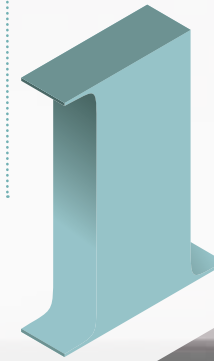




PROMOUVOIR LE
« MADE IN FRANCE »
MARITIME

**PROMOUVOIR LE
« MADE IN FRANCE »
MARITIME**



SOMMAIRE

ÉDITO	P.05
UNE AMBITION NATIONALE EN 6 AXES	P.06
10 MESURES POUR LA MARINE MARCHANDE FRANÇAISE	P.07
TRANSPORT ET SERVICES MARITIMES	P.12
« MADE IN FRANCE » MARITIME, FLOTTE STRATÉGIQUE ET FILIÈRE INDUSTRIELLE	P.14
QUE RECOUVRE LA NOTION DE FLOTTE À CARACTÈRE STRATÉGIQUE ?	P.16
DE LA FLOTTE STRATÉGIQUE À LA STRATÉGIE DE FLOTTE : RENFORCER UN SHIPPING « À LA FRANÇAISE »	P.18
LE COMMISSARIAT AUX TRANSPORTS, UN ORGANE CENTRAL DANS LA GOUVERNANCE DU DISPOSITIF	P.20
RENOUVELER LA FLOTTE : UN GROUPE DE TRAVAIL DÉDIÉ	P.21
CONCLUSION	P.22
TÉMOIGNAGES	P.24

“
**LA FLOTTE STRATÉGIQUE
OU LA PROMOTION
D'UNE LOGIQUE
DE FILIÈRE
INDUSTRIELLE**”



JEAN-MARC
ROUÉ

L'ÉDITO DU PRÉSIDENT

« LA FLOTTE STRATÉGIQUE OU LA PROMOTION D'UNE LOGIQUE DE FILIÈRE INDUSTRIELLE »

Avec l'avènement de la flotte stratégique, c'est une grande ambition conjointe des armateurs et des partenaires sociaux pour le dynamisme économique de notre pays qui se concrétise. C'est aussi le résultat d'une mobilisation massive des acteurs privés et publics pour faire battre le cœur de la France maritime, d'abord avec la loi pour l'économie bleue en 2016 puis avec son prolongement, le décret sur la flotte stratégique du 9 mai 2017.

Le développement d'une flotte à caractère stratégique doit permettre de répondre aux besoins de la Nation en termes de sécurité des approvisionnements énergétiques, en métropole et en outre-mer, de maîtrise des flux commerciaux, de sécurité des communications ou encore de recherche et d'exploration.

Loin de sanctuariser un nombre de navires, la démarche, évolutive, se fonde sur une stratégie de filière, visant à préserver les intérêts, les emplois et compétences français, à bord et à terre, dans un monde plus ouvert qu'il ne l'a jamais été. En quelques décennies, le lien quasi intangible entre flotte marchande et rayonnement d'une Nation s'est désagrégé sous l'effet d'une mondialisation galopante.

Préserver l'équation « État/navires/pavillon/hommes », affirmer le caractère stratégique, pour un État souverain, de la maîtrise de sa flotte marchande, ont été au cœur de cet ambitieux projet.

La **solidarité des entreprises du secteur maritime** est la condition de la promotion de ce « made in France », du **passage d'une flotte stratégique à une stratégie de flotte.**

UNE AMBITION NATIONALE EN 6 AXES

OBJECTIF

DOTER LA FRANCE D'UNE POLITIQUE INDUSTRIELLE VOLONTARISTE AFIN DE DÉVELOPPER SA FLOTTE ET L'EMPLOI MARITIME

Pour enrayer le déclin de la flotte sous pavillon français, les armateurs français proposent un plan en 6 axes, afin de créer les conditions d'un renouveau de notre filière, sous le signe de l'innovation, de la solidarité et de la justice économique



10 MESURES POUR LA MARINE MARCHANDE FRANÇAISE

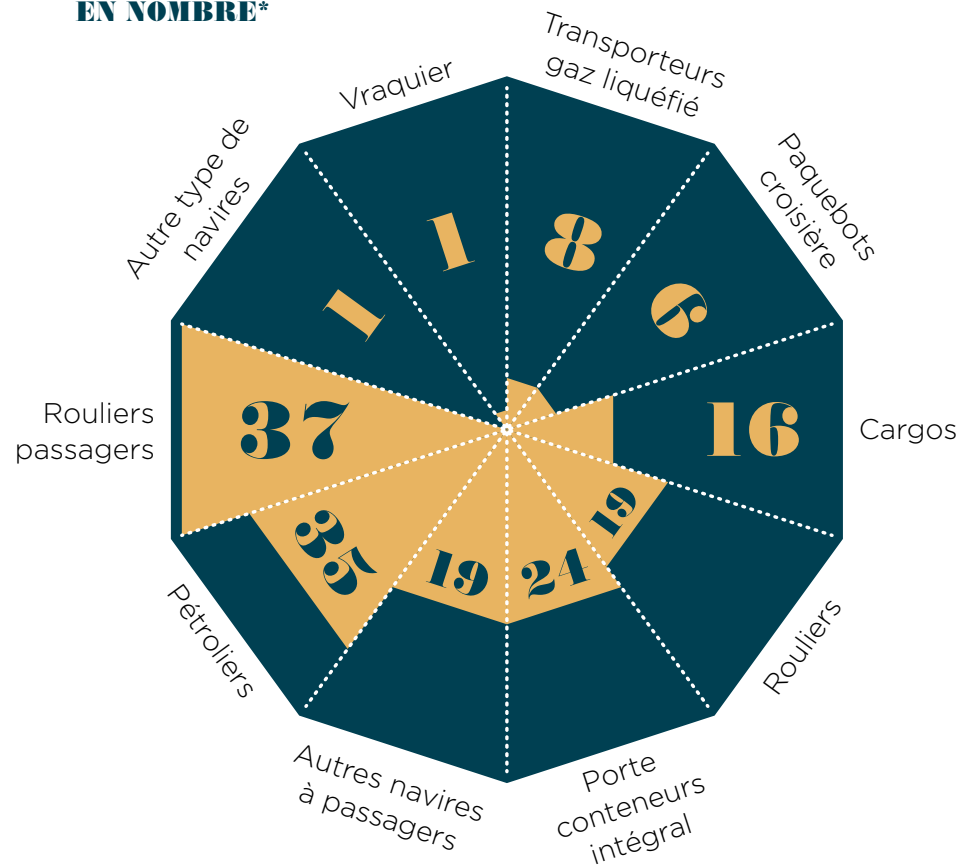
- 1** Créer une flotte stratégique et encourager la mise en place de filières industrielles, intégrées et solidaires, pour porter la performance de « l'outil France ».
- 2** Adapter les dispositifs de soutien à l'investissement grâce à une garantie publique ou un incitateur fiscal pour une flotte pérenne, un pavillon et un marché de l'emploi attractifs.
- 3** Favoriser la mobilité du marin français en réformant son statut fiscal et social.
- 4** Moderniser le droit du travail maritime, en se fondant sur la philosophie de la convention internationale sur le travail maritime. Il s'agit de mieux organiser le temps de travail et de repos à bord, et de créer un forfait jours pour les marins. Ce forfait permet de mieux contrôler la durée réglementaire des repos en mer et répond aux exigences de sécurité.
- 5** Faire de la France un leader au sein des organisations internationales et européennes, développer les relations diplomatiques et ratifier rapidement les conventions internationales.
- 6** Lancer un processus de réflexion sur un pavillon européen pour protéger les entreprises et les intérêts européens. Cet objectif est particulièrement valable pour les activités de services (EMR, pose de câbles sous-marins, recherche), qui ont connu un essor important depuis 10 ans.
- 7** Adopter des objectifs de réduction des émissions de CO₂ du *shipping* (-30 % en 2030), ainsi que les outils techniques et réglementaires appropriés (taxe carbone internationale, réduction de la vitesse, etc.), afin d'améliorer l'efficacité énergétique du *shipping*.
- 8** Adopter un plan de transition énergétique du transport maritime (Gaz naturel liquéfié), notamment pour le transport de passagers.
- 9** Développer les services en mer afin de promouvoir une filière d'activités à haute valeur ajoutée et mettre en avant la technologie, la formation et le savoir-faire français.
- 10** Mobiliser la communauté internationale pour prévenir les actes de piraterie et de terrorisme contre les navires.



1

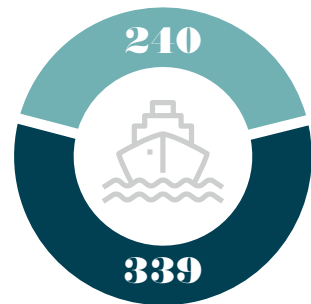
PROMOUVOIR LE
«MADE IN FRANCE»
MARITIME

FLOTTE DE TRANSPORT
SOUS PAVILLON FRANÇAIS
EN NOMBRE*

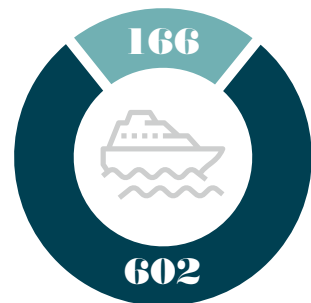


*au 1^{er} juillet 2017

LA FLOTTE DE COMMERCE FRANÇAISE*



NAVIRES DE SERVICE



NAVIRES DE TRANSPORT

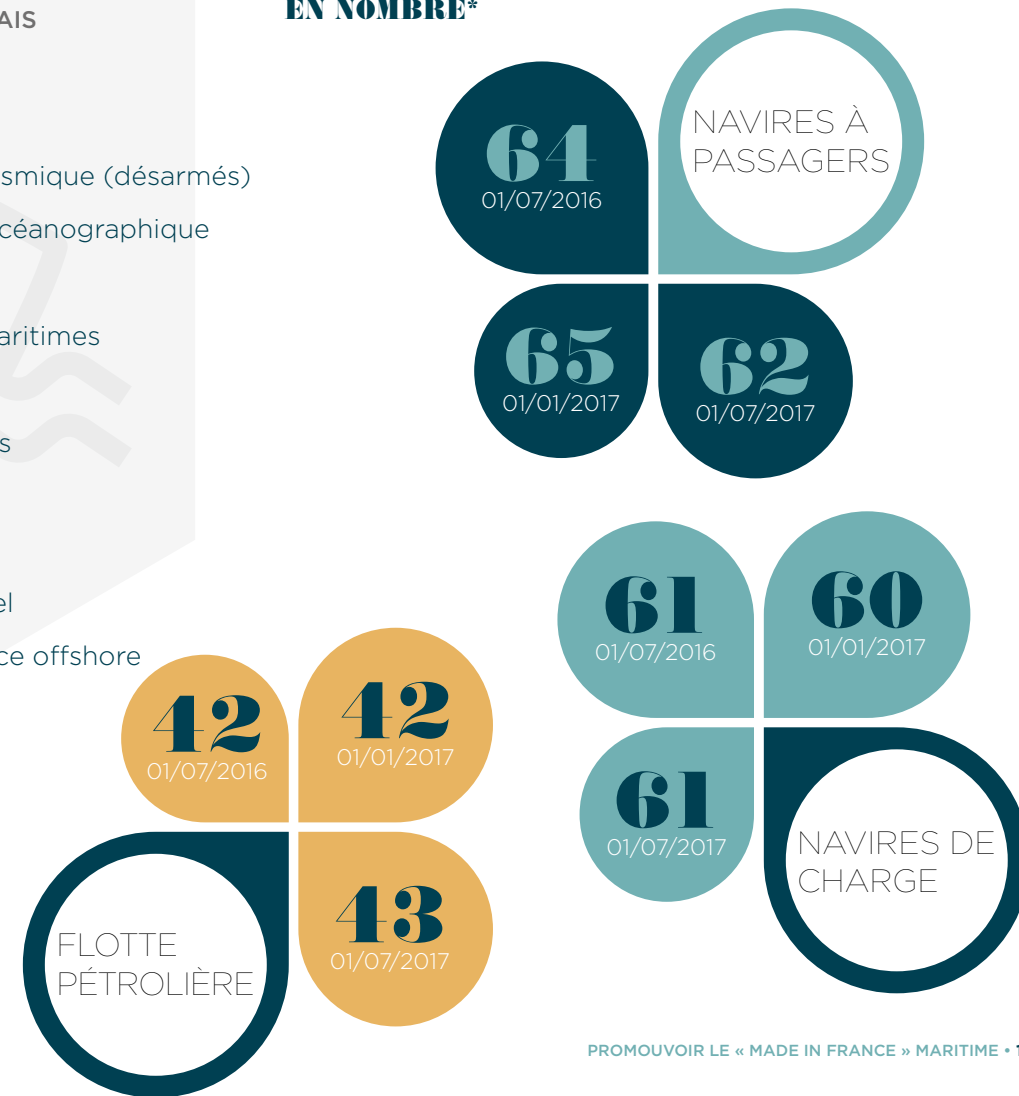
Flotte sous pavillon français | Flotte contrôlée

FLOTTE DE SERVICES MARITIMES
SOUS PAVILLON FRANÇAIS
EN NOMBRE*

- 9 Câbliers
- 5 Navires de recherche sismique (désarmés)
- 8 Navires de recherche océanographique
- 6 Sabliers
- 13 Supports de travaux maritimes
- 2 Navires écoles
- 27 Platform Supply Vessels
- 21 AHTS
- 5 Ravitailleurs multi-rôle
- 7 Transports de personnel
- 4 Autres navires de service offshore
- 13 Dragues
- 111 Remorqueurs
- 8 Baliseurs
- 1 Navire pilote

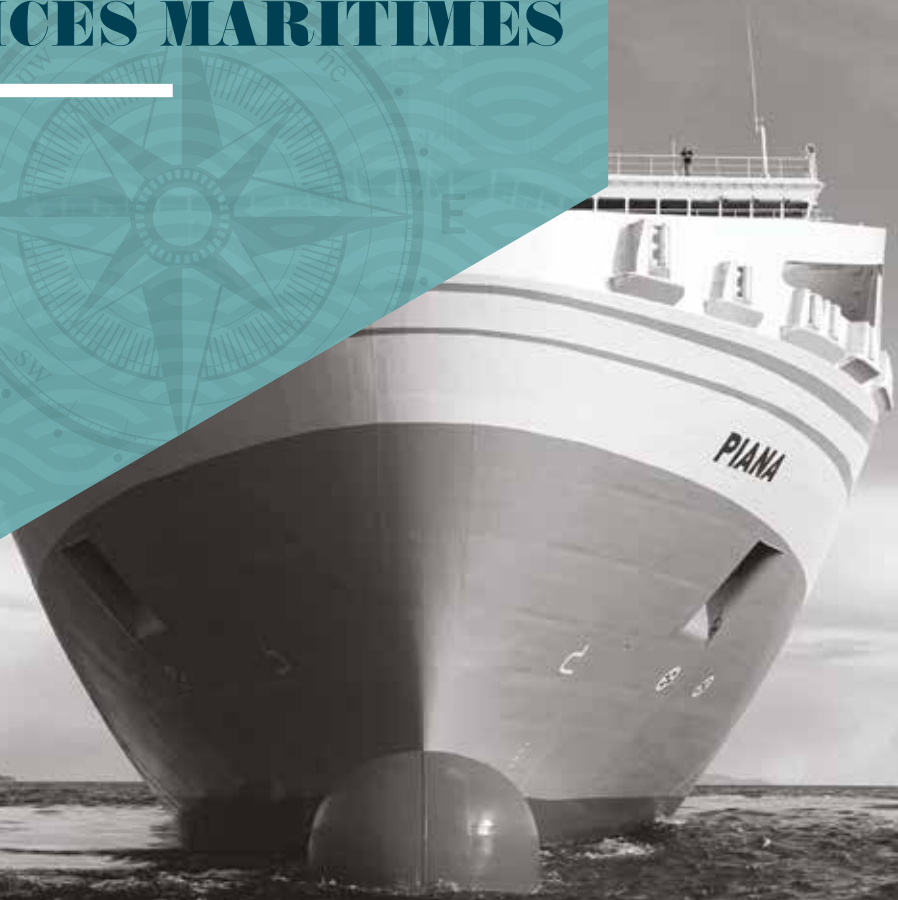
*au 1^{er} juillet 2017

VARIATION DE LA FLOTTE DE TRANSPORT MARITIME
SOUS PAVILLON FRANÇAIS
EN NOMBRE*



TRANSPORT ET SERVICES MARITIMES

EN BREF



LE TRANSPORT MARITIME ASSURE PRÈS DE :



des échanges
mondiaux



des importations
françaises



90%

c'est la part de notre
approvisionnement
énergétique assuré
par voie maritime



9,9 ans

Avec ses 10 ans
de moyenne d'âge au
1^{er} juillet 2017 contre
14,3 pour la flotte mondiale,
la flotte française
est la plus jeune
et la plus moderne d'Europe

Les entreprises maritimes françaises s'appuient sur un vaste tissu de petites et moyennes entreprises ainsi que sur des champions mondiaux. En France, elles génèrent plus de 100 000 emplois : 22 000 emplois directs (16 000 navigants et 6 000 sédentaires), et 80 000 emplois indirects (agents maritimes, assureurs, sociétés de classification, etc.).

La France est le deuxième espace maritime du monde par sa superficie. L'hexagone compte plus de 300 000 emplois directs dans l'économie maritime (tous secteurs d'activités confondus) et en tire 60 à 70 milliards d'euros de chiffre d'affaires par an. Ainsi, le poids du secteur maritime est au moins aussi important que les secteurs économiques « traditionnels ».

« MADE IN FRANCE » MARITIME. FLOTTE STRATÉGIQUE ET FILIÈRE INDUSTRIELLE

ASSURER L'INDÉPENDANCE DE LA FRANCE
ET CONTRIBUER À SON RAYONNEMENT
ÉCONOMIQUE

C G M

ARMATEURS DE FRANCE AUX AVANT- POSTES POUR LA CONSTRUCTION D'UNE FLOTTE STRATÉGIQUE

De la loi pour l'économie bleue du 20 juin 2016 au décret sur la flotte stratégique du 9 mai 2017, en passant par le copilotage du groupe de travail dédié, Armateurs de France a joué un rôle pivot dans l'avènement et la concrétisation de ce concept totalement nouveau en droit français.

Ainsi, l'article 58 de la loi du 20 juin 2016 pour l'économie bleue a reconnu pour la première fois le caractère stratégique des activités de service et de transport en prévoyant que *« les navires battant pavillon français peuvent être affectés à une flotte à caractère stratégique permettant d'assurer en temps de crise la sécurité des approvisionnements de toute nature, des moyens de communications, des services et des travaux maritimes indispensables ainsi que de compléter les moyens des forces armées. »*

Armateurs de France a copiloté, avec le Secrétariat général de la Mer, le groupe de travail sur la flotte stratégique, hébergé par le Conseil Supérieur de la Marine Marchande. De cette démarche collaborative associant l'ensemble des acteurs du secteur maritime, est né le décret n° 2017-850 du 9 mai 2017, qui définit la composition de la flotte à caractère stratégique et ses conditions de mise en œuvre.

LA FLOTTE SOUS PAVILLON FRANÇAIS : UNE RÉALITÉ EN DEMI-TEINTE

La flotte de commerce française est passée de 215 navires de transport au 1^{er} janvier 2007 à 166 navires de transport au 1^{er} juillet 2017.

Plusieurs exemples récents mettent en lumière la dépendance accrue du territoire national vis-à-vis des compagnies internationales ayant recours à des pavillons tiers sur lesquels l'État n'a pas de prise : disparition de la flotte de recherche sismique sous pavillon français en 2015 malgré les mesures mises en place par l'État (fiscalité, allègement de charges) ou fermeture de la desserte pétrolière de la Réunion sous pavillon français au bénéfice de navires affrétés au spot sur le marché international.

Pourtant, la France dispose d'un véritable savoir-faire maritime avec des marins bien formés et des activités à haute valeur ajoutée qu'il convient de sauvegarder. Dès lors, il est particulièrement important de raisonner en logique de filière industrielle, notamment pour prendre en considération la transmission des savoir-faire et des compétences et le maintien d'un « vivier » suffisant, en mer et à terre.

QUE RECOUVRE LA NOTION DE FLOTTE À CARACTÈRE STRATÉGIQUE ?

LA FLOTTE À CARACTÈRE STRATÉGIQUE COMPREND :

1 LES NAVIRES ET EMPLOIS Y AFFÉRENTS SUSCEPTIBLES D'ASSURER, DANS UNE LOGIQUE DE FILIÈRES STRATÉGIQUES ET AUX FINS DE PRÉSERVER L'INTÉGRITÉ DE CELLES-CI, LA SÉCURITÉ ET LA CONTINUITÉ :

- Des approvisionnements industriels, énergétiques et alimentaires du territoire métropolitain et des outre-mer ;
- Des transports opérant dans le cadre d'une délégation de service public ;
- Des services portuaires et des travaux maritimes d'accès portuaire ;
- De l'intervention et de l'assistance en mer des navires en difficulté ;
- Des communications par câbles sous-marins ;
- De la recherche océanographique ;
- Des travaux de production énergétique et d'extraction en mer.

2 LES NAVIRES ET EMPLOIS Y AFFÉRENTS RÉPONDANT, EN TEMPS DE CRISE, AUX BESOINS DE L'ÉTAT EN MATIÈRE DE TRANSPORT, DE RAVITAILLEMENT, DE SERVICES OU DE TRAVAUX. La publication du décret du 9 mai 2017 permet de préciser les conditions d'affectation des navires à la flotte à caractère stratégique, qui pourront être complétées par un arrêté du ministre en charge de la marine marchande :

- Leur immatriculation sous pavillon français ou le gel de leur pavillon français ;
- La tenue en France de leur gestion technique, nautique et commerciale ;
- La capacité de leur armateur à les armer, dans certaines circonstances spécifiques, avec les personnels qualifiés ressortissants nationaux.

En outre, la langue française est utilisée comme langue de communication entre les navires affectés à la flotte stratégique et les autorités publiques françaises.





DE LA FLOTTE STRATÉGIQUE À LA STRATÉGIE DE FLOTTE : RENFORCER UN SHIPPING « À LA FRANÇAISE »

La publication des textes législatifs et réglementaires marque un premier pas qui doit se poursuivre par des mesures concrètes. Celles-ci permettront de donner sa consistance à la flotte à caractère stratégique. À l'occasion du Comité interministériel de la mer qui s'est tenu le 17 novembre 2017, le Gouvernement s'est engagé à définir dans les six mois un plan de développement de la flotte stratégique sur trois ans, en commençant par la flotte stratégique de crise qui a montré son importance suite aux événements climatiques de septembre 2017 dans les Antilles.

TROIS AXES CLÉS POUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA FLOTTE STRATÉGIQUE

Trois grandes orientations doivent guider les travaux relatifs au développement de la flotte stratégique :

1 Moderniser et renouveler la flotte. Pour maintenir la flotte stratégique, un des outils essentiels serait la mise en place d'un dispositif de garantie publique ou de financement spécifique favorisant les projets de renouvellement ou de modernisation de la flotte de commerce.

2 Renforcer la formation en mer et à terre. Le Gouvernement devra également mettre en œuvre une politique renforcée de formation des marins et des sédentaires dédiés à la flotte stratégique. L'objectif est de conserver et de développer les effectifs sur tous les niveaux de compétences.

3 Faciliter les partenariats publics/privés. Le plan d'action facilitera la production d'outils contractuels entre les armateurs et l'État, y compris en ce qui concerne les prédispositions techniques de l'outil naval, les entraînements et formations des personnels, les modalités de contrôle et d'auto contrôle des dispositifs.

EN LIGNE DE MIRE : LA CRÉATION DE FILIÈRES STRATÉGIQUES INTÉGRÉES ET SOLIDAIRES

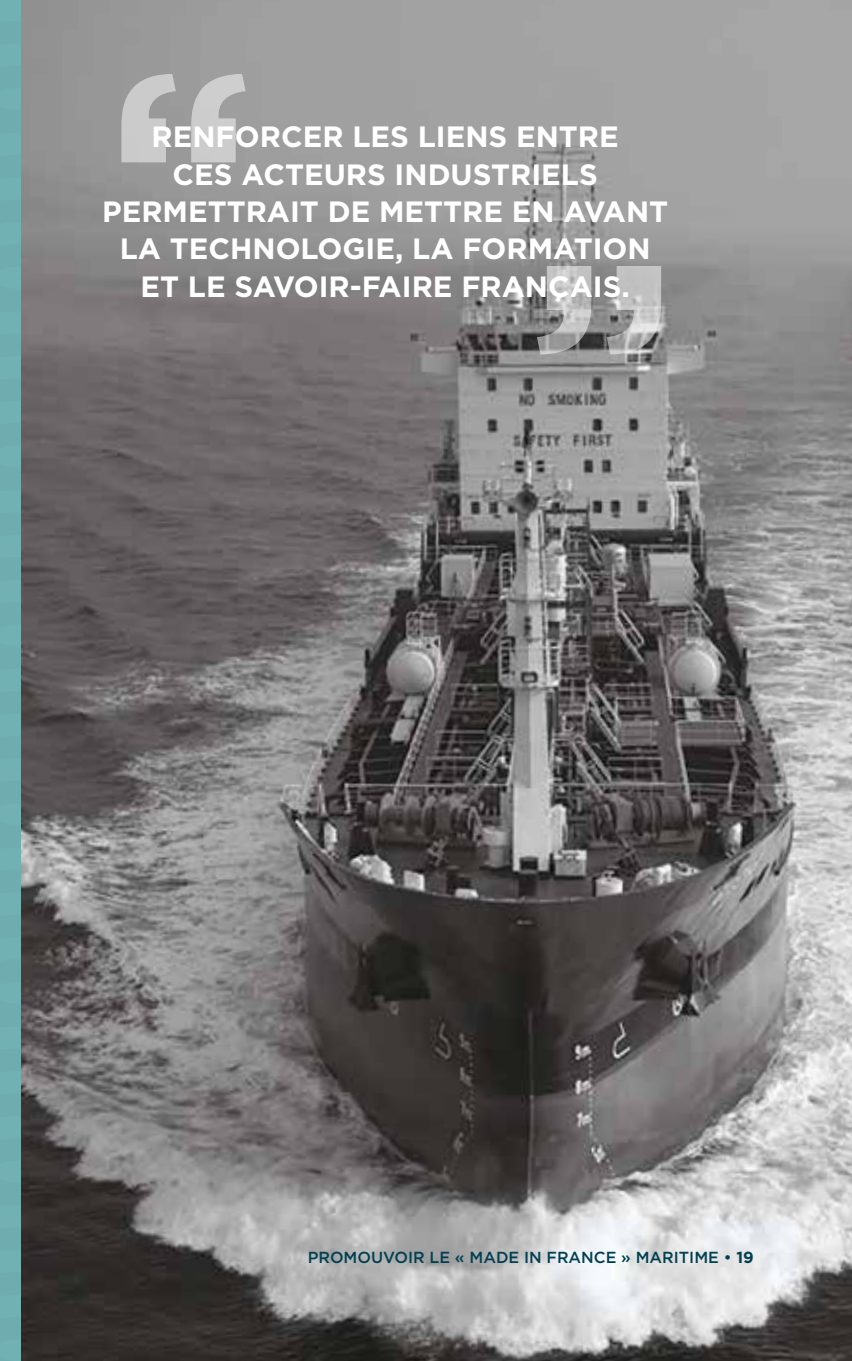
Au-delà des navires, la flotte française structure toute une filière et nécessite donc une approche par l'emploi et les compétences professionnelles à terre et en mer. L'objectif est de créer des emplois qualifiés, indispensables à la croissance bleue.

Cette stratégie doit également conduire à renforcer la solidarité entre les entreprises françaises du secteur et dégager une convergence entre les filières industrielles ayant une composante maritime.

À titre d'exemple, le secteur de la pose et de la maintenance de câbles sous-marins implique, outre la partie maritime, un panel d'acteurs allant de l'industrie de design et de construction des câbles aux laboratoires de recherche sur les outils informatiques dédiés à la transmission de signaux. **Renforcer les liens entre ces acteurs industriels permettrait de mettre en avant la technologie, la formation et le savoir-faire français.**

Par ailleurs, le Comité France Maritime, plateforme regroupant sous l'égide du Secrétariat général de la Mer et du Cluster maritime français les acteurs publics et privés du secteur maritime et des régions littorales, vise à produire des analyses et formuler des propositions sur l'avenir des filières maritimes.

“
RENFORCER LES LIENS ENTRE
CES ACTEURS INDUSTRIELS
PERMETTRAIT DE METTRE EN AVANT
LA TECHNOLOGIE, LA FORMATION
ET LE SAVOIR-FAIRE FRANÇAIS.
”



LE COMMISSARIAT AUX TRANSPORTS, UN ORGANE CENTRAL DANS LA GOUVERNANCE DU DISPOSITIF

C'est au Commissariat aux transports qu'il revient d'assurer la mise en œuvre opérationnelle de la flotte à caractère stratégique, d'en assurer le suivi et de garantir sa pérennité. Institué par l'article R.1336-4 du code de la défense, placé sous l'autorité des ministres chargés des transports et de l'équipement mais bénéficiant d'une composition mixte, civile et militaire, il dispose déjà de toutes les compétences et de l'expérience requises pour inventorier les moyens disponibles, évaluer les besoins, établir les relations nécessaires avec les opérateurs maritimes et engager les actions de mise à disposition des navires et des équipages.

SES MISSIONS :

- Évaluer la capacité de transport et des personnels requis pour accomplir les missions visées à l'article 1^{er} du décret.
- Mettre en œuvre une politique renforcée de formation initiale et continue des personnels marins et des sédentaires dédiés à la flotte stratégique en définissant notamment les prédispositions techniques des navires nécessaires pour la conduite des missions visées à l'article 1^{er} du décret. L'objectif est de conserver et de développer les effectifs sur tous les niveaux de compétences.

- Faciliter la production d'outils contractuels entre les armateurs concernés et l'État, notamment des cadres de mise à disposition des navires et des personnels requis pour les besoins prévus à l'article 1^{er} du décret.
- Remettre un rapport annuel sur l'état de la flotte à caractère stratégique au ministre chargé de la marine marchande.

En outre, c'est à lui qu'il revient de proposer le plan d'action triennal de développement de la flotte stratégique qui sera arrêté par le ministre de la marine marchande, après avis du Conseil Supérieur de la Marine Marchande.

Par ailleurs, ce Conseil est également investi dans les travaux visant à donner corps à la flotte à caractère stratégique et à faire vivre la notion de filières. Favorisant une logique de concertation et de partenariat, le Conseil Supérieur de la Marine Marchande rassemble en effet l'ensemble des acteurs maritimes privés et publics au sein de différents groupes de travail, et conduit notamment une réflexion, à travers un groupe dédié, sur le financement du renouvellement de la flotte marchande. *(voir encart page 15)*



RENOUVELER LA FLOTTE : UN GROUPE DE TRAVAIL DÉDIÉ

INITIÉ EN JUIN 2017, LE GROUPE DE TRAVAIL DÉDIÉ AU FINANCEMENT DU RENOUELEMENT DE LA FLOTTE MARCHANDE S'ATTACHERA À :

- Établir l'état des lieux sur la situation économique et financière actuelle.
- Faire un point d'actualité sur les dispositifs réglementaires existants (couverture Coface, crédit hypothécaire...).
- Envisager des contreparties (emplois, verdissement de la flotte, service de souveraineté) aux éventuelles mesures publiques.
- Réfléchir à la mise en place d'un dispositif de garantie publique ou de financement spécifique favorisant les projets de renouvellement ou de modernisation de la flotte de commerce française.

CONCLUSION



AVEC LA FLOTTE STRATÉGIQUE, LE « FAIT » MARITIME DEVIENT UNE PRIORITÉ POLITIQUE

LA FLOTTE STRATÉGIQUE EST, PAR DÉFINITION, INTERMINISTÉRIELLE :

sa vocation est de répondre aux besoins de la Nation en termes de Défense, de sécurité des approvisionnements énergétiques, en métropole et en outre-mer, de maîtrise des flux commerciaux, de sécurité des communications ou encore de recherche et d'exploration.

ELLE EST AINSI AUX CONFLUENTS DE MULTIPLES STRATÉGIES ÉTATIQUES :

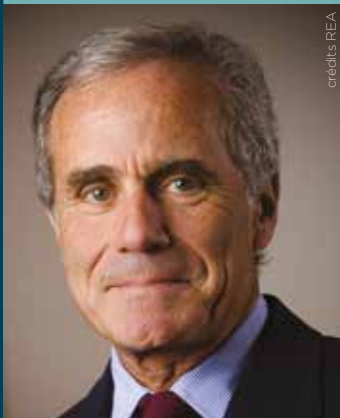
les stratégies nationales de sûreté des espaces maritimes, de la recherche, de transition énergétique ou encore de gestion durable des granulats terrestres et marins.

EN OUTRE, ELLE PROCÈDE ENTIÈREMENT D'UNE LOGIQUE DE FILIÈRE INDUSTRIELLE, fondée sur le maintien des compétences et du savoir faire à la française dans des domaines de pointe, à bord comme à terre, et destinée à irriguer des pans entiers de l'économie bleue – armateurs, chantiers navals, métiers de services, recherche scientifique, assureurs, etc.

La flotte stratégique constitue la pierre angulaire de la reconnaissance de la flotte française de transport et services maritimes en tant que priorité politique. Sa concrétisation doit procéder d'un volontarisme sans faille des acteurs publics et privés.

TÉMOIGNAGES

PHILIPPE LOUIS-DREYFUS



crédits REA

EXEMPLE DE BÉNÉFICES ATTENDUS : DÉVELOPPEMENT DE LA FILIÈRE ÉNERGIES MARINES RENOUVELABLES

QUESTION À M. PHILIPPE LOUIS-DREYFUS, PRÉSIDENT DU GROUPE LOUIS DREYFUS ARMATEURS (LDA) :
COMMENT LA FLOTTE STRATÉGIQUE PEUT-ELLE PARTICIPER AU DÉVELOPPEMENT DE LA FILIÈRE EMR ?

Les EMR sont amenées à prendre une part croissante du mix énergétique français. La loi sur la transition énergétique d'avril 2015 fixe un horizon ambitieux pour les EMR : 3GW d'éolien posé et 100MW d'hydrolien et d'éolien flottant en 2023. La sécurité de ces installations et notre capacité à les réparer en cas de crise est un sujet majeur. Lors des premiers appels d'offres sur l'éolien offshore, un accent important avait été mis sur la création d'une filière industrielle complète. Ainsi les industriels ont-ils posé des conditions de masse critique pour justifier des investissements nécessaires (6GW à horizon 10 ans) et les pouvoirs publics ont-ils imposé un volet social afin de développer l'emploi local. Or, il n'a pas été prévu à ce moment-là d'adresser spécifiquement le développement des activités maritimes connexes à l'éolien offshore (construction et maintenance). Cet oubli peut être réparé par l'inclusion des navires nécessaires à la stratégie de transition énergétique du pays à la flotte stratégique.

ILLUSTRATION D'UN ENJEU STRATÉGIQUE : LA RECHERCHE OCÉANOGRAPHIQUE

QUESTION À M. ÉRIC DERRIEN, DIRECTEUR DE FLOTTE DE GENAVIR :
EN QUOI LA FLOTTE OCÉANOGRAPHIQUE FRANÇAISE REVÊT-ELLE UN CARACTÈRE STRATÉGIQUE ?

Les moyens navals gérés par Genavir appartenant à l'Ifremer, l'Institut de recherche pour le développement (IRD) et l'Institut national de recherche en sciences et technologies pour l'environnement et l'agriculture (IRSTEA) constituent depuis 2008 avec les navires du CNRS et de l'Institut polaire français Paul-Émile-Victor (IPEV) la Très Grande Infrastructure de Recherche (TGIR) Flotte océanographique française (FOF). Par nature et compte tenu de l'éventail des missions auxquelles participent ces navires, ces derniers sont une composante importante de la flotte stratégique française.

En effet, la panoplie des navires hauturiers et engins sous-marins de la « TGIR FOF » permet l'accès à tous les océans et mers du globe, hors zone polaire. Les navires côtiers et de station permettent d'assurer un continuum avec les zones côtières et littorales. La flotte au caractère multifonctionnel affirmé, est utilisée pour effectuer des recherches scientifiques et des observations dans tous les domaines de l'océanographie appartenant principalement aux sciences de l'univers et aux sciences de l'environnement : géosciences marines, océanographie physique et biologique, bio géochimie et chimie des océans, paléoclimatologie, biodiversité marine, etc.



ÉRIC DERRIEN

MATHIEU BERRURIER



LE NÉCESSAIRE DÉVELOPPEMENT DE FILIÈRES STRATÉGIQUES INTÉGRÉES ET SOLIDAIRES

QUESTION À M. MATHIEU BERRURIER, PRÉSIDENT DU GROUPE EYSSAUTIER :
QUEL RÔLE PEUT JOUER LE SECTEUR DE L'ASSURANCE MARITIME DANS LE DÉVELOPPEMENT DE LA FLOTTE STRATÉGIQUE ?

En tant que courtier d'assurance, membre associé d'Armateurs de France depuis plus de dix ans, le Groupe Eyssautier considère essentielle la contribution de l'assurance maritime à la constitution d'une flotte stratégique. Comment ? En faisant en sorte que l'assurance maritime française soit l'un des outils au service de cette flotte, au-delà-des compétences armatoriales stricto sensu. Cela passe par des initiatives structurantes pour notre secteur, telles que celle initiée en juin 2016, sous l'appellation PARIS-MAT, le marché français de l'assurance Maritime, Aviation et Transport. Le point de départ de ce projet est de regrouper des structures incarnant un certain savoir-faire à la française, de les faire travailler ensemble et de promouvoir, in fine, le marché français de l'assurance, maritime notamment. Quatre groupes de travail ont déjà été mis en place sur les thèmes suivants : statistiques, juridique, indemnisation, recrutement et formation.

“ LA FRANCE DOIT
POUR SUIVRE SES EFFORTS
POUR SE DOTER
D’UNE POLITIQUE
MARITIME À LONG TERME
ET AMBITIEUSE.
IL LUI FAUT LA VOLONTÉ
DE LA METTRE EN ŒUVRE.”

www.marinemarchande2025.com

Conception et Réalisation : www.citheacomunication.fr
Crédits Photos : ©Harald M.Valderhaug, ©P. Plisson, ©Melmif photography, ©REA, ©L.N. , DR Louis Dreyfus Armateurs,
Brittany Ferries, Compagnie Méridionale de Navigation, Sea-Tankers, Groupe Eyssautier
Sources : ISEMAR, Oxford Economics, Flotte de commerce sous pavillon français au 1^{er} juillet 2017,
Ministère de la Transition écologique et solidaire



47, rue de Monceau - F - 75008 PARIS

Tel. +33 (0)1 53 89 52 52

Fax. +33 (0)1 53 89 52 53

www.armateursdefrance.org