

A dark teal background featuring a faint, stylized world map. The map is centered and shows the outlines of continents in a slightly lighter shade of teal.

OBJECTIF 2025

CAP SUR LA CROISSANCE BLEUE

**POUR UNE MARINE MARCHANDE FRANÇAISE
COMPÉTITIVE, AU SERVICE DE L'INDUSTRIE, DE L'EMPLOI ET DE LA NATION**

Parce qu'une flotte sous pavillon français est indispensable à l'indépendance stratégique et au rayonnement économique de la France, Armateurs de France propose une charte nationale pour l'économie française du transport et des services maritimes.

SOMMAIRE

- P.4** Transport et services maritimes, piliers de l'industrie française
- P.7** Pourquoi développer une flotte de commerce sous pavillon français ?
- P.10** Une ambition nationale en 6 axes
- P.14** Des mesures fortes pour la marine marchande française
- P.15** La France dispose d'un socle prometteur : ne le gâchons pas !



TRANSPORT ET SERVICES MARITIMES, PILIERS DE L'INDUSTRIE FRANÇAISE



Fortes de leur longue histoire, de leur savoir-faire et de leur vision à long terme, les entreprises maritimes françaises ont surmonté les nombreuses crises du *shipping* international depuis 2008. Elles s'appuient sur un vaste tissu de **petites et moyennes entreprises (PME), qui représentent 80 % des membres d'Armateurs de France**, ainsi que sur des champions mondiaux, à l'image du **groupe CMA CGM**, troisième armateur mondial dans le secteur du conteneur, de **Bourbon**, premier armateur mondial dans le secteur de l'offshore, ou du **groupe Louis Dreyfus Armateurs**, armateur de tout premier rang dans le transport maritime de vrac et dans le secteur des navires de services.

Ces entreprises ont fait le **choix patriotique de garder un cœur de flotte sous pavillon français et de conserver d'importants sièges sociaux en France**, afin de soutenir et de développer la filière dans son ensemble. Et ce malgré une concurrence internationale exacerbée.

Ce constat global ne doit pas valoir satisfecit : il impose, au contraire, de **renforcer nos entreprises, nos emplois et notre flotte, afin qu'ils créent une dynamique globale pour l'essor de la France maritime.**

Transport
et services maritimes
représentent
plus de

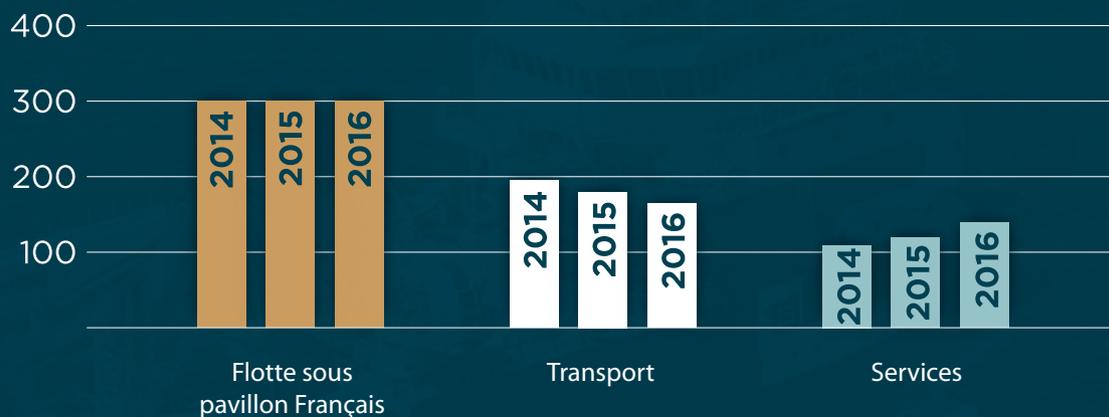
100 000

emplois directs
et indirects.

Le transport maritime assure près de 90 % des échanges mondiaux, 60 % du transport intra-européen et 78 % des importations françaises.

- Depuis 2013, notre secteur est le seul secteur industriel à contribuer positivement aux échanges extérieurs de la Nation.
- Le lien entre pavillon et emploi français est fort. L'emploi maritime français représente :
 - 22 000 emplois directs (16 000 navigants et 6 000 sédentaires),
 - 80 000 emplois indirects (agents maritimes, assureurs, sociétés de classification, etc.)
- Les compagnies françaises elles-mêmes emploient directement 46 000 salariés dans le monde.

La flotte de services maritimes, qui concentre des activités à haute valeur ajoutée, a mieux résisté après la crise, passant de 109 navires au 1^{er} janvier 2013 à 130 navires en 2016, grâce aux efforts de spécialisation et de modernisation des armateurs.



Malgré ces solides fondamentaux, la flotte de transport sous pavillon français n'a cessé de décliner depuis 2008.

Passée en 2014 sous le seuil alarmant de 200 navires, elle a atteint les 168 unités en 2016 contre 215 unités au 1^{er} janvier 2007. En deux ans, le nombre de navires sous pavillon français a baissé de plus de 15% !

En outre, dans le domaine des navires de services, la France a vu des filières clés pour l'industrie française disparaître (CGG sismique) ou passer sous contrôle étranger (Alcatel).

Les raisons en sont connues : le coût du pavillon français, l'organisation du temps de travail et l'absence de solidarité entre les entreprises françaises (par exemple dans les filières émergentes comme les Énergies Marines Renouvelables).

Il y a donc urgence à ce que le développement des entreprises maritimes françaises travaillant sous pavillon français redevienne une priorité politique assumée au plus haut niveau de l'État.



POURQUOI DÉVELOPPER UNE FLOTTE DE COMMERCE SOUS PAVILLON FRANÇAIS ?



POUR ASSURER L'INDÉPENDANCE DE LA NATION ET CRÉER UNE VÉRITABLE FILIÈRE INDUSTRIELLE

Assurer les approvisionnements et maîtriser les flux du commerce extérieur.

Créer une flotte stratégique pour garantir l'indépendance énergétique de notre pays mais aussi **le maintien des filières et des expertises industrielles françaises.**

Sécuriser les communications et flux d'informations, notamment grâce à la pose et au contrôle de câbles sous-marins.

Notre industrie est stratégique : elle est au cœur de compétences qui irriguent l'ensemble de l'économie maritime (banque, assurance, courtage, etc.) et au-delà (Énergies Marines Renouvelables, dites EMR).

POUR LE RAYONNEMENT INTERNATIONAL DE LA FRANCE

La flotte française dispose de porte-drapeaux de tout premier ordre à l'échelle internationale : CMA CGM, Bourbon, Louis Dreyfus Armateurs.

Les navires sous pavillon français sont, partout dans le monde, les **ambassadeurs de l'industrie française**, de sa qualité et de son savoir-faire

L'influence de la France dans les organisations internationales maritimes, telles que l'Organisation maritime internationale, est fonction de l'importance de sa flotte.

POUR UNE MEILLEURE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET UNE PLUS GRANDE SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

Avec ses 7 ans de moyenne d'âge au 1^{er} janvier 2015,
la flotte française est la plus jeune et la plus moderne en Europe
(12 ans de moyenne d'âge chez nos voisins européens).

L'excellence environnementale du pavillon français est mondialement reconnue :
chaque année, la flotte française figure sur le podium du Memorandum de Paris (MoU),
qui classe et distingue les pays selon leur degré d'engagement en termes de sécurité
de leurs navires et de qualité environnementale et sociale.

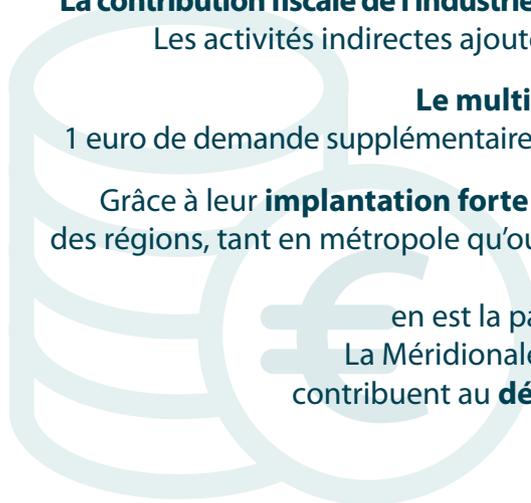


POUR LA RICHESSE GÉNÉRÉE POUR L'ÉCONOMIE NATIONALE

La contribution fiscale de l'industrie du transport maritime français est estimée à 660 millions d'euros.
Les activités indirectes ajoutent 3,3 milliards d'euros, les activités induites 1,85 milliard d'euros.

Le multiplicateur économique est de 2.25 pour le transport maritime :
1 euro de demande supplémentaire pour le transport maritime = 2,25 euros pour l'économie nationale.

Grâce à leur **implantation forte dans les territoires**, les entreprises maritimes servent l'économie des régions, tant en métropole qu'outre-mer. Les emplois à terre (sédentaires) sont déterminants pour l'économie des territoires maritimes et littoraux. L'activité « ferry » en est la parfaite illustration avec Brittany Ferries en Bretagne, DFDS à Calais, La Méridionale et Corsica Linea à Marseille. Outre-mer, les entreprises maritimes contribuent au **désenclavement** et à l'intégration des départements et collectivités dans leur environnement régional.





**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 économiques.

1 PROMOUVOIR LE « MADE IN FRANCE » MARITIME AUTOUR D'UNE LOGIQUE DE FILIÈRE INDUSTRIELLE

Rien ne peut se faire sans une mobilisation de l'ensemble des acteurs de l'économie maritime. Les grands projets structurants, à l'image des Énergies Marines Renouvelables, doivent associer l'ensemble des acteurs industriels et intégrer une composante maritime.

La solidarité entre entreprises françaises doit être une composante essentielle de toute politique maritime.

Définir une flotte stratégique est indispensable pour permettre la sécurité des approvisionnements de la Nation, garantir le contrôle des moyens de communication, compléter les forces armées et réaliser les services et travaux maritimes nécessaires.

Il ne s'agit pas de sanctuariser un nombre de navires mais de **raisonner selon une logique de filières, afin de développer les compétences et les emplois.**

2 LIBÉRER LE STATUT FISCAL ET SOCIAL DU MARIN FRANÇAIS

L'emploi maritime français est quasiment exclusivement lié aux entreprises françaises et au pavillon français. Ce triptyque entreprise/pavillon/emploi a permis le développement de l'emploi français pendant les périodes de croissance. Mais il crée une rigidité forte en cas de difficulté des entreprises françaises ou de surcoût chronique du pavillon français. **Il faut favoriser l'emploi français à bord des navires sous pavillon internationaux, surtout lorsqu'ils sont contrôlés par des entreprises françaises.**

En outre, **le statut fiscal et social du marin français est largement obsolète et mal conçu. Le réformer, c'est assurer l'essor de l'emploi maritime dans notre pays.**

C'est pourquoi la problématique de l'employabilité des salariés maritimes français doit être au cœur d'une réflexion stratégique. Les entreprises doivent disposer d'un vivier de compétences dont ont besoin les industries maritimes (transport, offshore, services, EMR).

3 MODERNISER LE CADRE FISCAL POUR FAVORISER L'INVESTISSEMENT ET RENOUVELER LA FLOTTE

Pour affronter une concurrence internationale particulièrement intense, l'industrie des transports et des services maritimes a plus que jamais besoin d'outils en faveur de la compétitivité.

L'objectif prioritaire est d'accompagner le renouvellement des flottes en favorisant l'innovation demandée par l'industrie maritime. L'outil de financement, qui pourrait être lié à la flotte stratégique en cours de définition, serait limité dans le temps, sur une période de 2 à 5 ans.

4 ASSURER LE RAYONNEMENT DE LA FRANCE AU NIVEAU INTERNATIONAL ET EUROPÉEN

Le *shipping* constitue le vecteur principal de la mondialisation. **La France doit jouer un rôle clé dans les organisations internationales majeures du secteur** (Organisation maritime internationale, Organisation internationale du travail, Organisation mondiale du commerce). 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.

5 VALORISER L'ENGAGEMENT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL DU SHIPPING FRANÇAIS ET EN FAIRE UN VÉRITABLE AVANTAGE COMPARATIF FACE À NOS CONCURRENTS

Le transport maritime est le mode de transport le plus économe à la tonne transportée. Depuis de nombreuses années, les armateurs français ont parié sur la qualité, la sécurité et l'efficacité énergétique de leur offre de transport. **L'objectif ici est d'accompagner cet effort pour accroître l'avantage comparatif du pavillon français, pour un pavillon d'excellence, des marins bien formés, des navires innovants, et une France leader sur les nouveaux moyens de propulsion.**

6 RENFORCER LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ DES NAVIRES SOUS PAVILLON FRANÇAIS

Même si le pavillon maritime français n'a connu qu'un seul acte de terrorisme (*Le Limburg*) au cours des quinze dernières années, les événements survenus depuis novembre 2015 ont malheureusement montré qu'il est nécessaire de protéger les activités de transport, notamment de passagers, et la croisière.

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.

LA FRANCE DISPOSE D'UN SOCLE PROMETTEUR : NE LE GÂCHONS PAS !

Les armateurs français représentent une flotte diversifiée, moderne et bien structurée :

- ▣ **une présence dans tous les métiers traditionnels du transport maritime** (transport de conteneurs, de vrac solides et liquides, transport de passagers, croisière) **et dans les métiers dits de services** (offshore pétrolier, pose de câbles sous-marins, recherche océanographique, services portuaires, etc.) ;
- ▣ **des entreprises familiales** ayant choisi de maintenir leur siège en France et capables d'investir dans la durée ;
- ▣ **des navires plus sûrs, plus propres et plus économes en énergie** que beaucoup de leurs concurrents ;
- ▣ **un vivier de 16.000 marins au commerce**, dont la formation est reconnue au niveau international ;
- ▣ **un savoir-faire managérial reconnu**, qui contribue à la dynamique indéniable de l'industrie maritime européenne (n°1 mondiale) ;
- ▣ **une école de formation d'excellence**, l'Ecole nationale supérieure maritime (ENSM) ;
- ▣ **une ambition forte** de devenir leader sur chaque segment d'activité.

La France doit poursuivre ses efforts pour se doter d'une politique maritime à long terme et ambitieuse. Elle en a les moyens et le tissu économique. Il lui faut la volonté de la mettre en œuvre.

www.marinemarchande2025.com

Conception et Réalisation : www.citheacommunication.fr
Imprimeur : Phil Print • Imprimé en France • Crédits Photos : CMA CGM/Philip PLISSON,
Bourbon, Brittany Ferries, La Méridionale/G.Martin-Raguet, Louis Dreyfus Armateurs, Comex
Sources : ISEMAR et Oxford Economics



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