vert » européen. Une étude d'impact préliminaire en vue d'élargir le périmètre actuel de la directive ETS¹ (système communautaire d'échange de quotas d'émissions) et une consultation afférente ont ainsi été publiées. Armateurs de France, au nom de ses adhérents, a répondu à cette consultation et a aussi contribué à la prise de position publique de son homologue européen, l'ECSA. Si les armateurs français souhaitent trouver des solutions pour la décarbonation du secteur, celles-ci doivent être internationales et non spéculatives afin de respecter la compétitivité des armements européens et préserver leur visibilité de trésorerie.

L'organisation a largement incité la Commission européenne à mener une étude d'impact économique sérieuse. Celle-ci devra envisager la pertinence d'introduire un fonds dans

le cadre du mécanisme de marché, dont l'intégralité des revenus soutiendrait les projets de recherche, de développement et d'innovation pour les carburants bas carbone et les technologies de propulsion propres qui ne sont pas encore disponibles aujourd'hui.

Autre préoccupation : les entraves que pourraient rencontrer les armateurs de taille modeste pour être en capacité de faire face au surcroît de tâches administratives et, surtout, aux difficultés de négocier leurs quotas sur le marché à des conditions économiques équitables.

En parallèle, les experts d'Armateurs de France veillent à la mise en œuvre du mécanisme de taxe carbone aux frontières, qui sera développé en 2021 et régulerait les distorsions de concurrence avec les armements internationaux. Tout mécanisme financier devra être évolutif, cohérent et compatible avec le futur mécanisme de marché adopté par l'OMI.



« L'année 2020 est un désastre pour Brittany Ferries et le premier semestre de l'année 2021 est toujours aussi compliqué. Nous subissons les effets du Brexit depuis l'annonce des résultats du référendum et ensuite l'arrêt de circulation avec les confinements des deux côtés de la Manche, les mesures sanitaires mais aussi une ambiance générale qui n'est pas au voyage. Nous avons perdu 80 % de nos volumes passagers sur l'année 2020. Nous comptons vraiment sur un soutien affirmé des pouvoirs publics. »

Jean-Marc Roué,
Président de Brittany Ferries

76 %
des exportations de l'UE se font par la voie maritime

40 %
de la flotte mondiale est sous pavillon de pays membres de l'UE

Impact économique du shipping :
147 Md€
sur le PIB de l'UE

Préserver l'accès au financement

Le règlement taxonomie est, lui, entré en vigueur en juin 2020. Il pose des obligations de reporting financier et extra-financier aux autorités de financement publiques et privées qui sont directement applicables en droit national. La Commission européenne a élaboré un premier acte délégué visant à lister l'ensemble des activités économiques durables pour guider les institutions financières dans leurs investissements.

Encore une consultation à laquelle Armateurs de France a répondu. Parmi les enjeux, la prise en compte des armements, et plus particulièrement l'identification des méthaniers et des pétroliers au même titre que les autres navires. Des développements sont à prévoir en 2021, l'acte délégué n'étant pas finalisé à la suite d'un blocage informel du Conseil européen. Une taxonomie sociale est également programmée pour 2023.

Brexit : écrire l'avenir

Autre fait marquant européen suivi de près par Armateurs de France : la signature d'un accord de coopération commerciale entre l'UE et le

Royaume-Uni le 24 décembre 2020. L'accord inclut un chapitre sur les services internationaux de transport maritime et d'autres aspects susceptibles d'impacter les compagnies maritimes françaises, comme les problématiques du « level playing field² », des aides d'État pour le maritime et des règles d'origine pour certains exportateurs. De manière générale, les aspects évoqués dans le chapitre sur les services internationaux de transport maritime sont plus consensuels pour nos opérateurs et pour les opérateurs européens, avec un contenu très proche de celui qui avait été proposé par la Commission dans le cadre des négociations, et avec lequel Armateurs de France et l'ECSA étaient globalement alignées. Parmi les points de vigilance accrue, signalons le cabotage, qui n'est pas couvert par l'accord. Aucune disposition n'indique que seuls les navires sous pavillon britannique ne pourront opérer entre deux ports du Royaume-Uni. Armateurs de France accorde une attention particulière au respect de ce point, vital pour les opérateurs transmanche et pour les navires de service opérant dans les eaux britanniques. —

Rencontres parlementaires du transmanche



Le Cluster maritime français organisait le 11 février 2021 des débats autour de la question : « En préparation du futur vote de répartition du fonds européen de compensation Brexit, quelles solutions fiscales, sociales, juridiques et concurrentielles pour le Législateur ? ». Dispositions sanitaires obligent, seuls quelques parlementaires et représentants des secteurs industriels concernés étaient présents aux côtés de Frédéric Moncany de Saint-Aignan, Président du Cluster Maritime Français, et Jean-Emmanuel Sauvé, Président d'Armateurs de France. Une trentaine d'autres invités se sont connectés à distance, parmi lesquels un administrateur de la Commission des affaires européennes, des parlementaires, des représentants des trois régions transmanche, des présidents de port et des journalistes.

¹ Emissions Trading System
² Des règles du jeu équitables

TOUS SUR LE PONT



L'année houleuse que nous venons de traverser a provoqué de profonds changements dans notre vie. Pourtant, les valeurs d'Armateurs de France restent intactes. Engagement de l'équipe pour la défense du pavillon français, remise du Trophée de la Charte Bleue... ses fondamentaux n'ont pas été emportés par la tempête !

UNE ANNÉE SI PARTICULIÈRE

L'équipage d'Armateurs de France vous livre son état d'esprit, ses moments forts de l'année 2020 écoulée et ceux d'une année 2021 déjà bien entamée. Témoignages.



« Personne n'a ménagé sa peine dans une année où la notion de service a été plus que jamais le leitmotiv des équipes d'Armateurs de France. Face à la Covid-19, nous avons veillé à informer en temps réel nos adhérents sur les mesures de quarantaine, de chômage partiel, les prêts garantis par l'État, le plan de relance, les questions de visas de transit, le renouvellement des brevets des marins... Nous les avons soutenus autant collectivement qu'individuellement ! Les deux temps forts particulièrement marquants pour notre organisation ont été l'élaboration de notre Plan stratégique pour la marine marchande et le lancement du Fontenoy du Maritime par la nouvelle ministre de la Mer. Nous espérons que les résultats de ces démarches structurantes seront à la hauteur de leurs enjeux ! »

Jean-Marc Lacave, Délégué général d'Armateurs de France

« En 2020, la ténacité a été le mot d'ordre au sein de l'équipe. Au-delà des diverses problématiques liées à la Covid-19, nous avons également cherché des solutions pour organiser nos réunions avec les adhérents qui ne pouvaient se déplacer. Nous avons ainsi testé plusieurs systèmes et logiciels de visioconférence. C'est Zoom qui a emporté l'adhésion unanime à la fois de l'équipe et, surtout, de nos interlocuteurs. Souhaitons que 2021 soit signe de reprise générale, de sortie de crise pour nos adhérents fortement impactés et que nos échanges ne se déroulent plus exclusivement derrière la webcam ! »

Philippe Costa, Responsable des affaires générales



« L'année écoulée a forcément été difficile à vivre... Cependant, le retour au bureau et à une vie sociale autorisée lors du premier déconfinement a été un réel soulagement. Comme toutes nos entreprises adhérentes, Armateurs de France porte une attention toute particulière à la protection de l'environnement et au bien-être des salariés, même en temps de crise. La mise en place récente d'un forfait mobilité pour les membres de l'équipe venant au bureau à vélo en est une excellente illustration ! »

Marie-Claire Denicourt, Responsable de la comptabilité et des ressources humaines

« La crise sanitaire n'a pas occulté la crise climatique, bien au contraire. Les enjeux environnementaux demeurent prioritaires et nos engagements en la matière ne cessent de croître ! Nos activités étant par nature internationales, c'est par les travaux de l'OMI que j'ai été très mobilisée, notamment avec l'élaboration des mesures de court terme, étape majeure pour réduire les émissions de CO₂ des navires. Au niveau national, je me réjouis d'avoir organisé, malgré la crise, un atelier consacré à la propulsion par le vent : cette solution a de nombreux atouts et a toute sa part dans le mix énergétique pour décarboner le secteur. »

Nelly Grassin, Responsable de la qualité et des affaires techniques, environnement, sécurité et sûreté



« Si je devais résumer l'année 2020 en un mot, je dirais gratifiante. Les efforts et l'énergie dépensés sans compter ont aidé nos adhérents à trouver des solutions et à gagner en visibilité dans une période des plus incertaines. Heureusement, esprit d'équipe, efficacité et solidarité étaient au rendez-vous ! J'ai été fortement mobilisée pour défendre les besoins spécifiques de nos adhérents auprès des institutions afin qu'ils puissent bénéficier d'un soutien adapté. J'ai aussi eu la chance de voir mes fonctions évoluer vers des missions de plus en plus institutionnelles. »

Laurène Niamba, Responsable des relations institutionnelles et des affaires juridiques

« Face au contexte sanitaire, nous sommes restés plus que jamais mobilisés pour répondre au mieux aux besoins évolutifs des armateurs. Les institutions européennes ont notamment édité ou proposé un grand nombre de textes afin d'adapter les dispositifs existants à la crise. Il a fallu être très réactif ! Autre moment fort, celui du Brexit, le 24 décembre 2020, au centre des préoccupations des opérateurs transmanche mais également des navires de service opérant au large des côtes britanniques. Nous avons été vivement sollicités sur ce sujet. Heureusement, l'équipe d'Armateurs de France a toujours su rester soudée et pleine de perspectives. »

Mathilde Prete Capasso Torre, Responsable des affaires européennes



« Favoriser l'émergence de solutions concrètes et efficaces pour renforcer l'attractivité des financements dans le secteur du shipping ; préserver, et consolider au besoin, les dispositifs qui permettent aux armateurs français d'être compétitifs sur le marché international... mes nouveaux objectifs sont nombreux ! Auparavant juriste, chargée de l'environnement et de la communication, j'ai pris de nouvelles fonctions en début d'année qui apportent leur lot de défis. Pour autant, il s'agit d'un changement dans la continuité : qui dit protection de la planète dit investissements et donc financements ! »

Cécile Rafat, Responsable des affaires économiques, fiscales, statistiques

« Le vendredi 1^{er} mai, jour de la Fête du travail, les cornes de brume des navires ont sonné dans les ports du monde entier, en hommage aux 1,6 million de marins, travailleurs essentiels et héros invisibles de notre quotidien. Coordinée par l'ICS et dans un esprit de solidarité, l'ensemble des associations nationales d'armateurs a ainsi voulu sensibiliser l'opinion publique et les États à la situation des marins bloqués en mer ou à terre. Une opération très émouvante que je n'oublierai jamais ! »

Agnès Rincé, Responsable de la communication



« L'année 2021 commence fort, pour moi ! J'ai rejoint Armateurs de France en janvier après y avoir été stagiaire quelques mois auparavant. Ce retour au sein de l'équipe est très enthousiasmant ! Mon principal défi pour 2021 ? Répondre au mieux aux préoccupations de nos adhérents : piraterie, cybersécurité, enjeux portuaires... La perspective d'être toujours plus présent pour nos interlocuteurs, de pouvoir échanger à nouveau en présentiel avec eux, bientôt, est source d'énergie et de motivation. »

Pierre-Antoine Rochas, Chargé des affaires techniques, sécurité, sûreté et ports

« Cette année hors du commun fut dense ! D'abord, parce qu'il a fallu nous adapter à une façon de travailler bien différente de celle que nous connaissions auparavant. Mais aussi parce que nos compagnies adhérentes ont eu besoin d'un soutien plus important. La pandémie a généré des problématiques nouvelles et inattendues auxquelles il a fallu répondre avec réactivité. Relève d'équipage, durée des embarquements, activité partielle, vaccination... autant de préoccupations qui ont rythmé l'année, et qui ne sont pas près de s'évanouir. »

Maha Vandewalle, Responsable des affaires sociales et de la formation



DES MISSIONS COLLECTIVES

2020 en quelques chiffres



Défendre et promouvoir les intérêts des entreprises maritimes françaises

Élaboration du **PSMM** (voir pages 10-11)

55 réunions liées à la gestion Covid-19, avec les ministères et la DAM

5 séances plénières du CSMM¹



Représenter les entreprises auprès des instances françaises et internationales

12 rendez-vous parlementaires français

+ de 100 réunions ECSA

Création d'une **task force** « taxonomie du maritime »

Participation à la mise en place du **projet QWIO**²



Assurer la communication et la promotion de l'image du transport maritime

1 infographie « Le bruit sous-marin du trafic maritime » en partenariat avec IFAW³

+ de 30 interviews dans les médias et de **100** articles de presse « shipping » citant Armateurs de France

+ 43 % d'abonnés LinkedIn

+ 15 % de followers sur Twitter



Informier et conseiller ses adhérents

3 assemblées générales et **5** comités exécutifs

200 consultations sociales

5 réunions dédiées à l'évolution de la réglementation sur les GES à l'OMI

320 rapports de veille diffusés et portant sur l'ensemble des domaines d'expertise de l'organisation



Négocier les conventions collectives et accords de branche

9 réunions du comité des affaires sociales

16 commissions paritaires

4 accords de branche signés



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

¹ Conseil supérieur de la marine marchande.

² Quiet West Indian Ocean : programme consistant, d'ici 2025, à effectuer une évaluation scientifique du bruit des transports et services maritimes et de ses effets sur la faune dans l'océan indien occidental et - en concertation avec le secteur privé et les autorités concernées - à mettre en œuvre des mesures concrètes, acceptées par les

gouvernements, les armateurs, les ports et les autorités internationales, pour éviter les collisions et pour atténuer le bruit.

³ International Fund for Animal Welfare : fonds international pour la protection des animaux. Autres partenaires : ministère de la Transition écologique, ministère de la Mer, Office français de la biodiversité.



LE CANOPÉE REMPORTE LA PALME



Vue du Canopée, Jifmar et Zéphyr & Borée

En 2020, Armateurs de France a remis le Trophée de la Charte Bleue à la compagnie Jifmar Offshore Services pour son futur navire cargo hybride : le Canopée. Un projet phare et inspirant pour la transition écoénergétique du transport maritime mondial.

Qu'on se le dise : les armateurs français sont les acteurs clés d'un shipping durable et responsable fondé sur l'innovation technologique et la responsabilité sociale. Dès 2003, Armateurs de France a donc créé la Charte Bleue, matérialisant leurs efforts historiques pour un transport maritime de qualité, sûr et respectueux des hommes et de l'environnement. Depuis, les armateurs français ont souhaité aller plus loin en intégrant dans la Charte de nouveaux engagements à hauteur de leurs ambitions et des nouveaux enjeux, autour de trois grandes priorités : placer l'humain au cœur des préoccupations, agir en faveur de la protection de l'environnement et garantir le meilleur niveau de sécurité. Fait notable, en 2020 : l'inscription de la Charte Bleue dans les statuts d'Armateurs de France, rendant indisso-

ciable l'adhésion à l'organisation et à la Charte.

C'est dans ce cadre que, chaque année, le Trophée de la Charte Bleue salue l'exemplarité du secteur maritime français en matière environnementale et sociale. En 2020, le jury, présidé par Benoît Dehaye, Directeur général de la compagnie La Méridionale (lauréate en 2019), et composé de personnalités reconnues du monde maritime (voir encadré), a choisi de récompenser le projet de navire Canopée, porté par la compagnie Jifmar. Opéré par Alizés, la joint-venture signée en 2019 entre Jifmar et Zéphyr & Borée - nouvelle compagnie adhérente à Armateurs de France -, Canopée transportera, dès 2022, les pièces de la fusée Ariane 6 depuis l'Europe vers la Guyane. Doté d'une propulsion principale classique et de quatre ailes automatisées, associées à un système de routage météo facilitant l'utilisation du vent, le navire pourra réduire ses émissions de soufre, d'azote, de particules fines ainsi que ses émissions de CO₂ jusqu'à 30 %. Un véritable concentré d'innovations technologiques exemplaires et répliquables à échelle industrielle ! —

Les membres du jury 2020

- **Catherine Chabaud**, Députée européenne
- **Damien Chevallier**, Représentant permanent adjoint à l'OMI et Conseiller maritime auprès de l'Ambassade de France au Royaume-Uni
- **Françoise Gaill**, Vice-présidente de la Plateforme Océan & Climat et Directrice de recherche émérite au CNRS
- **Thibaud Teillard**, Journaliste au *Marin*

Le prix spécial du jury

Parmi les autres candidats, comme Orange Marine ou TOWT, le jury a également remis un prix spécial à **Louis Dreyfus Armateurs**, qui fait preuve d'une démarche environnementale très diversifiée. Son navire de service offshore, le Wind of Change (voir page 28), mis à l'eau en 2019, a conquis le jury qui a également souhaité saluer l'engagement politique constant de Philippe Louis-Dreyfus dans l'accélération de la transition énergétique, et ce à l'échelle mondiale, notamment au travers de son combat en faveur de la réduction de vitesse des navires.

LA FLOTTE DE COMMERCE SOUS PAVILLON FRANÇAIS

Flotte de transport : 186 navires

TYPES DE NAVIRE	Nombre	JB ¹	TPL ²
CARGO	16	34 994	22 695
CIMENTIER	2	4 823	6 050
NAVIRE À PASSAGERS	19	10 297	2 867
NAVIRE DE RECHERCHE-EXPLORATION SCIENTIFIQUE	1	9 403	4 871
PAQUEBOT NAVIRE DE CROISIÈRE	12	110 423	14 178
PÉTROLIER	36	1 933 194	3 675 893
PORTE-CONTENEURS INTÉGRAL	28	2 487 620	2 617 598
ROULIER	18	145 514	64 260
TRANSBORDEUR (ROULIER PASSAGERS)	46	784 502	146 339
TRANSPORTEUR DE GAZ LIQUÉFIÉ	8	504 612	428 549

Flotte de service : 240 navires

TYPES DE NAVIRE	Nombre	JB ¹
BALISEUR	10	3 473
CÂBLIER	10	104 637
DRAGUE	15	36 446
NAVIRE DE SERVICE OFFSHORE	58	148 059
NAVIRE ÉCOLE	2	1 081
NAVIRE PILOTE	1	499
RECHERCHE OCÉANOGRAPHIQUE	6	14 099
REMORQUEUR	119	44 939
SABLIER	5	10 596
SUPPORT DE TRAVAUX MARITIMES	14	13 091

426

navires sous pavillon tricolore

10 ANS

C'est l'âge moyen de la flotte française, contre 15 ans pour la flotte mondiale³

Source : Mission Flotte de Commerce - janvier 2021

1 Jauge brute

2 Tonnes de port en lourd

3 Au 1^{er} juillet 2020

LES ADHÉRENTS D'ARMATEURS DE FRANCE

ABCRM • AGENCE MARITIME DE L'OUEST • ALKA MARINE SOLUTIONS • BESSÉ • BOLUDA FRANCE • BOURBON OFFSHORE SURF • BRITTANY FERRIES • CAN • CARIBBEAN LINE • CATLANTE CATAMARANS • CEDRE • CCI BAYONNE • COMPAGNIE POLYNÉSIEENNE DE TRANSPORT MARITIME • CMA CGM • COMITÉ MARSEILLAIS DES ARMATEURS DE FRANCE • CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE CHARENTE-MARITIME • CONSEIL RÉGIONAL DE BRETAGNE • CORSICA FERRIES • DFDS SEAWAYS • DRAGAGES, TRANSPORTS ET TRAVAUX MARITIMES • EYSSAUTIER • FÉDÉRATION FRANÇAISE DES PILOTES MARITIMES • FILHET ALLARD • FIMAR • FRANCE LNG SHIPPING • GASPE • GAZOCEAN • GENAVIR • GEOGAS MARITIME • GREEN SHIPPING HOLDING • GREENSHIP GAS • GROUPE LHD • HELVETIA ASSURANCES • INGEPAR • IX BLUE • JIFMAR OFFSHORE SERVICES • KARIBS LINK • LA MÉRIDIONALE • LD BULK • LES ABEILLES INTERNATIONAL • L'EXPRESS DES ÎLES • LOUIS DREYFUS ARMATEURS • MARFRET • MARITIMA-SOGESTRAN • MARITIME NANTAISE • MEDLINK PORTS • MERCERON TP • NEOLINE • ORANGE MARINE • 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 • SEAOWL FRANCE • SEAOWL MARINE • SOCATRA • SYNDICAT PROFESSIONNEL DU LAMANAGE DES PORTS DE LA MANCHE, DE LA MER DU NORD ET DE L'ATLANTIQUE • SGS FRANCE • SOCIÉTÉ DE TRANSPORTS FLUVIO-MARITIMES DE L'OUEST • ST MANAGEMENT • SUDILES • THOMAS SERVICES MARITIMES • TOWT - TRANSOCEANIC WIND TRANSPORT • TOTAL ACTIVITÉS MARITIMES • V.SHIPS FRANCE • ZÉPHYR & BORÉE



47, rue de Monceau, 75008 Paris — France
Tél.: +33(0)1 53 89 52 52

www.armateursdefrance.org

 @ArmateursFR

 Armateurs de France