

P.03

**/ ZOOM SUR...**

Armateurs de France s'engage pour la mixité des métiers

**/ L'INVITÉ DU MOIS**

Interview de Gildas MAIRE, président du Comité économie/Fiscalité d'Armateurs de France (LOUIS DREYFUS ARMATEURS)

P.05

**/ ACTU**

- CMA CGM, lauréat 2014 du Trophée de la Charte Bleue d'Armateurs de France
- Assises de l'économie de la mer et du littoral
- La nouvelle convention collective des officiers désormais en vigueur
- *Save the date* : Armateurs de France présent à Euromaritime du 3 au 5 février 2015
- Quand le transport et les services maritimes se mettent à l'heure européenne : ne manquez pas la « *European Shipping Week* » du 2 au 6 mars 2015 !
- Armateurs de France soutient EXPOFRANCE 2025
- Sommet international sur le climat : le transport maritime mondial a diminué ses émissions atmosphériques de 20 %

P.09

**/ ÇA SE PASSE À BRUXELLES**

P.10

**/ CULTURE MARITIME**

De l'amphore au conteneur  
2 000 ans de commerce maritime

**/ LA MINUTE DE L'ÉCO**

La croisière ne connaît pas la crise !



P.02

/ L'ÉDITO DU PRÉSIDENT

**« Pour un pacte  
de compétitivité  
maritime »**

## / L'ÉDITO DU PRÉSIDENT

# « Pour un pacte de compétitivité maritime »



Par **Raymond VIDIL**,  
Président d'Armateurs de France

Notre secteur a récemment connu deux victoires significatives pour la compétitivité du pavillon français. La première avec la loi autorisant l'embarquement d'équipes de protection privées sous pavillon français. La seconde, début octobre, avec le vote à l'Assemblée nationale de la réforme de la loi du 31 décembre 1992 sur les approvisionnements stratégiques français. S'il doit désormais être confirmé par le Sénat, ce vote est l'aboutissement de deux années de discussions avec les autorités gouvernementales et les représentants du secteur pétrolier. En actant l'extension de l'obligation de pavillon français aux produits raffinés (et plus uniquement au pétrole brut), les députés - parmi lesquels Arnaud LEROY et Frédéric CUVILLIER - ont créé une réelle opportunité d'éviter la disparition du transport de produits pétrolier sous notre pavillon.

Ces signaux très positifs sont autant de succès pour Armateurs de France et ses équipes. Je m'en réjouis, mais ils ne doivent pas nous conduire à baisser la garde. Plus que jamais, il est indispensable de renforcer la compétitivité de notre pavillon de manière pérenne.

Nous proposons donc un véritable pacte de compétitivité maritime, afin de permettre aux armateurs français de lutter à armes égales avec leurs concurrents, y compris européens.

Les outils existent déjà, et il ne manque que la volonté politique de les utiliser pleinement. En effet, l'Union européenne, consciente de la très forte exposition du transport maritime à la concurrence internationale, a mis en place une « boîte à outils » (la « toolbox ») à destination des États membres, afin de leur permettre de soutenir leurs entreprises maritimes et leurs pavillons.

Cette « boîte à outils » constitue le socle de la politique européenne en matière de compétitivité du transport et des services maritimes. Elle regroupe :

- > l'exonération totale des charges patronales ;
- > le soutien aux investissements (amortissement anticipé, exonération des plus-values de cession, financement) ;
- > la taxe forfaitaire au tonnage.

Contrairement aux autres États maritimes européens, la France ne l'a que partiellement mise en œuvre à partir de 2005. Ce faisant, elle a certes assuré la relative stabilité de la flotte sous pavillon français au cours des cinq premières années, mais sans pour autant lui donner les moyens d'être réellement attractive et compétitive par rapport à ses voisins européens. Nous avons manqué d'ambition.

Cette politique de demi-mesure est aujourd'hui à bout de souffle. Pour la première fois en 2014, la flotte française de transport de marchandises est passée sous le seuil symbolique des 200 navires. Descendre en-dessous de ce chiffre

**« PLUS QUE JAMAIS, IL EST INDISPENSABLE DE RENFORCER LA COMPÉTITIVITÉ DE NOTRE PAVILLON DE MANIÈRE PÉRENNE. »**

était impensable il y a encore deux ans.

La question semble simple mais n'est pas aussi évidente qu'il n'y paraît : voulons-nous encore une flotte sous pavillon français avec des navires et des emplois français ?

Si la réponse est oui, alors il faut s'en donner les moyens et suivre la voie tracée par l'Europe et par nos principaux partenaires européens. Le rapport du député Arnaud LEROY avait pointé, à l'instar des représentants de notre secteur, le différentiel croissant de compétitivité entre le pavillon français et les principaux pavillons européens. Il est clair qu'aujourd'hui seule une utilisation complète de la « toolbox » européenne nous permettra de revenir au premier plan sur la scène européenne et internationale.

Une fois encore, la balle est dans le camp des décideurs politiques, au premier rang desquels notre ministre des Transports, Alain VIDALIES. Nous espérons qu'ils sauront entendre notre plaidoyer pour une industrie maritime française innovante et créatrice d'emplois.

Raymond VIDIL, Président d'Armateurs de France

## / ZOOM SUR...

### Armateurs de France s'engage pour la mixité des métiers

Éric BANEL, Délégué général d'Armateurs de France, a fait de l'égalité professionnelle son axe principal de travail pour le dialogue social de la branche en 2014. Avec 8,6 % de femmes, le métier de marin demeure en effet très masculin. En tant que fédération professionnelle, notre devoir est de sensibiliser les entreprises à l'intérêt de promouvoir la mixité dans le recrutement, et de les accompagner dans cette démarche. Les partenaires sociaux de la branche « transport maritime » négocient actuellement un accord de branche sur l'égalité professionnelle, afin de doter notre secteur de nouvelles règles en matière de politique salariale, de gestion des temps de vie et d'évolution professionnelle.

Armateurs de France et les autres fédérations du monde des transports ont signé en juillet dernier un **Plan sectoriel Mixité Transports** avec la ministre du Droit des femmes, Najat VALLAUD-BELKACEM. Ce plan d'action s'inscrit dans une démarche nationale en faveur de la mixité et de l'égalité professionnelle dans 10 secteurs clés d'activités.

Par ce plan, l'État et les entreprises s'engagent à promouvoir l'égalité professionnelle à chaque étape de la vie étudiante et professionnelle : lors de la scolarisation, de l'orientation, et tout au long de la carrière professionnelle.

Présente lors de cette signature, Fleur LE DERFF, jeune officier de marine marchande, a pu apporter un témoignage éclairant et optimiste sur la féminisation du métier de marin : « L'arrivée des nouvelles générations de marins, davantage habituées à la présence des femmes dans la marine marchande, aide en soi à améliorer la situation, et à faire évoluer les mentalités. À tel point que les marins (hommes) reconnaissent volontiers désormais que les équipages mixtes sont plus agréables à vivre. En outre, il n'y a pas de différence de salaires, ni dans les conditions de vie à bord, ou d'emploi de manière plus générale ». Seule ombre au tableau pour Fleur LE DERFF : « la difficulté à concilier vie familiale et métier de marin. Car, même s'il est aussi douloureux pour les hommes que pour les femmes de se séparer de leurs enfants pour de longues périodes de navigation,



il est davantage dans les mœurs que ce soit la femme qui demeure au foyer ». De ce côté-là, « des efforts restent à faire ».

Un témoignage qui rejoint les dimensions économique et sociétale, identifiées par Armateurs de France. D'une part, la mixité permet une réelle amélioration de la compétitivité des entreprises car elle génère des compétences et des expériences professionnelles plus variées. D'autre part, elle permet aux hommes comme aux femmes de mieux réaliser leurs aspirations personnelles et professionnelles – ce qui est un facteur de motivation prépondérant.

## / L'INVITÉ DU MOIS

### Interview de Gildas MAIRE



**Gildas MAIRE,**  
Directeur Général Finance-Administration  
du Groupe Louis Dreyfus Armateurs  
Président du Comité Économie Fiscalité  
d'Armateurs de France

#### / Quels sont les outils fondamentaux de la compétitivité des compagnies maritimes ?

Les armateurs français exploitent des navires qui ont vocation à sillonner toutes les mers du monde. Ils sont ainsi particulièrement exposés à la concurrence internationale, émanant de tous les pays y compris ceux dont les normes sont les plus basses. Si cette concurrence est générale, elle est aussi très forte entre pavillons européens, ce qui est difficilement acceptable.

Les chiffres sont éloquent<sup>(1)</sup> : le pavillon français est plus onéreux de 40 % par rapport au pavillon danois ou maltais et de 20 % par rapport au pavillon anglais ou italien.

Pour permettre aux armateurs français d'entrer dans l'arène à armes égales,

il existe 3 outils de « mise à niveau » : ces outils permettent de soutenir les investissements, de réduire le coût du travail (exonération de charges patronales) ou encore de forfaitiser les impôts dus au titre de l'activité maritime (taxe forfaitaire au tonnage).

Il est important de préciser que ces outils ne constituent absolument pas des avantages. Ils permettent à peine de gommer les écarts de compétitivité. Sans eux, la France ne pourrait clairement plus espérer compter parmi les acteurs du transport et des services maritimes. Preuve en est : 80 % des pays du monde ont un système d'impôt calculé forfaitairement sur la base du tonnage. Malheureusement, la France ne permet pas à ses opérateurs maritimes d'être pleinement compétitifs par rapport à leurs homologues européens ou internationaux. »

➤ Au sein même de l'Europe, notre pays ne met pas pleinement à profit les outils autorisés par les lignes directrices sur les aides d'État au transport maritime, contrairement à d'autres États.

Lors du Conseil des ministres du 1<sup>er</sup> octobre dernier, notre nouveau ministre des Transports, Alain VIDALIES a esquissé une politique maritime au service de l'emploi, de l'environnement, de l'innovation et de l'éducation. Certes, cela confirme que le Gouvernement a conscience des enjeux maritimes pour notre pays. Malheureusement, du point de vue opérationnel, il ne me semble pas que nous ayons les moyens de mettre en œuvre cette politique.

La France doit nous donner les moyens de mettre en œuvre la politique maritime qu'elle affiche depuis plusieurs années ! Parmi ces moyens, il y a le soutien aux investissements/financements : sans investissement, pas de navire ; sans navire, pas d'emploi de marins.

Dans l'univers des possibles en termes de gisement d'emplois de navigants sous pavillon français, le développement des Energies Marines Renouvelables aurait dû y contribuer. Cependant, l'absence de stratégie industrielle ou réglementaire, de « chasse en meute » comme savent le faire d'autres États européens, risque, aussi en raison du manque de volonté politique, de laisser le champ libre à la politique désastreuse des « acheteurs » au détriment du pavillon français et des compétences maritimes des armements français.

## **/ Vous évoquez le soutien et l'accompagnement à l'investissement : avez-vous des idées ?**

Nous avons des idées mais les pouvoirs publics ne suivent pas toujours, invoquant notamment les contraintes communautaires en termes de concurrence et d'aides d'État.

Je le rappelle, l'essentiel est le financement de nos actifs : les navires. Or, en France, aujourd'hui, rien ne favorise l'investissement. De nombreux armateurs ont dû renoncer à des projets innovants en raison de l'impossibilité de trouver les financements adéquats.

Depuis 2010, après des excès « d'argent trop facile » au bénéfice de spéculateurs financiers et non pas des armateurs, les directions générales de nombreuses banques ont décidé de réduire, voire de supprimer, le financement des actifs maritimes.

En parallèle, ces banques ont imposé un partage différent de l'avantage fiscal. Là où les armateurs bénéficiaient autrefois de près de 75 à 80 % de l'avantage fiscal, les investisseurs, en général filiales des banques, limitent aujourd'hui le partage à 50 ou 55 %.

Pour permettre le renouvellement des flottes et une gestion saine de nos entreprises, il nous faut pourtant trouver des financements appropriés. Le Comité Économie/Fiscalité d'Armateurs de France a formulé et défendu plusieurs propositions en ce sens. Il y a d'abord une série d'ajustements techniques, tels que l'abattement sur les plus-values de cession, qui doivent permettre de moderniser l'outil fiscal et de favoriser les investissements. Sur ce point, nous avons obtenu satisfaction, comme l'a annoncé le Premier ministre lors des dernières Assises de l'économie de la mer et du littoral à Nantes. Preuve que nos propositions sont constructives et peuvent être reprises par le Gouvernement.

Mais il y a surtout notre proposition de créer, au sein de la Banque Publique d'Investissement (BPI), un service dédié au financement du transport et des services maritimes. Il s'agirait d'une sorte de guichet facilitateur : une entreprise qui aurait besoin de financement pourrait s'adresser à cet interlocuteur qui l'aiguillerait ensuite au sein de la BPI ou à l'extérieur de la BPI (banques, assureurs, investisseurs...).

La création de cette filière serait le signe que la France souhaite à nouveau réellement réanimer la filière du transport maritime français. Cela redonnerait également confiance aux banques et permettrait à nouveau, à moyen terme, de continuer à rajeunir la flotte et redynamiser la présence des armements français sur les mers du globe.

Une mission a été récemment confiée par le Gouvernement à Louis Gallois sur le financement et l'avenir de la filière des navires ferries. Cette mission aurait dû être étendue au financement de toutes les activités des entreprises de transport et de services maritimes.

## **/ Quels sont les nouveaux chantiers du comité Économie Fiscalité pour l'année à venir ?**

Outre nos dossiers en cours tendant à développer le dynamisme de nos entreprises, nous réfléchissons sans cesse, au sein d'Armateurs de France, à de nouveaux moyens pour devenir plus compétitifs. Par exemple, nous allons continuer à sensibiliser les pouvoirs publics sur la question des jeux de hasard à bord des navires à passagers battant pavillon français.

Autoriser ces activités permettrait au secteur français du transport de passagers, non seulement de diversifier ses sources de revenus dans une période économiquement très difficile, mais surtout, en particulier pour la croisière, de rester compétitif en offrant des prestations qui existent déjà sous d'autres pavillons concurrents.

Enfin, d'un point de vue plus économique que fiscal, j'aimerais revenir sur un dossier en cours de traitement par le Parlement : la réforme des dispositions relatives à l'approvisionnement stratégique au moyen de navires battant pavillon français. Cette réforme consiste à étendre l'obligation de transporter, sous pavillon français, une part du pétrole brut destiné à nos raffineries, aux produits pétroliers déjà raffinés. Déjà votée par l'Assemblée nationale, elle est en cours d'examen au Sénat.

Il faut espérer que cette extension, qui a le double avantage d'assurer la sécurité des approvisionnements énergétiques de la France et de maintenir la flotte et l'emploi français, sera finalement confirmée par le Gouvernement et qu'elle concernera tous les produits énergétiques, y compris le gaz et le charbon. N'oublions pas que ce dernier n'a pas pour seule vocation d'alimenter les centrales thermiques. Il reste un élément clef dans la chaîne industrielle de la sidérurgie.

Pour cela, il convient que la France soit active au niveau européen et fasse bouger les lignes pour que les obligations des États en termes de stocks stratégiques incluent, non seulement le pétrole brut et les produits pétroliers, mais également le gaz et le charbon.

Plus largement, l'Europe devrait sérieusement définir une politique tendant à garantir la sécurité de ses approvisionnements stratégiques, et en particulier via la voie maritime. Rappelons que 90 % des marchandises sont transportées par mer. Sans cette voie, il nous est impossible d'assurer nos approvisionnements : *no shipping, no shopping !*

Dans ces moments où la géopolitique nous rappelle que les équilibres des États sont très fragiles, il est indispensable que la France reste puissante grâce à une Marine marchande forte, présente sur toutes les mers du globe.

### **① Pour aller plus loin :**

Moyenne des charges annuelles d'Opex (Running Cost-charges opérationnelles) :

- Navires type vraquiers sous pavillon français RIF versus Malte
    - Pavillon RIF : 3 800 kUSD/an
    - Pavillon Malte : 2 600 kUSD/an
- Soit un surcoût du pavillon RIF de +45 % par rapport à un pavillon maltais*

Pour un armateur détenant une flotte de 10 navires, le surcoût annuel de sa flotte sous pavillon RIF par rapport à un pavillon maltais est de 12 MUSD par an.

- Navires type rouliers
  - RIF : 2 400 k€/an
  - UK int : 2 100 k€/an soit un coût RIF supérieur de +14 % par rapport au pavillon UK
  - Italie : 1 965 k€/an soit un coût RIF supérieur de +22 % par rapport au pavillon italien

(Ces chiffres ont été établis à partir de moyennes).

/ ACTU

## CMA CGM, lauréat 2014 du Trophée de la Charte Bleue d'Armateurs de France

Le Groupe CMA CGM s'est vu décerner le Trophée 2014 de la Charte Bleue d'Armateurs de France, lors de la Nuit du Shortsea, organisée par BP2S (Bureau de promotion du Shortsea Shipping) le 10 décembre 2014 au Musée de la Marine.

À l'unanimité, le jury, composé de personnalités éminentes du monde maritime, a choisi de distinguer l'action de CMA CGM en matière de développement durable. Particulièrement complète, cette action, marquée par une réelle continuité, se décline en effet en 4 grands volets :

■ **Un volet environnemental.** Depuis 2005, CMA CGM a réduit de 40 % ses émissions de CO<sub>2</sub> par conteneur transporté et par kilomètre, la meilleure réduction du secteur sur une base historique, et vise 50 % de réduction à l'horizon 2015 (par rapport à 2005). Navires écologiquement performants, éco-conteneurs, obtention de la certification ISO 14001 pour sa flotte, propulsion des moteurs au Gaz Naturel Liquéfié (GNL) sont autant d'axes de recherche et d'innovation que le Groupe déploie, permettant ainsi une réduction massive de son empreinte carbone, comme de celle de ses clients.

■ **Un volet sociétal.** Depuis sa création en 2005 par Mme Naila SAADÉ, la Fondation CMA CGM a aidé plus de 120 associations, tant en France qu'au Liban. À l'initiative de l'opération Conteneurs d'Espoir avec Médecins Sans Frontières et Action contre la Faim, la Fondation CMA CGM donne toute son importance au transport dans l'aide humanitaire.

■ **Un volet éducatif.** Entreprise familiale à dimension internationale, le Groupe CMA CGM accorde une place prépondérante à la sensibilisation des générations futures à l'industrie du shipping. Depuis 2013, le Groupe a mis en place une série d'actions de promotion de notre industrie grâce à différentes conventions avec les institutions éducatives. Par exemple, la Tour CMA CGM, siège social du Groupe, a accueilli plus de 2 000 collégiens et lycéens, afin d'illustrer un de leurs chapitres de géographie sur les échanges internationaux.

■ **Un volet formation.** Le Groupe CMA CGM est très attaché au développement des compétences de ses équipes, grâce à des programmes de formation sur-mesure, des échanges internationaux et une *Academy* interne.

*« L'action à 360° du Groupe CMA CGM reflète parfaitement l'ambition du trophée de la Charte Bleue d'Armateurs de France de récompenser l'engagement historique des armateurs français pour un transport maritime de qualité, sûr et respectueux des hommes et de l'environnement »,* pour Éric BANEL, Délégué général d'Armateurs de France.

*« Souvent imitée, la Charte Bleue fut pionnière en son temps. Son trophée 2014, couronnant les actions menées par la CMA CGM sur tous les fronts du développement durable, illustre au plus haut point sa pertinence et son actualité. »* pour Francis VALLAT, membre du jury 2014, Fondateur du Cluster Maritime Français et Président de l'European Network of Maritime Clusters (ENMC).

*« Ce trophée témoigne de manière très concrète de l'engagement des entreprises maritimes en matière de développement durable. Il est important de "porter à connaissance" leurs actions, leurs bonnes pratiques... Le trophée Charte Bleue est promis à une longue existence ! Et tant mieux pour la mer ! »,* pour Raphaëla LE GOUVELLO, navigatrice et fondatrice du réseau d'entreprises RespectOcean. Également membre du jury 2014, Raphaëla LE GOUVELLO a remis le trophée à Monsieur Jean-François TALLEC, Conseiller institutionnel pour la politique du Groupe CMA CGM. ➤



## » LE JURY DU TROPHÉE 2014

- > Francis VALLAT, Fondateur du Cluster Maritime Français et Président de l'European Network of Maritime Clusters (ENMC)
- > Christine CABAU, Présidente du Directoire du Grand Port Maritime de Marseille
- > Jean-Marie MILLOUR, Délégué général du BP2S, Bureau de promotion du « Shortsea Shipping »
- > Raphaëla LE GOUVELLO, navigatrice et Chef du projet RespectOcean (réseau d'entreprises qui développent des pratiques de responsabilité sociale et environnementale dans le maritime)

## À PROPOS DE LA CHARTE BLEUE D'ARMATEURS DE FRANCE

Le transport maritime est aujourd'hui le mode le plus respectueux de l'environnement. Il émet 5 fois moins de CO<sub>2</sub> que le transport routier et 13 fois moins que le transport aérien. En 2013, Armateurs de France a signé une nouvelle Charte Bleue autour de 5 grands engagements :

- > Améliorer sans cesse la sécurité et la qualité des navires.

- > Protéger l'environnement marin et le littoral.
- > Garantir de bonnes conditions de vie et de travail aux équipages.
- > Diriger nos entreprises avec transparence et déontologie.
- > Affirmer notre solidarité avec la communauté maritime.

Une manière, pour notre organisation, de poursuivre le formidable bond en avant des armateurs français en matière de protection de l'environnement autour d'objectifs nouveaux, notamment en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Et ce, un an avant la Conférence sur le Climat à Paris fin 2015 (COP21).

Le texte intégral de la Charte est disponible sur [www.armateursdefrance.org](http://www.armateursdefrance.org)

## À PROPOS DE L'OPÉRATION CONTENEURS D'ESPOIR

Lancée en 2012 par la Fondation CMA CGM, cette opération met le savoir-faire et l'expertise de CMA CGM au service de grandes ONG françaises. Le principe : acheminer gratuitement par voie maritime des centaines de conteneurs

de matériel humanitaire, sur les lignes et les navires du Groupe. En deux ans, ce sont ainsi 1 600 tonnes de matériel humanitaire qui ont été envoyées gratuitement vers douze pays africains. En réponse aux besoins exprimés par ses partenaires, la Fondation CMA CGM renouvelle son initiative avec Médecins Sans Frontières et Action contre la Faim et élargit l'opération aux autres continents. De plus, un nouveau partenariat est signé avec Handicap International en faveur des enfants les plus fragilisés.

### Plus de détails sur :

- <http://www.cma-cgm.fr/le-groupe/fondation/conteneurs-espoir>

### Voir également

- Le dossier de presse « Environnement » du Groupe CMA CGM : [http://www.armateursdefrance.org/uploads/record\\_document59.pdf](http://www.armateursdefrance.org/uploads/record_document59.pdf)  
- La brochure de la Fondation CMA CGM : [http://www.armateursdefrance.org/uploads/record\\_document60.pdf](http://www.armateursdefrance.org/uploads/record_document60.pdf)

## / ACTU

# 10<sup>e</sup> Assises de l'économie de la mer et du littoral

C'est à Nantes/Saint-Nazaire qu'ont eu lieu les Assises de l'économie de la mer et du littoral les 2 et 3 décembre derniers. Pour leur 10<sup>e</sup> édition, les Assises ont tenu toutes leurs promesses en dressant un panorama riche et complet de l'économie maritime française.

Tables rondes, ateliers thématiques et présentations ont rythmé ces deux jours, permettant un large tour d'horizon des grands problématiques du secteur : construction navale, ports, pêche, Marine marchande, innovation, biotechnologies marines, formation, Gaz Naturel Liquéfié, offshore, forces navales, énergies marines renouvelables, etc.

Rendez-vous de référence des acteurs économiques et politiques de la mer et du littoral, les Assises ont accueilli le Premier ministre Manuel VALLS, le ministre des Transports Alain VIDALIES et la ministre des Outre-mer George PAU-LANGEVIN.

Très attendu par la communauté maritime, le discours du Premier ministre, aux accents plus volontaristes que l'an passé, a défini la feuille de route maritime du Gouvernement pour 2015, tant sur le transport maritime que sur

la construction navale, les énergies marines renouvelables, et la pêche. C'est le fruit de six mois de mobilisation de la communauté maritime, qui n'est pas restée passive et a su être force de proposition et de dialogue.

Concernant plus particulièrement le transport maritime, les demandes de la profession ont été largement entendues. La priorité d'Armateurs de France était le financement car « sans financement,

il n'y a pas de navire » ! Rappelant qu'il n'y a pas de grande Nation maritime sans une Marine marchande forte, le Premier ministre a annoncé la mobilisation de la Banque Publique d'Investissement et la modernisation de l'outil fiscal. Il a notamment donné suite à une des principales propositions d'Armateurs de France : l'exonération de l'impôt sur les plus-values de cession de navire lorsque la plus-value est intégralement réinvestie dans l'achat d'un nouveau navire, quel



que soit son mode de financement. Aujourd'hui la flotte française est une des plus jeunes, des plus modernes et des plus sûres en Europe. L'enjeu, c'est de rester dans la course et de gagner le pari de la qualité. Le Gouvernement l'a compris.

De même, le Premier ministre a confirmé la mise en œuvre de la réforme de la loi de 1992 avant l'été 2015, et l'objectif de simplification des règles et des procédures administratives engagé avec la profession. Il a enfin évoqué la loi

relative à l'autorisation des gardes privés embarqués, dont il a signé les décrets d'application la veille des Assises de l'économie de la mer.

*Last but not least*, ces Assises ont été marquées par un grand moment d'émotion lors de la passation de pouvoir entre Francis VALLAT et Frédéric MONCANY de SAINT AIGNAN pour la présidence du Cluster maritime français. Clôturent cette 10<sup>e</sup> édition, la communauté maritime a rendu hommage à la formidable action de Francis VALLAT,

ancien armateur et fondateur du Cluster, et a souhaité bon vent à son successeur, le très estimé Frédéric MONCANY de SAINT AIGNAN, lui-même membre du conseil d'administration d'Armateurs de France. Unis par une amitié professionnelle et personnelle de longue date ainsi que par une grande confiance mutuelle, l'ancien et le nouveau président du Cluster se sont inscrits dans la continuité. Longue vie au parti de la mer !

Pour plus d'informations :

- [www.economiedelamer.com](http://www.economiedelamer.com)

## / ACTU

# La nouvelle convention collective des officiers désormais en vigueur

En vigueur depuis le 1<sup>er</sup> décembre, la nouvelle convention collective des officiers est le fruit de plus de deux ans de travail avec les partenaires sociaux. Elle reflète l'importance et la vitalité du dialogue social dans la branche ainsi que la volonté commune des partenaires sociaux de construire un dialogue social renoué.

L'ancienne convention, qui datait de 1948, était devenue largement obsolète. Applicable aux officiers français employés par des entreprises de transport et services maritimes, le nouveau texte constitue un véritable outil de modernisation de notre dialogue social. Il est également plus clair, plus lisible, et donc accessible à tous les marins.

Pour Éric BANEL, Délégué général d'Armateurs de France, « l'objectif était de réunir l'ensemble des règles applicables dans un texte unique, modernisé et pleinement en accord avec son temps ».

Quelques avancées à valeur d'exemples :

- > L'annualisation des salaires permet de lisser le salaire sur l'année. Le marin est payé de façon identique qu'il soit embarqué ou non, ce qui évite les variations salariales d'un mois sur l'autre.
- > La base de calcul des indemnités de fin de carrière est assise sur les salaires réels hors primes, et non plus sur les salaires minima de la branche. Cela veut dire que l'on fonde le calcul des indemnités sur la paye réelle du marin, qui peut être supérieure au salaire minimal de branche.



- > L'amélioration des grilles d'indemnité de licenciement. Auparavant en « marches d'escalier », elles ont été lissées sur la « marche haute ». Ce qui représente une augmentation à 8,5 mois de plafond, voire 10 pour les marins sous RIF (Registre International Français).
- > La clarification des conditions d'embauche en CDI, avec notamment des périodes d'essai plus courtes qui passent de 2 ans à 8 mois.
- > Des règles claires pour le calcul des taux de congés : on explique la composition du taux de repos congés des marins qui inclut les congés payés, les jours fériés, le repos hebdomadaire reporté à terre et tout ou partie des RTT notamment.

Les partenaires sociaux ont souligné le caractère historique de cette signature, puisque la convention précédente avait, depuis 1948, fait l'objet de plusieurs tentatives de réécriture, qui avaient toutes échoué jusqu'ici.

La démarche s'inscrit dans un processus plus large de modernisation du droit social applicable aux marins, voulu par Armateurs de France, qui accompagne l'entrée en vigueur de la Convention internationale du travail maritime. L'objectif est de disposer de textes clairs et adaptés aux conditions d'aujourd'hui afin de consolider le dialogue social au niveau de la branche et dans toutes les entreprises.

/ ACTU

## Save the date : Armateurs de France présent à Euromaritime du 3 au 5 février 2015

Euromaritime, le salon européen de l'économie de la mer, tiendra sa 2<sup>e</sup> édition du 3 au 5 février 2015 à Paris. Organisé par *Le Marin* et avec le soutien du Cluster Maritime Français, ce salon réunira tous les grands acteurs européens de notre industrie : transport maritime, construction, équipement et réparation navale,

énergies marines renouvelables, industrie offshore et ports. Armateurs de France, qui parraine ce salon depuis son lancement en 2013, y participera activement au côté du Registre International Français (RIF).



[www.euromaritime.fr](http://www.euromaritime.fr)

/ ACTU

## Quand le transport et les services maritimes se mettent à l'heure européenne :

ne manquez pas la « European Shipping Week » du 2 au 6 mars 2015 !

À l'occasion de son 50<sup>e</sup> anniversaire, l'association européenne des armateurs, l'ECSCA, organise, du 2 au 6 mars 2015 à Bruxelles, la « European Shipping Week ».

Conférence, dîner de Gala et exposition rythmeront cette semaine, parrainée par le Conseil des ministres et le Parlement européens. Son objectif : favoriser les échanges entre les responsables de l'industrie du shipping et les instances communautaires.

Pour Patrick VERHOEVEN, Secrétaire général de l'ECSCA, « la European Shipping Week est une opportunité unique de témoigner auprès des instances communautaires, récemment renouvelées, de l'importance stratégique de l'industrie du shipping, de son potentiel de développement économique et en termes d'emplois ».



**Pour plus d'informations :**

- Sur le site de l'ECSCA : <http://www.ecsa.eu/>
- Sur le site dédié à l'événement : <https://www.europeanshippingweek.com/>
- Sur Twitter : @ESW2015

/ ACTU

## Armateurs de France soutient EXPOFRANCE 2025

Armateurs de France soutient le projet EXPOFRANCE 2025 de candidature française à l'organisation de la prochaine Exposition Universelle en 2025, porté par le député Jean-Christophe FROMANTIN.

Cette ambition, désormais soutenue par le Président de la République, mobilise toutes les forces vives de notre pays : entreprises, territoires, parlementaires de tous bords politiques, institutions, grands écoles et universités. Une navigatrice, Maud FONTENOY, en est la porte-parole.

L'année 2014 aura permis un travail de réflexion et de maturation du projet, à travers la constitution de groupes thématiques pilotés par des centaines d'étudiants et l'adoption, à l'unanimité, du rapport d'information parlementaire. 2015 sera l'année de la rédaction du dossier de

candidature et de la mobilisation du grand public autour de ce projet.

Jean-Christophe FROMANTIN et Bruno LE ROUX, respectivement Président et Rapporteur de la mission d'information parlementaire, ont remis leur rapport au Président de la République le 8 décembre. À cette occasion, a été évoquée la nécessité de nommer, dans les semaines à venir, un délégué interministériel qui sera l'interlocuteur de l'association EXPOFRANCE 2025 pour préparer le dépôt de la candidature française, qui aura lieu en avril 2016.

Pour Éric BANDEL, Délégué général d'Armateurs de France, « Le projet EXPOFRANCE 2025 redonne à notre pays une ambition fédératrice et une visibilité formidable sur la scène internationale.

Résolument tourné vers l'avenir, le projet mobilise les talents français du maritime et ils sont nombreux ! Une occasion à saisir pour le rayonnement de notre pays ».



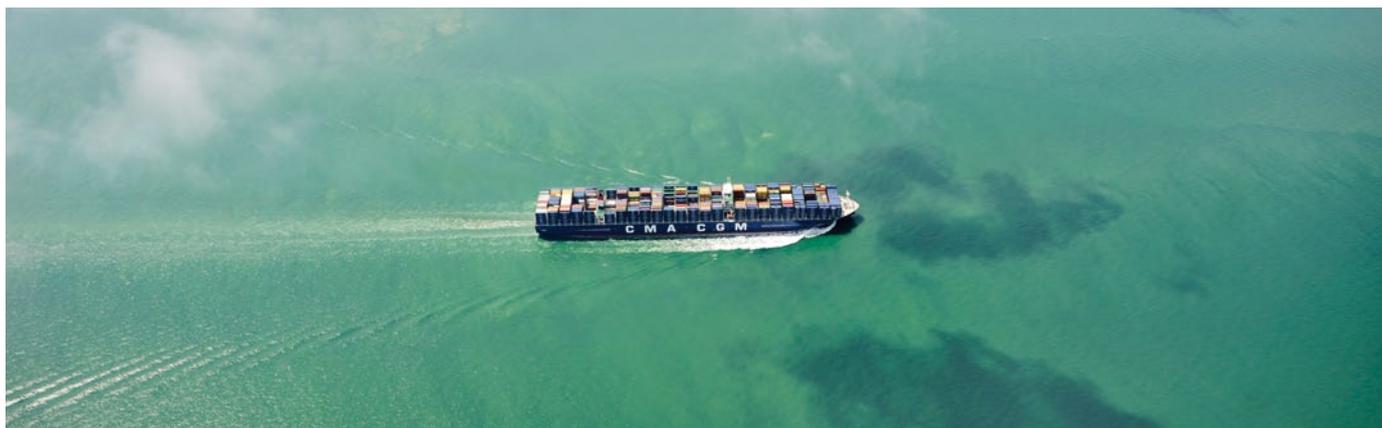
Pour une candidature de la France à l'organisation de l'Exposition Universelle de 2025

**Suivez l'actualité d'EXPOFRANCE 2025 sur :**

- Le site Internet dédié : [www.expofrance2025.com](http://www.expofrance2025.com)
- Twitter : @ExpoFrance2025

/ ACTU

## Sommet international sur le climat : le transport maritime mondial a diminué ses émissions atmosphériques de 20 %



Devant les participants au sommet international des Nations Unies sur le climat en septembre dernier, l'*International Chamber of Shipping* (ICS), l'association internationale des armateurs, a présenté les excellentes performances environnementales du transport maritime.

Tordant le cou à certaines idées reçues, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) vient en effet de publier une étude exhaustive concernant les émissions de gaz à effet de serre (GHG) dans le transport maritime. Ses conclusions sont sans appel : le transport maritime mondial a réduit ses émissions de gaz à effet de serre de 20 % entre 2007 et 2012.

Cette performance énergétique est d'autant plus significative que de 2007 à 2012, le trafic maritime mondial a continué à augmenter. Ce dernier est ainsi passé de 8 034 millions de tonnes à 9 165, soit une augmentation de 14 %.

Le transport maritime, qui assure aujourd'hui près de 90 % des échanges mondiaux, apporte ainsi une contribution essentielle à la lutte contre le changement climatique. L'amélioration de son efficacité énergétique en est le témoignage éclatant.

Cette étude souligne les efforts sans précédent engagés depuis près de dix ans par l'industrie maritime pour réduire ses émissions de CO<sub>2</sub> et de gaz à effet

de serre. Alors que la France présidera la Conférence des Parties de la Convention cadre des Nations Unies (COP21) sur les changements climatiques fin 2015, cette étude montre la nécessité de mieux valoriser les modes de transport les plus propres et les moins polluants.

### Plus d'informations :

Dans la brochure de l'ICS consacrée à cette question «*Shipping, world trade and the reduction of CO<sub>2</sub> emissions*» disponible sur le site de l'ICS :  
- <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/resources/environmental-protection/shipping-world-trade-and-the-reduction-of-co2-emissions.pdf?sfvrsn=14>

## / ÇA SE PASSE À BRUXELLES



■ **10 septembre 2014** : Jean-Claude JUNCKER, désigné Président de la Commission au début de l'été, présente ses candidats aux différents postes de Commissaires européens. À la suite des

auditions parlementaires, le portefeuille des transports, d'abord attribué au slovaque SEFCOVIC, est finalement revenu à la slovène Violeta BULC. La nouvelle Commission a pris ses fonctions le 1<sup>er</sup> novembre 2014.

■ **1<sup>er</sup> janvier 2015** : l'association des armateurs croates rejoint officiellement l'ECSCA, l'association européenne des armateurs.

■ **2-6 mars 2015** : sous le patronage de la Commission européenne et en partenariat avec l'ensemble des organisations représentant le shipping à Bruxelles, l'ECSCA organise la première semaine européenne du shipping et fête ses 50 ans. Voir le site dédié

([www.europeanshippingweek.com/](http://www.europeanshippingweek.com/)). Voir également, dans ce numéro de LATITUDES, l'actualité correspondante page 08.

### ■ Avancement des procédures législatives en cours :

- > adoption définitive de la directive sur les combustibles alternatifs (29 septembre 2014),
- > adoption par le Conseil d'une orientation générale sur le règlement « services portuaires » (8 octobre 2014) ; le Parlement ne s'est toujours pas prononcé en plénière, les discussions pourraient reprendre à la fin de l'année,
- > accord en trilogue sur le règlement MRV (18 novembre 2014).

## / CULTURE MARITIME

### De l'amphore au conteneur 2000 ans de commerce maritime

Le Musée de la Marine propose, du 15 octobre 2014 au 28 juin 2015, une rétrospective de l'histoire de la marine de commerce en France.

Sur 1 000 m<sup>2</sup>, découvrez les routes commerciales et de cargaisons des produits d'alimentation. Des exemples concrets accompagnent le visiteur tout au long de ce parcours interactif et ludique : céréales, huile d'olive, sel

et épices, café, thé et cacao, vin, fruits exotiques. Un film d'animation fait écho à chaque période de l'histoire du commerce maritime et aux objets s'y rapportant.

**Plus d'informations :**

Sur le site Internet du Musée de la Marine :  
- <http://www.musee-marine.fr/content/de-lamphore-au-conteneur>



## / LA MINUTE DE L'ÉCO

### La croisière ne connaît pas la crise !



Depuis la naissance des croisières en Méditerranée à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, où il s'agissait alors de rentabiliser des navires transocéaniques inutilisés durant certaines périodes, la croisière est définitivement devenue une activité à part entière. Elle est même devenue aujourd'hui un loisir, élitiste ou de masse

selon le cas, particulièrement prisé de nombreux touristes.

En tout état de cause, s'il est une activité de transport maritime qui reste moins touchée par les soubresauts de l'économie mondialisée, il s'agit bien de la croisière.

Si le nombre de navires de croisières augmente, la croissance en capacité de ce segment de flotte est encore plus impressionnante en raison de l'augmentation de la taille des paquebots au fil du temps. Ainsi, le nombre de paquebots est-il passé d'environ 150 navires à 300 au cours des 30 dernières années ; mais dans le même temps, la capacité a quadruplé, passant de moins de 100 000 lits à 460 000 aujourd'hui, tant la demande augmente. Et les compagnies maritimes continuent à commander de nouveaux navires, un peu plus d'une dizaine par an, pour répondre à la croissance du marché.

Pour cette activité, les navires sont variés, puisque la taille et l'équipement du navire s'adaptent au public de chaque type de croisière. On voit donc aussi bien des paquebots gigantesques embarquant plus de 5 000 passagers que des paquebots plus petits dont la taille restreinte leur permet d'accéder à des sites difficiles d'accès et plus

sauvages. L'exemple le plus connu est celui de la compagnie PONANT, qui, pour se spécialiser dans les zones polaires, a privilégié des navires de taille moyenne, particulièrement sûrs, bien équipés et respectueux de l'environnement.

D'une manière générale cependant, les plus petits navires sont de plus en plus remplacés par les grands paquebots neufs. Ce sont pourtant des navires dont la durée de vie est plutôt longue, avec une moyenne d'âge qui atteint désormais 17,4 ans. Cela n'effraie pourtant pas les grandes compagnies maritimes, soucieuses d'investir dans ce marché en forte croissance.

**Gageons que la croisière offre encore de belles perspectives de développement en France et en Europe !**

**Le transport maritime mondial a réduit ses émissions de gaz à effet de serre**

de **20%**  
entre 2007 et 2012