

P.03

/ ZOOM SUR...

Les énergies marines renouvelables (EMR), une économie du futur pour le secteur maritime

P.04

/ L'INVITÉ DU MOIS

Frédéric MONCANY
de SAINT-AIGNAN



P.06

/ ÇA SE PASSE À BRUXELLES

/ ACTU

Avis de tempête sur la transition énergétique

Assemblée générale et dîner annuel d'Armateurs de France

TRA Conference, forum européen du transport maritime et terrestre

Salon de l'étudiant 2014

Formation des équipages à la protection des cétacés

Clicandsea, le site Internet de l'emploi maritime

P.10

/ CULTURE MARITIME

4^e édition du Festival mondial du film de mer à Dunkerque

/ LA MINUTE DE L'ÉCO

Des armateurs toujours très européens



P.02

/ L'ÉDITO DU PRÉSIDENT

**« Vote du projet de loi
piraterie : enfin un acte fort
pour la compétitivité du
pavillon français »**



Par Raymond VIDIL, *Président d'Armateurs de France*

/ L'ÉDITO DU PRÉSIDENT

« Vote du projet de loi piraterie : enfin un acte fort pour la compétitivité du pavillon français »

C'est le 19 juin dernier que le Parlement a définitivement voté le projet de loi autorisant l'embarquement de gardes privés à bord des navires battant pavillon français.

Enfin ! Armateurs de France a engagé ce combat vital pour la sécurité de nos navires et de nos équipages en 2011. Il nous aura fallu 3 ans pour obtenir que nos navires puissent être protégés lorsque l'État n'est pas en mesure de le faire. Ce qui nous semblait naturel a demandé tant de temps, d'efforts et d'énergie que certains de nos adhérents ont finalement renoncé au pavillon français pour d'autres pavillons européens, la France restant la seule grande Nation européenne à ne pas avoir franchi le pas. Ils ne reviendront pas.

Quand nous parlons de la compétitivité de nos entreprises, nous pensons souvent à la fiscalité et aux charges sociales. Mais le socle réglementaire est tout aussi fondamental : la règle de droit doit permettre l'épanouissement de nos activités à l'international, elle doit être à l'écoute des entreprises et garantir

des conditions juridiques similaires à nos principaux concurrents européens.

Alors certes ne boudons pas notre satisfaction ! Incontestablement, ce vote est un signal positif envoyé à la communauté maritime française en matière de sécurité comme de compétitivité.

Il s'agit là d'une belle victoire pour nos entreprises et nos marins, face à une menace toujours d'actualité. Car, faut-il le rappeler, le Bureau

« IL S'AGIT LÀ D'UNE BELLE VICTOIRE POUR NOS ENTREPRISES ET NOS MARINS, FACE À UNE MENACE TOUJOURS D'ACTUALITÉ. »

Maritime International recense 230 actes de piraterie sur l'ensemble du globe en 2013. Sans oublier qu'elle se développe en Afrique de l'Ouest

« NOUS AVONS, ENFIN, DE NOUVELLES RAISONS DE CROIRE EN LA COMPÉTITIVITÉ DU PAVILLON FRANÇAIS. »

(golfe de Guinée, Nigéria) et en Asie du Sud-Est.

Nous avons, enfin, de nouvelles raisons de croire en la compétitivité du pavillon français. Administration et Gouvernement doivent entretenir cette dynamique : nous attendons désormais très rapidement les décrets d'application, afin que la loi puisse être opérationnelle dès le mois de septembre.

J'espère, cette fois-ci, que ce sera sans nouveau retard.

Raymond VIDIL, *Président d'Armateurs de France*

/ ZOOM SUR...

Les énergies marines renouvelables (EMR), une économie du futur pour le secteur maritime

L'océan apparaît de plus en plus comme LA réponse à une demande énergétique mondiale en augmentation constante, en raison de l'accroissement de la population mondiale et du développement économique des pays émergents. En effet, il reçoit et stocke de grandes quantités d'énergie (solaire et gravitationnelle) qui peuvent être captées sous plusieurs formes : énergie thermique, cinétique (courants, vent), potentielle (barrages ou lagons), chimique (énergie osmotique), biologique (biomasse).

Le potentiel prodigieux associé à ces énergies marines renouvelables (EMR) est susceptible à moyen ou long terme de satisfaire une part notable des besoins énergétiques de la France, voire de l'Europe.

LA FEUILLE DE ROUTE DE L'ÉTAT : UNE AMBITION MARITIME POUR LA FRANCE

Les orientations retenues à l'issue des tables rondes du Grenelle de l'Environnement (2007) puis du Grenelle de la mer (2009) ont permis d'amorcer la mutation écologique de la France.

Le Livre Bleu sur la « stratégie nationale pour la mer et les océans », adopté le 8 décembre 2009 par le Comité interministériel de la mer (CIMer), définit comme axe prioritaire de la politique maritime française le développement des énergies marines renouvelables. Le Plan énergie bleue prévoit quant à lui la production de 6 000 MW d'éolien offshore en 2020.

Dans le cadre du protocole de Kyoto, la France, comme les autres pays de l'Union européenne, doit produire au moins 23 % « d'énergie verte » à l'horizon 2020 (selon la directive 2001/77/CE). L'Agence internationale de l'énergie estime le potentiel des EMR dans le monde à 750 gigawatts (GW) en 2050, soit près de sept fois la puissance électrique installée en France.



LA FRANCE, UN PAYS À HAUT POTENTIEL

Face à une concurrence internationale qui s'intensifie, la France dispose de multiples atouts pour se positionner sur ce marché d'avenir. Dotée d'une importante façade maritime (11 millions de km²) et de vastes territoires en métropole et outre-mer (7 000 km de côtes), **notre territoire constitue le deuxième espace maritime au monde et le deuxième gisement éolien offshore d'Europe.**

De plus, la France possède une expérience industrielle dans les secteurs de l'électronique de puissance, de la logistique maritime, du génie civil, du pilotage des installations, de l'exploitation pétrolière et de la construction navale, auxquels l'essor des énergies marines est susceptible d'offrir de solides relais de croissance. **Le déploiement de l'ensemble des EMR devrait générer la création d'environ 30 000 emplois en France à l'horizon 2030.**

Le seul potentiel de production offshore en France pour 2020 est estimé à 30 TWh, soit la consommation domestique de 13 millions de Français.

Dans la lignée du Grenelle de la Mer, la France s'est engagée au déploiement de 6 GW d'énergies marines (essentiellement éolien offshore) d'ici 2020, ce qui correspond à 3,5 % de sa consommation d'électricité.

La transition énergétique est donc belle et bien en route. Outre l'éolien offshore posé, différentes technologies marines de production d'énergie prometteuses se développent.

Citons notamment : l'énergie hydrolienne ou énergie cinétique des courants de marée ; l'éolien offshore flottant, avec la production d'énergie au moyen de turbines solidaires d'un support flottant à la surface de l'océan ; l'énergie houlomotrice ou énergie mécanique des vagues et de la houle sous l'effet du vent à la surface de l'océan.

Outre-mer, l'énergie thermique des mers (ETM) est privilégiée. Elle résulte de différences de température (échange thermique) entre les eaux chaudes de surface des océans (principalement dans les zones tropicales) et les eaux froides des profondeurs. Cette différence de température génère, en continu, de

➤ l'énergie thermique, utilisable directement ou transformable en courant électrique.

LES ACTIVITÉS MARITIMES, UN ENJEU IMMÉDIAT POUR LA RÉALISATION DES PROJETS EMR

Pour donner toutes les chances de succès aux projets EMR, il est nécessaire d'anticiper les échéances et de lancer les travaux ou commandes de navires sous peine de s'exposer à des risques de retard sur la mise à disposition des moyens maritimes et portuaires.

À l'évidence, les acteurs maritimes représentent un partenaire crucial pour permettre aux industriels de tenir leurs délais dans les différentes phases de la conduite des projets EMR : transport, installation et exploitation/maintenance. À titre d'exemple, les chantiers navals STX France ont fait le pari de se positionner sur ce marché à haut potentiel, et de porter la part des énergies marines renouvelables (EMR) à 20 ou 25 % de leur chiffre d'affaires entre 2015 et 2020. En outre, le transport maritime des

composants se conçoit dans le cadre d'une logistique globale, comprenant la manutention portuaire. **À ce stade, les infrastructures portuaires françaises doivent faire l'objet d'investissements importants pour mieux prendre en compte les nouvelles contraintes issues de l'activité de la filière EMR** (moyens de manutention dédiés, capacité à accueillir de nouveaux types de navires, installation de linéaires de quais supplémentaires).

LES EMR, UNE RÉELLE OPPORTUNITÉ POUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET L'EMPLOI EN FRANCE

Le développement de la filière des EMR est à l'origine de nouvelles qualifications, ainsi qu'en amont, de nouvelles formations, pour répondre aux exigences d'un secteur en plein essor. Cette dynamique concerne les secteurs industriels, mais également les métiers maritimes, pour concevoir, construire, et opérer des navires adaptés. **À l'horizon 2030, la filière éolienne**

serait génératrice de quelque 30 000 emplois, directs et indirects, dont 20 % spécifiquement maritimes.

/ Une nouvelle dynamique pour le développement de nos territoires et pour le transport et les échanges maritimes

Le transport des composants des sites constructeurs jusqu'au site d'assemblage générera de nouveaux trafics. Sans oublier les activités dans les ports-bases directement liées aux EMR ou indirectement générées (commerce, services...) :

- > activité portuaire intense durant la phase d'installation du parc éolien : opérations de fabrication, de stockage, de manutention et d'assemblage des éoliennes, de leurs fondations et des autres éléments du parc éolien ;
- > activité portuaire de maintenance des éoliennes et intervention sur site en cas de panne : mobilisation d'acteurs locaux proches des parcs éoliens, activités terrestres tierces (hébergement, logistique, etc.).

/ L'INVITÉ DU MOIS

Frédéric MONCANY de SAINT-AIGNAN



Frédéric MONCANY de SAINT-AIGNAN,
Président de la Fédération Française
des Pilotes Maritimes (FFPM)

Capitaine de 1^{re} Classe de la Navigation Maritime, Frédéric MONCANY de SAINT-AIGNAN a navigué au long cours avant de devenir pilote. Après avoir exercé différentes fonctions de gestion et de direction au sein du Syndicat des Pilotes de la Seine, il en a

assuré la présidence au début des années 2000 avant de prendre la tête de la Fédération Française des Pilotes Maritimes en 2009. Senior Vice-Président de l'Association Internationale des Pilotes Maritimes, il siège à ce titre à l'Organisation Maritime Internationale. Membre notamment du Conseil Supérieur de la Marine Marchande et du Conseil Supérieur des Gens de Mer, il s'implique activement dans le développement de l'économie maritime tant au sein du Comité exécutif d'Armateurs de France qu'en tant que vice-président du Carrefour des professions portuaires à l'Union des Ports de France. Côté vie associative, il vient d'être nommé au Conseil d'administration de la SNSM et est également officier du Board de l'International Propeller Club de Rouen. Soucieux de faire progresser la maritimisation de notre société, il participe à des cercles de réflexion tels que le « Laboratoire de la Blue Society » ou le « Cercle des européens ».

En décembre prochain, Frédéric MONCANY de SAINT-AIGNAN succèdera à Francis VALLAT à la présidence du Cluster Maritime Français, dont il était jusqu'alors l'un des membres du Conseil d'administration.

/ En décembre prochain, vous aurez l'honneur de prendre la présidence du Cluster Maritime Français. Un mot concernant cette prochaine prise de fonctions ?

C'est en effet pour moi un immense honneur que d'avoir été désigné par le Conseil d'administration du Cluster pour reprendre le flambeau. Francis VALLAT et les membres fondateurs du Cluster, dont Armateurs de France, ont choisi de me faire confiance : je relèverai donc ce nouveau défi avec passion, conviction et détermination. Ma mission est claire : poursuivre le combat initié par Francis VALLAT, pour que notre pays (re) devienne une grande nation maritime. Cela implique de développer l'économie maritime tout en l'inscrivant dans le développement durable.

/ Revenons à l'actualité du pilotage, si vous le voulez bien. L'Association Internationale des Pilotes Maritimes (IMPA) a tenu en avril dernier son 22^e congrès à Panama. Quels bilans et quelles perspectives ont été dessinés



➤ **à cette occasion pour le pilotage maritime ?**

L'Association Internationale des Pilotes Maritimes va bien ! Elle représente 7 600 pilotes exerçant dans 47 pays. Les débats ont montré une forte adhésion des membres aux actions et prises de position de l'IMPA. Son siège est à Londres où l'association dispose d'un siège d'organisation non-gouvernementale auprès de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), qui est vraiment le cœur de l'action de l'IMPA.

Pour le pilotage maritime en général, le constat est lui aussi très satisfaisant avec des standards de pilotage globalement très élevés dans la plupart des pays. Conséquence : le taux d'accidentologie enregistré dans les ports et aux approches de ceux-ci demeure extrêmement faible, bien que la taille des navires ait augmenté de manière très significative. D'une façon globale, on peut légitimement considérer que les pilotes maritimes apportent sur toutes les mers du globe une contribution indispensable à la sécurité des navires et des équipages, à la protection de l'environnement et à l'efficacité économique des transits portuaires.

Bien sûr, notre haut degré d'exigence nous pousse à accomplir de nouveaux progrès et c'est tant mieux ! Mais à ce sujet, je souhaite rappeler que la condition première de la compétitivité du trafic maritime et portuaire, c'est un environnement nautique sûr et fiable. Les pilotes maritimes en sont un maillon essentiel. Sur ce point, nos informations sont claires : cette sûreté et cette fiabilité sont optimales lorsque la mission de pilotage s'exerce dans le cadre d'une « mission de service publique » strictement réglementée.

/ À l'issue de ce congrès, la France devient le n°2 de l'IMPA. En quoi est-ce une opportunité pour le pilotage maritime français ? Quel(s) axe(s) la Fédération Française des Pilotes Maritimes (FFPM) entend-elle tracer à ce titre au sein de l'IMPA ?

Plus qu'une opportunité, c'est une fierté pour le pilotage maritime français ! Forte de cette reconnaissance, notre fédération entend appliquer, à l'échelle internationale, les axes qui ont guidé et guident toujours son action et que je sais partagés par Armateurs de France :

- > Assurer une qualité de service irréprochable liée à des recrutements, des formations, des équipements et des procédures opérationnelles de très haut niveau.



- > Rechercher en permanence la meilleure prise en compte des impératifs de tous ceux qui agissent pour le développement d'un transport maritime sûr et respectueux de l'environnement.
- > Travailler sans relâche, avec toutes les parties prenantes, à l'intérêt des riverains du littoral, du développement durable des activités maritimes et portuaires, des armateurs, des chargeurs et plus généralement de l'économie maritime.

À titre d'anecdote, il ne vous aura pas échappé qu'après les élections qui viennent de se tenir à Panama, les numéros 1 et 2 du comité exécutif de l'IMPA sont francophones. Même si, évidemment, la langue de travail du comité exécutif est l'anglais, je veux croire que les façons de penser et de s'exprimer que le Président canadien Simon PELLETIER et moi-même avons héritées de notre belle langue commune, joueront forcément un petit rôle...

/ Vous nous avez dit que l'IMPA était très présente à l'OMI, quelle est votre position sur la question de la question de « l'e-navigation » ?

Depuis plusieurs années maintenant, le sujet de « l'e-navigation » est à

l'agenda de l'Organisation Maritime Internationale. C'est un sujet sur lequel les représentants de l'IMPA sont très actifs. Car nous sommes convaincus que les développements technologiques sont une opportunité à saisir pour améliorer la sécurité maritime. Nous l'avons d'ailleurs montré à plusieurs reprises par le passé en développant, par nous-mêmes, des systèmes innovants d'aide à la manœuvre (*Pilot Portable Unit* par exemple). Mais nous sommes également convaincus que la recherche d'une technologie toujours plus novatrice doit se faire en conservant l'homme au centre du processus de décision. C'est l'expérience quotidienne des pilotes qui nous permet de l'affirmer. Aussi, en ce qui concerne le pilotage, seule une connaissance locale experte à bord du navire (i.e. le pilote) alliée aux innovations technologiques permettra d'en obtenir le maximum de bénéfices pour la sécurité du transport maritime.

Pour plus d'informations :

- <http://www.pilotes-maritimes.fr/>
- <http://www.impahq.org/>
- <http://www.cluster-maritime.fr/>

/ ÇA SE PASSE À BRUXELLES



■ **Lors du sommet informel qui a eu lieu à Athènes le 7 mai dernier**, les ministres européens des Transports ont adopté une déclaration faisant office d'évaluation et de mise à jour de la Stratégie de l'Union européenne pour le transport maritime pour la période 2008-2018. Le principal point à noter est le soutien répété aux guidelines sur les aides d'État. Par ailleurs, les ministres :

- > appellent à la mise en œuvre dans

l'Union européenne et à la promotion au niveau mondial des normes environnementales et de sécurité maritime ;

- > demandent à la Commission et aux États membres d'élaborer une stratégie européenne pour la sûreté maritime, afin de renforcer la lutte contre la piraterie ;
- > souhaitent promouvoir le *short sea*, y compris financièrement, ainsi que l'adaptation des navires aux nouvelles normes environnementales.

Cette déclaration, qui appelle donc à une politique maritime robuste, a été formellement reprise par le Conseil Transports du 5 juin.

■ **25 mai 2014** : élections européennes. La France enverra 74 députés au Parlement, sur un total de 751. La séance constitutive a eu lieu le 1^{er} juillet, et le président de la Commission sera élu lors de la séance du 14 juillet.

■ **26 juin 2014** : deuxième séance plénière du Forum Européen pour le transport maritime durable (ESSF). Depuis la plénière de novembre, les groupes de travail du forum se sont réunis à deux reprises, et ont identifié un certain nombre de sujets méritant échanges et décisions pour faciliter la mise en œuvre de la directive soufre. La plénière sera amenée à en prendre note et, nous l'espérons, à trancher afin de donner des orientations fermes et utiles aux opérateurs.

■ **Septembre 2014** : premier appel à projets RTE-T sur la base des nouvelles orientations. Ce programme permet de cofinancer études et projets visant à réaliser le RTE-T, à rendre le transport européen plus efficace et à accompagner son adaptation aux normes environnementales, telles que l'Annexe VI de Marpol.

/ ACTU

Avis de tempête sur la transition énergétique



Réunion des Armateurs du Nord à Marseille

En avril dernier s'est réuni à Marseille le club des Armateurs du Nord, qui regroupe les directeurs généraux de neuf associations européennes (Norvège, Danemark, Finlande, Suède, Pays-Bas, Belgique, Allemagne, Royaume-Uni et France).

À l'origine de cette initiative, Armateurs de France et son Délégué général, Éric BANEL, qui préside le club en 2014.

Au programme : les sujets environnementaux et, plus particulièrement celui, crucial, du soufre. En effet, la réduction du taux d'émission de soufre des navires à 0,1 % dans les zones Seca (Manche-mer du Nord et Baltique) sera effective à

compter du 1^{er} janvier 2015. Un calendrier serré, qui demande une forte mobilisation des armateurs européens. En effet, les investissements nécessaires pour équiper les navires mais également les ports sont colossaux, et la disponibilité des nouvelles technologies (Gaz Naturel Liquéfié ou épurateurs de fumée dits scrubbers) n'est pas encore garantie. De même, les États et la Commission européenne n'ont toujours pas adopté de lignes directrices claires quant aux méthodes de suivi et de contrôle, ce qui peut conduire à créer des distorsions de concurrence entre pays.

« Nous sommes rejoints par nos collègues du Nord, qui craignent de ne pas être prêts à temps. Le risque serait alors un report massif vers la route, contraire aux objectifs de l'Europe et de l'industrie », a expliqué ÉRIC BANEL. « La transition énergétique que nous avons engagée serait alors un échec ».

Au-delà des enjeux immédiats, les armateurs européens se sont accordés sur les grandes lignes d'une stratégie à plus long terme pour améliorer la performance environnementale du

transport maritime. Une véritable ambition écologique et européenne pour nos entreprises !

LA MOBILISATION SUR LE SOUFRE SE POURSUIT

La crainte de ne pas être prêts à temps a été à nouveau martelée par Armateurs de France aux côtés de Brittany Ferries le 18 juin dernier, alors que le Gouvernement vient enfin d'annoncer un plan de soutien à la transition énergétique du transport maritime. Une annonce bien tardive, puisqu'il faudra plusieurs mois pour mobiliser les fonds et équiper ou renouveler la flotte sous pavillon français.

Dans son combat pour la transition énergétique du transport maritime, Armateurs de France a été rejoint par la UK Chamber of Shipping pour un mois de juin d'action politique et médiatique.

Consulter l'ensemble des documents presse sur notre site internet : <http://www.armateursdefrance.org/dossiers>

/ ACTU

Assemblée générale et dîner annuel d'Armateurs de France le 1^{er} avril 2014

Le 1^{er} avril dernier ont eu lieu notre Assemblée générale et notre dîner annuel, deux temps forts de notre organisation. L'occasion pour notre président, Raymond VIDIL, de rappeler, alors qu'un nouveau Gouvernement voyait le jour, que « Nous n'avons plus besoin de rapports, de missions ni de comités de réflexion... mais de décisions ». Le président d'Armateurs de France n'a pas manqué de souligner que seule une « vraie politique de soutien à la flotte » permettra de remédier « au mal de la compétitivité qui ronge notre pays, de créer de l'activité et de l'emploi ». Soulignant que « la fatalité n'existe pas », Raymond VIDIL a pointé l'urgence de décisions politiques fortes sur des dossiers emblématiques de la « bataille de la compétitivité », notamment :

- > **l'examen rapide devant le Parlement du projet de loi autorisant les gardes privés à bord des navires battant pavillon français**, afin d'offrir des conditions optimales de sécurité à nos équipages et à nos clients tout comme le font nos voisins européens. Sur ce point, notons qu'Armateurs de France a été entendu puisque le texte a été définitivement adopté au Parlement le 19 juin dernier ;
- > **la réforme de la loi de 1992 sur la sécurité des approvisionnements énergétiques de la France**, dans le sens d'une extension de son périmètre



aux produits raffinés. Et ce afin de sauver la filière française de transport de produits pétroliers et le savoir-faire de nos marins en la matière ;

- > **les énergies marines renouvelables.** Cette filière nouvelle en France offre des perspectives de croissance inespérées pour nos entreprises. Pourtant, face à des délais toujours plus longs, « le danger est que dans une telle incertitude, nous opérateurs maritimes (chantiers et armateurs), restions sur le bord de la route car nous n'aurons pas pu construire à temps les navires à haute valeur

ajoutée attendus pour l'installation et la maintenance des éoliennes offshore. Les Allemands, les Anglais ou les Danois, qui ont des champs éoliens depuis presque dix ans, sont eux prêts à prendre la place. L'État doit être facilitateur, et non pas obstacle ».

Consulter le dossier de presse à l'issue de l'AG d'Armateurs de France sur notre site Internet :
http://www.armateursdefrance.org/uploads/record_document40.pdf

/ ACTU

Retour sur TRA Conference, le forum européen du transport maritime et terrestre

Du 14 au 17 avril 2014, le CNIT-La Défense a accueilli TRA (Transport Research Arena) Conference, le forum européen réunissant l'ensemble des acteurs du transport maritime et terrestre. L'occasion de dresser un panorama des avancées de la recherche européenne et de débattre sur les développements technologiques qui constitueront le transport du futur.

La session stratégique de TRA Conférence, dédiée aux carburants alternatifs dans le transport maritime, était animée par Éric BANEL, Délégué général d'Armateurs de France. Après avoir dressé un bilan des avancées technologiques majeures en matière de construction et d'équipements navals, les intervenants ont rappelé les efforts sans précédent déployés par l'industrie

pour réduire les émissions dans l'atmosphère et améliorer l'efficacité énergétique du transport maritime. De tous les modes de transport, le transport maritime est aujourd'hui le moins polluant à la tonne transportée.

Dans ce contexte, Éric BANEL a réaffirmé l'engagement ferme des armateurs français en faveur de la





➤ **transition énergétique.** En matière de réduction des émissions de polluants dans l'atmosphère, les entreprises françaises figurent ainsi aux avant-postes de la recherche et de l'innovation technologique, notamment dans le développement du Gaz Naturel Liquéfié (GNL). De par ses atouts très complets (réduction d'émissions de soufre et d'oxyde d'azote, diminution de 20 %

des émissions de CO₂), le GNL s'est en effet rapidement imposé comme le carburant le plus propre, offrant des solutions durables au transport maritime.

Ainsi, par le biais de son projet PEGASIS, Brittany Ferries fournira le premier navire à passagers propulsé au GNL. De son côté, GDF Suez, par le biais de sa filiale Elengy, s'est dit prête à

distribuer du Gaz naturel liquéfié partout en France.

L'enjeu est aujourd'hui de créer une dynamique de développement qui s'étende non seulement aux navires, mais également à l'ensemble de la chaîne logistique (ports et réseaux de distribution à terre).

/ ACTU

Armateurs de France et l'École Nationale Supérieure Maritime (ENSM) au Salon de l'étudiant 2014

Armateurs de France et l'École Nationale Supérieure Maritime ont présenté les métiers de la Marine marchande au Salon de l'étudiant de la porte de Versailles à Paris en mars dernier.

L'occasion de faire le point sur des cursus ouvrant sur des métiers à haut degré de qualification : formations d'officiers de pont, de machine, secteurs du transport ou flottes de services. Des métiers en plein essor grâce au développement des énergies marines renouvelables, dans la lignée du Grenelle de la mer.

L'opportunité également de rappeler au public lycéen que cette orientation pluridisciplinaire, alternant périodes de formation théorique et stages d'embarquement, offre des opportunités de carrières en mer...mais aussi à terre ! En effet, après quelques années d'expérience sur les différentes mers du globe, les marins de la Marine marchande constituent un précieux vivier de talents pour des fonctions supports dans les compagnies maritimes (ingénierie d'armement par exemple).

L'ENSM et Armateurs de France ont organisé sur leur stand une tombola dont le lot était un coffret voyage de la compagnie Brittany Ferries, permettant ainsi à un lycéen de découvrir ce métier de passion qu'est le métier de marin dit « au commerce » !



Consulter :

- l'espace métiers de notre site :

<http://www.armateursdefrance.org/metiers-de-la-marine-marchande>

- le site Internet de l'ENSM :

<http://www.supmarine.fr/>

- le site Internet de Brittany Ferries : <http://www.brittany-ferries.fr/>

/ ACTU

Armateurs de France aux côtés de Souffleurs d'écume pour la formation des équipages français à la protection des cétacés

L'association Souffleurs d'écume, dédiée à la conservation des cétacés en Méditerranée et dont Armateurs de France est partenaire, a organisé sa traditionnelle séance de formation à l'École Nationale Supérieure Maritime (ENSM) de Marseille en mars dernier. Rappelons que Souffleurs d'écume œuvre à la préservation des cétacés via le système REPCET, outil informatif et collaboratif à l'usage de la navigation commerciale. Son objectif : prévenir les collisions entre navires et mammifères marins à l'intérieur du sanctuaire de protection Pelagos, créé en 1999 entre la France, l'Italie et Monaco.

Avec pour thème « Navigation commerciale et cétacés : quels enjeux ? comment améliorer les relations ? »,

la formation à destination des équipages embarqués et des élèves officiers vise à limiter les perturbations que la navigation peut engendrer sur les cétacés et leurs habitats. Son objectif est également de dynamiser et valoriser l'implication des armateurs dans les travaux du Sanctuaire Pelagos. D'autres thématiques, complémentaires, sont également abordées chaque année (intérêt des fiches d'observation des cétacés, perturbations acoustiques, pollutions chimiques, couple « climat / énergie », conduite à tenir en cas d'échouage, code de bonne conduite pour l'approche des cétacés, ...).



Pour plus d'informations :

- <http://www.souffleursdecume.com/>
- <http://www.repcet.com/>
- <http://www.sanctuaire-pelagos.org/>

/ ACTU

Focus sur Clicandsea.fr, le site français de référence dédié à l'emploi maritime, en partenariat avec Armateurs de France

Armateurs de France est partenaire de Clicandsea, portail Internet spécialisé dans l'emploi maritime, créé en 2005.

En proposant une offre sectorielle ultra diversifiée avec plus de 400 métiers du Naval et du Maritime, Clicandsea s'est imposé comme le site fédérateur du monde professionnel maritime. Son approche communautaire met en valeur les métiers de la mer en montrant combien ce secteur d'activité est riche d'opportunités. Elle est également une réponse adaptée aux problématiques de recrutement : candidats et recruteurs sont mis en relation en fonction de leurs besoins respectifs grâce notamment à la CVthèque. Un gage d'efficacité et

de rapidité dans un marché de l'emploi aux multiples ramifications : transport maritime, construction navale, industrie offshore, énergies marines renouvelables, croisière, équipementier, etc. Clicandsea fait partie du groupe SEANERGIC, qui a développé des sites d'emploi spécialisés dans cinq grands secteurs (maritime, environnement, énergies, sport, tourisme).

Et pour un public jeune, le site Internet d'information Etudiantsdelamer.com vient compléter Clicandsea avec un blog, des offres de stages et de premier emploi ainsi qu'un annuaire de formations dédié aux jeunes.



Pour plus d'informations :

- <http://www.clicandsea.fr/>
- [Twitter.com/Clicandsea](https://twitter.com/Clicandsea)
- <http://www.seanergic.com/>
- <http://www.etudiantsdelamer.com/>

Le portail Clicandsea est également accessible depuis le site Internet d'Armateurs de France à l'adresse suivante :
<http://www.armateursdefrance.org/offres>

/ CULTURE MARITIME

4^e édition du Festival mondial du film de mer à Dunkerque



Organisée par la Guilde, organisation non gouvernementale qui promeut les initiatives aventurières et solidaires, ainsi que par la Communauté urbaine de Dunkerque, la 4^e édition des « Écrans de la mer », festival mondial du film de mer, s'est tenue à Dunkerque du 15 au 17 mai derniers.

Comme chaque année, les films documentaires en compétition ont reflété la diversité du monde maritime : de l'écologie et l'exploration marine, en passant par l'aventure et les sports nautiques, jusqu'aux métiers de la mer. Tout comme la composition du jury qui réunissait professionnels du cinéma, des métiers de la mer, des sports et de l'écologie maritime.

Le *Jean Bart*, grand prix du festival, a été décerné au film *Jolokia, des marins pas comme les autres*. Ce documentaire

nous fait vivre une année aux côtés de l'équipage du *Jolokia*, composé d'amateurs amoureux de la mer et en quête d'émotions fortes. Au gré des courses (Tour de Belle-Ile, Armen Race, Record SNSM et enfin Rolex Fasnet Race), le spectateur fait connaissance avec cet équipage uni par une même envie de dépassement de soi.

Retrouver l'intégralité du palmarès 2014 sur le site : <http://www.ecransdelamer.com/>

Les « Écrans de la mer » vous donnent rendez-vous au printemps 2015 pour leur prochaine édition.

Voir également : <http://www.la-guilde.org/>

/ LA MINUTE DE L'ÉCO

Des armateurs toujours très européens

Il est fréquent d'entendre dire que l'Europe perd constamment du terrain sur le front du transport maritime. L'Asie serait le nouvel eldorado du shipping et ce dernier n'aurait plus guère d'avenir en dehors de Singapour ou Hong Kong.

Mesurés en tonnage, et le plus souvent cantonnés à la seule flotte de transport, les pavillons européens semblent tous vivre une trajectoire déclinante, même si les situations peuvent être contrastées selon les États.

Pourtant, les chiffres sont têtus et ils racontent une réalité plus nuancée. L'erreur, à l'heure de la mondialisation, est d'assimiler la flotte sous pavillon national et la flotte contrôlée par des entreprises nationales. Car les armateurs de la vieille Europe pèsent encore et toujours d'un poids considérable à l'échelle du shipping planétaire.

Ainsi, début 2014, la flotte totale contrôlée par les États européens représentait 26 % de la flotte mondiale pour 660 millions de TPL. Sur ce total, la Grèce en contrôle 36 % à elle seule et l'Allemagne 21 %.

À titre d'exemple, les 3 plus grandes compagnies mondiales de conteneurs sont européennes : Maersk (Danemark), MSC (Italie/suisse), CMA/CGM (France). Ensemble, elles contrôlent plus d'un tiers de la flotte mondiale de porte-conteneurs.

La flotte européenne reste diversifiée. En tonnage, 75 % de cette flotte est répartie de façon relativement équilibrée à part égale en trois catégories de 25 % chacune : les vraciers, les pétroliers et les porte-conteneurs.

Par ailleurs, pour être exhaustif, il faudrait ajouter les grandes compagnies européennes de ferries sans oublier les flottes spécialisées dans les secteurs de

l'offshore, de la recherche sismique, de la pose de câbles sous-marins, etc... De ce fait, l'industrie européenne du shipping contribue au PIB européen pour plusieurs dizaines de milliard d'euros chaque année et représente plusieurs centaines de milliers d'emplois. C'est une industrie dynamique, bien ancrée sur le continent européen, dont la puissance va bien au-delà de la seule mesure des pavillons nationaux.

50%

de la flotte actuelle de VLGC : c'est le niveau que représente le carnet de commandes du segment.