

Latitudes

N°04
JUILLET
2015

LA LETTRE D'ARMATEURS DE FRANCE

P.03

/ ZOOM SUR...

La Semaine européenne du shipping,
par Éric BANEL

P.04

/ L'INVITÉ DU MOIS

Interview de Cécile BELLORD
Délégué général adjoint, Armateurs
de France, Secrétaire permanent
du Comité Économie Fiscalité

P.05

/ ACTU

- Formation professionnelle :
signature d'un accord de branche
- Armateurs de France rejoint la
Médiation Tourisme et Voyage
- Armateurs de France partenaire
"escale" du Tour de France pour
le climat



- Migrants en Méditerranée :
le sauvetage, une priorité absolue

P.07

/ ÇA SE PASSE À BRUXELLES

P.08

/ CULTURE MARITIME

Exposition « Les récifs coralliens face
au changement climatique »



/ LA MINUTE DE L'ÉCO

Record historique pour le transit
maritime international

#OCEANFORCLIMATE

P.02

/ L'ÉDITO DU PRÉSIDENT

« Faisons entendre la voix de
l'océan dans les négociations
climatiques COP21 »

/ L'ÉDITO DU PRÉSIDENT

« Faisons entendre la voix de l'océan dans les négociations climatiques COP21 »



Par Gildas MAIRE,
Président d'Armateurs de France

L'océan est le « poumon » de notre planète : producteur de 50 % de notre oxygène, il est le thermostat du système climatique et absorbe 25 % de nos émissions de CO₂.

L'océan est aussi le vecteur de la mondialisation des échanges, puisque 90 % des marchandises transportées le sont par voie maritime. Il est donc le garant de notre équilibre climatique en même temps que du développement de notre économie. Pour nous armateurs, pour nos équipages, l'océan est notre lieu de travail : le préserver, c'est garantir la pérennité de notre activité. On oublie trop souvent que le métier de marin est d'abord un métier de passion, celle de la mer et des voyages.

Pourtant, l'océan est quasi ignoré de la prochaine Conférence internationale pour le climat, dite COP21, qui aura lieu à Paris fin 2015. Ce contraste saisissant ne pouvait laisser indifférent la communauté maritime.

Et parce que la voix de l'océan est multiple, il était indispensable que se rapprochent des mondes trop souvent opposés par le passé : celui de la recherche scientifique et des associations de protection de l'environnement d'un côté, celui de l'économie maritime de l'autre. Nous avons tous une responsabilité, celle de travailler à l'émergence de

solutions durables, c'est-à-dire viables économiquement et respectueuses des hommes et de l'environnement.

C'est ainsi qu'est née, en 2014, la Plateforme Océan et Climat. Depuis lors, elle n'a cessé de se développer, avec l'appui d'Armateurs de France et du Cluster Maritime Français.

C'est l'occasion de rappeler à nos Gouvernements que la voie maritime est le mode de transport le plus propre à la tonne transportée. Les navires émettent 5 fois moins de CO₂ que le transport routier, 15 fois moins que le transport aérien. Les armateurs français sont des pionniers. Depuis 20 ans, ils ont été à la pointe du combat pour un transport de qualité, sûr, respectueux de l'environnement et de la sécurité des équipages. En encourageant l'innovation technologique, en explorant de nouveaux modes de propulsion, en formant des équipages dont le savoir-faire et l'expertise sont unanimement reconnus, Armateurs de France a fait le pari de l'excellence, contre la complaisance. Les armateurs français savent aussi qu'il est de leur responsabilité de continuer à prendre toute leur part dans les

efforts nécessaires pour participer à la réduction des émissions de gaz à effets de serre. C'est le sens de la Charte Bleue que tous nos membres ont signée en acceptant de nous rejoindre.

Malgré tous ces avantages indéniables, le maritime reste malheureusement aujourd'hui totalement absent du débat sur la contribution du transport au changement climatique. Depuis l'abandon de l'écotaxe, il n'est que trop rarement question de report modal et le soutien affiché aux autoroutes de la mer n'est plus qu'un exercice de rhétorique.

La COP21 est une formidable opportunité pour replacer le maritime au cœur du débat politique et sociétal. C'est le message que je porterai au sein de la « Plateforme » et auprès des pouvoirs publics : notre industrie n'appartient pas au passé, elle est l'avenir. Notre avenir à tous.

« La voie maritime, au service du développement harmonieux de notre société ».

Gildas MAIRE,
Président d'Armateurs de France

Unique en son genre, la « Plateforme » regroupe une soixantaine d'acteurs, très divers, mais tous mobilisés pour porter la parole de l'océan lors des négociations « climat » fin 2015 et au-delà : organismes scientifiques, associations à but non lucratif, fondations et organisations professionnelles.

Le 8 juin dernier, à l'occasion de la Journée mondiale de l'océan à l'UNESCO, Armateurs de France donnait avec la « Plateforme » le coup d'envoi de cette grande mobilisation de la communauté « océan » à six mois des négociations climatiques « COP21 ». L'ensemble des membres ont lancé l'Appel de l'Océan pour le Climat, avec pour objectif d'engager les États signataires de la Convention Climat à placer l'océan au cœur des solutions contre le réchauffement climatique.

Décliné en version citoyenne sur change.org, il est ouvert à la signature de tous, afin de recueillir l'adhésion la plus large possible de la société civile dans la perspective de la COP21. Parce qu'un océan en bonne santé, c'est un climat préservé !

Signez l'Appel de l'Océan pour le Climat sur : change.org/oceanforclimate

En savoir plus sur la Plateforme Océan & Climat :
- <http://www.ocean-climate.org/>



/ ZOOM SUR...

La Semaine Européenne du Shipping, par Éric BANEL



Éric BANEL, Délégué général
d'Armateurs de France

L'EUROPE, UNE PRIORITÉ POUR ARMEATEURS DE FRANCE

À l'occasion de la Semaine Européenne du Shipping, qui s'est tenue à Bruxelles du 2 au 6 mars dernier, Armateurs de France a délocalisé son Comité exécutif et rencontré les représentants du Parlement et de la Commission. Ces entretiens ont été très éclairants : nos interlocuteurs institutionnels sont extrêmement demandeurs sur nos sujets d'économie maritime. À nous de saisir pleinement cette opportunité de faire entendre la voix du transport et des services maritimes au niveau européen. À nous d'en faire connaître les atouts pour l'économie européenne.

Bien que talonnée par l'Asie, l'Europe demeure en effet le leader mondial du transport maritime, contrôlant 40 % de la flotte mondiale (avec près de 23 000 navires). **Nos entreprises représentent près de 600 000 emplois directs et 2,5 millions d'emplois indirects.**

BRUXELLES, LIEU STRATÉGIQUE POUR LA COMPÉTITIVITÉ DE NOTRE SECTEUR

Bruxelles est un passage obligé pour nombre de nos sujets. Nous l'avons vu avec la taxe au tonnage, le soufre ou l'exonération des plus-values de cession. Nous le constatons aujourd'hui avec les émissions de CO₂. Sur nos sujets, ce qui est décidé à Paris doit être systématiquement confirmé à Bruxelles ! L'ignorer, c'est mourir ! Une bonne coopération avec les instances européennes est donc primordiale, si nous voulons faire vivre notre secteur.

L'ARTICULATION AVEC LE NIVEAU INTERNATIONAL SE JOUE DE PLUS EN PLUS À BRUXELLES

L'Organisation Maritime Internationale est un organe intergouvernemental dont nos États européens sont membres. Ce n'est pas le cas de l'Union européenne en tant que telle. Cette réalité juridique reflète de moins en moins la réalité politique : les États sont désormais sous influence ! La Commission européenne nous a indiqué qu'elle entendait de plus en plus coordonner l'action des États auprès de l'OMI. Il est clair que la réalité du pouvoir est, et sera, de plus en plus à Bruxelles, y compris pour l'adoption des règles internationales.

L'EUROPE MARITIME : NON UN OBSTACLE MAIS UN OBJECTIF À ATTEINDRE !

Cette Semaine Européenne du Shipping a également été l'occasion de rappeler que l'Europe maritime est encore loin. **L'Europe doit se donner les moyens de protéger ses armateurs et, pour ce faire, revenir au sens premier du terme « protectionnisme » : protéger, favoriser les entreprises et les emplois en Europe, comme le font le Canada ou les États-Unis à l'égard de leurs activités maritimes.** C'est d'autant plus crucial que les compétences se déplacent vers l'Asie (ship-management, construction de navires, ports). Pour une activité aussi ouverte que le shipping, l'Europe est la bonne échelle.

Un exemple révélateur : dans un environnement de plus en plus incertain, l'Europe doit s'intéresser à la sécurité de ses approvisionnements stratégiques, comme la France le fait en ce moment avec la réforme de la loi de 1992 sur la sécurité des approvisionnements pétroliers. Sur ces sujets, nous demandons plus d'Europe et non moins !

Le chemin est encore long qui nous conduira à une réelle évolution du personnel politique européen sur ce point. Armateurs de France déplore de voir combien l'Europe fait aujourd'hui

**« L'EUROPE DISPOSE
DES RESSOURCES
NÉCESSAIRES POUR
RÉUSSIR SON PARI
MARITIME. ELLE DOIT
MONTRER LE CHEMIN. »**

preuve d'une incroyable naïveté : nous ouvrons nos eaux et nos ports à tous en espérant que les autres feront de même. La nouvelle commissaire européenne, Violeta BULC, l'a rappelé : **il faut des pavillons européens sur les navires européens.** Le transport maritime, c'est 40 % des échanges intracommunautaires et 80 % des échanges avec le reste du monde. Alors que les pavillons de chaque État européen se font de plus en plus concurrence, pourquoi ne pas proposer un vrai pavillon européen, à l'image du statut mis en place pour les entreprises européennes ?

Il faut être inventif. Nous avons aussi des raisons d'espérer ! L'Europe dispose des ressources nécessaires pour réussir son pari maritime. Elle doit montrer le chemin. Elle l'a déjà fait, avec les *guidelines*, cette fameuse boîte à outils adoptée par Bruxelles qui définit les trois axes d'une politique efficace de soutien au transport maritime : adopter la taxe forfaitaire au tonnage, favoriser les investissements, supprimer les charges sociales.

Les États doivent mettre en œuvre ce que l'Europe prévoit déjà : en France, ce n'est pas le cas. Nous nous sommes arrêtés au milieu du chemin, notamment sur le *netwage* (exonération totale des charges sociales), et n'avons pas utilisé pleinement les outils proposés par Bruxelles.

/ L'INVITÉ DU MOIS

Interview de Cécile BELLORD



Cécile BELLORD,
Délégué général adjoint,
Armateurs de France, Secrétaire
permanent du Comité Économie Fiscalité

/ La loi de finances rectificative pour 2014 contient deux mesures en faveur des entreprises de transport et de services maritimes. Les armateurs français sont-ils satisfaits ?

Oui car nous avons énormément travaillé depuis 2 ans avec les pouvoirs publics pour avancer sur ces deux sujets : la taxe au tonnage et le financement des navires. C'est un succès pour Armateurs de France, qui a été rendu possible grâce à la relation de confiance que nous avons construite avec l'administration fiscale et au soutien des parlementaires. Néanmoins, ces premières mesures ne sont toujours pas effectives. Il est urgent de les concrétiser.

/ Pouvez-vous nous détailler ces mesures ?

Tout d'abord, la taxe au tonnage est confirmée. Ainsi, alors qu'elle avait initié une enquête formelle à l'encontre de la France pour vérifier que les critères d'éligibilité au régime de taxation forfaitaire au tonnage¹ étaient conformes aux objectifs communautaires, la Commission européenne a finalement validé notre dispositif. Pour cela, Armateurs de France a proposé de nouveaux critères permettant de garantir un seuil minimal de tonnage sous pavillon communautaire. Ces critères ont permis à la Commission européenne de clôturer l'enquête et d'approuver le régime français (décision de la Commission européenne du 4 février 2015).

Dans ce contexte, la France a modifié sa législation en introduisant, via la loi de finances rectificative pour 2014, de nouveaux critères applicables à compter de l'exercice fiscal pour 2015 :

- au moment de leur entrée dans le régime de taxation au tonnage, les bénéficiaires devront avoir au minimum 25 % de leur flotte sous pavillon d'un État membre de l'UE ou d'un État partie à l'accord EEE et,
- ils doivent maintenir ou augmenter ce taux par la suite.

En ce qui concerne le financement des navires, le Parlement a voté la mesure relative à l'exonération des plus-values de cessions. Dans le cadre de la taxe forfaitaire au tonnage, les armateurs, au moment de la vente de leur navire, peuvent bénéficier de l'abattement sur les plus-values, quel que soit le mode d'acquisition initial dudit navire (acquisition directe ou acquisition à l'issue d'un crédit-bail). Cette mesure est fondamentale pour relancer les investissements des entreprises dans des navires neufs et modernes.

Néanmoins, l'application de cette mesure est suspendue à la position de la Commission européenne. Il est donc nécessaire et urgent que la France fasse en sorte d'obtenir au plus vite la validation de cette mesure technique par la Commission.

En résumé, si les armateurs ont obtenu de belles avancées via la loi de finances rectificative pour 2014, nous restons vigilants de façon à ce que les pouvoirs publics accomplissent au plus vite les démarches nécessaires pour leur mise en œuvre effective.

/ Ces sujets sont-ils définitivement refermés ?

Les critères retenus pour la taxe au tonnage ont deux effets pervers :

- D'une part, il existe une interrogation sur le moment auquel la flotte sous pavillon communautaire doit être évaluée. Autrement dit, à quel moment prend-on la photo de la quantité de navires sous pavillon communautaire :
- À chaque fois que l'on ré-opte ?
- Ou seulement à l'occasion de la première option ?

L'enjeu est de taille : à supposer que l'on prenne comme point de départ l'état de la

flotte à chaque ré-option, les compagnies ayant déjà opté une première fois pour 10 ans et ayant une flotte communautaire importante seront victimes d'un effet cliquet pervers : le fait de devoir maintenir ou augmenter la flotte sous pavillon communautaire devient très lourd pour une compagnie qui a déjà atteint un seuil très élevé.

La Commission européenne valide le fait que la condition ne s'applique que pour les nouveaux entrants, de sorte que les bénéficiaires qui ont déjà opté peuvent se référer à la photographie d'origine, celle de la première option.

Il faudrait absolument obtenir que la photo de la flotte soit prise une fois pour toutes lors de la première option.

■ D'autre part, les modifications apportées par la loi de finances rectificative ont pour conséquence, pour les nouveaux entrants, de retarder le bénéfice de la mesure lorsqu'ils ne justifient pas du tonnage nécessaire sous pavillon communautaire au jour de l'ouverture du premier exercice fiscal.

Il faudrait que, pour la première année, la photographie de la flotte communautaire soit prise à la fin du premier exercice afin de laisser le temps aux nouveaux entrants de constituer leur flotte sous pavillon communautaire.

/ Le premier ministre a enfin annoncé plusieurs mesures en faveur de l'investissement. Les entreprises de transport et de services maritimes sont-elles satisfaites ?

Absolument pas. La relance des investissements doit faire l'objet d'un plan global, dont la fiscalité n'est qu'une composante.

Nous étions particulièrement attentifs à l'annonce faite, le 8 avril dernier, par le Premier ministre, de plusieurs mesures pour une accélération de l'investissement et de l'activité.

En particulier, il a annoncé une mesure pour soutenir l'investissement industriel productif, précisant sur ce point que « tous les investissements industriels, quel que soit leur secteur d'activité » entraient dans le champ de la mesure et que l'amortissement concernerait « les investissements de nature industrielle pouvant déjà bénéficier de l'amortissement dégressif ».



¹ Il s'agit d'un régime d'imposition forfaitaire que l'armateur souscrit par option pour 10 ans qui est basé sur le tonnage des navires. Ainsi, l'impôt est lissé sur la période, quels que soient les revenus.

Or le texte ne liste que les « matériels et outillages utilisés pour des opérations industrielles de fabrication ou de transformation », à l'exclusion de l'activité transport. Cette exclusion nous a été confirmée par l'instruction fiscale publiée le 21 avril 2015.

Nous ne pouvons que regretter que le secteur du transport et des services maritimes soit, une fois de plus, exclu des mesures destinées à améliorer la compétitivité. En effet, alors que ce

secteur est, par définition, très exposé à la concurrence internationale, qu'il a besoin d'investir de manière régulière pour maintenir une flotte de navires jeunes et de qualité, il est à nouveau exclu des nouvelles mesures incitatives du gouvernement comme cela avait déjà été le cas pour le CICE.

Il est essentiel que notre industrie, vitale pour le commerce extérieur de la France et la sécurité de ses approvisionnements, puisse, à l'avenir bénéficier de mesures

en faveur de l'investissement. C'est vital pour l'emploi des marins français, pour le développement de notre pavillon et pour l'avenir des armateurs français.

Rappelons que grâce à l'engagement de nos entreprises, la flotte française est aujourd'hui la plus jeune en Europe, avec une moyenne d'âge inférieure de moitié à la moyenne européenne : c'est un atout formidable que nous devons conserver.

/ ACTU

Formation professionnelle : signature d'un accord de branche

Le 17 avril dernier, Armateurs de France et les partenaires sociaux ont signé un accord de branche sur la formation professionnelle des personnels navigants et sédentaires.

Faisant suite au vote de la loi n° 2014-288 du 5 mars 2014 relative à la formation professionnelle, le nouvel accord met en place le compte personnel de formation (CPF) pour les marins et les personnels à terre, en remplacement du droit individuel à la formation (DIF). Il est accompagné d'une liste de formations maritimes ciblées par la branche et éligibles pour le salarié au titre du CPF.

Le nouveau dispositif renforce les droits des salariés et garantit une meilleure reconnaissance des formations suivies. En effet, les formations ne sont éligibles que si elles sont « certifiantes ».

À cette fin, Armateurs de France a effectué un important travail auprès de l'administration des affaires maritimes et de la commission nationale de la certification professionnelle pour que toutes les formations maritimes soient validées par un certificat ou par un diplôme reconnu nationalement.

L'OPCA Transports et Services et la commission nationale de la certification

professionnelle ont salué l'activisme de la branche transport maritime, dont les formations ont été les premières à être validées et publiées. C'est la première fois que les formations maritimes reçoivent ainsi une reconnaissance officielle au niveau national et interprofessionnel.

Le succès de cette négociation témoigne encore une fois du dynamisme du dialogue social dans la branche et démontre la capacité des partenaires sociaux à s'entendre sur des sujets importants pour les entreprises et pour les salariés.

/ ACTU

Armateurs de France rejoint la Médiation Tourisme et Voyage

Armateurs de France a rejoint officiellement la Médiation Tourisme et Voyage (MTV) en mars dernier. Créé en 2001, cet organisme indépendant a pour but de favoriser le règlement amiable des litiges qui peuvent survenir entre les clients et les fournisseurs de services de transport, voyage et tourisme, signataires de la Charte de la Médiation du Tourisme et du Voyage.

Les droits des passagers et la qualité du service qui leur est rendu, sont une préoccupation majeure de nos adhérents. L'absence de revendications des associations de passagers - qui contraste avec la situation dans les autres modes de transport - est un bon indicateur de l'efficacité des politiques mises en place par les compagnies.

Néanmoins, la mise en place d'une médiation est une obligation légale à partir de juillet 2015. Compte tenu du faible nombre de litiges maritimes, et après des réflexions en interne et interprofessionnelles, Armateurs de France a choisi de rejoindre la MTV plutôt que de mettre en place une ou des médiations maritimes. Cette structure reconnue, y compris par les consommateurs, nous permet de rappeler aux clients notre attachement à la qualité de service, en leur offrant une garantie complémentaire, et de bénéficier d'un forum d'échanges avec nos partenaires professionnels sur des sujets d'intérêt commun.



QU'EST-CE QUE LA MÉDIATION ?

C'est un mode amiable de règlement des conflits par lequel un tiers indépendant et impartial aide les parties à trouver une issue négociée à leur différend, en proposant une solution consensuelle basée sur le droit et l'équité.

Plus d'informations sur :

- <http://www.mtv.travel/>

/ ACTU

Armateurs de France partenaire "escale" du Tour de France pour le climat

Sensibiliser et mobiliser les littoraux français à l'indispensable mise en œuvre de solutions pour répondre aux enjeux climatiques, valoriser les solutions afin qu'elles donnent envie à d'autres de se mobiliser, c'est tout le sens du Tour de France des Solutions pour le Climat que Catherine CHABAUD et son équipe d'Innovations Bleues ont entrepris depuis le 1^{er} avril.

Armateurs de France et le Cluster Maritime Français soutiennent cette initiative dans son ensemble et étaient partenaires de deux escales : Nantes-Saint-Nazaire du 10 au 12 juin et Brest les 18 et 19 juin.

À Nantes, Yoann LÉGAL, Capitaine du navire sablier Saint Pierre, de la compagnie LES SABLIERES DE L'ATLANTIQUE, membre d'Armateurs de France, s'est vu remettre le pavillon Océan & Climat. Ce navire exploite des granulats marins au large de l'Estuaire de la Loire, qui sont ensuite utilisés dans le secteur du bâtiment, pour remblayer les côtes ou encore pour les maraîchers du territoire. En partenariat avec le réseau RespectOcean, dont Armateurs de France est membre, ce navire a été éco-conçu pour limiter les impacts de son activité, avec notamment une réduction de sa consommation, une évaluation de l'état initial des sites, des suivis scientifiques et environnementaux.

Éric BANEL, Délégué général d'Armateurs de France, a également participé la conférence « Enjeux et Solutions pour le Climat, les Océans et le Littoral »,



à la CCI de Nantes animée par Catherine CHABAUD.

À Brest, la visite de l'exposition de l'Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer (IFREMER) « Le climat change, l'océan aussi » à Océanopolis s'est conclue par la remise du Pavillon Océan & Climat à Olivier LEFORT, Directeur des Moyens et Opérations Navals d'IFREMER et Remy BALCON, Directeur des opérations chez GENAVIR, pour leur navire océanographique le « Pourquoi pas ? ». Le « Pourquoi pas ? », est un navire qui permet de mener des opérations d'hydrographie, hauturière ou côtière, de géosciences, d'océanographie physique, chimique ou encore biologique. Il contribue ainsi à une meilleure connaissance des océans et de ses ressources.

Un autre navire a reçu le pavillon Océan & Climat à l'occasion de cette escale : il s'agit de La Recouvrance, emblématique navire de la ville de Brest.

Cette escale a également permis à un certain nombre d'acteurs de l'économie maritime, dont Armateurs de France et le Cluster Maritime Français, de se réunir pour échanger sur les solutions de l'économie bleue en faveur du climat, afin d'en faire la promotion lors de la COP21.

En savoir plus :

- Tour de France et Armada pour le climat : <http://www.tourdefrancepourleclimat.com/>
- RespectOcean : <http://www.respectocean.com/>
- Ifremer : <http://www.ifremer.fr/>
- Océanopolis : <http://www.oceanopolis.com/>
- La Recouvrance : <http://www.larecouvrance.com/>



FOCUS SUR L'ARMADA POUR LE CLIMAT

Tout au long du Tour de France pour le Climat, Catherine CHABAUD, ambassadrice de la Plateforme Océan & Climat, remettra aux marins engagés pour les océans et le climat le Pavillon Océan & Climat afin de réunir une flotte de navires soutiens et ambassadeurs des actions de la Plateforme Océan & Climat. C'est dans ce cadre que le Saint Pierre des Sablières de l'Atlantique, Le « Pourquoi pas ? » de GENAVIR et La Recouvrance ont reçu le pavillon Océan & Climat.

Une partie de la flotte (dont Tara Expéditions, PlanetSolar, EnergyObserver et La Recouvrance) se réunira à Paris en décembre lors de la COP21.

Armateurs de France soutient largement cette initiative.

/ ACTU

Migrants en Méditerranée : le sauvetage, une priorité absolue

Depuis près d'un an, les armateurs français tirent la sonnette d'alarme, face à la multiplication des sauvetages par des navires de commerce en Méditerranée : 4 000 migrants secourus en 2014 lors d'une vingtaine d'opérations. La solidarité en mer n'est pas un vain mot ! Nos équipages ont su faire face à la situation d'urgence et les compagnies concernées ont rapidement mis en place des moyens et des procédures permettant d'assurer le sauvetage tout en garantissant la sécurité de tous – équipages et migrants.

Mais, les navires de commerce, armés par 15 ou 25 marins, ne sont pas équipés pour récupérer des centaines de migrants à leur bord.

En parallèle, les organisations professionnelles ont donc alerté les autorités compétentes au niveau national, européen et international, en particulier

le Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés : difficultés sanitaires, manque de nourriture et de couchage, besoin d'organiser rapidement le

débarquement des migrants, nécessité pour tous les acteurs de remplir leurs obligations découlant des conventions internationales.

AGIR SUR LES « RACINES DU MAL »

Après la catastrophe de Lampedusa fin 2013, l'Italie a mis en place, seule, l'opération Mare Nostrum. Puis l'Union européenne a lancé le 1^{er} novembre 2014 l'opération Triton, dont le périmètre et les moyens sont limités.

Une initiative timide qui rappelle que la réponse de l'Union européenne reste encore décevante face à l'ampleur des flux migratoires.

En avril dernier, l'opération Triton a vu son budget passé de 3 à 9 millions d'euros par mois. Cela est indéniablement une bonne nouvelle.

Mais le problème est plus complexe, les causes plus profondes : la communauté européenne, voire internationale, doit se mobiliser pour aider les États côtiers à rétablir le contrôle de leurs côtes, démanteler les réseaux, punir les passeurs. S'agissant des navires, cela implique que les États assument leurs responsabilités. Les États du port d'embarquement (lorsque c'est possible), les États du pavillon doivent être en mesure de fournir : le nom de tous les navires transitant dans ces zones, le port d'attache. Les immatriculations des bateaux incriminés doivent systématiquement être publiées, quand ils sont connus, de même que leurs photos de manière à ce que la société civile et les ONG compétentes puissent peser dans le dossier.

/ ÇA SE PASSE À BRUXELLES

■ **28 janvier et 10 mars** : lancement de consultations publiques dans le cadre de la révision à mi-parcours respectivement de la Stratégie Européenne pour le 'transport maritime' et du Livre Blanc Transports. Principaux éléments de la contribution d'Armateurs de France :

- l'importance de la compétitivité des armateurs européens par rapport à leurs concurrents tiers,
- le cadre réglementaire, déjà très développé : le shipping n'a pas besoin de plus d'Europe, mais de « mieux » d'Europe,
- le shipping ne se limite pas au seul transport maritime.

■ **4 février** : décision de la Commission sur la taxe au tonnage française. La Commission considère que la modification de 2005 était incompatible avec le marché intérieur, mais que les bénéficiaires, les armateurs français, n'ont pas profité d'avantages indus puisqu'ils ont

continué à respecter les obligations prévues par le dispositif initial. De plus, elle note que la France a défini de nouveaux critères – compatibles, et d'ores et déjà respectés : au moment de l'entrée dans le régime de taxation au tonnage, ils devront avoir au minimum 25 % de la flotte sous pavillon d'un État membre ou de l'EEE et maintenir ou augmenter ce taux sur la période d'option décennale qui suit.

■ **2-5 mars** : European Shipping Week.

■ **Mai – juin** : reprise des discussions au Parlement sur le règlement « services portuaires ».

■ **13 mai** : publication par la Commission d'un Agenda sur les migrations. Parmi les mesures à court, moyen et long terme annoncées figure le renforcement des moyens accordés à l'opération Triton.



■ **19 mai** : présentation par la Commission de son programme pour une meilleure réglementation (*better regulation*).

■ **16 juin** : réunion plénière de l'ESSF – création de nouveaux sous-groupes dédiées à la mise en œuvre du règlement MRV. Armateurs de France accueille favorablement cette démarche collaborative.

/ CULTURE MARITIME

Exposition « Les récifs coralliens face au changement climatique »

Du 10 septembre au 8 novembre 2015, l'Aquarium de la Porte Dorée présentera une exposition intitulée « Les récifs coralliens face au changement climatique », conçue par le Laboratoire d'Excellence CORAIL, en collaboration avec l'IFRECOR et le Centre Scientifique de Monaco, et soutenue par la Fondation Total.

Organisée avec le soutien de la Plateforme Océan & Climat, cette exposition veut sensibiliser le public sur les menaces qui pèsent sur le milieu

corallien. Véritables « forêts tropicales de la mer », les récifs coralliens sont des acteurs incontournables dans la préservation de la biodiversité en milieu marin. Bien que ne recouvrant que 0,02 % de la planète, ils en sont l'écosystème le plus riche et le plus diversifié.

Plus d'informations :

- <http://www.aquarium-portedoree.fr/>
- <http://www.ifrecor.com/>



/ LA MINUTE DE L'ÉCO

Record historique pour le transit maritime international



Selon le courtier Clarkson, le transit maritime international a franchi en 2014 la barre symbolique des 10 milliards de tonnes de marchandises, soit deux fois plus qu'il y a vingt ans. La croissance forte des échanges maritimes est bien l'un des phénomènes marquant de la globalisation. Pour preuve, en 1994, le trafic maritime ramené à la population mondiale représentait 0,8 Mt de marchandises par habitant. En 2014, ce ratio était de 1,5 Mt et sera sans doute en 2020 de 1,8 Mt.

Le commerce maritime est le miroir des échanges d'une planète qui a pris une

nouvelle dimension depuis le début du XXI^e siècle. La globalisation a étendu la production et la consommation des matières premières comme des biens manufacturés. L'émergence économique des géants comme celle de pays plus modestes tire vers le haut les activités maritimes.

Les différentes marchandises contribuent différemment à la croissance des flux mondiaux. Le trafic de pétrole brut est resté stable ces dix dernières années à la faveur d'un équilibre entre la baisse des importations des pays développés et l'augmentation du reste du monde. La croissance maritime s'est nourrie du doublement des flux de fer, de charbon, de gaz et de soja. La Chine est, à elle seule, à l'origine de 20 % des importations mondiales.

Le conteneur représente aujourd'hui 16 % des flux mondiaux contre 10 % en 2000. Cette activité est portée par l'ensemble des consommateurs du monde et si Américains et Européens ont ralenti la croissance des importations, la plupart des habitants du monde sont devenus des consommateurs de biens conteneurisés.

Cette croissance maritime serait positive pour ses acteurs si cette industrie n'était pas confrontée à un problème de fonds. Confiant sur les perspectives du marché et non sans tentation spéculative, le monde maritime a commandé beaucoup de navires au point de plonger la plupart des secteurs dans la surcapacité. Néanmoins, les armateurs ne manquent pas de stratégies (alliance, désarmement, démolition, *slow steaming*) pour maîtriser le phénomène avec pour balise une indéniable croissance des besoins de mobilité des marchandises.

10 milliards de tonnes

C'est la barre symbolique franchie par le transit maritime international