

P.03
/ ZOOM SUR...

Armateurs de France et la COP21 :
les événements à ne pas manquer !

P.04
/ L'INVITÉ DU MOIS

Interview de Jean-Emmanuel SAUVÉE
Président et cofondateur de PONANT

/ ACTU

- Découvrez le nouveau film
d'Armateurs de France !



- Le financement collaboratif au secours des baleines
- La Plateforme Océan et Climat dévoile ses recommandations à la veille de la COP21
- Proposition de loi sur la croissance bleue : maintenir le cap !
- Sauvetage de migrants en Méditerranée : le shipping distingué dans son ensemble par le « Seafarer of the year award »

P.07
/ ÇA SE PASSE À BRUXELLES

/ CULTURE MARITIME

« Belle-île-en-Mer face au temps »

/ LA MINUTE DE L'ÉCO

Conteneurs, la double échelle
du gigantisme



P.02

/ L'ÉDITO DU PRÉSIDENT

« La croissance bleue,
mirage ou réalité ? »

/ L'ÉDITO DU PRÉSIDENT



Par Gildas MAIRE,
Président d'Armateurs de France

L'annonce par CGG du désarmement de sa flotte sous pavillon français aurait-elle sonné le tocsin de la croissance bleue ? C'est une question que l'on peut légitimement se poser, puisque c'est la troisième fois en deux ans qu'un donneur d'ordre français – qui plus est dont l'État est actionnaire – écarte un acteur français du shipping au profit d'entreprises étrangères. Ce fut le cas en 2014 pour la desserte gazière de la Corse, où Geogas a été écarté au profit d'un consortium extérieur avec un pavillon maltais, et en 2013 pour la desserte pétrolière de la Réunion, perdue par Socatra au bénéfice d'un navire sous pavillon singapourien.

Souvent citée comme une réussite française, l'arrêt de la filière sismique entraîne la mise à quai de 6 navires et la perte de nombreux emplois français hautement qualifiés. Une décision qui pèsera lourd sur l'avenir. Le savoir-faire acquis au fil des ans par la France en matière sismique, reconnu internationalement, risque de disparaître d'un coup.

On ne peut que s'étonner, à tout le moins, de l'absence de réponse de l'Etat pour assurer le sauvetage de cette filière à haute valeur ajoutée pour l'industrie française, dans une période où le prix du baril met à

mal bon nombre de compagnies maritimes.

Pourtant, la visite de François HOLLANDE au Havre et la tenue du CIMer pouvaient laisser penser que nos décideurs avaient enfin pris la mesure de l'importance du shipping pour faire battre le cœur de l'économie française.

Les mesures issues du CIMer s'étaient révélées, à cet égard, plutôt encourageantes en faveur de l'investissement et de l'innovation : garantie d'emprunt pour des navires construits en France ; prolongation et extension à tout le territoire de l'appel à projet sur les ferries propres ; expérimentation dès 2016, en lien avec la Banque européenne d'investissement, d'un nouveau mécanisme de garantie financière pour faciliter l'accès au crédit des armateurs.

Signes d'un frémissement en faveur d'une politique globale pour l'économie et l'emploi, elles offrent un contraste déconcertant avec la quasi indifférence avec laquelle les autorités ont accueilli les annonces de CGG.

Plus que jamais, nous avons besoin d'une vision industrielle de long terme.

« PLUS QUE JAMAIS, NOUS AVONS BESOIN D'UNE SOLIDARITÉ FRANÇAISE, ENTRE ACTEURS PUBLICS ET PRIVÉS, AFIN D'OFFRIR À NOS FILIÈRES INDUSTRIELLES UN AVENIR PROMETTEUR. »

Plus que jamais, nous avons besoin d'une solidarité française, entre acteurs publics et privés, afin d'offrir à nos filières industrielles un avenir prometteur.

Plus que jamais, nous avons besoin d'être soutenus pour que continuent de croître nos entreprises, dont les structures essentiellement familiales, sont les garantes d'un transport et de services maritimes sûrs et respectueux de l'environnement et des hommes.

Gildas MAIRE,
Président d'Armateurs de France

/ ZOOM SUR...

Armateurs de France et la COP21 : les événements à ne pas manquer !

Du 30 novembre au 11 décembre prochains, Paris accueillera la 21^e Conférence des Nations-Unies sur le Changement climatique (COP21).

Pour nous armateurs, pour nos équipages, l'océan est notre lieu de travail : le préserver, c'est garantir la pérennité de notre activité. 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. À ce titre, notre organisation sera largement présente lors de la COP21 dans le cadre de plusieurs événements.

CONFÉRENCE « SHIPPING - PART OF THE CLIMATE SOLUTION », AU CENTRE POMPIDOU (PARIS)

1^{er} décembre

Organisée avec l'Association Norvégienne des Armateurs (NSA), en lien étroit avec l'International Chamber of Shipping, cette conférence a vocation à dresser un état des lieux pointu de la transition énergétique dans le shipping et à en dessiner les perspectives autour d'intervenants internationaux de haut niveau, issus des mondes économique et maritime ainsi que de la société civile.

Plus d'informations sur le site Internet d'Armateurs de France :

- <http://www.armateursdefrance.org/a-la-hune/113>

LES #OCEANFORCLIMATE DAYS DE LA PLATEFORME OCÉAN ET CLIMAT AU BOURGET ET À PARIS

2 décembre

L'océan sera pour la première fois à l'agenda de l'Action Week en zone bleue des négociations au Bourget. Portée par le Pérou lors de la journée « Résilience » de l'Action Week et proposée par la France, une session « Océan » permettra de mettre l'océan à l'agenda des actions en faveur de l'atténuation et de l'adaptation aux changements climatiques.

3 décembre

C'est l'événement phare de la semaine : l'Ocean and Climate Forum. Les Espaces

Généralisations Climat de la société civile au Bourget seront entièrement dédiés à la thématique « Océan ». Une grande première dans l'histoire de la COP Climat. Organisé par la Plateforme Océan et Climat, la Commission océanographique intergouvernementale de l'Unesco et le Forum mondial des océans, ce forum réunira scientifiques, acteurs économiques, représentants de la société civile et du monde étudiant, décideurs publics pour débattre des liens entre océan et climat. Il sera ponctué d'une vingtaine de side events, de projections de films et d'autres animations. Ouvert à tous et gratuit, également retransmis en streaming, il sera animé par les membres de la Plateforme Océan et Climat.

Pour s'inscrire, cliquez ici

Retrouvez le programme complet :

- <http://www.ocean-climate.org/?p=70>

4 décembre

L'Oceans Day at COP21 ouvrira une séquence plus institutionnelle. Organisée par le Forum mondial des océans avec la Commission océanographique intergouvernementale de l'Unesco et la Plateforme Océan & Climat, cette conférence vise à élever l'ambition des actions et des engagements des États en faveur de l'océan dans les négociations climatiques.

Inscrivez-vous avant le 30 novembre en cliquant ici

5 et 6 décembre

Un week-end d'animations sera organisé à Paris à destination des médias et du grand public pour découvrir et mieux comprendre les liens entre l'océan et le climat. À signaler particulièrement : l'Armada pour le climat **et la mobilisation**

grand public en matinée le 6 décembre (horaire confirmé prochainement) au Pavillon Tara Océan et Climat de Tara Expéditions - Port des Champs-Élysées - Pont Alexandre III.

Pour voir l'emplacement, cliquez ici

Retrouvez l'intégralité de la programmation sur la plaquette d'information dédiée

SOLUTIONS COP21 AU GRAND PALAIS

du 4 au 10 décembre

Armateurs de France animera le Pavillon « Fleuve, Mer » aux côtés du Cluster Maritime Français, du GICAN, du Comité des Armateurs fluviaux, de Neopolis et de Entreprendre pour le fluvial, durant toute la durée de SOLUTIONS COP21.

Dans ce cadre, voici quelques conférences, événements ou tables rondes à ne pas manquer :

- **le 4 décembre** de 11 h à 11 h 30 : corner info sur le thème de la propulsion vélique (Grand Palais)
- **le 6 décembre** de 15 h à 17 h : conférence sur le navire du futur (Grand Palais)
- **le 9 décembre** de 15 h à 16 h : conférence sur la maritimisation du monde (Grand Palais)
- **le 10 décembre** de 17 h 15 à 17 h 45 : débat télévisé sur les nouvelles routes maritimes et fluviales (Bourget)

Rendez-vous sur le site :

- <http://www.solutionscop21.org/fr/>

/ L'INVITÉ DU MOIS

Interview de Jean-Emmanuel SAUVÉE



Jean-Emmanuel SAUVÉE,
Président et cofondateur
du PONANT

/ La Loi d'actualisation du droit des Outre-mer a été définitivement adoptée. Elle contient une disposition autorisant les jeux de hasard à bord des navires immatriculés à Wallis et Futuna. Êtes-vous satisfait ?

La compagnie PONANT se réjouit de cette disposition législative attendue depuis longtemps. L'objectif n'est pas de générer des revenus pour nous mais de rétablir une égalité de situation avec

nos concurrents qui bénéficient tous de l'autorisation d'embarquer des jeux de hasard. De plus, cette disposition permettra de générer des rentrées fiscales non négligeables, ce qui est un enjeu important pour le territoire.

Néanmoins, il ne s'agit que de la première étape législative. Reste désormais à mettre en œuvre ce dispositif. Nous comptons être associés à l'élaboration des textes réglementaires afin de veiller à ce qu'ils soient effectivement praticables.

/ Vous venez de changer d'actionnaire, ce qui vous confirme sur le segment de la croisière de luxe. Avez-vous des projets de développement ?

Avec François PINAULT, nous ouvrons une nouvelle page de notre histoire pour inscrire la compagnie dans la durée et développer l'entreprise sur le très long terme.

Pour cela, les modes de financement seront déterminants. À cet égard, je me réjouis de l'annonce faite lors du Comité interministériel de la mer de permettre d'obtenir une garantie de l'État pour la construction de navires sous pavillon français dans des chantiers français. Jusque-là, cette garantie dite garantie

COFACE, était réservée aux navires construits en France destinés à l'export. Une telle garantie permettrait aux banques d'accompagner les financements en toute confiance.

/ Vous proposez des croisières dans toutes les régions du globe. Êtes-vous confrontés à des problématiques de sûreté ?

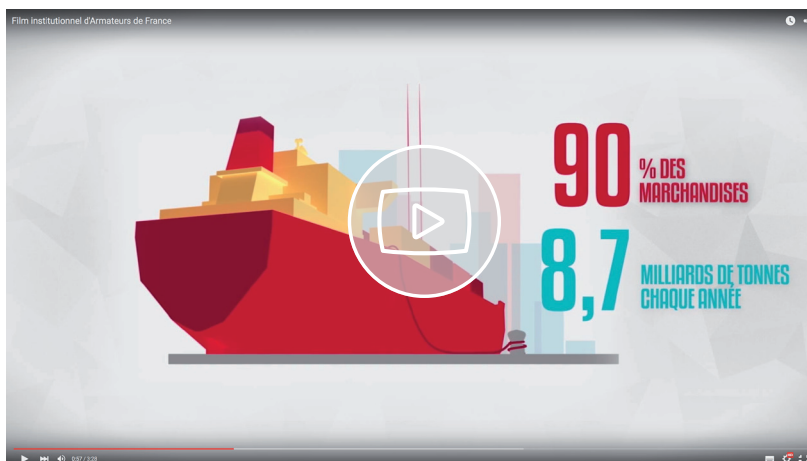
Nos navires sont confrontés à des risques de piraterie et à des risques de terrorisme. Or, à ce jour, ils ne peuvent pas bénéficier d'une protection embarquée contre ces risques. Dès lors qu'ils transportent effectivement des passagers, ils sont en effet frappés d'une double interdiction, celle d'embarquer des gardes privés (Décret n° 2014-1418 du 28 novembre 2014 pris pour l'application de l'article L. 5442-1 du code des transports) et celle d'embarquer des équipes de protection militaire. Dans un monde de plus en plus instable, ce régime spécifique au pavillon français nuit à la compétitivité de l'ensemble de la filière, dans la mesure où tous les grands concurrents européens ou américains ont déjà accès à une protection embarquée, occasionnelle ou non.

/ ACTU

Découvrez le nouveau film d'Armateurs de France !

90 % des marchandises transportées à travers le monde le sont par la voie maritime. Pourtant, grâce aux efforts engagés depuis de nombreuses années, la voie maritime est aujourd'hui le mode de transport le plus propre à la tonne-kilomètre de marchandise transportée. Elle représente moins de 2,3 % du volume global d'émissions de CO₂. Avec une des flottes les plus jeunes en Europe, les armateurs français se sont dotés de navires plus propres, plus sûrs et plus économes en énergie. Ils entendent rester des pionniers de l'innovation au service de solutions durables. Parce que notre industrie est l'avenir. Notre avenir à tous !

Pour visionner le film, [cliquez ici](#)



/ ACTU

Le financement collaboratif au secours des baleines

Le système REPCET (REPérage des CETacés) a été conçu par l'association Souffleurs d'Écume, dont Armateurs de France est partenaire, dans le cadre des activités du Sanctuaire Pelagos. Ce dispositif collaboratif vise à réduire les risques de collisions entre navires et grands cétacés, première cause de mortalité des baleines et cachalots en Méditerranée.

En tant que système collaboratif, REPCET doit équiper au moins une trentaine de navires en Méditerranée nord occidentale pour porter ses fruits. Pour essayer cet outil de conservation de la biodiversité,

l'association compte sur quelques compagnies pionnières déjà équipées, mais aussi sur le soutien du public pour équiper de nouveaux bateaux et ainsi démontrer aux compagnies maritimes l'utilité de ce dispositif.

La plate-forme KissKissBankBank a été choisie pour faire appel à la générosité du public. Chacun peut donner, à partir de 5 €, en échange de contreparties offertes par l'association, allant d'une photo dédiée de l'équipe jusqu'à un embarquement pour participer à un programme de recherche sur les grands mammifères marins de Méditerranée.



Souffleurs d'Écume

En savoir plus :

- <http://www.souffleursdecume.com/>

Pour participer à cette campagne de soutien à REPCET, rendez-vous sur :

- www.kisskissbankbank.com/repcet

/ ACTU

La Plateforme Océan et Climat dévoile ses recommandations à la veille de la COP21



ocean-climate.org

Alors que la COP21 inaugure une nouvelle période d'engagement sur le climat, Armateurs de France est depuis un an un membre actif de la Plateforme Océan et Climat, qui associe les associations, les scientifiques et les entreprises. La Plateforme a dévoilé, lors d'une conférence de presse, organisée le 12 novembre 2015, en présence de Ségolène ROYAL, ministre de l'Écologie, la teneur de son plaidoyer pour que les enjeux liés à l'océan et aux zones côtières soient progressivement pris en compte à travers des mesures spécifiques, et intégrés aux différents axes de la négociation.

L'océan est le principal régulateur du climat mondial : couvrant 71 % de la surface du globe, il produit plus de 50 % de l'oxygène de l'air que nous respirons, absorbe environ 30 % du CO₂ et 93 % de l'excès de chaleur générés par les activités humaines.

Limiter le réchauffement de la planète à 2°, voire 1,5° est essentiel pour maintenir cette capacité de régulation de l'océan et pour limiter les bouleversements qui sont en cours.

Soutenant l'ambition d'un accord universel et juridiquement contraignant, la Plateforme Océan et Climat rappelle que l'océan demeure également le grand oublié des négociations climatiques.

9 RECOMMANDATIONS CONCRÈTES EN FAVEUR DE L'OcéAN

Parce qu'il y a désormais urgence à corriger ce paradoxe, ce plaidoyer présente 9 recommandations concrètes en faveur de l'océan, pierre angulaire de l'adaptation au changement climatique :

1. Produire pour les décideurs un état de la science sur les enjeux et les mesures appropriées concernant les océans et les changements climatiques, notamment par le biais d'un Rapport Spécial du GIEC sur l'océan.
2. Considérer l'importance d'écosystèmes sains et fonctionnels face au changement climatique, en accélérant la mise en place d'un réseau cohérent et résilient d'aires marines protégées.
3. Reconnaître le rôle des écosystèmes marins et côtiers en tant que puits naturels de carbone (carbone bleu).
4. Développer les Énergies Marines Renouvelables (éolien, hydroléon, énergies marémotrices et houlomotrices), tout en préservant la biodiversité marine.
5. Accompagner la transition énergétique du transport maritime et développer des solutions technologiques innovantes pour des navires plus sûrs et plus respectueux de l'environnement.
6. Soutenir prioritairement les mesures d'adaptation pour les régions les plus vulnérables, en particulier les zones côtières des pays en développement (PED), les territoires et les petits États insulaires.
7. Renforcer le transfert de technologies, vers les pays et les régions océaniques et côtières les plus vulnérables. La coopération internationale doit compter des projets d'adaptation et de préservation des écosystèmes marins.
8. Dédier explicitement une part du Fonds Vert aux projets marins et côtiers (protection des mangroves, zones humides et vulnérables dont la capacité de stockage du CO₂ est très importante).
9. Mieux articuler la Convention-Cadre des Nations-Unies sur les Changements climatiques avec les accords existants relatifs à l'océan, notamment les « Objectifs du Développement Durable (ODD) ».

Retrouvez l'intégralité du plaidoyer de la Plateforme Océan et Climat en [clicquant ici](#)

/ ACTU

Proposition de loi sur la croissance bleue : maintenir le cap !

En novembre, la proposition de loi du député Arnaud LEROY a été examinée en commission à l'Assemblée nationale.

Armateurs de France a, depuis le début, pleinement soutenu et accompagné cette initiative du député LEROY, dont l'objectif est de développer l'économie maritime grâce à une politique intégrée. Le shipping y a toute sa place et constitue une composante essentielle de la croissance bleue.

Plusieurs dispositions clés ont d'ores et déjà été adoptées, notamment la modernisation du rôle d'équipage et l'autorisation des jeux à bords des ferries. Néanmoins, des dispositions fondamentales pour la compétitivité maritime française ont été retirées du texte lors de ce premier examen en commission :

- les exonérations de charges sociales (netwage). Mesure cruciale : le pavillon français est 40 % plus cher que le pavillon danois et 20 % plus cher que

le pavillon britannique, essentiellement du fait du coût du salaire chargé.

- l'extension aux navires de passagers (croisière, ferries) de la loi de 2014 relative à la protection privée embarquée. Les navires à passagers ne peuvent pas, à ce jour, embarquer de gardes privés à bord de leurs navires, contrairement à leurs concurrents étrangers : cette disposition revêt une urgence particulière dans le contexte actuel de lutte renforcée contre le terrorisme.

Armateurs de France compte fermement défendre ses dispositions, fondamentales pour l'avenir des compagnies maritimes françaises, lors des prochains examens de la proposition de loi sur la croissance bleue.

Le secteur maritime français représente 310 000 emplois et 60 milliards d'euros de chiffre d'affaires. De l'exploration des grands fonds marins aux énergies marines renouvelables en passant par le transport



et les services maritimes, les ports ou la recherche, la mer constitue aujourd'hui un gisement remarquable d'emplois et de croissance. Les pouvoirs publics doivent créer les conditions de cette croissance durable qui s'ouvre devant nous, sur la base d'une stratégie précise et cohérente pour l'avenir.

/ ACTU

Sauvetage de migrants en Méditerranée : le shipping distingué dans son ensemble par le « Seafarer of the year award »

Le « Lloyd's List Global Award for Seafarer of the Year » est traditionnellement décerné à des marins pour leur comportement de bravoure en mer. Cette année, c'est un hommage à la fameuse solidarité des gens de mer qui a été rendu lors de cette cérémonie. Ce prix prestigieux est en effet venu récompenser la communauté internationale des gens de mer pour sa forte implication dans le sauvetage de migrants en Méditerranée.

Les représentants du shipping international étaient présents pour l'occasion - l'International Chamber of Shipping (ICS), l'International Transport Workers' Federation (ITF), l'European Community Shipowners' Associations (ECSA) et l'European Transport Workers' Federation.

En 2014, les entreprises de transport et de services maritimes ont sauvé plus de 42 000 personnes en mer, et plus de 15 000 migrants en 2015.



Voir le communiqué de presse [ici](#)

/ ÇA SE PASSE À BRUXELLES



■ **18 septembre 2015** : le Conseil Environnement appelle l'OMI et l'OACI à prendre les mesures nécessaires pour que les secteurs maritime et aérien contribuent à la lutte contre le changement climatique.

■ **16 octobre 2015** : la Commission publie son rapport sur la législation en matière de sécurité des navires passagers. Elle en dresse un bilan positif, mais se propose de simplifier et mettre à jour la législation, de prévoir un cadre spécifique pour les petits navires, et d'introduire quelques modifications plus substantielles. Armateurs de France soutient ces objectifs, à l'exception de la soumission européenne à l'OMI relative à la stabilité des navires : en l'absence de concertation avec l'industrie, elle risque d'avoir un impact très négatif.

■ **5 novembre 2015** : lancement de l'appel à projets RTE-T 2015. Son budget est extrêmement limité :

1,09 milliard € pour les projets en non éligibles aux fonds de cohésion (contre 8 milliards en 2014). Le processus de sélection des projets sera d'autant plus drastique. Journée d'information : le 30 novembre à Bruxelles.

■ **8 décembre 2015** : présentation de la contribution de l'ECSC au 'shipping package' en vue de 2017, en présence de la Commissaire BULC et de représentants du Parlement Européen et de la prochaine présidence néerlandaise. Une priorité sous-tend nos propositions : la compétitivité des entreprises européennes de transport et de services maritimes.

/ CULTURE MARITIME

« Belle-île-en-Mer face au temps »

Pendant des années, aux quatre saisons, le photographe Philippe DANNIC a vécu sur cette île mythique et l'a photographiée sous tous ses aspects, dans sa démesure et dans ses infimes détails.

Réunies dans un ouvrage intitulé « Belle-île-en-Mer face au temps » (éditions Philippe Dannic), elles restituent l'intensité de cette nature unique.

Plus d'informations :
- <http://www.philippedannic.com/>



/ LA MINUTE DE L'ÉCO

Conteneurs, la double échelle du gigantisme

En 2006 le palier d'un nouveau gigantisme était atteint avec l'arrivée des 14 000 evp. Ensuite, les plus grands opérateurs se sont dotés de navires jusqu'à 16 000 puis 18 000 evp. Inévitablement, le contrat de livraison du premier 20 000 evp devrait arriver cette année.

L'histoire du conteneur retiendra comme premier commanditaire l'armement japonais MOL avec six navires livrés par un chantier national et un chantier coréen. Dans la foulée, a suivi un autre opérateur de l'alliance G6, OOCL, avec six autres navires. CMA CGM a suivi avec trois navires. Pour l'instant, 20 000 evp sont donc à livrer pour 2017.

À cela, il faut ajouter dans le même mouvement, 59 unités de 19 à 20 000 evp livrables jusqu'en 2019.

Cette croissance des commandes et livraisons de très gros porte-conteneurs n'est pas sans conséquence sur un autre chiffre symbolique, 20 M d'evp de capacité. Selon Alphaliner, en septembre 2015, la flotte mondiale a atteint cette barre emblématique du rôle du conteneur dans l'économie globale. La flotte se compose elle-même de 6 000 navires.

La course au gigantisme nourrit cette poussée rapide de la capacité (doublée en neuf ans) avec naturellement des géants autour des 20 000 evp mais aussi

avec la livraison de navires plus gros adaptés au nouveau format néopanamax (12 à 14 000 evp) et la croissance des marchés sud-américains et indiens (10 000 evp) et africains (4 500 evp).

20 M evp de capacité

barre emblématique du rôle joué par le conteneur dans l'économie globale