

EDITO



Le secteur du transport et des services maritimes français est un secteur très diversifié. Il englobe les activités offshores, l'océanographie et la recherche sous-marine, la pose et l'entretien de câbles sous-marins, le transport de passagers et de marchandises bien sûr, mais aussi l'assistance et le sauvetage, les services portuaires et l'approvisionnement de sables marins. Autant d'activités touchées par la crise sanitaire liée au COVID-19 qui intervient, en outre, dans un contexte international complexe avec le Brexit, des relations commerciales internationales sous tension, des actes de piraterie en recrudescence, des coûts de matières premières fluctuants et des frets maritimes très volatiles...

La période que nous vivons révèle le caractère stratégique de nos activités maintenues tout au long de la crise malgré de grandes difficultés opérationnelles. Le shipping est un maillon essentiel des chaînes d'approvisionnement, il est donc indispensable à la continuité de l'économie et de la vie même des citoyens. Les compagnies maritimes ont œuvré contre vents et marée pour acheminer les biens et produits essentiels, notamment médicaux, alimenter les réseaux énergétiques ou encore entretenir les câbles sous-marins qui véhiculent 99% des données numériques. Elles se sont mobilisées sans relâche, et le sont encore aujourd'hui, pour permettre les relèves d'équipage très contraintes par les mesures de prévention sanitaires mises en place par les autorités locales, par les fermetures de frontières et par le manque de transport aérien. Assurer la sécurité et le bien être à bord des personnels navigants reste la priorité des armateurs. Je tiens d'ailleurs à saluer tous nos marins qui ont, encore une fois, fait preuve d'un engagement sans faille. Ils sont ces héros invisibles de notre quotidien, ils sont des travailleurs essentiels.

Aujourd'hui, la priorité des Armateurs de France est la relance de notre secteur qui sera également un élément indispensable au rebond de l'économie nationale. Notre plan stratégique pour la Marine marchande se veut consensuel entre tous les partenaires et parties prenantes de notre écosystème maritime : les parlementaires, les élus de tous les niveaux de collectivité, le Cluster maritime français et toutes les organisations professionnelles du secteur, sans oublier bien entendu les organisations syndicales, navigants comme sédentaires. Ce plan conciliant l'économie, l'humain et l'écologie, vise à consolider les fondamentaux de notre secteur d'intérêt national et à assurer sa compétitivité et sa pérennité.

Notre Président de la République, Emmanuel Macron a plusieurs fois exprimé son ambition maritime pour notre pays proclamant en décembre dernier, aux Assises de la Mer, que « le 21 siècle sera maritime ! », et annonçant récemment « l'accélération de notre stratégie maritime ». Notre plan s'inscrit en écho à cette ambition et sert deux objectifs majeurs. Le premier est de disposer d'une Marine marchande française en tant qu'outil stratégique pour la nation et ses enjeux de souveraineté, au service des acteurs économiques nationaux pour tous types de transports et de services, en toutes circonstances, reposant sur les valeurs de solidarité économique. Le second est de façonner une flotte de commerce sous pavillon français exemplaire en matière environnementale et sociale répondant aux réglementations les plus avancées, tout en s'inscrivant délibérément dans la transition vers la décarbonation.

Jean-Emmanuel Sauvée,
Président d'Armateurs de France

SOMMAIRE

1- Le shipping, une filière stratégique pour l'économie française p. 3

Le shipping français, ses fondamentaux

Une filière très affaiblie par la crise du COVID

2- Le plan stratégique : une boussole pour notre industrie p. 5

Un plan, 4 packs

3- Les engagements de la filière du shipping p. 7

4- Conclusion p. 8

Annexes p. 9

4 packs, 40 propositions d'actions



1- Le shipping, une filière stratégique pour l'économie française

Les fondamentaux de la Marine marchande française

C'est le **mode multiséculaire** du transport de passagers et des échanges de marchandises qui permet **l'accès aux biens au plus grand nombre et au meilleur prix**, auquel s'ajoute maintenant l'ensemble des **services fournis en mer aux industriels**, représentant un axe de développement important du pavillon français.

C'est en France un **pavillon d'excellence** pour la sécurité et la formation de nos marins et officiers.

C'est une **voix politique** importante pour la France en tant que **2^{ème} puissance océanique et 6^{ème} puissance économique mondiale**.

Ce sont **des valeurs de solidarité, d'engagement et d'ouverture** aux cultures du monde entier.

C'est une filière **résolument engagée** dans une dynamique de **transition écologique innovante**.

Ce sont **des compétences et des savoir-faire indispensables à l'écosystème maritime et à l'économie internationale**.

C'est un levier pour faire participer de nombreux pays aux **chaînes de valeurs économiques**.

C'est le mode de transport **le plus efficace à la tonne transportée sur le plan environnemental**.

C'est un **outil de cohésion** pour notre nation englobant les territoires de métropole et d'Outre-mer.

C'est une industrie à **haute intensité capitalistique** disposant d'une **vision de long terme**.

Ce sont des **services à haute valeur ajoutée** comme les services éoliens et les activités offshore, la pose et l'entretien des câbles sous-marins, ainsi que des **services portuaires** (pilotes, remorqueurs, lamaners, ...).

EN CHIFFRES :

C'est **26 000** emplois directs

C'est **50 millions** de passagers

C'est plus de **400** navires sous pavillon français aux activités diversifiées, opérant sur toutes les mers du globe

C'est **90 %** des marchandises transportées dans le monde

C'est **5%** d'augmentation en termes de tonnage et de nombre de navires en 2019 et **9%** pour la flotte au long cours en nombre de navires.

Une filière très affaiblie par la crise du COVID

La crise sanitaire liée au COVID a porté un **coup d'arrêt brutal** à un grand nombre de ses composantes, notamment aux activités de transport de passagers (ferries et croisières), mais aussi aux échanges internationaux de vrac qui ont très fortement chuté.

En outre, cette crise intervient dans un **contexte international complexe** (Brexit, relations commerciales internationales, Global CAP 2020 au 1^{er} janvier 2020, piraterie, coût des matières premières...).

Conséquences de la crise :

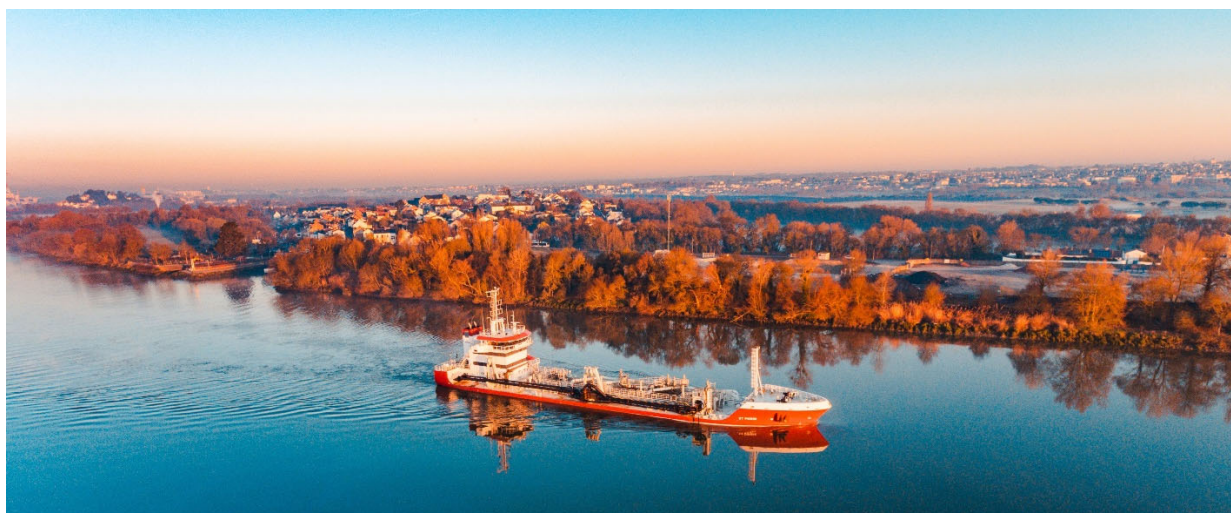
- **Désorganisation des échanges maritimes**
- **Désorganisation opérationnelle** (relèves d'équipages difficiles sans que les marins soient considérés comme des travailleurs essentiels)
- **Impact financier lourd** : des pertes de chiffres d'affaires significatives
- Mais aussi : mise en évidence du caractère **stratégique** de nos activités maintenues pendant la crise, **indispensables à la continuité de l'économie, des chaînes d'approvisionnement et donc de la vie même des citoyens.**

➡ **Un plan de relance massif est donc d'intérêt national**

EN CHIFFRES :

Transport de passagers : - **90%** de baisse d'activité
et des chiffres d'affaire anticipés à - **40%** pour 2020 comparé à 2019

Jusqu'à **11%** de la flotte mondiale de conteneurs à l'arrêt en mai 2020



2- Le plan stratégique : une boussole pour notre industrie

Le plan stratégique pour la Marine marchande française sera un élément essentiel au **rebond de l'économie nationale et en même temps à la relance de ce secteur stratégique**. Il s'agit de consolider ses fondamentaux, d'assurer sa compétitivité et sa pérennité dans un contexte mondial en fortes évolutions.

Concilier l'économie, l'humain et l'écologie en sera le fondement.

Ce plan s'inscrit en écho à l'ambition maritime exprimée par le Président de la République lors des Assises de la Mer 2019 à Montpellier : « **le 21 siècle sera maritime !** » et lors son discours du 14 juin annonçant « **l'accélération de notre stratégie maritime** ». **Gardons le cap sur la croissance bleue !**

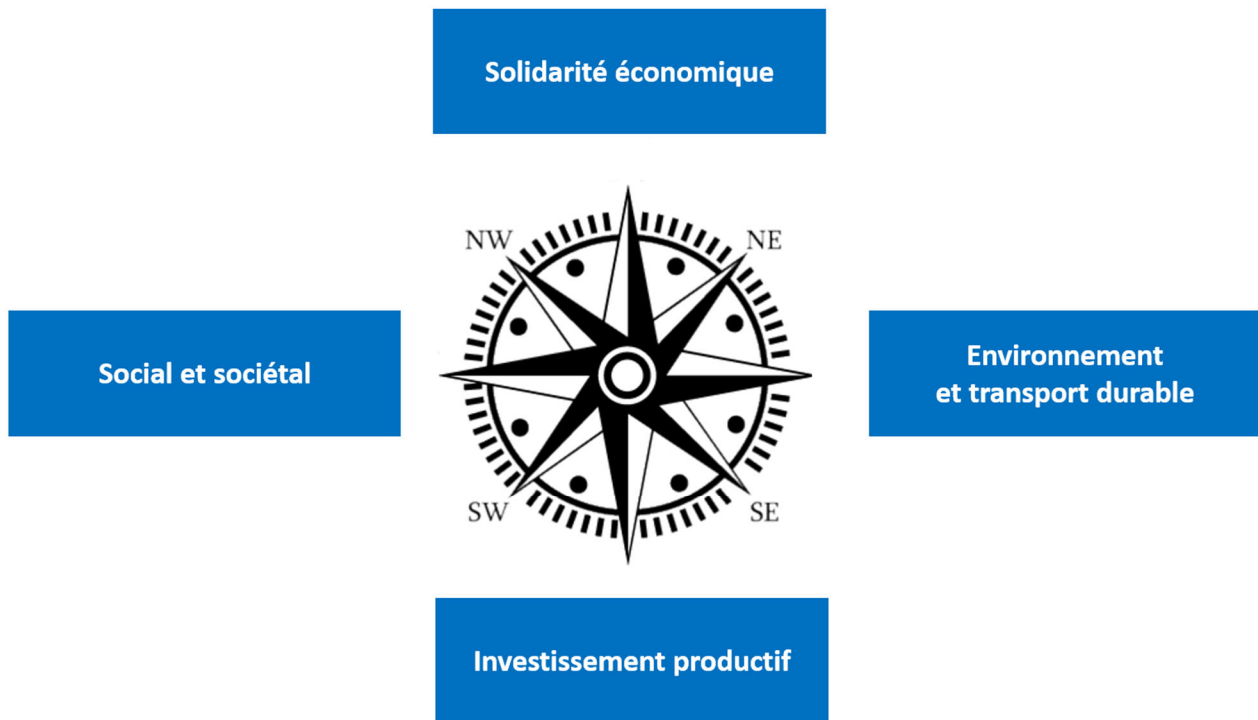
Un plan au service de **deux objectifs** :

- Disposer d'une flotte maritime française en tant qu'**outil stratégique pour la France, puissance d'équilibre**, et ses enjeux de **souveraineté**, au service des acteurs économiques nationaux pour tous types de transports et de services, en toutes circonstances, reposant sur les valeurs de **solidarité économique**.
- Disposer d'une flotte de commerce sous pavillon français **exemplaire en matière environnementale et sociale** répondant aux réglementations les plus avancées tout en s'inscrivant délibérément dans la transition vers la **décarbonation**.

Ce plan stratégique pour la Marine marchande française vise à poursuivre la dynamique de croissance favorable de 2019 qui a été freinée par la crise que nous traversons. Il s'articule autour de **4 volets d'actions** chacun couvrant une thématique propre. C'est l'ensemble de ces volets tous réunis qui permettra d'atteindre de façon cohérente les objectifs décrits ci-dessus.



Un plan, 4 packs



Pack 1 : Solidarité économique

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

Pack 2 : Social et sociétal

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

Pack 3 : Environnement et transport durable

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

Pack : Investissement productif

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

Chaque pack fait l'objet d'un ensemble de **propositions d'actions concrètes** qui consistent, pour la plupart, en la **consolidation et l'amplification de mesures existantes constitutives du dispositif maritime actuel** : 39C, taxe au tonnage, exonération de charges, nos registres d'immatriculation français (dont le RIF).

Elles sont présentées de façon détaillée en annexe.

Les armateurs, leurs équipages à terre comme en mer et les équipes d'Armateurs de France, solidairement, sont déterminés à se mobiliser pour leur mise en œuvre avec les services de l'État et les partenaires économiques majeurs de notre pays.

3- Les engagements de la Marine marchande française

Un engagement déterminé pour la **transition écologique** et visant à atteindre les objectifs arrêtés par l'Organisation Maritime Internationale en 2018 :

- la **réduction d'au moins 40% des émissions de gaz à effet de serre** (à la tonne par kilomètre) par les navires d'ici 2030 par rapport à 2008,
- la **réduction du volume total des émissions d'au moins 50% en 2050 par rapport à 2008**, tout en poursuivant l'action vers la **décarbonation** du transport maritime.

Développer la **solidarité** avec les entreprises de la filière et les acteurs économiques impliqués dans le commerce international.

Favoriser le **pavillon français** et **l'emploi de marins français**.

Poursuivre un **dialogue social de qualité** au niveau des branches.

Améliorer la **compétitivité** de nos entreprises.

S'engager dans la **R&D** avec l'écosystème industriel.

Renforcer le partenariat avec **l'ENSM**.

Inscrire les **objectifs sociaux et environnementaux** dans les statuts d'Armateurs de France.

Ce plan rend possible un doublement de la flotte de commerce sous pavillon français dans les 5 ans.



4- Conclusion

Ce plan s'inscrit dans la continuité et la logique des actions menées depuis plus de 30 ans, en matière de politique maritime, mais est aujourd'hui d'une **ampleur inégalée**.

Il aura un résultat majeur pour servir **l'intérêt national que représente la Marine marchande pour l'économie de notre pays**.

Le volet **Solidarité économique** permettra de créer un **courant d'affaires nouveau** pour les armateurs, le volet **Investissement productif** permettra le développement de la flotte pour mettre en adéquation les capacités de transport avec cette **nouvelle dynamique commerciale**. Les **packs Sociaux et Environnementaux** accompagneront, de façon très volontariste, la croissance massive de la flotte de commerce.

Ce plan donnera du secteur maritime une image dynamique d'un point de vue **économique**, vertueux sur les aspects sociaux et fera du **pavillon français une référence mondiale en matière d'environnement**.

Il contribue à soutenir les armateurs en **développant la flotte** sous pavillon national, à accroître l'emploi maritime et à miser sur **l'excellence des marins français**.

Ce plan indispensable pourra s'inscrire plus globalement dans un **plan pour la France maritime** regroupant les ports, la navigation fluviale, la plaisance professionnelle et de loisir, la course au large, la pêche sous toutes ses formes, la voile de compétition, les cultures marines, la Marine Nationale, la recherche océanographique et scientifique, et enfin l'Outre-mer.

Notre ferme résolution est que ce plan soit **consensuel** entre tous les partenaires et parties prenantes concernées : les parlementaires, les élus de tous les niveaux de collectivité, le Cluster maritime français et toutes les organisations professionnelles du secteur, sans oublier bien entendu les organisations syndicales de notre secteur, navigants comme sédentaires.

En un mot, **la France des marins, des navires et des bateaux**.

Ce projet stratégique pourrait faire en sorte, pour la première fois dans l'histoire et au-delà des occasions manquées, que **la France devienne enfin la thalassocratie pacifique et moderne** qu'elle a toujours mérité d'être, depuis les premières initiatives maritimes en Méditerranée, il y a 2600 ans.



Annexes

4 packs

40 propositions d'actions

Pack Solidarité Économique

A. **Loi de 1992 revisitée** : « Chargez français ! » = extension du concept à d'autres secteurs stratégiques que le pétrole : aux vracs secs, au transport de conteneurs, de voitures, de gaz liquéfié, à la pose de câbles sous-marins, à l'offshore pétrolier, au soutien à l'éolien en mer, à la recherche sismique.

B. **Loi de 1992 amplifiée** : Augmentation des volumes de 5,5% à 10% dans le secteur du transport de produits pétroliers¹ et application de cette nouvelle norme de 10% à l'ensemble des nouveaux secteurs concernés. Les nouveaux taux s'appliqueront en valeur et en volume. Ce taux sera monté à 50% dans le cadre des trafics Outre-mer. La mise en œuvre de cette mesure répondra concrètement à l'ambition du concept de **flotte stratégique** à l'étude depuis plusieurs années. A contrario, 90% du trafic import/export français (hors Outre-mer) restera sans aucune contrainte. Les 10% restants transiteront sous un pavillon français compétitif (dans le cadre du dispositif Article 39C / RIF / Exonération de charges ENIM et non-ENIM / Taxe au tonnage).

C. **Obligation pour les importateurs et exportateurs français d'intégrer dans leurs contrats, les incoterms suivants**, afin de favoriser la mise en application de la loi de 1992 revisitée et amplifiée :

- **FOB (Free On Board port)** pour que les importateurs français restent maîtres des coûts et de la qualité de transport maritime (exigence RSE) ;
- **CFR (Cost and Freight port)** pour obliger l'exportateur français à cette même maîtrise du transport.

-> Les points A, B et C porteront en conséquence sur environ 13 Millions de tonnes à l'exportation concernant les vracs liquides (pétrole brut et produits raffinés), les vracs secs (céréales, charbon et minerais), les conteneurs et les rouliers, ainsi que 1,5 Million de tonnes pour l'Outre-mer. 22 Millions de tonnes à l'importation, toutes catégories confondues et 5 Millions de tonnes pour nos Outre-mer seraient concernés.²

D. **Incitation des chargeurs français à « transporter français »** avec un dispositif fiscal incitatif, calculé sur le chiffre d'affaires que les chargeurs généreront en transportant leurs marchandises sur des navires au pavillon français.

E. **Développement de partenariats public/privé** (phares et balises, Marine Nationale, Interpol, Ministère des affaires étrangères, ENSM...) en créant de véritables synergies par des prestations croisées partout où c'est possible.

¹ L'article D. 631-2 du code de l'énergie prévoit que la capacité de transport maritime sous pavillon français ne peut excéder 8% des quantités de produits mises à la consommation au cours de la dernière année civile.

² Chiffres 2019

F. **Développement de l'Outre-mer maritime français par une utilisation amplifiée de la loi Girardin.** Un travail partenarial rapproché avec la FEDOM sera indispensable. Les projets développés feront des ports d'Outre-mer (Fort de France, Pointe à Pitre, Degrad-Des-Cannes, Marigot, Gustavia, Saint Pierre, Papeete, Nouméa, Saint-Denis, Mata Utu) le nœud de l'exploitation des dessertes maritimes depuis et vers l'Outre-mer.

G. **Relocalisation de la direction des Affaires maritimes de Paris vers le littoral,** comme cela a été fait pour l'ENIM à La Rochelle.

H. **La flotte scientifique et océanique française s'intègrera** dans le champ d'application des mesures précédemment citées.

I. **Un dispositif particulier sera mis en œuvre pour l'activité transmanche** avec notamment la prise en charge des coûts de promotion de la destination France par Atout France. Les « autoroutes de la Mer » de la façade Ouest de l'Europe seront aussi soutenues par la Commission Européenne, dans le cadre du plan de relance du tourisme à l'échelle européenne.

J. **Le cabotage intra-européen sera également développé** avec un concept du type « Fédéral Express de la Mer » en utilisant un nouveau type de navire extrêmement vertueux d'un point de vue environnemental.



- A. **Ouverture d'un « Fontenoy » du travail maritime entre les partenaires sociaux** : Syndicats représentatifs des marins et Armateurs de France, sous l'égide des Affaires maritimes, avec l'association des parlementaires, des représentants des régions et des départements littoraux et autres personnalités qualifiées, en vue d'élaborer un nouveau code du travail maritime pour son 100ème anniversaire (1926/2026). Celui-ci sera intégré, comme son prédécesseur, dans le code des transports. Outre les marins du commerce, les marins pêcheurs et les ostréiculteurs seront parties prenantes de ce chantier. Une personnalité reconnue et consensuelle du monde maritime pourrait présider ce grand chantier qui n'enlèvera rien aux avantages acquis, modernisera les textes actuellement en vigueur et dont les travaux prendront le temps nécessaire au dialogue et à la co-construction.
- B. **Développement de l'emploi pour les femmes** dans tous les métiers du secteur maritime.
- C. **L'intégralité des textes maritimes règlementaires et législatifs sera regroupée sous un label « Code de la mer »** qui sera également intégré dans le code des transports.
- D. **Développement des passerelles**, d'un point de vue brevets, notamment à la machine, entre la marine de commerce, la Marine Nationale, la pêche au large et la grande plaisance. Mise en œuvre d'équivalences maritimes pour permettre à des techniciens de naviguer avec des formations techniques « terrestres » validées Marine marchande et délivrance de livrets professionnels maritimes.
- E. **Doublement du budget annuel de l'ENSM de 18 à 36 millions €**, implication plus forte des armateurs dans le contenu des formations et les infrastructures.
- F. **Mise en place définitive d'un Net Wage** (« à la danoise ») en conformité avec les *State Aids Guidelines*.
- G. **« Extraction » des exonérations de charges ENIM du budget de la direction des Affaires maritimes**, tout en maintenant l'enveloppe globale annuelle de cette dernière, désormais rattachée au Ministère de la Mer.
- H. **Autorisation du maintien à l'ENIM hors exonération, de façon illimitée des navigants affectés à des fonctions dans des armements ou dans le cadre de missions de suivi de constructions. Élargissement de la base de cotisants** à l'ENIM à la plaisance et mise en œuvre d'une **assurance volontaire** à l'identique de la caisse des français de l'étranger.
- I. Le **Plan d'Épargne Maritime et le Certificat d'Investissement Maritime**, comme cela a été le cas entre 1989 et 1996, permettront à des milliers d'épargnants d'investir dans des navires et de créer un lien sociétal fort avec le monde maritime. Il s'agit de remettre au goût du jour une certaine forme de capitalisme populaire maritime.
- J. Concernant la **promotion sociale des équipages**, il sera étudié la possibilité de permettre, plus facilement, à des personnels d'exécution d'atteindre la qualité d'officiers. Les armateurs fourniront leurs meilleurs efforts pour éviter que les compétences des personnels d'exécution (matelots et ouvriers mécaniciens) ne disparaissent. Un partenariat spécifique avec les lycées professionnels maritimes permettra aux jeunes élèves de pouvoir raccrocher rapidement les formations d'officiers.
- K. **Soutien des Armateurs au Service Social Maritime et à la Touline.**
- L. **Ouverture du Service national universel** à l'embarquement sur des navires au pavillon français : remettons au goût du jour le concept de pilotin !
- M. **Soutien d'Armateurs de France à la création d'un service *coast guard* européen.**

- A. **Soutien actif à la proposition issue d'Armateurs de France de réduction/limitation de vitesse et/ou réduction de puissance** de l'ensemble de la flotte mondiale, principalement dans le secteur du vrac et du pétrole.
- B. **Soutien au classement en zone SECA de l'ensemble de la Méditerranée.**
- C. **Réflexion sur le classement de la ZEE française** (11 Millions de km², 2ème surface maritime mondiale) en zone NECA et zone SECA.
- D. **Création d'une cellule de R&D maritime**, fer de lance de la **coalition du Cluster Maritime Français** et de l'ADEME pour la Transition Énergétique et Écologique du Maritime, sous l'égide d'Armateurs de France. Cette cellule aura comme objectif d'élaborer des solutions techniques, technologiques et financières afin de se conformer aux objectifs européens et internationaux fixés en matière de **décarbonation**. De même, des études techniques seront menées en vue de la **digitalisation** des navires. Ce dernier objectif est aussi essentiel pour l'avenir de nos activités.
- E. **Réflexion sur la mise en place de taxes Sox et Nox** (oxydes de soufre et d'azote), en vue d'alimenter un **fonds de recherche et développement maritime français**, quand les navires entrant dans les eaux territoriales ne pourront pas respecter les normes. Les navires au pavillon français ou européen en seront exonérés et elles viendront en substitution ou en réduction de toutes autres taxes nationales ou internationales (européennes) environnementales nouvelles ou à créer, ou de la proposition de l'ICS de taxer à hauteur de 2 USD chaque tonne de combustible consommé.
- G. **Développement des technologies véliques, gaz liquéfié (GNL et GPL), biocarburants, stockage d'énergie par batteries, propulsion électrique, hydrogène, ammoniac...** par l'élargissement du dispositif de « **suramortissement vert** » en faveur de toutes les innovations et technologies possibles pour le verdissement des navires, avec une prise en compte des assiettes égales à 100% des actifs et un assouplissement des contraintes d'exploitation (30% d'escales françaises) en fonction de la qualité et de l'intérêt du projet pour l'environnement.
- H. **Développement d'une filière d'approvisionnement en GNL ship-to-ship sous pavillon français.**
- I. **Développement d'une politique massive de postes à quai équipés de branchements électriques dans les ports français** et aide à l'équipement des navires sous pavillon français.
- J. **Soutien à un développement massif de mise en place de pots catalytiques SCR sur les navires français** en vue du classement de la ZEE française en zone NECA afin de lutter contre les émissions d'azote.
- K. Même si les armateurs ont déjà engagé beaucoup d'efforts, **lancement d'études sur la réduction des déchets des navires sous toutes leurs formes et particulièrement lutte contre les matières plastiques.**

A. **Article 39C du CGI / Intégration fiscale**

- Augmentation de la dégressivité des investissements (augmentation du coefficient de 2,25 à 3,25).
- Raccourcissement de la durée d'amortissement de 8 à 6 ans (à l'identique des navires de pêche).
- Allongement de 2 à 15 ans, voire 30 ans, de la possibilité de refinancement des navires (30 ans dans le cas où les navires intègrent un investissement spécifique environnemental d'au moins 20 % du montant global du projet, 15 ans dans le cas contraire).
- Ouverture des bases fiscales aux entreprises et aux particuliers afin de ne pas reposer exclusivement sur les établissements bancaires (retour aux dispositifs antérieurs mis en place dans le cadre des GIE fiscaux).
- Neutralisation automatique de toute baisse de l'IS.
- Suppression de la limitation à 3 fois le loyer annuel dans le cadre des déficits reportables.

B. **Mise en place d'un Plan d'Épargne Maritime pour les particuliers** soumis au visa de l'Autorité des Marchés Financiers dans le cadre d'appels publics à l'épargne en vue du financement et refinancement des navires.

C. **Développement d'une assurance-crédit (type « GPS ») par la BPI** quand l'export crédit n'est pas possible.

D. **Renforcement du dispositif dit de la « Coface inversée »**, pour permettre des commandes entre armateurs français et chantiers de construction navale français ou fournisseurs et équipementiers français.

E. **Mise en place d'un fonds d'investissement de *Private Equity* dédié au maritime** en vue de compléter les apports en fonds propres des armateurs nécessaires au financement des navires. La BPI, comme des fonds de *Private Equity* français et internationaux ainsi que d'autres investisseurs privés, participeront au tour de table.

F. **Création d'un Certificat d'Investissement Maritime** (obligation garantie par une hypothèque maritime sur les navires) qui permettra, comme le fonds de *Private Equity*, de renforcer les fonds propres des armateurs en vue du financement ou du refinancement de leur flotte.

G. **Un système d'agrément allégé délivré par le ministère en charge des transports dans le cadre du 39C/ intégration fiscale** pour le Plan d'Épargne Maritime, ainsi que du ministère en charge de l'Outre-mer pour la loi Girardin permettra aux projets d'être élaborés et mis en œuvre en évitant les abus d'interprétation.

H. **Mise en place par la BPI d'un système de garantie de certains risques spécifiques d'exploitation** du type « navigation dans les eaux américaines » afin de permettre le contrôle français de navires de transport d'énergie de grande taille (type VLCC).

L'ensemble de ces mesures permettra un investissement massif dans de nouveaux projets ou dans le refinancement de flotte, à hauteur de 7,5 milliards € d'investissements :

- **4 Milliards € sur les bases fiscales bancaires** (montant envisagé récemment par les banques sur leurs propres bases fiscales, en partie soutenu par le gouvernement, dans le cadre d'un projet porté par des chantiers allemands et des investisseurs asiatiques. Ce projet qui représentait un intérêt plus que négligeable pour l'intérêt du pays, sera ainsi remplacé par un dispositif stratégique propre à développer la flotte et les emplois de marins français) **dans le cadre du 39C.**
- **1 Milliard € de bases fiscales « réservées annuellement par les banques à leurs clients armateurs français » dans le cadre du 39C.**
- **1 Milliard € de bases fiscales d'entreprises soumises à l'IS autres que bancaires, dans le cadre du 39C.**
- **500 Millions € de bases fiscales de particuliers, dans le cadre de Plan d'Épargne Maritime.**
- **1 Milliard € dans le cadre de la loi Girardin.**

