

RAPPORT ANNUEL  
2021/2022

# O S E R

EXPLORER  
DES VOIES  
NOUVELLES

RAPPORT ANNUEL  
2021/2022

# OSER

EXPLORER DES  
VOIES NOUVELLES

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  
Bourbon  
Brittany Ferries  
CMA CGM  
DFDS  
DOCK90  
France LNG Shipping  
Franck Dunouau  
François Lefebvre  
Genavir  
Ilago  
Jifmar Offshore Services  
L'Express des îles  
La Méridionale  
Laurent Garçon  
Louis Dreyfus Armateurs  
Mark Holtzman  
Marine nationale  
Neoline  
NYK LONDON  
Olivier Brunet  
Orange Marine  
Philippe Bauduin  
Ponant  
Rogier Bos  
Sablières de l'Atlantique  
Station de pilotage  
de Marseille-Fos  
TSM  
Wisamo - Michelin  
Xavier Boinet

Impression :  
Suisse Imprimerie Groupe Sprint

4

# OSER

DÉFENDRE  
L'ESSENTIEL



6  
**Renouveler, développer,  
moderniser une flotte  
française compétitive**  
Interview croisée  
de Jean-Emmanuel Sauvée,  
président d'Armateurs de France,  
Jean-Philippe Casanova,  
délégué général,  
et Jean-Marc Lacave,  
son prédécesseur.

13  
**Limiter les impacts  
de la crise sanitaire**

18  
**Perturbations logistiques :  
la mobilisation  
des armateurs français**

20

# OSER

PORTER DES  
CONVICTIONS



22  
**L'équipe d'Armateurs  
de France**

23  
**Paroles d'adhérents**

24  
**Unis pour mieux protéger  
l'environnement**

28  
**Dynamiser le dialogue social**

30  
**Sûreté et sécurité :  
engagés pour l'excellence**

32  
**Transition écologique :  
l'Europe accélère**



# O S E R

## DÉFENDRE L'ESSENTIEL

Face aux crises sanitaires, économiques et géopolitiques, Armateurs de France et ses adhérents restent pleinement mobilisés pour œuvrer à la bonne marche du monde. État des lieux.

## RENOUVELER, DÉVELOPPER, MODERNISER UNE FLOTTE FRANÇAISE COMPÉTITIVE

Mars 2022. Dans une actualité marquée par le conflit ukrainien, Jean-Emmanuel Sauvée, Président d'Armateurs de France, Jean-Philippe Casanova, Délégué général, et Jean-Marc Lacave, son prédécesseur, reviennent sur l'année écoulée et les premiers défis de 2022.



L'Elisa Larus de France LNG Shipping, l'un des méthaniers les plus modernes battant pavillon français, équipé d'un moteur bi-carburant à basse vitesse

### 2021, une année qui s'inscrit dans la continuité de 2020 ?

**JEAN-EMMANUEL SAUVÉE** Oui, et cela est vrai à la fois sur le plan national et international. Tout d'abord avec la crise sanitaire qui a perduré et ses conséquences multiples pour les armateurs du monde entier. Que ce soit la problématique des relèves d'équipages, celle de la vaccination des marins, ou les perturbations de la chaîne logistique, les effets de la pandémie ont été et sont encore aujourd'hui des challenges pour toute la communauté maritime. Le tout sur fond de transition écoénergétique, qui reste la grande priorité du secteur du transport et des services maritimes.

### Une priorité qui s'est traduite, en France, par le Fontenoy du Maritime ?

**J.-E. S.** Je tiens à rappeler que notre plan stratégique pour la marine marchande, élaboré en 2020, a contribué grandement à enclencher le Fontenoy du Maritime. Les experts d'Armateurs de France et ses adhérents se sont largement impliqués dans ce processus collaboratif visant à asseoir la puissance maritime de la France et à faire rayonner le pavillon français. Nouvelle preuve de l'engagement politique de l'État pour le secteur maritime, c'est le Président de la République en personne qui est venu aux Assises de l'économie de la mer à Nice, en septembre 2021, annoncer les principales mesures issues de cette grande concertation. Nous, armateurs français, saluons les avancées sur les exonérations de charges salariales, le suramortissement, la garantie des projets stratégiques et la formation des marins, mais nous attendons beaucoup plus ! Cette navigation au long cours n'a pas encore atteint son port de destination... C'est pourquoi Armateurs de France a demandé, dès l'automne dernier, la création d'un comité de pilotage et de suivi du Fontenoy afin d'échanger, chaque semaine, avec le cabinet de la Ministre de la Mer. À l'ordre du jour, notamment : les travaux et les missions, validées par le Premier ministre, portant sur l'évaluation de la taxe au tonnage, la mise en œuvre d'outils de financement alternatifs et citoyens, et l'évolution du droit des hypothèques maritimes. →



**« NOTRE PLAN STRATÉGIQUE POUR LA MARINE MARCHANDE, ÉLABORÉ EN 2020, A CONTRIBUÉ GRANDEMENT À ENCLENCHER LE FONTENOY DU MARITIME. »**

**JEAN-EMMANUEL SAUVÉE**

« LE FONTENOY A PERMIS QUELQUES  
PROGRÈS IMPORTANTS,  
NOTAMMENT AU SUJET DU  
SURAMORTISSEMENT VERT OU DE  
LA COMPATIBILITÉ DES GARANTIES  
BPI AVEC LE CRÉDIT-BAIL FISCAL. »

JEAN-MARC LACAVER



**Que retenir des mesures liées au financement ?**

**JEAN-MARC LACAVER** La question du financement des navires est essentielle pour les armateurs car tout découle de leurs capacités à renouveler, développer, moderniser leurs flottes de façon compétitive. Le Fontenoy a permis quelques progrès importants, notamment au sujet du suramortissement vert ou de la compatibilité des garanties BPI<sup>1</sup> avec le crédit-bail fiscal. Cependant, il convient de rester très vigilant sur la bonne mise en œuvre de ces dispositifs. Et il reste en outre de nombreux sujets pendant relatifs à la question du financement : je pense, entre autres, au rétrofit des navires existants et aux navires neufs financés en crédit classique dans le cadre de la transition écologique. Sans oublier les financements alternatifs tels que le certificat d'investissement maritime, contribuant à réduire les apports nécessaires en fonds propres de la part des armateurs. Les débats doivent, de ce fait, se poursuivre avec opiniâtreté.

**La dimension sociale était également au cœur des discussions...**

**JEAN-PHILIPPE CASANOVA** L'harmonisation sociale entre les pavillons européens est une demande récurrente d'Armateurs de France afin que nos armements se battent à armes égales avec leurs concurrents, et que l'emploi de marins français puisse se développer au sein des compagnies maritimes. Les travaux du Fontenoy ont initié le débat au niveau des États membres de l'Union européenne. La tenue du col-

loque sur le dumping social de La Rochelle, début 2022, en est une illustration.

Je tiens aussi à souligner notre satisfaction concernant l'élargissement du dispositif de soutien aux entreprises d'armement maritime, d'une durée de trois ans, à tous les segments de navigation. Nous regrettons, toutefois, que seuls les personnels d'exécution et officiers subalternes soient visés par cette aide.

Enfin, nous nous réjouissons du doublement des effectifs de l'ENSM à horizon 2027. Le besoin en officiers est très important et nous espérons que l'école sera en mesure d'atteindre l'objectif fixé. En tout état de cause, Armateurs de France, pleinement mobilisée, veille à l'aboutissement de cette mesure et à poursuivre également les discussions entamées dans le cadre du Fontenoy sur la promotion sociale.

**Quid du troisième groupe de travail ?**

**J.-E. S.** Ce groupe de travail, intitulé « Renforcement de la complémentarité des industries maritimes et portuaires au service de l'ensemble des acteurs de l'écosystème maritime », répond à notre souhait d'une plus grande solidarité économique. En effet, comment accepter qu'aujourd'hui seulement 5 % des 350 millions de tonnes de marchandises qui entrent et qui sortent de nos ports chaque année soient opérés sous pavillon français ? Nous nous battons pour structurer une politique incitative ciblée visant à développer l'industrie maritime et

portuaire dans un dialogue continu et opérationnel entre les acteurs de la filière. Armateurs de France a ainsi signé deux déclarations communes de solidarité économique renforcée aux dernières Assises de la mer : l'une avec les chargeurs, nos clients, représentés par l'AUTF<sup>2</sup>, et l'autre avec l'industrie navale, nos partenaires techniques, représentées par le GICAN<sup>3</sup>. La mise en place de ces chartes est aujourd'hui en cours.

**L'occasion, aussi, de valoriser l'apport du secteur dans le développement des énergies marines renouvelables ?**

**J.-E. S.** La Ministre de la Mer porte un intérêt fort à ce sujet. Annick Girardin a ainsi missionné Frédéric Moncany de Saint-Aignan, Président du Cluster Maritime Français, qui lui a remis en février 2022 un rapport soulignant que les travaux et services maritimes, assurés par des navires et des équipes spécialisés, représentent une part significative de la chaîne de valeur des parcs d'éoliennes en mer. Ce rapport contient un certain nombre de leviers qui seraient susceptibles d'optimiser l'apport de ces opérateurs au développement des parcs éoliens dans les eaux françaises. Encore un sujet de solidarité qu'Armateurs de France suit de près.

**L'évolution de l'administration était également au menu du Fontenoy.**

**Y a-t-il eu des arbitrages sur ce point ?**

**J.-P. C.** En effet, et dès le mois de mars 2022, nous avons assisté à la création de la Direction générale des Affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DG AMPA), sous l'autorité de la Ministre de la Mer et du Ministre de l'Agriculture et de l'Alimentation. C'est une nouvelle preuve de l'ambition maritime française et un signal très positif pour la profession, qui facilitera le développement de l'économie bleue et d'emplois. Cette nouvelle structure d'administration centrale dirigée par un ancien Délégué général d'Armateurs de France, Éric Banel, compte plus de 3 000 agents répartis dans les territoires. Elle est intégralement tournée vers le développement durable des activités maritimes, au plus près des usagers de la mer et des territoires littoraux.



« La création d'une Direction générale des Affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture consacre une nouvelle ambition maritime pour la France. Elle constitue la première direction d'administration intégralement tournée vers le développement durable des activités économiques en mer et sur le littoral. Une administration plus stratégique, facilitatrice pour son écosystème et ancrée dans les territoires. Une administration qui organise et concilie les différents usages sur un espace maritime de plus en plus convoité, réaffirmant la place de la mer au sein des politiques publiques. Une administration qui porte les enjeux de formation, de transition écologique des navires et de compétitivité, tant au niveau européen qu'à l'échelle internationale. Cette approche intégrée, au sein d'une direction au périmètre élargi, sera le gage d'une efficacité renforcée. Avec 300 agents en centrale et 2 700 sur le littoral, nous disposons désormais d'une force de frappe sans précédent, au service de l'emploi maritime, de nos entreprises et du pavillon français. »

Éric Banel,

Directeur général des Affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture

**Ce que vous formulez dans votre nouveau document, « Porter une ambition nouvelle pour le transport et les services maritimes français », transmis aux candidats à l'élection présidentielle, résume donc les répercussions du Fontenoy auxquelles ADF reste particulièrement attentive ?**

**J.-E. S.** Les résultats du Fontenoy du Maritime n'étant pour nous qu'une escale, nous voulons aller plus loin et ce, sans attendre. C'est toute l'idée de « l'ambition nouvelle » que nous avons soumise aux candidats à la présidentielle. Le sujet du maritime est encore trop peu présent dans →

1 Banque Publique d'Investissement  
2 Association des Utilisateurs de Transport de Fret  
3 Groupement des Industries de Construction et Activités Navales

« IL FAUT POUVOIR ACCÉLÉRER LE  
RENOUVELLEMENT ET LE  
VERDISSEMENT DE NOTRE FLOTTE,  
SEUL MOYEN D'ATTEINDRE LES  
OBJECTIFS EXTRÊMEMENT  
AMBITIEUX FIXÉS PAR L'OMI ET PAR  
L'EUROPE. »

JEAN-PHILIPPE CASANOVA



les thématiques clés, alors que c'est crucial ! Rappelons que le transport maritime constitue l'épine dorsale du commerce mondial et des chaînes logistiques internationales : il assure près de 90 % du transport mondial de fret, il est indispensable aux approvisionnements. Les services maritimes, eux aussi, sont à forte valeur ajoutée pour les industriels et hautement stratégiques pour la France. Il s'agit par exemple des services éoliens, des activités offshore, ou encore de la pose et de l'entretien des câbles sous-marins par lesquels passe 99 % du trafic internet intercontinental !

**Et au niveau de l'Union européenne, dont la France occupe la présidence depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2022, quelles sont vos attentes ?**

J.-M.L. Il s'agit d'une formidable opportunité, au moment où l'Europe conduit de nombreuses démarches au titre du Green Deal ou dans le domaine social. La France a déjà saisi cette opportunité lors du colloque de La Rochelle sur l'emploi et les compétences maritimes ou encore à l'occasion du One Ocean Summit de Brest. Les attentes des armateurs français n'ont pas changé : éviter les distorsions de concurrence avec les armateurs des autres régions du monde, viser à une harmonisation sociale pour les marins au sein des pavillons européens, et aider à la transition énergétique par le financement soutenu de la recherche, l'innovation et le déploiement de solutions industrielles répondant aux nouvelles exi-

gences environnementales. Tous ces sujets méritent un engagement déterminant de la France que la présidence française de l'Union européenne doit favoriser.

**L'Organisation Maritime Internationale (OMI) réglemente aussi votre secteur, notamment en matière de protection de l'environnement. Comment coordonnez-vous ces deux niveaux de réglementation ?**

J.-P.C. La détermination d'Armateurs de France en faveur de la décarbonation du shipping est totale mais les armateurs ont besoin d'être accompagnés par des moyens spécifiques. Ne manquons pas ce rendez-vous de notre temps ! Cela signifie qu'il faut pouvoir accélérer le renouvellement et le verdissement de notre flotte, seul moyen d'atteindre les objectifs extrêmement ambitieux fixés par l'OMI et par l'Europe. Durant les dix dernières années, les armateurs ont intensifié leurs efforts afin de réduire leur empreinte carbone : réduction de la vitesse des navires, optimisation des routes, amélioration du design des coques, des bulbes et des hélices, assistance électrique, récupération des sources de chaleur et de froid... Cependant, les solutions pour atteindre la décarbonation totale ne sont pas encore disponibles : une rupture technologique et une intensification de la R&D portant sur les carburants alternatifs (hydrogène, ammoniac...) sont nécessaires.



« Le financement des navires est un enjeu clé pour le renouvellement et le développement de la flotte française. Aujourd'hui, nous avons deux préoccupations majeures : l'accès aux fonds propres des armateurs, indispensables pour l'acquisition de navires, et le surcoût du verdissement, estimé à 20 % du prix du navire pour une technologie de transition. La dynamique du Fontenoy du Maritime a permis une meilleure compréhension de ces phénomènes et plusieurs leviers ont été portés par Armateurs de France. Je veux parler de la création du certificat d'investissement maritime et de l'amélioration du suramortissement vert que nous suivons de très près. Afin de répondre aux besoins de l'ensemble de nos adhérents, nous plaidons également pour un dispositif complémentaire au suramortissement vert pour les armateurs qui ne pourraient en bénéficier. »

**Cécile Rafat,**  
Responsable des affaires économiques,  
fiscales, statistiques d'Armateurs de France



Pilotine de la station de Marseille-Fos, devant le Jules Verne de CMA CGM

**Un subtil équilibre, donc ?**

J.-P.C. Il est primordial que l'État accélère cette transition tout en veillant à ce que les réglementations internationales et européennes ne pénalisent pas les avancées des armateurs et ne nuisent pas au cabotage européen. Dans le cadre du Pacte Vert européen, notamment, la Commission européenne a annoncé en juillet 2021 sa volonté d'intégrer le transport maritime dans le marché des quotas d'émissions carbone (ETS) européen. Les armateurs français soulignent toutefois qu'il est indispensable de veiller à ce que ce mécanisme garantisse la compétitivité des flottes européennes vis-à-vis de leurs concurrentes extra-européennes. Cette intégration du maritime dans le système des ETS doit donc être conduite de telle sorte que le système soit modulable, cohérent et compatible avec les futures mesures de marché de l'OMI visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Il est, surtout, impératif de promouvoir systématiquement l'adoption des règles au niveau de l'OMI, car la réglementation internationale sera toujours plus efficace que l'empilement de règles régionales.

**L'actualité mondiale, aujourd'hui, c'est le conflit en Ukraine. Quels sont les premiers impacts sur les secteurs que vous représentez ?**

J.-E.S. Cette guerre a de nombreuses conséquences sur nos activités et celles qui nous préoccupent le plus concernent nos équipages. Il s'agit d'abord d'assurer leur sécurité, c'est une priorité absolue ! Les marins font aussi face, entre autres, à des difficultés de rapatriement, des prolongations de contrat de travail, des problèmes de versement des salaires... Avec la communauté armatoriale internationale, nous faisons notre possible pour que les marins ne deviennent pas les victimes collatérales de cette nouvelle crise. À ce titre, Armateurs de France suit de très près les travaux de l'OMI concernant les impacts du conflit sur le shipping et les équipages, notamment en mer Noire et en mer d'Azov. Lors d'une session extraordinaire début mars 2022, cet organe de l'ONU a insisté sur la nécessité →

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

**Parce qu'une flotte de commerce compétitive est indispensable à l'indépendance stratégique et au rayonnement économique de la France, Armateurs de France propose une ambition nouvelle pour le secteur du transport et des services maritimes. Ce document, dont voici les grands axes, a été transmis à tous les candidats à l'élection présidentielle.**

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

Cette filière repose notamment et avant tout sur des marins reconnus internationalement pour leurs compétences, mais dont les effectifs doivent être revus à la hausse. Cela ne pourra se faire que dans le cadre d'une concurrence équitable entre les pavillons et avec une solidarité affirmée des acteurs économiques, dans le but de favoriser la croissance de la filière maritime française.

### Hisser les ports français à un rang d'excellence internationale

La stratégie nationale portuaire doit avoir pour ambition de donner à la France une place de premier rang dans le commerce international comme point d'entrée ou hub de l'Europe, et de contribuer au développement industriel et économique du pays.

### Renforcer le potentiel maritime des territoires d'Outre-mer

L'espace maritime français, par sa superficie, occupe la deuxième place au niveau mondial et couvre l'ensemble des océans. Le potentiel maritime des Outre-mer est donc conséquent mais doit être renforcé pour offrir des perspectives nouvelles de développement économique dans ces territoires.

### Accompagner la transition écologique du transport et des services maritimes

La marine marchande doit engager des investissements considérables pour être à la hauteur des objectifs fixés par l'Organisation Maritime Internationale (- 40 % des émissions de CO<sub>2</sub> émanant des navires d'ici à 2030 par rapport à 2008 à la tonne transportée) et le Pacte Vert de l'Union européenne (- 55 % d'ici à 2030 et neutralité carbone à l'horizon 2050). Le secteur présente un fort potentiel d'innovation et d'adaptation, il doit donc bénéficier d'un cadre réglementaire et de financement adaptés à ses spécificités.

de préserver l'intégrité des chaînes d'approvisionnement maritimes et d'assurer la sécurité et le bien-être des marins, notamment en les désignant travailleurs essentiels et en garantissant leur mobilité. Il a aussi demandé la création d'un corridor maritime de sécurité bleu pour l'évacuation en toute sécurité des navigants et des navires dans les zones à haut risque.

Armateurs de France restera attentive, aussi longtemps que nécessaire, aux répercussions de cette guerre sur la vie quotidienne de nos marins, qui doivent être protégés.



« Les transports et les services maritimes sont des activités essentielles pour notre économie et leurs acteurs, des fers de lance de son verdissement. Notre organisation a ainsi formulé diverses propositions qui ont été portées, dans le cadre du débat présidentiel, dès le début de l'année 2022. En les soutenant auprès des candidats et de leurs représentants, j'ai pu mesurer l'intérêt avéré des politiques pour notre secteur, dont le rôle stratégique a été notamment mis en lumière durant la crise sanitaire. Face aux enjeux de compétitivité internationale et au défi de transition énergétique, nous avons ainsi pu faire entendre la voix de nos adhérents et inscrire nos enjeux – tant en matière de formation, de financement que d'écologie, ou encore de stratégies portuaire et ultramarine. Un exercice qui devrait contribuer à incarner, mais surtout mettre en œuvre, une ambition nouvelle pour le shipping français, et que nous nous apprêtons à renouveler à l'issue des élections législatives. »

**Laurène Niamba,**

Responsable des relations institutionnelles et affaires juridiques d'Armateurs de France

## LIMITER LES IMPACTS DE LA CRISE SANITAIRE

Île d'Aix, Louis Dreyfus Armateurs.  
L'industrie du shipping est hautement stratégique, à l'image de ce câblier : 99 % des données internet intercontinentales passent par des câbles sous-marins. Il est primordial de préserver ces activités.



La pandémie de la Covid-19 a eu des conséquences sans précédent sur la vie des marins. En 2020, selon l'Organisation des Nations Unies (ONU), 400 000 marins, soit près d'un quart des effectifs totaux de la profession, ont été bloqués à bord de navires, dans l'incapacité d'être rapatriés. En 2021, en dépit d'une légère amélioration de la situation sanitaire, les difficultés liées à la mobilité des navigants ont perduré et représenté un enjeu prioritaire pour les armateurs.



Orange Marine

**C'est une crise humanitaire, d'après l'ONU, qui a appelé les États, lors de sa 75<sup>e</sup>**

**Assemblée générale,** à accorder aux marins le statut de travailleurs clés pour faciliter leur passage aux frontières et qu'ils rejoignent leur port d'embarquement, ou retrouvent tout simplement leur domicile une fois leur mission achevée. La France a été parmi les premiers pays à reconnaître cette qualité aux gens de mer, et Armateurs de France a accueilli très favorablement cette initiative, espérant ainsi qu'elle contribuerait à améliorer la situation fragile des navigateurs.

#### **Reconnaître aux marins le statut de travailleurs clés**

Tout au long de cette période délicate, l'organisation et les armements ont redoublé d'efforts pour assurer les relèves d'équipage dans des

conditions optimales de sécurité et garantir le bien-être des gens de mer : négociations diplomatiques, organisation de vols aériens, plateformes de relèves, généralisation des tests de dépistage... À cette occasion, ils ont travaillé de concert avec la cellule de crise du guichet unique du Registre International Français (RIF), qui s'est révélée extrêmement efficace dans ce contexte sensible. Grâce aux actions du RIF, 15 400 marins ont pu transiter sur le territoire français, peu importe leur nationalité et celle de leur navire.

Par ailleurs, Armateurs de France et les compagnies qui la composent ont signé l'appel mondial sous forme de manifeste appelé « Déclaration de Neptune sur le bien-être des marins et le changement d'équipage ». Signée par plus de 800 entreprises et organismes, cette dernière entend agir au travers de quatre

actions principales : reconnaître les marins comme des travailleurs clés et leur donner un accès prioritaire aux vaccins, établir des protocoles sanitaires de référence basés sur les meilleures pratiques existantes, faire en sorte que les exploitants de navires et les affréteurs communiquent davantage pour prévenir l'exacerbation des difficultés, et assurer la connectivité aérienne entre les principaux hubs de relève. Début 2021, Armateurs de France a également adressé un courrier à la Ministre de la Mer lui faisant part de sa grande préoccupation quant à l'activité des marins et lui demandant qu'ils puissent bénéficier d'une priorité d'accès aux vaccins. Elle a ensuite interpellé le Premier ministre, en avril, pour réclamer, à nouveau, la priorité de vaccination des marins sur les navires battant pavillon français. La persévérance de l'organisation a porté ses fruits tardivement puisque le Gouvernement français n'a inclus que début mai les marins dans les publics prioritaires pour la vaccination.

À l'été 2021, l'entrée en vigueur du pass sanitaire a entraîné une nouvelle action d'Armateurs de France : un autre courrier adressé à la Ministre de la Mer afin de demander, cette fois-ci, la vaccination obligatoire des navigateurs maritimes pour anticiper le traitement inégalitaire de marins non vaccinés à l'étranger lors des relèves. Ce courrier invoquait également la mise en place de centres de vaccination dans les ports français en faveur de tous les marins, quelles que fussent leur nationalité et celle de leur pavillon. Là encore, cette initiative s'est soldée, pour partie, par un succès : les marins étrangers ont pu se faire vacciner sur le territoire français. Malgré ces actions, des difficultés

persistent, la crise sanitaire n'a pas cessé et le conflit en Ukraine vient lui aussi menacer la sécurité des marins. Armateurs de France ne relâche donc pas ses efforts.

#### **Secteur Ferry/croisières : une crise sans précédent !**

Activités clés pour le commerce extérieur de la France, les croisières, liaisons maritimes et passages d'eau entre le continent et les îles représentent, en période normale, plus de 30 millions de passagers par an. À lui seul, le transport maritime de

passagers représente environ 20 % du shipping européen et l'Europe détient près de 25 % du marché mondial de la croisière<sup>1</sup>. Confronté à une chute du tourisme international sans précédent du fait des confinements et des restrictions imposées aux voyageurs, le secteur a connu jusqu'à -70 % de fréquentation et des pertes de recettes considérables. Dans une phase de croissance importante avant la pandémie, le marché de la croisière est ainsi l'un des segments les plus durement touchés. Si les compagnies de ferries comme →



Inauguré en 2021, le Côte d'Opale de DFDS est le plus long ferry de la Manche

de croisières vivent, depuis de longs mois, au rythme des crises géopolitique et sanitaire, la mobilisation déterminée des acteurs soutenus par le Gouvernement, les régions et les parlementaires du littoral a rendu possible la mise en place de dispositifs d'aides multisectorielles ou ad hoc, afin de poursuivre la dynamique enclenchée en matière de transition écologique et d'innovation. Armateurs de France s'est attachée à porter leur voix au plus haut niveau de l'État pour obtenir l'appui nécessaire des pouvoirs publics en vue de surmonter cette crise sans précédent et préserver l'emploi français. La solidarité

entre armateurs est aussi à souligner : CMA CGM et Brittany Ferries ont signé en septembre 2021 un partenariat visant, outre un investissement conséquent dans la compagnie bretonne, le développement du transport maritime transmanche et le partage d'expérience en matière de propulsion au gaz naturel liquéfié. Pour continuer de redresser le cap de ce secteur, vers un avenir résilient et plus durable, la Ministre de la Mer a lancé, fin 2021, une mission sur le modèle économique de ce marché pour donner une vision prospective dudit modèle aux entreprises fragilisées.

En parallèle, Armateurs de France en appelle à une politique de soutien ambitieuse défendant notamment la lutte contre le dumping social intracommunautaire, la reconnaissance de l'excellence du personnel marin et hôtelier français, la promotion de la destination France ou encore l'amélioration de la fluidité portuaire, particulièrement problématique dans le contexte du Brexit. Le renforcement de l'attractivité du registre de la croisière, celui de Wallis-et-Futuna, demeure également un enjeu majeur, qui fait l'objet de propositions concrètes portées par l'organisation. —

### Le Président de la République à la rencontre des marins

À l'occasion de la clôture du One Ocean Summit, Emmanuel Macron est venu saluer l'équipage du Salamanca, premier navire de Brittany Ferries propulsé au gaz naturel liquéfié et QG de l'événement. Félicitant les efforts fournis par la filière maritime durant la crise sanitaire, le Président a réaffirmé son soutien à la compagnie, premier employeur de marins français.

« À Nice, aux Assises de l'économie de la mer en septembre 2021, Emmanuel Macron me l'avait promis, explique Jean-Marc Roué, Président du Conseil de surveillance de Brittany Ferries. Il m'avait dit : "Je viendrai rencontrer vos marins et saluer leur courage et leur engagement tout au long de cette période de crise sanitaire". Il a tenu parole. Avec Jean-Emmanuel Sauvée, Président



d'Armateurs de France, j'ai accueilli le chef d'État accompagné de Jean-Yves Le Drian, Ministre de l'Europe et des Affaires étrangères, Annick Girardin, Ministre de la Mer, Jean-Charles Larssonneur, Député de Brest, François Cuillandre, Maire de Brest, et

du Premier Questeur, Florian Bachelier. C'est une belle reconnaissance pour notre compagnie et son engagement dans la transition énergétique. Je l'ai remercié d'avoir choisi Brittany Ferries et le Salamanca comme partenaires du One Ocean Summit. »

1 Source : Rapport EMSA Covid

### Le Trophée de la Charte Bleue dédié aux marins



La Ministre de la Mer remet le trophée à Nolwenn Cazé lors de la traditionnelle soirée annuelle d'Armateurs de France

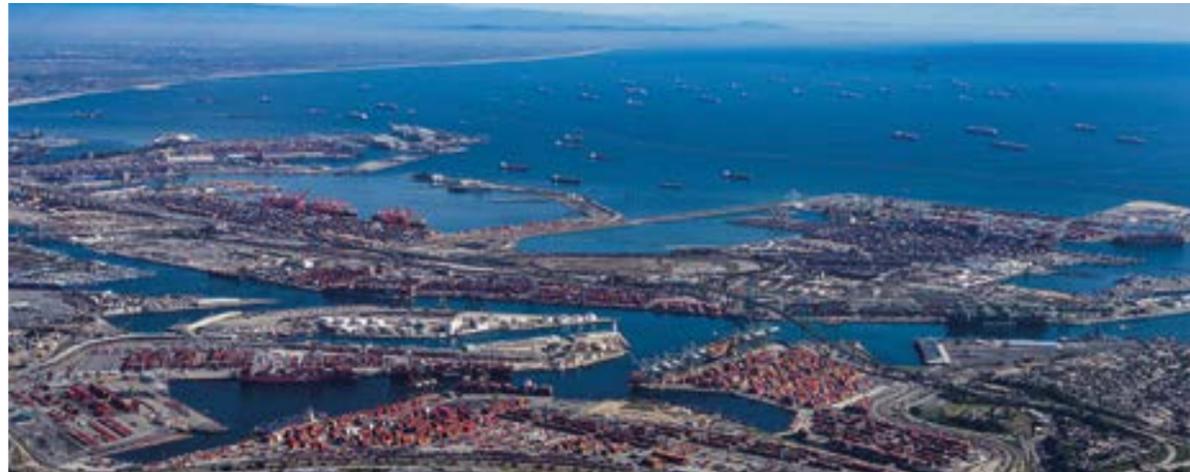
Chaque année, le Trophée de la Charte Bleue récompense une compagnie maritime ayant contribué à un ou plusieurs aspects du développement durable - économique, social, environnemental. Compte tenu du caractère exceptionnel de l'année 2020, marquée par la crise de la Covid-19, Armateurs de France a dédié son Trophée 2021 aux équipages, saluant ainsi leur courage et leur engagement sans faille malgré les difficultés engendrées par la crise sanitaire.

Nolwenn Cazé, Second capitaine d'Orange Marine, désignée pour représenter l'ensemble des équipages, a reçu le trophée des mains de la Ministre de la Mer lors de la soirée annuelle d'Armateurs de France fin 2021. Après avoir remercié l'organisation et ses membres pour cette reconnaissance, Nolwenn Cazé a ajouté : « J'aimerais rappeler que pour bon nombre de marins, toutes nationalités confondues, les relèves restent

problématiques, aujourd'hui, avec la pandémie qui repart et les difficultés d'accès au vaccin pour certains. Les marins sont encore au cœur de la tempête ! La mobilisation des États et des organisations maritimes nationales et internationales doit donc continuer pour qu'enfin les marins puissent assurer leurs missions si stratégiques dans de bonnes conditions. »

Pour concrétiser cet hommage, Armateurs de France a fait un don à la Fédération Nationale des Associations d'Accueil des Marins pour offrir des cartes de téléphone et que les marins puissent ainsi rester en contact avec leurs proches. Le 25 juin, Journée internationale des gens de mer, les bénévoles des 20 Seamen's Club de France, accompagnés de représentants de l'organisation professionnelle, ont distribué ces cartes à des marins émus par ce geste solidaire.

## PERTURBATIONS LOGISTIQUES : LA MOBILISATION DES ARMATEURS FRANÇAIS



La congestion du port de Los Angeles, reflet de la crise logistique mondiale

La crise sanitaire a perturbé en profondeur l'industrie logistique et le transport maritime de marchandises. Le déséquilibre entre la forte demande d'importation de biens des économies avancées et l'offre de capacité effective de transport a conduit à une hausse des taux de fret.

Ce déséquilibre, qui touche l'ensemble des modes de transport, a été accentué par certains facteurs inhérents à la crise : pénurie des matières premières, ralentissement de la production, manque de main-d'œuvre et congestion dans les ports, tensions sur les modes de transport terrestres... Dans ce contexte inédit, les compagnies maritimes françaises CMA CGM et Marfret ont réagi rapidement. CMA CGM a augmenté la capacité de transport de sa flotte et multiplié les escales afin de désengorger les ports. Elle a également pris l'initiative de geler les taux de fret pour ses contrats de courte durée entre septembre 2021 et janvier 2022. Marfret

a mené une politique d'investissement et d'engagement du groupe visant à augmenter sa capacité de transport en propriété sur ses itinéraires Nord-Sud. Deux navires porte-conteneurs de 2 500 EVP, le Douce France et le Marius, ont déjà été livrés. Les armateurs français ont également plus que jamais joué un rôle stratégique pour la France en allouant des capacités supplémentaires vers la Métropole et en maintenant un approvisionnement continu dans les territoires d'Outre-mer malgré une baisse des volumes

habituellement chargés.

Pour prévenir les déséquilibres sur le long terme, les acteurs français du transport maritime et de la logistique ont par ailleurs décidé de renforcer la solidarité économique en développant et en pérennisant des relations de confiance. Cette aspiration s'est traduite par la signature d'une déclaration commune d'Armateurs de France et de l'AUTF (Association des Utilisateurs de Transport de Fret) en septembre 2021, en présence de la Ministre de la Mer, Madame Annick Girardin. —



François Soulet de Brugière (AUTF) et Jean-Emmanuel Sauvée (Armateurs de France) signent la charte d'engagement en présence d'Annick Girardin, lors des Assises de la Mer, en 2021



« Qu'il s'agisse de transporter les matières premières, des produits finis, des colis XXL, ou d'installer les câbles sous-marins indispensables à l'interconnexion des populations, les navires sont au cœur de la mondialisation.

Aujourd'hui, c'est une grande partie de l'énergie verte que l'on produit en mer avec le formidable essor des énergies marines renouvelables. En stoppant les économies et en ralentissant les échanges, la crise sanitaire a mis en exergue le rôle crucial joué par le transport et les services maritimes. Au-delà des 90 % des échanges commerciaux que représente le transport maritime, 99 % des échanges de données générés par Internet transitent par des câbles sous-marins. Au sein de notre groupe, nous avons veillé à assurer la continuité de nos activités tout en œuvrant énergiquement à la reconnaissance du statut de travailleur essentiel pour les marins.

D'un point de vue plus économique, notre expertise historique en matière de transport de vrac sec nous permet de livrer une analyse du marché sur la période. Cette crise a d'abord eu un impact très négatif sur les cinq premiers mois de 2020. Le BDI - Baltic Dry Index - a, en effet, été divisé par 2 sur cette période. Cependant, les nombreux plans de relance décidés par les gouvernements à travers le monde ont ensuite amorcé un phénomène de rattrapage à partir de l'été 2020. Rattrapage qui s'est amplifié fortement sur les trois premiers trimestres de 2021. Entre juin et décembre 2020, le BDI a été multiplié par 2,5 puis par 4 entre janvier et septembre 2021. L'importante congestion en Chine, due en grande partie aux mesures anti-Covid, explique aussi largement cette hausse. Mais, à partir d'octobre 2021, la tendance s'est inversée.

Le rattrapage ayant été trop violent, une forte correction s'en est suivie, amplifiée par une baisse d'activité de certaines industries lourdes. Le BDI a été à nouveau divisé par 4. Cette baisse d'activité des industries liées au vrac s'est encore accélérée fin 2021, avec ce qui semble avoir été la volonté du Gouvernement chinois d'à la fois purifier l'air avant les JO d'hiver, mais aussi de limiter la hausse des prix de certaines matières premières. »

**Antoine Person,**

Directeur général adjoint du groupe Louis Dreyfus Armateurs



« La pandémie de Covid-19 a provoqué une disruption des chaînes mondiales d'approvisionnement dont la congestion portuaire a été l'effet le plus visible dans le secteur du transport maritime conteneurisé.

L'industrie logistique et du transport de marchandises fait face depuis le milieu de l'année 2020 à une situation de déséquilibre entre la capacité effective et une demande très soutenue. Cette situation s'est poursuivie en 2021.

Face à cette conjoncture sans précédent, les compagnies maritimes, et CMA CGM en particulier, ont mis en œuvre toutes les solutions qui sont en leur pouvoir pour y répondre. Au service de ses clients, le Groupe CMA CGM a augmenté ses capacités de transport maritime de 5,8 % en 2021 et sa flotte de conteneurs a également été renforcée de 20 % par rapport à juin 2020. Nous avons adapté nos services, en ajoutant notamment Le Havre dans la rotation de notre ligne emblématique Asie-Nord Europe, en complément de Dunkerque, déjà desservie. Nous continuons à mobiliser des allocations d'espace supplémentaires entre l'Asie et la France, tout particulièrement pour les PME. Nous avons de plus gelé nos taux spot Europe - Antilles/Guyane/Réunion/Mayotte depuis le 1<sup>er</sup> mai 2021.

La pandémie a ainsi révélé la nécessité d'accélérer la transition énergétique et digitale de notre industrie. Le Groupe CMA CGM s'est fixé comme objectif d'être Net Zéro Carbone d'ici à 2050. Depuis 2017, CMA CGM a choisi d'investir dans des navires dual fuel actuellement propulsés au gaz naturel liquéfié (GNL). Le moteur installé sur ces navires est également compatible avec le bio-GNL et les méthanes de synthèse. Le Groupe CMA CGM disposera d'une flotte de 44 navires "e-methane ready" d'ici la fin 2024. »

**Jacques Gérard,**

Conseiller institutionnel pour la politique maritime de CMA CGM

## PORTER DES CONVICTIONS

Défendre le shipping français, c'est tout à la fois œuvrer pour la décarbonation du secteur, attirer, former et conserver les talents, garantir la sécurité des marins et des flottes, le tout dans un environnement politique complexe. Point à date sur ces différentes thématiques.

# O S S E R

## L'ÉQUIPE D'ARMATEURS DE FRANCE



« La mer est ma passion ! C'est donc un honneur pour moi d'évoluer au sein de l'équipe de France du maritime, cette grande famille qui m'est si chère. Environnement, économie, social, sécurité, géopolitique... le shipping est un concentré d'enjeux et les armateurs français sont au cœur des activités maritimes et même au cœur des économies nationale et mondiale. Avec les experts d'Armateurs de France et ses adhérents, nous œuvrons sur tous les plans pour développer la flotte française, une flotte des plus jeunes, des plus modernes, des plus diversifiées, des plus sûres, des plus innovantes et des plus propres ! »

**Jean-Philippe Casanova,**  
Délégué général d'Armateurs de France



De gauche à droite : Agnès Rincé, Responsable de la communication ; Laurène Niamba, Responsable des relations institutionnelles et des affaires juridiques ; Maha Vandewalle, Responsable des affaires sociales et de la formation ; Philippe Costa, Responsable des affaires générales ; Nelly Grassin, Responsable de la qualité et des affaires techniques, environnement, sécurité et sûreté ; Jean-Marc Lacave, ancien Délégué général ; Jean-Philippe Casanova, actuel Délégué général ; Marie-Claire Denicourt, Responsable de la comptabilité et des ressources humaines ; Pierre-Antoine Rochas, Chargé des affaires techniques, sécurité, sûreté et ports ; Mathilde Prete Capasso Torre, Responsable des affaires européennes ; Cécile Rafat, Responsable des affaires économiques, fiscales, statistiques ; Marie-José Gharios, Chargée de la communication

### Un nouveau pilote pour l'équipage d'Armateurs de France

C'est une première dans l'histoire d'Armateurs de France : depuis l'arrivée du nouveau Délégué général, deux marins sont à la barre de l'organisation professionnelle. Jean-Philippe Casanova, pilote maritime, seconde désormais Jean-Emmanuel Sauvée, Président de l'association depuis avril 2020, pour défendre les intérêts des entreprises françaises du transport et des services maritimes.

### Le parcours de Jean-Philippe Casanova

Il succède à Jean-Marc Lacave et devient le Délégué général d'Armateurs de France en janvier 2022.

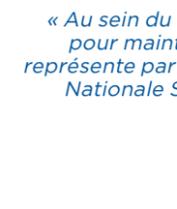
Diplômé de l'École Nationale de la Marine Marchande qu'il a intégrée à Marseille en 1990, breveté Capitaine de 1<sup>re</sup> classe de la Navigation Maritime (C1NM). Il débute sa carrière de pilote maritime à la station de pilotage de Marseille/Fos en décembre 2001. Il est élu Secrétaire général de la Fédération Française des Pilotes Maritimes en 2012, fonction qu'il exerce jusqu'en 2015 avant d'en devenir le Président jusqu'en juillet 2021. Il est aussi membre du Conseil Supérieur de la Marine Marchande, du Conseil d'administration de l'ENSM, et participe par ailleurs aux sessions de l'OMI en tant que Conseiller à la délégation française.

## PAROLES D'ADHÉRENTS



« Les territoires d'Outre-mer sont porteurs de puissance maritime : situés dans tous les océans, ils sont des relais géostratégiques et confèrent à la France une ZEE<sup>1</sup> de 10,8 millions de km<sup>2</sup> riche en ressources à protéger et à valoriser par différentes filières économiques. Les enjeux des armements d'Outre-mer sont relayés en continu par Armateurs de France. L'organisation nous soutient, par exemple, dans l'immatriculation des navires au RIF, dans un contexte de forte concurrence de transport entre les îles. »

**Roland Bellemare,** Directeur général, L'Express des Îles



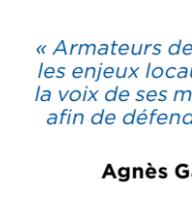
« Au sein du comité des affaires sociales d'Armateurs de France, nous œuvrons pour maintenir l'excellence de la formation maritime française. L'organisation représente parfaitement les intérêts des armateurs, notamment auprès de l'École Nationale Supérieure Maritime, et se révèle être d'une aide précieuse dans les échanges avec cette institution. »

**Isabelle Daumas,** Fleet Training Director - Ponant



« Nous travaillons main dans la main avec Armateurs de France pour l'élaboration et la mise en œuvre de meilleures pratiques environnementales. La proactivité de l'équipe a d'ailleurs permis à Orange Marine d'être parmi les premières compagnies françaises labellisées Green Marine Europe, ce dont nous sommes très fiers ! »

**Didier Dillard,** Directeur général - Orange Marine



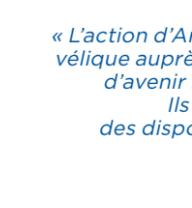
« Armateurs de France est un relais précieux pour représenter, au niveau national, les enjeux locaux des compagnies maritimes. L'organisation a, par exemple, porté la voix de ses membres ayant une activité de transport et d'extraction de granulats, afin de défendre leurs intérêts dans le débat public sur les parcs éoliens flottants en Bretagne Sud, en rédigeant un cahier d'acteur. »

**Agnès Garçon,** Responsable ressources minières - Sablières de l'Atlantique



« Le développement des champs éoliens en mer est en forte accélération en France et en Europe. Nous avons besoin d'Armateurs de France pour consolider la compétitivité de nos offres françaises aussi bien en matière technique et environnementale qu'en matière sociale, et prendre ainsi toute notre part sur ces marchés. »

**Loïc Thomas,** Président - Thomas Services Maritimes



« L'action d'Armateurs de France est un appui fort au déploiement de la solution vélique auprès des décideurs. Ses experts œuvrent pour promouvoir ce secteur d'avenir lors de nombreux événements et prises de parole institutionnelles. Ils nous fournissent également une aide essentielle à la mise en place des dispositifs financiers et administratifs adaptés à l'utilisation de l'énergie du vent dans le transport maritime. »

**Jean Zanuttini,** Président - Neoline

<sup>1</sup> Zone Économique Exclusive

## UNIS POUR MIEUX PROTÉGER L'ENVIRONNEMENT

Armateurs de France est au cœur des synergies pour préserver la biodiversité et lutter contre le réchauffement climatique et les pollutions atmosphériques. Malgré une crise sanitaire complexe, ses actions demeurent nombreuses et son engagement intact.

En novembre 2021, Brittany Ferries a pris livraison de son premier navire propulsé au GNL : le Salamanca



**P**our aujourd'hui et pour demain, Armateurs de France et ses adhérents restent plus que jamais mobilisés pour faire émerger des solutions concrètes et diminuer l'impact environnemental de leurs activités. Illustration avec deux enjeux capitaux : la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et la préservation de la biodiversité.

**La course à la décarbonation**  
Selon Armateurs de France, c'est à l'OMI<sup>1</sup>, organe régulateur du transport et des services maritimes, que doivent se décider les réglementations du secteur, notamment celles visant la réduction de l'empreinte environnementale des navires. Ainsi, après avoir adopté l'EEDI<sup>2</sup> pour les navires neufs en 2011, l'OMI accélère la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des navires existants avec deux instruments qui entreront en

vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2023 : l'EEXI<sup>3</sup>, une mesure technique, et le CII<sup>4</sup> qui s'attache à la partie opérationnelle du navire. Afin de parvenir à une réduction globale des émissions de GES des navires, l'OMI vise également à mettre en place une mesure fondée sur le marché de type taxe ou ETS<sup>5</sup>, une réglementation relative au cycle de vie des carburants et une autre pour inciter à l'utilisation des carburants renouvelables et bas carbone. En 2018, la stratégie adoptée par l'OMI était de diviser par 2 les émissions de GES du shipping d'ici à 2050 et par rapport à 2008. Armateurs de France rappelle qu'elle soutient la prise en compte de tous les GES pour la révision de cette stratégie qui sera adoptée en 2023. À ces ambitions s'ajoutent celles de l'Union européenne et de son paquet réglementaire Fit for 55 (voir le chapitre Europe page 32).

### De 15 à 20 %

C'est le surcoût du verdissement des navires pour une propulsion de transition dual fuel ou GNL. Le surcoût est bien plus important pour une propulsion totalement décarbonée



« Lors du One Ocean Summit, de nombreux engagements ont été pris devant le Président de la République en faveur de la protection de l'environnement par le transport et les services maritimes : 22 armateurs engagés dans le label GME, désignation d'une zone SECA<sup>6</sup> en Méditerranée en 2025, soumission à l'OMI d'une ZMPV<sup>7</sup> en Méditerranée occidentale et lancement de l'Institut MEET 2050 de la T2EM<sup>8</sup>. Je me réjouis de cette dynamique française qui montre l'engagement de tout le secteur maritime pour réduire son impact sur l'environnement. Si la décarbonation des navires est une priorité, nous n'oublions pas l'importance des enjeux liés à la biodiversité. »

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

### 86

navires au GNL en service ou en commande pour les armateurs français

Premier soutage de bio-GNL à Rotterdam réalisé par CMA CGM et Shell



1 Organisation Maritime Internationale  
2 Energy Efficiency Design Index  
3 Efficiency Existing Ship Index  
4 Carbon Intensity Indicator

5 Emissions Trading System  
6 Sulphur Emission Control Area  
7 Zone maritime particulièrement vulnérable  
8 Coalition pour la Transition Éco-Énergétique du Maritime

9 European Community Shipowners' Associations  
10 International Chamber of Shipping  
11 Brittany Ferries, Corsica Linea, Ifremer et sa filiale Genavir, La Méditerranée, Orange Marine.

Socotra, Penn Ar Bed, Maritima, Maritime Nantaise, Ponant, Sogestran Shipping



« L'armateur, seul, ne peut pas commander un navire zéro émission ! Il n'est ni un industriel, ni un bureau d'études et il n'a pas les capacités pour investir massivement dans la R&D et dans des démonstrateurs. Il doit donc jouer collectif avec tous les industriels du maritime. L'Institut de la T2EM et son programme « Navires et ports zéro émission » permettent cette collaboration : en s'appuyant sur un socle académique, scientifique et industriel et en analysant les données fournies par les armateurs, ce programme va créer des consortiums articulant les différentes initiatives et transformer l'essai en industrialisant les solutions. Enfin, il va accompagner la voix du shipping français auprès des décideurs politiques. »

**Frédéric Pouget,**  
Directeur pôle armement,  
opérations maritimes et  
portuaires de Brittany Ferries

## 22

armateurs candidats  
au label Green Marine  
Europe en 2022



Totalement impliquée dans la création de ce label, Armateurs de France œuvre désormais à son évolution et à sa promotion. Elle est effet convaincue que le dialogue avec les ONG environnementales et toute la filière maritime est essentiel pour réussir la transition écologique du transport et des services maritimes.

L'organisation est par ailleurs membre du Conseil d'administration de la Plateforme Océan & Climat, une coalition engagée dans la préservation des océans, du climat et de la biodiversité, et qui promeut également ce label. Porté par Surfrider Foundation Europe, GME est un label créé par et pour les industries, lui conférant toute sa force. Robuste et ambitieux, il guide les armateurs au quotidien et valorise leurs initiatives vertueuses : intégration du vent, motorisation au GNL, réduction de la vitesse, filtre à particules, réduction du bruit sous-marin, etc. Armateurs de France participe activement aux révisions des critères du label et prend part, en outre, aux comités d'élaboration et de

pilotage pour accompagner ses adhérents dans la démarche.

Persuadée de l'importance d'impliquer toutes les parties prenantes, Armateurs de France a aussi organisé avec Surfrider Foundation Europe une conférence lors du World Impact Summit à Bordeaux en décembre 2021. Objectif : sensibiliser le grand public aux enjeux environnementaux du shipping et inciter les chargeurs à s'engager dans GME.

Lors du sommet brestois, One Ocean Summit, GME a annoncé 11 nouveaux candidats à la labellisation en juin 2022 : CMA CGM, Manche Îles Express, Compagnie Polynésienne de Transport Maritime-Aranui Croisiers, Express des Îles, Iliens, Louis Dreyfus Armateurs, MSC Croisières, Plastic Odyssey, SPM Ferries, Stena Line et TOWT. Première étape de son développement européen, GME s'engage également dans la proactivité environnementale de tout le secteur maritime (labellisation des chantiers), à l'instar d'Alliance Verte, le label nord-américain dont il est l'adaptation européenne.



Premier navire de haute exploration polaire, hybride électrique, le Commandant Charcot, de Ponant, est propulsé au GNL



Le Piana et le Kalliste, La Méridionale, première compagnie maritime en Méditerranée à avoir adopté la connexion électrique des navires à quai à Marseille

### Wind for Goods

Disponible partout dans le monde, gratuit et sans émission de GES, le vent est une énergie à saisir ! Ce n'est pas une énergie nouvelle, mais renouvelée et adaptée. Les technologies sont disponibles et les armateurs français déjà engagés à propulser leurs navires avec le vent. C'est ce qu'a prouvé l'événement Wind for Goods, organisé par Nantes Saint-Nazaire Développement en partenariat avec l'association Wind Ship et soutenu par Armateurs de France, en septembre dernier à Saint-Nazaire. L'objectif de cette journée était de découvrir les solutions concrètes et les innovations qui contribuent à la décarbonation du shipping et d'échanger sur les enjeux phares de cette filière très dynamique en France.



Wisamo, aile gonflable rétractable et automatisée, sera testée sur le roulier porte-conteneurs MN Pélican de la Compagnie Maritime Nantaise

### Agir pour la biodiversité

Pierre angulaire du label GME, la préservation de la biodiversité est au centre des préoccupations des armateurs français, notamment en tant que signataires de la Charte Bleue qui les engage à proposer un transport et des services maritimes responsables.

En 2021, Armateurs de France, avec les responsables gouvernementaux et IFAW<sup>1</sup>, a élaboré des infographies visant à expliquer comment le transport et les services maritimes, générateurs de bruit sous-marin, impactent les mammifères marins. Ces outils décrivent aussi les engagements et les efforts menés par les armateurs pour réduire cet impact. Par ailleurs, membre de la communauté française du bruit sous-marin, l'organisation a participé en septembre dernier à Toulon au séminaire national dédié au bruit sous-marin en Méditerranée. Armateurs de France suit également de près la révision en cours des directives de 2014 de l'OMI pour s'assurer de la mise en place de

mesures efficaces et accessibles pour les armateurs. Illustration avec un projet récent mais notable : QWIO<sup>2</sup>, de la Wildlife Conservation Society, vise à étudier puis à réduire les effets du bruit sous-marin émis par les navires sur les espèces marines dans l'océan Indien occidental. Accompagnés par l'organisation, trois armateurs – Boluda, Socatra et Ponant – ont décidé de se joindre au projet et de mesurer l'impact acoustique de leurs activités dans cette zone. La préservation de la biodiversité nécessite parfois la mise en place de zones maritimes particulièrement vulnérables pour éviter les collisions avec des cétacés. C'est le cas de la partie occidentale de la mer Méditerranée. Ensemble, la France, Monaco et l'Italie feront une proposition de désignation à l'OMI en décembre 2022. Armateurs de France veillera à la prise en compte d'une approche globale des conséquences d'une telle spécification et de mesures contraignantes pour les navires. —

<sup>1</sup> International Fund for Animal Welfare  
<sup>2</sup> Quiet Western Indian Ocean

## DYNAMISER LE DIALOGUE SOCIAL

La concertation sociale est primordiale dans l'action d'Armateurs de France. Acteur majeur de la négociation collective, l'organisation a relancé en 2021 les travaux sur la restructuration des branches professionnelles maritimes et a joué un rôle prépondérant au cours des échanges menés sur les accidents du travail et les maladies professionnelles.



L'équipage du Pourquoi pas ?, Genavir

### 100 %

C'est le taux de représentativité d'Armateurs de France dans les 3 branches du secteur

### -18 %

C'est la baisse du nombre de maladies professionnelles entre 2016 et 2019<sup>1</sup>

**A**rmateurs de France a de nouveau été déclarée seule organisation d'employeurs représentative dans les trois branches – officiers, personnels d'exécution et sédentaire – par arrêtés publiés en fin d'année 2021. Cette reconnaissance lui offre la possibilité de continuer à négocier et à conclure des accords collectifs au sein de ces branches professionnelles. Forte de cela, elle se veut moteur dans les travaux engagés pour fusionner les branches.

### Rapprocher les branches, un véritable enjeu

Initié en 2015, le chantier de fusion des branches vise à rationaliser un paysage conventionnel particulièrement éclaté. L'objectif est de passer d'environ 700 branches à une centaine en dix ans. Si la loi travail du 8 août 2016 a été un véritable coup

d'accélérateur, le premier arrêté de fusion, publié en 2017, a donné lieu au regroupement d'une trentaine de conventions collectives. Le 5 juin 2019, paraissait un avis relatif au rapprochement des conventions collectives des personnels navigants des entreprises de transport et services maritimes, du remorquage et des services de passage d'eau. À la suite de l'émission de cet avis, une organisation syndicale représentative au sein de la branche du passage d'eau ayant fait valoir son droit d'opposition, aucun arrêté n'a été publié. La crise sanitaire liée à la Covid-19 a, par ailleurs, freiné le processus. La réduction du nombre de branches demeure pourtant un objectif important et la Direction générale du travail souhaite poursuivre leur rapprochement. Dès lors, Armateurs de France a pris l'initiative de réunir les partenaires sociaux

afin de négocier un accord de fusion des champs conventionnels, l'idée étant de privilégier une fusion concertée plutôt qu'imposée. Le chantier est conséquent : les partenaires sociaux des branches fusionnées disposent d'un délai de cinq ans pour harmoniser, à droit constant, leur corpus conventionnel respectif, tout en maintenant les spécificités de chacune des conventions. Elles doivent ainsi créer une convention collective unique, puisqu'à défaut, c'est l'une des conventions existantes qui s'applique. Durant cette période, les conventions collectives continuent, toutefois, à produire leurs effets.



« Le 9 février 2022, s'est tenu le colloque sur l'emploi et les compétences dans le secteur du shipping européen. Cet événement annoncé dans le cadre des discussions du Fontenoy du Maritime a été accueilli très favorablement par Armateurs de France. L'enjeu principal est de rétablir une concurrence plus loyale entre les pavillons européens. Nos attentes sont nombreuses : limiter le dumping social, assurer une convergence européenne en matière sociale, édicter des principes clés s'agissant des normes sociales, harmoniser les référentiels européens de formation. Nous espérons désormais des mesures concrètes et restons pleinement mobilisés sur ces sujets. »

**Maha Vandewalle,**  
Responsable des affaires sociales et de la formation d'Armateurs de France

Un délai raisonnable de négociation a été demandé à la Direction générale du travail par l'ensemble des parties prenantes à la fusion. Néanmoins, les échanges ont été au ralenti ces derniers mois, faute de réponse de l'administration et de publication des arrêtés de représentativité syndicale au *Journal officiel*. Ces arrêtés sont indispensables car ils fixent les règles de participation des syndicats de salariés à la négociation collective. Publiés il y a peu, ils sortent les partenaires sociaux de l'expectative et leur permettent de relancer les discussions laissées en suspens.

### Priorité à la concertation

Armateurs de France reste fortement impliquée dans la négociation collective de branche. Elle a notamment revalorisé les modalités de défraiement des représentants syndicaux siégeant au sein des commissions paritaires en concluant un accord dédié dans les trois branches qu'elle représente. Ces derniers doivent être soutenus pour que les conditions du dialogue soient les plus favorables possible. Par ailleurs, les branches sont engagées, et ce depuis plusieurs mois, dans une démarche de Développement de l'Emploi et des Compétences avec l'appui de l'OPCO Mobilités. À ce titre, elles ont déjà été destinataires d'un diagnostic complet du secteur maritime. Enfin, la branche des personnels sédentaires vient de signer un accord sur le télétravail à l'issue de longs mois d'échanges. Renforcé et mis en place en urgence durant le confinement, le télétravail

est une modalité d'organisation du travail que les partenaires sociaux ont souhaité encadrer. C'est désormais chose faite.

### Prévenir au mieux les risques professionnels

En septembre 2021, Armateurs de France a pris part à un groupe de travail paritaire sur l'introduction d'une logique de branche dans le régime des accidents du travail et des maladies professionnelles des marins (AT-MP). Présidé par Philippe Laffon, Inspecteur général des affaires sociales, ce groupe n'a pas trouvé de consensus sur la nécessité de construire une branche AT-MP sur le modèle des activités terrestres ou agricoles, mais a accordé la priorité au déploiement d'actions de prévention. Le secteur maritime souffre de carences dans ce domaine. Les subventions publiques sont, en outre, minimes et les actions menées mériteraient une meilleure coordination. Le rapport émis à l'issue de ces travaux comporte les propositions suivantes : renforcer l'implication de l'ENIM<sup>2</sup> dans les actions de prévention, dégager une enveloppe supplémentaire pour les financer et introduire les partenaires sociaux au Conseil d'Administration de l'ENIM afin de les piloter.

L'organisation est favorable au développement d'une politique solide de prévention des risques professionnels, au seul bénéfice de la santé des marins et dans l'intérêt des armateurs. De façon certaine, elle y contribuera pleinement. —

### Violences sexistes et sexuelles : passons à l'action !

Dans tous les secteurs d'activité, les violences sexistes et sexuelles existent, et la sphère maritime n'en est malheureusement pas exempte. Armateurs de France a décidé de s'investir pleinement contre ces violences et souhaite que ces travaux aboutissent à la mise en œuvre d'actions concrètes. Aussi, elle va prendre la tête, avec un représentant syndical, d'un groupe de travail paritaire diligenté par l'administration maritime. Elle va également dédier une partie de sa journée sociale à la sensibilisation et à la prévention contre ces abus. Enfin, elle soutient les propositions formulées par l'OMI sur le sujet, certaine qu'il faut agir vite et fort pour mettre un terme à ces violences.

<sup>1</sup> Rapport émis par Monsieur Philippe Laffon, Président du groupe de travail sur la branche AT-MP  
<sup>2</sup> Établissement National des Invalides de la Marine

## SÛRETÉ ET SÉCURITÉ : ENGAGÉS POUR L'EXCELLENCE

En collaboration étroite avec ses partenaires en France et à l'international, Armateurs de France poursuit son engagement sans faille pour la sûreté et la sécurité maritimes. Elle fédère ainsi ses membres autour du partage des meilleures pratiques et de la recherche de solutions nouvelles.

Le porte-hélicoptères amphibie Dixmude, de la Marine nationale, en mission Corymbe 156 dans le golfe de Guinée



« Les armateurs français ont accentué leurs sollicitations auprès de leurs partenaires institutionnels et militaires. Malgré une diminution des attaques en fin d'année dans le golfe de Guinée, la menace persiste et les navires de commerce maintiennent un haut niveau de vigilance. »

**François Morizur,**  
Directeur sûreté  
du Groupe Bourbon

### Consolider les synergies avec la Marine nationale et le ministère des Armées

reste une action prioritaire pour Armateurs de France. Et pour cause, l'an passé, les menaces contre la sûreté des navires ont encore été nombreuses : vols au mouillage en Asie du Sud-Est, enjeux sécuritaires dans le canal du Mozambique, piraterie et brigandage dans le golfe de Guinée avec un pic d'intensité des kidnappings de marins début 2021.

### La sûreté des marins : une priorité absolue

L'organisation milite pour une présence navale renforcée dans le golfe de Guinée et une coopération militaire régionale, européenne et internationale approfondie. Elle salue l'engagement de nouveaux moyens navals européens dans le cadre du

dispositif de présences maritimes coordonnées qui doit désormais s'inscrire dans la durée. En parallèle, la communication d'informations concernant la localisation et l'utilisation des moyens déployés par la France pour lutter contre la piraterie devra s'intensifier.

La veille et le partage d'informations maritimes jouent un rôle clé pour prévenir les menaces. Armateurs de France est un partenaire engagé aux côtés du MICA Center<sup>1</sup> et de ses équipes et les remercie tout particulièrement pour leurs initiatives au bénéfice des armateurs français et étrangers. Le renforcement de la coopération navale volontaire<sup>2</sup> et l'élargissement du champ des activités illicites surveillées sont également des synergies nouvelles qui fondent une collaboration appro-



« La Rencontre Marine nationale-Armateurs illustre les liens étroits entre les deux marines et leur engagement à travailler de concert pour un monde maritime plus sûr. Elle réunit des représentants de l'ensemble des compagnies maritimes françaises ainsi que différentes composantes de la Marine nationale (EMO Marine<sup>3</sup>, CECLANT<sup>4</sup>, MICA Center). À l'occasion d'une journée de conférences et de visites, l'événement offre aux participants la possibilité d'engager des échanges privilégiés sur les thématiques les plus actuelles. En 2021, nous avons consacré la rencontre à l'amélioration de la connaissance mutuelle concernant la lutte contre les narcotrafics et à envisager des synergies nouvelles en matière de partage de l'information et de formation. »

**Pierre-Antoine Rochas,**  
Chargé des affaires techniques,  
sécurité, sûreté et ports  
d'Armateurs de France

**71**  
marins kidnappés dans  
le golfe de Guinée

**317**  
actes de piraterie et  
de brigandage reportés  
dans le monde, soit  
une diminution de 15,5 %  
par rapport à 2020

Bilan MICA Center 2021

fondie entre marine marchande et Marine nationale, en particulier lors de crises majeures comme le conflit Ukraine-Russie, qui impacte fortement le trafic maritime en mer Noire à l'heure où nous écrivons ces lignes. Cette relation privilégiée est précieuse pour les armateurs français. Elle s'illustre aussi par le partage accru de retours d'expérience et le renforcement de la connaissance mutuelle, aux travers de nombreuses réunions thématiques avec, comme point d'orgue, la Rencontre Marine nationale-Armateurs organisée au Havre en novembre 2021 (voir le témoignage de Pierre-Antoine Rochas ci-contre).

Armateurs de France collabore également activement avec le CSM<sup>5</sup> ainsi qu'avec ses partenaires institutionnels (ICS<sup>6</sup>, ECSA<sup>7</sup>, etc.) en portant la voix du shipping français.

### Cybersécurité : un accompagnement renforcé

Comme tout secteur économique, l'industrie maritime fait face à des cybermenaces croissantes. Les sièges des compagnies et les infrastructures portuaires sont confrontés aux rançongiciels, à l'hameçonnage et à l'usurpation d'identité ; et les navires, au brouillage des AIS<sup>8</sup> et des GNSS<sup>9</sup>. Le renforcement de la protection des systèmes opérationnels et d'information est primordial : c'est un enjeu stratégique pour ce secteur d'activité à haute valeur ajoutée.

Armateurs de France soutient le maintien d'un cadre réglementaire adapté aux spécificités du shipping et appuie ses adhérents dans leur mise en conformité de leurs navires avec la réglementation de l'OMI<sup>10</sup> entrée en vigueur début 2021. L'organisation représente aussi les armateurs au sein du C2M2<sup>11</sup> et de l'association France Cyber Maritime.

De même, en collaboration avec ses membres associés (Bessé, PwC), elle a organisé en 2021 un webinaire et un atelier dédiés, tout en contribuant à l'élaboration d'un support d'information de l'ANSSI<sup>12</sup> à l'intention des décideurs du secteur.

### Réglementation maritime

Présente sur tous les fronts, Armateurs de France accompagne ses membres en matière de conformité réglementaire, et les représente à la Commission centrale de sécurité qui examine les projets de navire sous pavillon français. Elle participe en même temps aux travaux de révision de la réglementation pilotés par l'administration, pour adapter ses exigences aux évolutions techniques et à l'émergence de nouvelles contraintes opérationnelles. C'est le cas s'agissant du déploiement d'un dispositif de collecte des données de voyage des passagers pour le maritime (PNR-M<sup>13</sup>) ou la réparation en France des navires utilisant le GNL comme combustible. —

1 Maritime Information Cooperation & Awareness Center  
2 La CNV met en œuvre une démarche de coopération des opérateurs privés avec la Marine nationale pour permettre l'échange d'informations dans le domaine de la sûreté maritime

3 État-major des opérations de la Marine  
4 Commandant en chef pour l'Atlantique  
5 Coordonnateur défense en matière de sécurité des espaces maritimes

6 International Chamber of Shipping  
7 European Community of Shipowners' Associations  
8 Automatic Identification System  
9 Global Navigation Satellite Systems  
10 Organisation Maritime Internationale

11 Conseil Cyber du Monde Maritime  
12 Agence Nationale de la Sécurité des Systèmes d'Information  
13 Passenger Name Record Maritime

## TRANSITION ÉCOLOGIQUE : L'EUROPE ACCÉLÈRE

L'Union européenne a mis en place un dispositif législatif complet visant à structurer la transition écologique et la modernisation de sa flotte marchande. Cela se traduit par des avancées significatives en matière environnementale et de finance durable.

Wind of Hope, Louis Dreyfus Armateurs, navire de service aux champs éoliens multifonction, innovant et hybride, permettant la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de 15 %



La flotte européenne représente :

**23 400**  
navires

**2 millions**  
d'emplois directs  
et indirects

**39,5 %**  
de la flotte mondiale en  
termes de tonnage brut

The Economic Value  
of the EU Shipping Industry,  
2020, Oxford Economics

### Armateurs de France prend une part active aux travaux institutionnels européens

afin de préserver la compétitivité des différents secteurs qu'elle représente.

#### Relever le défi climatique

Le 14 juillet 2021, la Commission européenne a publié son paquet Fit for 55, composé de propositions législatives pour accélérer la lutte contre le changement climatique et mettre l'Union européenne sur la voie de la décarbonation. Cet ensemble de textes réglementaires met en œuvre l'objectif de la Loi Climat adoptée au Conseil en décembre 2020, qui vise à réduire les émissions nettes de 55 % d'ici 2030 par rapport à 1990 et à atteindre la neutralité carbone en 2050. Parmi les initiatives majeures impactant le shipping, Armateurs de France surveille plus particulièrement : les révisions de la directive ETS<sup>1</sup>, celles des énergies

renouvelables et de la taxation de l'énergie, et l'introduction d'un règlement visant à faciliter l'accès aux carburants alternatifs : Fuel EU Maritime.

Fortement engagée dans la transition éco-énergétique, l'organisation soutient l'ensemble des objectifs poursuivis et se mobilise pour trouver des solutions internationales qui respectent le principe de neutralité technologique, assurent une harmonie générale entre les différents textes législatifs du paquet et donnent accès aux financements indispensables au verdissement des navires. Autre point de vigilance accrue : le calendrier de mise en œuvre des mesures devra tenir compte de la disponibilité des solutions techniques et des carburants alternatifs.

Il est par exemple fondamental que l'Union européenne articule le paquet Fit for 55 de manière qu'une clause de revoyure des objectifs réglementaires



Bourbon



« Armateurs de France utilise son pouvoir d'influence auprès des instances nationales et supranationales pour répondre aux enjeux européens. Nous sommes très impliqués au niveau européen et force de proposition au sein des groupes de travail et des comités exécutifs de l'ECSA<sup>5</sup>, l'association européenne qui réunit les associations nationales d'armateurs. Cette année encore, nous avons aussi régulièrement organisé des rencontres avec les députés européens de la délégation française du Parlement européen ainsi qu'avec les responsables de la représentation permanente française à Bruxelles. »

**Mathilde Prete Capasso Torre**,  
Responsable des affaires  
européennes d'Armateurs  
de France

définis puisse s'aligner avec les objectifs adoptés par l'OMI<sup>2</sup>. Cette clause devra aussi rendre possible l'analyse des effets induits par cette décision régionale sur le traitement réservé aux armateurs européens ailleurs dans le monde.

Les solutions de rupture pour le shipping n'étant pas encore disponibles, Armateurs de France considère comme primordial que les gains d'émissions par carburant soient calculés sur l'ensemble de son cycle de vie et que la neutralité technologique soit assurée dans tous les textes. Les innovations doivent en effet faire l'objet de R&D<sup>3</sup> en matière de performance technologique et de scalabilité. Le développement de solutions hybrides et de carburants de synthèse est donc essentiel. Des mesures opérationnelles telles que la réduction de la vitesse pour certains navires<sup>4</sup> constituent aussi une solution immédiate de transition. Elles devraient également être prises en compte à titre incitatif dans les décisions d'octroi de financements.

#### Financer la transition

Enfin, toute réglementation ambitieuse doit impérativement être accompagnée d'une politique de financement de l'investissement

adaptée. C'est pourquoi une partie des revenus générés par le transport et les services maritimes dans le cadre de l'ETS doit être redirigée vers la filière afin de soutenir le financement de projets d'innovation. Des guichets de financements spécifiques à la transition énergétique des navires au niveau européen sont également attendus. En résumé, les armateurs européens demandent du soutien à la R&D&I, au déploiement des technologies et à l'investissement pour renouveler et développer leurs flottes. Le fléchage des financements devra lui aussi respecter l'alignement sur la trajectoire OMI des critères de verdissement, le principe de neutralité technologique et assurer un cadre de concurrence équitable pour les différents secteurs d'activité, comme cela est prévu dans le règlement Taxonomy. —

#### La présidence française de l'Union européenne

Dans le cadre de ses travaux de 2021, Armateurs de France a rédigé une feuille de route afin de cibler et délimiter les principales attentes des armateurs français en vue de la présidence française du Conseil de l'Union européenne. Ces recommandations préconisent de : repenser une politique de concurrence intra européenne qui assure un cadre équitable et une compétitivité internationale ; transformer le cadre législatif du Green Deal en opportunités en soutenant le financement d'une flotte européenne environnementalement vertueuse ; s'efforcer de mettre en place une politique qui assure une stabilité de long terme pour l'ensemble des initiatives législatives concernant les activités maritimes.

1 Emission Trading System

2 Organisation Maritime Internationale

3 Recherche, développement et innovation

4 Les navires du secteur du vrac

5 European Community of Shipowners' Associations

# 425 NAVIRES SOUS PAVILLON FRANÇAIS

## Flotte de transport : 192 navires

TYPES DE NAVIRE	Nombre	JB <sup>1</sup>	TPL <sup>2</sup>
CARGO	15	31 084	20 930
CIMENTIER	2	4 823	6 050
NAVIRE À PASSAGERS	16	9 035	2 644
NAVIRE DE RECHERCHE-EXPLORATION SCIENTIFIQUE	1	9 403	4 871
PAQUEBOT NAVIRE DE CROISIÈRE	16	172 253	23 605
PÉTROLIER	32	1 761 794	3 343 267
PORTE-CONTENEURS INTÉGRAL	32	3 650 703	3 600 432
ROULIER	20	149 118	65 544
TRANSBORDEUR (ROULIER PASSAGERS)	47	823 063	156 410
TRANSPORTEUR DE GAZ LIQUÉFIÉ	11	838 352	661 236

## Flotte de service : 233 navires

TYPES DE NAVIRE	Nombre	JB <sup>1</sup>
BALISEUR	9	3 193
CÂBLIER	12	115 903
DRAGUE	14	35 517
NAVIRE DE SERVICE OFFSHORE	55	137 078
NAVIRE ÉCOLE	2	1 081
NAVIRE PILOTE	1	499
RECHERCHE OCÉANOGRAPHIQUE	5	12 004
REMORQUEUR	117	59 357
SABLIER	5	10 596
SUPPORT DE TRAVAUX MARITIMES	13	3 294

Source : Mission Flotte de Commerce - janvier 2022

<sup>1</sup> Jauge brute supérieure à 100 UMS  
(Universal Measurement System)

<sup>2</sup> Tonnes de port en lourd

<sup>3</sup> Source : Fédération Française des Pilotes Maritimes

**8,6 ans**  
C'est l'âge moyen  
de la flotte de  
transport française

**15,5 ans**  
est celui de la flotte  
mondiale

**100**  
pilotes également  
sous pavillon tricolore<sup>3</sup>

**1<sup>re</sup>**  
pilote mondiale  
100% électrique  
0 émission  
sous pavillon  
français inaugurée  
à Sète en avril 2022

# LES ADHÉRENTS D'ARMATEURS DE FRANCE

ABCRM • AGENCE MARITIME DE L'OUEST • ALCATEL SUBMARINE NETWORKS • ALKA MARINE SOLUTIONS • ARMATEURS CALÉDONIENS • BESSÉ • BOLUDA FRANCE • BOURBON OFFSHORE SURF • BRITTANY FERRIES • CARIBBEAN LINE • CATLANTE CATAMARANS • CCI BAYONNE • CEDRE • CMA CGM • COMITÉ MARSEILLAIS DES ARMATEURS DE FRANCE • COMPAGNIE ARMORICAINE DE NAVIGATION • COMPAGNIE POLYNÉSIIENNE DE TRANSPORT MARITIME • CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE CHARENTE-MARITIME • CONSEIL RÉGIONAL DE BRETAGNE • CORSICA FERRIES • DFDS SEAWAYS • DRAGAGES, TRANSPORTS ET TRAVAUX MARITIMES • EXPÉDITION 7<sup>e</sup> CONTINENT • EYSSAUTIER • FÉDÉRATION FRANÇAISE DES PILOTES MARITIMES • FILHET ALLARD • FIMAR • FRANCE LNG SHIPPING • GASPE • GAZOCEAN • GENAVIR • GEORGAS MARITIME • GREEN SHIPPING HOLDING • GREENSHIP GAS • GROUPE LHD • HELVETIA ASSURANCES • HFW • INGEPAR • IX BLUE • JIFMAR OFFSHORE SERVICES • KARIBS LINK • KNUTSEN LNG FRANCE • 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 • SGS FRANCE • SOCATRA • SOCIÉTÉ DE TRANSPORTS FLUVIO-MARITIMES DE L'OUEST • ST MANAGEMENT • SUDILES • SYNDICAT PROFESSIONNEL DU LAMANAGE DES PORTS DE LA MANCHE, DE LA MER DU NORD ET DE L'ATLANTIQUE • THOMAS SERVICES MARITIMES • TOTALENERGIES • TOWT - TRANSOCEANIC WIND TRANSPORT • V.SHIPS FRANCE • ZÉPHYR & BORÉE



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

[www.armateursdefrance.org](http://www.armateursdefrance.org)

 @ArmateursFR

 Armateurs de France