



CE DOCUMENT EST ÉDITÉ PAR ARMATEURS DE FRANCE.
REMERCIEMENTS AUX COMPAGNIES MEMBRES ET À L'ÉQUIPE D'ARMATEURS DE FRANCE
POUR LEURS CONTRIBUTIONS.
CRÉATION / CONCEPTION : CITHÉA. WWW.CITHEACOMMUNICATION.FR
IMPRESSION : GRAPHIPRINT MANAGEMENT

CRÉDITS PHOTOS :
ALBERT PENNEC • BIMCO • BOURBON • L'ABEILLE • BOURBON • MARINE RIGMOOVE • BRITTANY
FERRIES • MOCHET B. DEROCHÉ • CAN • CMA CGM • THIERRY DOSOGNE • CORSICA LINEA
• ÉRIC HOURI • ÉTIENNE MELLIANI • FRANCK DUNOUAU • GENAVIR • S. LESBATS • ISTOCK •
IXBLUE • JIFMAR • IDEOL • XAVIER BOINET • LA MÉRIDIONALE • S.SAUERZAPFE • LOIC PETERS •
LOUIS DREYFUS ARMATEURS • A. VANDENHOVE • LOUIS DREYFUS ARMATEURS • O. BRUNET •
MARFRET • ORANGE MARINE • HARALD M. VALDERHAUG • SOCATRA • STFMO • LAURENT GARÇON
• STUDIOPONANT • LAURE PATRICOT • STUDIOPONANT • LORRAINE TURCI • THIERRY NECTOUX
TOUS DROITS RÉSERVÉS.

JEAN-MARC ROUÉ,
PRÉSIDENT D'ARMATEURS DE FRANCE

édito

EN 2018, NOTRE PAYS, COMME D'AUTRES, A ÉTÉ TOUCHÉ PAR UNE COLÈRE ET DES REVENDEICATIONS QU'IL FAUT ENTENDRE. DÉCLENCHÉ NOTAMMENT PAR L'ANNONCE DE LA HAUSSE DES TAXES SUR LES CARBURANTS, LE MOUVEMENT DES GILETS JAUNES A POINTÉ DU DOIGT LES ÉMISSIONS GÉNÉRÉES PAR NOTRE SECTEUR DU SHIPPING, ESTIMANT, COMPARATIVEMENT, L'AUTOMOBILISTE « INJUSTEMENT » TAXÉ.



De nombreux chiffres ont circulé dans les médias, on a pu lire sur les réseaux sociaux que « 15 bateaux de marchandises polluent plus que toutes les voitures du monde ». Faux ! Le transport maritime rejette bien sûr des émissions atmosphériques, mais rappelons – et ce chiffre n'est pas contesté – qu'il représente environ 3 % de l'ensemble des émissions mondiales de CO₂¹. Le fret maritime émet bien moins de CO₂ que les poids lourds pour transporter la même cargaison à distance identique. C'est un mode de transport massifié, le moins cher, c'est pourquoi 90 % des marchandises sont transportées par voie maritime.

Il est en outre inapproprié de comparer l'incomparable. Les décisions concernant les automobilistes sont le plus souvent prises au plan national, alors que celles règlementant le shipping sont plutôt internationales. L'OMI a arrêté en 2018 sa stratégie pour l'industrie maritime, étape historique dans la lutte contre le réchauffement climatique. Les États signataires s'engagent à une réduction du volume total des émissions de gaz à effet de serre d'au moins 50 % d'ici 2050, par rapport à 2008. Pour atteindre cet objectif, les acteurs français du transport et des services maritimes adoptent toute la palette des moyens disponibles et font déjà construire de nouveaux navires propulsés avec des moteurs alimentés au GNL, ou réduisent la vitesse des navires. Cette mesure, la réduction de vitesse, est particulièrement adaptée au secteur du vrac, qui représente 70 % des volumes mondiaux transportés². Elle est immédiatement applicable si les États le décident, et efficace puisque réduire la vitesse des navires limite non seulement les émissions mais aussi la dépense en carburant.

Autre étape historique pour le shipping mondial : au 1^{er} janvier 2020, les navires devront réduire leurs émissions de soufre. Le taux maximal autorisé dans les carburants passera de 3,5 % à 0,5 %. Les incertitudes persistent sur la disponibilité d'un carburant conforme et sur son prix, mais les compagnies françaises seront prêtes. Elles vont même plus loin en faveur de la santé publique et réfléchissent à des dispositifs filtrant également les particules.

Pour répondre efficacement aux enjeux environnementaux, notre secteur doit envisager une accélération de ses investissements dans les années à venir. Armateurs de France plaide pour une politique volontariste et ambitieuse en faveur de la compétitivité, et des outils concrets afin de faciliter le financement de l'indispensable renouvellement de la flotte. Après le confortement de l'extension du régime d'exonération de cotisations sociales, acquis dans le projet de loi de finances 2018, et confirmé par Bruxelles en fin d'année, notre énergie a été mobilisée, à l'automne, par l'adoption au Parlement d'un mécanisme de suramortissement pour le verdissement de la flotte, dispositif nécessitant d'être rapidement validé par la Commission européenne et de voir son bénéfice étendu. Un motif supplémentaire pour Armateurs de France de rester mobilisé en 2019 !

(1) Source : OMI

(2) Source : Clarksons pour l'année 2018

— Sommaire

3	ENTRETIEN AVEC HERVÉ THOMAS
6	PRÉSENTATION D'ARMATEURS DE FRANCE
8	LES GRANDS DOSSIERS 2018
18	LES GRANDS RENDEZ-VOUS 2018
23	CHAP. 01 : ENVIRONNEMENT
31	CHAP. 02 : SÉCURITÉ SÛRETÉ
39	CHAP. 03 : AFFAIRES EUROPÉENNES
45	CHAP. 04 : AFFAIRES JURIDIQUES
49	CHAP. 05 : ÉCONOMIE FISCALITÉ
53	CHAP. 06 : AFFAIRES SOCIALES
57	L'ŒIL ÉCO



— Entretien avec **Hervé Thomas**

LE DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL D'ARMATEURS DE FRANCE DRESSE UN PORTRAIT DU SECTEUR DU SHIPPING FRANÇAIS, ENGAGÉ DANS LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET ÉNERGÉTIQUE DE SA FLOTTE.

« **Nous comptons sur une flotte, des navigants et des armateurs exemplaires, en matière de sécurité, d'environnement, de qualité et de savoir-faire** »

Quelle place la France occupe-t-elle dans l'activité maritime mondiale ?

Avec plus de 11 millions de km² de zone économique exclusive, reflet de l'importance de nos Outre-mer, notre pays possède le deuxième espace maritime au monde après les États-Unis. Cela ne place bien sûr pas la France au même rang de puissance économique maritime, car notre marine marchande opère environ 1 000 unités sur les 60 000 navires de commerce en circulation sur les océans. Cependant, la France compte des fleurons mondiaux comme les groupes CMA CGM ou Louis Dreyfus Armateurs, et également Orange Marine, Bourbon, et d'autres qui participent au rayonnement international de notre pays.

En outre, la France est l'une des grandes nations siégeant dans les instances internationales, notamment au conseil de sécurité de l'ONU. Elle entretient une représentation permanente auprès de l'OMI⁽¹⁾ et de l'Union européenne. La France est également un des rares États à disposer d'une marine militaire de premier rang, traduisant une capacité technologique qui nous donne un poids diplomatique considérable dans les négociations internationales.

Concernant le secteur de la marine marchande, les armateurs français s'impliquent au sein des instances professionnelles internationales, et européennes, que ce soit au BIMCO⁽²⁾ réunissant 65 % des tonnages mondiaux, à l'ICS⁽³⁾, ou à l'ECSA⁽⁴⁾ fédérant 25 associations d'armateurs de pays membres de l'Union européenne ainsi que la Norvège.

(1) Organisation Maritime Internationale

(2) Baltic and International Maritime Conference

(3) International Chamber of Shipping

(4) European Community Shipowners' Associations

Pourriez-vous nous présenter un panorama du secteur maritime hexagonal ?

Armateurs de France est l'organisation professionnelle des entreprises françaises de transport et de services maritimes : une cinquantaine d'entreprises, qui vont de la PME⁵, une majorité de nos membres, à des groupes de dimension mondiale.

La flotte de commerce française, très diversifiée, représente des secteurs aux besoins et aux attentes différents. C'est une force mais aussi un véritable défi. Dans le domaine du service, notre pays est bien positionné dans une activité sensible, voire stratégique : la pose et l'entretien de câbles sous-marins véhiculant 99 % des données numériques dans le monde. La somme des armements d'Orange Marine et de Louis Dreyfus Armateurs, nous positionne parmi les premières flottes mondiales en matière câblière. Le groupe Bourbon

est dans le peloton de tête des services à l'offshore pétrolier, et la France compte de multiples compagnies fournissant d'autres services maritimes comme l'océanographie et la recherche sous-marine, l'assistance et le sauvetage, l'approvisionnement de sables marins ou encore les services portuaires.

Au cabotage comme au long cours, les navires de transport français sont présents sur toutes les mers et acheminent tous types de marchandise (conteneur, vrac solide et liquide). Avec des centres de décision basés en France, ils garantissent par exemple la sécurité des approvisionnements stratégiques et énergétiques de la nation.

Les armateurs français sont également présents sur le secteur du ferry, autrement dit dans le transport de véhicules, de marchandises et de passagers, assurant principalement la desserte depuis la France, de la Corse, de



l'Afrique du Nord, mais aussi le transmanche ou encore l'Espagne. Sur le secteur de la croisière, Armateurs de France compte parmi ses membres une entreprise haut de gamme, Ponant. Aux avant-postes de l'innovation, ils construisent par exemple le premier paquebot brise-glace, qui rendra possible un voyage au pôle nord géographique. Ils proposent des voyages avec une empreinte environnementale minimale grâce au mode de propulsion du navire et à l'encadrement scientifique des passagers lors des escales, se fixant un haut niveau d'exigence sur la préservation de la biodiversité.

Les acteurs du shipping français, à la pointe de l'innovation technologique, se mobilisent pour améliorer sans cesse les conditions d'exploitation de leurs navires. Nous comptons sur une flotte, des navigants et des armateurs exemplaires, en matière de sécurité, d'environnement, de qualité et de savoir-faire.

La législation impose de réduire l'empreinte environnementale de l'activité maritime. Quelle est la position des armateurs français ?

Conscients et soucieux de l'impact de l'activité maritime, comme de tous les modes de transport, sur l'environnement et les personnes, la France, avec ses armateurs, fait partie des États qui veulent aller vite et loin dans la transition écologique

(5) Petite et Moyenne Entreprise

Armateurs de France en chiffres c'est :

 $\approx$ **50 ENTREPRISES**

22 000
emplois directs



80 000
emplois indirects

Près de **1 000** navires opérés ou contrôlés

10 ans

Moyenne d'âge de la flotte française au 1^{er} juillet 2018 contre 14,6 pour la flotte mondiale

et énergétique. D'abord en respectant les réglementations internationales.

À court terme, pour répondre aux enjeux de santé publique, a fortiori dans les ports et les eaux à forte sensibilité environnementale, mais en s'engageant dans le même temps, et sur la durée, sur l'enjeu climatique en réduisant les émissions de gaz à effet de serre. La réponse passe par des dispositifs innovants, comme le branchement électrique à quai des navires durant l'escale, mais aussi par l'utilisation de carburants plus propres. Par exemple, les navires propulsés au gaz naturel liquéfié n'émettent quasiment plus

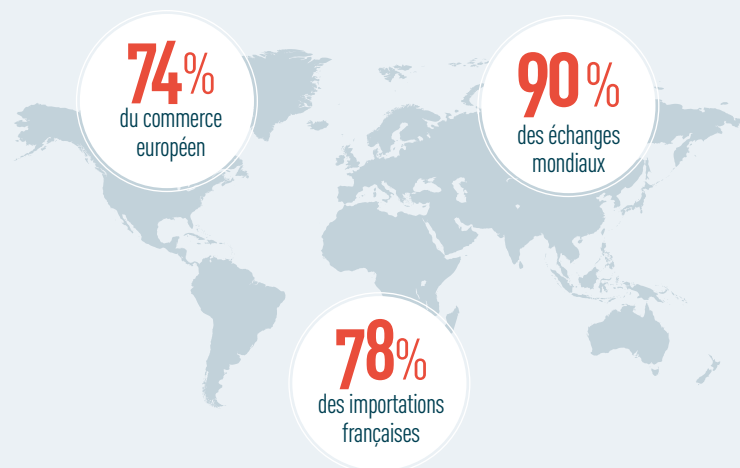
d'oxydes de soufre et d'azote, ni de particules fines. Ce carburant marin de transition présente aussi l'avantage d'être disponible en quantité sur le marché mondial pour les prochaines années. Plusieurs armateurs ont déjà fait ce choix pionnier pour engager le renouvellement de leur flotte. Armateurs de France encourage aussi le « *slow steaming* » ou la réduction de la vitesse, mesure particulièrement adaptée à certains secteurs d'activité, et notamment au transport de vrac. Cette mesure, facilement contrôlable par les autorités de régulation, peut permettre de réduire de 30 à 40 %

la consommation énergétique des navires, et donc leurs émissions. Elle devrait néanmoins s'appliquer de manière cohérente à tous les opérateurs d'une même activité.

Le transport maritime français se caractérise par l'exploration permanente de solutions visant la préservation de l'environnement. Certains de nos navires embarquent des équipes de recherche pour mieux connaître les océans ou mettent en place des protocoles de signalement des cétacés pour prévenir les risques de collision. D'autres équipent leurs navires des dernières technologies pour réduire les émissions sonores. Dans le domaine du transport de passagers, certaines compagnies mènent enfin des campagnes de sensibilisation des voyageurs à la préservation de l'environnement marin et littoral.

Autant d'exemples qui montrent le volontarisme des armateurs français mais illustrent aussi la nécessaire pluralité des réponses, dont certaines restent encore à inventer, pour un transport maritime à la pointe de l'innovation environnementale.

Le transport maritime assure près de :



Source : Commission européenne

LES POINTS FORTS DU SHIPPING FRANÇAIS



Des entreprises familiales ayant choisi de maintenir leur siège en France et capables d'investir dans la durée



Des navires plus sûrs, plus propres et plus économes en énergie que beaucoup de leurs concurrents



Un savoir-faire managérial reconnu qui contribue à la dynamique indéniable de l'industrie maritime européenne



Une école de formation d'excellence : l'École Nationale Supérieure Maritime (ENSM) reconnue au niveau international



Une ambition forte de devenir leader sur chaque segment d'activité

— Armateurs de France :

une organisation sur-mesure pour mieux représenter les intérêts de nos adhérents

Le bureau

- Jean-Marc Roué, Président du Conseil de Surveillance de Brittany Ferries
- Fernand Bozzoni, Président Directeur Général de Socatra
- Marc Etcheberry, Directeur Général de Geogas Maritime
- Gildas Maire, Directeur Général de Louis Dreyfus Armateurs

Le comité exécutif,

composé d'une vingtaine d'entreprises, membres d'Armateurs de France, est l'organe de décision d'Armateurs de France.

Les comités de pilotage

réunissent les entreprises autour de thèmes transversaux et élaborent des positions communes.

- COMITÉ AFFAIRES SOCIALES, présidé par Éric Derrien, Administrateur de Genavir.
- COMITÉ ÉCONOMIE/FISCALITÉ, présidé par Gildas Maire, Directeur général du Groupe Louis Dreyfus Armateurs.
- COMITÉ ENVIRONNEMENT, présidé par Bruno Caillard, Directeur général de Greenship Gas.
- COMITÉ SÛRETÉ/SÉCURITÉ, présidé par Jacques Gérault, Conseiller institutionnel pour la politique maritime de CMA CGM.



— L'équipage

Hervé Thomas
Délégué général



Flore Noirot
Chargée de veille économique, multimodalité et ports



Laurène Niamba
Responsable affaires juridiques et fiscales



Nelly Grassin
Responsable sécurité, sûreté et environnement



Marie-Claire Denicourt
Responsable comptabilité et ressources humaines



Blandine Huchet
Responsable qualité et affaires européennes



Amélie Alonzo
Juriste doctorante



Philippe Costa
Responsable affaires générales



Mélanie Cazenabe
Chargée de communication



Agnès Rincé
Responsable communication



Cécile Rafat
Juriste, chargée d'environnement et de communication

Les missions

- DÉFENDRE et PROMOUVOIR les intérêts des entreprises maritimes françaises
- REPRÉSENTER les entreprises auprès des instances françaises, communautaires et internationales
- ASSURER LA COMMUNICATION et la promotion de l'image du transport maritime
- NÉGOCIER les conventions collectives et les accords de branches
- INFORMER et CONSEILLER ses adhérents au quotidien

— Une avancée pour le financement de la transition écologique

FIN 2018, L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ UN MÉCANISME DE SURAMORTISSEMENT FISCAL, INCITANT LES COMPAGNIES MARITIMES À POURSUIVRE LEUR ENGAGEMENT DANS LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DE LEUR FLOTTE. ARMATEURS DE FRANCE A CONTRIBUÉ À LA CONSTRUCTION DU DISPOSITIF, ENVISAGÉ COMME UN PREMIER JALON, UNE ÉTAPE ESSENTIELLE VERS SON EXTENSION À UNE FLOTTE PLUS DIVERSIFIÉE ET DAVANTAGE DE SOLUTIONS "VERTES".

« Le renouvellement de la flotte est un enjeu crucial qui nécessite des investissements importants de la part des armateurs. Le Gouvernement réfléchit depuis longtemps à notre demande de mise en place d'une véritable politique de soutien à la transition écologique et énergétique de la flotte de commerce. C'est pourquoi Armateurs de France a travaillé aux côtés de parlementaires, comme Monsieur Saïd Ahamada, député des Bouches-du-Rhône, qui a présenté un amendement à la loi de Finances visant à soutenir et encourager les investissements "verts" des armateurs. Nous avons ainsi exprimé les besoins de nos adhérents, donné des échelles de coûts et participé à la construction du dispositif » explique Laurène Niamba, responsable des affaires juridiques et fiscales chez Armateurs de France.

Le texte final a été adopté en décembre 2018 par l'Assemblée nationale. Au terme des travaux parlementaires, le dispositif de suramortissement concerne les contrats de construction conclus

entre le 1^{er} janvier 2019 et le 31 décembre 2021. Les entreprises pourront ainsi déduire de leur résultat imposable une partie de l'investissement.

Le dispositif prévoit un taux d'amortissement différencié selon le degré d'innovation des navires neufs. Le taux de suramortissement s'élève ainsi à 30 % pour les navires utilisant des propulsions décarbonées (hydrogène, électrique, vélique) comme énergie propulsive principale, ou pour la production d'énergie électrique destinée à la propulsion principale, et à 25 % pour les navires utilisant le gaz naturel liquéfié (GNL) aux mêmes fins.

Par ailleurs, un taux de 20 % est prévu pour l'installation d'épurateurs de fumée « dernière génération » sur des navires existants. Le même taux est en outre autorisé pour l'acquisition de biens destinés à l'alimentation électrique durant l'escale¹.

Seuls les navires sous pavillon européen dont les ports français représentent au minimum 30 % des escales, ou dont la durée de navigation dans la zone économique exclusive française représente plus de 30 % du temps de navigation, auront accès à ce dispositif. Cette mesure de suramortissement concernera donc principalement la flotte portuaire et les navires

« **Le suramortissement constitue une avancée certaine dans le financement de notre transition énergétique. Le travail conjugué d'Armateurs de France et des parlementaires est à saluer. Il est capital que soient ainsi soutenus et encouragés les investissements "verts" des armateurs** »

Pierre-Antoine Villanova, Directeur Général de Corsica Linea



à passagers opérant à titre principal dans les eaux nationales.

« Si le dispositif adopté constitue une étape importante et nécessaire pour le transport maritime, il serait intéressant que d'autres solutions complémentaires soient développées au profit de l'ensemble de la flotte marchande, notamment celle opérant à l'international. Ce dispositif pourrait aussi être élargi à la rénovation, ainsi qu'à d'autres modes de propulsion tels que les biogaz ou les batteries électriques pour aller encore plus loin dans la transition écologique en accélérant la R&D » conclut Laurène Niamba.

Prochaine étape : la validation du dispositif par la Commission européenne au titre des aides d'État.

(1) Par le réseau terrestre ou au moyen de moteurs auxiliaires utilisant le GNL ou une énergie décarbonée, ainsi que les biens destinés à compléter la propulsion principale du navire par une propulsion décarbonée en vue de les installer sur un navire en service



LE MÉCANISME DE SURAMORTISSEMENT FISCAL

ACHAT EFFECTUÉ ENTRE LE 1^{ER} JANVIER 2019 ET LE 31 DÉCEMBRE 2021

Navires neufs

- 25 %

POUR LES NAVIRES UTILISANT LE **GNL***

- 30 %

POUR LES NAVIRES UTILISANT DES **PROPULSIONS DÉCARBONÉES***

*comme énergie propulsive principale ou pour la production d'énergie électrique destinée à la propulsion principale

Navires existants

- 20 %

POUR L'INSTALLATION D'**ÉPURATEURS DE FUMÉE « DERNIÈRE GÉNÉRATION »**

POUR L'ACQUISITION DE **BIENS DESTINÉS À L'ALIMENTATION ÉLECTRIQUE DURANT L'ESCALE¹**

— OPCO Mobilités : ça bouge du côté de la formation professionnelle

SUJET CENTRAL DE L'AUTOMNE 2018, LA RÉFORME DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE ENGAGÉE PAR LE GOUVERNEMENT CONSTITUE UN ENJEU MAJEUR POUR LA BRANCHE MARITIME. ARMATEURS DE FRANCE A PRIS PART AUX TRAVAUX PRÉALABLES À L'ACCORD SIGNÉ EN DÉCEMBRE QUI PRÉFIGURE L'OPCO MOBILITÉS, CRÉÉ LE 19 MARS 2019. HERVÉ THOMAS, DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL D'ARMATEURS DE FRANCE, A ASSURÉ, POUR LA PARTIE PATRONALE, AU CÔTÉ DU SYNDICAT CGT, LA CO-PRÉSIDENTE DE CE NOUVEAU PÔLE DE COMPÉTENCES DURANT SA PÉRIODE DE PRÉFIGURATION.

Ouvert à la signature jusqu'au 20 décembre 2018, l'OPCO Mobilités a officiellement déposé sa demande d'agrément auprès du Ministère du Travail le 31 décembre. Ce nouvel OPCO a vocation à rassembler 21 Branches et la RATP, constituant un ensemble de 1,5 million de salariés, soit 210 000 entreprises, pour une ressource gérée estimée à plus de 400 millions d'euros. Près de 50 000 alternants bénéficieront aussi de l'appui de l'OPCO.

L'OPCO Mobilités se fixe comme ambition de contribuer à structurer l'emploi et les compétences des métiers de la mobilité des personnes et des marchandises, s'inscrivant pleinement dans les enjeux des transitions numériques, énergétiques et écologiques.

Il assurera le financement de l'alternance, le plan de développement des compétences des TPE/PME, et apportera un service de proximité. Il se positionne en appui aux branches pour le développement d'une Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences interbranches, des observatoires, de l'alternance et des certifications.

Dans sa constitution, ses objectifs et son fonctionnement, l'OPCO Mobilités a intégré les nouvelles priorités : l'alternance et les entreprises de moins de 50 salariés. Il veillera également à assurer une présence territoriale forte.

L'accord constitutif, devant respecter le paritarisme⁴ et la juste place de chaque branche, prévoit que chaque organisation soit représentée à l'Assemblée Générale, que chaque branche organise ses travaux librement

au sein d'un Conseil des Métiers et soit représentée au sein du Conseil d'Administration selon son poids économique et social.

« *Tout l'enjeu consiste à exister de manière cohérente dans ce grand ensemble réunissant un million et demi de salariés. Armateurs de France veillera à la bonne représentation de ses adhérents et des salariés de la branche* » indique Hervé Thomas, délégué général d'Armateurs de France. L'année 2019 sera en large partie consacrée aux transferts de personnel et à la mise en place de nouveaux mécanismes pour ce nouvel OPCO.

Deux autres enjeux majeurs devraient occuper l'année 2019 sur le terrain social : la restructuration des branches professionnelles souhaitée par le Gouvernement et la mise en place du système de retraite universelle.

À l'horizon 2022, le nombre de branches professionnelles devrait passer de 500 à moins de 200, ce qui implique également un rapprochement des conventions collectives des métiers assez voisins. Enfin, la loi sur le système de retraite universelle devrait être examinée à l'Assemblée nationale à compter du mois de septembre 2019.

(1) Organisme Paritaire Collecteur Agréé

(2) Unions de Recouvrement des cotisations de Sécurité Sociale et d'Allocations Familiales

(3) Très Petites Entreprises et Petites et Moyennes Entreprises

(4) Quatre commissions statutaires viennent compléter l'édifice paritaire : l'alternance, le plan de développement des compétences, les offres de services et actions territoriales et les observatoires et certifications.

Gérée jusqu'en 2018 par 20 OPCA¹, la formation professionnelle opère en 2019 une mutation majeure, souhaitée par le Gouvernement. La loi du 5 septembre 2018 vise à transformer profondément le rôle et la mission des OPCA, à en faire des opérateurs au service des nouveaux besoins en compétences des entreprises et des salariés. Les OPCA deviennent des OPCO (opérateurs de compétences), réorganisés selon une logique de cohérence et de pertinence économique de leur champ d'intervention. Ce seront onze, voire dix, nouveaux pôles de compétences qui géreront désormais les sujets ayant trait à la formation.

Ils regrouperont des métiers aux stratégies et enjeux

comparables – notamment en matière de transformation numérique, de logistique, de transition énergétique – ayant des interlocuteurs publics communs, des besoins en compétences et certifications proches, des problématiques de mobilité professionnelle similaires. Cela devrait créer des synergies en matière de formations et faciliter la mobilité professionnelle. Cette réforme consacre la création d'un grand organisme, France Compétences, délègue à l'URSSAF² la collecte des fonds consacrés à la formation professionnelle et confie aux OPCO la gestion de deux enveloppes. La première financera les contrats en alternance, la seconde permettra d'apporter un service de proximité aux TPE/PME³.

LES MISSIONS DE L'OPCO-MOBILITÉS



Informer

Mutualisation et élaboration de l'information sur les métiers, les emplois, les qualifications, les certifications et l'offre de formation



Conseiller

Accompagnement et ingénierie spécialisée répondant aux problématiques « emploi-compétence » / Articulation des dispositifs avec ceux d'éventuels partenaires pour optimiser leur efficacité



Financer

Diagnostic, accompagnement de formations et action de développement de compétences / Déploiement et financement des actions collectives de branches ou interbranches

— En 2018 plus que jamais, *Brexit means Brexit*

SUITE AU REJET MASSIF PAR LES DÉPUTÉS BRITANNIQUES, LE 15 JANVIER DERNIER, DE L'ACCORD NÉGOCIÉ PENDANT DES MOIS, IL EST DIFFICILE DE PRÉDIRE L'AVENIR DES RELATIONS ENTRE LE ROYAUME UNI ET L'EUROPE À COMPTER DU 30 MARS 2019. DEPUIS 2016, L'ENSEMBLE DES OPÉRATEURS SE PRÉPARE À CET ÉVÈNEMENT INÉDIT QUE CONSTITUE LA SORTIE DU ROYAUME UNI DE L'UNION EUROPÉENNE. ARMATEURS DE FRANCE A DÛ ADAPTER SA MANIÈRE DE TRAVAILLER AFIN D'INFORMER SES ADHÉRENTS DES POTENTIELLES ÉVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES TOUT EN SUIVANT ACTIVEMENT LES NÉGOCIATIONS DE LA *TASK FORCE* MENÉE PAR MICHEL BARNIER.



« Tous les 15 jours, j'adresse une "veille Europe" à nos adhérents, j'y reprends notamment toutes les notices publiées par le Gouvernement britannique sur les sujets purement maritimes : déclaration de sûreté pendant les escales portuaires, reconnaissance des brevets des marins, ou sur les sujets nous impactant comme le passage de la frontière (déclarations, contrôles douaniers et sanitaires) » explique Blandine Huchet, responsable des affaires européennes chez Armateurs de France. Dans cette newsletter, elle reprend l'actualité des négociations, les réactions des institutions

européennes, les dispositions prises par la France en cas de Brexit dur, qui pourraient affecter les entreprises du secteur maritime. Amenée à travailler avec des administrations nouvelles pour les armateurs, comme la Direction générale de l'alimentation du Ministère de l'agriculture, elle évalue ainsi « la hauteur de la marche à franchir ».

La question principale pour les armateurs demeure celle de la fluidité des échanges. Le rétablissement des contrôles douaniers pourrait en effet entraîner un allongement des temps de passage portuaire pouvant se traduire par une désorganisation

des chaînes logistiques. Cela pourrait créer une pression supplémentaire sur les espaces portuaires, dans un contexte déjà exacerbé par la gestion des flux migratoires. « Les douanes font d'importants efforts de pédagogie pour informer les différents opérateurs des futures démarches à mener », précise Blandine Huchet.

L'accord conclu entre la *Task Force* menée par Michel Barnier et les négociateurs du Royaume Uni le 14 novembre dernier, porte sur la totalité des dispositions du retrait, sur un protocole applicable à la République d'Irlande et à l'Irlande du nord, et sur les grandes lignes

de la future relation entre l'Europe et le Royaume Uni. « La négociation a été menée à bien, mais le processus de ratification s'est pour l'instant soldé par une déception, même si nous savions que la question de la frontière avec l'Irlande s'annonçait complexe » regrette l'experte. Les chances de voir cet accord s'appliquer sont limitées.

Blandine Huchet déplore le Brexit et son impact potentiel sur les flux maritimes entre la France et le Royaume Uni « C'est une décision politique regrettable qui s'est prise dans des conditions toutes aussi regrettables. Il n'y aura pas de gagnant dans cette affaire. Il faudrait

que les autorités françaises et européennes prennent la mesure de l'impact pour les opérateurs maritimes et envisagent des mesures de contingence supplémentaires ».

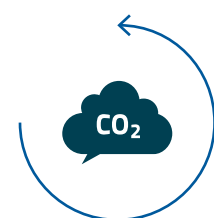
Si l'Union européenne devrait permettre aux transporteurs routiers britanniques de continuer à rouler sur le territoire européen pendant une période de neuf mois (une mesure entraînant la réciprocité pour les transporteurs européens), et prépare un accord d'urgence pour le transport aérien, pour l'heure aucune mesure de contingence n'est prévue de manière spécifique pour le transport maritime.

« Pour la suite, ce que l'on peut souhaiter, et qui est réalisable, c'est un dialogue soutenu entre l'Union européenne et le Royaume Uni sur les questions maritimes pour coordonner les positions à l'OMI, trouver des accords pour remplacer la législation actuelle, de manière à ne pas fermer la porte à des années de collaboration... C'est un secteur assez intégré, cela n'aurait pas de sens d'avoir des règles différentes des deux côtés de la Manche » conclut Blandine Huchet.

— L'environnement, enjeu d'avenir du transport maritime mondial

L'ANNÉE 2018 MARQUE UN TOURNANT POUR L'ENGAGEMENT DU TRANSPORT MARITIME NATIONAL ET INTERNATIONAL EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT. LES 72^E ET 73^E COMITÉS DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT DU MILIEU MARIN (MEPC¹), AUXQUELS ARMATEURS DE FRANCE A PARTICIPÉ ACTIVEMENT, ONT ACTÉ LA RÉDUCTION DU VOLUME TOTAL D'ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE, UN CALENDRIER SUR LA GESTION DES EAUX DE BALLAST, L'INTERDICTION DU TRANSPORT DE FIOUL², ET UN PLAN D'ACTION POUR RÉDUIRE LE REJET DES DÉCHETS PLASTIQUES EN MER PAR LES NAVIRES.

Réunis en avril 2018 pour le 72^e comité MEPC, plus de 100 États ont adopté la stratégie consistant à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) du transport maritime mondial. Concrètement, les pays signataires s'engagent à une réduction du volume total des émissions de GES d'au moins 50 % d'ici à 2050, par rapport à 2008. C'est une étape historique dans la lutte contre le réchauffement climatique induit par le transport maritime. La 73^e réunion du MEPC, en octobre 2018, a ensuite approuvé un programme de classification de mesures à court terme, afin de donner suite à cette stratégie, et a invité les États à soumettre des mesures concrètes lors des futurs rendez-vous à l'Organisation maritime internationale (OMI).



Réduction de 50 %
au moins du volume des émissions
de gaz à effet de serre
d'ici 2050 (par rapport à 2008)

Contrairement à d'autres États-membres, la France a une représentation permanente (RP) à l'OMI. Pour Nelly Grassin, responsable environnement chez Armateurs de France, « le lien permanent avec cette représentation est précieux. Il permet en effet de proposer, entre autres initiatives, celles des armateurs français en faveur d'un transport maritime respectueux des engagements de l'Accord de Paris et innovant en matière d'environnement ».

Concernant la Convention sur la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires³ le MEPC 72 a adopté plusieurs amendements. Le plus important prévoit un nouveau calendrier d'application pour équiper les navires d'un système de traitement. Autre progrès majeur, le MEPC 73 a souligné l'importance d'obtenir un retour d'expérience pour rendre la Convention BWM³ plus opérationnelle. L'expérience acquise dans les prochaines années sera donc analysée et d'autres amendements seront très probablement adoptés. Les travaux devraient se finaliser en 2023.

L'interdiction de transport de carburants non conformes pour les navires non équipés d'épurateurs de fumées (type scrubber) entrera en vigueur le 1^{er} mars 2020 grâce à un amendement à la MARPOL⁴. Cette mesure renforcera l'application de la limitation des émissions de dioxyde de soufre à 0,5 % m/m (masse par masse) au

PRINCIPALES MESURES DU PLAN D'ACTION DE RÉDUCTION DES DÉCHETS PLASTIQUES EN MER DU MEPC 73 :

- Études sur les micro plastiques
- Système de déclaration et localisation des conteneurs perdus
- Amélioration des installations de réception portuaires
- Formation du personnel travaillant en mer



1^{er} janvier 2020, en dehors des zones d'émissions contrôlées⁵. Nelly Grassin se félicite de « cet amendement qui soutient la mise en œuvre uniforme de cette mesure et limite les distorsions de concurrence » tout en questionnant « la qualité et la disponibilité des fiouls de remplacement ».

En parallèle, le comité s'est penché sur l'élaboration de mesures visant à réduire les risques associés à l'utilisation et au transport de fioul lourd en tant que combustible par les navires exploités dans les eaux arctiques. Une mesure concrète est proposée : l'interdiction. Pour l'heure, les États travaillent sur des études d'impact.

Un pas de plus a aussi été franchi concernant le rejet de matières plastiques en mer, déjà interdit depuis 2013

au titre de la Convention MARPOL. Le plan d'action approuvé, avec une application à horizon 2025, se concentre sur les engins de pêche et la perte des conteneurs. Une action saluée par Antidia Citores, la porte-parole d'une ONG européenne chargée de la protection des eaux et des littoraux, « Surfrider Fondation Europe se réjouit que l'OMI envisage des mesures contraignantes sur les sujets émergents que sont les microplastiques, la perte des conteneurs et celle des engins de pêche ».



Au 1^{er} janvier 2020 :
Teneur en soufre du fioul utilisé par les navires
limitée à 0,5 % m/m
Dans les zones de contrôles des émissions (ECA)
le plafond reste limité à 0,1 % m/m

(1) Marine Environment Protection Committee

(2) Fioul dont la teneur en soufre est supérieure à 0,5 % m/m.

(3) Convention Ballast Water Management, entrée en vigueur en 2017

(4) MARine POLLution, Convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires

(5) Dans les zones de contrôle des émissions, dites ECA (Emission Controlled Area), le plafond est de 0,1 % m/m.

— Navires autonomes, vers un cadre réglementaire

SI LE NAVIRE AUTONOME EXISTE TECHNIQUEMENT, LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE RESTE À INVENTER. C'EST DANS CETTE OPTIQUE QUE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE (OMI) A MIS LE SUJET SUR LA TABLE DÈS 2017 POUR OUVRIR LES DISCUSSIONS EN 2018.



En juin 2018, le 99^e comité de la sécurité maritime⁽¹⁾ de l'OMI a initié un exercice de définition réglementaire pour ouvrir la navigation aux navires autonomes. « Lors de ce comité, les États ont décidé de tester un cadre et une méthodologie provisoires sur un premier échantillon de textes. En décembre, à l'heure du bilan, le comité a acté la poursuite des travaux avec ces outils dans l'objectif d'achever ce travail relatif à l'exploitation sûre, sans danger et écologiquement rationnelle des navires autonomes d'ici avril 2020 » explique Amélie Alonzo, juriste et doctorante en droit maritime chez Armateurs de France.

Dans un premier temps, il a fallu caractériser le navire autonome, aussi appelé MASS pour *Maritime Autonomous Surface Ship*. La définition retenue comprend quatre degrés d'autonomie des navires : le navire doté de processus et d'une aide à la décision automatisés, le navire commandé à distance avec des gens de mer embarqués, celui commandé à distance sans humain à bord et le navire entièrement autonome dont le système d'exploitation est capable de prendre seul des décisions.

Puis, en décembre 2018, la 100^e session du comité de la sécurité maritime a confirmé la méthodologie se déroulant en deux étapes consécutives. La première vise à recenser les dispositions des instruments de l'OMI et la manière dont elles pourraient s'appliquer à l'exploitation des MASS. La France fait partie des États volontaires pour examiner certaines de ces dispositions. La seconde étape consiste à déterminer le moyen le plus approprié de traiter de l'exploitation des navires autonomes dans les instruments analysés en prenant en compte l'élément humain, la technologie et les facteurs opérationnels. Le but étant d'achever l'exercice de définition réglementaire pour le 102^e comité d'avril 2020. « Le comité de la sécurité maritime a ouvert la voie en testant cette méthodologie. Les comités juridique et de la protection du milieu marin de l'OMI ont décidé d'initier la même démarche dans les deux prochaines années » précise Amélie Alonzo.

(1) Maritime Safety Committee (MSC)

LES 4 DEGRÉS D'AUTONOMIE DES NAVIRES

Degré 1

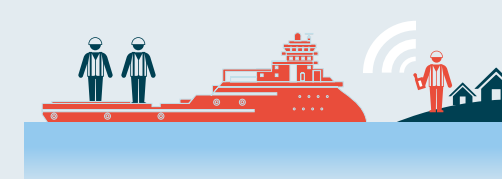
NAVIRE DOTÉ DE PROCESSUS ET D'UNE AIDE À LA DÉCISION AUTOMATISÉS



Des gens de mer se trouvent à bord du navire d'où ils exploitent et commandent les systèmes et fonctions de bord. Certaines opérations peuvent être automatisées et peuvent à certains moments ne pas être supervisées mais des hommes à bord sont prêts à reprendre le contrôle.

Degré 2

NAVIRE COMMANDÉ À DISTANCE AVEC DES GENS DE MER À BORD



Le navire est commandé et exploité à partir d'un autre endroit. Des gens de mer sont disponibles à bord pour reprendre le contrôle et exploiter les systèmes et fonctions de bord.

Degré 3

NAVIRE COMMANDÉ À DISTANCE SANS GENS DE MER À BORD



Le navire est commandé et exploité à partir d'un autre endroit. Il n'y a pas de gens de mer à bord.

Degré 4

NAVIRE COMPLÈTEMENT AUTONOME



Le système d'exploitation du navire est en mesure de prendre des décisions et de déterminer de lui-même quelles sont les mesures à prendre.

L'AUTOMATISATION DES NAVIRES, UN ENJEU STRATÉGIQUE POUR BOURBON

Le groupe Bourbon a signé, en janvier 2018, un partenariat stratégique avec le Bureau Veritas, leader mondial en matière de certification, concernant l'automatisation de ses navires.

« Dans les services maritimes, les technologies connectées sont sources de réduction des coûts d'exploitation tout en maintenant les standards de qualité et de sécurité les plus élevés » explique Frédéric Moulin, Vice-Président Innovation & Standards opérationnels chez Bourbon.

Ce partenariat s'inscrit dans le cadre du programme *Smart shipping* de l'armateur avec trois objectifs majeurs : l'amélioration de la sécurité des opérations grâce à des outils de conseil en temps-réel pour les opérateurs à bord et un support à distance d'équipes à terre ; une meilleure organisation à bord permettant une réduction du nombre d'opérateurs ; une réduction des coûts de combustible et d'entretien du navire grâce au positionnement dynamique⁽²⁾.

Ce projet apporte aussi une réponse aux menaces liées à la cybersécurité. Apsys, filiale d'Airbus spécialisée dans le management du risque, partenaire du Bureau Veritas, aide à identifier et réduire les risques liés à la collecte de données, à la communication entre les navires et les infrastructures à terre de Bourbon. Bureau Veritas peut ainsi certifier la cybersécurité des navires et les classer selon les standards internationaux en matière de sécurité industrielle.

(2) Le positionnement dynamique (DP) est un système contrôlé par ordinateur qui permet à un navire de maintenir sa position en utilisant ses propres moyens de propulsion.

— Les grands rendez-vous de l'année 2018

10 Avril

ARMATEURS DE FRANCE PORTE UN COUP DE PROJECTEUR SUR LES CHALLENGES MAJEURS DU SHIPPING EN ORGANISANT SON PREMIER SHIPPING DAY AU PAVILLON VENDÔME, À PARIS, EN PARTENARIAT AVEC L'HEBDOMADAIRE LE MARIN.

Après la tenue de son Assemblée Générale le matin du 10 avril, Armateurs de France a rassemblé près de 300 invités, un public expert constitué des dirigeants et représentants publics et privés de l'ensemble de la communauté armatoriale française et européenne, pour aborder les enjeux essentiels soulevés par la mutation des modes de propulsion des navires, et explorer le formidable potentiel du GNL comme carburant marin alternatif. Et parce qu'assurer une sécurité et une sûreté optimales du transport maritime et de sa chaîne logistique sont des préoccupations de tous les instants pour les armateurs, les

meilleurs spécialistes du sujet ont ensuite exposé les défis que pose la cybersécurité à notre industrie, mais aussi les réponses à y apporter.

Cet après-midi de débats, animé par Frédéric Auvray et Thibaut Teillard, journalistes au Marin, a démontré que l'industrie du transport et des services maritimes est en ordre de marche pour relever le double défi de l'environnement et de la numérisation de l'ensemble de ses activités. Suite au succès de cette première édition, saluée pour la qualité des interventions délivrées, Armateurs de France organise une seconde édition de ce rendez-vous en 2019.



De gauche à droite
Table ronde « GNL » : Antoine Person, Louis Dreyfus Armateurs ; Luc Gillet, Total ; Alexandre Amedjian, Société Générale ; Nicolas Bally et Yann Tanguy, MAN Diesel & Turbo France ; Ludovic Gérard, CMA CGM ; Christine Cabau Woehrel, Grand Port Maritime de Marseille



Table ronde « cybersécurité » : Thomas de Menthère, Airbus ; Jean-François Segretain, Bureau Veritas ; Lars Robert Pedersen, BIMCO ; Thibaut Marrel, ANSSI ; Sylvain Gauden, Scor Business Solutions ; Hervé Cornede, Haropa



La journée s'est achevée par le cocktail annuel d'Armateurs de France. Devant 400 invités, Jean-Marc Roué, Président d'Armateurs de France, a rappelé l'indispensable soutien du Gouvernement aux initiatives des armateurs pour relever les défis de la croissance bleue. S'adressant à Brune Poirson, Secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire, il a déclaré : « la question des transports décarbonés qui anime votre ministère ne peut se poser que dans un champ plus large : celui d'une politique globale de soutien et d'incitation que l'État doit aux acteurs français de l'Économie bleue ». La ministre a ensuite réaffirmé l'ambition maritime du Gouvernement devant la communauté armatoriale.



L'affirmation par le Premier ministre d'une forte ambition maritime nationale, dès ce début de quinquennat, a été une satisfaction pour nous tous, je ne vous le cache pas ! Elle nous engage collectivement. Nous défendons tous un objectif commun : mettre nos entreprises au cœur d'une véritable politique de filière industrielle, en mer comme à terre. »

Jean-Marc Roué,
Président d'Armateurs de France

À l'issue des discours, Jean-Emmanuel Sauvée, Président de Ponant, compagnie lauréate en 2017, a remis le Trophée de la Charte Bleue à Jean-François Tallec, Conseiller institutionnel pour la politique maritime de CMA CGM, récompensant ainsi le groupe pour son action pionnière en faveur de l'environnement : CMA CGM a annoncé, fin 2017, la commande de neuf nouveaux porte-conteneurs d'une capacité de 22 000 Équivalents Vingt Pieds, propulsés au gaz naturel liquéfié. Ces navires seront les premiers au monde d'une telle taille à utiliser ce carburant alternatif au fioul lourd.



Quelle satisfaction d'appartenir à cette communauté du shipping français aux avant-postes en matière d'action environnementale ! Investissement dans les Énergies Marines Renouvelables, connexion électrique des navires à quai, protection des cétacés, projet d'agroforesterie... la diversité des candidatures au Trophée de la Charte Bleue le prouve : nos entreprises sont collectivement mobilisées pour la protection de notre planète et toutes les initiatives sont à saluer. Le projet d'envergure de CMA CGM d'équiper ses plus grands porte-conteneurs, marque un tournant dans l'histoire de la Marine marchande. Plus qu'une première mondiale, ce pari donne une réelle impulsion à la création d'une filière GNL. »

Jean-Emmanuel Sauvée, Président et Co-fondateur de Ponant, Président du jury de la Charte Bleue 2017

4 Juillet

ARMATEURS DE FRANCE CONVIE LES DÉPUTÉS DE LA MAJORITÉ PARLEMENTAIRE, LA TEAM MARITIME, À UN PETIT DÉJEUNER DE TRAVAIL.

Ce groupe de députés du littoral a pour objectif de promouvoir une véritable politique de la mer pour la France, en interaction constante avec les acteurs maritimes publics comme privés. Les membres du comité exécutif d'Armateurs de France présents ont ainsi expliqué la diversité de nos activités et de nos enjeux, notamment ceux relatifs à la transition énergétique, à la compétitivité, à la flotte stratégique et aux énergies marines renouvelables. Des relations de travail et d'échanges de qualité ont été initiées avec les membres de cette équipe qui a démontré, depuis, être à notre écoute et prête à œuvrer à nos côtés.

« J'ai souhaité impulser une mobilisation parlementaire dans le domaine du maritime, en rassemblant 18 députés de la majorité, membres de toutes les commissions, issus de territoires portuaires et littoraux, qui se sont engagés à promouvoir une véritable ambition maritime pour notre pays. Le Premier ministre, à qui j'ai présenté ce projet, a été particulièrement sensible à la création de notre Team Maritime. Il a souhaité que le Secrétariat général de la mer nous accompagne dans nos travaux législatifs. »

Sophie Panonacle, Députée de la 8^e circonscription de Gironde



De gauche à droite :

1^{er} rang : Stéphane Mottet, SEA-tankers ; Sophie Panonacle, Députée (Gironde) ; Jean-Marc Roué, Président d'Armateurs de France ; Audey Dufeu Schubert, Députée (Loire-Atlantique) ; Hervé Thomas, Délégué Général d'Armateurs de France ; Jean-Pierre Pont, Député (Pas-de-calais)

2^e rang : Anais Guerin, Compagnie Armoricaïne de Navigation ; Laurène Niamba, Armateurs de France ; Alain Mistre, Corsica Linea ; Philippe Louis-Dreyfus, Louis Dreyfus Armateurs ; Stéphane Pousset, Pilotes de la Loire ; Jean-Philippe Casanova, Fédération Française des Pilotes Maritimes

3^e rang : Jean-Claude Charlo, DFDS ; Patrick Kerverdo, DTM ; Jean-Charles Dupire, Gazocéan ; Eric Bothorel, Député (Côtes-d'Armor) ; Gildas Maire, Louis Dreyfus Armateurs ; Jean-François Tallec, CMA CGM ; Bruno Joubert, Ponant

15 Octobre

ÉLISABETH BORNE, MINISTRE CHARGÉE DES TRANSPORTS, VIENT CONCLURE L'ATELIER DU TRANSPORT ET DES SERVICES MARITIMES CONSACRÉ AUX SOLUTIONS POUR UN TRANSPORT MARITIME INNOVANT DANS LE DOMAINE ENVIRONNEMENTAL, ORGANISÉ PAR ARMATEURS DE FRANCE AU SIÈGE DE LOUIS DREYFUS ARMATEURS, À SURESNES.

Les armateurs français et leur proche écosystème (gestionnaires portuaires, acteurs logistiques et de la construction navale, représentants institutionnels, partenaires financiers et conseils juridiques) se sont réunis pour échanger sur les perspectives d'évolution de leur industrie à la lumière des grandes évolutions réglementaires internationales, avec, à terme, la décarbonation totale. Leurs objectifs : affiner leurs positions face aux grands enjeux environnementaux, capitaliser leurs solutions, et mettre en perspective leurs attentes. Solutions techniques existantes, mesures concrètes pour un transport décarboné, modalités d'accompagnement des armateurs vers la transition et modes de financement disponibles ont notamment figuré au programme.

À l'issue de cette séance de travail, Elisabeth Borne, ministre chargée des Transports, est venue à la rencontre des armateurs. Au cœur des discussions, un même constat :

si le développement des activités maritimes est un enjeu économique majeur pour le pays, les initiatives déjà engagées par les armateurs pour réduire l'impact de leurs activités sur l'environnement et sur la santé des populations doivent être encouragées.

Élisabeth Borne a constaté « avec satisfaction que les armateurs portaient et s'approprièrent ces sujets majeurs pour le Gouvernement et pour l'avenir de nos concitoyens et de notre pays ». Elle a proposé une méthode de travail partenariale aux acteurs de l'économie maritime. L'atelier a donc été « l'occasion de prendre rendez-vous pour un contrat partagé entre le Gouvernement et la filière, pour une économie et un transport maritimes plus compétitifs, plus attractifs et plus propres ». Elle a, en outre, souligné que la France soutiendrait les mesures qui permettent, notamment par l'optimisation de la vitesse des navires, d'atteindre les objectifs fixés par l'OMI.



De gauche à droite : Philippe Louis-Dreyfus, Président du conseil de surveillance de Louis Dreyfus Armateurs ; Élisabeth Borne, Ministre chargée des Transports ; Jean-Marc Roué, Président d'Armateurs de France

3 novembre

À LA VEILLE DE LA 11^e ÉDITION DE LA ROUTE DU RHUM, ARMATEURS DE FRANCE, ACCUEILLI PAR CLAUDE RENOULT, MAIRE DE SAINT-MALO, À L'HÔTEL DE VILLE, ORGANISE UN DÉBAT : « LES GRANDS DÉFIS DE 2019 POUR LE SHIPPING FRANÇAIS ».

Animé par Stanislas du Guerny, journaliste des Échos, les échanges entre les armateurs et les parlementaires se sont portés sur la transition écologique, le Brexit et l'avenir du régime social des marins dans le contexte du projet de retraite universel soutenu par le Gouvernement.

À l'approche de la prochaine échéance de l'OMI, l'entrée en vigueur de Global Cap 2020 au 1^{er} janvier 2020 (obligation d'utiliser des combustibles dont la teneur en soufre est inférieure

à 0,5 %), différentes solutions s'offrent aux navires de commerce : l'installation de scrubbers, l'utilisation de combustibles alternatifs, l'énergie vélique, ou encore l'optimisation de la vitesse des navires. Pour Jean-Marc Roué, des objectifs et des directives doivent être donnés aux armateurs : « *le sujet n'est pas technique, mais bien... politique* ».

Étaient également à l'ordre du jour : le Brexit et les inquiétudes qu'il fait peser sur le secteur, ainsi

que le futur de l'ENIM⁽¹⁾, régime social spécifique des navigants qui a su traverser les siècles car il répond aux contraintes particulières de la profession de marin. Sensibles à l'attachement des gens de mer à ce système et satisfaits par les atouts qu'il procure tant sur les plans de la garantie des droits sociaux que sur la compétitivité, les armateurs souhaitent en préserver les caractéristiques dans le nouveau cadre des retraites.

(1) Établissement National des Invalides de la Marine



De gauche à droite :
1^{er} rang : Jean-Emmanuel Sauvé, Président et co-fondateur de Ponant ; Jean Bizet, Sénateur (Manche) ; Isabelle Thomas, Eurod put e, Jean-Marc Roué, Président de Brittany Ferries et d'Armateurs de France ; Claude Renault, Maire de Saint-Malo ; Liliana Tanguy, Députée (Finistère) ; Michel Vasp r, Sénateur (Côtes d'Armor) ; Gilles Lurton, Député (Ille-et-Vilaine)
2^e rang : Hervé Thomas, Délégué général d'Armateur de France ; Fernand Bozzoni, Président de Socatra et Trésorier d'Armateur de France ; Jean-François Rapin, Sénateur (Pas-de-Calais) ; Jimmy Pahun, Député (Morbihan) ; Gildas Maire, Directeur général de Louis Dreyfus Armateur ; Jean-Philippe Casanova, Président de la Fédération Française des Pilotes Maritimes

ENVIRONNEMENT

- 25 **Réduction des émissions atmosphériques : la grande priorité**
 - De nouveaux objectifs mondiaux pour lutter contre les gaz à effet de serre
 - Les émissions de soufre : moins d'un an avant la nouvelle réglementation
 - Un impératif pour la santé publique :  liminer les émissions de particules
- 29 **Recyclage des navires :** vers une adéquation entre l'offre et la demande
- 29 **Installations de réception portuaires :** révision de la directive



— Le shipping français, une industrie de progrès en matière environnementale

Réduction des émissions atmosphériques : la grande priorité

DE NOUVEAUX OBJECTIFS MONDIAUX POUR LUTTER CONTRE LES GAZ À EFFET DE SERRE

Armateurs de France a pris part à la délégation française du 72^e comité de protection de l'environnement du milieu marin (MEPC) de l'Organisation maritime internationale (OMI) qui s'est réuni à Londres du 9 au 13 avril 2018. Au terme des discussions, **l'OMI a arrêté sa stratégie visant à parvenir au point culminant des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des transports maritimes internationaux aussitôt que possible, et à réduire le volume total d'émissions de GES annuelles d'au moins 50 % d'ici à 2050, par rapport à 2008, tout en poursuivant l'action menée en vue de leur élimination progressive.** L'adoption de cette stratégie s'appliquant à l'industrie maritime constitue une étape historique dans la lutte contre le réchauffement climatique.

Armateurs de France a salué le consensus qui a permis d'arriver à un accord et constate avec satisfaction que **l'OMI confirme son rôle de premier régulateur en matière de transport maritime international.** Ce signal fort démontre l'importance de traiter ces sujets au niveau global. La détermination de l'OMI permettra d'éviter l'adoption mesures régionales qui amoindrirait les règles d'équité entre les États.

Même si les solutions de décarbonation totale du transport maritime sont encore en développement, les armateurs français s'engagent, sans attendre, à poursuivre la réduction de leurs émissions afin de respecter la courbe de température de l'Accord de Paris. L'objectif principal est de maintenir l'augmentation de la température mondiale bien en dessous de 2 degrés Celsius. Pour atteindre cet objectif, les acteurs du transport et des services maritimes étudient une palette de solutions. Depuis l'utilisation du gaz naturel liquéfié (GNL) comme carburant marin de transition,

jusqu'à la régulation de la vitesse des navires, en passant par l'amélioration de leur index d'efficacité énergétique ou encore par le branchement électrique à quai des navires durant l'escale, les innovations « vertes » du maritime se multiplient.

L'index d'efficacité énergétique des navires

En 2011, l'OMI adoptait des mesures en matière de rendement énergétique, juridiquement contraignantes pour l'ensemble de l'industrie à l'échelle mondiale, et s'appliquant à tous les pays. Plusieurs niveaux de référence, relatifs à la quantité de combustible que chaque type de navire peut brûler en fonction de sa capacité de chargement, ont été établis. Ainsi, les nouveaux navires doivent respecter et améliorer ces niveaux de référence, lesquels deviendront de plus en plus stricts au fil du temps. **Afin de satisfaire aux objectifs de réduction de CO₂, l'International Chamber of Shipping (ICS) encourage l'OMI à renforcer l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) des navires neufs ainsi que le plan de gestion du rendement énergétique (SEEMP) de tous les navires existants.**

Pour ce dernier, l'armateur peut choisir d'introduire des mesures techniques (ex. : design des hélices, système de récupération de la chaleur) ou opérationnelles (ex. : nettoyage des parties immergées, meilleure préparation des voyages) pour répondre aux exigences de réduction des gaz à effet de serre.

L'optimisation de la vitesse des navires

Parmi les mesures opérationnelles du SEEMP, **Armateurs de France promeut la régulation de la vitesse des navires comme une mesure de court terme simple, aisément contrôlable, et immédiatement disponible pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur maritime.** Faisant suite à un atelier organisé par Armateurs de France au mois de mai dernier, les armateurs se sont positionnés en faveur d'une optimisation de la vitesse, et plus particulièrement pour une réduction de la vitesse des navires transportant

LES ARMATEURS FRANÇAIS S'ENGAGENT À POURSUIVRE LA RÉDUCTION DE LEURS ÉMISSIONS AFIN DE RESPECTER LA COURBE DE TEMPÉRATURE DE L'ACCORD DE PARIS.

du vrac sec et du vrac liquide. Diminuer la vitesse de 10 % peut entraîner une réduction des émissions jusqu'à 30 % ! Afin de consolider notre position et de soutenir l'action de la délégation française au sein de l'OMI, les compagnies Socatra et Louis Dreyfus Armateurs ont lancé, à l'automne 2018, un groupe de travail avec des étudiants de la *Kedge Business School* pour étudier les effets de la réduction de vitesse sur leurs secteurs d'activité.

Le règlement européen MRV

2018 était la première année de surveillance des émissions couvertes par le règlement MRV (*Monitoring Reporting and Verification*) sur la base des plans de surveillance établis et validés en 2017. La mise en œuvre de cette obligation n'a pas posé de difficulté pratique, mais les armateurs attendent toujours de savoir si, et

dans quelle mesure, le dispositif sera aligné avec le système de collecte de données de CO₂ de l'OMI, intitulé DCS pour *Data Collection System*, et entré en vigueur le 1^{er} mars 2018. La Commission a mené une consultation préliminaire en 2017 qui a débouché, début 2019, sur une proposition de modification du règlement.

LES ÉMISSIONS DE SOUFRE : MOINS D'UN AN AVANT LA NOUVELLE RÈGLEMENTATION

À l'approche du 1^{er} janvier 2020 et de l'entrée en vigueur de *Global Sulphur Cap 2020*, les compagnies maritimes s'inquiètent : le carburant conforme sera-t-il disponible partout dans le monde, notamment pour les navires opérant au *tramping* ? Le taux de soufre maximum autorisé passera en effet de 3,5 à 0,5 % hors zone SECA et il appartient aux États parties de la MARPOL de s'assurer de la disponibilité du fioul autorisé.



LA PROPULSION AU GNL

Le GNL compte de nombreux atouts : une technologie éprouvée, une chaîne logistique à renforcer mais s'appuyant sur des infrastructures et des compétences existantes aisées à faire évoluer, un rendement énergétique remarquable doublé d'un bilan écologique très positif (réduction des émissions de CO₂ d'environ 20 %, quasi absence de rejet d'oxydes de soufre et d'azote et de particules fines). Trois des compagnies membres d'Armateurs de France ont fait le choix pionnier d'équiper de nouveaux navires de moteurs utilisant du GNL :

PONANT

1

NAVIRE DE HAUTE
EXPLORATION
POLAIRE

COMMANDANT CHARCOT
LIVRAISON PRÉVUE :
PRINTEMPS 2021

BRITTANY FERRIES

2

FERRIES

HONFLEUR
LIVRAISON PRÉVUE :
AUTOMNE 2019

SALAMANCA
LIVRAISON PRÉVUE : 2022

*Construit par Stena,
mais affrété par Brittany Ferries*

CMA CGM

9

PORTE-CONTENEURS
DE 22 000 EVP

LIVRAISONS PRÉVUES :
2020-2021



Aujourd'hui, les registres des fournisseurs de fiouls ne constituent généralement que de simples répertoires. Ces carburants conformes ne font l'objet d'aucun test de qualité permettant l'admission au registre. Ainsi, la mise en place de régimes de licences par les États parties pourrait, d'une part, améliorer le recensement de la qualité du fioul et, d'autre part, diminuer les risques d'atteinte à la sécurité liés à un carburant de mauvaise qualité. Un tel système a déjà été mis en œuvre à Singapour où un souteur s'est fait retirer sa licence. L'ICS a d'ailleurs salué cette sanction et a aussi noté des améliorations dans la chaîne logistique du pays. Armateurs de France, pour sa part, insiste sur la responsabilisation des souteurs et approuve ce système de licence.

Dans le cadre de la Convention MARPOL, la France étudie également la pertinence d'établir une zone d'émission contrôlée en mer Méditerranée (appelée zone ECA pour "*Emission Control Area*"). Elle a mené une étude d'impact et les bénéfices indéniables du plafonnement des émissions ont été publiquement présentés début 2019. Il faut désormais convaincre les autres pays riverains et surtout l'OMI. Jean-Marc Roué, Président d'Armateurs de France, est intervenu lors de la restitution des résultats de l'étude : « Une réduction supplémentaire des émissions en Méditerranée est une bonne initiative. Les échéances de ce projet de réglementation qui ferait à nouveau peser de lourds investissements sur notre industrie, quelques années seulement après la mise en place de *Global Cap 2020*, nous préoccupent néanmoins. Pour rappel, l'application de *Global Cap 2020* doit être soutenue par l'ensemble des filières d'acheminement des marchandises. Un calendrier aménagé et rigoureux s'appliquant à tous les navires circulant en Méditerranée nous semble indispensable pour l'ECAMed. Une entrée en vigueur rapide ne pourrait se faire sans un accompagnement par la création d'un fonds méditerranéen, voire européen pour la filière, par exemple en incitant à l'équipement de dispositifs innovants et vertueux qui réduiraient également les émissions de particules et de gaz à effet de serre ».

PROTECTION DES EAUX ARCTIQUES

Armateurs de France soutient les autorités françaises qui appuient l'interdiction aux navires marchands d'utiliser du fioul lourd dans l'Arctique. Après avoir rendu obligatoire le Code polaire aux navires certifiés au titre de la

Convention SOLAS, le comité de la Sécurité Maritime de l'OMI s'est attaqué à la 2^e phase des travaux du Code Polaire qui concerne les navires non SOLAS, principalement les navires de pêche et ceux effectuant une navigation domestique.

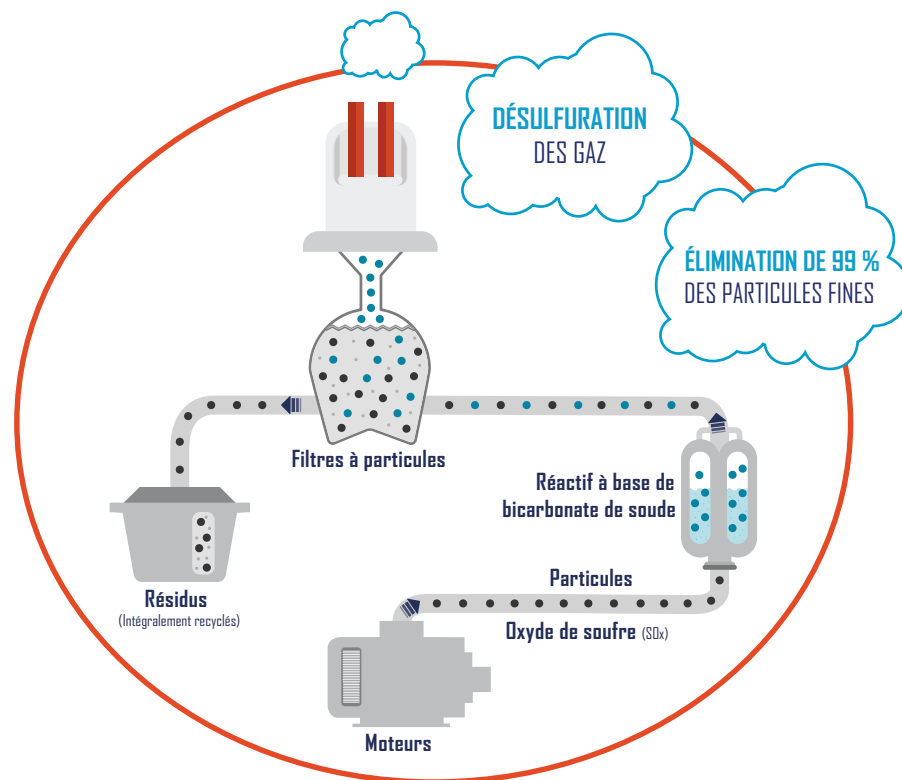
UN IMPÉRATIF POUR LA SANTÉ PUBLIQUE : ÉLIMINER LES ÉMISSIONS DE PARTICULES

Si les émissions de soufre et d'azote du transport maritime sont déjà encadrées, les émissions de particules, elles, ne le sont pas encore.

Aussi, pour devancer toute discussion internationale sur ce sujet, une réflexion au niveau national a été entamée. La Direction des affaires maritimes du Ministère de la Transition écologique et solidaire (MTES) a créé un groupe de travail « Particules » auquel Armateurs de France, La Méditerranée et Brittany Ferries participent activement. **Les armateurs français copilotent un sous-groupe de travail en charge de réaliser une campagne de mesure pour connaître les réelles émissions de particules des navires avant et après l'installation d'équipements innovants réduisant ces émissions.**



Dans le cadre de ce groupe de travail « Particules », La Méditerranée met en œuvre une expérimentation sur son navire mixte, le Piana, pour éliminer à la fois les émissions d'oxydes de soufre et les particules fines grâce à un filtre à particules innovant et sécurisé. Ce dernier permet la désulfuration à sec des gaz d'échappement et l'élimination des particules fines (PM10/PM2.5) et ultrafines (<PM1).



LE FILTRE À PARTICULES EXPÉRIMENTÉ PAR LA MÉRIDIONALE : UNE PREMIÈRE MONDIALE

Branchement à quai

En 2019, c'est au tour de Corsica Linea d'équiper trois de ses ferries d'un système d'alimentation électrique à quai dans le port de Marseille. Ce branchement durant le temps de l'escale supprime à la fois le bruit émis par le moteur, mais également le dégagement de ses gaz de combustion. Les trois navires de la Méditerranée sont déjà passés à l'alimentation électrique, branchés entre une demi-heure après le débarquement des passagers et deux heures avant l'appareillage. **Économie réalisée : entre 2 et 4 tonnes de diesel par navire pendant les douze heures d'escale quotidienne, soit une réduction de 30 % de la consommation de carburant de la flotte.** Les efforts entrepris semblent payer.

Dans les ports d'Ajaccio, de Bastia et de Propriano où font escale les navires de La Méditerranée, le branchement des navires au réseau électrique terrestre n'est pas possible pour des raisons techniques. **La Méditerranée a donc imaginé une solution innovante à partir de gaz naturel liquide, une technologie à la fois flexible, écologique et économique.** Si cette technologie est prometteuse, elle présente dans le cas de la Corse plusieurs difficultés. Ce dispositif ne peut en effet pas être déployé sans un investissement des autorités locales afin d'installer les différents équipements sur le quai. Une évolution de la réglementation internationale relative au transport du GNL est également nécessaire : actuellement, cette réglementation limite à 50 le nombre de passagers pouvant être transportés en même temps que les conteneurs de GNL qui doivent être acheminés du continent vers la Corse.



Recyclage des navires : vers une adéquation entre l'offre et la demande

Le règlement européen relatif au recyclage des navires prévoit, entre autres dispositions, qu'à compter du 1^{er} janvier 2019, les navires sous pavillon européen ne puissent être démantelés que dans un chantier agréé par l'Union européenne. C'est la Commission qui est chargée d'approuver les chantiers, selon une procédure qui diffère selon que les chantiers sont situés sur le territoire européen ou dans un pays tiers.

La liste des chantiers agréés par la Commission est longtemps restée trop insuffisante, au regard des besoins annuels de recyclage, et trop limitée à l'espace européen, ne reflétant donc pas la réalité de ce secteur.

Par une décision d'exécution du 30 novembre 2018, trois chantiers non européens ont été ajoutés à cette liste. Il s'agit d'un chantier américain et de deux chantiers turcs. Leur agrément augmente la capacité agréée de 70 %, et est un signe encourageant. L'Union européenne doit poursuivre dans cette direction, afin d'éviter qu'un armateur décidant de recycler un navire sous pavillon européen puisse se retrouver dans l'incapacité matérielle de respecter la réglementation européenne, faute d'installations adéquates en nombre suffisant. À noter également, dans le contexte du Brexit, les chantiers britanniques devront provisoirement être retirés de la liste européenne, afin d'être agréés selon la procédure applicable aux pays tiers.

Installations de réception portuaires : révision de la directive

2018 aura vu l'ouverture et, à peu de choses près, la clôture de la révision de la directive européenne sur les installations de réception portuaires. Les objectifs poursuivis par cette directive restent valides : s'assurer que les navires puissent déposer au port leurs déchets d'exploitation et résidus de cargaison, afin d'éviter les rejets en mer. Mais le texte souffrait des différences d'interprétation d'un État à un autre, voire d'un port à un autre.

La proposition publiée en janvier par la Commission a fait l'objet d'un accord informel en trilogue au mois de décembre ; son adoption et sa publication pourront donc être finalisées prochainement. Si l'économie du texte reste la même – obligation pour les États de garantir la présence d'installations de réception portuaires



adaptées, à un coût incitatif, et interdiction pour les navires de quitter le port sans avoir déposé déchets et résidus – sa révision apporte les changements suivants :

- Définitions plus précises, pour diminuer le risque de divergence d'interprétation, par exemple en ce qui concerne les notions de « capacité de stockage suffisante » ou « d'escales fréquentes ».
- Renforcement du régime applicable à la pêche et à la plaisance.
- Les modalités de dépôt ne devront pas rallonger indûment les escales.
- Consultation accrue des usagers du port, et meilleur accès à l'information relative aux installations de réception, procédures de dépôt et tarification.
- Établissement d'un lien avec la directive guichet unique... qui est en cours de révision, et selon des modalités qui rajoutent des contraintes administratives au navire, allant ainsi à l'encontre de la directive guichet unique.
- Maintien de la possibilité pour les navires de bénéficier d'une exception ou d'une exemption de dépôt. Pour les exceptions, la Commission précisera par acte délégué les modalités de calcul de la capacité de stockage à bord. Pour les exemptions, les critères d'octroi sont précisés, et il est instauré un certificat ad hoc.
- La distinction entre les redevances directe et indirecte est maintenue, mais les modalités de calcul de la redevance indirecte sont précisées. Aux réductions

de la redevance directe facultatives figurant déjà dans le texte est ajoutée une réduction obligatoire pour les navires faisant du *short-sea* ou cabotage, et les navires "verts". Par ailleurs, il est prévu que le dépôt de déchets d'exploitation ne fasse pas l'objet d'une redevance directe, si le dépôt reste en-deçà d'un plafond. La tarification fera l'objet d'une transparence et d'un contrôle accru.

Armateurs de France accueille favorablement le résultat de la procédure législative, bien qu'il soit regrettable que les clarifications figurant dans les orientations de la Commission et les recommandations de l'*European Maritime Safety Agency* (EMSA) ne soient pas intégrées à ce stade. Espérons que les actes de mise en œuvre reprendront ces textes, qui reposent sur un travail collaboratif avec l'industrie.

LES EAUX DE BALLAST

Depuis l'entrée en vigueur de la Convention relative à la gestion des eaux de ballast en septembre 2017, Armateurs de France œuvre auprès de ses

membres pour l'application de cette mesure consistant à contrôler les espèces aquatiques envahissantes par la gestion des eaux de ballast des navires.

S É C U R I T É | S Û R E T É

32 **Inspection des navires :**
une nouvelle réforme

32 **Recherche d'amiante
et inventaire des
matières dangereuses :**
2 en 1

33 **Le 100^e Comité de
la Sécurité Maritime
de l'OMI** vu par
Damien Chevallier

35 **Contrôle des passagers
renforcé pour lutter
contre le terrorisme**

35 **Marine marchande et
Marine nationale**

35 **La cybersécurité
devient une réalité**

36 **Migrants :** Armateurs
de France soutient
l'action de SOS
Méditerranée

38 **La directive
européenne NIS**

— Toujours fortement mobilisés sur les questions de sécurité

Inspection des navires : une nouvelle réforme

Armateurs de France, associé depuis plus d'un an aux travaux menés par la Direction des affaires maritimes du MTES¹, soutient la réforme visant à étendre la délégation des inspections des navires de plus de 24 mètres aux sociétés de classification habilitées. Cette réforme ne concerne pas certaines certifications², ni certains types de navires : navires à passagers, navires à propulsion nucléaire et navires de plaisance à utilisation commerciale, à voile ou classés comme navires à voile historiques. Depuis 2012, l'inspection des navires de charge d'une jauge supérieure à 500 effectuant une navigation internationale est déjà déléguée à ces sociétés. Ces changements n'ont pas eu d'impact négatif sur le niveau de conformité de ces navires aux dispositions aussi bien internationales que françaises. En témoignage, en 2018 encore, l'excellent classement du pavillon français par le Mémoire d'entente de Paris.

Recherche d'amiante et inventaire des matières dangereuses : 2 en 1

Le décret du 3 octobre 2017, relatif à la prévention des risques liés à l'amiante à bord des navires, impose aux armateurs de rechercher la présence d'amiante³ et d'entreprendre les mesures nécessaires selon l'état de conservation de l'amiante, à partir du 1^{er} juillet 2018, ou du 1^{er} janvier 2019 si un dossier technique amiante a déjà été établi.

Il aurait été souhaitable que cette recherche d'amiante soit coordonnée avec le règlement européen puisque ce dernier n'oblige à conserver à bord des navires

existants un inventaire des matières dangereuses qu'à partir du 31 décembre 2020. L'entrée en vigueur de ces deux réglementations, à deux années d'intervalle, risquait de faire peser de lourds financements sur le secteur. Armateurs de France a donc participé à l'étude des meilleures pratiques d'application de ce décret et a œuvré vigoureusement pour leur permettre de n'effectuer qu'une seule et unique recherche et un seul inventaire, incluant l'amiante.



(1) Ministère de la Transition Écologique et Solidaire

(2) Maritime Labour Convention (MLC), Implementation of International Safety Management (ISM), International Ship and Port Facility Security Code (ISPS)

(3) sauf exceptions découlant du lieu de construction et de maintenance du navire.

— Le 100^e Comité de la Sécurité Maritime de l'OMI

VU PAR DAMIEN CHEVALLIER, REPRÉSENTANT PERMANENT ADJOINT AUPRÈS DE L'OMI ET CONSEILLER MARITIME AUPRÈS DE L'AMBASSADE DE FRANCE AU ROYAUME UNI

« L'année 2018 aura été riche en célébrations pour l'OMI. Mars aura marqué le 70^e anniversaire de l'adoption de la convention fondatrice. Novembre aura été l'occasion de fêter le 100^e Comité de la Sécurité Maritime (MSC), le plus ancien comité de l'organisation. Du premier comité MSC, avec la SOLAS 1960, prescriptive et déterministe, à ce 100^e comité portant sur les navires autonomes et les règles par objectifs, les méthodologies et les technologies ont bien évolué !

Le MASS (Marine Autonomous Surface Ship) est devenu la nouvelle coqueluche du comité MSC. Spéculations d'équipementiers ou nouvelle page de l'histoire maritime ? Ne va-t-on pas créer un shipping à deux vitesses ? Va-t-on vers une disparition du marin ou au contraire vers une évolution du métier ? Les avis restent partagés, contrastés et les questions nombreuses. Mais aucun acteur ne peut prendre le risque de manquer cette évolution majeure.

Une seule question se pose pour l'heure au comité : comment permettre l'exploitation de ces navires, disposant de niveaux d'autonomies très variables ? Comment faire évoluer les conventions de l'OMI, toutes basées sur le principe d'un équipage présent à bord ? La solution retenue passe par un exercice de définition réglementaire.

La délégation française, conduite par la Représentation Permanente et la Direction des affaires maritimes, avec la participation de l'Association Française des Capitaines de navires, d'Armateurs de France, du Bureau Veritas, du Cluster Maritime et de Naval Group, ne ménage pas ses efforts en la matière. Ainsi nous avons pris le leadership pour analyser certains chapitres de la Convention SOLAS et de la Convention SAR.

L'objectif est de disposer d'une analyse dès 2020, pour ensuite débiter le travail de modification de la réglementation internationale. En parallèle des travaux s'engagent également pour encadrer et harmoniser les essais de ces navires.

Ce 100^e comité ne saurait se résumer au MASS, tant les sujets étaient nombreux. On pourra également retenir la question du regard de l'OMI sur les règles des sociétés de classification.

Alors que jusqu'à un passé récent l'OMI n'imposait aucune exigence, elle a désormais mis en place des objectifs (*Goal Based Standards*) pour l'élaboration des règlements des sociétés de classe et se réserve un droit de regard, par le biais d'audits, et un pouvoir de décision. Ce comité aura ainsi permis l'adoption des dernières directives qui encadrent les audits pour les années à venir. On peut attendre de ce mécanisme qu'il fasse disparaître les sociétés de classification les moins sérieuses du transport maritime international. Ce sera alors un vrai gain pour la sécurité maritime.

On ne peut finalement revenir sur ce 100^e comité sans évoquer des sujets qui méritent toute notre attention, comme les règles du Code Polaire devant s'appliquer aux navires de pêche, les questions de sécurité liées à l'usage des fiouls lourds de qualités variables ou encore l'accidentologie des navires à passagers en navigation nationale. »



— Pour une navigation plus sûre

Contrôle des passagers renforcé pour lutter contre le terrorisme

L'acte terroriste en mer, notamment sur les navires à passagers, est un risque dont certains armateurs se prémunissaient déjà en contrôlant tous leurs passagers avant l'embarquement. L'arrêté du 16 juillet 2018, relatif aux conditions d'accès et de circulation en zone d'accès restreint des ports, et des installations portuaires, et à la délivrance des titres de circulation, rend désormais obligatoire les contrôles des passagers à bord des navires de croisière et des ferries. Objectif : éviter l'introduction de tout article prohibé (armes, explosifs, etc.) dans les espaces publics du navire. **Armateurs de France a travaillé conjointement avec la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) pendant près de deux ans afin de mettre en place un dispositif de contrôle efficace et adapté aux réalités du terrain.** Très attendu puisqu'il serait un maillon très fort de la chaîne de sûreté, le PNR (*Passenger Name Record*) est sur le point d'aboutir. Les armateurs français s'en félicitent. Il est en effet nécessaire que l'exploitation des données des passagers soient au cœur de ces mesures de contrôle.

Marine marchande et Marine nationale

Conséquence du Brexit, le Centre de sécurité maritime pour la corne de l'Afrique⁽¹⁾ qui assure une surveillance 24h/24h du trafic maritime dans le Golfe d'Aden, va être déplacé de Northwood, au Royaume-Uni, à Brest. Ce déménagement s'inscrit dans un projet commun franco-espagnol, l'Espagne accueillant dans le même temps, à Rota, le Quartier général de l'opération Atalanta de lutte contre la piraterie dans l'Océan Indien. Armateurs de France, impliqué dans les débats concernant ce déménagement, se réjouit des liens forts entre la Marine nationale et la Marine marchande qui se concrétisent deux fois par an lors des réunions Marine – Armateurs.

La cybersécurité devient une réalité

Malgré l'apparence mécanique des navires, le secteur maritime profite de l'explosion des nouvelles technologies pour autonomiser ses processus, améliorer son efficacité, sa rentabilité et sa compétitivité. Cette numérisation s'accompagne d'une interconnexion croissante de tous les systèmes d'information qui elle-même entraîne d'importants risques.

LA PIRATERIE EN 2018²

Depuis le 1^{er} janvier 2018, 201 incidents de piraterie et de vol à main armée commis contre des navires ont été signalés (contre 180 en 2017). 143 navires ont été arraisonnés, 34 tentatives d'attaques, 18 navires ont été la cible de tirs et 6 navires ont été détournés. Au cours de l'année 2018, 141 membres d'équipage ont été pris en otage, contre

92 en 2017. 79 des 201 incidents ont été enregistrés dans le golfe de Guinée, soit plus de deux fois plus qu'en 2017, avec 41 enlèvements de marins au Nigéria. Les chiffres de la zone de la corne de l'Afrique sont en baisse grâce à l'opération Atalanta qui déploie ses forces navales au large des côtes somaliennes. Adoptée en 2008, le Conseil de l'Union Européenne

a prorogé, en juillet, le mandat de cette opération jusqu'au 31 décembre 2020. Armateurs de France espère que ces mesures seront également mises en place dans la zone du golfe de Guinée afin d'y réduire la piraterie et protéger les marins transitant dans ces zones.

(1) MSC-HOA, Maritime Security Centre – Horn of Africa

(2) Source : Rapport annuel du Bureau Maritime International (IMB – International Maritime Bureau) de l'ICC (International Chamber of Commerce)

**LE PNR MARITIME
EST TRÈS ATTENDU EN TANT
QUE MAILLON FORT
DE LA CHAÎNE DE SÛRETÉ.**

La mise en œuvre de mesures de cybersécurité est donc devenue indispensable. Pleinement conscient de ces enjeux, Armateurs de France participe, au sein du Comité France Maritime, aux travaux codirigés par le Secrétariat Général de la Mer, afin d'établir une cartographie des besoins propres à chaque filière et d'en dégager les prémices d'un plan national : la création du Conseil Cybersécurité du Monde Maritime (C2M2). Ce dernier aura pour fonction la sécurisation du domaine maritime, l'identification des projets industriels, l'accompagnement des mesures de prévention, de formation et de cyber-résilience, et la création d'un centre national de coordination de la cybersécurité pour le maritime.

En parallèle, Armateurs de France s'est impliqué dans les travaux menés par la Direction des affaires maritimes et l'ANSSI³ pour désigner des Opérateurs de Service Essentiel (OSE) suite au décret du 23 mai 2018 relatif à la sécurité des réseaux et systèmes d'information des opérateurs de services essentiels et des fournisseurs de service numérique.

Migrants : Armateurs de France soutient l'action de SOS Méditerranée

Les armateurs français sont très préoccupés par la situation en mer Méditerranée qui est à la croisée de deux problématiques : celle du sauvetage et celle des migrations. En 2018, selon le Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés, près de 2 300

personnes ont trouvé la mort ou ont disparu en mer Méditerranée alors qu'elles tentaient une traversée.

Pour Armateurs de France, il n'y a aujourd'hui aucune différence entre le statut de migrant et celui de naufragé. En vertu d'un cadre juridique très clairement défini, le capitaine d'un navire a le devoir de prêter assistance à toute personne se trouvant en situation de détresse en mer. Cependant, recueillir des centaines de naufragés, dont certains nécessitent des soins médicaux, pose de nombreuses difficultés à bord des navires de commerce, non adaptés à cette situation.

Cette conjoncture, déjà complexe à l'origine, s'est dégradée mi-juin 2018 avec le refus d'accès de deux navires exploités par des ONG dans un port italien. Le 25 juin 2018, c'est un navire de commerce, le porte-conteneur Alexander Maersk, qui s'est retrouvé pendant plusieurs jours en attente d'un port acceptant de recueillir les 113 migrants sauvés au large des côtes italiennes. Pourtant, le cadre juridique est clairement défini en ce qui concerne les États contractants à ces conventions : « Il appartient au gouvernement responsable de la région SAR dans laquelle les survivants ont été sauvés de fournir un lieu sûr pour le débarquement ou de veiller à ce qu'un tel lieu sûr soit fourni ». Malheureusement aujourd'hui, les navires se retrouvent confrontés à des situations extraordinaires d'impossibilité de débarquer, rapidement et sûrement, des migrants secourus en mer.

(3) Agence Nationale de la Sécurité des Systèmes d'Information

LES NAVIRES SE RETROUVENT
CONFRONTÉS À DES SITUATIONS
EXTRAORDINAIRES D'IMPOSSIBILITÉ
DE DÉBARQUER, RAPIDEMENT
ET SÛREMENT, DES MIGRANTS
SECOURUS EN MER.



Armateurs de France, convaincu du rôle essentiel de SOS Méditerranée, soutient son action et donne la parole à Francis Vallat, son Président et Sophie Beau sa directrice.

2018 année terrible ! Au point de contraindre SOS MÉDITERRANÉE à suspendre les opérations et à redélivrer l'Aquarius en décembre, après qu'il ait sauvé 30 000 personnes de la noyade depuis mars 2016.

Avec les navires ONG empêchés, la circonspection des forces européennes, et l'action croissante des erratiques garde-côtes libyens, l'exercice s'annonçait rude. Il le fut, pour les équipes en mer confrontées à l'inacceptable, comme pour les équipes à terre exposées aux situations de crise permanentes. D'autant qu'il a fallu subir la fermeture quasi-totale de l'espace

humanitaire en Méditerranée centrale sous l'action active de l'Italie, ou passive des autres États qui n'ont pu ou voulu stabiliser le cadre de l'action humanitaire en mer. Mais les fondations de SOS MÉDITERRANÉE sont solides : le droit comme la responsabilité morale. Et sa force vient de sa capacité de mobilisation et de son professionnalisme, qui permettent de préparer activement le retour en mer. Car la recherche d'un nouveau navire aboutira. Cela prendra certes du temps car la responsabilité est grande, et donc haute est l'exigence. Elle requiert d'examiner les offres sous tous les aspects,

y compris politiques, car le retour sur zone doit être durable. Pendant ce temps la sensibilisation – au sauvetage en haute mer exclusivement – continue dans toutes les régions de France, avec des résultats remarquables malgré les désinformations, calomnies et violences accumulées. D'ailleurs le soutien citoyen est immense, et sans doute proportionnel à l'énormité de l'enjeu.

Tant que des personnes mourront en mer, tant que le droit maritime existera, et tant que notre conscience le dictera, SOS MÉDITERRANÉE poursuivra sa mission. »

En 2018, Armateurs de France a reversé 10€ à SOS Méditerranée pour chaque invitation à sa soirée annuelle



– La directive européenne NIS, *Network and Information System Security*

ÉCLAIRAGE DE THIBAUT MARREL, SPÉCIALISTE DE LA CYBERSÉCURITÉ À L'ANSSI

Sa transposition en droit national désormais achevée, la directive européenne NIS est entrée en vigueur en France. En quoi consiste-t-elle ?

La directive NIS a pour objectif principal de protéger les activités économiques et sociétales critiques des États membres. C'est pourquoi, elle a créé la notion d'Opérateurs de Service Essentiel (OSE) : ces acteurs qui fournissent un service essentiel au fonctionnement de l'économie ou de la société s'appuyant sur un ou plusieurs systèmes d'information. Les OSE ont l'obligation de recenser et de déclarer à l'ANSSI leurs systèmes d'information les plus critiques, de leur appliquer des règles de sécurité et de déclarer les incidents. Ils peuvent, en outre, se voir imposer des contrôles de sécurité.

Au sein du transport maritime, quelles seront les compagnies concernées par ce dispositif ?

Les sociétés de transport de passagers et de fret figurent parmi les opérateurs visés par la directive NIS. Conformément à la loi française de transposition, l'identification des compagnies, qui seront désignées OSE, prendra en compte les facteurs suivants : le nombre d'utilisateurs dépendant du service fourni par la compagnie et la dépendance d'autres secteurs d'activités à l'égard de ce service, la gravité et la durée des conséquences d'un incident, les parts de marché de la compagnie et la portée géographique de son activité,

et enfin l'existence de moyens alternatifs pour la fourniture du service considéré.

Quelles seront les nouvelles démarches que devront mener ces compagnies ?

L'OSE nouvellement désigné doit identifier et déclarer à l'ANSSI, sous trois mois, ses systèmes d'information essentiels, c'est-à-dire ceux sur lesquels un incident de sécurité aurait un effet disruptif important au regard des services qu'il fournit. Il devra appliquer à ces systèmes d'information les 23 règles de sécurité précisées dans l'arrêté du 14 septembre 2018, dans des délais allant de trois mois à trois ans selon la règle. Il s'agit de mesures d'hygiène informatique, de nature technique et organisationnelle. Elles visent à garantir un niveau satisfaisant de cybersécurité.

Les navires en mer sont-ils concernés ?

Les navires sont explicitement exclus du périmètre d'application de la directive européenne. Les systèmes d'information embarqués ne sont donc pas directement concernés par les obligations qui s'imposent aux OSE. Leur sécurité n'en reste pas moins cruciale pour le fonctionnement du secteur. C'est pourquoi l'ANSSI se mobilise pour la cybersécurité des navires, notamment au travers d'actions de sensibilisation et de conseils adressés aux armateurs⁴.

(4) Voir notamment le Guide des bonnes pratiques de sécurité informatique à bord des navires, disponible en français et en anglais sur le site de l'ANSSI (ssi.gouv.fr).



C3

AFFAIRES EUROPÉENNES

- 40 **Troisième paquet mobilité :** vers une simplification des procédures maritimes
- 42 **Consortia :** Armateurs de France plaide pour un maintien de l'exemption catégorielle
- 43 **L'Union européenne, un acteur important** sur la scène internationale
- 44 **L'actualité des négociations commerciales**

— L'Europe, au cœur des enjeux de compétitivité du shipping

Troisième paquet mobilité : vers une simplification des procédures maritimes

Présenté en mai 2017 par la Commission européenne, le troisième paquet mobilité entend revoir certaines règles du transport en Europe, en se concentrant sur la route. **Il comporte aussi un volet visant à simplifier les procédures, notamment dans le domaine maritime.**

Deux propositions réglementaires concernent les armateurs :

- La première établit un système de guichet unique européen** constitué du réseau des guichets uniques nationaux, dont les modalités de fonctionnement seraient strictement encadrées au niveau européen, avec :
- Des formats, des codes et des données harmonisés au niveau européen.
 - Un guichet unique pour chaque État, permettant au déclarant de ne transmettre les informations qu'une seule fois pour chaque escale.
 - Des États membres nominalement responsables de la gestion des déclarants (enregistrement, gestion, contrôle), conformément aux règles mises en place par la Commission. Ainsi, un utilisateur enregistré par un État est considéré comme enregistré aux guichets de tous les États membres.

Si cette proposition ne crée pas, à proprement parler, un guichet unique européen par lequel l'ensemble des déclarations transitent avant d'être redistribuées aux administrations nationales compétentes, elle encadre très strictement les États membres en limitant leur pouvoir d'initiative en matière de données, et en le supprimant pour le format de ces données.

Le 3 décembre 2018, le Conseil a adopté une approche générale en ligne avec cette proposition et, étonnamment, la renforçant même puisqu'elle rend l'ajout de données au « tronc commun » européen difficile. Cela augure bien de la probabilité qu'un accord soit trouvé aisément et rapidement avec le Parlement. Commencera alors l'élaboration des actes délégués nécessaires à la définition des codes et formats.

La seconde proposition de règlement vise à accroître le recours aux documents électroniques de transport.

- Plus précisément, il s'agit de :
- Permettre aux opérateurs de transport de délivrer les informations réglementaires sur le transport sous format électronique aux autorités publiques compétentes.
 - Spécifier le format électronique dans lequel les informations réglementaires sur le transport doivent être mises à disposition par les autorités publiques, et par les opérateurs économiques qui le souhaitent.



LE 3^E PAQUET MOBILITÉ COMPORTE UN VOLET VISANT À SIMPLIFIER LES PROCÉDURES, NOTAMMENT DANS LE DOMAINE MARITIME.

- Habilitier la Commission à établir des bases de données et à définir des procédures communes pour traiter les informations de manière transfrontalière.
- Assurer la disponibilité, l'intégrité, la confidentialité et la sécurité des données gérées.
- Décrire les conditions nécessaires pour que les opérateurs de transport puissent avoir recours à des documents électroniques de transport.
- Mettre en place un dispositif de certification pour vérifier que ces conditions soient bien respectées.

Ce texte est moins consensuel côté États membres, et les travaux du Conseil ont peu avancé. Le Parlement devrait par contre adopter une position avant la fin de la mandature.



Dans le cadre du 3^e paquet mobilité, la législation en matière de sécurité maritime est très positivement évaluée (contrôle par

l'État du port, suivi du trafic, État du pavillon, enquêtes après accidents). Ainsi, aucune modification n'est considérée comme nécessaire.

Consortia : Armateurs de France plaide pour un maintien de l'exemption catégorielle

Les consortia sont une forme de coopération opérationnelle par laquelle les armateurs de ligne régulière partagent l'espace disponible à bord de leurs navires, et apportent en commun les navires nécessaires à l'exploitation d'une ligne. Ils permettent donc d'obtenir des économies d'échelle et de mieux utiliser l'espace des navires¹.

La Commission européenne a lancé, en mai 2018, l'évaluation du « règlement consortia ». La Commission ne remet pas en cause l'existence des consortia, mais s'interroge sur la nécessité de maintenir l'exemption catégorielle, au regard des développements intervenus sur le marché au cours des dernières années. Il s'agit d'un exercice récurrent : il est mené tous les cinq ans, à l'approche de l'expiration en cours. Ce caractère presque routinier n'en fait pas pour autant un sujet mineur : **dans un contexte de changement, l'exemption catégorielle est d'autant plus importante qu'elle permet aux**

compagnies de lignes régulières de continuer à offrir des services diversifiés en abaissant les barrières à l'entrée sur le marché des lignes régulières.

Armateurs de France a participé à la rédaction des contributions de l'ECSA² et du WSC³ de mai et de décembre 2018, et a envoyé sa propre contribution à la consultation de décembre. L'organisation professionnelle a également encouragé ses adhérents à répondre au questionnaire détaillé de la DG COMP⁴, afin que celle-ci dispose des éléments nécessaires à la prolongation du règlement d'exemption. En décembre, les armateurs français ont également présenté leur position aux administrations du transport et de la concurrence, et ont répondu à leurs questions sur le fonctionnement des consortia, leur importance pour le shipping français, et la valeur ajoutée des règlements d'exemption par catégories.

Armateurs de France précise aussi que le renforcement à venir des contraintes environnementales entraînera une augmentation des coûts opérationnels, rendant d'autant nécessaire la sécurisation des consortia.

CHRONOLOGIE

7 mai 2018

La Commission publie une feuille
de route, avec appel
à commentaires
jusqu'au 4 juin.

27 septembre
20 décembre 2019

Consultation de la publication
en ligne et envoi, par la
Commission, d'un questionnaire
détailé aux compagnies.

à venir

Publication d'un document de travail de la Commission et, éventuellement, une proposition de législation : prolongation ou modification du règlement.



Le regroupement de moyens nautiques dans un même service permet d'optimiser les capacités, de réaliser des économies d'échelle, et d'améliorer la qualité des services offerts aux chargeurs, sans restreindre la concurrence. Les armateurs membres d'un même consortium sont en effet en concurrence les uns avec les autres. De plus, les consortia sont la condition sine qua non pour permettre à de nombreux armements d'être présents sur un trade⁵, pour lequel ils seraient sinon incapables d'aligner les capacités. Les investissements sont de plus en plus élevés pour mettre en service le nombre de navires nécessaires : dix à douze pour un service Asie-Europe, soit un investissement total de 5 à 8 milliards de dollars. Toute restriction apportée au cadre actuel risquerait d'aboutir à des concentrations et à des positions dominantes. »

Raymond Vidil, Président Directeur Général de Marfret

L'Union européenne, un acteur important sur la scène internationale

Pas une semaine se passe sans que de nouvelles dispositions restrictives ne soient publiées au Journal Officiel de l'Union européenne et diffusées aux adhérents d'Armateurs de France, pour qu'ils puissent prendre les mesures nécessaires. **Au cours de l'année 2018, l'actualité en la matière a été dominée par le cas de l'Iran, et par le rétablissement des sanctions américaines**, Donald Trump ayant annoncé le 8 mai que les États-Unis sortaient de l'accord de Vienne sur l'Iran. Rétablissement unilatéral ? Pas vraiment, car les sanctions américaines ont une portée très large en raison de l'omniprésence du dollar dans les échanges commerciaux mondiaux. **L'Union européenne, qui souhaite préserver l'accord de 2015 sur le nucléaire, a pris un ensemble de mesures destiné à limiter la portée de la décision américaine :**

- Réactiver la « loi de blocage » interdisant aux entreprises européennes de se conformer aux effets extraterritoriaux des sanctions fixés par un pays tiers, sauf autorisation de la Commission. Jusqu'à l'été 2018, le règlement visait surtout les sanctions à l'égard de Cuba ; il a donc été modifié pour s'étendre à l'Iran. Lors de la préparation de cette mesure, les services de la Commission ont sollicité l'ECSCA² et il était ressorti assez clairement que la présence des armateurs aux États-Unis rendait délicate la violation du droit américain...
- Renforcer la coopération, avec notamment la préparation d'un atelier sur les sujets maritimes à Bandar-Abbas qui s'est tenu en janvier 2019.
- Offrir une garantie à la BEI⁶, afin de lui permettre de financer des activités en Iran et d'y soutenir les investissements européens.
- Instaurer une bourse d'échange permettant de poursuivre les opérations commerciales avec l'Iran. Cet instrument a été lancé fin janvier 2019.

(1) toute fixation de tarifs est évidemment exclue

(2) *European Community Shipowners' Associations*

(3) *World Shipping Council*

(4) Directorate-General for Competition, Direction Générale de la concurrence de la Commission Européenne

(5) *Un marché*

(6) Banque Européenne d'Investissement

QU'EST-CE QU'UNE EXEMPTION CATÉGORIELLE ?

Les règlements d'exemption par catégories (REC) sont des instruments permettant à la Commission d'exempter une catégorie d'accords similaires dont les répercussions positives sur la concurrence sont considérées comme l'emportant sur les effets anticoncurrentiels. Cela signifie que ces accords –

dès lors qu'ils respectent les conditions d'exemption – n'ont pas besoin de procéder à une auto-évaluation, ou de solliciter l'aval des autorités de la concurrence.

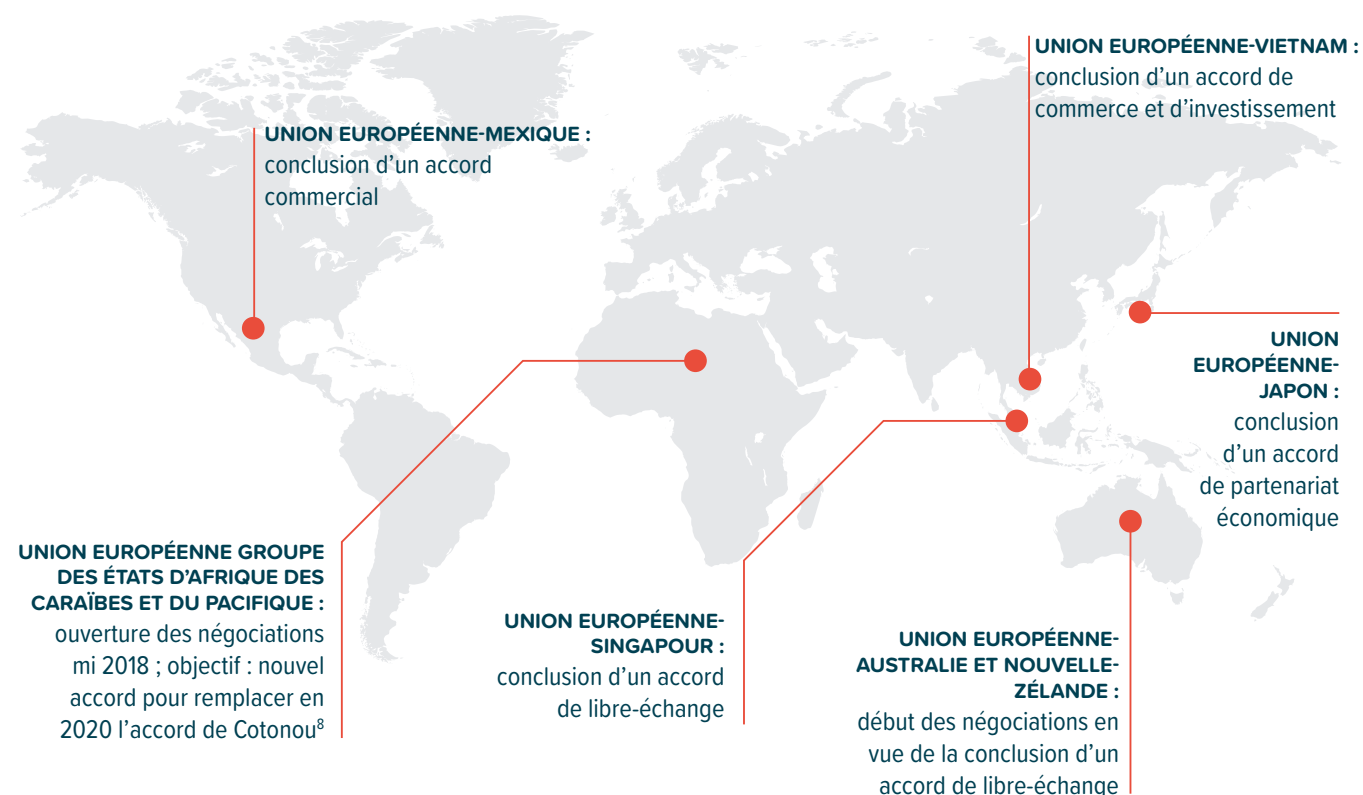
La Commission met en avant l'existence de lignes directrices multisectorielles, qui pourraient selon elle se substituer au REC et guider les compagnies maritimes. Armateurs de France considère que ces outils sont justement beaucoup trop généraux, et que les

caractéristiques de consortia sont beaucoup trop spécifiques, pour que cela soit possible.

Supprimer le REC serait un saut dans l'inconnu qui déstabiliserait le secteur. Il serait regrettable que, pour satisfaire à un simple objectif d'orthodoxie juridique, on pénalise les compagnies européennes qui sont moins soutenues par leurs administrations, et ne sont pas soumises aux mêmes contrôles, que leurs concurrentes.

– L'actualité des négociations commerciales

Si les négociations d'un accord avec les États-Unis ont du plomb dans l'aile, l'année passée n'en a pas moins été marquée par des avancées dans les négociations avec plusieurs partenaires commerciaux :



FOCUS SUR L'ALGÉRIE

Les armateurs français et, plus généralement, européens, rencontrent des difficultés dans leurs investissements et opérations en Algérie, dues à une réglementation de plus en plus défavorable, rigide et contraire aux accords en vigueur. Malgré les démarches menées par les autorités françaises et européennes depuis déjà sept ans, les blocages perdurent et s'accroissent :

- On note des restrictions aux transferts de recettes (obligation de clôturer les comptes d'escale dans un délai maximum

de 90 jours, inadapté à la réalité commerciale ; traitement des frets perçus dans le cadre de VSA⁹),

- L'actionnariat étranger n'est pas encouragé,
- Le transport de véhicules fait l'objet de restrictions géographiques, et l'affectation des conteneurs à un port sec est arbitraire,
- La TVA pour les coûts liés aux escales a été rétablie,
- La discrimination dans les coûts de passage portuaire est fréquente.

Armateurs de France appelle les autorités françaises et européennes à ne pas relâcher leurs efforts, et à faire du règlement de ces difficultés une priorité dans leurs relations avec le gouvernement algérien.

⁽⁸⁾ Accord entre l'Union européenne et les États d'Afrique, Caraïbes et Pacifique (ACP) signé le 23 juin 2000 dans la capitale économique du Bénin, après l'expiration de la convention de Lomé. Conclu pour 20 ans, cet accord, révisé tous les 5 ans, réunit les 79 États du groupe ACP et les pays de l'Union européenne

⁽⁹⁾ Vessel Sharing Agreement



AFFAIRES JURIDIQUES

c4

- 46 **Le projet de loi d'orientation des mobilités :** un vecteur d'amélioration de la compétitivité du pavillon français ?
- 46 **BBNJ :** l'avenir de la gouvernance internationale des océans
- 48 **Flotte stratégique :** les mesures concrètes se font attendre...

— Renforcer l'Économie bleue

Le projet de loi d'orientation des mobilités : un vecteur d'amélioration de la compétitivité du pavillon français ?

Élaboré à la suite des Assises nationales de la mobilité de l'automne 2017, et au terme de plusieurs mois de concertation, le Gouvernement a présenté, en novembre 2018, un projet de loi d'orientation des mobilités dit « LOM ». Ce texte ne prévoyait initialement pas, ou peu, de mesures pour le secteur maritime.

Deux ans après l'adoption de la loi pour l'économie bleue, ce texte prévoit au final - sous un chapitre consacré à la compétitivité du transport maritime, fluvial et ferroviaire - une série de dispositions intéressant les acteurs du shipping. Il constitue ainsi une opportunité de compléter, simplifier ou améliorer le corpus législatif, tant en matières sociale ou environnementale que de sécurité et sûreté des navires.

S'agissant de mesures très techniques ou nécessitant une concertation étendue avec les partenaires sociaux pour en déterminer le contenu précis, ces dispositions font l'objet d'habilitations du Gouvernement à procéder par voie d'ordonnances, dans des délais fixés de 12 à 18 mois selon les sujets.

Activement impliqué dans les travaux préparatoires de la loi, Armateurs de France a contribué à l'ensemble des consultations et a été force de proposition afin que les mesures proposées tiennent compte des besoins des compagnies maritimes.

Dans la perspective de l'examen du projet de loi par le Parlement au printemps 2019, Armateurs de France est mobilisé pour entretenir la dynamique législative amorcée en 2016. Ainsi, les évolutions de nature à répondre aux attentes des armateurs, notamment en matière de compétitivité, font l'objet de réflexions qui pourraient être présentées à l'occasion du débat parlementaire.

Armateurs de France restera, aux côtés du Gouvernement, un partenaire actif et vigilant, pour favoriser l'adoption de mesures de nature à développer le pavillon et l'emploi français.

BBNJ : l'avenir de la gouvernance internationale des océans

Sur le plan international, l'ouverture des négociations, en septembre 2018, du futur Instrument sur la protection de la biodiversité au-delà des juridictions nationales dit « BBNJ » (*Biodiversity Beyond National Jurisdiction*) a marqué l'année 2018.

Sous les auspices des Nations Unies, la démarche consiste à élaborer le texte d'un instrument international juridiquement contraignant se rapportant à la Convention sur le droit de la mer (dite « de Montego Bay ») adoptée en 1982, et portant sur la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité marine des zones ne relevant pas de la juridiction nationale. En effet, tant les importants progrès techniques que notre connaissance plus pointue des océans rendent nécessaire une telle évolution.

LA LOM EN BREF

- Définition d'un cadre d'utilisation pour les drones et les navires autonomes
- Attribution d'un permis d'armement à tous les navires professionnels
- Inspection de sécurité ciblée des navires de moins de 24 mètres
- Mise en œuvre de la Convention de Nairobi relative à l'enlèvement des épaves
- Adaptation du régime des infractions environnementales (Règlement MRV⁽¹⁾, Code polaire)
- Transposition des amendements de la Convention du travail maritime (garanties décès incapacité et abandon)
- Encadrement de l'activité de services privés de recrutement et de placement des gens de mer
- Dérogation à l'affiliation au régime spécial des marins
- Définition du travail de nuit et de la durée du travail des jeunes marins
- Encadrement administratif et social des activités maritimes côtières
- Adaptation des règles applicables aux établissements flottants
- Extension des prérogatives en matière de fouilles de sûreté des navires

(1) Monitoring, Reporting, Verification



En particulier, il revient à la Conférence d'examiner les questions relatives aux ressources génétiques marines, y compris celles liées au partage des avantages, aux outils de gestion des aires marines protégées, aux études d'impact sur l'environnement ainsi que le renforcement des capacités et le transfert de techniques marines.

Laurène Niamba, responsable des affaires juridiques et fiscales d'Armateurs de France, participe aux travaux du groupe d'experts intéressés, consacré à la gouvernance de la Haute Mer. Elle précise les principaux enjeux de ces négociations, alors que la deuxième session de la Conférence intergouvernementale est prévue à New York au printemps 2019 :

« L'enjeu n'est pas des moindres puisque la Haute Mer représente près des deux-tiers des océans et regroupe une biodiversité extrêmement riche et encore mal connue. Or, contrairement aux idées reçues, la Haute Mer n'est pas une zone de non-droit. La liberté – de navigation, de pêche ou encore de recherche scientifique – demeure le principe fondamental régissant cette zone. Cet immense espace est aujourd'hui mis en péril à la fois par les impacts directs ou indirects des activités humaines qui s'y déroulent, mais également par le phénomène progressif du réchauffement climatique. Le nouvel instrument devra donc combler le défaut de gouvernance actuelle de la Haute Mer, en précisant d'une part la portée du régime de liberté, et en instaurant d'autre part un cadre juridique contraignant favorisant la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité. »

À l'instar de l'International Chamber of Shipping (ICS), partie prenante des travaux au niveau international, et dont notre organisation est membre, Armateurs de France souligne la nécessité de préserver la liberté de navigation en Haute Mer. Il est en outre primordial que l'Organisation maritime internationale (OMI) demeure le principal organisme compétent pour développer, à l'échelle internationale, les réglementations environnementales applicables au transport maritime.

L'adoption d'un nouvel instrument n'est pas attendue avant le premier semestre 2020, date à laquelle se réunira la quatrième session de la Conférence.

Flotte stratégique : les mesures concrètes se font attendre...

La consécration de la flotte stratégique à l'occasion du vote de la loi pour l'Économie bleue de 2016 a été largement saluée par Armateurs de France.

Seul bémol : plus de deux ans après, la composition et les conditions de mise en œuvre de cet outil, essentiel au maintien et au développement du pavillon, des emplois et du savoir-faire français, restent toujours à être définies.

Pour Armateurs de France, le développement d'une flotte stratégique est plus que jamais nécessaire ! Dans cette perspective, les entreprises de transport et services maritimes restent mobilisées pour dessiner, avec le Gouvernement et les partenaires sociaux, les instruments nécessaires à une flotte stratégique solide et pérenne et à une véritable stratégie de filière.

En particulier, il apparaît urgent que soit défini et mis en œuvre le plan d'action triennal annoncé par le Gouvernement en vue de moderniser et renouveler la flotte, renforcer la formation en terre et en mer, et faciliter les partenariats publics/privés.

FOCUS SUR L'INITIATIVE PARISMAT



Lancée en mai 2017 par tous les acteurs français de l'assurance transport, avec le soutien d'Armateurs de France, l'initiative ParisMat vise à promouvoir et défendre les intérêts du marché français de l'assurance maritime, de l'aviation et du transport.

Cette initiative novatrice, qui rassemble les acteurs

de l'assurance Transport française, aux premiers rangs desquels les assureurs et les courtiers, s'est ainsi poursuivie en 2018 avec l'édition d'une brochure et la mise en ligne d'un site internet dédié (www.parismat.fr). Développés à l'appui de groupes de travail composés d'experts, ces outils, également accessibles en anglais, mettent en lumière les atouts du marché français de l'assurance Transports et en particulier l'importante palette d'activités couvertes, le développement de solutions innovantes ou encore la sécurité juridique et financière dont bénéficient les compagnies d'assurances opérant en France.



ECONOMIE | FISCALITÉ C5

- 50 **Un nouvel outil de financement** pour le verdissement de la flotte
- 51 **Les exonérations de charges sociales patronales** enfin pérennisées !
- 52 **Armateurs de France, force de proposition** pour le financement de la flotte

— La bataille pour les financements continue

Tout au long de l'année 2018, Armateurs de France a rappelé la nécessité d'une politique volontariste et ambitieuse en faveur de la compétitivité, et d'outils concrets afin de faciliter le financement du nécessaire renouvellement de la flotte, vecteur de performance économique comme environnementale.

L'extension du régime d'exonération de cotisations sociales, l'instauration d'un mécanisme de suramortissement pour le verdissement de la flotte et la remise à la Ministre chargée des transports du rapport du Conseil Supérieur de la Marine Marchande (CSMM) sur le financement du renouvellement de la flotte marchande, l'ont clairement montré : les préoccupations des entreprises de transport et de services maritimes ont été entendues au plus haut niveau de l'État.

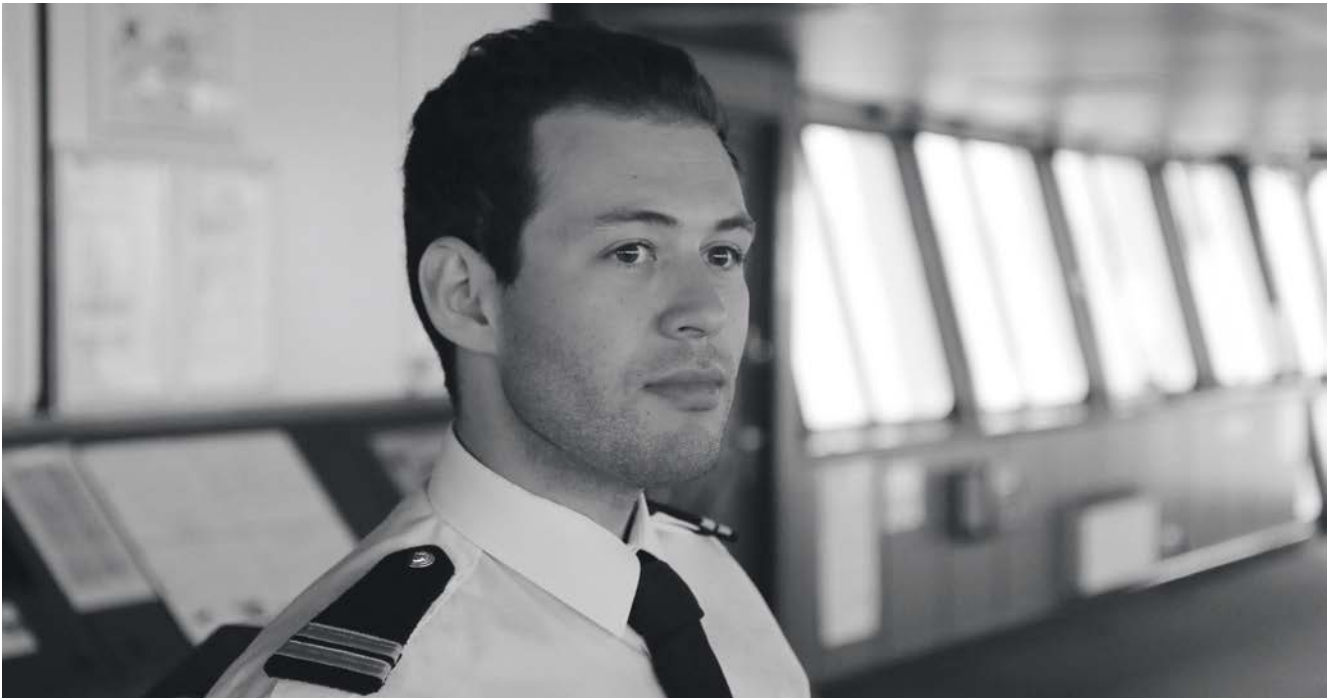
Un nouvel outil de financement pour le verdissement de la flotte

En instaurant le mécanisme de suramortissement fiscal, les parlementaires ont adressé un signal fort aux armateurs, engagés dans une démarche de transition

énergétique, mais qui sont confrontés à des besoins d'investissements importants. C'est une grande satisfaction pour Armateurs de France, dont les équipes ont été fortement mobilisées pour aboutir à ce résultat éminemment positif - bien que restreint - puisque limité aux navires exploités essentiellement dans la zone économique exclusive française.

Ce succès d'Armateurs de France devra cependant être concrétisé par la validation du dispositif par la Commission européenne : en effet, le Gouvernement a décidé de suspendre son entrée en vigueur à la position de Bruxelles. Une attente d'autant plus longue pour les acteurs du shipping que les investissements à réaliser pour la transition écologique de la flotte doivent être rapidement engagés.

Aussi, s'il convient de saluer cet intéressant dispositif, dont l'objectif premier est de répondre à un enjeu de santé publique, il apparaît essentiel qu'il soit rapidement validé, et que son bénéfice puisse être étendu aux navires battant pavillon national ou communautaire et évoluant dans des eaux communautaires.



Les exonérations de charges sociales patronales enfin pérennisées !

En juin 2016, la loi pour l'Économie bleue a étendu le régime d'exonération des charges patronales à l'ensemble des marins employés à bord des navires de commerce (de transport ou de services) battant pavillon français, et soumis à concurrence internationale effective.

En décembre 2018, au terme de nombreux échanges avec les Autorités françaises, la Commission européenne, en vertu des règles de l'Union européenne en matière d'aides d'État, a finalement autorisé le régime français, pour une durée de dix ans. La Commission a souligné que le régime approuvé « contribuera à la compétitivité mondiale du secteur, tout en préservant l'emploi et en garantissant des conditions de concurrence équitables dans le marché unique européen ».

En vue de se conformer à la doctrine de la Commission, le Gouvernement s'était engagé à étendre les exonérations de cotisations aux marins, affiliés au régime d'assurance vieillesse des marins, et embarqués à bord

des navires de commerce dirigés et contrôlés à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français, battant pavillon d'un autre État membre de l'Union européenne, de l'espace économique européen ou de la Suisse.

Cette décision a été formalisée à l'occasion de l'adoption du projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2019 adopté en décembre dernier. Elle marque l'achèvement d'un processus initié plus de deux années auparavant, et fortement attendu par les armateurs.

La pérennisation de ce dispositif, indispensable à la compétitivité du pavillon français, est une excellente nouvelle pour les entreprises de transport et de services maritimes. Mais la compétitivité et la performance environnementale de la filière passent aussi par un renouvellement continu des navires. La mise en service régulière de navires neufs est en effet une nécessité pour maintenir à niveau une flotte française qui reste parmi les plus récentes.

Armateurs de France, force de proposition pour le financement de la flotte

L'accès des entreprises de transport et service maritimes aux financements bancaires demeure très complexe depuis la crise financière de 2008. Cette situation s'avère particulièrement pénalisante pour un secteur qui nécessite de maintenir une flotte jeune, moderne et sûre, et envisage une accélération de ses investissements dans les années à venir, notamment pour répondre efficacement aux enjeux environnementaux.

Dans ce contexte, Armateurs de France s'est fortement impliqué dans les travaux conduits depuis septembre 2017 par le Conseil Supérieur de la Marine Marchande (CSMM), dont les conclusions ont été présentées à la Ministre des Transports, Elisabeth Borne, à l'occasion du deuxième Atelier du transport et des services maritimes qui s'est déroulé en octobre 2018, au siège du groupe Louis Dreyfus Armateurs.

Le mot d'ordre étant de n'écarter aucune piste (fonds shipping, révision de la durée d'amortissement dégressif des navires, garantie publique pour les armateurs français, etc.), le rapport s'attache à mettre en exergue une série de mesures de nature tant à renforcer la compétitivité de l'offre fiscale qu'à favoriser l'émergence d'une véritable politique de financement de la flotte de commerce.

Rapporteur du groupe de travail ayant rédigé le rapport, Fernand Bozzoni, Président Directeur Général de la compagnie Socatra, en précise la méthodologie et les principaux apports :

« L'élaboration de ce rapport nous a conduit à auditionner la quasi-totalité des opérateurs économiques intervenant dans le secteur du transport maritime, et notamment les banques ; ces entretiens nous ont ainsi permis de mettre en exergue les causes et conséquences de la crise actuelle, les indéniables atouts de la place française du shipping, enfin, des propositions concrètes en vue de permettre aux armateurs français un accès privilégié aux outils de financement.

Parmi les pistes de réflexion privilégiées par le rapport, et soutenues par Armateurs de France, il convient de souligner la promotion de schémas alternatifs de financement – liés notamment mais pas exclusivement au verdissement de la flotte – dont l'instauration d'un fonds dédié au financement maritime, ou un mécanisme de garantie sélective des crédits de financement.

Ce rapport vise à promouvoir une véritable politique publique d'attractivité et devrait permettre aux armateurs d'obtenir une écoute plus attentive des banques face à leurs projets d'investissement.

Loin de toute spéculation incontrôlée, les compagnies maritimes françaises ont démontré leur capacité à résister au caractère cyclique de cette industrie.

Il serait donc fort salubre qu'en bas de cycle, ils puissent être soutenus, par le biais d'intervention de la puissance publique, dans leur politique d'investissement et de modernisation de la flotte. »

La publication de ce rapport ne constitue cependant qu'une première étape pour Armateurs de France. Reste à parvenir, en lien avec les investisseurs publics comme privés, à la concrétisation de ces propositions, nécessaire aux compagnies maritimes.

À cette fin, Armateurs de France poursuivra ses démarches auprès des pouvoirs publics dans le but de trouver des soutiens pour le financement des actifs.



DES CONFÉRENCES THÉMATIQUES DÉDIÉES AU FINANCEMENT

Mai 2018 : Armateurs de France participe au séminaire « Investir dans l'économie bleue », organisé par l'Ocean Assets Institute, en partenariat avec la Commission européenne, le cabinet Norton Rose Fulbright et le Cluster Maritime Français.

À cette occasion, les participants ont pu échanger sur les thèmes du financement et de l'innovation dans le secteur maritime, et avoir un aperçu des nouveaux défis auxquels sont confrontés les armateurs, de la transition énergétique à la concurrence mondiale.

Septembre 2018 : Armateurs de France accueille un séminaire du BIMCO au cours duquel sont présentés

deux contrats types dédiés au financement de navires, à une audience avertie et internationale (armateurs, assureurs, courtiers, etc.).

En présence Philippe Louis-Dreyfus, Président du Conseil de Surveillance de Louis Dreyfus Armateurs, et ancien Président du BIMCO, et d'un panel d'experts ayant contribué à leur rédaction, ce rendez-vous a permis un éclairage technique exhaustif sur les contrats « SHIPTERM » pour le financement bilatéral de navires adopté en 2016 et « SHIPTERM S » de 2018, dédié aux opérations de syndication bancaire.



AFFAIRES SOCIALES

- 54 **100 % de représentativité** au niveau national
- 56 **Sur le territoire national comme en Europe et à l'international,** Armateurs de France est impliqué dans les instances de la négociation sociale maritime
- 56 **Conforter l'Institut Maritime de Prévention comme acteur central** de la prévention des risques professionnels

— La nécessaire action sociale d'Armateurs de France

Une des lignes de forces d'Armateurs de France est son implication constante sur l'ensemble des enjeux relatifs aux relations sociales au sein des compagnies, comme sur ceux relevant de la formation de toutes les catégories de personnels. En 2018, l'organisation a poursuivi sans relâche son action au sein de toutes les instances nationales, mais aussi aux niveaux européen et international, traduction de l'attachement des armateurs français à la construction de relations sociales solides et respectueuses des gens de mer, d'abord au sein de nos compagnies, mais également en faisant valoir ces principes au sein l'industrie mondiale du transport et des services maritimes.

100% de représentativité au niveau national

Avec un taux de 100% de représentativité, Armateurs de France est l'interlocuteur de référence dans la défense et la promotion des intérêts des entreprises françaises de transport et de services maritimes. Deux arrêtés, en date

du 3 octobre 2017, reconnaissent en effet Armateurs de France comme seule organisation patronale représentative dans les trois branches des officiers, personnels d'exécution et du personnel sédentaire.

Armateurs de France est ainsi l'organisation professionnelle exclusive des entreprises du secteur du transport et des services maritimes et elle se félicite que les branches « navigants » (personnels officier et personnel d'exécution) et la branche « personnel sédentaire » soient toutes deux représentatives.

S'appuyant sur cette forte représentativité et sur un dialogue paritaire actif, Armateurs de France a engagé en 2018, aux côtés de deux autres organisations professionnelles, le Groupement des armateurs

de services publics maritimes de passages d'eau (GASPE) et l'Association professionnelle des entreprises de remorquage maritime (APERMA), et de l'ensemble des organisations syndicales représentatives, une démarche commune en vue de rapprocher l'ensemble des conventions collectives applicables dans ces secteurs, et de conclure un accord de fusion des champs pour l'été 2019. Cette démarche volontariste s'inscrit dans le vaste mouvement de restructuration des branches professionnelles voulu par l'État et le législateur afin d'en réduire le nombre de plusieurs centaines pour parvenir à environ 200. Cette démarche vise à renforcer la cohérence du champ d'application des conventions collectives.

EN 2018, L'ORGANISATION A POURSUIVI SANS RELÂCHE SON ACTION AU SEIN DE TOUTES LES INSTANCES NATIONALES, MAIS AUSSI AUX NIVEAUX EUROPÉEN ET INTERNATIONAL, TRADUCTION DE L'ATTACHEMENT DES ARMATEURS FRANÇAIS À LA CONSTRUCTION DE RELATIONS SOCIALES SOLIDES ET RESPECTUEUSES DES GENS DE MER.



Sur le territoire national comme en Europe et à l'international, Armateurs de France est impliqué dans les instances de la négociation sociale maritime

- **Siégeant au Conseil supérieur des gens de mer, Armateurs de France participe à toutes les réflexions sur les évolutions sociales qui concernent l'avenir des gens de mer :** réflexions relatives au système de couverture sociale, tant au niveau de la prévoyance que du dispositif de retraite, multiséculaire pour les marins, et aujourd'hui assuré par l'Établissement National des Invalides de la Marine (ENIM). Dans le grand chantier national relatif à la mise en place d'un système universel de retraite voulu par le Gouvernement, Armateurs de France fait valoir avec force et constance la nécessaire prise en considération des spécificités de la profession de marin : éloignement du foyer, rythmes de travail particuliers, caractéristiques de la vie embarquée...
- Établissement public, l'ENIM, est l'organisme qui gère le régime spécial de sécurité sociale des marins. Armateurs de France est consulté et associé aux réflexions qui engagent, pour les marins du commerce, les évolutions du régime relatives à la maladie, l'invalidité, les accidents du travail et les maladies professionnelles, la vieillesse, le décès, l'action sociale. **Ainsi, notre organisation est membre depuis 2018 du comité des parties intéressées (CPI) qui réunit des représentants des employeurs, des salariés et des pensionnés. Ce comité constitue un premier pas vers l'évolution du statut de l'ENIM.** Créé par délibération du Conseil d'administration, le CPI est présidé par le président du Conseil d'administration de l'ENIM, et les réunions de ce comité ont pour but de donner la parole aux partenaires sociaux, en leur permettant de formuler des avis sur l'ensemble des sujets relevant de la compétence du Conseil d'administration, comme par exemple le fonctionnement de l'établissement, son budget, ses orientations stratégiques. En outre, Armateurs de France est membre du groupe restreint d'experts constitué de représentants du régime général et des régimes spéciaux, et des organisations syndicales des organisations professionnelles, chargé d'envisager un cadre propice à la création d'une branche « accidents du travail » au sein du régime de protection sociale des marins. Ce travail de longue haleine devrait trouver sa conclusion avant l'été 2019.

- Sur le plan international, l'organisation professionnelle participe au groupe de travail de la Commission tripartite spéciale constituée au sein de l'Organisation Internationale du Travail (OIT), conformément à la convention du travail maritime dite MLC 2006 (Maritime Labour Convention).
- L'organisation professionnelle reste également membre actif de la Commission nationale de négociation collective maritime et du Comité spécialisé de la formation professionnelle maritime, instances au sein desquelles plusieurs sujets centraux ont été discutés en 2018, notamment dans le cadre des évolutions envisagées au terme de la loi d'orientation pour les mobilités (LOM) prévue d'être adoptée au terme de son parcours parlementaire d'ici l'été 2019.

Conforter l'Institut Maritime de Prévention comme acteur central de la prévention des risques professionnels

L'Institut maritime de prévention (IMP) est le pilier de la prévention des risques dans le secteur maritime. Il assure la diffusion des bonnes pratiques auprès des marins et demeure le principal levier d'action des armateurs pour la mise en place des politiques de prévention, tant au niveau des entreprises, qu'au niveau de la branche des navigants. Élaboration du document unique de prévention des risques, formations relatives à la sécurité et aux conditions de travail sont autant d'actions que les armateurs peuvent mener à bien encore plus aisément grâce à l'expertise de l'IMP. Armateurs de France soutient l'IMP à travers, notamment, en 2018, un partenariat financier spécifique accompagnant la mise en place de formations innovantes portant sur la Qualité de Vie au Travail (QVT), un axe d'attention soutenu des armateurs au profit de l'ensemble des personnels navigants.

OBSERVATOIRE DES MÉTIERS

Armateurs de France s'était positionné en 2015 en faveur de la relance de l'observatoire des métiers. La reprise en 2017 de l'étude statistique annuelle sur la population des marins et du personnel sédentaire avait fait apparaître d'intéressants résultats sur

l'égalité professionnelle. En 2018, Armateurs de France a pris la Présidence de l'Observatoire des métiers, articulant le programme autour de deux thèmes principaux : le handicap et les certificats de qualification professionnelle.

L'œil éco

RAPPORT ÉCONOMIQUE

- 58 **Conjoncture globale :** une croissance mondiale 2018 contrastée
- 59 **Vrac sec :** une progression ralentie
- 61 **Vrac liquide :** un rebond au second semestre
- 62 **Conteneurs :** une année à deux vitesses
- 63 **Ro-Ro et ferries :** croissance stable mais de nouveaux défis en perspective
- 64 **Solide croissance** pour les croisières
- 65 **Coup de projecteur** sur le marché des navires de service
- 65 **Perspectives 2019**
- 66 **Zoom sur la guerre commerciale** Chine / États-Unis

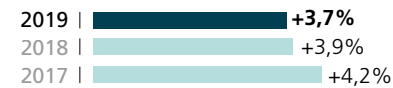


Conjoncture globale : une croissance mondiale 2018 contrastée

Croissance du PIB mondial¹



Commerce mondial²



L'année 2018 s'est révélée plus décevante que ce que laissaient présager ses premiers mois : la croissance économique globale a progressé de 3,7 %, soit un taux similaire à 2017, mais une diminution par rapport aux projections initiales qui tablaient sur une croissance de 3,9 %. Cette stagnation de l'activité se reflète principalement dans les pays avancés dont la croissance a ralenti au second semestre. La zone euro, en particulier, a vu sa croissance ralentir à 1,8 % alors que les principaux pays sont en proie à des difficultés internes (décélération de la croissance en Allemagne ; inquiétudes au sujet de la dette publique et des risques financiers en Italie ; crise des gilets jaunes en France), sans compter la menace de plus en plus prégnante d'un Brexit sans accord.

Aux États-Unis, la croissance a repris (+2,9 %) en 2018 mais des incertitudes demeurent en raison de la récente escalade des tensions commerciales entre les États-Unis et ses principaux partenaires commerciaux. Dans le pire scénario d'une aggravation des tensions commerciales avec les États-Unis, la croissance chinoise pourrait ralentir à 5,3 %, soit le niveau le plus faible enregistré depuis 1992. Pour l'heure, la croissance chinoise a déjà ralenti à 6,6 % en 2018 (contre 6,9 % en 2017) et devrait ralentir davantage dans les deux prochaines années,

selon les estimations de l'OCDE, en raison d'un resserrement de la réglementation financière et des politiques visant à rationaliser sa surcapacité industrielle. Parmi les économies asiatiques émergentes, seule l'Inde affiche une nette progression (+7,3 %) en 2018 qui devrait perdurer dans les deux prochaines années (+7,5 % en 2019 et +7,7 % en 2020), le pays ayant bénéficié de la diminution des prix du pétrole et de la baisse des pressions inflationnistes.

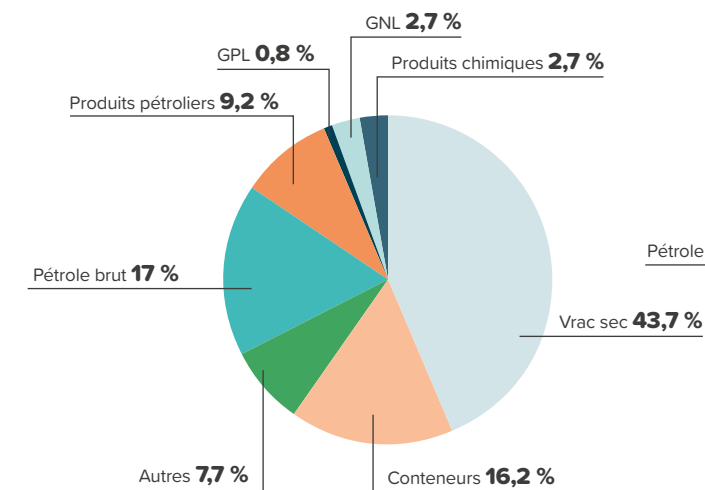
Signe de ce ralentissement généralisé, la croissance du commerce mondial a progressé plus lentement à 3,9 % selon l'OMC, qui note par ailleurs que l'année 2018 a vu une multiplication par sept des échanges visés par des mesures restrictives entre les mois d'octobre 2017 et 2018.

Ces résultats mitigés se sont également fait ressentir sur les échanges par voie maritime, qui ont certes progressé pour atteindre les 11,9 milliards de tonnes transportées mais à un rythme plus faible qu'en 2017 (+2,7 % en 2018 contre +4,2 % en 2017) selon **Clarksons**. Comme toujours, les importations asiatiques ont été des moteurs essentiels de la croissance, mais elles ont progressé plus lentement que prévu cette année. Par ailleurs, l'industrie a dû faire face aux conséquences de la guerre commerciale entre les États-Unis et la Chine³, à la hausse des prix du carburant et dans une moindre mesure au retour des sanctions américaines contre l'Iran. Cependant, le ralentissement de la croissance de la flotte (+2,6 %) par rapport à 2017 (+3,4 %) a permis au secteur de générer des revenus corrects dans la plupart des segments.

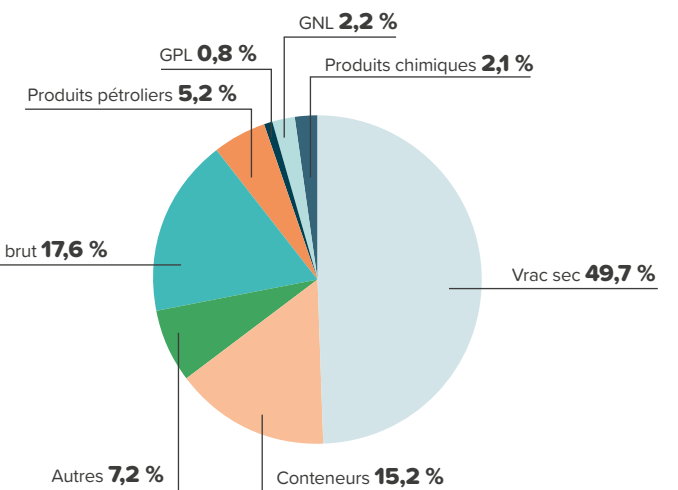
(1) Source : Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE)

(2) Source : Organisation Mondiale du Commerce (OMC)

(3) voir l'interview de P. Sand (BIMCO) en page 66



Trafics maritimes 2018
(en millions de tonnes)



Trafics maritimes 2018
(en milliards de tonnes-milles) Source : Clarksons

Vrac sec : une progression ralentie

Croissance du transport de vrac sec⁴



L'année 2018 a été globalement positive pour le secteur du vrac sec en dépit des tensions commerciales qui ont affecté certaines cargaisons (soja, acier).

La demande a progressé (+2,4 %, +2,8 % en tonnes-milles) mais à un rythme plus faible qu'en 2017 (+4,1 %, +4,7 % en tonnes-milles), en raison notamment d'une contraction de la demande chinoise. La deuxième économie mondiale reste tout de même le principal moteur des échanges de vrac sec.

Les échanges de minerai de fer ont progressé plus lentement qu'en 2017. La cause : un ralentissement des importations de la Chine (-1 % par rapport à 2017) qui tend de plus en plus à utiliser du minerai de fer de meilleure qualité nécessitant une plus faible quantité pour produire

de l'acier, affectant quelque peu le marché des « Capesizes⁵ », principalement utilisés pour ce type de cargaison. La croissance des échanges de charbon a, en revanche, été solide, sauf sur les deux derniers mois de l'année où la Chine a imposé des restrictions à l'importation dans une tentative de maintenir le niveau annuel des importations de charbon au même niveau qu'en 2017. Toutefois, **la demande mondiale de charbon reste élevée**, notamment de la part de pays comme l'Inde ou la Corée du Sud. Les échanges de grain, quant à eux, ont nettement ralenti, plombés en parti par l'imposition de tarifs douaniers sur les importations de soja.

Les taux d'affrètement des navires sont restés globalement fermes en 2018 : en moyenne plus élevés sur les huit premiers mois de l'année en glissement annuel (+25 %)⁶. La moyenne annuelle du *Baltic Dry Index*, indice de référence compilant les prix du transport de vrac sec, a progressé de 18,1 % sur l'ensemble de l'année. La plupart des segments ont vu leur indice de prix moyen augmenter : +1,41 % pour les navires de taille Capesize, +19,3 % pour les catégories Panamax, +22 %

(4) Source : Clarksons

(5) Les navires de taille Capesize sont les navires d'une capacité de 110 000 à 300 000 tpi, trop gros pour passer par le canal de Suez ou le canal de Panama, et qui doivent donc emprunter le cap de Bonne-Espérance pour contourner l'Afrique et le cap Horn pour contourner l'Amérique.

(6) Selon le ClarkSea Index, une moyenne pondérée des revenus par type de navires.



pour les catégories Supramax et +14 % pour les catégories Handysize⁷. Les revenus journaliers moyens des navires Capesize se sont élevés à 14 000 \$US par jour, et ceux des Supramax à 11 100 \$US par jour au 1^{er} semestre. En revanche, le dernier trimestre a été plutôt décevant, surtout pour les Capesizes, comme en témoigne la chute du *Baltic Capesize Index* de 40 % par rapport au dernier trimestre 2017.

Les fondamentaux du marché du vrac sec sont toujours positifs, étant donné que la croissance nette de la flotte en 2018 a été relativement modérée (+2,8 %), en dépit du fait qu'il y ait eu très peu de démolitions. En effet, seules 61 unités équivalentes à 4,8 millions de tpi⁸ ont été démolies (contre 213 unités équivalentes à 14,7 millions de tpi démolies en 2017). Parallèlement, les nouvelles livraisons ont également ralenti : 284 unités de plus de 20 000 tpi, équivalentes à 28 millions de tpi sont entrées en flotte, en comparaison des 455 unités représentant 38,4 millions de tpi livrées en 2017.

Alors que 2019 s'annonçait sous de bons auspices, les conséquences en chaîne de la catastrophe survenue le 25 janvier dernier dans une mine du brésilien Vale, avec l'effondrement d'un barrage de résidus, risque de

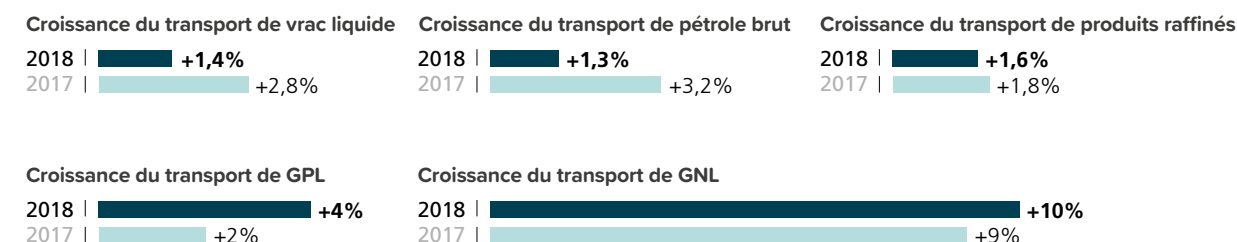
compromettre l'équilibre du marché. Il faudra être particulièrement attentif en ce début d'année, au pouvoir de compensation des pays producteurs, ainsi qu'au choix stratégique de la Chine de substituer, ou pas, dans son procédé sidérurgique, le minerai brésilien à haute teneur en fer par une plus basse qualité de minerai. Cela serait moins avantageux au niveau du rendement en acier brut et plus polluant du fait d'un besoin accru en charbon dans les hauts-fourneaux.

Par ailleurs, le ralentissement de l'économie chinoise pourrait impacter les marchés des Capesizes et des Panamax qui sont très liés au transport de minerai de fer et de charbon, tandis que les échanges de grains pourraient pâtir d'une aggravation de la guerre commerciale entre les États-Unis et la Chine. D'une manière générale, une prolongation de la guerre économique à laquelle se livrent les deux pays aura une répercussion sur la demande mondiale, quel que soit le produit de base échangé.

(7) Panamax : navires d'une capacité de 50 000 à 80 000 tonnes de port-en-lourd
Supramax : navires d'une capacité de 40 000 à 60 000 tonnes de port-en-lourd
Handysize : navires d'une capacité de 10 000 à 30 000 tonnes de port-en-lourd

(8) Tonnes de port en lourd

Vrac liquide : un rebond au second semestre



Source : Clarksons

Le marché du transport pétrolier a connu l'une des pires périodes de son histoire au premier semestre 2018, avant de connaître un rebond au second semestre.

Sur l'ensemble de l'année, 2018, le transport maritime de pétrole brut a progressé de 1,3 %, soit le niveau le plus bas enregistré en quatre ans, en raison notamment d'une chute brutale des importations américaines, d'un ralentissement des importations chinoises et d'une importante capacité sur le marché. En conséquence, les taux d'affrètement moyens ont été particulièrement bas avec des taux moyens journaliers de 8 368 \$US au premier semestre, ne permettant pas de générer un retour sur investissement suffisant pour couvrir les coûts d'exploitation.

Puis, les taux ont grimpé au second semestre à l'approche de l'hiver, en raison notamment de la chute du prix du baril autour de 65 \$US et des sanctions américaines contre l'Iran. Les exportations de brut iranien ont en effet plongé de 2,8 millions de barils par jour en avril à 1,1 million de barils à la fin de l'année, alors que les acheteurs se retiraient pour se conformer aux sanctions américaines.

Une solide demande des pays asiatiques a également permis un rebondissement spectaculaire des taux d'affrètement des VLCC⁹ (de 11 000 \$US à 50 000 \$US/jour), qui a rejailli sur les autres segments.

Il faut toutefois noter que la hausse des taux au second semestre n'est pas totalement inhabituelle à cette

période de l'année où les raffineries cherchent à accroître leur production, dans la perspective de la saison hivernale dans l'hémisphère nord.

En revanche, **la croissance de la flotte a été modérée (+0,5 % contre +4,8 % en 2017) et l'année 2018 a été marquée par le plus grand nombre de démolitions en 15 ans.**

Nombre de démolitions en 2018 :

150
tankers de plus de 25000 tpi¹⁰

Pour l'année à venir, les perspectives sont mitigées sur le marché du transport de pétrole brut. D'une part, les bons résultats enregistrés au dernier trimestre 2018 pourraient être plus qu'une tendance saisonnière, laissant penser que les taux resteront solides au cours du 1^{er} trimestre 2019. D'autre part, les prévisions de croissance mondiale, l'arrivée de nouvelles capacités sur le marché (notamment les livraisons 2018 qui ont été reportées à 2019) ainsi que l'annonce d'une nouvelle réduction de la production pétrolière par l'OPEP¹¹ et ses alliés pourraient au contraire bloquer toute reprise durable sur le marché.

Du côté du transport de produits raffinés, la croissance a été globalement médiocre en 2018 (+2 % environ) en raison d'une chute des importations de l'Asie du sud-est et du Brésil, et de réserves importantes dans

(9) Very Large Crude Carrier. Il s'agit d'une classe de pétroliers géants dont le port-en-lourd est compris entre 150 000 tonnes (fin de la taille Suezmax) et 320 000 tonnes (début de la taille ULCC)

(10) Gibson

(11) Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole



certaines régions. La demande a tout de même été tirée par la hausse des exportations du Moyen-Orient et des importations mexicaines. La croissance de la flotte a été modérée en 2018 (+2 %) et les perspectives pour l'année 2019 s'annoncent aussi positives. La réglementation *Global Sulphur Cap 2020* devrait soutenir la redistribution de produits raffinés, notamment le diesel dans des régions comme l'Europe et l'Asie du sud-est qui ont un fort besoin de carburant importé.

BELLE PROGRESSION DU GNL

Le transport maritime de GNL a progressé à un rythme soutenu en 2018 (+10 %), avec 320 millions de tonnes transportées alors que l'Australie, les États-Unis et la Russie ont accéléré leurs exportations et que la demande mondiale, et en particulier la demande asiatique, est restée solide. Signe de ce dynamisme, les taux d'affrètement sur le marché spot¹² ont atteint des niveaux records jusqu'à 200 000 \$US par jour au mois de novembre.

Parallèlement, la flotte de méthaniers a continué de croître rapidement en 2018 (+9 %), avec 547 navires d'une capacité de 85 millions de mètres cubes présents sur les mers à la fin de 2018.

En 2019, la croissance du transport maritime de GNL devrait rester solide, progressant de 8 % et atteignant les 345 millions de tonnes transportées. La flotte va également continuer à s'accroître avec 49 navires qui devraient entrer sur le marché. Mais cette capacité devrait être absorbée : *VesselsValue* estime que 91 millions de tonnes par an devraient sortir des nouvelles capacités de production jusqu'en 2021, parmi lesquelles 50 millions proviendront à elles seules des États-Unis, augmentant les distances moyennes de navigation. Reste toutefois une incertitude sur le futur des exportations américaines de GNL vers la Chine suite à la mise en place de taxes de 10 % sur les importations chinoises. Le nombre de navires méthaniers transportant des cargaisons de GNL en provenance des États-Unis vers la Chine a déjà chuté par rapport à la même période en 2017. Les futures négociations entre les deux pays

seront à surveiller de près alors que la Chine a été le troisième acheteur de GNL des États-Unis en 2017.

Le transport maritime de GPL a, quant à lui, progressé de 4 %, soutenu par des exportations en hausse du Moyen-Orient et une solide demande européenne.

La surcapacité de la flotte résultant de l'afflux de livraisons en 2017 (72 VLGC¹³, ont été livrés ces trois dernières années) pèse encore sur le marché, mais les revenus journaliers se sont améliorés au cours de l'été pour les VLGC tandis que la flotte a progressé plus lentement (+1 %). En revanche, l'afflux de ces navires, les taxes imposées par les États-Unis sur les exportations de Chine ainsi que la baisse des importations d'éthylène en Asie, et plus particulièrement en Chine, ont maintenu des taux journaliers fortement dégradés en particulier pour les gaziers de petites et moyennes capacités.

Conteneurs : une année à deux vitesses

Croissance du transport maritime de conteneurs¹⁴

2018 |  **+3,8%**
2017 |  **+4,8%**

Le transport maritime de conteneurs a connu une année contrastée : bien que les échanges aient progressé de 3,8 % avec 168 millions d'EVP¹⁵ transportés selon *Container Trade Statistics*, le marché a été perturbé par divers éléments tels que la hausse des prix du carburant, une capacité plus importante que prévu, une baisse de la demande sur les principales routes maritimes et des tensions géopolitiques.

Ainsi, la croissance des volumes transportés sur la route principale Asie-Europe a été décevante (+0,5 % au 1^{er} semestre contre +8 % en 2017). Sur le Transpacifique, les volumes ont rebondi au troisième trimestre alors que les chargeurs ont cherché à anticiper la mise en place d'une nouvelle série de taxes américaines sur les importations chinoises (+12 % au mois d'octobre). Mais la croissance des échanges intra-asiatiques et des échanges nord-sud ont été solides, permettant de compenser un ralentissement sur les routes principales.

(12) Marché où les opérations d'affrètement sont réalisées au jour le jour et où les prix sont fixés sur le moment et au comptant.

(13) Very Large Gas Carriers. Il s'agit d'une classe de navires transportant du GPL dont la capacité est comprise entre 50 000 et 80 000 mètres cubes.

(14) Source : Clarksons

(15) Équivalent Vingt Pieds. Unité approximative de mesure de conteneur qui regroupe à la fois les conteneurs de 20 pieds et de 40 pieds.



Du côté de l'offre, le BIMCO¹⁶ note que les démolitions de navires ont enregistré leur plus bas niveau en dix ans, tandis que l'afflux continu de très gros navires sur le trade Extrême-Orient – Europe a entraîné un retour du « *cascading* », pratique consistant à déplacer des navires de plus grande taille sur les routes secondaires. Les nouvelles livraisons ont atteint les 1,3 millions d'EVP, dépassant les 1,2 millions qui ont rejoint la flotte en 2017 tandis que seulement 111 200 EVP ont été démolis durant l'année (contre 427 000 en 2017).

Nombre de démolitions en 2018 :

66

porte-conteneurs, soit le nombre le plus bas depuis 2008¹⁷.

Dans ces conditions, les taux de fret n'ont pas été à la hauteur des espérances au second semestre, tirés vers le bas par une trop grande offre de navires disponibles et par une hausse des coûts de soute.

L'année 2019 devrait s'avérer délicate pour les compagnies maritimes qui vont devoir gérer les nouvelles capacités sur le marché, la volatilité du prix des soutes et la récupération, auprès des chargeurs, des coûts induits par la nouvelle réglementation des émissions de soufre, qui entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2020.

(16) Baltic and International Maritime Conference

(17) Alphaliner

(18) Roll-on/Roll-off. Navires adaptés au transport de camions, de semi-remorques, de tracteurs, machines agricoles, engins de BTP... Ils peuvent aussi convenir pour les conteneurs ou les caisses mobiles.

Ro-Ro et ferries : croissance stable mais de nouveaux défis en perspective

Le marché du Ro-Ro¹⁸ est resté stable en 2018 avec des tendances positives au niveau de la demande en Europe du Nord et en Méditerranée, ainsi qu'une activité accrue en Mer Noire, soutenue notamment par une amélioration des relations entre la Turquie et la Russie.

La flotte est restée constante depuis 2016 avec 835 navires sur le marché en 2018. Toutefois, plusieurs opérateurs ont entrepris de renouveler leur flotte et de nouvelles commandes ont été passées, en particulier dans le segment des plus grands navires entre 5 800 et 7 800 mètres linéaires pour les Ro-Ro, et, entre 2 200 et 4 500 mètres linéaires, pour les navires mixtes.

Les perspectives à court terme pour le Ro-Ro sont positives, mais des risques demeurent alors que les prévisions de croissance ont été revues à la baisse dans certains pays européens et que les menaces d'un Brexit sans accord et de nouvelles taxes sur l'automobile planent.

Du côté du transport de passagers, les conditions se sont également améliorées comme en témoignent les résultats financiers solides des principaux opérateurs de ferries. Les investissements dans de nouveaux navires ont progressé, en grande partie du fait des nouvelles réglementations environnementales. Du côté de la



Coup de projecteur sur le marché des navires de service

OFFSHORE PÉTROLIER ET GAZIER

Au cours de l'année 2018, certains secteurs de l'offshore pétrolier et gazier ont connu une légère mais néanmoins visible amélioration. La demande pour les navires de support, les navires de forage et les navires de construction sous-marine a repris, engendrant une hausse des taux dans plusieurs régions. Mais cette tendance s'est refroidie au second semestre, et il semble que l'amélioration entraperçue ait surtout été saisonnière. Les grandes compagnies pétrolières ont finalement consacré moins de budget que prévu aux activités d'exploration et production. Les opérateurs de navires de soutien à l'offshore restent donc sous pression alors que les taux journaliers d'affrètement des navires sont restés en-dessous des niveaux attendus et que la flotte reste largement surcapacitaire.

Le secteur pourrait toutefois bénéficier du développement du secteur des énergies marines renouvelables où la demande est dynamique. L'armateur marseillais Bourbon, spécialisé dans les services maritimes à l'offshore a, par exemple, remporté un contrat pour l'installation de trois éoliennes flottantes au large du Portugal.

CÂBLIERS

Le marché des navires câblers a principalement été tiré par les contrats de maintenance en 2018. Toutefois, des chantiers de pose de câbles sous-marins ont aussi mobilisé des navires français : entre la Martinique et la Guyane pour le câblage *Pierre de Fermat* d'Orange Marine, et en Polynésie pour le câblage *Île de Bata* armé par Louis Dreyfus Armateurs. Rappelons que 99 % des données numériques passent par les câbles sous-marins¹⁹, et que cette activité de pose et de maintenance est éminemment stratégique. Les navires câblers sont aussi de plus en plus mobilisés pour le raccordement des champs éoliens offshore qui se développent rapidement en Europe, et tirent la demande pour de nouveaux navires plus performants, à la fois aux niveaux du transport et de l'installation des câbles.

(18) Exprimé en nombre de véhicules industriels.

(19) TeleGeography

(20) Global Wind Energy Council

ÉNERGIES MARINES RENOUVELABLES

Le développement du marché de l'éolien en mer se poursuit à l'échelle mondiale. En Europe, 2,6 GW de nouvelles capacités d'énergie éolienne offshore ont été installées en 2018 selon l'association WindEurope (+18 % par rapport à 2017). Il y a présent 105 parcs éoliens offshore en Europe pour une capacité totale de 18,5 GW. Sur le continent américain, 11,9 GW de capacités ont été installées (+12 % par rapport à 2017), tandis que le continent africain a installé 962 MW de capacités supplémentaires portant la capacité totale à 5,7 GW²⁰. En France, aucune ferme commerciale n'a encore été installée mais les projets en cours portent sur une capacité totale de 3 000 MW. Par ailleurs, la révision de la Programmation pluriannuelle de l'énergie fin 2018 a prévu de porter la puissance du parc éolien offshore français à 4,7 GW d'ici 2028.

Ce développement offre de nombreuses opportunités, au niveau international, dans le domaine des services maritimes de soutien et d'assistance aux opérateurs de champs éoliens offshore où les armements français sont présents : Louis Dreyfus Armateurs a commandé deux navires éoliens offshore sous pavillon français, qui seront livrés en 2019 et 2020 et exploités pour le compte de l'énergéticien danois Ørsted sur des champs éoliens en Europe du Nord. De son côté, l'armateur Jifmar, spécialisé dans les travaux maritimes, a installé la première éolienne flottante en France, Floatgen, sur le site d'essais en mer SEM-REV, au large du Croisic.

Perspectives 2019

En 2019, de nombreux facteurs d'incertitudes risquent de peser sur le transport maritime : le ralentissement de l'économie mondiale et notamment de la Chine, les suites données à la guerre commerciale entre les États-Unis et la Chine, le dénouement du Brexit ou encore l'adaptation à la réglementation *Global sulphur Cap 2020* imposant de limiter la teneur en soufre des carburants marins.

Les analyses sont plus ou moins optimistes sur le développement du marché pour l'année qui vient mais une gestion prudente des capacités sera l'élément clé pour résister aux soubresauts de l'économie mondiale.

demande, la compétition avec le transport aérien reste un défi pour le secteur. Les volumes de passagers ont augmenté mais le rythme de progression a été affaibli par la croissance rapide du transport aérien *low cost* à l'échelle intra-régionale. De plus, la hausse des coûts de soute et la dépréciation monétaire dans certains pays ont impacté négativement certains opérateurs. Malgré tout, **le ferry a continué d'enregistrer une croissance des volumes de fret transportés.**

TRANSMANCHE

Sur le Transmanche, les résultats ont été contrastés selon les ports : Dunkerque et les ports normands associés (Cherbourg, Caen, Dieppe) ont vu leurs trafics baisser à la fois sur le fret¹⁸ (-4 % et -9,3 %), et le passager (-2 % et -1,5 %). Le bilan est plus mitigé à Calais avec une baisse du trafic de poids lourds (-4,5 %) mais une hausse du trafic passagers (+1,41 %). Le port du Havre tire son épingle du jeu avec une progression à la fois sur le fret (+2 %) et sur les passagers (+1 %).

Même si les résultats sont loin d'être catastrophiques, les opérateurs français étendent leurs activités au-delà du Royaume Uni en vue d'un Brexit dur : développement des lignes Irlande-France-Espagne pour Brittany Ferries, et renforcement des activités Ro-Ro en Méditerranée pour DFDS avec le rachat de la compagnie turque U.N. Ro-Ro. Les deux compagnies ont par ailleurs signé un contrat avec le gouvernement britannique visant à renforcer leurs capacités de transport et sécuriser l'approvisionnement du Royaume Uni en cas de Brexit dur.

MÉDITERRANÉE

Du côté de la Méditerranée, le trafic maritime vers la Corse est en légère baisse (-1,1 %) alors que la concurrence avec le transport aérien reste vive. En revanche, le trafic passager au départ de Marseille vers la Corse continue sa croissance pour la troisième année consécutive.

L'activité ferry reste dynamique en Méditerranée, comme en témoigne l'ouverture de nouvelles lignes. Corsica Linea a pris livraison au mois de mai de son 7^e navire qui a été affecté à des liaisons vers le Maghreb et la Sardaigne, tandis que Corsica Ferries a ouvert une nouvelle ligne vers les Baléares au départ de Toulon et va en ouvrir une autre vers la Sicile au printemps 2019.

Solide croissance pour les croisières

Le secteur de la croisière continue de bénéficier d'une solide croissance tandis que les nouvelles commandes progressent à la fois pour les très grands paquebots et pour les plus petits navires d'expédition. Le volume de passagers poursuit sa progression avec un total de 28 millions de passagers estimé en 2018 (+5 %). La croissance sur le marché chinois semble avoir ralenti mais les perspectives à long terme demeurent positives au vu du nombre d'habitants.

L'impact économique du secteur excède à présent les 130 milliards de dollars et représente près d'un million d'emplois.

Par ailleurs, l'intérêt des compagnies de croisières pour la propulsion au GNL a continué de croître : 19 navires fonctionnant au GNL sont en commande, soit l'équivalent de 35 % du carnet de commandes en termes de tonnage.

En France, l'armateur français Ponant spécialisé dans la croisière de luxe a vu une augmentation de 10 % des passagers en 2018. La compagnie a pris livraison du *Lapérouse*, et du *Champlain*, les deux premiers navires de la série Ponant Explorers dont quatre autres unités sont attendues d'ici 2020. Par ailleurs, l'année a également été marquée par le lancement de la construction du *Commandant Charcot*, navire hybride électrique et propulsé au GNL qui sera destiné à l'exploration polaire.

– Zoom sur la guerre commerciale Chine / États-Unis

EN IMPOSANT DES TAXES SUR LES IMPORTATIONS D'ALUMINIUM ET D'ACIER EN MARS 2018, LES ÉTATS-UNIS SIGNAIENT LA PREMIÈRE PHASE DE CE QUI ALLAIT DEVENIR UNE VÉRITABLE GUERRE COMMERCIALE, IMPLIQUANT NON SEULEMENT LA CHINE MAIS AUSSI L'UNION EUROPÉENNE, LE CANADA, LE MEXIQUE ET LA RUSSIE. QUEL A ÉTÉ L'IMPACT DE CETTE GUERRE COMMERCIALE SUR LE SECTEUR DU SHIPPING ? NOUS FAISONS LE POINT AVEC PETER SAND, ANALYSTE EN CHEF DU MARCHÉ DU SHIPPING AU BIMCO.



PETER **SAND**,
ANALYSTE EN CHEF DU MARCHÉ DU SHIPPING AU BIMCO

Quels secteurs du shipping ont été les plus impactés par la mise en place des surtaxes américaines et chinoises ?

En 2018, la guerre commerciale entre les États-Unis et la Chine a touché les trois principaux secteurs du transport maritime : le vrac sec, le vrac liquide et les conteneurs. Au BIMCO, nous pensons qu'il n'y aura pas de résolution rapide des tensions commerciales et donc que cette situation va perdurer en 2019.

Le transport par conteneur a bénéficié d'effets positifs en 2018 car

les détaillants américains ont anticipé l'achat de marchandises afin de faire des stocks sur le territoire américain, avant que la hausse des droits de douane n'entre en vigueur. Ainsi, les importations conteneurisées dans les ports de la côte est des États-Unis ont progressé rapidement et les taux de fret sur les routes en direction des côtes est et ouest ont atteint des niveaux inégalés depuis plusieurs années. Par contre, les importations américaines au 1^{er} semestre 2019 sont anormalement basses en raison du niveau élevé de stocks.

En ce qui concerne le secteur du vrac sec, la Chine s'est presque abstenue d'acheter des graines de soja et des céréales aux États-Unis, en préférant les acheter au Brésil. Cela a généré une grande incertitude et les distances plus courtes de navigation entre le Brésil et la Chine (par rapport aux États-Unis vers la Chine) ont mis le marché sous pression.

Enfin, pour le marché du transport pétrolier, la Chine a cessé d'importer du pétrole des États-Unis au mois d'août 2018, et n'a pas encore repris les importations depuis. Selon certaines rumeurs, trois VLCCs⁽²¹⁾ transportant du pétrole brut américain auraient pris la route vers la Chine au mois de janvier 2019. Nous attendons de connaître la destination finale de ces cargaisons : Singapour ou la Chine ? La suite des négociations, pour tenter d'apaiser les tensions, décidera de l'avenir de ces cargaisons.

Pour faire court, l'impact a donc été principalement négatif pour les secteurs du vrac sec et liquide, tandis que le secteur du conteneur a bénéficié d'effets positifs en 2018 mais va probablement sentir l'impact négatif en 2019.

Cette guerre commerciale peut-elle paradoxalement être une opportunité pour le shipping, en bouleversant les routes commerciales traditionnelles et en accroissant la demande par tonnes-milles ?

Non, je ne vois pas de côté positif à cette guerre commerciale. Le transport maritime est au cœur de la mondialisation, or, la guerre commerciale rend les échanges commerciaux plus complexes et plus coûteux. En conséquence, les opérations de transport maritimes deviennent fastidieuses et les volumes transportés peuvent à terme chuter. Par ailleurs, il est peu probable que l'émergence de

nouvelles routes engendre de plus grandes distances et crée de nouvelles opportunités.

Les États-Unis et la Chine ont signé une trêve de trois mois. En tenant compte de ces récents développements et de la hausse des tendances protectionnistes dans le monde, que peut-on attendre de 2019 pour le marché du shipping ?

Pour les prévisions de 2019, je vous renvoie à notre analyse sur le site web du BIMCO⁽²²⁾.

En ce qui concerne la trêve établie de janvier à mars 2019, elle ne nous permet pas encore d'entrevoir d'issue au conflit. Il pourrait s'agir

d'un simple report avant d'élever davantage les barrières commerciales. Nous espérons un retour rapide à la normale mais les relations se sont vraiment détériorées. De plus, les sujets sont nombreux sur la table des négociations, il va donc falloir du temps et beaucoup de diplomatie pour résoudre tout cela. Au début du mois de janvier 2019, le FMI⁽²³⁾ a une nouvelle fois abaissé les perspectives de croissance mondiale. Cela ne nous surprend pas, mais nous incite à croire que l'industrie du shipping doit rester attentive aux signes de reprise pour ne pas manquer les opportunités de croissance futures.

(21) Very Large Crude Carrier

(22) https://www.bimco.org/news/market_analysis/2018/20181218_global_shipping_scouts_for_growth

(23) Fonds Monétaire International

NB : cette interview a été réalisée en janvier 2019



— Flotte de commerce
sous pavillon français

Type de navires	au 1 ^{er} janvier 2018			au 1 ^{er} janvier 2019		
	Nombre	JB	TPL	Nombre	JB	TPL
AHTS (NAVIRES RAVITAILLEURS REMORQUEURS RELEVEURS D'ANCRÉS)	20	38 954	ND	19	37 221	ND
BALISEUR	8	3 254	ND	8	3 255	ND
CÂBLIER	9	99 836	ND	9	99 836	ND
CARGO	16	39 060	25 410	16	32 662	22 737
CIMENTIER	1	2 035	2 800	1	2 035	2 800
DRAGUE	13	34 638	ND	14	35 578	ND
NAVIRE À PASSAGERS	19	10 431	2 717	17	9 627	2 636
NAVIRE DE RECHERCHE EXPLORATION SCIENTIFIQUE	1	9 403	4 871	1	9 403	4 871
NAVIRE DE SERVICE OFFSHORE (AUTRE)	3	2 405	ND	2	2 061	ND
NAVIRE ÉCOLE	2	1 081	ND	2	1 081	ND
NAVIRE PILOTE	1	499	ND	1	499	ND
PAQUEBOT NAVIRE DE CROISIÈRE	6	59 996	7 429	9	80 459	10 137
PÉTROLIER	33	1 974 902	3 737 549	34	1 990 362	3 755 998
PLATFORM SUPPLY VESSEL	31	82 595	ND	28	77 592	ND
PORTE CONTENEURS INTEGRAL	25	2 365 754	2 494 950	25	2 365 754	2 494 950
RAVITAILLEUR MULTI-RÔLE	5	27 990	ND	5	30 246	ND
RECHERCHE OCÉANOGRAPHIQUE	8	15 972	ND	6	14 099	ND
RECHERCHE SISMIQUE (DÉSARMÉS)	4	42 011	ND	4	42 011	ND
REMORQUEUR	113	41 941	ND	114	42 884	ND
ROULIER	19	148 959	65 034	19	148 959	65 034
SABLIER	5	10 596	ND	5	10 596	ND
SUPPORT DE TRAVAUX MARITIMES	14	13 390	ND	14	13 176	ND
TRANSBORDEUR (ROULIER PASSAGERS)	37	712 540	129 140	41	746 324	137 958
TRANSPORT DE PERSONNEL	7	1 170	ND	6	1 002	ND
TRANSPORTEUR GAZ LIQUEFIÉ	8	432 939	393 466	7	386 326	344 305
TOTAL	408			407		

Légende : TRANSPORTS – SERVICES – ND : NON DISPONIBLE

Armateurs de France

AGENCE MARITIME DE L'OUEST • BOLUDA FRANCE • BOURBON OFFSHORE SURF • BRITTANY FERRIES
CARIBBEAN LINE • CCI BAYONNE PAYS BASQUE • CMA CGM • COMPAGNIE ARMORICAINE DE NAVIGATION
COMPAGNIE MARITIME NANTAISE • COMPAGNIE MARITIME PENN AR BED • COMPAGNIE POLYNESIENNE
DE TRANSPORT MARITIME • CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE CHARENTE MARITIME • CORSICA FERRIES
CORSICA LINEA • DFDS SEAWAYS • DRAGAGES TRANSPORTS TRAVAUX MARITIMES • FILHET-ALLARD
MARITIME • GASPE • GAZOCEAN • GENAVIR • GEOGAS MARITIME • GIE COMPAGNIE MARITIME DU
LITTORAL • GREENSHIP GAS • GROUPE EYSSAUTIER • GROUPE LHD • HELVETIA ASSURANCES •
INGEPAR • IXBLUE • JIFMAR OFFSHORE SERVICES • LA MÉRIDIONALE • LD BULK • LES ABEILLES • LOUIS
DREYFUS ARMATEURS • L'EXPRESS DES ILES • MARFRET • MARITIMA • ORANGE MARINE • PILOTES DE
DUNKERQUE • PILOTES DE LA GIRONDE • PILOTES DE LA LOIRE • PILOTES DE LA SEINE • PILOTES DE
NICE/CANNES/VILLEFRANCHE • PILOTES DES PORTS DE MARSEILLE ET DU GOLFE DE FOS • PILOTES
DU HAVRE/FÉCAMP • PONANT • SEAOWL FRANCE • SEA-TANKERS SHIPPING • SOCATRA • SOCIÉTÉ
DE DRAGAGE INTERNATIONAL • SOCIÉTÉ DE TRANSPORTS FLUVIO MARITIMES DE L'OUEST • THOMAS
SERVICES MARITIMES • TOTAL ACTIVITÉS MARITIMES • TOTAL GLOBAL LNG • V SHIPS FRANCE



47, rue de Monceau, 75008 PARIS - FRANCE

Tel. : +33(0)1 53 89 52 52 - Fax : + 33(0)1 53 89 52 53

www.armateursdefrance.org

@ArmateursFR