

P.02
/ L'ÉDITO DU PRÉSIDENT
Une véritable stratégie maritime
en 2014 ?

P.03
/ ZOOM SUR...
La relance portuaire



P.06
/ ÇA SE PASSE À BRUXELLES



P.06
/ ACTU
Mesures du Cimer :
des avancées significatives
à concrétiser rapidement

Rapport LEROY sur
la compétitivité des services
et transports maritimes

LA MÉRIDIONALE, une
compagnie très eco-friendly

P.09
/ LA MINUTE DE L'ÉCO

/ CULTURE MARITIME
Le voyage de l'Obélisque
Louxor/Paris (1829/1836)



P.04
/ L'INVITÉ DU MOIS
**Sécuriser les
approvisionnements
stratégiques français**
Entretien avec **Éric Banel**

/ L'ÉDITO DU PRÉSIDENT

Une véritable stratégie maritime en 2014 ?



Par Raymond VIDIL,
Président d'Armateurs de France

Les armateurs français sont aux avant-postes de la mondialisation. Acteurs d'une économie globalisée, ils sont soumis à une concurrence internationale qui exige de leur part une grande flexibilité.

Dans le contexte économique difficile que nous connaissons, nos entreprises ont montré une formidable capacité de résilience. Elles ont cherché à anticiper les évolutions à venir, à adapter leurs navires et à innover, pour améliorer la qualité de l'offre de transport et trouver de nouveaux marchés.

Cette évolution ne s'est pas faite aux dépens de la qualité. Bien au contraire. 2013 a ainsi été l'année des récompenses internationales pour les armateurs français. Notre engagement en matière de sécurité et de protection de l'environnement a été salué, et l'excellence du pavillon français reconnue.

De même, la force de notre dialogue social nous a permis de finaliser la refonte de nos conventions collectives car, comme nous le savons tous, il n'y a pas d'armateurs sans marins.

Ce faisant, nous aurions tort de nous satisfaire de ces lauriers. À la crise économique et financière que nous connaissons en Europe depuis 2008, se rajoute, dans les différents secteurs du maritime, vrac et conteneur en particulier, le déséquilibre généré par la surcapacité de navires plus nombreux et plus grands, qui ont entraîné une baisse des loyers et des taux de frets.

C'est dans cette période d'incertitude que nous vivons aujourd'hui et je comprends qu'elle inquiète nombre de nos membres. Nos compagnies vivent elles-mêmes très douloureusement le problème du surcoût du pavillon français face à des concurrents prêts à sacrifier la qualité sur l'autel de la rentabilité.

C'est la raison pour laquelle nous avons réagi aussi vivement lorsque notre activité maritime de transport et de logistique n'a pas été reprise dans le rapport GALLOIS puis exclue du bénéfice de la mesure « crédit d'impôt compétitivité » (CICE), qui aurait permis d'alléger les charges sur les salaires. Pourtant, quelle activité est plus exposée à la concurrence internationale que le transport maritime ?

Comme tout entrepreneur, nous avons besoin d'une visibilité à long terme sur les évolutions réglementaires et fiscales, et de l'appui des pouvoirs publics pour les sujets qui sont de leur ressort.

« NOTRE ENGAGEMENT EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ET DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT A ÉTÉ SALUÉ, ET L'EXCELLENCE DU PAVILLON FRANÇAIS RECONNUE. »

Or ces sujets ne sont pas nombreux. Depuis plus d'un an, nous avons ouvert avec le Gouvernement deux chantiers, dans un esprit de dialogue et de filière : l'autorisation des gardes privés à bord de nos navires, et la réforme de la loi de 1992 sur la sécurité des approvisionnements énergétiques de la France. Deux sujets régaliens par essence. En lien avec l'ensemble de nos adhérents et en associant étroitement les partenaires sociaux, nous avons présenté des propositions concrètes, directement opérationnelles et qui ne coûtent rien à l'État. Parce que la piraterie menace nos routes et nos marchés, parce que la filière de transport maritime de produits pétroliers doit continuer à garantir l'indépendance énergétique de notre pays, ces mesures sont indispensables pour conserver au pavillon français sa place sur l'échiquier mondial.

Sur ces deux dossiers, le Gouvernement nous a finalement donné raison à l'occasion du comité interministériel de la mer de décembre. Mais que de temps perdu ! Malgré tout, je veux rester confiant car j'ai pu constater que les armateurs français sont des entrepreneurs de long terme, qui ont déjà vécu plusieurs crises et ne doutent pas de leur avenir.

Le vrai combat de nos entreprises est celui des parts de marché partout dans le monde, afin de conserver la maîtrise des flux vers et en provenance de notre propre pays.

C'est une bataille dont on ne connaît pas l'issue mais que nous pouvons encore gagner si nous la menons ensemble - armateurs, syndicats, pouvoirs publics. Ce sera LA grande bataille de l'année 2014 pour notre secteur. Nous devons redoubler d'efforts et de détermination pour en sortir vainqueurs.

/ ZOOM SUR...

La relance portuaire

Ces dernières décennies, en dépit de leur position géographique exceptionnelle, les ports français semblaient incapables d'attirer les trafics maritimes en raison de leurs faiblesses structurelles et étaient en perte flagrante de vitesse face à leurs concurrents européens.

La loi du 4 juillet 2008, visant à relancer les ports français, a constitué un véritable tournant. Les trois objectifs poursuivis étaient le recentrage des ports sur des missions d'autorité publique, la modernisation de la gouvernance portuaire, et la mise en place d'un commandement unique pour rationaliser la manutention.

Lente à se mettre en place, cette réforme est désormais effective. Les armateurs français l'ont accompagnée, par sens de l'intérêt collectif, et ont payé un lourd tribut lors de sa mise en œuvre, comme beaucoup d'opérateurs portuaires.

UN PREMIER BILAN POSITIF MAIS INSUFFISANT

La productivité des ports nationaux s'est améliorée de façon significative et le climat social s'est apaisé. Toutefois, plusieurs sujets essentiels à la relance portuaire nationale font toujours défaut :

- > Le principal défi pour les ports français demeure l'augmentation des volumes qui restent largement en dessous des niveaux des ports d'Europe du Nord. On est très loin de la massification espérée.
- > En dépit de la création de conseils de coordination interportuaire, cette coordination reste très insuffisante, en dehors de l'axe Seine. Les synergies possibles entre ports français sont en dessous de ce qu'elles pourraient et devraient être.
- > Le développement commercial et industriel n'est toujours pas à la hauteur des attentes, en dépit de la création des conseils de développement de chaque port. Il faut véritablement passer à une phase de reconquête commerciale.
- > La question de la desserte de l'hinterland, tout particulièrement par voie ferroviaire, reste au cœur des difficultés des ports français. De même, la part du fluvial pourrait être bien meilleure s'il y avait un prix unique pour les chargeurs (par mutualisation des charges terminales ou THC).



POUR UNE NOUVELLE POLITIQUE PORTUAIRE

Quatre ans après le lancement de la réforme portuaire, il faut opérer un glissement des enjeux de gouvernance vers ceux de la desserte des ports, c'est-à-dire l'amélioration des liaisons avec l'hinterland. C'est aujourd'hui l'enjeu fondamental de la reconquête de nos parts de marché en Europe. Pour ce faire, le développement de la multimodalité, qui permettra de désenclaver les grands ports maritimes, doit constituer une priorité.

Pour amorcer cette nouvelle phase, successive à la réforme portuaire, quatre grands axes sont mis en exergue :

/ Renforcer la coordination interportuaire autour de l'axe Seine et de l'axe Rhône.

Pour ce faire, les ports du Havre et de Marseille doivent être positionnés au premier plan des priorités nationales, constituant deux grandes portes d'entrée et de sortie Nord/Sud pour les échanges internationaux. L'axe Seine fait figure de précurseur, avec la création d'HAROPA (Le Havre, Rouen, Paris) en 2012. L'axe Rhône doit être structuré sur ce même modèle, principalement entre Marseille et Lyon. De telles structures permettront le développement de grands corridors de fret.

/ Améliorer la desserte des ports français, qu'elle soit routière, fluviale ou ferroviaire.

Un port qui n'est pas relié à son hinterland est une impasse inutile. Le choix des grands projets d'infrastructures de transport de demain doit intégrer la desserte des ports français comme une de ses priorités politiques. Parmi les projets les plus urgents figurent la création des accès directs à la Seine et au Rhône de Port 2000 au Havre et de Fos2XL à Marseille, le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, la ligne Serqueux-Gisors et le doublement de la ligne ferroviaire Le Havre-Paris. Compte-tenu des contraintes budgétaires, il est essentiel de faire des choix très ciblés.

/ Développer les zones industrielo-portuaires

À l'ère du redressement productif, les grands ports doivent se positionner rapidement afin de ne pas manquer un virage décisif. C'est un enjeu pour la réindustrialisation française, mais aussi un défi, représenté par le développement de nouveaux segments, tels que les énergies marines renouvelables, ou la filière du gaz naturel liquéfié, grande piste d'avenir pour le transport maritime et fluvial.

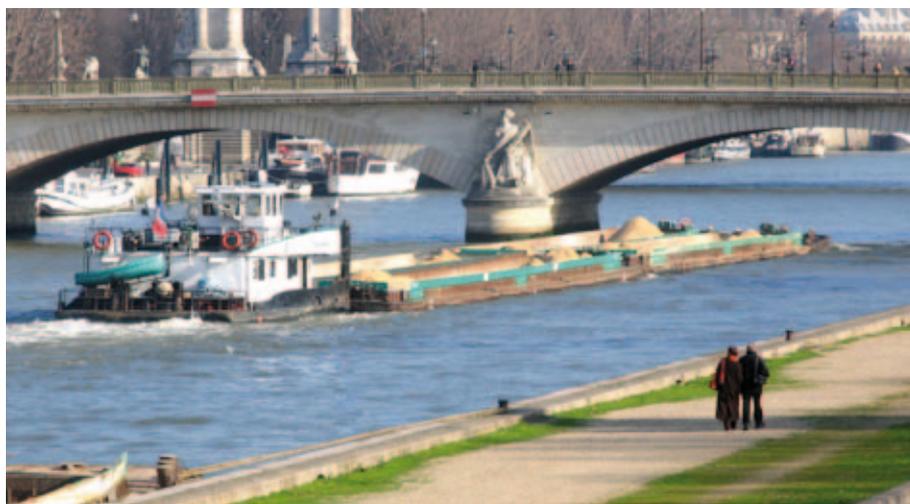


» / Lever les obstacles au développement du transport fluvial

Le domaine fluvial souffre de spécificités françaises qui freinent son développement. Il doit ainsi assumer le coût de transfert depuis le navire, ce qui n'est pas le cas des transporteurs ferroviaires et routiers. Les armateurs recommandent une adaptation des procédures à celles de la zone ARA (Amsterdam/Rotterdam/Anvers) et du bassin Rhénan, où la manutention des trois modes de transport terrestre est intégrée dans la prestation globale de manutention portuaire entre acconiers et armateurs.

À LA CROISÉE DES CHEMINS

Le sort des ports français ne saurait laisser indifférents ni les armateurs, ni les chargeurs, ni la filière logistique et les territoires. Tous veulent que la France trouve sa place dans les grandes nations portuaires européennes. Il en va de son propre avenir maritime.



Il n'est plus temps de s'interroger – à nouveau – sur la meilleure gouvernance portuaire. Ouvrir ce débat, c'est préférer la solution de facilité, car elle ne coûte rien et relève essentiellement de l'État. La qualité

des infrastructures et le développement de la logistique doivent désormais être au cœur de nos préoccupations.

/ L'INVITÉ DU MOIS

Sécuriser les approvisionnements stratégiques français : concrétiser sans attendre les mesures du Comité Interministériel de la Mer



Éric BANEL, Délégué Général d'Armateurs de France

Administrateur en chef des Affaires Maritimes, Éric BANEL est, depuis mai 2012, Délégué Général d'Armateurs de France, l'organisation professionnelle des entreprises françaises de transport et de services maritimes. Co-rapporteur du groupe de travail sur la politique maritime de la France en 2006, il a ensuite été le conseiller maritime de plusieurs ministres, de Dominique BUSSEREAU à Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET. Éric BANEL est également membre du Conseil Supérieur de la Marine Marchande et du Conseil National de la Mer et des Littoraux, Administrateur de l'Agence des Aires Marines Protégées ainsi que de l'École Nationale Supérieure Maritime.

La France est très largement dépendante du transport maritime pour assurer ses approvisionnements en produits pétroliers. La loi du 31 décembre 1992 vise à assurer ces approvisionnements afin de garantir l'indépendance stratégique du pays.

Le dispositif actuel impose la constitution de stocks stratégiques, correspondant à 90 jours de consommation courante. Afin de permettre la constitution et le maintien de ces stocks, la loi oblige également les raffineurs à disposer en permanence d'une capacité de transport maritime de pétrole brut sous pavillon français, équivalente à 5,5 % des quantités de pétrole entrant dans l'unité de raffinage.

Cette législation est malheureusement devenue obsolète car la France importe de plus en plus de produits raffinés, et de moins en moins de pétrole brut. Or ce ne sont pas les mêmes navires qui transportent le brut et le raffiné. D'une vingtaine de navires, la flotte française entrant dans le champ de la loi est aujourd'hui tombée à 9 et continue de décroître.

Sans capacité de transport maritime adéquate, il n'y a donc pas de reconstitution de nos stocks stratégiques. Le transport est donc un facteur de vulnérabilité important pour notre pays, particulièrement évident pour nos outremer, souvent situés à la périphérie des grandes routes maritimes internationales.

/ Le Comité Interministériel de la Mer du 2 décembre et le discours du Premier ministre Jean-Marc AYRAULT ont été les deux temps forts de cette fin d'année 2013. En quoi marquent-ils une étape décisive dans le dossier de la loi de 1992 sur les régimes pétroliers ?

Indéniablement, le Premier ministre nous a entendus. En actant l'extension de la loi de 1992 aux produits raffinés, il a également démontré que son Gouvernement était désormais dans l'action. C'est une très bonne nouvelle. Et un succès collectif, car pour la première fois depuis de nombreuses années, armateurs et organisations syndicales ont travaillé ensemble et





» porté de concert cette réforme auprès des pouvoirs publics.

Pour autant, nous sommes encore loin du but et le plus dur reste encore à faire : trouver une solution opérationnelle partagée par le Gouvernement et par les pétroliers afin de donner corps à la réforme. Le sujet est complexe. L'enjeu énorme. Il ne faut surtout pas baisser la garde.

Il faut également poursuivre le combat pour inclure le charbon et le gaz dans le champ de la loi.

/ Pouvez-vous nous rappeler quel est l'enjeu de cette réforme ?

Avec la disparition de BW en 2012 et la fermeture programmée de Maersk Tankers France, c'est la filière française de transport de produits pétroliers qui est aujourd'hui menacée. À travers nos entreprises et nos emplois, nous risquons de perdre un savoir-faire exceptionnel et une expertise reconnue partout en Europe. Nous avons une flotte jeune, à haute qualité environnementale, ce qui est crucial pour un pays qui garde encore en mémoire les catastrophes de l'Erika ou du Prestige.

Pour nous, l'enjeu est clairement social et environnemental. Pour le Gouvernement, il est aussi stratégique car sans une flotte française réquisitionnable, il ne sera plus à même de garantir la sécurité de nos approvisionnements en temps de crise.

/ Au-delà de la baisse de nos capacités de raffinage, qu'est ce qui explique notre difficulté à conserver une flotte nationale ?

C'est le manque de compétitivité du pavillon français. Le rapport du député

Arnaud LEROY l'a bien montré : notre pavillon, du fait des réglementations fiscales et sociales qui lui sont associées, est de 20 % plus cher que le pavillon britannique ou allemand et 40 % plus cher que le pavillon danois ou italien. Le surcoût du pavillon français, sur fond de crise économique et de concurrence exacerbée par une surcapacité mondiale, a conduit à l'effritement progressif de la flotte française de transport de produits pétroliers. Les entreprises qui étaient des filiales de compagnies étrangères installées en France, à l'image de BW, ont été les premières à quitter le pavillon français.

/ La France est-elle encore dépendante de ses approvisionnements maritimes ?

Prenons un exemple. La dépendance de nos forces armées vis-à-vis du pétrole, que ce soit en situation courante ou en période opérationnelle, reste forte, comme l'ont montré les dernières interventions françaises sur des théâtres étrangers, en Lybie et au Mali. L'autonomie stratégique des forces impose donc le maintien d'une capacité de transport et d'approvisionnement nationale. Au fond, il existe une véritable mission dévolue en permanence aux unités de la Marine Marchande, qui est d'assurer l'assistance logistique des forces navales. Cette mission n'est plus assurée aujourd'hui. L'indépendance stratégique de la France suppose d'être en mesure de répondre, en tout temps, aux besoins fondamentaux de la Nation comme à ceux des forces armées.

/ Concrètement, quelle solution préconisez-vous ?

La France devra disposer, à tout moment et en toutes circonstances, d'une capacité de transport sous pavillon

français. Pour cela, nous proposons la constitution, par appel d'offres, d'une garantie, c'est-à-dire d'un nombre minimal de navires sous pavillon français. Il ne s'agira plus d'une obligation d'affrètement, ni pour le brut ni pour le raffiné, car le dispositif actuel est difficile à généraliser à la multitude d'acteurs intervenant sur le secteur des produits raffinés et pénalise le raffinage français.

Les navires seront immatriculés au registre international français et seront réquisitionnables par les pouvoirs publics. Le nombre de navires « garantis » sera déterminé par le Gouvernement et devrait correspondre à 5,5 % des quantités de produits stratégiques mises à la consommation, ce qui devrait permettre de satisfaire aux besoins fondamentaux de la Nation et de nos forces armées.

Cette solution, purement réglementaire, ne coûte rien à l'État français et fait consensus. Grâce à elle, les armateurs pourront s'engager sur l'emploi français à bord et l'embarquement des élèves officiers de la Marine Marchande.

/ Précisément, outre la sécurisation des approvisionnements énergétiques stratégiques, quels autres avantages y aurait-il à votre solution ?

En maintenant une flotte de navires sous pavillon français, notre proposition permet le développement de l'emploi français. Ainsi, c'est près de 30 navires supplémentaires qui pourraient être immatriculés sous pavillon français, avec 400 emplois français de navigants et sédentaires.

L'enjeu est également environnemental. L'âge moyen de la flotte mondiale constitue un facteur aggravant du risque écologique qui, dans le contexte européen notamment, a une résonance émotionnelle forte dans le public.

Au contraire, la flotte française, moderne et âgée en moyenne de 8 ans, offre des garanties fortes pour un État soucieux de son image et de sa crédibilité environnementales. Rappelons que la flotte française a été récompensée à nouveau en 2013 pour sa qualité et son savoir-faire.

« Last but not least », ce sujet, qui est à la frontière entre 3 mondes, celui des transports, de l'énergie et de la défense, serait un excellent moyen d'affirmer enfin une véritable politique maritime française. Un argument de poids à l'heure où le Gouvernement s'est déclaré prêt, par la voix de son Premier ministre, à tout mettre en œuvre pour construire une véritable filière maritime française.

/ ÇA SE PASSE À BRUXELLES



- Au programme du Parlement Européen et du Conseil début 2014 : discussion du projet de règlement sur l'accès au marché des services portuaires et règlement sur le monitoring des émissions de CO₂.
- Ont été adoptés le règlement relatif au recyclage des navires et la directive relative aux combustibles alternatifs.
- La première session plénière du Forum Européen pour le transport maritime durable a eu lieu le 27 novembre 2013.
- L'ECSA, l'association des armateurs européens, a désormais un nouveau Président, Thomas Redher, et un nouveau Secrétaire Général, Patrick Verhoeven.

Attention, la session parlementaire s'achève le 17 avril 2014, en vue des élections européennes de mai.

/ ACTU

Mesures du Cimer : des avancées significatives à concrétiser rapidement

Le Comité Interministériel de la Mer (Cimer) du 2 décembre 2013 a été, pour notre organisation professionnelle, un indéniable succès : piraterie, réforme de la loi de 1992, simplification et modernisation du droit, fiscalité des plus-values, mobilisation de la Banque publique d'investissement (BPI), appel à projets sur le Gaz Naturel Liquéfié (GNL) sont autant d'avancées pour le développement de nos entreprises et de nos emplois.

Mais si la volonté politique est désormais manifeste, elle doit rapidement se concrétiser. C'est tout l'enjeu de l'année 2014.

À la suite du Comité interministériel de la Mer, le Premier ministre Jean-Marc AYRAULT a dessiné un plan d'action pour le transport maritime devant près de 1 500 personnes réunies pour les Assises de l'Économie maritime à Montpellier, début décembre. Ces mesures reprennent de nombreuses propositions d'Armateurs de France, qui a travaillé sans relâche depuis 2 ans pour faire entendre la voix des entreprises de transport et de services maritimes et améliorer leur compétitivité.

Deux d'entre elles, déjà préconisées par le rapport LEROY, constituent plus particulièrement un progrès incontestable pour la compétitivité du transport et des services maritimes français. Elles visent respectivement la

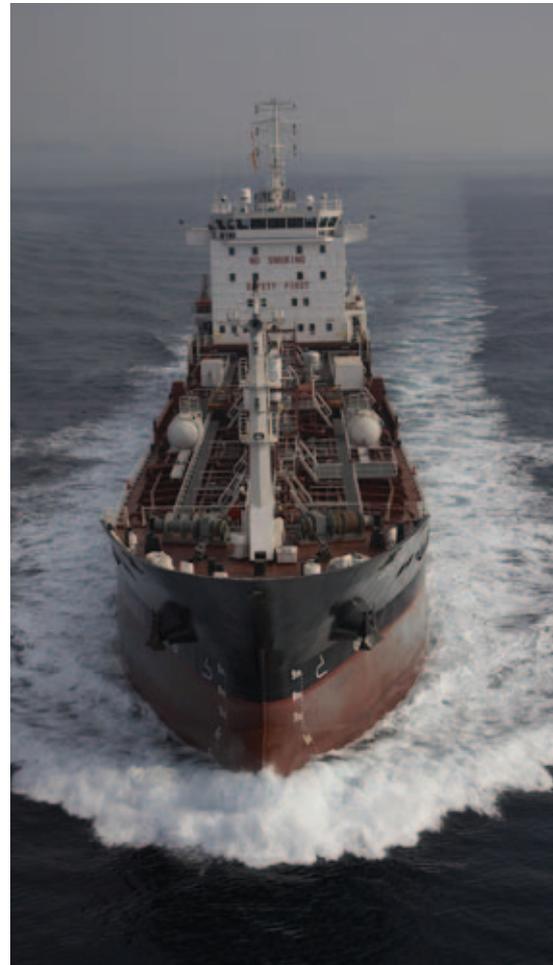
lutte contre la piraterie et la réforme de la loi de 1992.

Concernant la piraterie, le Cimer a acté l'autorisation d'embarquer des gardes armés privés à bord des navires battant pavillon français, afin de mieux assurer la protection de nos équipages et de nos navires face aux actes de piraterie. Au regard de la persistance des actes de piraterie dans l'océan Indien, et de leur intensification dans le golfe de Guinée, nous sommes satisfaits de pouvoir enfin disposer d'une protection privée lorsqu'aucune protection militaire n'est accessible. La France est le dernier pays européen à modifier ainsi sa législation, il était temps !

Autre élément clé de la compétitivité du pavillon français : la nécessaire réforme de la loi du 31 décembre 1992 sur le régime pétrolier.

Une mesure de bon sens, impérative non seulement pour préserver la filière française de transport de produits pétroliers, mais aussi pour garantir de manière pérenne la sécurité des approvisionnements stratégiques de la France.

Armateurs de France souligne la nécessité de les voir aboutir rapidement sur un plan législatif et réglementaire, quitte à mettre en place des solutions transitoires en attendant la production d'une loi. Il en va de la compétitivité du pavillon français, dans



- » un contexte mondialisé particulièrement concurrentiel et difficile.

Un défi essentiel pour l'économie maritime dans son ensemble, qui avec un chiffre d'affaires annuel de 1 500 milliards d'euros, connaît « 10 % de croissance tous les 10 ans » et emploie 310 000 salariés.

Pour favoriser le renouvellement de la flotte de commerce et simplifier les procédures administratives, le Cimer définit deux grandes priorités :

■ **Faciliter les investissements de renouvellement de la flotte de commerce, dans le cadre des règles communes établies au niveau européen :**

- Approfondissement des propositions du rapport LEROY relatives au financement en amont du projet de loi de finances pour 2015, en particulier l'aménagement de la fiscalité des plus-values de cession d'un navire, en cas de réinvestissement dans de nouveaux navires. Le mécanisme d'imposition « taxe au tonnage » sera conforté ;

- Mobilisation de la Banque publique d'investissement pour faciliter le financement des nouveaux navires.

■ **Simplifier les procédures administratives du secteur du transport maritime. Quelques exemples :**

- Rénovation du rôle d'équipage, en concertation avec les partenaires sociaux ;
- Amélioration de la coordination des services en charge des différentes procédures de contrôles des navires, au titre de la sécurité comme au titre des règles sociales. Organisation de contrôles en commun pour améliorer leur efficacité et limiter leur redondance ;
- Lors de l'instauration d'un nouveau certificat nécessaire à la navigation, étudier les possibilités de délégation de sa délivrance. Avec, dans le même temps, la garantie du maintien, au sein de l'État, des compétences nécessaires à l'exercice des responsabilités de l'État du pavillon. Une simplification du calcul et de l'utilisation de la jauge des navires inférieurs à 24 mètres sera aussi expertisée ;

- Amélioration de l'articulation de procédures de francisation d'immatriculation. Mise en service, fin 2015, d'un guichet unique dématérialisé pour les bateaux de plaisance, avec une extension du dispositif aux autres navires ;
- Poursuite de la modernisation du régime des hypothèques ;
- Modernisation du guichet unique du Registre International Français afin d'apporter une prestation globale aux armateurs.

Enfin, le Cimer reprend une initiative au niveau européen pour mettre en discussion avec les partenaires de la France la question des concurrences entre pavillons européens dans les eaux européennes, dans le secteur des services et du transport maritime. Cette initiative s'inscrit dans la continuité des lois votées depuis un an concernant la convention internationale du travail maritime et les dispositions dites de l'État d'accueil.

/ ACTU

Rapport LEROY sur la compétitivité des services et transports maritimes



C'est le 12 novembre 2013 que le député Arnaud LEROY a remis au ministre des Transports Frédéric CUVILLIER son rapport sur la compétitivité des services et transports maritimes. Une photographie réaliste de notre secteur, élaborée en concertation avec la profession.

Le rapport LEROY dresse un constat sans appel sur l'état du transport maritime français : dans un contexte de concurrence internationale exacerbée, nos entreprises sont aujourd'hui particulièrement fragilisées. Le pavillon français, du fait de sa rigidité et des réglementations fiscales et sociales qui lui sont associées, est aujourd'hui un des pavillons les plus chers de l'Union européenne.

Au-delà de ce constat, largement partagé par Armateurs de France, le rapport LEROY formule 26 propositions afin de développer le pavillon et l'emploi français, et de redonner aux acteurs maritimes la possibilité de lutter à armes égales avec leurs concurrents européens. Elles peuvent être regroupées autour de trois axes :

- L'attractivité du pavillon français : autorisation des gardes privés à bord des navires sous pavillon français, modernisation de la loi du 31 décembre 1992, rénovation de l'enseignement maritime...

- Une nouvelle approche fiscale, budgétaire et économique en faveur de la compétitivité des entreprises maritimes et du renouvellement de leur flotte : amélioration des conditions d'accès pour les navires aux aides de la Banque Publique d'Investissement, plan d'action en faveur du GNL (Gaz naturel liquéfié), extension des exonérations de charges sociales des personnels navigants...

- Un choc de simplification grâce à des modifications législatives et réglementaires : renforcement du guichet unique, revue générale des normes législatives et réglementaires maritimes...

Armateurs de France a salué ce rapport, qui a le grand mérite de dessiner une politique globale et volontariste en faveur de la compétitivité de nos entreprises et de l'emploi. Une qualité et une richesse d'analyse confirmées par les pouvoirs publics, puisque le Cimer du 2 décembre a repris nombre de ses propositions.

/ ACTU

LA MÉRIDIONALE, une compagnie très eco-friendly

LA MÉRIDIONALE, compagnie marseillaise de transport, est lauréate du premier trophée « Charte Bleue » décerné lors de la Nuit du Shortsea le 11 décembre 2013.

Un nouveau trophée a fait son apparition lors de la Nuit du Shortsea, qui récompense, depuis déjà trois ans, les initiatives marquantes des acteurs du transport maritime à courte distance et de l'intermodalité.

Ce nouveau trophée, c'est celui de la Charte Bleue d'Armateurs de France.

Une occasion, pour notre organisation, de présenter la version rénovée de sa Charte, près de dix ans après son adoption, autour d'une ambition clairement affichée en matière de responsabilité sociale et environnementale.

L'ambition de la nouvelle Charte Bleue d'Armateurs de France est double :

- Poursuivre la réduction drastique de l'impact environnemental du transport maritime, en développant des navires plus sûrs, plus propres et plus économes en énergie.

- Promouvoir un haut degré d'exigence en matière sociale, en favorisant l'emploi et la formation dans le transport et les services maritimes, ainsi qu'un dialogue social de qualité.

Pour Éric BANEL, Délégué Général d'Armateurs de France, « La nouvelle Charte Bleue consacre l'engagement historique des armateurs français en faveur d'un transport maritime de qualité, à la pointe de l'innovation technologique et respectueux de l'environnement ».

Lauréate de ce premier trophée « Charte Bleue », LA MÉRIDIONALE, compagnie maritime marseillaise, a été récompensée pour son plan d'action global en faveur de l'environnement : formation de ses marins à

l'observation et à la reconnaissance des cétacés, sensibilisation du public à l'environnement, soutien actif à la dépollution des calanques.

Cet engagement en faveur de l'environnement ne date pas de cette année : la compagnie marseillaise est engagée, depuis 2005, aux côtés de l'association «Souffleurs d'Écume» (participation à la conception du programme REPCET) et fortement investie dans la mise en place d'un Système de Management Environnemental qui s'est traduit par sa certification ISO 14001 en 2009.

Comme nombre d'armateurs français, LA MÉRIDIONALE œuvre quotidiennement et sur tous les fronts pour la préservation de l'environnement ! Elle est, à ce titre, une belle illustration de l'engagement environnemental des armateurs français.



/ LA MINUTE DE L'ÉCO

Des navires comme s'il en pleuvait



Cela dure depuis plusieurs années maintenant : il y a manifestement trop de navires de commerce au regard des volumes à transporter. La surcapacité règne en maître sur plusieurs segments du transport maritime, entraînant les taux de fret à la baisse. Il s'agit d'un mouvement général même si c'est tout particulièrement vrai pour les trois grands secteurs du pétrole, du vrac sec et du conteneur.

LE TRANSPORT DE PÉTROLE

En à peine plus de trois ans, entre janvier 2010 et le printemps 2013, la flotte de pétroliers est passée de 6 536 à 6 742 navires tandis que le tonnage passait de 382 839 000 tpl à 430 540 000 tpl soit une hausse de 12,45% pour des volumes de pétrole en stagnation.

LE TRANSPORT CONTENEURISÉ

Sur cette même période de référence, la flotte de porte-conteneurs est passée de 4 706 navires à 5 098 navires. Si cette croissance du nombre de navires n'est pas spectaculaire, elle l'est déjà plus dès lors que l'on s'attache à la capacité de transport. En effet, le tonnage est, quant à lui, passé de 169 514 000 tpl à 208 000 000 tpl, soit un accroissement de près de 23%. C'est la conséquence de navires de plus en plus gros.

LE TRANSPORT DE VRAC SEC

Enfin, la croissance la plus impressionnante de la capacité de transport sur ce laps de temps concerne les vraquiers. De 6 465 début 2010, on est passé à 8 804 navires au printemps 2013, soit une hausse de 36,17%. Quant au tonnage, il a crû de 49,09%, passant de 405 916 000 tpl à 605 217 000 tpl.

16 022

C'est la capacité (en EVP) du plus grand porte-conteneurs sous pavillon français, le CMA CGM JULES VERNE, lancé en avril 2013.

/ CULTURE MARITIME

Exposition « Le voyage de l'Obélisque Louxor/Paris (1829/1836) » 12/02/14 > 06/07/14, au musée national de la Marine, Paris



Du 12 février au 6 juillet 2014, le musée national de la Marine consacre une exposition à l'incroyable périple qui amena l'obélisque, offert par l'Égypte à la France en 1830, depuis le temple de Louxor jusqu'à la place de la Concorde à Paris.

Des œuvres variées et inédites (tableaux, plans, dessins, maquettes, etc.) retracent les grandes étapes de ce long voyage par la mer et par le fleuve, réalisé sans machines motorisées et qui s'acheva en 1836 sur l'une des places les plus emblématiques de la capitale parisienne.



En complément d'information, vous pouvez consulter :

Le site Internet du musée de la Marine : <http://www.musee-marine.fr/>

Le dossier de presse dédié à l'exposition : http://www.musee-marine.fr/sites/default/files/dossier_presse_louxor_bd.pdf