

RAPPORT ANNUEL
2022/2023

120 ANS D'AVENIR

Armateurs de France



P. 5 NOTRE HISTOIRE A DE L'AVENIR

P. 6
**Les débuts
d'Armateurs de France**

P. 8
2022 en images

P. 12
**Marfret remporte
le Trophée
de la Charte Bleue**

SOMMAIRE



P. 14

**Un océan d'opportunités
à l'horizon**

Interview croisée
de Jean-Emmanuel Sauvée,
Président d'Armateurs de France,
et Jean-Philippe Casanova,
Délégué général.

P. 18

**Un environnement
réglementaire en constante
évolution**

P. 13 NOS VALEURS SONT L'AVENIR

120 ANS D'AVENIR

Remerciements aux compagnies adhérentes
et à nos partenaires pour leur contribution.

Direction de la publication :
Armateurs de France

Conception-réalisation :
agencebside.fr

Rédaction :
Armateurs de France, agencebside.fr

Crédits photo :
Andrew Sassoli-Walker
Antoine Meyssonier
Bourbon
Brittany Ferries
Bruno Mazodier
CMA CGM
Club Med
ECSA
Franck Dunouau

Franck Remy
François Lefebvre
Ilago
Knutsen LNG France
Louis Dreyfus Armateurs
Louis Dreyfus Armateurs - Nicolas Job
Maritime Nantaise
Morgane Monneret
Nick Rains
Orange Marine
Philippe Bauduin
Philip Plisson
Ponant
Surfrider Foundation Europe
Yann Pelcat

Impression :
Suisse Imprimerie Groupe Sprint

P. 20

**La transition écoénergétique :
une priorité**

P. 22

**Dialoguer, promouvoir
et former**

P. 24

**Sûreté et sécurité :
renforcer nos synergies**

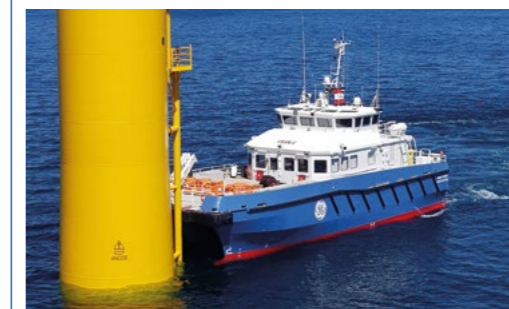
P. 26

**Quelle compétitivité
des armements en période
de crise ?**

P. 28

**Construire sur la dynamique
du Fontenoy**

P. 19 NOS ENGAGEMENTS FONT L'AVENIR





JEAN-CLAUDE CHARLO,
Directeur général de DFDS Seaways

Le Transmanche connaît un nouveau séisme : le dumping social. Historiquement, les compagnies de ferries présentes sur le Transmanche faisaient le choix d'un pavillon national, soit français, soit britannique. Irish Ferries puis P&O ont remis en cause cet équilibre en opérant sous pavillon chypriote, moins-disant socialement, autorisant des salaires et des conditions de travail sans commune mesure avec notre pavillon français. Cela leur permet d'avoir une masse salariale de 80 % inférieure aux navires sous pavillon français. Cette distor-

sion de concurrence met en péril la santé économique des compagnies n'ayant pas fait ce choix. Avec l'aide d'Armateurs de France, nous nous battons pour que le dumping social ne devienne pas la règle sur le Transmanche. Les ferries français représentent les trois-quarts des emplois des marins au 1^{er} registre. C'est un sujet de souveraineté nationale. Armateurs de France joue un rôle actif dans ce combat, qui réunit à la fois représentants politiques, syndicats et armateurs dans un seul but : la défense du pavillon français.

ÉDITO

« NOUS NOUS BATTONS POUR QUE LE DUMPING SOCIAL NE DEVIENNE PAS LA RÈGLE SUR LE TRANSMANCHE »

Le dumping social ne s'inscrit pas dans une simple lutte concurrentielle entre armateurs dont le marin et ses droits ne seraient qu'une simple variable d'ajustement. Le dumping social, qui s'étend aujourd'hui progressivement sur le Transmanche et la Méditerranée, traduit avant tout une dérégulation majeure imputable à la vacuité des textes européens concernant le maritime. On ne reviendra pas sur la directive « travailleurs détachés » qui « oublie » volontairement les gens de mer. On ne reviendra plus sur ces États sans scrupule qui, à peine entrés dans la famille européenne, en 2004, ont vendu sans honte le passeport européen au plus offrant et cédé leur pavillon national dérégulé aux armateurs sans scrupule. Le dumping social est devenu, en une vingtaine d'années, un sujet crucial parce qu'il induit ce que sera la Marine marchande française demain. Si demain il reste une Marine marchande au

pavillon national. Peut-être qu'à terme, le pavillon français n'a plus de raison d'exister. À l'État ou plutôt à l'Union européenne de le dire, de le confirmer, de l'assumer. Si le vœu des instances communautaires, c'est la victoire de pavillons dérégulés, exploitant les marins sans réserve sociale ou salariale en Europe, au nom de l'ultra-libéralisme... alors, que l'Union européenne le dise ! Mais lors de mon appel de Saint-Malo, j'ai pu constater que des élus de tous bords et de toutes régions me rejoignaient pour une autre vision de la France Bleue et des valeurs. Une loi, vraisemblablement, sera adoptée cette année en France : trois députés proposent un cadre national. Au Royaume-Uni, un texte est en cours d'être voté aux Communes. Dans un an, au printemps 2024, se tiendront les élections européennes. Il nous reste, ensemble, à faire en sorte d'imposer enfin les sujets du shipping tricolore dans cette campagne à venir !



JEAN-MARC ROUÉ,
Président du Conseil de surveillance de Brittany Ferries

NOTRE HISTOIRE A DE L'AVENIR



LES DÉBUTS D'ARMATEURS DE FRANCE



Cette mosaïque du port de Narbonne est la plus ancienne représentation d'une tour de levage connue à ce jour dans le monde (I^{er}-II^e siècles après J.-C., Ostie, Italie)

DES REGROUPEMENTS DÈS L'ANTIQUITÉ

L'histoire a livré plusieurs exemples de regroupements d'intérêts chez les armateurs. Déjà, au II^e siècle av. J.-C., les Posédoniastes de Bérytos se regroupaient en corporation. Ils se qualifiaient de « marchands, armateurs et entrepreneurs ». En France, les plus anciens regroupements d'armateurs connus datent du II^e siècle après J.-C. Il s'agit des naviculaires de Narbonne et des naviculaires d'Arles. Ces derniers rayonnaient dans tout le monde méditerranéen.

AVANT 1903

13 JANVIER 1903 FONDATION DU COMITÉ CENTRAL DES ARMATEURS DE FRANCE

Dès la fin de l'année 1902, alors que la constitution de grands syndicats patronaux bat son plein, l'union des intérêts des armateurs français apparaît comme une nécessité. L'armateur bordelais Adolphe Bordes parvient à convaincre son homologue marseillais Alfred Fraissinet que ce comité va agir dans le respect des spécificités régionales. Bordes parvient également à convaincre André Lebon, Président de la Compagnie des messageries maritimes, et Salomon Halfon, Président de la Banque Transatlantique, que ce regroupement va défendre fermement les intérêts de l'armement français, dans un contexte d'internationalisation des questions maritimes. Ainsi, le Comité Central des Armateurs de France (CCAF) est fondé le 13 janvier 1903. En quelques mois, le CCAF représente la quasi-totalité du tonnage français, à savoir 1,6 million de tonneaux. La présidence est assurée par André Lebon jusqu'en 1909.



André Lebon

COMITÉ CENTRAL
DES
ARMATEURS DE FRANCE



Adolphe Bordes

ADOLPHE BORDES PRÉSIDENT DU CCAF

Cet armateur bordelais, au tempérament « robuste », est membre d'une fratrie qui a su prospérer grâce à un mode de transport unique : le voilier. À l'aube du XX^e siècle, l'Armement Bordes est le premier armement mondial à propulsion vélique avec ses 35 magnifiques clippers. Refusant tout compromis hasardeux sur ses navires, Adolphe Bordes quitte la présidence du CCAF après être entré en conflit avec Henry Chéron, impopulaire sous-secrétaire d'État à la Marine.

1909-1910

1910-1918 À L'ÉPREUVE DE LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE

Jules Charles-Roux, grand industriel et armateur marseillais, proche d'Alfred Fraissinet, accède à la présidence du CCAF dans un contexte où les économies européennes se tournent vers la guerre. Pendant toute la durée de la guerre (ou presque), il sut mobiliser toute la Marine marchande dans le rôle vital qu'était celui de ravitailler toute une nation en guerre. Les questions relatives à la sécurité des navires furent au cœur des préoccupations du CCAF au cours de sa présidence, qui s'acheva brutalement par sa mort, le 6 mars 1918.

§ III.- Conduite à suivre quand un sous-marin ennemi est en vue.

A.- Le Capitaine, qui aperçoit un sous-marin ennemi, ne doit pas penser à se rendre, mais doit faire au contraire l'impossible pour écarter ou détruire le menace: en manœuvrant avec décision, conformément aux prévisions qui seront données plus loin, il a beaucoup de chances d'y parvenir. Mais, même en supposant qu'il ne réussisse pas, la situation n'en sera pas moins plus mauvaise pour le navire et son équipage.

Tout navire qui se rend est en effet immédiatement coulé par l'ennemi et le personnel du bord, si on lui a donné le temps de se réfugier dans les embarcations, est abandonné sur place. Si un navire ne réussit pas dans sa tentative de résistance et est atteint par une torpille, la nature de l'avarie laissée, en général, largement le temps d'évacuer les embarcations.

Ainsi, dans un cas comme dans l'autre, le navire est perdu et l'équipage est abandonné dans les embarcations de sauvetage.

Dans, pas d'hésitation possible: il faut résister, puisqu'on le faisant on ne court pas plus de risques et qu'on a de grandes chances de se sauver.

B.- Si on aperçoit à petite distance sur l'avant un sous-marin en surface ou un périscope, il faut mettre immédiatement le cap sur lui en forçant de vitesse; on l'oblige ainsi sûrement à manœuvrer et à plonger et on le met hors d'état de se servir de ses torpilles.

Ces instructions données aux navires en cas d'attaque de sous-marins allemands sont issues d'une lettre-circulaire confidentielle émise par la direction du CCAF aux armateurs français, le 11 mars 1915

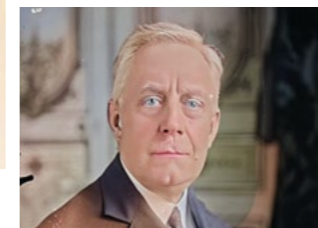


Affiche publicitaire de la Société générale transatlantique

1925-1928

LES ANNÉES FOLLES

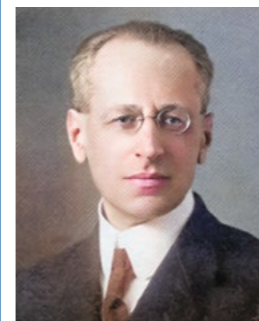
Proche de la famille Pereire, John Dal Piaz est connu pour sa quête perpétuelle d'innovation. Après avoir gravi tous les échelons, il accède en 1920 à la présidence d'une Société générale transatlantique largement éprouvée par la guerre. Ayant parfaitement saisi le rythme des années 1920, il sut développer le tourisme maritime d'hiver afin de rentabiliser les navires de la compagnie. Son accession à la présidence du CCAF fut marquée par sa volonté de voir la France imposer sa force maritime et marchande sur mer, par le lancement « des paquebots les plus luxueux et les plus beaux afin de concurrencer les unités d'Allemagne ou d'Amérique ».



John Dal Piaz

1928-1943 ENTRE CRISE ÉCONOMIQUE ET DISSOLUTION

Président de la Compagnie des messageries maritimes depuis 1925, Georges Philippart accède à la présidence du CCAF après la mort de John Dal Piaz, en 1928. Alors que la Marine marchande française accuse une chute permanente de son tonnage depuis 1930, il parvient à redresser la barre en 1939. Hélas, la défaite de 1940 l'empêche de transformer l'essai. Il fut épaulé par Paul de Rousiers jusqu'en 1934, puis par Jacques Marchegay durant l'occupation. Georges Philippart sut préserver au mieux les intérêts des marins français en entravant subtilement la satisfaction des exigences de l'occupant. Lorsque le régime de Vichy dissolut le CCAF le 2 novembre 1943, 66 % de ses biens et des navires de commerce français furent saisis par l'occupant.



Georges Philippart

APRÈS 1945 L'HISTOIRE REPREND



Louis Nicol

Le CCAF est reconstitué en 1945. Son nouveau Président, Louis Nicol, a la lourde tâche de reconstituer la Marine marchande française réduite à néant ainsi que la liberté d'entreprendre des armateurs. L'organisation, renommée depuis Armateurs de France, fête en 2023 ses 120 ans !

2022 EN IMAGES



11 FÉVRIER One Ocean Summit

Annoncé par le Président de la République en septembre 2021 au Congrès de l'UICN, le One Ocean Summit s'est tenu à Brest. Parmi les nombreuses annonces pour la protection des océans faites à cette occasion, Armateurs de France en retient deux majeures, soutenues au plus haut niveau de l'État : la nouvelle dimension du label Green Marine Europe et la création d'un institut pour la Transition écologique et énergétique du maritime (T2EM).



21 AU 25 MARS

Semaine de l'Emploi Maritime

L'objectif de cette semaine était de valoriser l'ensemble des métiers de la filière maritime française, les entreprises qui recrutent et les organismes de formation. Armateurs de France y a contribué en réalisant, notamment, une vidéo sur le métier de marin.



21 AVRIL Comité environnement à bord du Commandant Charcot

Armateurs de France et ses adhérents se sont réunis à bord du Commandant Charcot, premier navire de haute exploration polaire, hybride électrique de Ponant. L'occasion de revenir sur l'actualité réglementaire internationale, européenne et nationale, de faciliter les échanges entre professionnels du shipping et de dessiner les positions communes portées ensuite par Armateurs de France.

27 JUIN Reveal Green Marine Europe



C'est à Marseille, à la veille du salon EuroMaritime, que les noms des compagnies labellisées GME, cette année, ont été dévoilés. La conférence dédiée a réuni Éric Banel, Directeur général des Affaires maritimes, de la Pêche et de l'Aquaculture (DGAMPA) ; Claire Pitollat, Députée dans la deuxième circonscription des Bouches-du-Rhône, et Jean-Emmanuel Sauvée, Président d'Armateurs de France. Totalement impliquée dans la création de ce label, Armateurs de France œuvre désormais à son évolution et à sa promotion.

26 OCTOBRE

Rencontre dumping social

Face à l'extension du dumping social, Hervé Berville, le Secrétaire d'État chargé de la mer, a été convié dans les locaux d'Armateurs de France à l'initiative de Jean-Marc Roué, Président du Conseil de surveillance de Brittany Ferries, en présence de Jean-Claude Charlo, Directeur général de DFDS, ainsi que des organisations syndicales de personnels d'exécution et d'officiers. Les acteurs français du Transmanche se sont par la suite réunis à Saint-Malo le 7 novembre, afin d'appeler les parlementaires et les élus à la lutte contre le dumping social.



8 NOVEMBRE

Signature d'une charte EMR aux Assises de l'économie de la mer

Armateurs de France, France Énergie Éolienne et le Syndicat des Énergies Renouvelables ont co-signé, à l'occasion des Assises de l'économie de la mer, une charte d'engagement pour contribuer au développement d'une filière française de services maritimes éoliens en mer.





8 NOVEMBRE

Remise du Trophée Charte Bleue aux Assises de l'économie de la mer

Armateurs de France a remis le Trophée de la Charte Bleue à Marfret lors de la 17^e édition des Assises de l'économie de la mer. Engagée en faveur d'un système de transport plus vert, Marfret a fait le choix de la propulsion assistée la plus appropriée à ses navires en équipant le Marfret Niolon de turbovoiles. Objectif : réduire la consommation de carburant du navire de 10 à 15 %.



16-17 NOVEMBRE

Comité sûreté-sécurité et Rencontre Marine nationale – Armateurs de France à Toulon (83)

Le comité sécurité-sûreté s'est réuni à bord du Mega Andrea, de Corsica Ferries, à la veille de la rencontre Marine nationale – Armateurs de France. Durant cet événement annuel, la Marine nationale et Armateurs de France ont échangé et partagé leurs retours d'expérience, expertises et bonnes pratiques en matière de sûreté et d'échange de l'information maritime.

30 NOVEMBRE

Soirée annuelle d'Armateurs de France

Lors de sa soirée annuelle au Pavillon Cambon, à Paris, Armateurs de France a signé une convention de partenariat avec le Musée national de la Marine, dans le but de promouvoir les activités et métiers du transport, ainsi que les services maritimes, auprès des publics de tous horizons. Armateurs de France a également signé une convention de partenariat avec l'ENSM (École Nationale Supérieure Maritime) ayant pour objectif de renforcer la collaboration, soutenir l'école et favoriser l'emploi maritime.



L'ÉQUIPE D'ARMATEURS DE FRANCE

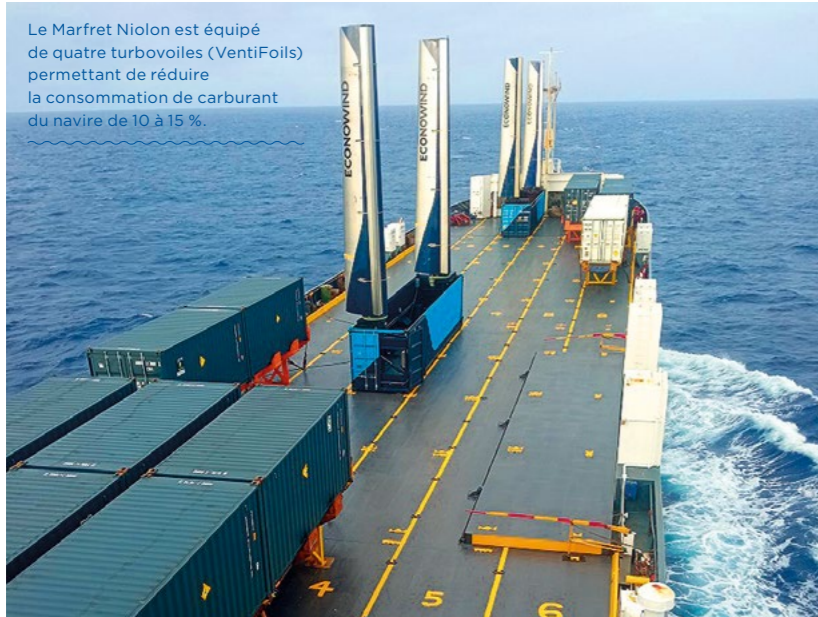


Assis (de gauche à droite) : Laurène Niamba, Responsable des relations institutionnelles et des affaires juridiques ; Nelly Grassin, Responsable environnement ; Agnès Rincé, ancienne Responsable de la communication ; Jean-Philippe Casanova, Délégué général ; Cécile Rafat, Responsable des affaires économiques, fiscales, statistiques ; Maha Vandewalle, Responsable des affaires sociales et de la formation.

Debout (de gauche à droite) : Martin Carceles, Chargé d'affaires économiques et fiscales ; Marie-José Gharios, Chargée de la communication ; Philippe Costa, Responsable des affaires générales ; Marie-Claire Denicourt, Responsable de la comptabilité et des ressources humaines ; Mathilde Prete Capasso Torre, Responsable des affaires européennes ; Pierre-Antoine Rochas, Responsable sécurité, sûreté et ports.

MARFRET REMPORTE LE TROPHÉE DE LA CHARTE BLEUE

Le Marfret Niolon est équipé de quatre turboboiles (VentiFoils) permettant de réduire la consommation de carburant du navire de 10 à 15 %.



Les membres du jury 2022

- **Jean-Michel Berud**, Président de la compagnie Jifmar Offshore Services
- **David Bolduc**, Directeur général d'Alliance V^orte
- **Adeline Descamps**, Rédactrice en chef du *Journal de la Marine marchande* (JMM)
- **Rémi Mejezaze**, Chef de la mission flotte de commerce
- **Sophie Panonacle**, Députée de la Gironde
- **Sabine Roux de Bézieux**, Présidente de la Fondation de la Mer



« Marfret a la volonté d'organiser sa transition énergétique et nous prévoyons de bâtir ce positionnement différencié notamment en étendant le système des turboboiles à d'autres navires de notre flotte. Nous croyons en la conteneurisation de l'énergie et c'est ce qui a guidé notre choix vers cette solution innovante d'ailerons en aluminium stockés dans un conteneur 40'. Toute l'ingéniosité du conteneur, qui a transformé notre métier, est ainsi appliquée au système d'assistance propulsive du navire. »

Guillaume Vidal,
Directeur général de Marfret

Armateurs de France a remis en 2022 le Trophée de la Charte Bleue à la compagnie maritime Marfret lors de la 17^e édition des Assises de l'économie de la mer à Lille.

Le jury, présidé par Jean-Michel Berud, Président de la compagnie Jifmar Offshore Services (lauréat en 2020), et composé de personnalités reconnues du monde maritime (voir encadré), a choisi de récompenser le projet vélique porté par Marfret. Engagée en faveur d'un système de transport plus vert, la compagnie maritime Marfret a effectué des recherches pour choisir la propulsion assistée la plus appropriée à ses navires et a opté pour le système innovant fourni par la société néerlandaise eConowind. Fin janvier 2022, le Marfret Niolon était équipé

de quatre turboboiles (VentiFoils) permettant de réduire la consommation de carburant du navire de 10 à 15 %, et ainsi de limiter ses émissions de gaz à effet de serre. Tout le système est stocké dans un conteneur de 40 pieds et les ailes, pliables, peuvent être tournées automatiquement pour trouver les angles optimaux par rapport au vent apparent. L'officier de pont peut hisser les voiles à l'aide d'une télécommande en fonction des conditions météorologiques. Comme les conteneurs eConowind peuvent être placés et retirés facilement d'un navire à l'autre, cette solution flexible convient à une grande variété de navires (rouliers, porte-conteneurs, vraquiers, pétroliers). Objectif : fournir un système écologique à l'ensemble de sa flotte RoRo à long terme. —

NOS VALEURS SONT L'AVENIR



UN OCÉAN D'OPPORTUNITÉS À L'HORIZON

Les clignotants sont au vert pour le secteur maritime français, ses emplois et sa décarbonation. Le point sur les actions passées et les ambitions futures avec Jean-Emmanuel Sauvée, Président d'Armateurs de France, et Jean-Philippe Casanova, Délégué général.



Le Malaga Knutsen est le premier méthanier de Knutsen LNG France immatriculé sous registre Rif

Quel bilan dressez-vous de l'année écoulée ?

JEAN-PHILIPPE CASANOVA 2022 a été marquée par les symptômes persistants de la crise sanitaire sur le shipping, les équipages, et par la guerre en Ukraine qui a soulevé de nombreuses problématiques, au premier rang desquelles l'épineuse situation des marins russes et ukrainiens. Cette succession de crises éprouve durement les marins. Reconnus travailleurs essentiels par le Gouvernement et l'OMI (Organisation Maritime Internationale), ils travaillent sans relâche pour assurer le maintien de l'économie mondiale. Je pense évidemment aux approvisionnements, mais aussi aux services comme l'entretien des câbles sous-marins, indispensables aux échanges numériques intercontinentaux.

JEAN-EMMANUEL SAUVÉE En France, nous pouvons nous réjouir des avancées des chantiers du Fontenoy du Maritime de 2021. Le suramortissement vert s'installe peu à peu ; les premiers dossiers sont en cours de finalisation. La prorogation de l'aide à l'emploi maritime est également une excellente nouvelle pour la compétitivité du pavillon français. Les 12 travaux de l'ENSM (repositionnement des formations, évolution de la chaîne pédagogique...) et le doublement des effectifs des officiers formés d'ici 2027 vont dans le bon sens, en réponse à la croissance du secteur qui accentue le besoin en compétences. À ce titre, saluons la nomination de la nouvelle direction de l'école avec laquelle nous entretenons des relations privilégiées (*lire l'encadré p. 17*).

Enfin, soulignons le renforcement du dialogue social avec les syndicats représentatifs de nos équipages, matérialisé par la signature de l'accord du 30 novembre qui revalorise les minima salariaux conventionnels des officiers. Des progrès se dessinent, même si le chemin est encore long. →



« LE SURAMORTISSEMENT VERT S'INSTALLE PEU À PEU. LA PROROGATION DE L'AIDE À L'EMPLOI MARITIME EST ÉGALEMENT UNE EXCELLENTE NOUVELLE POUR LA COMPÉTITIVITÉ DU PAVILLON FRANÇAIS. »

JEAN-EMMANUEL SAUVÉE

« LES ACTEURS TRICOLORES SONT AUX AVANT-POSTES DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET DE L'INNOVATION PAR RAPPORT À LEURS CONCURRENTS INTERNATIONAUX. »

JEAN-PHILIPPE CASANOVA



Comment le pavillon français se porte-t-il ?

J.-P. C. La satisfaction est grande face à la résilience du pavillon français qui, malgré les incertitudes et les difficultés, est en plein essor. Rappelons que la poursuite de la relance économique début 2022, avec une forte croissance de la consommation aux États-Unis et, plus relative, en Europe, conjuguée au maintien de la politique « zéro Covid » en Chine, a provoqué des tensions logistiques. Fin 2022, ces dernières sont revenues au niveau pré-Covid avec le ralentissement de la demande mondiale. Ce retournement de conjoncture fait craindre des risques de surcapacité au regard des commandes de nouveaux navires côté armateurs.

Au 1^{er} semestre 2022, la France a pris la présidence du Conseil de l'Union européenne.

A-t-elle aidé à faire avancer des sujets chers à Armateurs de France ?

J.-P. C. Le temps politique est bien différent du temps des affaires. Toutefois, même si les chantiers peuvent sembler longs à aboutir, ils progressent. Les bases d'un dialogue social européen ont ainsi été posées. La question du dumping social extra et intra-européen, primordiale pour les armateurs français, a notamment été abordée

lors du colloque sur l'emploi et les compétences de La Rochelle du 9 février 2022. Dans un contexte de compétition internationale, les entreprises tricolores doivent jouer à armes égales, avec les mêmes règles du jeu. La concurrence est saine pour peu qu'elle soit équitable et loyale.

J.-E. S. Lutter contre le dumping social requiert une réponse collective au niveau européen. En édictant des principes clés et en prévoyant une meilleure coordination entre États sur les contrôles des normes sociales, la convergence vers un modèle social européen est un gage de compétitivité pour l'emploi. En outre, cette harmonisation, primordiale, assurerait une harmonisation des référentiels européens de formation afin de favoriser une meilleure mobilité professionnelle des marins.

2022, année d'élection Présidentielle, a vu le Gouvernement remanié. Quelles relations entretenez-vous avec le nouveau Secrétaire d'État chargé de la Mer ?

J.-P. C. Nous entretenons des relations de confiance. Hervé Berville est un homme d'action qui sait être à l'écoute. Il a l'ambition du maritime chevillée au corps. Nous travaillons de concert, avec enthousiasme, pour développer le pavillon tricolore et

les emplois. Idem pour avancer sur le dialogue social et l'animation des conventions collectives.

J.-E. S. De manière générale, l'engagement du Gouvernement est clair et constant, comme lors du One Ocean Summit de février 2022. De nombreuses annonces pour la protection des océans y ont été faites, dont deux qui bénéficient du soutien au plus haut niveau de l'État et auxquelles Armateurs de France est associée : la nouvelle dimension du label Green Marine Europe, pour les acteurs de l'industrie maritime souhaitant valoriser leur démarche environnementale, et la création, toujours en cours, d'un institut pour la Transition écologique et énergétique du maritime.

Quelles sont les priorités d'Armateurs de France pour 2023 et les années à venir ?

J.-P. C. Armateur de France a à cœur d'accompagner le pavillon français pour développer l'emploi et la promotion sociale. Force est de constater que l'ascenseur social gagnerait à être un peu mieux huilé pour permettre aux marins de gravir les échelons. En 2023, nous espérons également voir aboutir le dialogue avec les syndicats en ce qui concerne les minima conventionnels pour la branche du personnel d'exécution.

J.-E. S. Social, formation, emploi, transition écologique... Ces axes de travail mobilisent nos équipes au quotidien. Nous œuvrons en coulisse pour améliorer les financements de décarbonation des navires (garantie des projets stratégiques de Bpifrance, amortissement vert), les rendre plus accessibles et plus pertinents. L'enjeu est de taille alors que les acteurs tricolores sont aux avant-postes des enjeux environnementaux et de l'innovation par rapport à leurs concurrents internationaux. Je pense ici à des entreprises comme Neoline et TOWT, qui innovent avec des cargos à voiles novateurs, ou encore Zéphyr & Borée et son cargo hybride. Il est également fort appréciable que certains acteurs, capitalisant sur leur succès économique, choisissent de réinvestir une partie de leurs bénéfices pour la filière. Saluons par exemple l'initiative de CMA CGM, qui a lancé un Fonds Énergies doté de 1,5 milliard d'euros

Impliquée dans la réussite de l'ENSM et de ses élèves

Armateurs de France continue d'apporter un soutien sans faille à l'ENSM. En novembre dernier, elle a noué une nouvelle convention de partenariat avec l'école. Les ambitions de cette convention ? Renforcer les liens entre les deux structures, soutenir le corps professoral, faciliter l'accompagnement des élèves et améliorer les actions communes de communication. Les armateurs ont activement participé au Comité de suivi mis en place par l'ENSM en vue de résoudre la problématique liée aux étudiants de la précédente promotion de master 2, diplômés en décembre au lieu de juin. Armateurs de France contribue actuellement aux travaux portant sur la réforme du DESMM¹ et reste attentive au suivi et au respect du doublement de l'effectif de l'école, engagement fort pris par le Président de la République.

pour accélérer la transition énergétique en vue d'atteindre le net zéro carbone d'ici 2050.

La transition énergétique du secteur maritime est donc bien enclenchée ?

J.-E. S. Oui, mais nous ne sommes pas encore arrivés à bon port ! La dynamique doit être encouragée. C'est d'autant plus vrai que les réglementations environnementales vont se faire plus ambitieuses. Mais, là encore, il est capital que les règles s'imposent de la même manière à tout un chacun. D'autres chantiers restent à mener au nom de la souveraineté ou encore de la solidarité économique. La flotte stratégique doit être entendue au sens large. La Marine marchande dans son ensemble est stratégique : des pétroliers aux câbliers, en passant par les porte-conteneurs et les remorqueurs portuaires. Enfin, développer les courants d'affaires entre acteurs français est essentiel. Il existe un terrain favorable à la réalisation de projets, il faut dorénavant passer la seconde et les concrétiser. —

¹ Diplômes d'études supérieures de la Marine marchande

UN ENVIRONNEMENT RÉGLEMENTAIRE EN CONSTANTE ÉVOLUTION

Face aux enjeux de compétitivité internationale et au défi de la transition énergétique, Armateurs de France fait entendre la voix de ses adhérents et s'implique dans les évolutions législatives ou réglementaires de la Marine marchande. L'organisation développe aussi ses relations avec des structures de la filière, aux niveaux national et international.



« En 2022, l'action d'Armateurs de France a été caractérisée par un engagement important, notamment à travers la mise sur pied d'ateliers avec la représentation permanente de la France auprès de l'OMI, ou son association aux travaux conduits par la France sur la gouvernance de la haute mer. Dans une dynamique volontariste, notre organisation vise notamment à promouvoir l'excellence du pavillon français à renforcer son rayonnement sur la scène mondiale. »

Laurène Niamba,
Responsable des relations institutionnelles et affaires juridiques d'Armateurs de France



Bourbon Liberty 228, Bourbon

En 2022, Armateurs de France s'est fortement impliquée sur le plan institutionnel, en contribuant activement aux travaux engagés par le Gouvernement sur les évolutions législatives ou réglementaires impactant le secteur de la Marine marchande. L'organisation a aussi mené un travail de représentation nationale, au travers d'auditions parlementaires et de contributions diverses. Armateurs de France a par ailleurs poursuivi le développement de ses relations avec des structures et associations régionales et sectorielles de la filière, telles que le Club de la croisière Marseille-Provence, la Plateforme Océan & Climat - dont Armateurs de France a joint le bureau cette année -,

WISTA, le Propeller Club de Paris, l'Association Française du Droit Maritime ou encore l'Académie de marine (notre Président en assure la vice-présidence). Ces collaborations ont permis à Armateurs de France de rejoindre des initiatives d'envergure visant à promouvoir le secteur maritime français et à renforcer tant son rayonnement que sa position dans un environnement économique et réglementaire en constante évolution. À l'instar de sa mobilisation sur la scène nationale, Armateurs de France a poursuivi son implication au niveau international, au bénéfice d'une meilleure appréhension des enjeux et intérêts globaux de la profession.

NOS ENGAGEMENTS FONT L'AVENIR



LA TRANSITION ÉCOÉNERGÉTIQUE : UNE PRIORITÉ



Entretien avec Nelly Grassin,
Responsable environnement
d'Armateurs de France

Réduire les pollutions atmosphériques pour améliorer les enjeux de santé publique, diminuer les émissions des navires dans la lutte contre le réchauffement climatique et préserver la biodiversité : les armateurs français sont engagés sur tous les fronts !



Le Santaña est le deuxième navire de la flotte de Brittany Ferries à être propulsé au GNL (gaz naturel liquéfié).



« C'est incontestable, les carburants de synthèse font partie du futur du shipping, mais il va nous falloir capter beaucoup d'énergies renouvelables pour les produire ! Dans un monde où la flotte mondiale n'utilise plus de carburants fossiles, saurons-nous produire suffisamment de carburants de synthèse et dans les délais exigés par l'urgence climatique ? Il est évident que le marché sera extrêmement tendu et je suis convaincu que la propulsion par le vent jouera un rôle plus important qu'on ne le pense. En tout état de cause, il sera nécessaire de comparer consciencieusement la vertu écologique des économies de CO₂ réalisées par l'utilisation de carburants de synthèse et de celles réalisées grâce au vent soufflant dans les voiles d'un navire. Bon vent à tous pour 2023. »

Nils Joyeux,
Président de Zéphyr & Borée

99,9%

C'est la réduction des particules fines et ultrafines obtenue grâce au filtre à particules installé sur le Piana de La Méditerranée

accélérer leur transition écoénergétique grâce à ses critères⁷ qui vont au-delà de la réglementation environnementale.

Que penser de la désignation de la mer Méditerranée en zone SECA⁸ ?

Les membres d'Armateurs de France ont toujours été très favorables à cette réglementation de protection de la santé et de l'environnement. L'entrée en vigueur de Global Sulphur Cap, en 2020, avait déjà imposé aux navires partout dans le monde⁹ de diviser par sept la teneur en soufre de leurs carburants pour ne pas dépasser 0,5%¹⁰. Nous nous réjouissons de la désignation, à partir du 1^{er} mai 2025, de la mer Méditerranée en zone de contrôle des émissions d'oxydes de soufre et de particules, ce qui réduit de fait cette limite à 0,1%, comme c'est le cas depuis 2015 dans la Manche et la mer du Nord¹¹.

En 2022, des avancées pour la biodiversité ?

Les armateurs français concentrent beaucoup de leurs efforts pour réduire l'impact CO₂ de leurs navires. Néanmoins, la biodiversité

n'est pas en reste ! Les armateurs s'engagent toujours plus à la préserver, d'abord par une meilleure connaissance des impacts du transport maritime. Je pense par exemple à la participation au projet QWIO¹² - qui vise à évaluer et réduire le bruit sous-marin émis par le trafic maritime dans l'océan Indien - lancé après la signature du contrat avec le FFEM¹³ lors du One Ocean Summit. À noter, également, l'adoption de mesures volontaires, par exemple en mer Méditerranée nord-ouest, qui pourrait être désignée comme Zone Maritime Particulièrement Vulnérable par l'OMI, afin d'éviter les risques de collision avec les cétacés. Réduction de la vitesse, équipements de repérage et de détection des cétacés... les armateurs s'équipent et changent leurs modes d'exploitation pour préserver la biodiversité. —

LNG Endeavour, Gazocéan



« La décarbonation du secteur maritime va nécessiter de relever des défis immenses - technologiques, énergétiques, réglementaires et financiers -, le plus important étant celui de la collaboration. Collaboration entre l'État et le privé, entre tous les acteurs de la chaîne de valeur (armateurs, ports, énergéticiens, chantiers, équipementiers, classification...), et entre toutes les parties prenantes (grands groupes, PME, startups, laboratoires, centres de recherche, fédérations, pôles, État...). MEET 2050 vise à favoriser cette collaboration autour du programme Navires et Ports Zéro Émission, et d'un institut pour accompagner l'ensemble des acteurs dans cette transition. »

Erwan Jacquin,
Porteur du projet MEET 2050

Où en est, aujourd'hui, la décarbonation des navires ?

Déjà engagés dans la transition énergétique, les armateurs français ont accéléré la réduction des émissions de gaz à effet de serre de leurs navires depuis l'adoption de la stratégie initiale de l'OMI¹, en 2018, qui vise à les diviser par deux d'ici 2050². En effet, des mesures internationales opérationnelles et techniques (CII³ et EEXI⁴) sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2023, imposant aux armateurs de réduire l'intensité carbone de leurs navires de 40% d'ici 2030⁵. Assistance par le vent, batteries, biocarburants, réduction de la vitesse, GNL... les armateurs français mettent en œuvre de nombreuses solutions pour réduire leurs émissions de CO₂. Pour atteindre la décarbonation totale, l'OMI pourrait réviser sa stratégie en juillet 2023. Elle étudie déjà d'autres mesures économiques

et techniques pour inciter les armateurs à réduire encore leur empreinte carbone et bénéficier de davantage de soutien pour leurs démarches vertueuses.

Pourquoi se faire labelliser Green Marine Europe ?

Green Marine Europe (GME) est un label porté par Surfrider Foundation Europe, à la fois ambitieux et robuste grâce à son approche collaborative. Les armateurs travaillent ainsi avec les experts du secteur maritime, les pouvoirs publics et les ONG environnementales. GME a été soutenu au plus haut niveau de l'État. Il compte aujourd'hui 15 armateurs⁶ français labellisés, qui représentent 347 navires. Armateurs de France et plusieurs de ses membres sont pleinement impliqués, de la création du label à aujourd'hui, dans son évolution et sa promotion. Les armateurs s'appuient sur GME pour

1 Organisation Maritime Internationale
2 Par rapport à 2008
3 Carbon Intensity Indicator
4 Energy Efficiency Index for Ships In Service
5 Par rapport à 2008

6 Brittany Ferries, CMA CGM, Compagnie Maritime Nantaise, Corsica Linea, CPTM (Aranui Cruises), Genavir - Ifremer, La Méditerranée, Maritima, MSC Cruises Management, Orange Marine, Penn Ar Bed, Ponant, Socatra, Sogestran Shipping, Stena Line

7 Émissions de polluants et de GES, bruit sous-marin, espèces invasives, gestion des déchets et rejets huileux, recyclage des navires
8 Sulphur Emission Control Area
9 Sauf dans les zones SECA

10 Ou d'utiliser un système d'épuration des gaz d'échappement
11 Mais aussi en mer Baltique, ainsi qu'une partie de l'Amérique du Nord et de la zone Caraïbes des États-Unis

12 Quieter Western Indian Ocean
13 Fonds français pour l'environnement mondial

DIALOGUER, PROMOUVOIR ET FORMER



Entretien avec Maha Vandewalle,
Responsable des affaires sociales et de la formation d'Armateurs de France

Orange Marine



« L'année 2022 a été marquée par un événement inédit : l'organisation à l'OPCO Mobilités du Colloque Compétences Mer lors de la Semaine de l'Emploi Maritime. Dédié à l'attractivité des métiers du maritime, il a suscité des échanges et la validation d'un plan d'action avec les acteurs incontournables. La Semaine a également facilité la réalisation d'une collection de dépliants présentant les métiers du maritime navigant et sédentaire, la création de vidéos, mais également la participation à des salons et forums, et la mise à disposition d'un jobboard, d'un site des métiers et d'un site observatoire. »

Isabelle Maimbourg,
Directrice générale adjointe en charge des branches Transports, Logistique et Services de l'OPCO Mobilités

165

C'est le nombre d'admis en formation d'officier de première classe de la Marine marchande/ingénieur en 2022
(source : ENSM)

En 2022, Armateurs de France a conservé son rôle moteur en matière de dialogue social. Minima conventionnels, fusion des branches et promotion sociale sont autant de chantiers ouverts, menés avec succès ou en cours de négociation. L'organisation s'est, par ailleurs, pleinement investie dans la formation, notamment aux côtés de l'ENSM¹ et du CEFCM².

L'année 2022 a été marquée par de longues négociations sur les minima conventionnels des personnels officiers. Avec quels résultats ?

Les négociations sur la grille des minima des personnels officiers ont été ouvertes fin 2021, avec une volonté très forte des armateurs d'aboutir à la conclusion d'un avenant. Le dernier accord datait de près de dix ans et il devenait urgent de faire évoluer la grille, dans l'intérêt des compagnies et des salariés. Après de longs mois de négociation, nous sommes parvenus, avec les organisations syndicales de salariés, à la conclusion, le 30 novembre 2022, d'un avenant revalorisant la grille des minima de 10 %. L'organisation

se félicite du dialogue de qualité entretenu sur ce sujet avec les représentants syndicaux et espère que la dynamique amorcée se confirme dans les mois à venir.

Où en est le processus de fusion des branches des personnels navigants officiers et d'exécution ?

Les discussions sur la fusion des branches se sont ouvertes il y a plus de deux ans, et ont été freinées par la crise sanitaire. La Direction générale du travail a, néanmoins, repris contact avec les partenaires sociaux au mois de juin 2021, afin de leur faire part de sa volonté de poursuivre le rapprochement entre les branches des personnels navigants des entreprises maritimes, de passage d'eau et

du remorquage. Un délai allant jusqu'à la fin de l'année 2022 a été consenti par l'Administration du travail afin que les partenaires sociaux puissent procéder à une fusion concertée de leurs branches. Les parties intéressées ont alors entrepris de se réunir, à nouveau, mais les discussions se sont vite cristallisées autour de la réinstauration des collèges navigants – véritable entrave à leur représentativité, selon les syndicats. Armateurs de France et les organisations d'employeurs concernées ont décidé d'apporter leur soutien aux représentants syndicaux, en adressant un courrier commun au Ministre du Travail et au Secrétaire d'État chargé de la Mer, afin de demander la réintégration de ces collèges sous réserve de l'application de seuils d'effectifs. Il s'agit, en effet, d'un préalable indispensable aux travaux de fusion. Aujourd'hui, nous sommes dans l'attente d'une réponse.

L'action de concertation liée à la promotion sociale engagée lors du Fontenoy du Maritime a-t-elle, aujourd'hui, porté ses fruits ?

Des travaux sur la promotion sociale avaient été initiés dans le cadre du Fontenoy du Maritime et avaient abouti à l'élaboration de pistes de réflexion par Armateurs de France et les organisations syndicales de salariés. Ces pistes avaient fait l'objet de premières discussions avec l'Administration, mais étaient restées lettre morte. Les partenaires sociaux ont très justement souhaité relancer les travaux sur la promotion sociale, conjointement avec le Secrétariat d'État à la Mer et la DGAMPA³. Une première série de réunions a donc été lancée en fin d'année 2022. Les préoccupations identifiées à ce stade portent, entre autres, sur le financement des revalidations quinquennales, le dispositif de la validation des acquis de l'expérience et la reconversion en cas de changement de collège. Armateurs de France et

les représentants syndicaux œuvrent de concert pour que des actions puissent rapidement être menées dans ce domaine. Nous sommes certains, eux comme nous, que ce sujet primordial doit produire ses effets en 2023, et sommes pleinement investis dans cette perspective, en particulier dans un contexte de forte pénurie de main-d'œuvre.

Face à un dumping social au Transmanche de plus en plus prégnant, qu'a mis en œuvre Armateurs de France ?

Le 26 octobre a été l'occasion d'évoquer les grandes difficultés éprouvées par les compagnies françaises au Transmanche, notamment suite à l'affaire P&O, en présence du Secrétaire d'État à qui a été demandée une position ferme de soutien. À la suite de cet événement, une mission d'inspection a été lancée par l'Administration sur le dumping social. Armateurs de France y a volontiers participé. En outre, Jean-Marc Roué, Président du Conseil de surveillance de Brittany Ferries, a été missionné récemment par la Présidente du Conseil Supérieur de la Marine marchande (CSMM) pour prendre la tête d'un groupe de travail dédié au dumping social au Transmanche. Les travaux sont bien évidemment suivis de près par notre organisation, tout comme les projets de loi déposés récemment par trois députés d'horizons différents. Nous restons attentifs et alertes sur ce sujet du dumping social, au Transmanche comme en Méditerranée. Ce combat est une priorité ! —

Une véritable avancée du côté de Wallis-et-Futuna !

Sous l'impulsion d'Armateurs de France, et après avoir œuvré avec acharnement au cours des dernières années auprès des pouvoirs publics, une convention entre l'ENIM⁴ et le territoire des îles Wallis-et-Futuna a enfin vu le jour en septembre 2022. Elle rend désormais possible l'affiliation au régime de protection sociale géré par l'ENIM des marins résidant en France et embarqués sur des navires battant pavillon français immatriculés au registre de cette collectivité d'outre-mer. Un beau succès pour Armateurs de France.



« Le Comité des affaires sociales et les CPPNI⁵ sont la clé de voûte de notre organisation professionnelle. Depuis plusieurs années, les armateurs me font confiance pour assurer la présidence de ces instances et j'en suis, bien entendu, très honoré. Le dialogue social est un enjeu essentiel pour notre organisation, et nous essayons de faire en sorte qu'il soit de qualité. À ce titre, nous nous félicitons d'avoir abouti en 2022 à la conclusion d'un avenant sur les minima conventionnels des personnels officiers. En 2023, la revalorisation des grilles des minima pour l'ensemble des branches reste un objectif prioritaire pour nous, ce n'est pas le seul. La promotion sociale, la fusion des branches, la formation professionnelle sont autant de sujets qui vont pleinement occuper les négociations à venir. »

Eric Derrien,
Directeur général de Genavir

1 École Nationale Supérieure Maritime
2 Centre Européen de Formation Continue Maritime
3 Direction générale des Affaires maritimes, de la Pêche et de l'Aquaculture

4 Établissement National des Invalides de la Marine
5 Commissions Paritaires Permanentes de Négociation et d'Interprétation

SÛRETÉ ET SÉCURITÉ : RENFORCER NOS SYNERGIES



**Entretien avec
Pierre-Antoine Rochas,**
Responsable sécurité,
sûreté et ports
d'Armateurs de France

Le MN Calao, navire roulier
porte-conteneurs de
la Compagnie Maritime
Nantaise, adapté aux besoins
de la Défense nationale



« La prévention des actes terroristes et la préservation des intérêts de la nation constituent des enjeux majeurs pour la France, à la veille de la Coupe du monde de rugby et des Jeux olympiques. Dans ce contexte, l'Agence nationale des données de voyage (ANDV) développe un dispositif de collecte et de traitement des données des voyageurs entrant ou sortant du territoire national par la voie maritime. Il sera déployé auprès de l'ensemble des services de contrôle et de renseignement chargés de la sécurité du territoire français. Ce projet ambitieux bénéficie de la forte implication des armateurs, dont la collaboration active sera un élément clé de sa réussite. »

Préfet Seymour Morsy,
Directeur de l'ANDV

288

incidents de sûreté maritime en 2022 (dont 247 vols et 23 attaques), soit une baisse de 5 % par rapport à 2021 (source : Bilan MICA Center 2022)



Armateurs de France est pleinement engagée pour l'amélioration de la sécurité et de la sûreté des activités maritimes. L'organisation travaille proactivement avec ses partenaires en France et à l'international, en particulier la Marine nationale et les administrations françaises, pour développer des solutions et interactions innovantes ainsi que le partage des meilleures pratiques.

La baisse globale du nombre d'incidents en 2022 permet-elle aux armateurs de diminuer leur vigilance et d'alléger le niveau de sûreté à bord des navires ?

Protéger les marins reste la priorité absolue des armateurs. Malgré cette baisse du nombre d'incidents, et en particulier du nombre d'actes de piraterie, il est important de maintenir un niveau de vigilance élevé et des protocoles de sûreté rigoureux, notamment dans le golfe de Guinée, en mer Rouge et dans le golfe Arabo-Persique. Par ailleurs, ces mesures doivent être renforcées dans certaines zones où les armateurs font face à un environnement stratégique

dégradé, comme en mer Noire avec une recrudescence de menaces liées au conflit en Ukraine, notamment les mines. Attachée à la sûreté et à la liberté de la navigation commerciale, Armateurs de France accompagne ses adhérents en synergie avec ses partenaires de l'industrie comme l'ICS¹ et l'ECSA², de la Marine nationale et des pouvoirs publics.

Quelles sont ces actions menées par Armateurs de France en faveur d'une sûreté maritime renforcée, durant l'année écoulée ?

Afin de renforcer la connaissance mutuelle entre Marine marchande et Marine nationale, un atelier de travail

organisé au 1^{er} semestre 2022 au siège d'Armateurs de France a permis de partager des retours d'expérience sur les conséquences du conflit en Ukraine pour le secteur maritime, en particulier sur les risques de la navigation en mer Noire. L'organisation a également soutenu la participation active de nombreux armateurs à divers exercices organisés par la Marine nationale, comme l'exercice PIRATEX dans le golfe de Guinée et l'exercice CONAVEX 22 piloté par le MICA Center³. Celui-ci a permis aux deux marines de perfectionner ensemble leurs synergies dans le cadre d'un scénario fictif reprenant des menaces bien réelles auxquelles sont confrontés les armateurs : piraterie, cybercriminalité et menaces hybrides. La traditionnelle rencontre Marine nationale-armateurs, accueillie cette année par la base navale de Toulon au 2nd semestre, a permis d'élargir le champ des réflexions en matière de coopération navale et sur les enjeux de cybersécurité. C'est également en renforçant nos synergies avec l'ANDV, par des ateliers de travail et des consultations régulières des armateurs, que nous accompagnons le développement en France d'un dispositif de collecte et de traitement des données maritimes dans le

secteur maritime (voir le témoignage de l'ANDV⁴ en page de gauche). Au-delà de collaborations clés, la veille, les décryptages ainsi que les réunions du comité sûreté-sécurité d'Armateurs de France sont autant de vecteurs au bénéfice des adhérents de l'organisation, pour renforcer la sûreté maritime.

Quid de la cybersécurité, qui reste un enjeu majeur pour le secteur maritime ?

La numérisation accrue du secteur maritime depuis plusieurs années et l'augmentation du nombre de cyberattaques par rançongiciel rendent effectivement nécessaire de poursuivre nos efforts pour renforcer la cybersécurité des armateurs, en particulier en matière de sensibilisation et de formation. En 2022, Armateurs de France a poursuivi l'accompagnement de ses adhérents en la matière, en accueillant comme membre associé l'association France Cyber Maritime, dans l'objectif de renforcer les synergies avec cet acteur fédérateur de l'écosystème cybermaritime, et en représentant les armateurs au sein du C2M2⁵. Pour approfondir la connaissance des menaces de brouillage des systèmes GNSS⁶ et AIS⁷, auxquelles sont

de plus en plus confrontés les navires, et le partage de bonnes pratiques pour s'en prémunir, Armateurs de France a également organisé un webinaire avec l'ANFR⁸. Enfin, pour anticiper l'émergence de nouvelles exigences en matière de cybersécurité au niveau européen, avec l'adoption de la directive NIS 2, l'organisation a également travaillé avec l'ANSSI⁹ pour proposer aux armateurs décryptages et séquences d'échange sur ce nouveau référentiel.

D'autres risques et évolutions réglementaires sont également à anticiper...

Qu'il s'agisse de promouvoir la sécurité des activités émergentes comme le développement de l'éolien en mer ou d'anticiper l'émergence de risques liés à l'utilisation croissante des batteries électriques, par exemple, Armateurs de France intervient proactivement en portant la voix des armateurs dans le cadre de travaux réglementaires et des échanges avec les différentes parties prenantes de l'industrie maritime. L'organisation représente ainsi le secteur dans plusieurs instances de concertation au niveau national, comme la Commission centrale de sécurité. —

« CONAVEX 2022 a été l'occasion d'affirmer le lien entre Marine nationale et industrie maritime. Orange Marine a mis le navire câblé Pierre de Fermat à la disposition du MICA Center, référent de la coopération navale, pour un objectif double d'échange profitable à tous. Côté Marine nationale, l'exercice a permis aux officiers de réserve de s'entraîner au briefing d'un équipage de la Marine marchande. Pour ma part, en tant que CSO d'Orange Marine, j'ai pu mieux appréhender la notion de coopération navale à l'échelle d'une menace, et découvrir comment celle-ci est appréhendée par l'État-Major zone maritime Atlantique (CECLANT), le MICA Center et les armateurs. »



Hugo Plantet,
Directeur QSE, DPA et CSO d'Orange Marine

1 International Chamber of Shipping

2 European Community of Shipowners' Associations

3 Maritime Information Cooperation & Awareness Center

4 Agence nationale des données de voyage

5 Conseil Cyber du Monde Maritime

6 Global navigation satellite systems

7 Automatic Identification System

8 Agence nationale des fréquences

9 Agence Nationale de la Sécurité des Systèmes d'Information

QUELLE COMPÉTITIVITÉ DES ARMEMENTS EN PÉRIODE DE CRISE ?



Entretien avec Mathilde Prete Capasso Torre,
Responsable des affaires européennes d'Armateurs de France

Armateurs de France suit de près les travaux législatifs sur les modalités de mise en œuvre des échanges de quotas d'émissions de gaz à effet de serre (ETS) et défend les acquis européens historiques en matière de compétitivité du secteur.



« En cette année de présidence française du Conseil de l'Union européenne, Armateurs de France a largement fait rayonner les prises de position de l'ECSA dans le cadre des nombreux événements maritimes internationaux prévus par les organisateurs. Armateurs de France a également coordonné des actions de communication externe et favorisé la présence de l'ECSA - et d'autres organisations des transports et services maritimes européens - à ces événements de haut niveau, notamment en tant qu'orateurs. Ces tribunes ont abouti à un rapprochement stratégique avec la présidence française. »

Sotiris Raptis,
Secrétaire général de l'ECSA

Que retenir de l'année 2022 ?

En 2022, les institutions européennes se sont attelées à finaliser la révision du principal texte du Paquet législatif « Fit-for-55 », la directive sur le système d'échanges de quotas d'émissions de l'UE (ETS). La principale nouveauté du texte est l'ouverture de son périmètre à d'autres secteurs d'activité jusque-là non visés par la directive, dont le shipping. En décembre 2022, un accord inter-institutionnel a été trouvé. Pour les navires de transport dont la jauge brute est supérieure à 5 000 UMS¹, une partie des émissions devra être comptabilisée dès 2024 pour paiement dû en 2025. De plus, l'affectation d'au moins 20 millions de quotas ETS pour le transport maritime jusqu'en 2030, dans le cadre du Fonds d'innovation ETS, constitue une véritable avancée pour le secteur, qui est le seul à bénéficier d'une allocation de revenus dédiée.

Aux prix actuels, 20 millions de quotas correspondent à environ 1,5 milliard d'euros.

Comment Armateurs de France accueille-t-elle ce changement de paradigme ?

Après la parution du rapport parlementaire du député allemand Peter Liese (PPE), visant notamment à reverser 75% des revenus générés par l'ETS directement aux acteurs de l'écosystème maritime, Armateurs de France a publié un papier de position avec le Cluster Maritime Français et France Hydrogène, en soutien au projet de Fonds Océan du Parlement européen. Par ailleurs, Armateurs de France rappelle que tout mécanisme financier régional devra être évolutif, cohérent et compatible avec le futur mécanisme de marché mis en place à l'OMI. L'organisation veille également à informer sur les distorsions de

concurrence qui pourraient résulter de la mise en concurrence des armements européens dans le cadre de la mise en œuvre d'un marché financier.

Comment ces positions ont-elles été défendues ?

Plusieurs actions ont été menées directement dans le cadre de notre organisation ou au niveau de l'ECSA², notre porte-parole européen. Armateurs de France a activement participé à la campagne de promotion d'un fonds dédié au secteur, issu des revenus de l'ETS maritime. Par ailleurs, Armateurs de France a largement contribué aux travaux coordonnés par l'ECSA, en réponse à la sollicitation de la Commission européenne visant à introduire un débat avec l'industrie en marge des discussions en trilogues sur la révision de la directive ETS. Parmi les principaux objectifs poursuivis, discuter des conditions pratiques de réaffectation des recettes générées.

Dans quel contexte la révision du Règlement d'exemption par catégorie (RGEC) s'inscrit-elle ?

Les consortiums constituent le fondement de la coopération opérationnelle entre compagnies maritimes de lignes régulières. L'exemption catégorielle dont ces compagnies bénéficient depuis 1995 a contribué au développement et à la qualité des services réguliers de transport maritime par conteneurs.

20 M
de quotas ETS pour le transport maritime, soit environ 1,5 milliard d'euros

En août 2022, la Commission européenne a lancé le processus de consultation visant l'abrogation des règles en vigueur.

Ce règlement avait été adopté en 2009, puis réévalué en 2014 et en 2020. Les perturbations liées à la crise de la Covid-19 dans la chaîne d'approvisionnement ont contribué à interroger la prolongation de l'exemption accordée.

Pourquoi Armateurs de France défend-elle sa reconduction à l'identique ?

Le démantèlement des consortiums entraînerait des conséquences néfastes pour l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, d'autant plus graves en période de crise sanitaire ! Par ailleurs, les consortiums mutualisent les trajets des conteneurs et réduisent donc l'impact environnemental du transport de marchandises. Enfin, dans la période d'inflation exacerbée par la guerre en Ukraine, les consortiums endiguent les hausses de prix liées au transport de marchandises directement supportées par le consommateur. À ce stade du processus législatif, par l'intermédiaire de l'ECSA, Armateurs de France s'est exprimée en faveur de la prolongation de l'exemption. —



« Depuis avril 2022, Club Med a rejoint la grande famille d'Armateurs de France ! Aux côtés de Ponant, membre historique d'Armateurs de France, d'autres compagnies ont suivi et j'ai plaisir à retrouver régulièrement les différents experts de la filière. Parmi les principaux enjeux des croisiéristes, on note évidemment la reprise de notre activité, très fragilisée par les crises à répétition de ces dernières années. C'est pourquoi j'ai de fortes attentes concernant le renforcement des liens entre Armateurs de France, l'ECSA et la CLIA - l'organisation européenne de la croisière - afin de favoriser la visibilité de nos industries et de porter notre voix. »

Sandrine Rossi,
VP Club Med Exclusive Collection,
Club Med

Le CMA CGM Marco Polo est équipé d'un nouveau déflecteur de vent installé sur sa proue. Ce nouvel équipement améliore l'aérodynamisme du bateau et doit permettre de réduire de 2 % la consommation de carburant



1 Universal Measurement System
2 European Community Shipowners' Associations

CONSTRUIRE SUR LA DYNAMIQUE DU FONTENOY



Entretien avec Cécile Rafat,
Responsable des affaires économiques, fiscales, statistiques d'Armateurs de France



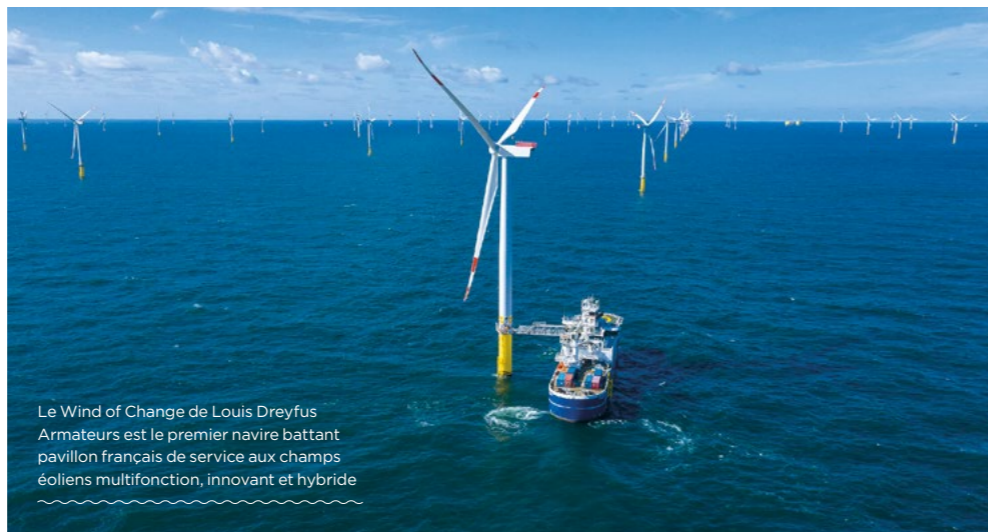
« Pour TOWT, 2022 a été une année de concrétisation, marquée par le succès du financement de sa première flotte. Un financement innovant et diversifié, grâce au soutien de l'État, de banques de premier plan, d'actionnaires privés et du grand public, sans oublier l'apport des certificats d'économies d'énergie.

TOWT a été le premier bénéficiaire de la Garantie interne émise par Bpifrance Assurance Export et le premier armateur français à bénéficier du suramortissement vert. TOWT a également embarqué ses actionnaires historiques, une vingtaine de nouveaux partenaires et environ 2 000 particuliers, dans une opération de financement participatif record. »

Diana Mesa,
Directrice générale et co-fondatrice de TOWT - Transport à la voile

+58%

C'est la hausse annuelle des approvisionnements européens en GNL, soit un volume total de 101 millions de tonnes.



L'année 2022 a été marquée par le conflit ukrainien, l'inflation et les tensions logistiques nées de la relance post-Covid. Les armateurs maintiennent leurs engagements dans la transition énergétique et le développement de nouvelles activités tels que les services aux EMR¹. Les enjeux de financement et de compétitivité sont plus que jamais primordiaux.

Quelles actions ont été menées dans les domaines fiscal et des financements ?

Armateurs de France s'est employée tout au long de l'année à maintenir la dynamique enclenchée à l'occasion du Fontenoy du Maritime. Nous avons, ainsi, suivi activement les travaux des deux missions lancées en octobre 2021 par le Gouvernement, dédiées d'une part aux outils de financement pour les navires français, et d'autre part à l'évaluation du régime forfaitaire de la taxe au tonnage.

Plusieurs propositions et contributions ont été transmises aux rapporteurs : estimation du coût du renouvellement de la flotte sous pavillon français (évalué entre 14 et 18 milliards d'euros sur dix ans) ; élargissement de la taxe au tonnage pour les navires de services ; dispositif d'aide à l'investissement vert adapté aux opérations de retrofit sur les navires et aux financements classiques. Armateurs de France a par ailleurs contribué, en concertation avec différentes banques et la Direction de

la législation fiscale (DLF) du Ministère des Finances, à l'évolution de la doctrine sur le dispositif de suramortissement vert, à partir des modifications apportées par la loi de finances 2022. L'inclusion des navires de services reste encore en suspens à ce jour. De même, ont été demandées, sans succès, dans le projet de loi de finances 2023, la prolongation du dispositif jusqu'en 2026 et son extension aux navires neufs pour l'installation d'auxiliaires décarbonés et la connexion à quai. Ces efforts seront poursuivis tout au long de l'année 2023. Enfin, Armateurs de France mène un travail continu avec ses interlocuteurs au sein des banques, des Directions générales du Trésor et des Affaires maritimes, de la Pêche et de l'Aquaculture, et de Bpifrance, en vue de favoriser l'octroi de garanties au secteur.

Quid du développement des énergies marines renouvelables (EMR) ?

L'année écoulée a été riche d'initiatives pour le développement et la structuration d'une filière française des services maritimes aux EMR, à commencer par le rapport rendu en début d'année par Frédéric Moncany de Saint-Aignan, Président du Cluster Maritime Français. Demandé par Annick Girardin, alors Ministre de la Mer, celui-ci prône le renforcement de la solidarité économique entre acteurs tout au long de la chaîne de valeur et du contenu local des projets en promouvant la participation des entreprises locales. Armateurs de France, France Énergie Éolienne et le Syndicat des Énergies Renouvelables ont ainsi travaillé au cours de l'année sur une

charte d'engagement tripartite, signée lors des Assises de l'économie de la mer, en présence d'Hervé Berville. Armateurs de France élaborera en 2023 une cartographie des compétences et moyens, présents et futurs, de ses adhérents pour les services maritimes aux EMR. Un rapprochement avec Réseau de Transport d'Électricité (RTE), chargé du raccordement des champs en mer avec le réseau électrique, a également été initié fin 2022. Enfin, Armateurs de France promeut la défense de la souveraineté énergétique et de la compétitivité de la filière dans le cadre du projet de loi sur l'accélération des énergies renouvelables. Présenté par le Gouvernement en septembre 2022, le texte a été promulgué le 10 mars 2023

Où en sont les travaux de la cellule data, menés en 2022 ?

Lancée en 2020 par Jean-Emmanuel Sauvée, Président d'Armateurs de France, cette cellule vise à mieux caractériser le secteur par des données chiffrées. Objectif : aider nos interlocuteurs à mieux appréhender les enjeux et besoins en les « maritimisant ». Trois notes ont été produites en 2022 : perspectives mondiales sur la flotte de commerce et les capacités de construction ; investissements nécessaires pour le renouvellement et la croissance de la flotte sous pavillon français ; financement de navires en crédit-bail maritime avec déduction fiscale « verte ». En parallèle, nous avons approfondi les travaux du groupe de travail dédié à la compétitivité du pavillon français, initié fin 2021, afin de dresser un état des lieux des coûts

sociaux et en capital induits, en comparaison d'autres pavillons nationaux. Enfin, Armateurs de France a commandé en 2022 une étude auprès de l'Institut Supérieur d'Économie Maritime (ISEMAR). —

Rédigé par Martin Carceles, chargé d'affaires économiques et fiscales



« Après l'inauguration du parc de Saint-Nazaire fin 2022, l'horizon se dégage pour le développement de l'éolien en mer en France, appelé à devenir l'un des piliers du mix électrique d'ici à 2050 (25 à 30 % de l'électricité produite) avec, a minima, 40 GW de capacités installées. Le Pacte éolien en mer, signé le 14 mars 2022, engage l'État et la filière dans un pari gagnant-gagnant : une production électrique sur le territoire national du développement à l'exploitation des parcs. Les armateurs français sont dès lors un élément important de ce triptyque pour répondre au besoin d'entreprises expertes et compétitives pour les services maritimes clés à l'éolien en mer. C'est tout l'objet de la charte tripartite signée en novembre 2022 avec Armateurs de France. »

Matthieu Monnier,
Adjoint en charge de l'offshore, des territoires et expertises (EU et GR) de France Énergie Éolienne (FEE)

¹Énergies marines renouvelables

416 NAVIRES SOUS PAVILLON FRANÇAIS

Flotte de transport : 187 navires

TYPES DE NAVIRE	Nombre	JB ¹	TPL ²
CARGO	14	28 664	19 686
CIMENTIER	2	4 924	6 050
NAVIRE À PASSAGERS	17	9 670	2 693
NAVIRE DE RECHERCHE-EXPLORATION SCIENTIFIQUE	1	9 403	4 871
PAQUEBOT NAVIRE DE CROISIÈRE	16	172 358	23 605
PÉTROLIER	28	1 723 498	3 244 906
PORTE-CONTENEURS INTÉGRAL	31	3 797 302	3 748 588
ROULIER	19	145 328	64 544
ROULIER PASSAGERS	47	831 053	157 650
TRANSPORTEUR GAZ LIQUÉFIÉ	12	993 096	788 204

7,5 ans

C'est l'âge moyen de la flotte de transport française

18,4 ans

est celui de la flotte mondiale

Flotte de service : 229 navires

TYPES DE NAVIRE	Nombre	JB ¹
BALISEUR	9	3 193
CÂBLIER	12	115 903
DRAGUE	14	35 517
NAVIRE DE SERVICES OFFSHORE	48	124 616
NAVIRE ÉCOLE	2	1 081
NAVIRE PILOTE	1	499
RECHERCHE OCÉANOGRAPHIQUE	7	12 822
REMORQUEUR	118	59 816
SABLIER	5	10 596
SUPPORT DE TRAVAUX MARITIMES	13	3 264

Source : Mission Flotte de Commerce - janvier 2022

1 Jauge brute supérieure à 100 UMS (Universal Measurement System)

2 Tonnes de port en lourd

LES ADHÉRENTS D'ARMATEURS DE FRANCE

ABCRM · ALCATEL SUBMARINE NETWORKS · ALKA MARINE SOLUTIONS · ARMATEURS CALÉDONIENS · BARRY ROGLIANO SALLES · BESSÉ · BOLUDA FRANCE · BOURBON OFFSHORE SURF · BRITTANY FERRIES · BUREAU VERITAS · CARIBBEAN LINE · CATLANTE CATAMARANS · CCI BAYONNE · CÈDRE · CLUB DE LA CROISIÈRE MARSEILLE PROVENCE · CLUB MED MARINE · CMA CGM · COMITÉ MARSEILLAIS DES ARMATEURS DE FRANCE · COMPAGNIE ARMORICAINE DE NAVIGATION · COMPAGNIE MARITIME NANTAISE · COMPAGNIE POLYNÉSIEENNE DE TRANSPORT MARITIME · CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE CHARENTE-MARITIME · CONSEIL RÉGIONAL DE BRETAGNE · CORSICA FERRIES · COSTA CROISIÈRES FRANCE · DFDS SEAWAYS · DRAGAGES, TRANSPORTS ET TRAVAUX MARITIMES · EXPÉDITION 7^e CONTINENT · EYSSAUTIER · FÉDÉRATION FRANÇAISE DES PILOTES MARITIMES · FILHET-ALLARD · FIMAR · FRANCE CYBER MARITIME · FRANCE LNG SHIPPING · GASPE · GAZOCEAN · GENAVIR · GEOGAS MARITIME · GREENSHIP GAS · GROUPE LHD · HELVETIA ASSURANCES · HFW · INGEPAR · IXBLUE · JIFMAR OFFSHORE SERVICES · KARIBS LINK · KNUTSEN LNG FRANCE · LA MÉRIDIONALE · LES ABEILLES · L'EXPRESS DES ÎLES · LOUIS DREYFUS ARMATEURS · MARFRET · MARITIMA-SOGESTRAN · MEDLINK PORTS · MERCERON TP · MSC CROISIÈRES FRANCE · NEOLINE · OPSEALOG · ORANGE MARINE · PENN AR BED · PILOTES DE DUNKERQUE · PILOTES DE LA GIRONDE · PILOTES DE LA LOIRE · PILOTES DE LA SEINE · PILOTES DE NICE/CANNES/VILLEFRANCHE · PILOTES DES PORTS DE MARSEILLE ET DU GOLFE DE FOS · PILOTES DU HAVRE/ FÉCAMP · PLASTIC ODYSSEY EXPEDITION · PONANT · PWC PARTNERS · SEAOWL FRANCE · SEAOWL MARINE · SOCATRA · SOCIÉTÉ DE TRANSPORTS FLUVIO-MARITIMES DE L'OUEST · SUDILES · SYNDICAT PROFESSIONNEL DU LAMANAGE DES PORTS DE LA MANCHE, DE LA MER DU NORD ET DE L'ATLANTIQUE · THOMAS SERVICES MARITIMES · TOTALENERGIES · TOWT - TRANSOCEANIC WIND TRANSPORT · V.SHIPS FRANCE · WATSON FARLEY & WILLIAMS · ZÉPHYR & BORÉE



47, rue de Monceau, 75008 Paris — France
Tél.: +33(0)1 53 89 52 52

www.armateursdefrance.org

 @ArmateursFR

 Armateurs de France