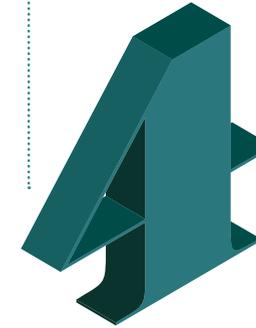


4

ASSURER LE
RAYONNEMENT
EUROPÉEN
ET INTERNATIONAL
DE LA FRANCE



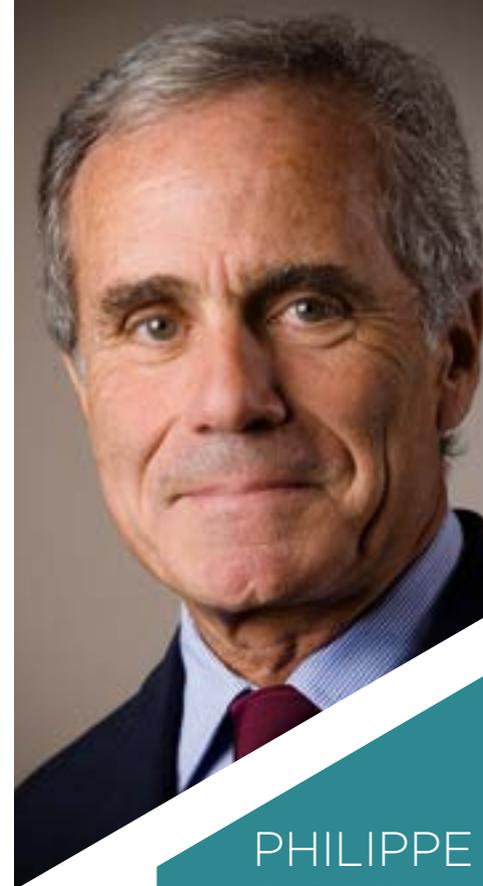
**ASSURER
LE RAYONNEMENT
EUROPÉEN ET
INTERNATIONAL
DE LA FRANCE**



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.08
LE RAYONNEMENT DE LA FRANCE DANS LE MONDE ET EN EUROPE	P.12
QUELLES ACTIONS CONCRÈTES POUR FAIRE DE LA FRANCE UN LEADER ?	P.20
TÉMOIGNAGES	P.24

“
**NOUS SOMMES UNE INDUSTRIE
 QUI FAIT RAYONNER LE SAVOIR-FAIRE
 FRANÇAIS SUR TOUTES LES MERS
 DU GLOBE**
 ”



**PHILIPPE
 LOUIS-
 DREYFUS**

Président du Conseil
 de Surveillance de
 Louis Dreyfus Armateurs

¹ OMI : Organisation Maritime
 Internationale

² ECSA : European Community
 Shipowners' Association

³ BIMCO : Baltic & International
 Maritime Council

⁴ ICS : International Chamber of Shipping

ÉDITO

Notre industrie est par son histoire, par sa nature même, essentiellement globale, et ce, dans toutes ses dimensions : géographique, économique, juridique, sociale, environnementale, etc. Cette dimension constitue une de nos grandes chances, mais aussi l'un de nos plus gros défis car elle implique que tous les acteurs se mettent d'accord entre eux pour construire une réglementation globale, si elle veut être efficace.

Il a souvent été reproché à l'OMI¹ d'être trop lente à adopter des mesures visant à protéger l'environnement ou les marins. Je m'en suis bien souvent publiquement alarmé quand je présidais l'ECSA² ou le BIMCO³. Mais il faut être conscients qu'une règle nationale, voire européenne, seule, n'aurait qu'un impact extrêmement réduit, et donc aucune efficacité. Alors, que devons-nous faire pour aller plus vite à l'OMI ou devant les instances professionnelles mondiales telles l'ICS⁴, le BIMCO ou l'ECSA ?

C'est là tout l'enjeu du rayonnement de notre pays en matière maritime. L'État ne doit jamais gâcher une occasion d'affirmer la présence de la France dans les discussions à l'OMI, et ce d'autant plus que notre pays, non seulement dispose d'un domaine maritime exceptionnel, mais aussi d'une flotte, de navigants et d'armateurs exemplaires en matière de sécurité et d'environnement. Nous, armateurs, ne devons jamais non plus gâcher d'occasion de peser au sein de nos instances internationales par une présence permanente et par l'affirmation de nos engagements. Nous sommes en pointe depuis des années sur la prise en compte de l'enjeu du CO₂ dans le transport maritime, par exemple dans nos prises de positions fermes sur le GNL ou la réduction de vitesse. Aujourd'hui, nos propositions commencent à trouver un réel écho auprès de tous nos partenaires. Nous pouvons nous en féliciter mais la route est encore longue.

Cela a été un combat long, difficile, presque décourageant, que celui que j'ai mené à la tête de l'ECSA et du BIMCO, pour faire prendre conscience à nos collègues armateurs d'autres pays, de l'importance et de la gravité du problème. Nombreux sont ceux, même parmi les nations les plus maritimes, à avoir malheureusement beaucoup « trainé les pieds » sur ces sujets environnementaux depuis de nombreuses années.

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** 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.
- 7** Réduire les émissions de gaz à effet de serre en suivant les engagements de l'OMI - moins 50 % en 2050 par rapport aux émissions de 2008 - en adoptant des mesures opérationnelles et techniques.
- 8** Adopter un plan de transition énergétique du transport maritime (optimisation de la vitesse, Gaz naturel liquéfié, efficacité énergétique, etc.).
- 9** Protéger les compagnies maritimes et les navires contre les cyber attaques et en assurer le risque.
- 10** Mobiliser la communauté internationale pour prévenir les actes de piraterie et de terrorisme contre les navires.

TRANSPORT ET SERVICES MARITIMES

EN BREF

LE TRANSPORT MARITIME ASSURE PRÈS DE :



des échanges
mondiaux



du commerce
extérieur européen¹

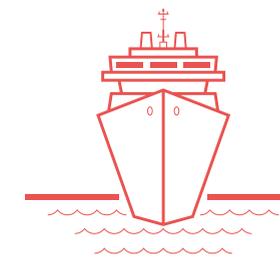


des importations
françaises



90%

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



10 ans

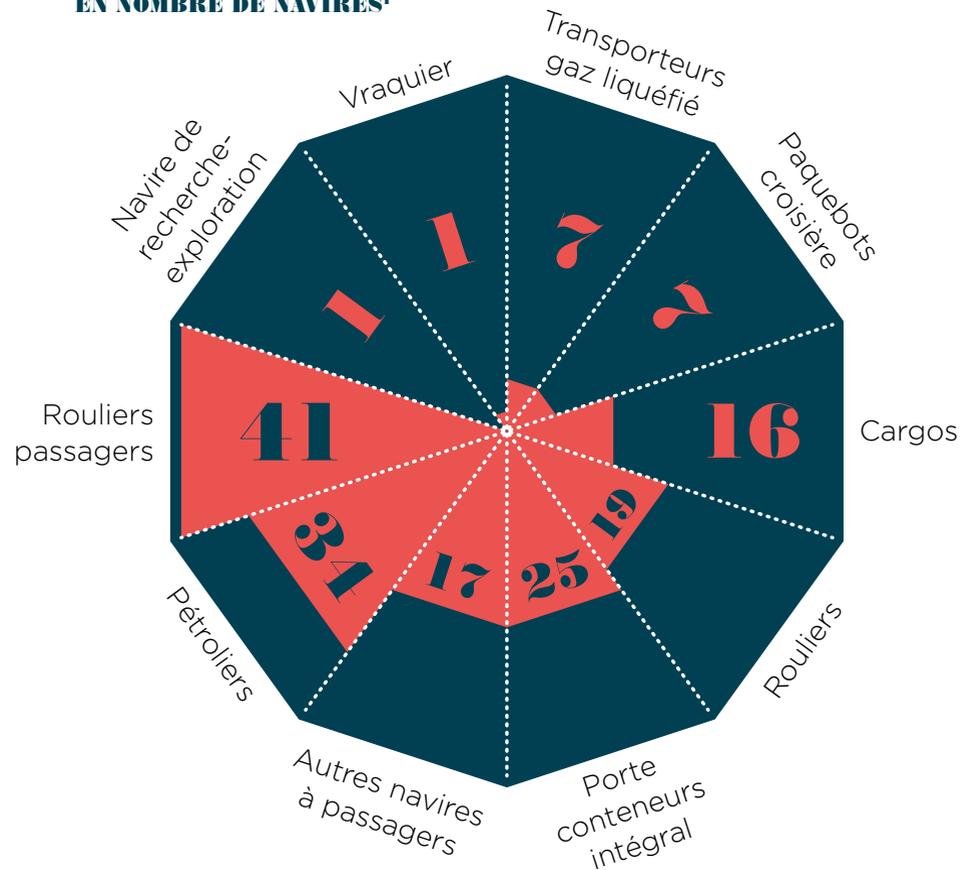
la flotte française a 10 ans
de moyenne d'âge au
1^{er} juillet 2018 contre
14,6 pour la flotte mondiale

Les entreprises françaises de transport et de services maritimes s'appuient sur un vaste tissu de petites et moyennes entreprises ainsi que sur des champions mondiaux. Elles génèrent 22 000 emplois directs en France (16 000 navigants et 6 000 sédentaires) et 46 000 emplois dans le monde.

La France est le deuxième espace maritime du monde par sa superficie et en tire 60 à 70 milliards d'euros de chiffre d'affaire par an. Ainsi, le poids du secteur maritime est au moins aussi important que les secteurs « traditionnels ».

¹ Source : Commission Européenne, « The 2018 annual economic report on EU blue economy »

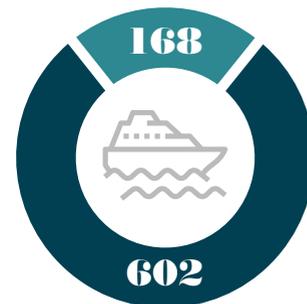
FLOTTE DE TRANSPORT SOUS PAVILLON FRANÇAIS EN NOMBRE DE NAVIRES¹



LA FLOTTE DE COMMERCE FRANÇAISE¹



NAVIRES DE SERVICE



NAVIRES DE TRANSPORT

Flotte sous pavillon français

Flotte sous pavillons tiers

FLOTTE DE SERVICES MARITIMES SOUS PAVILLON FRANÇAIS EN NOMBRE DE NAVIRES¹

- 9 Câblers
- 4 Navires de recherche sismique (désarmés)
- 7 Navires de recherche océanographique
- 5 Sabliers
- 15 Supports de travaux maritimes
- 2 Navires écoles
- 29 Navires d'assistance aux plateformes
- 19 Navires ravitailleurs remorqueurs releveurs d'ancre (AHTS)
- 5 Ravitailleurs multi-rôle
- 6 Transports de personnel
- 2 Autres navires de service offshore
- 14 Dragues
- 115 Remorqueurs
- 8 Baliseurs
- 1 Navire pilote

¹ Au 1^{er} juillet 2018, navires de plus de 100 UMS

² Paquebots croisière, rouliers passagers, autres navires à passagers

³ Vraquiers, porte-conteneurs, rouliers, cargos, navire de recherche-exploration

VARIATION DE LA FLOTTE DE TRANSPORT MARITIME SOUS PAVILLON FRANÇAIS EN NOMBRE¹



LE RAYONNEMENT DE LA FRANCE EN EUROPE ET DANS LE MONDE

LA FRANCE A UN RÔLE CLÉ À JOUER DANS LES ORGANISATIONS INTERNATIONALES QUI RÉGISSENT L'INDUSTRIE DU SHIPPING



Le shipping est une activité internationale par essence : les chantiers de construction sont situés aux quatre coins du monde, les marins sont de toute nationalité, les navires sont susceptibles de toucher les ports du monde entier, et les marchandises qu'ils transportent peuvent provenir ou être à destination de n'importe quel pays, maritimes ou non. **Il est donc logique que cette activité soit régie par des instruments internationaux, pour la partie juridique technique et sociale au sens large¹. Non seulement c'est un gage de simplicité pour les armateurs, qui ne sont pas soumis à des règles variant à chaque escale, mais cela garantit également une concurrence aussi équitable que possible et permet de limiter le dumping.**

QUELLES SONT LES INSTANCES COMPÉTENTES POUR NOTRE SECTEUR ?

- **L'Organisation des Nations Unies (ONU)** : les Nations Unies occupent un rôle central dans la gouvernance des océans depuis l'adoption, en 1982, de la Convention sur le droit de la mer, qui couvre l'ensemble de l'espace marin et de ses utilisations, y compris la navigation, l'exploration et l'exploitation des ressources, la conservation des ressources biologiques, la protection et la préservation du milieu marin.
- **L'Organisation Maritime Internationale (OMI)** : institution spécialisée des Nations Unies, elle est chargée d'assurer la sécurité et la sûreté des transports maritimes et de prévenir la pollution des mers par les navires.
- **L'Organisation Internationale du Travail (OIT)** : c'est l'institution spécialisée des Nations Unies chargée de promouvoir l'emploi et de protéger les personnes ; depuis sa création, l'OIT a adopté de nombreuses normes internationales du travail à l'intention des gens de mer.

¹ À l'exclusion des règles d'accès au marché, qui relèvent d'instruments de politique commerciale (traités multilatéraux ou accords bilatéraux) ou, à défaut, des règles nationales, et des règles fiscales.

² Jusqu'au 29 mars 2019

- **L'Organisation Mondiale du Commerce (OMC)** : elle s'occupe des règles régissant le commerce entre les pays, dans le but de favoriser la bonne marche, la prévisibilité et la liberté des échanges.

Le niveau international, nécessaire pour réguler le secteur du shipping, n'est toutefois pas exempt de défauts. La lenteur du processus de décision est le corollaire du grand nombre d'États parties, et de la nécessité de trouver un consensus entre près de 200 États. Par ailleurs, ces instances ne disposent pas de pouvoir de contrôle et de sanction. C'est la raison pour laquelle l'Union Européenne constitue, principalement, depuis les années 90, un second niveau de réglementation. En intégrant les conventions et autres instruments internationaux en droit européen, elle leur donne un poids plus important : la Commission peut sanctionner les États qui ne les respectent pas, et leur infliger des amendes.

- **L'Union Européenne (UE)** : c'est l'association de 28 États², dont l'intégration est très poussée puisque qu'elle couvre l'ensemble des domaines économiques, mais aussi la politique étrangère, la sécurité et la coopération judiciaire.

QUEL EST LE POIDS DE LA FRANCE AU SEIN DE CES INSTANCES ?

La France est une grande puissance diplomatique : membre permanent du Conseil de sécurité de l'ONU, participant ou leader de nombreuses interventions militaires, membre fondateur et moteur de l'UE. Elle dispose de la 7^e marine nationale mondiale¹, et d'un espace maritime extrêmement étendu avec sa Zone Économique Exclusive (ZEE) de 11 millions de km². **Les navires français sont, partout dans le monde, les ambassadeurs de l'industrie française, de sa qualité et de son savoir-faire.** Ainsi, la France doit s'impliquer en matière de shipping au niveau international.

Si la France veut avoir son mot à dire sur la réglementation maritime des échanges mondiaux, elle doit être présente et active à la table des négociations internationales et à Bruxelles.

C'est déjà le cas. La France est représentée dans les grandes instances internationales : elle envoie des experts aux réunions, elle bénéficie d'une représentation permanente auprès de l'OMI et de l'UE. Néanmoins, la France pourrait aller plus loin.

¹ Source Flottes de combat 2016 - Bernard Préselin



FLOTTE
SOUS
PAVILLON
FRANÇAIS

30^e
PLACE
MONDIALE

EN
2017
EN TERMES
DE TONNAGE

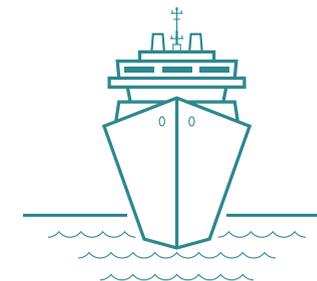
LA FLOTTE
SOUS PAVILLON
FRANÇAIS
REPRÉSENTE

4%

EN
2018

DE LA FLOTTE
SOUS PAVILLON
EUROPÉEN
EN NOMBRE
DE NAVIRES

Ces chiffres reflètent le poids de la France dans les instances. Cependant, de petits pays qui s'investissent et envoient des experts ont un poids disproportionné par rapport à leur pavillon.



941 navires
en 2017 sous pavillon tiers

L'exploitation est assurée
par des armements sous
contrôle français,
en propriété ou non.

Source : Mission de la flotte de commerce

LES DOMAINES DE COMPÉTENCES DE L'OMI

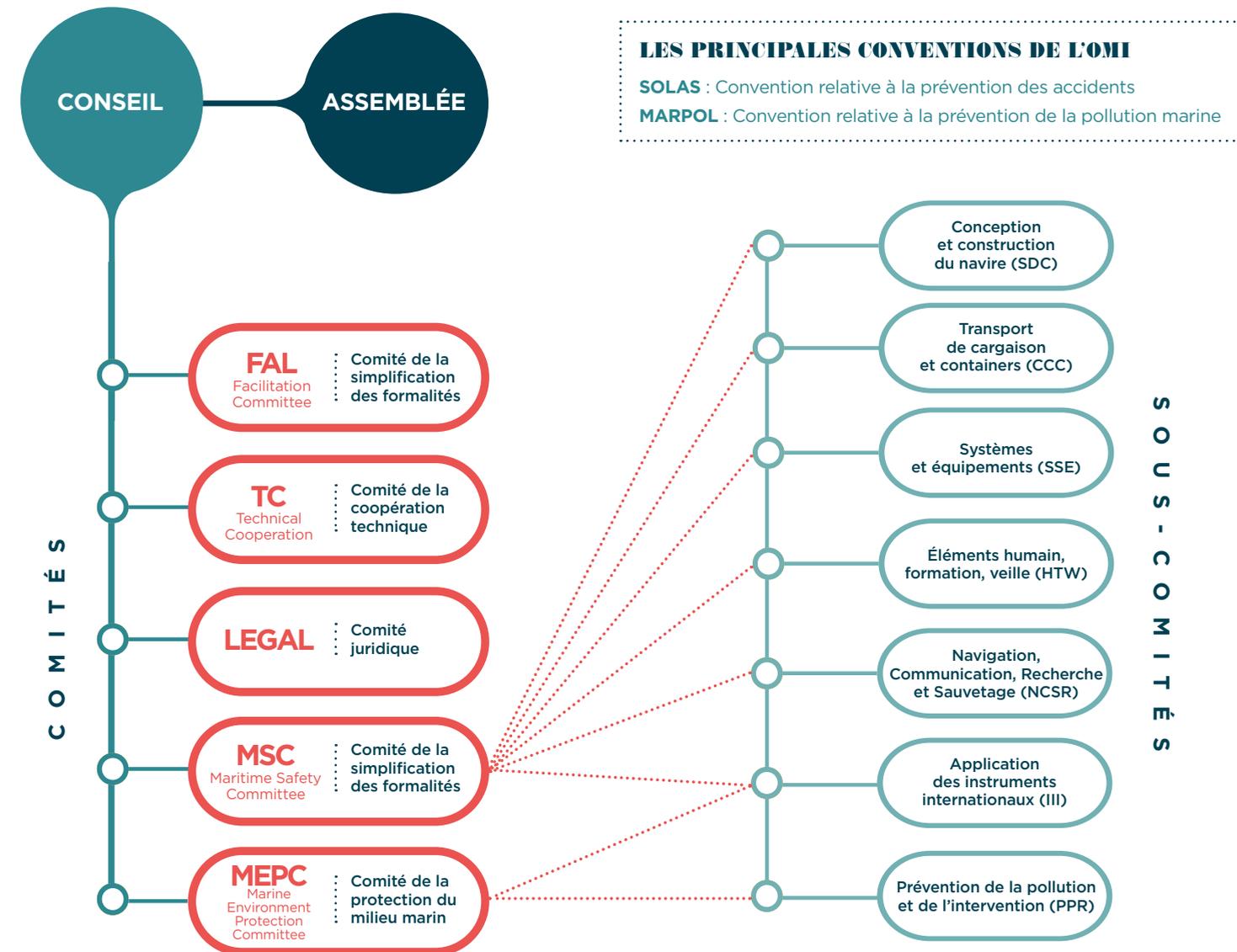
L'OMI est la seule institution spécialisée des Nations Unies dont le siège est au Royaume-Uni. Elle compte actuellement 174 États membres et 3 membres associés. Constitué de près de 300 fonctionnaires internationaux, le secrétariat de l'OMI est placé sous la direction du Secrétaire Général, Kitack Lim.

L'ASSEMBLÉE constitue l'organe directeur le plus important de l'organisation. Composée de tous les États membres, elle est chargée :

- d'approuver le programme de travail
- de voter le budget
- de déterminer le fonctionnement financier
- d'élire le Conseil

LE CONSEIL est l'organe exécutif de l'OMI. Il est chargé, sous l'autorité de l'Assemblée, de superviser les travaux de l'OMI.

LES COMITÉS, assistés par les sous-comités, sont chargés d'examiner toutes les questions qui relèvent de leurs domaines de compétence.

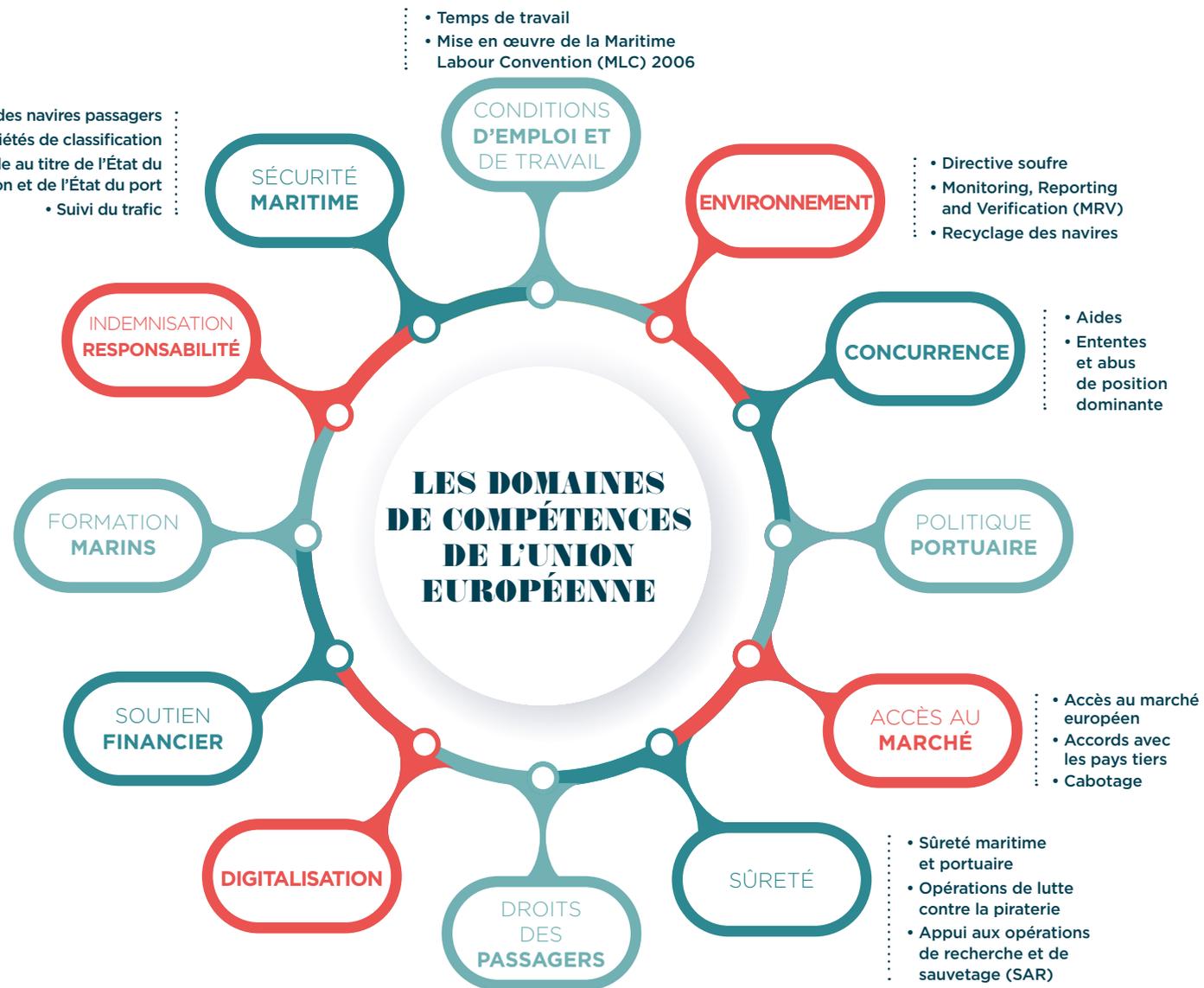


LES PRINCIPALES CONVENTIONS DE L'OMI

SOLAS : Convention relative à la prévention des accidents

MARPOL : Convention relative à la prévention de la pollution marine

- Sécurité des navires passagers
 - Sociétés de classification
- Contrôle au titre de l'État du pavillon et de l'État du port
 - Suivi du trafic



QUELLES ACTIONS CONCRÈTES POUR FAIRE DE LA FRANCE UN LEADER ?

Faire de la France un leader au sein des organisations internationales et européennes, c'est développer les relations diplomatiques et ratifier rapidement les conventions internationales. **Cela suppose d'investir davantage ces instances et d'y renforcer son influence. Notre pays doit être la locomotive du shipping européen, et s'assurer que la coordination communautaire ne devienne pas une source de blocage aux discussions techniques.**

La représentation de la France dans les instances internationales et au sein de l'UE doit être optimisée. Pour cela, Armateurs de France suggère de multiplier le nombre des personnels et experts français et francophones dans les différentes instances comme le secrétariat de l'OMI, la Commission Européenne, ou l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime.

POUR ALLER PLUS LOIN, L'ORGANISATION PROFESSIONNELLE PROPOSE LES PISTES SUIVANTES :

AU NIVEAU DE L'UNION EUROPÉENNE

- Une présence renforcée des parlementaires français dans les commissions Transport et Environnement.
- Une Représentation Permanente renforcée avec un attaché dédié au maritime.
- Une participation plus active de l'administration française dans les groupes de travail du Conseil, mais aussi dans les groupes d'experts et forums de la Commission.
- Enfin, la France doit contribuer au respect du principe de « *better regulation* », qui est censé fonder l'action européenne.

AU NIVEAU INTERNATIONAL

- Une implication des administrations françaises dans les comités et sous-comités des instances internationales, et en premier lieu à l'OMI.

À noter : actuellement, la seule présidence française à l'OMI est exercée par un représentant du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, qui préside le sous-comité « Application des instruments internationaux (III) », ce qui permet d'y porter plus aisément la voix nationale.

- Des ambassadeurs thématiques plus visibles et plus influents (pour l'environnement, les négociations sur le changement climatique, les pôles, les océans). Ils incarnent nos sujets encore peu connus du grand public, et constituent un outil supplémentaire pour la diplomatie française. Pour une action efficace, leurs lettres de mission doivent être claires et l'articulation de leurs responsabilités avec celles de l'administration doit être précisée. Ils doivent également agir en concertation avec la société civile afin d'assurer la coordination des parties prenantes au cours des négociations.
- Une France exemplaire en termes de ratification des conventions, qui donne ainsi un poids juridique à son action diplomatique.



L'INDUSTRIE A ELLE AUSSI UN RÔLE À JOUER

Au cours des dernières années, Armateurs de France a renforcé sa présence dans les instances professionnelles du secteur : International Chamber of Shipping (ICS), ECSA, BIMCO. Cela lui permet de s'assurer que ces organisations portent des messages en ligne avec nos positions. De même, l'implication des membres d'Armateurs de France dans ces instances (au sein des groupes de travail de l'ECSA et de l'ICS, du BIMCO, d'Intertanko, d'Intercargo, d'Interferry) contribue au rayonnement de la France au niveau international et européen.

TÉMOIGNAGES

QUESTION À NICOLE TAILLEFER, AMBASSADRICE, REPRÉSENTANTE PERMANENTE DE LA FRANCE AUPRÈS DE L'OMI À LONDRES

QUEL EST LE RÔLE DE LA REPRÉSENTATION PERMANENTE DE LA FRANCE AUPRÈS DE L'OMI ?

La France a choisi d'avoir une Représentation Permanente (RP) auprès de l'OMI car c'est là, en amont ou en complément de ce qui peut se faire au niveau de l'Union Européenne, que les normes concernant le transport maritime international sont élaborées.



NICOLE
TAILLEFER

Cela vaut tout d'abord pour les instruments obligatoires, c'est-à-dire les conventions maritimes, dont la SOLAS (sécurité des navires) et la MARPOL (prévention de la pollution) sont les plus emblématiques : elles sont amendées sur une base quasi continue pour suivre le développement des technologies et des problématiques. À côté de ces deux « piliers » du droit maritime, l'OMI a produit une soixantaine d'instruments qui couvrent des sujets aussi divers que la formation des gens de mer (STCW), la prévention des abordages (COLREG), le sauvetage maritime (SAR), la gestion des eaux de ballast (BWM) et même le recyclage des navires.

Ces textes légaux sont complétés par toute une série de lignes directrices, manuels et autres circulaires qui, s'ils n'ont pas le même statut, sont tout autant appliqués et sont souvent les précurseurs d'instruments obligatoires. C'est dire l'importance du rôle de régulateur que l'OMI a développé durant ses 70 ans d'existence.

Sachant que la France est partie à presque toutes ces conventions (second État en nombre absolu), la RP participe activement à l'élaboration de ces règles. Se faisant, elle œuvre pour que l'OMI adopte les normes les plus élevées possibles en matière de sécurité et sûreté maritimes, d'efficacité de la navigation et de prévention et maîtrise de la pollution par les navires. Elle veille également à ce que

les intérêts français au sens large, c'est-à-dire à la fois en tant qu'État du pavillon et du port, au nom de son littoral et de sa ZEE (la seconde au monde) mais aussi ses intérêts industriels (armateurs, ports, constructeurs, équipementiers etc) soient pris en compte.

Cette Représentation est qualifiée de « Permanente » : cette présence continue est bien ce qui distingue la France de nombreux autres États, qui ne font qu'envoyer ponctuellement des délégations de leur capitale aux sessions des différents organes de l'OMI. Ce mode de représentation, s'il n'est pas doté d'une très stricte coordination des acteurs dans la capitale, risque en effet de se traduire par un travail en « silos ». C'est particulièrement vrai en ce qui concerne des domaines où l'impulsion politique est la plus marquée, l'exemple le plus significatif demeurant la question des gaz à effet de serre. Il ne se passe ainsi pas une session à l'OMI, que ce soit au Conseil, en comité ou sous-comité technique, sans qu'un ou plusieurs États ne soient pris en défaut de cohérence par rapport à leur position dans un autre organe de l'OMI.

C'est grâce à ces avantages comparatifs, alliant diplomatie, expertise technique, vision politique transversale et continuité que la France exerce une influence clé à l'OMI, contribuant ainsi à son rayonnement général dans le transport maritime international.

QUESTION À RODOLPHE SAADÉ, PRÉSIDENT DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA COMPAGNIE CMA CGM

COMMENT UN GROUPE D'ENVERGURE MONDIALE TEL QUE CMA CGM CONTRIBUE-T-IL AU RAYONNEMENT EUROPÉEN ET INTERNATIONAL DE LA FRANCE ?

Créé il y a 40 ans, le Groupe CMA CGM est devenu un acteur majeur du transport conteneurisé, présent sur toutes les mers du Globe. Grâce à son réseau de plus de 750 agences dans 160 pays, ses 509 navires (dont 23 sous pavillon français) et ses 5 340 navigants (dont 500 marins français), CMA CGM participe pleinement au rayonnement de la France en Europe et dans le monde.

Tout d'abord, en contribuant activement à la diffusion du savoir-faire français, grâce à l'exportation des produits « made in France » (luxe, vins et spiritueux, produits pharmaceutiques et agroalimentaires, matériel aéronautique...). Chaque année, le Groupe achemine 6 millions de tonnes de marchandises depuis les ports français, pour le compte de 6 300 clients.

Ensuite, en étant pionnier et à l'initiative de nombreuses innovations mondiales tel le développement du gaz naturel liquéfié (GNL) comme carburant maritime, en partenariat avec plusieurs acteurs français de la filière. Le Groupe

a récemment commandé 9 porte-conteneurs de 22 000 équivalent vingt pieds (EVP) propulsés au GNL, devenant la première compagnie à équiper ses très grands navires d'une telle motorisation.

Par ailleurs, nos 23 conseillers du commerce extérieur se mobilisent bénévolement pour soutenir les exportations nationales. Ils travaillent en étroite collaboration avec les ambassades françaises (Services Economiques Régionaux, Bureaux de Business France) et partagent leur expertise avec les entreprises souhaitant s'implanter à l'étranger.

Enfin, en poursuivant notre développement, nous démontrons non seulement que la France est une grande nation maritime mais aussi qu'il est possible d'entreprendre dans notre pays et d'y construire des leaders mondiaux.

Aujourd'hui, par ses actions, son dynamisme et son développement, CMA CGM est un groupe pleinement engagé dans le rayonnement de la France.

RODOLPHE
SAADÉ



www.marinemarchande2025.com

Conception et Réalisation : www.citheacomcommunication.fr

Crédits Photos : @PhilipPlisson - @JIFMAR - @A. Vandenhove - @O.brunet - @Geoff Brown

@Groupe Louis Dreyfus Armateurs - @REA

Sources : Commission Européenne « the 2018 annual economic report on EU blue economy », Mission de la flotte de commerce, Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, Flottes de combat 2016 - Bernard Préselin (navires de 100 UMS et plus)



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