

P.03

**/ ZOOM SUR...**

Préjudice écologique et transport maritime : quand le mieux est l'ennemi du bien

P.04

**/ L'INVITÉ DU MOIS**

Interview de Patrice LAPORTE, Directeur général de l'École nationale supérieure maritime

P.05

**/ ÇA SE PASSE À BRUXELLES**

**/ ACTU**

- Assemblée générale et dîner annuel d'Armateurs de France
- Proposition de loi pour l'Économie bleue ou comment booster l'économie maritime française
- Armateurs de France reçue par le président de la République



- Réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des navires : l'Organisation maritime internationale progresse
- 2<sup>e</sup> rencontres parlementaires « Cyber sécurité et milieu maritime »
- Installation du nouveau Conseil national de la mer et du littoral
- Conférence Armateurs de France / Surfrider Foundation Europe : œuvrer ensemble à la transition énergétique du transport maritime

P.09

**/ CULTURE MARITIME**

Monumenta 2016 au Grand Palais

**/ LA MINUTE DE L'ÉCO**

Grandes manœuvres dans le conteneur



P.02

**/ L'ÉDITO DU PRÉSIDENT**

**Compétitivité :  
le shipping français  
au rendez-vous**

## / L'ÉDITO DU PRÉSIDENT



Par Gildas MAIRE,  
Président d'Armateurs de France

## Compétitivité : le *shipping* français au rendez-vous

L'adoption de la proposition de loi LEROY pour l'économie bleue a été LE signal fort de ce 1<sup>er</sup> semestre 2016 en faveur de la compétitivité maritime.

**Du rapport sur la compétitivité des transports et services maritimes français à sa proposition de loi pour l'économie bleue, le député Arnaud LEROY et ses équipes ont effectué, en trois ans, un parcours sans fausse note dans la mise en musique de leurs préconisations. Un fait assez rare pour être souligné.**

Soutenu par les équipes d'Armateurs de France ainsi que par d'éminentes personnalités maritimes – Georges TOURET et Martine BONNY, Arnaud LEROY a permis à l'économie maritime de reprendre corps dans les hémicycles de nos assemblées républicaines.

Autre signe d'un frémissement politique en faveur du *shipping* français : l'entretien que le président de la République a accordé, le 7 mars dernier, à Armateurs de France. Un fait unique dans l'histoire de notre organisation professionnelle.

Cette conjoncture politique, *a priori* marquée par une prise de conscience collective quant à l'importance de notre secteur pour la vitalité de notre économie nationale, nous

incite à aborder l'avenir avec une détermination renforcée. Car, pour assurer la pérennité et le dynamisme des transports et des services maritimes français, bien d'autres chantiers restent à concrétiser. Je pense en particulier à l'**adaptation des 35 heures aux particularités de notre métier**, afin d'éliminer les surcoûts conséquents liés à ce régime, et au financement des navires. Sur ce dernier point, l'appui de la Banque Publique d'Investissement (BPI) sera essentiel pour assouplir les exigences des banques traditionnelles, qui réclament à leurs clients toujours plus de fonds propres. Notre ministre de tutelle, Alain VIDALIES, nous soutient dans notre démarche auprès de la BPI. Plus largement, c'est à un véritable **lifting fiscal** que nous devons procéder : « dépeussier » les dispositions fiscales qui régissent le *shipping* français depuis deux décennies pour aboutir à un système fiscal simple, limité dans le temps mais attractif, est nécessaire. Il s'agit pour nous de couvrir le coût inhérent au pavillon français et non pas de bénéficier d'avantages supplémentaires.

Pour nos armateurs, conserver le pavillon français est aujourd'hui, un choix patriotique étroitement lié

**« PLUS LARGEMENT,  
C'EST À UN VÉRITABLE  
LIFTING FISCAL QUE NOUS  
DEVONS PROCÉDER :  
'DÉPOUSSIÉRER'  
LES DISPOSITIONS  
FISCALES QUI RÉGISSENT  
LE SHIPPING FRANÇAIS  
DEPUIS DEUX DÉCENNIES  
POUR ABOUTIR À  
UN SYSTÈME FISCAL  
SIMPLE, LIMITÉ DANS  
LE TEMPS MAIS ATTRACTIF,  
EST NÉCESSAIRE. »**

au modèle familial de nos entreprises, qui s'inscrivent dans des territoires et dans la longue tradition de la Marine marchande française. Ce pavillon français est encore pour certains d'entre nous un choix stratégique, mais aussi un pavillon adapté aux nouveaux métiers de services maritimes à valeur ajoutée de demain.

Gildas MAIRE,  
Président d'Armateurs de France

## / ZOOM SUR...

## Application de la notion de préjudice écologique au transport maritime : quand le mieux est l'ennemi du bien

Le projet de loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages tend à introduire dans le code civil le principe du droit à réparation du préjudice écologique.

Si une telle initiative est à saluer du fait de son effet positif sur la responsabilisation des acteurs, la rédaction proposée est cependant trop large. Le risque ? Condamner certains acteurs, dont les armateurs, à indemniser plusieurs fois au titre du même événement.

En effet, ceux-ci sont soumis à une réglementation internationale, transposée en droit interne, qui prévoit un régime d'indemnisation spécifique en cas de pollution marine.

### / Le régime d'indemnisation des pollutions maritimes : un dispositif efficace pour une indemnisation totale de la victime

Les mécanismes d'indemnisation des pollutions générées par des incidents ou accidents maritimes découlent de conventions internationales applicables de manière globale à tous les navires dans le monde.

Ils sont construits autour d'une idée simple : **permettre à la victime d'être indemnisée facilement et complètement.** Ainsi, la responsabilité est focalisée sur un seul interlocuteur, l'armateur du navire, ce qui évite à la victime de rechercher son interlocuteur et offre une facilité d'action à la victime. Elle est objective : la victime n'a pas à prouver la faute de son interlocuteur. La simple survenance du dommage

**POUR CÉCILE BELLORD, DÉLÉGUÉE GÉNÉRALE ADJOINTE D'ARMEURS DE FRANCE : « DANS LE DOMAINE MARITIME, UN SYSTÈME PRÉEXISTANT D'INDEMNISATION DES PRÉJUDICES RÉSULTANT D'ÉVÈNEMENTS MARITIMES EST OPÉRATIONNEL ET COUVRE TOUS LES PRÉJUDICES, Y COMPRIS ÉCOLOGIQUES. IL NE PARAÎT DONC PAS UTILE D'EN CRÉER UN NOUVEAU ».**

suffit à déclencher la responsabilité de l'armateur. En outre, l'assurance est obligatoire : la victime est certaine d'obtenir une indemnisation puisque l'armateur sur lequel la responsabilité est canalisée, a l'obligation de souscrire une assurance de responsabilité pour pollution. A défaut, son navire n'est pas habilité à naviguer. Ainsi, même en cas d'insuffisance ou en cas de défaut de solvabilité de l'armateur, la victime obtient réparation.

**Enfin, il y a 3 niveaux d'indemnisation : le premier niveau est celui de l'armateur, le deuxième et le troisième niveaux sont des fonds d'indemnisation prenant le relais en cas d'insuffisance ou d'insolvabilité.**

Ainsi, **c'est bien l'indemnisation de tous les préjudices qui est prévue par ces différents mécanismes** : les dommages aux biens, les frais au titre d'opérations de nettoyage en mer et à terre, les préjudices économiques subis par les professionnels de la pêche ou de la mariculture, les préjudices économiques dans le secteur du tourisme, les coûts de la remise en état de l'environnement.

### / Seul l'échelon maritime international peut compléter ce régime d'indemnisation

Les dommages à l'environnement doivent obtenir réparation : sur ce point, le consensus est clair. En revanche, l'opportunité d'une réforme législative qui impacterait le maritime est plus que discutable.

À supposer qu'il soit décidé de couvrir les quelques types de dommages causés à l'environnement qui ne sont pas couverts par les conventions internationales (mesures de remise en état d'un coût déraisonnable, mesures impossibles à

**« LE RÉGIME D'INDEMNISATION EST EXCLUSIF DE TOUT AUTRE. IL N'EST PAS ADMISSIBLE QUE LA VICTIME AIT LA POSSIBILITÉ D'AGIR UNE SECONDE FOIS POUR COMPLÉTER SON INDEMNISATION. DÈS LORS QUE LES DOMMAGES RÉSULTENT D'UN ÉVÈNEMENT MARITIME COUVERT PAR UNE CONVENTION SPÉCIFIQUE, C'EST ELLE ET SEULEMENT ELLE QUI PERMETTRA À LA VICTIME D'OBTENIR RÉPARATION ».**

prendre en l'état actuel des connaissances et des techniques, requêtes basées sur une quantification abstraite du préjudice écologique), seul le niveau normatif international pourrait intervenir, à l'exclusion de solutions régionales.

Par essence, l'activité de transport et de services maritimes est mondialisée : ce sont des navires de toutes nationalités qui la font vivre. Il est donc parfaitement cohérent que les règles juridiques la régissant soient internationales, c'est-à-dire globales et identiques pour tous les acteurs. À défaut, on ferait face à des solutions régionales génératrices de distorsion de concurrence. L'instance adaptée serait alors l'Organisation maritime internationale (OMI), agence maritime de l'ONU.

## / L'INVITÉ DU MOIS

# Interview de Patrice LAPORTE, Directeur général de l'École nationale supérieure maritime (ENSM)



**Patrice LAPORTE,**  
Directeur général de l'École nationale supérieure maritime

### / Vous venez de prendre la barre de l'ENSM. Quels seront vos chantiers prioritaires ?

L'école s'est engagée dans la voie de la modernisation avec la mise en œuvre de son projet d'établissement construit sur les valeurs séculaires des Hydros (ouverture d'esprit, solidarité, polyvalence, promotion sociale...), et la rénovation de l'enseignement dans un établissement unique mais multisites, qui doit se donner les moyens de son développement. Depuis 2010, des bouleversements profonds ont provoqué du doute en interne et des inquiétudes chez nos partenaires, les armateurs en particulier. L'urgence est de se poser pour observer les premiers résultats concrets des réformes menées tambour battant sous la pression des événements.

**Le premier grand chantier est de stabiliser l'existant. Il faut faire travailler ensemble les quatre sites, et consolider nos relations avec nos partenaires,** qu'il s'agisse du partenariat stratégique signé avec Armateurs de France ou du Conseil de perfectionnement pour mettre en place l'écoute client au sens de la qualité. Le déménagement sur le campus de l'École Centrale, actuellement à l'étude, présente de multiples avantages de qualité de vie, de travail et d'économies pour tous.

La création de l'observatoire de la formation et de l'insertion professionnelle, dont la première enquête va évaluer l'employabilité des élèves, est attendue par ceux qui veulent s'orienter vers une carrière d'officier de la marine marchande.

La réalisation d'un exercice 24 heures au Ship-in-school du Havre avec le « groupe des jeunes officiers », la création du centre d'ingénierie pédagogique numérique, le renforcement des enseignements en langue anglaise, la féminisation de la profession, la rediffusion sur les quatre sites d'un cycle de conférences donnant aux élèves une culture générale maritime au-delà des obligations STCW, et la rationalisation des processus qualité pour les activités de formation sont autant de sujets à traiter cette année.

Pour renforcer l'attractivité des formations de l'école et recruter les meilleurs étudiants, il est nécessaire de s'ouvrir en nouant des partenariats, nationaux et internationaux, en développant l'enseignement par la recherche et en accroissant le nombre de doctorants.

Dans le cadre des nouvelles formations d'ingénieurs, des partenariats sont recherchés avec d'autres universités européennes. De premiers contacts pris pourraient rapidement déboucher des réponses communes à des appels à projets de l'Union européenne.

Une dizaine de projets de recherche sont en cours. Ils impliquent des acteurs académiques et industriels dans les domaines de la sécurité et la sûreté des navires et des équipages, la protection de l'environnement, la production d'énergie et l'efficacité énergétique.

Comme tous les opérateurs de l'État, l'ENSM est fortement incitée à s'autofinancer. **Un des leviers est la formation continue.**

Différentes pistes sont à l'étude, comme l'ouverture sur le paramaritime notamment pour la maintenance des fermes d'éoliennes, et le projet CESAME 2 à Saint-Malo. La professionnalisation de la formation continue passera vraisemblablement par la recherche de partenaires extérieurs, établissements de formation agréés et armateurs.

### / L'ENSM et Armateurs de France viennent de signer un partenariat stratégique. Pouvez-vous nous en dire quelques mots ?

Le partenariat stratégique signé entre Armateurs de France et l'ENSM poursuit un double objectif : mieux

répondre aux besoins des armateurs français et favoriser l'insertion professionnelle des élèves, et au-delà, participer au développement de l'économie et de l'emploi maritimes. L'accord porte plusieurs points concrets dont :

- **La constitution d'un réseau d'excellence dans le transport maritime** en adossant les projets de recherche de l'ENSM aux compétences des armateurs et en mobilisant les ressources de l'ENSM sur des projets répondant aux attentes d'Armateurs de France
- **La constitution de groupes de travail** communs en vue d'anticiper l'évolution de la réglementation et le renforcement de partenariats pédagogiques et financiers pour l'acquisition et l'exploitation de certains matériels pédagogiques tels que les simulateurs
- **L'organisation d'embarquements et de stages industriels** pour le personnel enseignant de l'ENSM ainsi que la mise à disposition de plans et documentation techniques
- **Une implication d'Armateurs de France dans la formation initiale** par une contribution au suivi des référentiels, la proposition de sujets de mémoire et de projet aux élèves, une contribution à l'évaluation des étudiants en remplissant les fiches d'appréciation des élèves embarqués, l'animation de conférences et visites de navires
- **L'amélioration de l'offre de formation continue de l'ENSM** pour l'adapter au mieux aux besoins du marché et la développer, permettant ainsi d'améliorer les capacités d'autofinancement de l'établissement
- **Le renforcement du corps professoral** en instaurant des passerelles permettant aux officiers d'une compagnie de passer quelques années comme enseignant
- **La facilitation de l'embarquement des élèves** pour satisfaire aux exigences réglementaires.

Au-delà des exigences STCW, l'ENSM a besoin de recruter des professionnels issus du milieu maritime en raison de la spécificité de sa formation. La possibilité de détacher des officiers comme enseignants pendant des durées plus ou moins longues serait un atout inestimable pour l'ENSM et tout sera mis en œuvre pour que cela se concrétise.



» / **La mixité est également un sujet de travail commun entre nos 2 entités. Quel regard portez-vous sur cette problématique ?**

Depuis l'arrivée de la première élève en 1973, le nombre de candidates aux concours et d'élèves à l'ENSM évolue très lentement. En 2015, 10 % sont inscrites en formation initiale.

Alors que des femmes exercent de plus en plus souvent, et avec beaucoup de succès, les fonctions de capitaine, de chef mécanicien, d'ingénieure et de directrice d'armement, il reste difficile

d'attirer les lycéennes à l'École. Dans ce contexte, Armateurs de France et l'ENSM ont décidé de mettre à l'honneur les femmes officiers de la marine marchande. Au-delà des salons de l'étudiant, une première campagne de témoignages a été lancée dans la presse à l'occasion de la journée internationale des droits des femmes. Bien perçue, elle va se poursuivre et se développer avec la production d'un document de référence, qui pourra être diffusé largement dans les établissements scolaires et les centres d'orientation.

Ainsi, nous espérons attendre l'objectif ambitieux de 20 % de candidates au concours d'officier de première classe en 2017, prévu dans le contrat d'objectifs et de performance signé avec le Ministère de l'Écologie, de l'Énergie et de la Mer.

**Lien utile :** *Communiqué de presse de l'École nationale supérieure maritime et d'Armateurs de France*

## / ÇA SE PASSE À BRUXELLES

■ **15 décembre 2015 :** publication par la Commission européenne d'une proposition de règlement visant à créer un corps européen de gardes-frontières et de garde-côtes. Si cette proposition concerne avant tout les administrations, Armateurs de France a rappelé, à cette occasion, son soutien au renforcement de la présence des autorités, nationales et européennes, en Méditerranée.

■ **22 avril 2016 :** signature de l'Accord de Paris par l'Union européenne. Il s'agissait également du dernier jour du Comité pour la protection du milieu marin (MEPC) de l'Organisation maritime internationale (OMI), au cours duquel a été trouvé un accord sur un dispositif de reporting des émissions de CO<sub>2</sub> des navires de plus de 5 000 GT. Un projet ambitieux, soutenu par Armateurs de France. En permettant le suivi des émissions de CO<sub>2</sub> par les navires, l'OMI se donne le moyen de définir un objectif de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> par les navires et, surtout, d'en contrôler le respect.

Les prochaines étapes consisteront à adopter des objectifs clairs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et à identifier les moyens techniques et réglementaires permettant d'y parvenir. Voir le [communiqué de presse d'Armateurs de France relatif au 69<sup>e</sup> MEPC de l'OMI](#).

■ **Mars-avril 2016 :** renouvellement et augmentation des participants au Forum européen du transport maritime durable (ESSF). Armateurs de France se félicite du bon fonctionnement de cette instance collaborative, dont le périmètre initial (mise en œuvre de la directive soufre) s'est élargi au monitoring des émissions de CO<sub>2</sub> et aux installations de réception portuaires.

■ **18 mars 2016 :** signature d'un accord avec la Turquie sur les migrants. Armateurs de France appelle à la vigilance quant à une possible recrudescence des opérations de recherche et sauvetage, dites opérations de SAR (Search and Rescue), en Méditerranée Centrale.

■ **Février - mai 2016 :** appel à projets de la DG MARE sur la croissance bleue (février-mai), qui doit permettre de financer une quinzaine de projets en matière de formation, recherche et clusters maritimes, et appel à candidatures pour la création du forum *Blue Skills* (avril), qui l'assistera dans l'élaboration et la mise en œuvre de sa politique sur les sujets liés à la formation, les compétences et les carrières dans l'ensemble du cluster maritime.

■ **Mars 2016 :** adoption par le Parlement européen d'une position, en première lecture, sur le projet de règlement « services portuaires », et lancement d'un trilogue informel. Sur les différents éléments de la proposition (champ d'application, accès au marché, transparence financière et autonomie), Parlement et Conseil sont globalement alignés, et en-deçà de la proposition initiale de la Commission.

## / ACTU

### Assemblée générale et dîner annuel d'Armateurs de France

Armateurs de France a tenu le 5 avril dernier son assemblée générale et son dîner annuel, en présence de plus de 400 invités représentant l'ensemble du monde maritime et portuaire français et européen. Alain VIDALIES, secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, les autorités civiles et militaires et l'administration étaient

également présents, ainsi que de nombreux parlementaires.

Gildas MAIRE, Président d'Armateurs de France, a salué les avancées de la proposition de loi pour l'économie bleue, portée par le député Arnaud LEROY, dans un contexte économique particulièrement difficile.



**Liens utiles :**

- Dossier de presse à l'issue de l'Assemblée générale d'Armateurs de France
- Rapport annuel 2015 - 2016 d'Armateurs de France

/ ACTU

## Proposition de loi pour l'Économie bleue ou comment booster l'économie maritime française



Armateurs de France a salué le compromis auquel sont parvenus députés et sénateurs dans le cadre de la commission mixte paritaire (CMP), le 6 avril dernier, concernant la proposition de loi pour l'Économie bleue.

Le texte, formellement adopté par l'Assemblée nationale le 1<sup>er</sup> juin et par le Sénat le 7 juin, comprend des avancées notables pour notre secteur :

- l'exonération totale des charges patronales pour tous les navires battant pavillon français, tous registres confondus (navires de transport, de services et de recherche) et soumis à une concurrence internationale ;
- la protection des navires contre un risque terroriste, en particulier les navires à passagers, grâce à des gardes privés embarqués ;
- l'autorisation des jeux de hasard sur les navires à passagers sous pavillon français ;
- des dispositions de nature à rendre effective la réforme de la loi de 1992 sur les approvisionnements pétroliers de la France par voie maritime ;

• **la création d'une flotte stratégique. Création législative totalement inédite, ce concept est entièrement à construire par les acteurs économiques et publics ;**

• quelques mesures en faveur de la simplification (rôle d'équipage, francisation, auto-liquidation de la TVA).

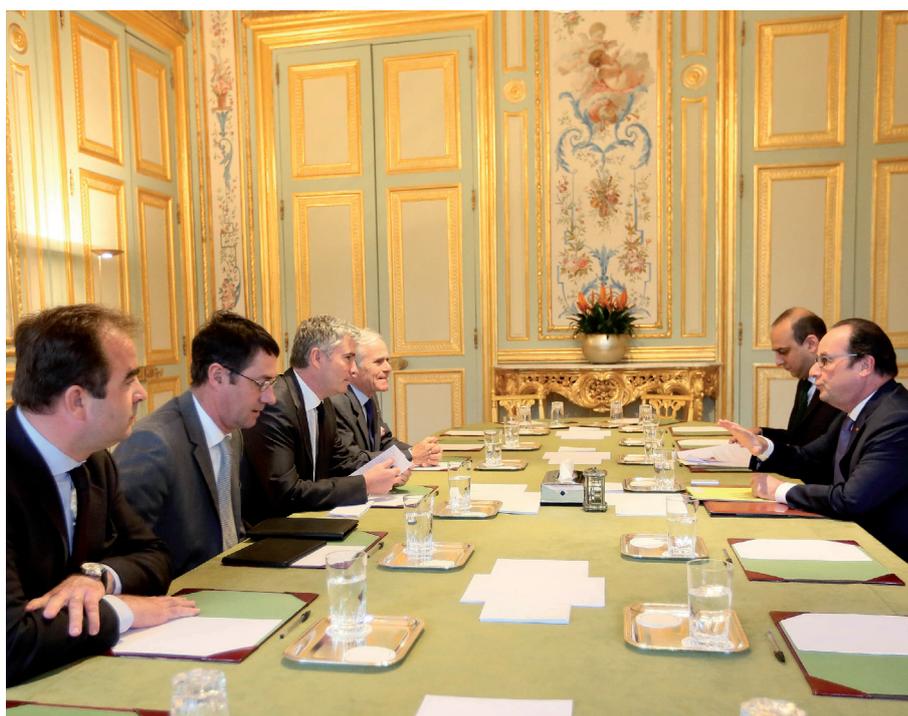
**La proposition de loi pour l'Économie bleue est la nouvelle pierre d'un édifice encore plus ambitieux - celui d'une politique de filière industrielle dédiée à l'économie maritime.**

/ ACTU

## Armateurs de France reçue par le président de la République

Pour la première fois dans l'histoire d'Armateurs de France, l'organisation a été reçue par le président de la République en exercice à l'Élysée, le 7 mars 2016 durant une trentaine de minutes. La suite d'une rencontre initiée au Havre lors de l'inauguration de l'École nationale supérieure maritime début octobre 2015.

Si François Hollande a déjà rencontré des armateurs français à plusieurs reprises (lors des événements de CMA CGM ou de voyages officiels en Inde ou à Cuba), il ne les avait jamais reçus, pas plus que ses prédécesseurs, à l'Élysée. Il avait promis de le faire au Havre début octobre. La délégation d'Armateurs de France était conduite par Gildas MAIRE, président d'Armateurs de France, et comprenait Philippe LOUIS-DREYFUS (Louis Dreyfus Armateurs), Jean-Marc ROUE (Brittany Ferries) et Marc ETCHEBERRY (Geogas). Les principaux sujets évoqués ont porté sur la question du financement des navires et du renouvellement de la flotte, la modernisation du droit social et la protection des activités stratégiques et du pavillon français.



/ ACTU

## Réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des navires : l'Organisation maritime internationale progresse

Armateurs de France a salué les récents progrès de l'Organisation maritime internationale vers une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des navires de transport et de services maritimes.

Le 69<sup>e</sup> comité de la protection du milieu marin (MEPC) de l'Organisation maritime internationale (OMI), qui s'est réuni du 18 au 22 avril, a posé les jalons d'une nouvelle réglementation qui obligera l'ensemble des navires de plus de 5 000 GT à mesurer leurs émissions de CO<sub>2</sub> et à les déclarer à l'OMI.

Armateurs de France a soutenu l'adoption de ce projet, qui permettra d'évaluer plus précisément la part du *shipping* dans les émissions de CO<sub>2</sub> mondiales, estimée aujourd'hui à 2,6 %, et de suivre son évolution.

Le maritime est en avance par rapport à l'aérien : alors que la Commission européenne a salué l'accord de février 2016 sur les émissions de CO<sub>2</sub> des avions comme un accord

historique, l'OMI avait adopté des mesures similaires dès 2011.

L'OMI démontre ainsi sa capacité à imposer des accords s'appliquant à l'ensemble de la communauté maritime mondiale. L'industrie du transport et des services maritimes étant totalement mondialisée, les seules réglementations efficaces sont internationales.

Ce nouveau dispositif n'est que la première marche vers une réelle réduction des émissions globales de CO<sub>2</sub>. Le MEPC a également confirmé la nécessité d'une convention portant sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> du transport maritime en ligne avec l'Accord de Paris. Cette convention, qui s'appuiera sur l'analyse des données des émissions du *shipping*, et son calendrier de mise en œuvre devront être définis lors du prochain MEPC, qui se tiendra à l'automne 2016.

En permettant le suivi des émissions de CO<sub>2</sub> par les navires, l'OMI se donne le moyen de définir un objectif de réduction

des émissions de CO<sub>2</sub> par les navires et, surtout, d'en contrôler le respect.

Cette décision importante est la première étape d'un combat que nous menons au niveau international pour la qualité et l'excellence environnementales, dans la lignée de la COP21.

Les prochaines étapes consisteront à adopter des objectifs clairs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et à identifier les moyens techniques et réglementaires permettant d'y parvenir.



**Liens utiles :**

- Livret « Shipping & environnement en 50 leçons » d'Armateurs de France
- Site web de l'OMI

/ ACTU

## 2<sup>e</sup> rencontres parlementaires « Cyber sécurité et milieu maritime »

Placées sous la double présidence de Philippe VITEL, député du Var, Vice-président du Conseil Régional PACA, et de Gilbert LE BRIS, député du Finistère, ces Rencontres, qui ont eu lieu le 7 avril dernier, ont permis aux acteurs du monde maritime de :

- faire le point sur les problématiques de sécurité numérique auxquelles ils sont aujourd'hui confrontés,
- échanger sur ces sujets
- rencontrer les acteurs de la filière cybersécurité, publics et privés, à même de les accompagner dans leurs démarches.

À cette occasion, Eric BANEL, Délégué général d'Armateurs de France, a rappelé que la prévention du risque « cyber » doit se traiter à deux niveaux :

- dès la phase de conception du navire, et ce d'autant plus que la structure du navire se complexifie et qu'il devient de plus en plus « communicant » ;
- dans la formation des équipages. Ces derniers sont amenés à interagir

de plus en plus avec l'extérieur et doivent être formés à l'évolution de ce risque, tout au long de leur vie étudiante puis professionnelle. À cet égard, envisager une sensibilisation accrue dans le cadre de l'École nationale supérieure maritime semble particulièrement opportun.

Eric BANEL a également souligné l'implication forte d'Armateurs de France sur ce sujet à travers son Comité « Sécurité/Sûreté » qui assure la sensibilisation des armateurs à ce risque – en plus de leurs propres opérations de sensibilisation auprès de leurs salariés – et via une enquête actuellement en cours pour mieux évaluer la prise en compte du risque « cyber ».

Enfin, le Délégué général d'Armateurs de France a insisté sur l'importance de l'International Safety Management (ISM) : la France va proposer au prochain Comité de la sécurité maritime (MSC) de l'Organisation maritime internationale que l'ISM intègre davantage la prise en compte de la menace « cyber ».



**Liens utiles :**

- Page web des 2<sup>e</sup> rencontres « cyber sécurité et milieu maritime »
- Page web de l'Organisation maritime internationale présentant le Comité de la sécurité maritime

/ ACTU

## Installation du nouveau Conseil national de la mer et du littoral

Le 8 avril, Ségolène ROYAL, Ministre de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, et Alain VIDALIES, secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, ont installé le nouveau Conseil national de la mer et du littoral (CNML). Ce conseil est l'instance de concertation de référence sur les initiatives concernant la mer et le littoral. Fernand BOZZONI,

Président suppléant d'Armateurs de France, a été élu membre du bureau, structure permanente du Conseil présidée par la sénatrice de Saint-Pierre-et-Miquelon, Karine CLAIREAUX.

À cette occasion, le Délégué général, Eric BANEL, a présenté l'engagement des armateurs français au sein de la

Plateforme Océan et Climat, tout au long de la COP21 et dans la préparation de la COP22.

**Lien utile :**

- Page web dédiée au CNML sur le site web du ministère de l'Écologie

/ ACTU

## Conférence Armateurs de France / Surfrider Foundation Europe : œuvrer ensemble à la transition énergétique du transport maritime

Armateurs de France et Surfrider Foundation Europe, membres fondateurs de la Plateforme Océan & Climat, ont organisé une conférence sur le thème : « Le transport maritime sur la voie de la transition énergétique - Après l'Accord de Paris et avant l'année européenne du « shipping » : quel chemin parcouru ? Quelle stratégie pour l'avenir ? » le 17 mai au Conseil économique, social et environnemental.

Acteurs européens et nationaux du transport maritime (Commission européenne, parlementaires, ONG, armateurs, etc.), de l'économie maritime et portuaire se sont succédés à la tribune pour évoquer les versants réglementaire et technologique de cette marche vers l'innovation.

Avec en fil conducteur :

- **l'importance de la formation des futurs navigants pour une prise de conscience collective de la nécessité d'améliorer l'efficacité énergétique des navires**, pour que les navigants de demain soient les premiers garants d'un transport maritime sûr et à haute valeur environnementale.
- **l'annonce de l'auto-saisine du Conseil économique, social et environnemental sur la thématique « transport maritime et transition énergétique »** – une preuve supplémentaire de la prise de conscience de nos institutions en la matière.

Car si l'Accord de Paris, issu de la COP21, n'inclut pas le transport maritime, les mentalités ont changé et la dynamique est désormais engagée.

L'heure est désormais à la poursuite de la réflexion et des actions initiées en 2015. Avec un objectif : construire des propositions pour l'avenir pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre des navires et l'amélioration de leur performance énergétique. À cet égard, le 69<sup>e</sup> comité de la protection du milieu marin (MEPC) de l'Organisation maritime internationale (OMI), qui s'est réuni du 18 au 22 avril, vient de poser les bases d'une nouvelle réglementation qui obligera l'ensemble des navires de plus de 5 000 GT à mesurer leurs émissions de CO<sub>2</sub> et à les déclarer à l'OMI.

L'enjeu est de taille : une transition énergétique équitable et réussie vers un transport maritime propre sera garante

de nouveaux emplois, de nouvelles compétences et du développement de nouveaux secteurs d'activités dans le respect de l'environnement marin. Un grand rendez-vous à ne pas manquer.

**Liens utiles :**

- Programme de la conférence
- Armateurs de France : [www.armateursdefrance.org](http://www.armateursdefrance.org)
- Surfrider Foundation Europe : <http://www.surfridereu/>
- Plateforme Océan & Climat : <http://www.ocean-climate.org/>
- Conseil économique, social et environnemental : <http://www.lecese.fr/>



## / CULTURE MARITIME

### Monumenta 2016 au Grand Palais

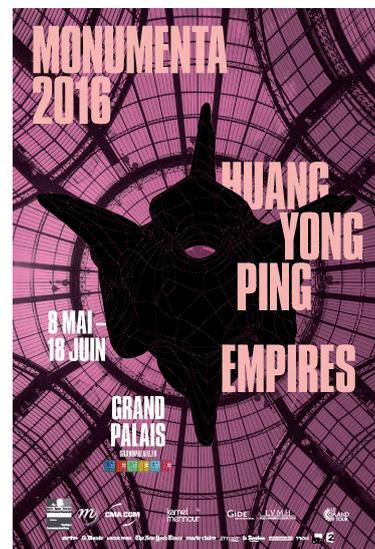
Depuis 2007, des artistes contemporains de renommée internationale investissent la Nef du Grand Palais avec des œuvres magistrales conçues spécialement pour l'occasion.

Pour l'édition 2016, Huang Yong Ping, représentant de l'avant-garde artistique chinoise, met en scène les transformations de notre monde et le mouvement perpétuel de la mondialisation.

Le Groupe CMA CGM est le partenaire principal de cette exposition, pour laquelle il a apporté ses navires, ses conteneurs et son expertise logistique et technique.

De par son caractère très grand public, dans un des hauts lieux culturels de notre capitale, c'est là une opportunité inédite de sensibiliser une large audience à la cause maritime. À découvrir jusqu'au 18 juin 2016.

- Espace dédié sur le site Internet du Grand Palais
- Communiqué de presse du Groupe CMA CGM



## / LA MINUTE DE L'ÉCO

### Grandes manœuvres dans le conteneur



Le contexte du marché de la conteneurisation est devenu difficile depuis plusieurs mois. À l'import en Europe, le contexte russe et la baisse de l'euro face au dollar ont réduit les importations alors que le ralentissement de la Chine, des émergents et des producteurs de matières premières plombe d'autres pans des marchés conteneurisés.

Le résultat de cette dégradation générale est un grand mouvement qui va encore changer le panorama des acteurs et de l'offre de lignes régulières. On pensait que

les super alliances organisées depuis 2012 permettraient à l'industrie du conteneur de résister aux temps difficiles. En fait, la maîtrise collective de la surcapacité n'a pas résisté à la chute de la demande. Les taux de fret à des niveaux très bas pèsent sur les comptes des armements.

C'est du côté asiatique que la crise a le plus pesé. Le gouvernement de Singapour a jeté l'éponge en mettant en vente APL NOL dont le repreneur est le français CMA CGM. Un achat remarqué pour le numéro 3 mondial qui conforte par là son statut et acquiert une pièce maîtresse de choix pour le volet transpacifique du marché. Ensuite, Pékin a obligé ses deux armements nationaux à fusionner pour former un nouveau n°4 mondial baptisé Cosco China. Désormais, c'est vers la Corée que le regard se tourne avec l'avenir de Hanjin et Hyundai. Enfin, on parle d'un rapprochement entre Hapag Lloyd et UASC (contrôlé par le Qatar) qui formerait ainsi un solide n°5 mondial.

La recomposition des acteurs a provoqué celle des partenariats avec un coup

de maître de CMA CGM qui réussit à recomposer une nouvelle super alliance. Annoncée en avril sous le nom d'Ocean Alliance, elle regroupera l'an prochain un puissant quatuor formé par CMA CGM, Cosco China, Evergreen et OOCL.

La capacité d'Ocean Alliance sur les lignes Est-Ouest sera équivalente au duo Maersk/MSK (2M). Immanquablement, les autres armements allemands et asiatiques ont formé "The Alliance". Ainsi, l'offre conteneurisée proposée à l'économie globale va s'organiser autour de trois méga alliances.

3

C'est le nombre de méga alliances autour desquelles s'organise l'offre conteneurisée à l'échelle internationale