



ARMATEURS
DE FRANCE

RAPPORT ANNUEL

2025/2026

**S'ENGAGER
POUR L'AVENIR
DU SECTEUR**



ARMATEURS DE FRANCE REMERCIE LES COMPAGNIES ADHÉRENTES ET SES PARTENAIRES POUR LEUR CONTRIBUTION

Direction de la publication:
Armateurs de France

Conception-réalisation:
agencebside.fr

Rédaction:
Armateurs de France, agencebside.fr

Impression:
Suisse Imprimerie
Groupe Sprint

Crédits photo:
Sophie Benhamou, Olivier Emran, Corsica
Linea, Damen, Olivier Brunet, TSM -
Thomas Services Maritimes, Ian Hanning,
Vandenhove Augustin, Green Marine
Europe, Gican-Benoît Prévost, Ilago,
Marfret, Brittany Ferries (Peter Cade - BF UK),
Orange Marine, Geogas, Socatra,
Compagnie Maritime Nantaise - MN,
Éric Hourri/Nautilus

3 MINUTES POUR MIEUX CONNAÎTRE ARMATEURS DE FRANCE



4 UN MANDAT SOUS LE SIGNE DE LA COMBATIVITÉ

Le cap fixé et les engagements.

10 DES ACTIONS CONCRÈTES ET MESURABLES

Les chiffres qui illustrent l'année.

14 UNE ORGANISATION EN ACTION

Les équipes, les comités et les dispositifs qui
ont porté l'activité en 2025.

UN MANDAT SOUS LE SIGNE DE LA COMBATIVITÉ



APRÈS TROIS ANS DE PRÉSIDENTE D'ARMATEURS DE FRANCE, EDOUARD LOUIS-DREYFUS REVIENT SUR LES TEMPS FORTS DE SON MANDAT, MARQUÉ PAR D'ÂPRES COMBATS POLITIQUES ET PAR UNE DÉGRADATION DU CONTEXTE GÉOPOLITIQUE ET SÉCURITAIRE.

EDOUARD LOUIS-DREYFUS
 • PRÉSIDENT D'ARMATEURS DE FRANCE •

AU COURS DE VOTRE PRÉSIDENTE, VOUS AVEZ FAIT ÉVOLUER LES STATUTS D'ARMATEURS DE FRANCE. POURQUOI ?

• Lorsque j'ai pris mes fonctions de Président, j'ai découvert qu'il existait des disparités en matière de cotisation. Nous avons donc lancé un groupe de travail afin de renforcer la cohérence du barème. Par ailleurs, j'ai estimé que nos règles d'adhésion ne définissaient pas assez clairement ce qu'est un armateur français. Là encore, le groupe de travail a œuvré pour clarifier les choses. Désormais, il est écrit dans nos statuts que, pour être membre d'Armateurs de France, il faut avoir au moins un navire sous pavillon français, des marins français et un centre de décision en France, ces trois conditions étant cumulatives.

Au-delà des aspects techniques, cette réforme a renforcé la cohésion entre les adhérents, en clarifiant notre cadre commun et en consolidant le collectif. Dans un contexte de combats politiques

“Armateurs de France poursuit ses efforts pour que la taxe au tonnage soit, à terme, sanctuarisée.”

intenses, cette unité est un atout décisif. Cela a également été l'occasion d'accueillir de nouveaux membres et de renforcer nos moyens budgétaires au service du pavillon français et du maritime.

P Parmi les sujets qui ont dominé votre présidence figure la défense de la taxe au tonnage. En quoi est-elle primordiale ?

• Pour les armateurs français, la taxe au tonnage représente un outil de compétitivité indispensable dans un contexte fortement concurrentiel. Elle leur garantit un cadre fiscal équitable, dans la mesure où 86% de la flotte maritime mondiale y est assujettie. Il s'agit d'un impôt de production, basé sur la taille de la flotte, et non sur les revenus. En cela, elle offre une très bonne visibilité fiscale et encourage l'investissement dans de nouveaux navires, et notamment dans les technologies bas carbone. On doit à cette taxe, instaurée en 2004, d'avoir mis fin au déclin de la flotte française et de lui avoir redonné un nouveau souffle. Malgré cela, de nombreux

responsables politiques ont souhaité revenir sur ce dispositif dans le cadre de la nouvelle Assemblée nationale, issue de la dissolution de 2024. Ce fut le cas lors de l'examen du PLF¹ pour 2025, où de nombreux amendements ont cherché à la supprimer ou à en limiter la portée. Fort heureusement, nous avons réussi à empêcher cela.

COMMENT AVEZ-VOUS RETOURNÉ LA SITUATION ?

• Grâce à un intense travail de pédagogie. Nous avons produit un document didactique et sommes allés, dès l'été 2024, à la rencontre des différentes familles politiques, afin de leur expliquer l'utilité de la taxe au tonnage. Il y avait une grande méconnaissance des enjeux de leur part et la plupart ont fini par prendre conscience de

“Désormais, il est écrit dans nos statuts que, pour être membre d'Armateurs de France, il faut avoir au moins un navire sous pavillon français, des marins français et un centre de décision en France.”

son importance. La vigilance n'en reste pas moins de mise. Armateurs de France poursuit ses efforts pour que la taxe au tonnage soit, à terme, sanctuarisée.

VOUS VOUS ÊTES AUSSI BATTU POUR LE RÉTABLISSEMENT DE L'EXONÉRATION DES CHARGES PATRONALES NON ENIM².

• Ce fut, et cela demeure, un dur combat. Dans le maritime, le principe qui prédomine est celui du *net wage*, qui se traduit par une équivalence entre salaire brut et salaire net. L'exonération des charges patronales conditionne donc la compétitivité du pavillon français et la capacité des armateurs à maintenir des équipages français.

Alors que rien ne le laissait présager, sa suppression a été inscrite dans le PLFSS³ pour 2025. Bien que pris au dépourvu, nous nous sommes fortement mobilisés. Nous ne sommes pas parvenus à ce que le Gouvernement fasse marche arrière, mais nous avons quand même obtenu une exception pour le transport de passagers, les câbliers et les navires des EMR⁴.

22

PAYS DE L'UNION EUROPÉENNE appliquent la taxe au tonnage ou un dispositif équivalent.

¹ PLF : Projet de loi de finance

² ENIM : Établissement National des Invalides de la Marine

³ PLFSS : Projet de loi de financement de la sécurité sociale

⁴ EMR : Énergies marines renouvelables





QUELLES SONT LES CONSÉQUENCES D'UNE TELLE MESURE ?

• À l'issue du vote, nous avons demandé au cabinet indépendant Asterès d'en évaluer l'impact. Ses conclusions sont sans appel : avec la suppression de l'exonération des charges patronales, la marine marchande française va connaître des dépavillonnements et perdre des emplois. La situation est d'autant plus regrettable que l'ENSM¹ va doubler ses promotions d'élèves à partir de 2027.

L'étude d'Asterès à l'appui, nous sommes allés défendre cette exonération auprès des ministres, des cabinets, des parlementaires... Nos arguments ont porté, mais pas suffisamment. Lors du vote de la LFSS² pour 2026, son retour s'est joué à une voix près. Ce fut une grande déception, mais nous ne baissons pas les bras et continuerons à pousser pour le retour total de ces exonérations jusqu'à obtenir gain de cause.

SUR LE FRONT DE LA DÉCARBONATION DU MARITIME, VOUS AVEZ OBTENU LE FLÉCHAGE DES ETS³. POURQUOI EST-CE IMPORTANT ?

• Armateurs de France n'a eu de cesse de militer en ce sens. L'enjeu est d'atteindre les objectifs fixés par l'OMI⁴ de réduction de 40 % des gaz à effet de serre d'ici 2030 et de net zéro pour 2050. Pour mettre toutes les chances de notre côté, nous nous sommes alliés avec le GICAN⁵ et l'UPF⁶. Cela a été efficace, puisque nous avons obtenu du CIMER⁷, en mai 2025, le fléchage des revenus ETS vers la décarbonation du maritime. Nous avons alors identifié près de 200 projets de décarbonation et élaboré, avec l'ADEME⁸,

“Pour Armateurs de France, la protection des équipages et la sécurité des navires sont une priorité absolue.”

un dispositif de sélection à la fois simple, lisible et transparent.

Quelques mois plus tard, quelle ne fut pas notre stupéfaction en découvrant que le fléchage des ETS ne figurait pas dans le PLF pour 2026. Nous avons mené une lutte acharnée pour que l'État tienne parole, avec succès : 90 M€ ont finalement été fléchés dans la loi, répartis en 70 M€ d'autorisations d'engagement - 30 M€ mobilisables en 2026 et 40 M€ en 2027 - et 20 M€ de garanties BPI⁹.

LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ EN MER ONT AUSSI LARGEMENT OCCUPÉ VOTRE MANDAT. QU'EN EST-IL AUJOURD'HUI ?

• Le principe qui prévaut en droit maritime est celui de la libre circulation des biens et des personnes. Or, ces dernières années, celle-ci n'a pas été garantie partout, que ce soit en mer Noire, en raison de la guerre en Ukraine, dans le golfe de Guinée, ou encore en mer Rouge où les Houthis s'en sont pris aux navires marchands après les attaques du Hamas, leur allié contre Israël, en octobre 2023, et la guerre qui s'en est suivie. Dans le cadre de la crise qui a éclaté le 28 février 2026, une soixantaine de navires sous pavillon français ou appartenant à des entreprises françaises se sont retrouvés bloqués dans le golfe Arabo-Persique. Les navires marchands ont donc dû compter, à plusieurs reprises, sur l'accompagnement et la protection des navires militaires pour naviguer dans certaines zones.

Les armateurs français demeurent en première ligne face aux menaces qui pèsent sur les routes maritimes. Pour Armateurs de France, la protection des équipages et la sécurité des navires sont une priorité absolue. C'est pourquoi je me réjouis des liens que nous avons renforcés

avec la Marine nationale et de la confiance réciproque qui existe aujourd'hui entre nous. Je tiens une fois encore à les saluer et les remercier.

LORS DE VOTRE MANDAT, QUELLES ONT ÉTÉ VOS PLUS GRANDES SATISFACTIONS ET VOS PLUS GRANDES DÉCEPTIONS ?

• Je regrette profondément de n'avoir pas réussi à obtenir le retour des exonérations de charges non Enim pour tous les marins français. Leur suppression est une erreur fondamentale et court-termiste du Gouvernement et du Parlement dont on se rendra compte trop tard. Le fait d'avoir raté leur retour à une voix près ajoute à la frustration mais décuple notre motivation pour l'obtenir dans la prochaine LFSS, lorsque les débats parlementaires auront peut-être retrouvé un peu plus de sérénité et de raison.

Je regrette aussi que certains responsables politiques ne mesurent pas la chance, pour la France, d'avoir un leader mondial dans nos rangs. Dans un contexte international particulièrement concurrentiel, disposer d'un acteur de cette envergure constitue pourtant un atout stratégique et économique qui profite à l'ensemble de l'écosystème.

Quant aux motifs de satisfaction, j'en ai deux. Tout d'abord, la modification de nos statuts, dont j'ai parlé au début de cet entretien. J'ai le sentiment que, grâce à elle, nos membres se reconnaissent davantage dans l'organisation. Ensuite, l'amélioration du niveau de connaissance de nos responsables politiques sur le maritime. Au fil de nos rencontres, nous avons vu nos interlocuteurs comprendre ses enjeux et se ranger derrière la réalité de nos arguments. Alors que notre souveraineté passe nécessairement par une flotte de marine marchande forte, c'est une très bonne nouvelle, même s'il reste du travail à accomplir. ●

¹ ENSM : École nationale supérieure maritime
² LFSS : Loi de financement de la sécurité sociale
³ ETS : Système d'échange de quotas d'émissions de CO₂
⁴ OMI : Organisation maritime internationale
⁵ GICAN : Groupement des industries de construction et activités navales
⁶ UPF : Union des ports de France
⁷ CIMER : Comité interministériel de la mer
⁸ ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
⁹ BPI : Banque publique d'investissement



FAIRE DU SECTEUR MARITIME UN PILIER STRATÉGIQUE DE LA SOUVERAINÉTÉ FRANÇAISE

MANIFESTE



LAURENT MARTENS
 • DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL •

“Sans transport maritime fort, il n'y a pas de souveraineté durable.”

En 2025, Armateurs de France a engagé des chantiers structurants pour replacer le transport maritime au cœur des priorités nationales, dynamique que nous poursuivons en 2026 et en 2027. Nous porterons des propositions concrètes auprès des candidats à l'élection présidentielle afin de faire figurer explicitement le maritime dans leur programme.

Dans un monde fragmenté, marqué par les crises géopolitiques et une concurrence internationale exacerbée, la France ne peut affaiblir ni son pavillon ni ses capacités de transport et de services maritimes. Notre cap est clair : renforcer la compétitivité du pavillon français, sécuriser les chaînes logistiques, consolider une flotte stratégique capable de répondre aux crises et inscrire durablement le maritime dans la doctrine de souveraineté économique nationale.

Si la transition écologique est une nécessité, elle ne doit pas devenir un facteur de déclassement. Le report des négociations de l'OMI sur l'objectif net zero 2050 ne doit pas conduire à une fragmentation de la régulation au détriment des acteurs européens et français. L'affectation de 100 % des recettes ETS au secteur maritime, obtenue grâce à une lutte de haut vol menée avec le GICAN et l'UPF, constitue à cet égard une avancée majeure. Ces moyens accéléreront l'investissement,

soutiendront l'innovation et préserveront notre compétitivité.

La sécurité des espaces maritimes est désormais un enjeu central. Les risques hybrides et les menaces sur les routes commerciales imposent une réponse coordonnée. En 2026, nous renforcerons notre partenariat avec la Marine nationale et poursuivons la réflexion sur une flotte stratégique, outil essentiel de résilience nationale. Le transport maritime français doit être pleinement reconnu comme un acteur de la sécurité nationale.

La compétitivité ne peut reposer sur le dumping social. La lutte contre les pratiques sociales déloyales en Méditerranée demeure un combat prioritaire. La bataille contre les violences sexistes et sexuelles à bord des navires sera poursuivie avec fermeté. Enfin, l'arrivée en 2027 de 400 officiers diplômés de l'ENSM constitue une opportunité pour la filière. Pour que leur intégration soit pleinement réussie, nous devons anticiper, structurer et sécuriser leur parcours.

Nous voulons inscrire dans le débat public une conviction simple : sans transport maritime fort, il n'y a pas de souveraineté durable. Le maritime ne doit plus être un angle mort des politiques publiques, il doit devenir un choix stratégique assumé.

UNE INFLUENCE AFFIRMÉE

MALGRÉ UN CONTEXTE BUDGÉTAIRE CONTRAINT ET UN PAYSAGE POLITIQUE SANS MAJORITÉ STABLE, PROPICE AUX COMPROMIS FRAGILES, ARMATEURS DE FRANCE A DÉPLOYÉ EN 2025 UNE STRATÉGIE DE RELATIONS INSTITUTIONNELLES STRUCTURÉE ET EFFICACE. À L'ISSUE D'UN MARATHON BUDGÉTAIRE QUI S'EST CONCLU PAR LE RECOURS À L'ARTICLE 49.3 DE LA CONSTITUTION, L'ORGANISATION EST PARVENUE À PRÉSERVER SON CADRE FISCAL ET RÉGLEMENTAIRE ET À OBTENIR L'INSCRIPTION DU FLÉCHAGE DES RECETTES ISSUES DE L'ETS DANS LA LOI DE FINANCES POUR 2026. EN OUTRE, ELLE A RENFORCÉ SA MOBILISATION AUPRÈS DES INSTITUTIONS EUROPÉENNES ET DANS LES ENCEINTES INTERNATIONALES, NOTAMMENT À L'OMI.

À L'ÉCHELLE NATIONALE, UNE ACTION INSTITUTIONNELLE DÉTERMINANTE POUR SÉCURISER LE CADRE RÉGLEMENTAIRE ET SOUTENIR LA DÉCARBONATION

En 2025, Armateurs de France a mené une activité institutionnelle soutenue, diversifiant ses interlocuteurs parmi les parlementaires et dans les cabinets ministériels. Ce travail constant de pédagogie a permis d'ancrer le narratif de souveraineté maritime.

Cette mobilisation a contribué à stabiliser le cadre fiscal du secteur. La taxe au tonnage, indispensable à la compétitivité du pavillon français, a été pleinement préservée et n'a fait l'objet que de contestations marginales lors des débats budgétaires.

Armateurs de France relève également que la contribution exceptionnelle des entreprises n'a pas été reconduite dans la loi de finances 2026, l'enjeu demeurant une reconnaissance des spécificités économiques

et concurrentielles du transport maritime.

Sur le volet social, si le rétablissement complet des exonérations de charges patronales n'a pu aboutir, les exonérations applicables aux navires à passagers, câbliers et navires EMR ont été maintenues dans la LFSS pour 2026.

Enfin, grâce à une alliance inédite avec le GICAN et l'UPF, Armateurs de France a porté une stratégie d'influence décisive pour obtenir le fléchage des recettes ETS vers la décarbonation maritime. Défendu au Parlement, puis consolidé au sein des cabinets ministériels, ce dispositif inscrit dans la loi de finances pour 2026 fait déjà référence en Europe, plusieurs États s'en inspirant pour bâtir leurs propres mécanismes.

UNE MOBILISATION RENFORCÉE À BRUXELLES

Armateurs de France a intensifié sa présence au niveau européen sur des enjeux clés: décarbonation, dumping social, financement et aides d'État, en relayant ses positions au sein de l'European ShipownersIECSA.

Armateurs de France est désormais inscrite au registre de transparence de l'Union européenne. Cette démarche, essentielle pour accéder pleinement aux institutions, atteste son engagement en faveur d'une représentation d'intérêts assumée, encadrée et conforme aux standards européens de transparence, renforçant sa crédibilité et sa légitimité à Bruxelles.

“La mobilisation d'Armateurs de France au niveau européen s'est fortement renforcée ces dernières années. L'accueil à Paris, en mai, du Safety and Environment Committee, et l'organisation d'une table ronde consacrée à la sécurité lors de l'European Shipping Summit en septembre illustrent pleinement cet engagement. Ces initiatives contribuent à consolider la dynamique collective au sein de l'European ShipownersIECSA et à renforcer la voix du shipping européen.”

SOTIRIS RAPTIS,
• SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE L'EUROPEAN SHIPOWNERSIECSA •

UN RÔLE ACTIF DANS LES ENCEINTES INTERNATIONALES

Armateurs de France a participé aux travaux du MEPC¹ 83 en avril, puis au MEPC extraordinaire d'octobre, au sein de la délégation française conduite par l'Ambassadrice de France auprès de l'OMI. Cette délégation, composée d'experts de l'administration et de l'écosystème maritime, a porté la position française dans le cadre des discussions internationales sur la décarbonation du transport maritime. À cette occasion, Armateurs de France a apporté son appui à la diplomatie française, en assurant un dialogue étroit avec ses homologues d'autres pays sur ces enjeux.

Lors du MEPC 83, l'adoption d'un cadre renforcé a marqué une avancée majeure, soutenue par Armateurs de France. En octobre, le report d'un an de l'IMO Net Zero Framework a constitué un coup d'arrêt. L'organisation a réaffirmé son engagement pour une décarbonation alignée sur la neutralité carbone à l'horizon 2050 et fondée sur des règles mondiales harmonisées.

CE QUE NOUS DÉFENDONS

- La préservation d'un cadre réglementaire, fiscal et social stable et compétitif.
- Le rétablissement des exonérations de charges patronales (non Enim), en priorité pour les navires de service, les jeunes officiers en CDI et les navires à propulsion vélique.
- La montée en puissance du dispositif ETS.

¹ MEPC : Marine Environment Protection Committee

CHIFFRES CLÉS

70 %
DES IMPORTATIONS
ET DES EXPORTATIONS
DE LA FRANCE
sont réalisées par voie maritime

86 %
DE LA FLOTTE
MARITIME MONDIALE
relève de la taxe au tonnage ou de
dispositifs équivalents

3 %
DES ÉMISSIONS
MONDIALES DE GAZ
À EFFET DE SERRE
proviennent du transport maritime,
le moins polluant à la tonne
transportée

PRÈS DE 28 000 EMPLOIS DIRECTS

Flotte de transport: 227 navires
Âge moyen: 6,2 ans

TYPES DE NAVIRE	Nombre	JB ¹	TPL ²
CARGO	27	44 631	35 169
CIMENTIER/VRAQUIER	2	4 924	6 050
NAVIRE À PASSAGERS	19	10 249	2 323
NAVIRE DE RECHERCHE-EXPLORATION SCIENTIFIQUE	2	9 891	5 420
PAQUEBOT/NAVIRE DE CROISIÈRE	16	171 896	23 605
PÉTROLIER	27	1 693 297	3 139 404
PORTE-CONTENEURS INTÉGRAL	37	4 131 282	4 049 105
ROULIER	12	146 950	60 772
ROULIER PASSAGERS	51	943 473	245 788
TRANSPORTEUR GAZ LIQUÉFIÉ	34	3 248 313	2 609 457
TOTAL	227	10 404 906	10 177 093

459
NAVIRES

SOUS
PAVILLON
FRANÇAIS

Flotte de services: 232 navires
Âge moyen: 19,6 ans

TYPES DE NAVIRE	Nombre	JB
BALISEUR	12	3 764
CÂBLIER	13	136 723
DRAGUE	14	36 995
NAVIRE DE SERVICES OFFSHORE	55	112 980
NAVIRE-ÉCOLE	2	1 081
NAVIRE PILOTE	1	499
RECHERCHE OCÉANOGRAPHIQUE	8	13 315
REMORQUEUR	109	57 280
SABLIER	4	10 338
SUPPORT DE TRAVAUX MARITIMES	14	3 597
TOTAL	232	376 572

Source : Mission Flotte de Commerce – juillet 2025

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

² TPL : Tonnes de port en lourd

LES TEMPS FORTS EN 2025



12

SOIRÉE ANNUELLE D'ARMATEURS DE FRANCE

La soirée annuelle d'Armateurs de France a rassemblé, le 15 avril, près de 500 acteurs de la communauté maritime, en présence du ministre des Transports, Philippe Tabarot. Le Président d'Armateurs de France a rappelé les combats structurants de l'organisation. La soirée a été marquée par le dévoilement de la nouvelle identité graphique, symbole d'un collectif uni et tourné vers l'avenir.



ACCUEIL DU SAFETY AND ENVIRONMENT COMMITTEE À PARIS

Armateurs de France a accueilli, le 15 mai, le *Safety and Environment Committee* de l'European Shipowners' Association : une vingtaine de représentants d'associations européennes d'armateurs se sont réunis pour échanger sur la décarbonation, la sécurité des navires et la protection de la biodiversité, priorités du transport maritime.

REVALORISATION DES MINIMA CONVENTIONNELS DANS LES BRANCHES DES PERSONNELS OFFICIERS ET SÉDENTAIRES

Le 6 mai, la branche des personnels sédentaires est parvenue à un accord revalorisant la grille des minima conventionnels de 2 %, avec une revalorisation spécifique de 3 % pour les niveaux I à III. Dans le même esprit, le 14 octobre, la branche des personnels officiers a signé un avenant prévoyant une hausse de 1,5 % de la grille et de 1,77 % du minimum du capitaine au long cours (+ 15 000 UMS). Ces deux accords, signés par l'ensemble des organisations syndicales, illustrent une dynamique positive dans les deux branches.



CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR L'OcéAN (UNOC) À NICE

Armateurs de France a participé à l'UNOC qui s'est tenue à Nice du 9 au 13 juin. Elle y a notamment présenté le PSDM¹ en présence du ministre des Transports, Philippe Tabarot. Aux côtés du GICAN et de CMA CGM, l'organisation a porté ses priorités en termes de décarbonation, d'innovation et de préservation de l'océan.



SÉMINAIRE D'ÉQUIPE AU HAVRE

Pendant deux jours, l'équipe d'Armateurs de France s'est réunie au Havre, à l'occasion de son séminaire annuel. Au programme : visite du port, échanges à l'ENSM autour des enjeux de formation et d'attractivité des métiers, temps dédiés à la cohésion d'équipe et moments conviviaux. Ces moments partagés ont renforcé les liens au sein de l'équipe et lui ont permis d'approfondir la connaissance des réalités opérationnelles du secteur maritime.

GREEN SHIPPING INDUSTRY DAY À BRUXELLES

Le 24 septembre, lors du Green Shipping Industry Day, les adhérents d'Armateurs de France certifiés "Green Marine Europe" ont été mis à l'honneur. Cette journée, placée sous le signe de la mobilisation du secteur, a valorisé leur engagement et l'a fait rayonner à l'échelle européenne. Les membres de l'organisation représentent à eux seuls la moitié des entreprises certifiées en Europe. Cette forte représentation témoigne de la volonté d'Armateurs de France de soutenir la transition environnementale du secteur.



VALIDATION PAR LE CSMM² DU RAPPORT SUR L'ANCRAGE NATIONAL DES EMR

La validation de ce rapport par le CSMM, en décembre, a clos plus d'un an de travaux consacrés aux EMR, filière stratégique en plein essor. Remis au ministre des Transports qui en a salué les orientations, ce rapport dresse un état des lieux du secteur et rend compte des propositions des parties prenantes, dont celles d'Armateurs de France, pour soutenir son développement et sa compétitivité. Les recommandations ont vocation à nourrir de futurs travaux.

¹ PSDM : Plan stratégique de décarbonation de la filière maritime

² CSMM : Conseil supérieur de la marine marchande

UNE ÉQUIPE À L'ŒUVRE

TOUT AU LONG DE 2025, L'ÉQUIPE D'ARMATEURS DE FRANCE S'EST MOBILISÉE POUR DÉFENDRE LES INTÉRÊTS DES ADHÉRENTS ET RÉPONDRE AUX TRANSFORMATIONS DU SECTEUR MARITIME.



- De haut en bas et de gauche à droite
- **LAURENT MARTENS**: Délégué général
 - **AGATHE RINAUDO**: Directrice de la communication et des affaires institutionnelles
 - **MAHA VANDEWALLE**: Directrice des affaires sociales/formation, juridiques, fiscales et économiques
 - **PIERRE-ANTOINE ROCHAS**: Directeur environnement, sécurité, sûreté, ports et datas
 - **PHILIPPE COSTA**: Responsable des affaires générales
 - **EMMA D'HUY**: Chargée de mission datas et environnement
 - **MARTIN CARCELES**: Chargé de mission affaires européennes
 - **MARIE-JOSÉ GHARIOS**: Chargée de communication
 - **ALIZÉE GOSSELIN**: Chargée d'affaires juridiques et économiques
 - **DELPHINE LAURENT**: Assistante de direction, chargée de la comptabilité et des ressources humaines
 - **EMMA POZNANSKI**: Chargée de mission environnement, sécurité, sûreté et ports

UNE CHARTE DATAS LANCÉE EN 2025

Armateurs de France a franchi une nouvelle étape dans la structuration de sa démarche datas, avec une ambition claire: renforcer l'information sectorielle mise à disposition des adhérents, fiabiliser les données partagées et développer des analyses utiles à la décision, à la représentation et à la défense des intérêts des armateurs.

Cette dynamique s'est accompagnée de l'adoption d'un cadre commun, au travers de la charte datas Armateurs de France, destinée à harmoniser les pratiques de collecte, sécuriser l'usage des données et renforcer la confiance dans les restitutions produites.

La production de données s'est également élargie et consolidée grâce à une veille datas mensuelle recensant les principaux travaux externes, et à la réalisation d'études datas sur des thématiques ciblées. Pour alimenter ces travaux, la nouvelle base de données Sirius, dédiée au suivi de la flotte sous contrôle français, constitue un outil structurant d'analyse des évolutions du secteur, à l'échelle des navires.

La mission datas s'affirme ainsi comme un levier transversal, contribuant aux priorités stratégiques de l'organisation et à ses actions de représentation.



Certifiée Quali'OP, Armateurs de France veille quotidiennement à la qualité de ses services.

TROPHÉE DE LA CHARTE BLEUE



LES MEMBRES DU JURY 2025

- **BRUNO NICOLAS**, Président d'Expédition 7^e Continent et lauréat 2024
- **AYMERIC AVISSE**, Président de la revue *Jeune Marine*
- **ANTIDIA CITORES**, Directrice générale de Green Marine Europe
- **CHRISTINE EZCUTARI**, Présidente du CSMM
- **ANNE LEGRÉGEOIS**, Adjointe au service des flottes et des marins – DGAMPA¹
- **JEAN-EMMANUEL SAUVÉE**, Président de l'Académie de marine

NEOLINE RECOMPENSÉ



Neoline est distingué pour son projet Neoliner Origin, premier roulier transatlantique à propulsion principale vélique. En combinant voile et motorisation hybride diesel-électrique, ce navire réduit de 80 à 90% ses émissions de gaz à effet de serre, tout en supprimant presque totalement les émissions de soufre (SOx), d'oxydes d'azote (NOx) et de particules. Conçu pour une vitesse limitée à 11 nœuds, il s'appuie sur un modèle d'exploitation sobre et économe en énergie. Près de 30% des équipements de gréement et de voilerie sont conçus et fabriqués en France. Le projet se distingue également par ses exigences élevées en matière de sécurité, de formation des équipages et de conditions de travail. Portée par des marins pour des marins, cette démarche exemplaire a été saluée par le jury.

“Cette distinction valorise le travail de nos équipes et de nos partenaires et confirme notre engagement à construire un transport maritime plus durable, innovant et respectueux de l'environnement.”

JEAN ZANUTTINI • PRÉSIDENT DE NEOLINE •

UN PRIX SPÉCIAL EN HOMMAGE À PHILIPPE LOUIS-DREYFUS



À l'unanimité, le jury a décerné un prix spécial à Philippe Louis-Dreyfus en hommage à son engagement constant en faveur de la réduction de la vitesse des navires, levier essentiel pour limiter les émissions de gaz à effet de serre. Figure majeure du shipping international, il a défendu tout au long de sa vie cette mesure, considérée comme l'une des plus efficaces et des plus accessibles à court terme pour décarboner la flotte mondiale. Cette démarche est notamment détaillée dans son ouvrage *90% – Gagner la guerre des océans*. Ce prix distingue également l'initiateur du Trophée de la Charte Bleue.

¹ DGAMPA : Direction générale des Affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture



STABILITÉ ET COMPÉTITIVITÉ AU CŒUR DE L'ACTION

MARC ETCHEBERRY

• PRÉSIDENT DU COMITÉ
ÉCONOMIE & FISCALITÉ •

“Au cours des derniers mois, le comité Économie & Fiscalité a concentré son action sur la préservation des équilibres économiques et fiscaux indispensables à la compétitivité du pavillon français. La défense de la taxe au tonnage, dans le cadre du PLF pour 2026 et les travaux engagés pour en sécuriser et clarifier la doctrine traduisent une volonté constante de garantir la stabilité d'un régime structurant pour la filière maritime. Cette dernière est indispensable au regard du poids des

investissements en jeu, notamment pour répondre à un effort constant des acteurs dans le cadre de la décarbonation de leurs activités.

Dans un contexte international marqué par des tensions commerciales croissantes, le comité s'est également montré vigilant face aux évolutions de la politique commerciale américaine. Cette mobilisation s'inscrit dans une approche d'anticipation des risques et de défense des intérêts du secteur, en lien étroit avec les partenaires internationaux et les autorités publiques.

Enfin, le comité a poursuivi sa réflexion sur les conditions économiques du développement de la flotte, en intégrant les enjeux de financement, de transition écologique et de compétitivité à long terme. L'objectif demeure inchangé : créer un cadre économique lisible, sécurisé et favorable à l'investissement, afin de préparer durablement la filière maritime aux défis économiques, environnementaux et géopolitiques à venir.”

UNE MOBILISATION RENFORCÉE FACE AUX ÉVOLUTIONS DE LA POLITIQUE COMMERCIALE AMÉRICAINE

En 2025, le comité a assuré une veille active et stratégique face aux évolutions de la politique commerciale américaine, identifiées comme un enjeu majeur pour le secteur maritime. À la suite d'une enquête menée au titre de la section 301 du *Trade Act*, les États-Unis ont annoncé des mesures visant à instaurer des frais de services portuaires sur certains navires liés à des intérêts chinois ou construits en Chine, susceptibles d'affecter significativement les routes maritimes et les flux de marchandises. Le comité a contribué à structurer la position d'Armateurs de France, mobilisée directement et via l'ICS¹, en participant aux consultations publiques afin de faire valoir les impacts économiques et opérationnels. Un accord sino-américain a finalement conduit à la suspension de ces mesures pour une durée d'un an, jusqu'au 10 novembre 2026.

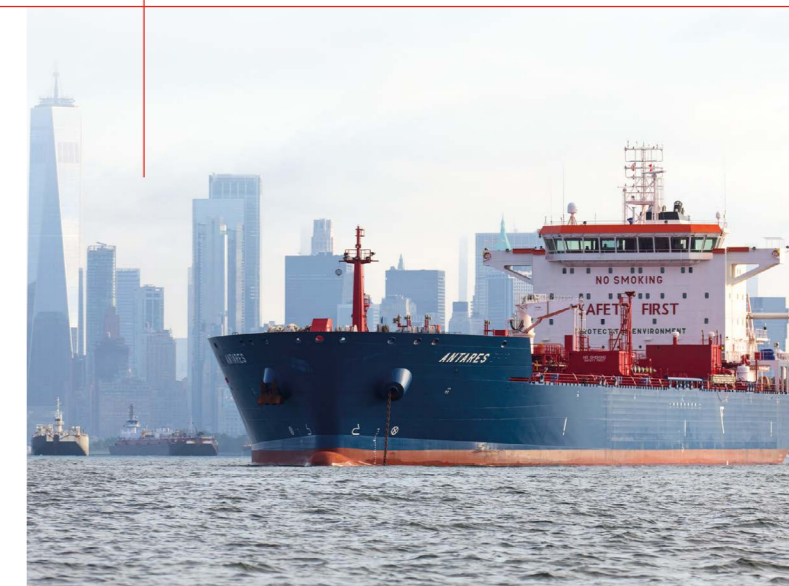
FINANCEMENT DES NAVIRES : ACCOMPAGNER L'INVESTISSEMENT ET LA TRANSITION

Le financement des navires constitue un axe de travail permanent du comité. Dans un contexte marqué par l'évolution des conditions de crédit et la montée en puissance des critères ESG², le comité assure une veille attentive des pratiques bancaires et des cadres réglementaires applicables. Ces travaux visent à identifier les leviers susceptibles de soutenir l'investissement des armateurs, le renouvellement et la modernisation des flottes, ainsi que l'accompagnement de la transition écologique du secteur maritime.

Ces thématiques ont été au cœur de la première édition de la Journée Ecofi, organisée le 30 septembre par Armateurs de France. Cette rencontre a suscité un intérêt marqué et a réuni différents acteurs du secteur autour des enjeux de financement des navires, ainsi que du cadre fiscal et réglementaire applicable au maritime.

CLARIFICATION ET SÉCURISATION DU RÉGIME DE LA TAXE AU TONNAGE

Cette année, le comité a conduit un travail approfondi de réflexion et de rédaction visant à faire évoluer la doctrine fiscale applicable au régime de la taxe au tonnage. Ces travaux ont mis en lumière le caractère insuffisamment défini de certaines notions figurant au BOFIP³, ainsi que la nécessité de mieux prendre en compte les spécificités économiques et opérationnelles propres au transport maritime, distinctes de celles des autres modes de transport. L'objectif poursuivi était de sécuriser l'interprétation du régime, d'en clarifier les contours et d'en garantir la cohérence avec les réalités du secteur. Cette démarche contribue à renforcer la lisibilité et la sécurité juridique du dispositif, tant pour les entreprises que pour l'administration, et à préserver l'attractivité d'un régime fiscal central pour la compétitivité du pavillon français.



78 ENTREPRISES D'ARMEMENT MARITIME EN FRANCE

relèvent actuellement du régime
de la taxe au tonnage

Source : Évaluation des voies et moyens. Annexe au projet de loi de finances pour 2026 - Tome II Dépenses fiscales (p.132).

¹ ICS : International Chamber of Shipping

² ESG : Environnementaux, Sociaux et de Gouvernance

³ BOFIP : Bulletin Officiel des Finances Publiques



SÉCURITÉ ET SÛRETÉ : ANTICIPER, PROTÉGER, COOPÉRER

18

JEAN-MARC ROUÉ

• PRÉSIDENT DU COMITÉ
SÉCURITÉ & SÛRETÉ •

“Dans un contexte marqué par une dégradation sensible de l’environnement sécuritaire et par des évolutions réglementaires soutenues, le comité Sécurité & Sûreté d’Armateurs de France s’est fortement mobilisé tout au long de l’année pour accompagner la filière maritime. Nos travaux ont porté à la fois sur la prévention des menaces en mer, le suivi des conflits et de leurs répercussions sur la navigation et sur l’adaptation des cadres réglementaires aux réalités opérationnelles des armateurs.

Le comité a été une interface essentielle d’échange et de concertation, faisant remonter de manière structurée les difficultés rencontrées par les compagnies sur des sujets clés tels que la mise à l’eau des canots de secours, la numérisation des livres de bord, les systèmes de contrôle aux frontières ou encore la certification des navires sous pavillon français.

Face à l’évolution rapide des risques, nous avons également fait évoluer nos modes de fonctionnement afin de renforcer la réactivité et la diffusion de l’information, en lien étroit avec les autorités civiles et militaires. Cette dynamique collective renforce la sécurité et la sûreté maritimes, tout en préservant la compétitivité du pavillon français et la capacité de la filière à faire face aux défis à venir.”



ÉVÉNEMENT MARQUANT

RENCONTRE
MARINE-ARMATEURS
• 18 NOVEMBRE 2025 •

À l’occasion de la Rencontre Marine-Armateurs, Armateurs de France et la Marine nationale ont signé une déclaration d’intention visant à renforcer la Coopération navale volontaire (CNV). Celle-ci prévoit, notamment, la création d’un poste d’officier de liaison dédié au shipping au sein du MICA Center, illustrant le renforcement du partenariat face aux menaces en mer.

PASSAGE AUX FRONTIÈRES ET TRANSMISSION DE DONNÉES : DES DISPOSITIFS EN ÉVOLUTION À ADAPTER AU SECTEUR MARITIME

Face au déploiement progressif et à l’évolution continue des cadres nationaux et européens, tels que l’EES¹, le PNR² maritime, l’ETIAS³ ou le GUMP⁴, les dispositifs de contrôle et de transmission de données aux frontières constituent un enjeu structurant pour les armateurs. Le comité assure un suivi attentif de ces dispositifs, dont les calendriers, les périmètres et les modalités techniques évoluent rapidement. En s’appuyant sur les retours de ses membres, il analyse leurs impacts opérationnels et fait valoir les spécificités du transport maritime, notamment en matière de flux passagers, d’escales et de contraintes portuaires. Son action vise à garantir une mise en œuvre pragmatique et proportionnée, conciliant sûreté, fluidité des opérations et performance économique.

1^{ère} place
POUR LE PAVILLON
FRANÇAIS au classement
du Paris MoU en 2025.

SÉCURITÉ MARITIME : ACCOMPAGNER LES ÉVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES ET L’EXCELLENCE DU PAVILLON

Dans un contexte réglementaire exigeant, la sécurité maritime est un enjeu central pour la filière et la compétitivité du pavillon français. Armateurs de France a consulté ses membres à de nombreuses reprises afin d’identifier les contraintes opérationnelles à bord et de favoriser leur prise en compte dans l’évolution des cadres réglementaires. Elle a travaillé en étroite collaboration avec l’Administration et le Bataillon de marins-pompiers de Marseille sur l’analyse de risques émergents, notamment ceux liés aux incendies impliquant des batteries lithium-ion. Ces travaux ont évalué l’impact des règlements en vigueur et exploré des pistes d’évolution, telles que l’adaptation des exigences applicables aux canots de secours ou la numérisation des livres de bord. Cette démarche concertée contribue à maintenir un haut niveau de sécurité tout en préservant l’attractivité du pavillon français.

19

LA SÛRETÉ MARITIME : UNE PRIORITÉ DES TRAVAUX DU COMITÉ

Les échanges ont porté sur l’évolution des menaces en mer, notamment en mer Rouge, dans le golfe Arabo-Persique, en mer Noire, en mer Baltique et dans le détroit de Taïwan, ainsi que sur la piraterie, les narcotrafics et les menaces asymétriques. Le comité s’est mobilisé pour renforcer l’information transmise aux armateurs et adapter ses formats d’échange. Les armateurs ont également participé à des exercices avec les forces militaires et le comité a accompagné les compagnies sur les enjeux de cybersécurité, notamment dans le cadre de la mise en œuvre de NIS 2⁵ en lien avec l’ANSSI⁶.

¹ EES: Entry-Exit System

² PNR: Passenger Name Record (dossier passager)

³ ETIAS: European Travel Information and Authorisation System

⁴ GUMP: Guichet Unique Maritime et Portuaire

⁵ NIS 2: Sécurité des réseaux et de l’information (de son nom anglais « Network and Information System Security »)

⁶ ANSSI: Agence nationale de la sécurité des systèmes d’information



UN ENGAGEMENT SOCIAL FORT FACE AUX ENJEUX DU SECTEUR

ALAIN CALLIGARO
 • PRÉSIDENT DU COMITÉ AFFAIRES SOCIALES •

“En 2025, le comité Affaires sociales a poursuivi une ambition claire: faire du dialogue social de branche un levier stratégique au service de la compétitivité du secteur maritime et de l’attractivité des métiers. Dans un environnement marqué par une concurrence internationale accrue et des tensions fortes sur l’emploi, nos travaux ont visé à préserver un cadre social exigeant, équilibré et protecteur.

Le comité a ainsi contribué à des avancées concrètes sur les minima conventionnels et s’est pleinement mobilisé dans la lutte contre le dumping social, enjeu majeur pour l’emploi maritime, pour la souveraineté économique et l’équité entre acteurs. Toutefois, des travaux restent à mener, notamment pour le collège du personnel d’exécution, où le dialogue social n’a pas encore abouti à un accord. Cette mobilisation s’est également traduite par une présence affirmée dans le débat public et un dialogue constant avec les pouvoirs publics, au niveau national comme européen.

Parallèlement, nous avons souhaité investir résolument les enjeux de responsabilité sociale, en particulier la lutte contre les violences sexistes et sexuelles, la prévention des addictions à bord des navires et la féminisation des métiers. En structurant des actions collectives et en affirmant des engagements clairs, le comité entend préparer la filière aux défis sociaux à venir et contribuer à un modèle maritime durable, attractif et responsable.”

DIALOGUE SOCIAL : AVANCÉES ET CHANTIERS STRUCTURANTS

En 2025, le comité a joué un rôle important dans la structuration du dialogue social de branche, dans la continuité des années précédentes. Les travaux ont abouti à des avancées concrètes sur les minima conventionnels des personnels sédentaires et des officiers, renforçant la reconnaissance des compétences et l’attractivité des métiers. Plusieurs chantiers structurants ont également été engagés ou poursuivis: révision de la classification des personnels sédentaires, consolidation des données sociales des personnels navigants et actions en faveur de l’égalité professionnelle. La restauration des minima conventionnels des personnels d’exécution reste une priorité, au cœur des enjeux d’attractivité, d’équité sociale et de lutte contre le dumping social.



100%

DE REPRÉSENTATIVITÉ

au sein des branches professionnelles des personnels sédentaires, officiers et d’exécution. Armateurs de France occupe une place centrale dans la négociation des conventions collectives.

DUMPING SOCIAL : UNE MOBILISATION ACCRUE

Face à une concurrence internationale accrue, les armateurs se sont fortement mobilisés contre le dumping social, qui fragilise l’emploi maritime, la compétitivité des compagnies respectueuses des règles et le pavillon national. Cette action a favorisé des avancées majeures, notamment dans le transmanche avec l’adoption de la loi Le Gac, dont un premier bilan de mise en œuvre apparaît désormais nécessaire. La vigilance s’est renforcée en Méditerranée face à des pratiques de dumping menaçant l’équilibre concurrentiel et le pavillon français sur des lignes stratégiques. Ces enjeux ont été portés publiquement, notamment lors du colloque sur le dumping social du 26 janvier 2026, à Boulogne-sur-Mer. Armateurs de France poursuit son action aux niveaux national et européen, en soulignant la nécessité de contrôles renforcés et de sanctions dissuasives pour garantir une concurrence loyale.

RESPONSABILITÉ SOCIALE : STRUCTURER LES ACTIONS ET ACCOMPAGNER LES ACTEURS

Les membres du comité ont renforcé leur engagement sur des enjeux majeurs de responsabilité sociale. Un groupe de travail dédié a été constitué. Sur la lutte contre les violences sexistes et sexuelles, un programme de travail a été défini et des actions ont été engagées. Un questionnaire a, par ailleurs, été lancé sur la prévention des addictions à bord des navires afin d’identifier les pratiques des armateurs et de définir des mesures adaptées. Enfin, des initiatives en faveur de la féminisation des métiers maritimes sont également prises pour renforcer l’attractivité et la mixité du secteur.

Parmi les actions menées, la journée sociale d’Armateurs de France, organisée le 11 septembre, a été dédiée à la lutte contre les violences sexistes et sexuelles, avec la participation d’un cabinet d’avocats, de la direction de l’ENSM et du Centre Ressource d’Aide Psychologique en Mer.



POUR UNE TRANSITION ÉCOLOGIQUE AMBITIEUSE ET RESPONSABLE

FARID TRAD
• PRÉSIDENT DU COMITÉ ENVIRONNEMENT •

“L’année écoulée a marqué une nouvelle étape dans la mobilisation du comité Environnement, au service d’une transition écologique à la fois ambitieuse, pragmatique et compatible avec la réalité opérationnelle des armateurs. Dès janvier 2025, le lancement d’une veille environnement structurée a renforcé l’information et l’anticipation des évolutions réglementaires, au bénéfice direct des adhérents. À l’automne, j’ai eu l’honneur de prendre la présidence du comité, succédant à Jean-Emmanuel Sauvée. L’engagement constant et

la vision de ce dernier ont fortement contribué à structurer et à faire reconnaître les travaux du comité et l’engagement des armateurs français. Cette dynamique collective s’est notamment illustrée lors de la journée de l’environnement organisée à Marseille, au sein du site Tangram, réunissant une quarantaine de représentants de compagnies autour d’échanges de haut niveau. Le comité a également ouvert ses travaux à des acteurs clés, tels que l’Agence internationale de l’énergie ou la DGAMPA, afin d’enrichir les débats et de nourrir une approche partagée des enjeux. À l’heure où les sujets de décarbonation, d’énergie et de biodiversité font partie des priorités des compagnies, le comité s’inscrit dans un agenda dense et structurant pour la filière maritime française.”

FLÉCHAGE DES REVENUS DE L’ETS: UNE AVANCÉE STRUCTURANTE

En 2025, le fléchage des revenus de l’ETS vers la décarbonation maritime a franchi une étape décisive. Avec le GICAN et UPF, Armateurs de France a élaboré le PSDM et mis en place un groupe de travail public-privé chargé de définir les modalités opérationnelles du dispositif. Cette dynamique s’est traduite par l’inscription, dans la loi de finances pour 2026, de 70 M€ dédiés aux projets de décarbonation maritime, confirmant la capacité de la filière à transformer les recettes carbone en leviers tangibles de transition. Le dispositif devra désormais monter en puissance pour soutenir le déploiement des solutions de décarbonation.



ÉVÉNEMENT MARQUANT

LE PLAN STRATÉGIQUE DE DÉCARBONATION DU SECTEUR MARITIME (PSDM)
• 12 MAI 2025 •

Armateurs de France a présenté le PSDM lors d’un événement réunissant le Haut-commissaire au plan, le SGMer, la DGAMPA, des parlementaires et une grande partie de l’écosystème maritime. Cette séquence a marqué un moment fort de reconnaissance institutionnelle et de mobilisation collective autour d’une vision partagée de la transition.

BIODIVERSITÉ ET CIRCULARITÉ: UNE RESPONSABILITÉ PARTAGÉE

Le Comité environnement a également renforcé son action en faveur de la biodiversité, de la protection du milieu marin, ainsi que du recyclage et de la gestion des déchets (circularité). Une nouvelle feuille de route biodiversité a été validée, intégrant des actions sur des thématiques majeures telles que le bruit sous-marin, les collisions avec les cétacés ou encore le biofouling. Ces travaux, inscrits dans la dynamique ouverte par l’UNOC en juin 2025, visent à positionner la filière maritime française comme un acteur constructif des débats internationaux. La forte implication d’Armateurs de France au sein de Green Marine Europe a, par ailleurs, favorisé le partage de bonnes pratiques et l’amélioration continue des performances environnementales. Enfin, le dialogue avec les ONG s’est poursuivi dans un esprit de transparence et de recherche de solutions opérationnelles.

17

ARMATEURS CERTIFIÉS PAR GREEN MARINE EUROPE EN 2025.

ACCÉLÉRER LA DÉCARBONATION DES TRANSPORTS ET SERVICES MARITIMES

Armateurs de France s’est fortement mobilisée sur les enjeux de décarbonation dans un contexte réglementaire en profonde évolution. Au sein de la délégation française et avec ses partenaires de l’International Chamber of Shipping, dans le cadre IMO Net-Zero de l’OMI, elle s’est impliquée dans les deux sessions du MEPC, marquées par le report de décisions structurantes.

Dans le même temps, elle a accompagné l’entrée en vigueur de FuelEU Maritime et le déploiement progressif de l’ETS en renforçant son appui aux adhérents. Des webinaires organisés avec Bureau Veritas ont porté sur la propulsion vélique et l’offshore. Avec MEET2050, elle a contribué à créer un outil d’évaluation des coûts. Une déclaration sur le nucléaire maritime a enfin été signée et des travaux ont été menés sur les CEE¹ et la valorisation du CO₂.

¹ CEE : Certificats d’Économie d’Énergie

AUX CÔTÉS

DE NOS ADHÉRENTS


ALCATEL SUBMARINE NETWORKS • ALKA MARINE SOLUTIONS • ARMAM • BENJAMIN BON TRAVAUX MARITIMES • BESSÉ • BOLUDA TOWAGE FRANCE • BORDEAUX PORT • BOURBON OFFSHORE SURF • BRITTANY FERRIES • BUREAU VERITAS • CAP MARINE (GROUPE DIOT-SIACI) • CATLANTE CATAMARANS • CEDRE • CLUB DE LA CROISIÈRE MARSEILLE PROVENCE • CLUB MED MARINE • CMA CGM • COMITÉ MARSEILLAIS DES ARMATEURS DE FRANCE • COMPAGNIE ARMORICAINE DE NAVIGATION • COMPAGNIE FRANÇAISE DE CROISIÈRE • COMPAGNIE POLYNÉSIEENNE DE TRANSPORT MARITIME • CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE CHARENTE-MARITIME • CONSEIL RÉGIONAL DE BRETAGNE • CORSICA LINEA • DFDS SEAWAYS • DRAGAGES, TRANSPORTS ET TRAVAUX MARITIMES • EXPÉDITION 7^E CONTINENT • EXPLORIS • EASTAWAY FRANCE • EXMAR LPG FRANCE • ELYSE ENERGY • FÉDÉRATION FRANÇAISE DES PILOTES MARITIMES • FILHET ALLARD • FIMAR • FRANCE CYBER MARITIME • FRANCE LNG SHIPPING • GASPE • GAZOCEAN • GENAVIR • GEOGAS MARITIME • GRAND PORT MARITIME DE NANTES ST NAZAIRE • GROUPE LHD • HAROPA PORT • HELVETIA ASSURANCES • HFW • INGEPAR • JIFMAR OFFSHORE SERVICES • KARIBS LINK • KPLER • KNUYSEN LNG FRANCE • LA MÉRIDIONALE • L'EXPRESS DES ÎLES • LD ARMATEURS • MAGELLAN FINANCE • MARFRET • MARITIME NANTAISE • MEDLINK PORTS • MERCERON TP • MGH ENERGY • MARTY LEGAL • MSC CRUISE SA FRANCE • NAVCOM • NEOLINE ARMATEUR • OCÉANE AVOCAT • ORANGE MARINE • ORIENT EXPRESS SILENSEAS • ORION GLOBAL TRANSPORT FRANCE • PENN AR BED • PILOTES DE DUNKERQUE • PILOTES DE LA GIRONDE • PILOTES DE LA LOIRE • PILOTES DE LA SEINE • PILOTES DES PORTS DE MARSEILLE ET DU GOLFE DE FOS • PILOTES DU HAVRE/FÉCAMP • PLASTIC ODYSSEY EXPEDITION • PONANT • PWC PARTNER • RÉSEAU DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ • SEAOWL • SOCATRA • SOCIÉTÉ PORTUAIRE PORT DE BAYONNE • SOGESTRAN SHIPPING • SOCIÉTÉ DE TRANSPORTS FLUVIO-MARITIMES DE L'OUEST • SUDILES • THOMAS SERVICES MARITIMES • TOTALENERGIES • TOWT - TRANSOCEANIC WIND TRANSPORT • VELA • VERLINGUE • V.SHIPS FRANCE • WATSON FARLEY & WILLIAMS • WINDCOOP • WIND SHIP • ZÉPHYR & BORÉE




ARMATEURS DE FRANCE

13 rue du Docteur Lancereaux, 75008 Paris — FRANCE
Tél.: +33(0)1 53 89 52 52

www.armateursdefrance.org

 @ArmateursFR

 Armateurs de France

