

P.03
/ ZOOM SUR...

Réduction des émissions de CO₂ :
la dynamique est lancée

P.04
/ ACTU

- Préjudice écologique et transport maritime : une conférence pour tout comprendre, le 7 décembre
- Rendez-vous le 7 décembre pour la 4^e édition du Trophée de la Charte Bleue d'Armateurs de France
- Succès de la 12^e édition des Assises de l'économie maritime et du littoral



- Poc Challenge : "Act for the ocean" - La jeunesse s'engage
- L'égalité professionnelle : une priorité pour Armateurs de France



P.07
/ ÇA SE PASSE À BRUXELLES

P.08
/ CULTURE MARITIME

Commandez la BD « Le monstre de plastiques » et aidez les expéditions de 7^e Continent

/ LA MINUTE DE L'ÉCO

L'élargissement du canal de Panama :
de nouvelles opportunités pour
les armateurs



P.02
/ L'ÉDITO DU PRÉSIDENT

**Adopter une logique
de « filières » pour doper
la Croissance bleue**

/ L'ÉDITO DU PRÉSIDENT



Par Gildas MAIRE,
Président d'Armateurs de France

Les derniers mois l'ont prouvé : **le métier d'armateur intéresse désormais le plus haut niveau de l'Etat.** Six mois à peine après avoir été reçu par le président de la République - fait inédit dans l'histoire de notre organisation, Armateurs de France a rencontré le Premier ministre, en amont du Comité interministériel de la mer (CIMer) le 4 novembre, puis, de nouveau, le président de la République, à la suite de son intervention lors des Assises de l'économie maritime à La Rochelle le 8 novembre. Après l'adoption de la loi sur l'économie bleue, ce sont là autant de signaux en faveur d'une publication rapide de ses textes d'application.

Aujourd'hui, notre principale préoccupation réside dans la constitution d'une flotte stratégique ambitieuse. Notre objectif est clair : faire en sorte que le concept de flotte stratégique contribue au maintien de filières. Celles-ci concernent des secteurs d'activité cruciaux pour notre Nation, son développement économique et sa sécurité : activités stratégiques en matière d'approvisionnement (pétrole, gaz, charbon, etc.), de communications (pose de câbles), de recherche et d'exploration des océans. Cette

Adopter une logique de « filières » pour doper la Croissance bleue

ambition doit être servie par une vaste mobilisation de tous les acteurs - publics et privés - dans un élan de solidarité industrielle, au service de l'emploi, du rayonnement international et de la sécurité de notre pays.

Le métier d'officier de marine marchande et l'Ecole nationale supérieure maritime (ENSM) sont au cœur de ce dispositif : nos officiers de marine marchande sont les ambassadeurs de l'excellence française - au siège des compagnies maritimes, auprès des assureurs, des banquiers, des courtiers, etc. Dans un contexte ultra mondialisé, le rayonnement de nos savoir-faire maritimes implique une plus grande ouverture de notre enseignement sur le monde, avec, par exemple, la création d'un « Erasmus » maritime. Un tel système permettrait aux jeunes navigants d'être formés sous n'importe quel pavillon, sans perdre leur statut Enim.

À six mois de l'élection présidentielle, nous avons besoin, plus que jamais, d'une politique volontariste décisive et d'une nouvelle ambition maritime forte de nos gouvernants, afin que nous puissions, nous, les Armateurs, continuer de porter haut les couleurs de la France.

« DANS UN CONTEXTE ULTRA MONDIALISÉ, LE RAYONNEMENT DE NOS SAVOIR-FAIRE MARITIMES IMPLIQUE UNE PLUS GRANDE OUVERTURE DE NOTRE ENSEIGNEMENT SUR LE MONDE, AVEC, PAR EXEMPLE, LA CRÉATION D'UN « ERASMUS » MARITIME. »

/ ZOOM SUR...



Éric BANEL,
Délégué général d'Armateurs de France

Décidément, le vent porteur de la COP21 n'est pas retombé et il faut nous en féliciter. Les résultats du dernier Comité pour la protection du milieu marin (MEPC) de l'Organisation maritime internationale (OMI), du 24 au 28 octobre, en sont la meilleure des illustrations. Car si la forte mobilisation d'organisations telles qu'Armateurs de France et de ses homologues scandinaves n'a pas permis d'inclure le transport maritime dans l'Accord de Paris, elle a en revanche provoqué un électrochoc au sein de l'Organisation maritime internationale.

Jugée trop lente à se saisir de la question de la réduction des émissions de CO₂, l'OMI a enfin réagi de manière opportune. Ainsi, le 70^e Comité pour la protection du milieu marin a adopté un système international de collecte de données obligatoire des émissions de CO₂ des navires (*Monitoring, Reporting and Verifying*, dit système MRV). Cet accord finalisé permettra de réaliser un suivi annuel des émissions

Réduction des émissions de CO₂: la dynamique est lancée

des navires dans le cadre de l'OMI, seule instance légitime pour produire une réglementation environnementale homogène à l'échelle mondiale.

En complément de cette première étape indispensable, le MEPC a également acté une feuille de route pour définir les objectifs et les outils de réduction des émissions de CO₂ de la flotte mondiale de navires marchands, ce qui était inespéré il y a encore six mois.

Un an seulement après l'Accord de Paris, c'est bien l'industrie du transport et des services maritimes qui montre ainsi sa détermination à réduire son impact sur le réchauffement climatique. Armateurs de France a joué un rôle moteur dans ce succès.

Un an seulement après l'Accord de Paris, c'est aussi le rôle de l'Organisation maritime internationale qui se trouve conforté, en tant qu'instance de régulation du shipping international. Mieux, en ralliant la dynamique de la COP21, l'OMI, en tant qu'agence onusienne, a adressé un signal très positif, en termes de dialogue et d'ouverture, à la Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (CCNUCC).

L'adoption du système MRV par le 70^e Comité pour la protection du milieu marin n'est bien entendu qu'une première étape. Elle ouvre la voie à une définition rapide des outils techniques et réglementaires pour une réduction effective des émissions de CO₂. Armateurs de France

UN AN SEULEMENT APRÈS L'ACCORD DE PARIS, C'EST BIEN L'INDUSTRIE DU TRANSPORT ET DES SERVICES MARITIMES QUI MONTRE SA DÉTERMINATION À RÉDUIRE SON IMPACT SUR LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE.

propose ainsi une diminution de la vitesse des navires, garante d'une baisse immédiate des émissions, et la mise en place d'une taxe carbone internationale sur le carburant (*bunker-levy*). L'*International Chamber of Shipping* (ICS) sera pleinement mobilisée dans les négociations futures, tout comme Armateurs de France, qui a défendu ces positions volontaristes à l'occasion de la COP22 à Marrakech, avec, en ligne de mire, des objectifs ambitieux : une réduction de 30 % des émissions du transport maritime international d'ici à 2030, grâce à des navires plus propres, plus sûrs et plus respectueux de l'environnement. D'ores et déjà, les navires construits après 2025 seront par exemple 30 % plus efficaces d'un point de vue énergétique.

LE 70^e COMITÉ POUR LA PROTECTION DU MILIEU MARIN A ADOPTÉ UN SYSTÈME INTERNATIONAL DE COLLECTE DE DONNÉES OBLIGATOIRE DES ÉMISSIONS DE CO₂ DES NAVIRES.

Qu'est-ce le « Monitoring, reporting, verifying », dit MRV ?

Le MRV est un dispositif réglementaire qui oblige chaque navire à rendre compte de sa consommation de combustibles, et donc de ses émissions de CO₂. Ce dispositif permet aussi de s'assurer de la fiabilité des données transmises par les armateurs.

/ ACTU

Préjudice écologique et transport maritime : une conférence pour tout comprendre, le 7 décembre

Après le succès de la conférence de présentation du BIMCO (*Baltic International Maritime Council*) en juin dernier, organisée sous l'impulsion du Président du BIMCO, Philippe LOUIS-DREYFUS, Armateurs de France renouvelle l'expérience en organisant le 7 décembre prochain **une conférence, intitulée « Consécration du droit à réparation du préjudice écologique en droit français : quelles conséquences pour les acteurs du transport et des services maritimes ? ».**

La loi du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages introduit dans le code civil le principe du droit à réparation du préjudice

écologique. Une telle initiative est à saluer du fait de son effet positif sur la responsabilisation des acteurs pour une meilleure protection de la Nature.

Concernant le secteur maritime, plusieurs questions demeurent néanmoins : les conventions internationales dédiées s'appliqueront-elles pleinement, la responsabilité des armateurs continuera-t-elle d'être assurable, etc. ?

Autant de sujets sur lesquels interviendront, aux côtés du député Arnaud LEROY, des acteurs majeurs du secteur : armateurs français et internationaux, assureurs et juristes maritimes.



Informations (lieux, horaires, tarif) et inscription :

events@armateursdefrance.org

/ ACTU

Rendez-vous le 7 décembre pour la 4^e édition du Trophée de la Charte Bleue d'Armateurs de France



La 4^e édition du Trophée de la Charte Bleue d'Armateurs de France aura lieu à l'occasion de la Nuit du Shortsea, organisée par BP2S et le Cluster maritime français, le 7 décembre 2016 à

partir de 18h30 à la Cité de la Céramique de Sèvres - 2, Place de la Manufacture, 92310 Sèvres.

Le Trophée de la Charte Bleue d'Armateurs de France distingue une entreprise de transport et/ou de services maritimes ayant contribué, par son action ou ses bonnes pratiques, à l'un ou plusieurs des différents aspects du développement durable - économique, social, environnemental.

Présidé par Philippe LOUIS-DREYFUS, Président du Conseil de Surveillance de PACEMAR - Holding animatrice du Groupe LOUIS DREYFUS ARMATEURS, le jury de

ce trophée est composé de personnalités du monde maritime, qualifiées et reconnues :

- Jean-Marc ROUÉ, Président du Conseil de surveillance de Brittany Ferries
- Romain TROUBLÉ, Secrétaire général de TARA Expéditions
- Hervé MARTEL, Président du Directoire du Grand Port maritime du Havre

Sont en lice cette année les compagnies PONANT, CMA CGM et Les Sablières de l'Atlantique.

Renseignements et inscriptions à la Nuit du Shortsea :

<http://shortsea.fr/evnement/nuit-du-shortsea-2016>



La Nuit du Shortsea

6^e édition et de l'intermodalité 7 décembre 2016 à Paris



www.shortsea.fr

En partenariat avec



Lors des précédentes éditions, les compagnies La Méridionale (2013), CMA CGM (2014) et Brittany Ferries (2015) avaient été distinguées.

/ ACTU

Succès de la 12^e édition des Assises de l'économie maritime et du littoral



/ Toute l'actualité de l'économie maritime concentrée sur deux jours de débats

Quelque 1 530 acteurs du monde maritime ont répondu présents les mardi 8 et mercredi 9 novembre pour suivre les 18 conférences et tables rondes de ces 12^e Assises organisées par le groupe Ouest-France/Infomer en partenariat avec le Cluster Maritime français.

Outre l'élection de Donald Trump à la présidence des États-Unis, de nombreux sujets ont été traités par plus de cinquante intervenants au cours de ce rendez-vous annuel (essor fulgurant de la croisière, problématiques portuaires, enjeux maritimes du Brexit, filière nautique, énergies marines renouvelables, *shipping* européen, nouveaux navires de pêche, place de la mer dans d'Éducation Nationale, nouveaux moyens de la Marine nationale).

/ François HOLLANDE ou « l'ambition de la France pour le maritime »

Présent lors de l'ouverture des Assises le 8 novembre, François HOLLANDE a fermement évoqué « l'ambition de la France pour le maritime » dans un discours volontariste. Le chef de l'État a ainsi annoncé la création d'un Conseil supérieur de l'attractivité, dédié aux questions portuaires, avec la « perspective à l'horizon 2030 de faire de la France le premier port de l'Europe ».

Le président de la République a également souscrit à l'idée du Cluster maritime français de créer une association des acteurs publics et



privés pour la gestion de la mer, sa valorisation, sa protection, autour d'un pacte maritime et de l'émergence d'une véritable filière. François HOLLANDE a ainsi demandé au Secrétaire général de la Mer « de réunir une fois par mois tous les acteurs de l'économie maritime, pour créer cette plateforme et pour faire des diagnostics nécessaires, les propositions et ensuite les mettre en œuvre ».

/ Armateurs de France, partie prenante des débats

Invité à débattre du *shipping* européen, Gildas MAIRE, Président d'Armateurs de France, a souligné ceci : « La flotte stratégique doit aller au-delà du maintien de l'indépendance pétrolière. Ce que nous voulons, c'est qu'elle contribue au maintien des filières. Si CGG, dont le premier actionnaire, BPI France, est public, venait à réarmer des navires, on ne comprendrait pas qu'ils ne soient pas sous pavillon français. Autre dossier stratégique : les câbles. Peut-on imaginer, à l'heure où la maîtrise de l'information est un outil fondamental

de notre sécurité, de ne pas y voir une filière nationale stratégique ? »

Lors d'un atelier dédié au dialogue industrie/ONGs, Eric BANDEL, Délégué général d'Armateurs de France, a, pour sa part, témoigné du dialogue productif et constructif avec les acteurs de la société civile (ONGs et scientifiques) dans le cadre de la Plateforme Océan & Climat. Il a présenté les actions engagées par les armateurs français pour réduire les émissions dans l'atmosphère et proposé la mise en place d'un label européen, afin de mieux valoriser la qualité dans le transport maritime.

/ Investissement : un accord pour le « verdissement » du secteur maritime

Lors de ces Assises, a également été signé un premier accord pour le « verdissement » du secteur maritime, entre la Banque européenne d'investissement (BEI) et la Société Générale (150 M€), dans le cadre du Plan d'investissement pour l'Europe. La signature s'est déroulée en présence d'Alain VIDALIES, secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, de Frédéric MONCANY de SAINT-AIGNAN, Président du Cluster Maritime Français et de Gildas MAIRE, Président d'Armateurs de France.



Retrouvez les vidéos des AEM 2016 sur : www.economiedelamer.com

Rendez-vous les 21 et 22 novembre 2017 au Havre pour les 13^e Assises de l'économie maritime.

/ ACTU

Poc Challenge : "Act for the ocean" - La jeunesse s'engage



ocean-climate.org

Dans le prolongement de sa forte mobilisation lors de la COP21, Armateurs de France a pérennisé, en 2016, sa démarche de sensibilisation à l'importance de la transition énergétique du transport et des services maritimes, aux côtés des membres de la Plateforme Océan Climat.

C'est ainsi qu'est né le POC Challenge, en coordination avec Surfrider Europe et en collaboration avec les membres du groupe de travail « Shipping et Économie bleue » de la Plateforme Océan Climat (Cluster maritime français, Innovations bleues, Institut français de la mer, France Nature Environnement).

/ Donner la parole à la jeunesse sur le thème « Transport maritime & transition énergétique »

Avec un triple objectif :

- donner l'opportunité à des étudiants ayant ou pas une sensibilité maritime de « plancher » sur la question de la transition énergétique dans le transport maritime ;
- promouvoir les solutions d'innovation du secteur maritime et les futurs professionnels de ce secteur qui les portent.
- créer des passerelles entre scientifiques, étudiants et acteurs économiques.

/ Quatre candidats : quatre mémoires traitant des aspects techniques et réglementaires de la transition énergétique dans le transport maritime

Simon BERNARD, Arthur CLAYE et Maëlle GIRAUD - tous trois élèves officiers à l'École nationale supérieure maritime - et Séverine MICHALAK, Docteur en Droit, ont répondu à l'appel du Poc Challenge.



Les sujets traités, ambitieux, reflètent à la fois la complexité et la diversité de la thématique :

- Les micro-algues : une solution aux émissions de CO₂ du transport maritime ? (Simon BERNARD)
- Le futur est électrique : Des batteries pour propulser les navires jusqu'au « zéro émission » (Arthur CLAYE)
- Comment adapter la réglementation internationale aux navires innovants ? (Maëlle GIRAUD)
- Développement des énergies marines renouvelables : comment repenser les outils de planification et de régulation des usages en mer ? (Séverine MICHALAK)

Pour l'élaboration de leurs mémoires, nos quatre candidats ont bénéficié, en septembre dernier, d'une session de mentorat en marge du festival Darwin Ocean Festival, avec des personnalités du monde maritime français :

- Marie-Noëlle TINE, Directrice adjointe du Cluster maritime français
- Régis MENU, membre de l'Institut français de la mer
- Marc LAFOSSE, Président cofondateur d'Energie de la Lune, cabinet d'ingénierie spécialisé

dans les E.M.R. (Énergies Marines Renouvelables) et le génie océanographique.

- Jean-Ronan LE PEN, membre d'Innovations bleues.

/ Simon Bernard, lauréat de la première édition du POC Challenge

Composé de Cécile BELLORD, Délégué général adjoint d'Armateurs de France, de Cyrille POIRIER-COUTANSAIS, Directeur de Recherches - Centre d'Etudes Stratégiques de la Marine, d'Eric DERRIEN, CEO de GENAVIR et de Florence SMITS, Inspectrice générale de l'Éducation Nationale, le jury du Poc Challenge s'est réuni le 24 octobre dernier.

Au terme des délibérations, **c'est Simon BERNARD qui a été désigné lauréat de cette première édition** du Poc Challenge pour son mémoire sur les micro-algues, leur potentiel en matière de captage du CO₂ et de production de vecteurs énergétiques.

À ce titre, Simon a pu présenter son mémoire à la COP22, en présence du Délégué général d'Armateurs de France et devant un parterre de négociateurs et de représentants internationaux, lors du Forum organisé par la Plateforme Océan Climat en zone verte de la société civile le 11 novembre et lors de l'Ocean Action Day, en zone bleue des négociations le 12 novembre.

Pour en savoir plus sur l'édition 2017 du Poc Challenge et avoir accès à l'ensemble des mémoires de l'édition 2016, contactez Pasquine ALBERTINI, Responsable Communication d'Armateurs de France :

p-albertini@armateursdefrance.org



/ ACTU

L'égalité professionnelle : une priorité pour Armateurs de France

Le Délégué général d'Armateurs de France et l'ensemble des partenaires sociaux de la branche ont signé, en octobre dernier, deux accords de branche relatifs à l'égalité professionnelle des personnels navigants et sédentaires.

Les partenaires sociaux ont ainsi confirmé leur capacité à se saisir collectivement de sujets cruciaux pour l'avenir de nos entreprises et de nos emplois.

Leur démarche impulse une nouvelle dynamique à la politique de la branche, afin de garantir l'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes, et de développer la mixité professionnelle.

Avec 9,5 % de femmes, le métier de marin demeure très masculin. Les deux accords obligent les entreprises à intégrer et à promouvoir la mixité et l'égalité dans toutes les composantes de la vie professionnelle : recrutement, rémunération, formation, affectation, déroulement de carrière.

En tant que fédération professionnelle, Armateurs de France a entrepris de valoriser l'égalité et la mixité, synonymes d'une compétitivité accrue et de progrès social. Dès 2014, Armateurs de France était ainsi signataire du Plan sectoriel Mixité Transports, initié par le Gouvernement, avec un objectif : faire en sorte que, d'ici 2025, un tiers des métiers du transport deviennent effectivement mixtes.

Pour Eric BANEL, Délégué général d'Armateurs de France, favoriser l'égalité et la mixité au sein de nos entreprises est une démarche résolument tournée vers l'avenir. Synonyme d'une réelle variété de compétences, elle renforce l'implication et la motivation de tous les salariés. Gage de cohésion sociale et d'efficacité économique, la mixité est aussi un des points clés d'une compétitivité renouvelée pour le secteur.



« Marine marchande : les femmes officiers à l'honneur »

Co-édité par l'École nationale supérieure maritime et Armateurs de France, le livret « Marine marchande : les femmes officiers à l'honneur » compile des témoignages de femmes officiers, loin des stéréotypes. Découvrez une réalité faite de responsabilités, de challenges et de solidarité ! Avec un leitmotiv commun : que l'on soit homme ou femme, on est marin avant tout, avec la passion de la mer chevillée au cœur.

/ ÇA SE PASSE À BRUXELLES

■ **23 juin 2016 : vote du Royaume-Uni sur le Brexit.** Pour Armateurs de France, il est primordial que la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne s'effectue dans des conditions garantissant une concurrence équitable avec les entreprises anglaises, et que le processus ne réduise pas la fluidité des échanges.

■ **20 juillet 2016 : publication d'une communication de la Commission sur la décarbonisation des transports.** L'occasion de rappeler la détermination de l'Union européenne à obtenir un accord à l'Organisation maritime internationale (OMI) sur la collecte des données d'ici la fin 2016. Étant entendu qu'un tel accord devra être « rapidement » complété par un accord international sur un objectif, puis des mesures de réduction des émissions. En ce qui concerne les polluants, la Commission soutient l'adoption de nouvelles mesures à l'OMI (par exemple de nouvelles zones de contrôle). Armateurs de France s'est félicitée de cette approche, confortée depuis par les résultats significatifs du dernier Comité pour la protection du milieu marin à l'OMI, en octobre (voir le communiqué de presse d'Armateurs de France).

■ **18 août 2016 : approbation par la Commission européenne de la Taxe forfaitaire au tonnage (TFT) suédoise.** La Suède était le dernier grand pays européen à ne pas disposer de cet outil indispensable à la compétitivité de ses entreprises maritimes.

■ **23 septembre 2016 : publication, par la cour d'audit européenne, d'un rapport sur les investissements de l'Union européenne dans les ports.** Ce rapport pointe le manque d'efficacité des décisions de la Commission en matière d'affectation des financements. Les ports - et les connections avec leur hinterland - constituant un maillon essentiel de la chaîne de transport, Armateurs de France s'associe à la majorité des recommandations formulées par le rapport, dès lors qu'elles visent à améliorer le ciblage des financements en fonction du marché, et leur suivi.

■ **30 septembre 2016 : publication du rapport de la Commission sur la mise en œuvre de la stratégie transport maritime 2009-2018.** Elle y dresse le bilan des mesures prises pour chacun des grands axes identifiés en 2009 (sécurité et sûreté ; digitalisation et

simplification ; environnement ; place de l'Union européenne sur la scène internationale). Malgré le changement de contexte économique, la Commission n'annonce pas de réorientation radicale de sa politique maritime, mais plutôt son approfondissement.

■ **13 octobre 2016 : appel à projets RTE-T 2016. Un total de 1,9 milliard € est disponible, dont un peu plus de la moitié est toutefois réservée aux projets éligibles aux fonds de cohésion.** L'échéance pour la soumission des projets est le **7 février 2017**. La décarbonisation et l'efficacité des systèmes de transport font partie des principales priorités.

■ **30 octobre 2016 : signature accord UE-Canada.** Armateurs de France se félicite de la conclusion de cet accord, qui bénéficiera au commerce international de manière générale et au *shipping* en particulier. Alors que l'accès au marché maritime européen est très ouvert, cet accord rééquilibre la balance en ouvrant certains marchés maritimes (certains services de *feeder*, transport de vides, dragage).

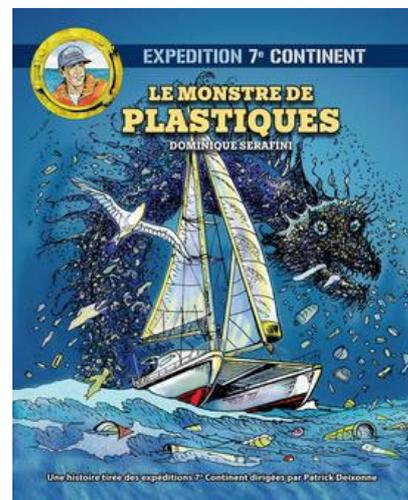
/ CULTURE MARITIME

Commandez la BD « Le monstre de plastiques » et aidez les expéditions de 7^e Continent

Découvrez « Le Monstre de Plastiques », une bande dessinée de 56 pages réalisée par Dominique SÉRAFINI (dessinateur BD de JY Cousteau) et Patrick DEIXONNE (navigateur) inspirée des Expéditions « 7^e Continent ».

Cet ouvrage permet de mieux comprendre l'impact du plastique dans les océans tout en se laissant entraîner dans une véritable aventure d'exploration.

Pour commander ou obtenir des précisions complémentaires, vous pouvez contacter Olivier DUBOCAGE : odubocage@septiemecontinent.com
100 % des recettes permettront de financer les expéditions « 7^e Continent », association présidée par Francis VALLAT, Fondateur du Cluster maritime français.



/ LA MINUTE DE L'ÉCO

L'élargissement du canal de Panama : de nouvelles opportunités pour les armateurs



Après neuf années de travaux qui ont coûté environ six milliards de dollars, le canal de Panama élargi a ouvert ses portes le 26 juin 2016. C'est un navire porte-conteneurs de la compagnie Cosco, l'ANDRONIKOS, qui a inauguré la traversée du nouveau canal.

Le canal de Panama est un passage stratégique pour le transport maritime car il permet de relier l'Océan Pacifique à l'Océan Atlantique en contournant le Cap Horn. Ouvert depuis 1914, il était essentiel pour le canal de s'adapter à la croissance des volumes transportés et à celle concomitante de la taille des navires. Un projet d'élargissement a ainsi

été entrepris à l'initiative de l'Autorité du Canal de Panama (ACP), afin de permettre à des navires d'une capacité plus importante d'emprunter le canal. Grâce à la construction de nouvelles écluses grand format et d'une troisième voie d'eau, le canal peut maintenant accueillir des navires d'une capacité jusqu'à trois fois supérieure.

L'élargissement du canal bénéficie à nombre d'acteurs et, en premier lieu, au Panama, qui anticipe une multiplication par trois des recettes suite aux travaux d'agrandissement. Mais surtout, ce sont les échanges transpacifiques qui vont être dynamisés par l'élargissement de la liaison directe entre l'Asie et les côtes américaines. Face à la congestion des ports à l'Ouest des États-Unis, l'élargissement du canal constitue une alternative non négligeable pour les transporteurs. Le nouveau canal est aussi une opportunité pour le marché du Gaz naturel liquéfié (GNL), puisque 90 % de la flotte de méthaniers peut désormais emprunter le canal, contre 6% auparavant. En tant que premier exportateur mondial de GNL, les États-Unis vont grandement bénéficier de

l'élargissement qui leur permettront d'économiser jusqu'à dix jours de trajet sur une liaison vers l'Asie.

En revanche, l'élargissement du canal implique un réaménagement des infrastructures pour les ports qui souhaitent capter le trafic de ces « néo-panamax » : agrandissement des terminaux, adaptation des portiques, dragages pour augmenter les tirants d'eau, etc. Le Groupe CMA CGM, premier armateur français, a ainsi fait le choix de baser un hub portuaire au port de Kingston en anticipation de l'augmentation des trafics.

**14 000
EVP**
(Equivalent Vingt Pieds)

Le canal accueille désormais des navires d'une capacité de 14 000 EVP contre 5 000 EVP auparavant