

Paris, le 22 novembre 2013

Le Président

- À Monsieur le Ministre de l'Écologie du Développement Durable et de l'Énergie, sous couvert du Directeur général de l'aménagement, du logement et de la nature ; du Directeur général de l'énergie et du climat ; du Directeur général de la prévention et des risques.

- À Monsieur le Ministre délégué chargé des transports de la mer et de la pêche, sous couvert du Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer

Monsieur le Ministre,

Le Conseil supérieur de la marine marchande (CSMM), dont les compétences anciennes de plus d'un siècle ont été étendues en 2002 aux ports maritimes, a formé en séance plénière du jeudi 25 avril 2013, huit groupes de travail sur des sujets, stratégiques et de long terme, qui portent sur un développement équilibré d'activités maritimes et portuaires.

J'ai l'honneur de vous faire parvenir dans le cadre des attributions du Conseil, les cinq premiers rapports, élaborés et approuvés le 24 octobre dernier à l'unanimité de cette assemblée paritaire. Ils concernent les activités maritimes suivantes :

- Mise en œuvre de la convention internationale sur le travail maritime,
- Financement des navires,
- Logistique de défense et logistique de consommation,
- Énergies marines renouvelables,
- Gaz naturel liquéfié.

Un résumé synthétique de ces travaux communs et consensuels à l'institution du CSMM est en introduction de cette transmission.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma très haute considération.


Michel Quimbert

SYNTHESE

Le Conseil supérieur de la Marine Marchande (CSMM) a mis en place, il y a six mois, un groupe de travail sur le développement des activités maritimes, dans l'objectif de présenter des propositions opérationnelles, partagées par l'ensemble des partenaires sociaux, afin de renforcer la compétitivité des entreprises de transport et de service maritimes.

En effet, la filière française de transport maritime a été récompensée en 2012 et en 2013 pour la qualité de son offre, la sécurité de ses navires, le savoir-faire de ses marins et son engagement pour la protection de l'environnement. Elle est pourtant soumise à une concurrence internationale de plus en plus forte, qui menace aujourd'hui certains de ses métiers.

Les travaux du groupe de travail relatif aux activités maritimes, présidés et coordonnés par Eric BANEL, Délégué Général d'Armateurs de France, se sont organisés autour de 5 thématiques, sur lesquelles les membres du conseil se sont très largement mobilisés :

- **La CONVENTION INTERNATIONALE SUR LE TRAVAIL MARITIME** (Michel LE CAVORZIN)
- **Les FINANCEMENTS** (Jean-Bernard RAOUST)
- **La LOGISTIQUE DE CONSOMMATION, LOGISTIQUE DE DEFENSE** (Fernand BOZZONI, Frédéric JUBELIN)
- **Le GAZ NATUREL LIQUEFIE** (Jean-Marc. ROUE)
- **Les ENERGIES MARINES RENOUVELABLES** (Philippe LOUIS-DREYFUS)

Les réflexions menées ont permis d'aboutir à la production de documents synthétiques et directement exploitables, articulés autour de quelques propositions emblématiques : réforme de la loi de 1992 sur le transport de produits pétroliers, renforcement des liens avec la Marine Nationale, soutien au financement des navires (pour aider les entreprises à investir), adoption d'un plan de soutien au Gaz naturel liquéfié (GNL) et aux Énergies marines renouvelables (EMR).

Ainsi, il est intéressant de noter que :

- Le sous-groupe sur les financements dresse un état des lieux des financements maritimes dans le monde et en France. Il donne quelques pistes de réflexion de nature à favoriser les investissements : sans financement, pas de navire ; sans navire, pas d'emploi de navigants.
- Le sous-groupe sur les logistiques de consommation et de Défense a mis en lumière les soutiens croisés possibles entre la Marine nationale et la Marine marchande.
- Le groupe transversal sur le GNL a démontré l'enjeu majeur pour toute la filière maritime de ce carburant d'avenir.
- Le groupe transversal sur les EMR a révélé le rôle essentiel des acteurs maritimes et portuaires dans le développement de cette filière industrielle.
- Le sous-groupe sur la MLC (*Maritime Labour Convention*), véritable socle social commun, a permis de mettre en évidence l'importance de la mise en œuvre de la MLC pour l'ensemble des acteurs, en engageant un alignement « par le haut » des normes sociales au niveau mondial, la convention redonne à la France et aux pays européens la possibilité de « combattre à armes égales ».

La Maritime Law Convention (Convention internationale sur le travail maritime) a été adoptée le 23 février 2006.

Cette convention, marque une évolution dans l'histoire des normes internationales du travail, car elle met en place un ensemble de normes couvrant les différents domaines du droit social pour un secteur d'activité.

La convention institue des normes sociales minimales d'application directe dans le secteur maritime, qui est historiquement et en raison de sa nature le premier secteur mondialisé.

Cette convention doit constituer un véritable code du travail mondial pour les gens de mer, traitant de l'ensemble des conditions d'emploi, de travail et de vie à bord et de protection sociale.

Elle vient compléter les trois conventions fondamentales de l'Organisation maritime internationale (OMI) que sont :

- la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, (SOLAS) ;
- la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) ;
- la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) ;

Néanmoins, certaines garanties sont nécessaires :

- Approfondissement de la formation des inspecteurs de sécurité en charge des contrôles sur les navires étrangers, principalement en matière sociale, ce qui leur permettrait une meilleure application de la MLC ;
- Gommer toute différence de traitement des navires battant pavillon français et les autres dans le cadre des contrôles ;
- Achever les travaux d'intégration de la MLC dans le code des transports ainsi que la codification de la partie réglementaire du code des transports ;
- Mettre en place une commission sous l'égide de la DAM qui réunirait au moins une fois par an les inspecteurs ITF et leurs organisations syndicales avec les représentants de l'Etat ;
- Mettre en place un pôle dédié ou une structure paritaire (administrations, partenaires sociaux) pour palier la disparition du BCMOM¹ afin de prendre en compte l'ensemble des spécificités des marins ;
- Mettre en cohérence les exigences de la MLC et les exigences du service de santé des gens de mer au regard du certificat médical ;
- Veiller à ce que les nouveaux contrats de travail français ne prévoient pas des conditions de travail plus strictes que celles imposées par la MLC ;

1 BCMOM : Bureau Central de la Main d'Oeuvre maritime

**Sous-groupe « Logistique de consommation/logistique de défense »
(résumé du rapport)**

La contribution de la logistique de défense à la logistique de consommation consiste à pourvoir aux besoins stratégiques de la Nation. Dans le sens inverse, la contribution de la logistique de consommation à la logistique de défense permet de pourvoir aux besoins stratégiques des armées.

Cette interopérabilité des moyens peut se concevoir dans tous les secteurs logistiques. Cependant, la réflexion est ici volontairement limitée au secteur de la logistique maritime.

S'il apparaît que les relations entre les deux logistiques sont déjà bien avancées dans notre organisation nationale actuelle, des pistes d'amélioration ont émergé et sont mises en avant.

I. CONTRIBUTION DE LA LOGISTIQUE DE DEFENSE A LA LOGISTIQUE DE CONSOMMATION : POURVOIR AUX BESOINS STRATEGIQUES DE LA NATION

1. Renforcer la coopération navale permanente par une remise à jour des procédures communes

➤ « *Toiletter* » les instructions *AVICOMER* pour répondre à l'évolution des structures de commandement, et à la modernisation des systèmes de communications ;

➤ *Evaluer les besoins des armateurs* pour la protection du trafic marchand d'intérêt national (contrôle naval volontaire, zone de transit sécurisée, équipes de protection embarquées, ...);

➤ *Poursuivre l'effort sur les conditions de mise en œuvre des EPE*, notamment en élargissant le maillage d'accords diplomatiques autorisant le déploiement dans de nouvelles destinations, pour répondre aux besoins des armateurs.

2. Développer de nouvelles procédures

➤ **Garantir, en toutes circonstances, la couverture des besoins énergétiques nationaux** (non seulement pétrole brut, mais également produits pétroliers, gaz et charbon) et doter notre pays de moyens maritimes pérennes sous pavillon français de la manière suivante :

• **Réformer la loi de 1992 :**

✓ Les armateurs doivent maintenir à disposition à tout moment une flotte sous pavillon français (1^{ère} immatriculation) ;

✓ La flotte ainsi garantie devra être constituée de navires transporteurs, non seulement de pétrole brut mais également de produits raffinés, de gaz et de charbon.

• **Mettre immédiatement en œuvre une solution transitoire :**

Pour enrayer la menace de disparition irréversible de la main d'œuvre maritime qualifiée et, par voie de conséquence, de la filière, une solution transitoire immédiatement opérationnelle a été imaginée par les acteurs de la filière. Elle a été présentée aux pouvoirs publics. Elle consiste en la mise à disposition permanente d'une entité garante de la constitution et de la conservation des stocks de réserve de navires immatriculés en France, par des armateurs sélectionnés parmi l'ensemble des armateurs européens.

➤ **Renforcer le volet sûreté :**

- *Autoriser l'embarquement d'équipes de protection privées de manière strictement encadrée.*

II. CONTRIBUTION DE LA LOGISTIQUE DE CONSOMMATION A LA LOGISTIQUE DE DEFENSE : POURVOIR AUX BESOINS STRATEGIQUES DES ARMEES

1. Gagner en réactivité, en fiabilité et en sûreté dans la mise en œuvre des procédures actuelles

➤ Afin de permettre des affrètements ponctuels en réaction à une situation de crise, un premier axe d'amélioration serait de **pré-identifier la flotte sous pavillon français capable de fournir la prestation recherchée**. Les armées doivent entretenir une connaissance exhaustive des capacités/disponibilités de la flotte de commerce française en ligne.

2. Développer de nouvelles procédures pour répondre à d'éventuelles ruptures capacitaires des armées

➤ Pour contourner les effets néfastes des ruptures capacitaires, plusieurs pistes mériteraient d'être approfondies :

- *Mise à disposition des armées d'un navire de commerce par le biais d'une procédure proche du « contrat à bon de commande »* : un groupement d'armateurs, établi en France, pourrait s'engager dans des conditions juridiques et contractuelles à définir (par exemple, sous forme d'accord-cadre), à conserver sur la durée une telle flotte sous pavillon français, immédiatement employable par les services de l'État ;

- *Adaptation de la procédure TRAMIN*, en y ajoutant un processus permettant une connaissance permanente des capacités de ravitaillement des navires de commerce déployés (en escale ou en opérations), et en entretenant une liste des navires de commerce disponibles, de leur position, de leurs capacités de transport disponibles, et des délais d'acheminement ;

- *Créer de dispositifs particuliers, si possible dès leur neuve, les navires de commerce sous pavillon français*, susceptibles d'apporter un concours (dispositif compatible de ravitaillement à la mer notamment) ;

- En liaison avec la marine nationale, *former et entretenir les savoir-faire nécessaires à la mise en œuvre de ces dispositifs chez les marins concernés des flottes marchandes identifiées.*

III - CREATION D'UNE INSTANCE DE CONCERTATION

Afin de concrétiser les procédures de soutien des armées, les procédures en faveur de la sécurisation des approvisionnements, ou toute autre procédure nécessitant une mise en œuvre de moyens communs, il pourrait être envisagé de :

- *créer un « comité de liaison Marine Marchande Marine Nationale »* qui se réunirait régulièrement et chaque fois que cela paraît nécessaire.

**Sous-groupe transversal « Énergies Marines renouvelables »
(résumé du rapport)**

**Les acteurs maritimes,
Clé de la compétitivité de la filière nationale des énergies marines
renouvelables**

Il est important de promouvoir le volet maritime de la filière EMR française en allégeant les contraintes administratives, en favorisant les investissements nécessaires et en facilitant les échanges entre industriels et représentants des moyens maritimes français.

En particulier, il faut prendre en compte le potentiel de navires de services français de haute technologie pour la compétitivité de la filière EMR, reconnaître, promouvoir et utiliser les moyens et le savoir-faire maritimes français.

En effet, il faut savoir que le développement des activités maritimes liées aux EMR favorise la création d'emplois (développement des emplois et de la formation maritime, ouverture de nouvelles perspectives pour les techniciens et création d'emplois induits). Enfin, les EMR participent au développement territorial par le développement des activités dans les ports-bases directement liées aux EMR ou indirectement générées (commerce, services,...)

1.- Les activités maritimes, un enjeu immédiat pour la réalisation des projets EMR

- **Promouvoir le volet maritime de la filière EMR française :**
 - Alléger les contraintes administratives ;
 - Lancer les travaux ou commandes de navires sous peine de s'exposer à des risques de retard sur la mise à disposition des moyens maritimes et portuaires.
 - Favoriser les investissements nécessaires, notamment au niveau des infrastructures portuaires ;
 - Faciliter les échanges entre industriels et représentants des moyens maritimes français ;
 - Optimiser le savoir-faire français, notamment pour l'installation des réseaux électriques (pose de câbles au fond de la mer et protection par enfouissement), pour la réalisation des projets hydroliens, pour l'entretien des champs ;
 - Institutionnaliser la participation des représentants de la filière EMR (industriels, développeurs) dans les commissions portuaires ;
 - Désigner un interlocuteur unique de l'administration, ayant autorité pour tous les ministères, parties prenantes au projet d'implantation EMR.

2.- Les activités maritimes, un enjeu de compétitivité pour la filière nationale EMR

- **Prendre en compte le potentiel de navires de services français de haute technologie pour la compétitivité de la filière EMR.**

3.- Les activités maritimes, un enjeu pour l'emploi

- **Le développement des activités maritimes liées aux EMR favorise la création d'emplois :**
 - Développement des emplois et de la formation maritime (maritimisation et spécialisation EMR de certains marins);
 - Nouvelles perspectives pour les techniciens ;
 - Création d'emplois induits.

4.- Les activités maritimes, un enjeu pour le développement territorial.

➤ **Le développement des activités maritimes liées aux EMR participe au développement territorial :**

○ Développement des activités dans les ports-bases directement liées aux EMR ou indirectement générées (commerce, services,...).

5.- Les acteurs maritimes français, un savoir-faire reconnu, transposable aux EMR mais qui doit être complété.

➤ **Reconnaître, promouvoir et utiliser les moyens et le savoir-faire maritimes français ;**

➤ **Développer** en France des capacités d'installation en mer et une filière pour l'assistance maritime à l'exploitation/maintenance des parcs EMR. Ces deux domaines sont actuellement dans les mains de nos voisins européens (hollandais, danois, britanniques, allemands...).

Au niveau mondial, le constat est la réduction des crédits pour le secteur maritime. Toutefois, on ne peut pas parler d'absence de capacité de financements en raison de la présence d'investisseurs privés voire familiaux, de fonds d'investissements ou de fonds spéculatifs. Il y a également les prises de participation, les partenariats, les introductions en bourse à New York ou le développement du marché obligataire en Norvège. En résumé, il y a de l'argent pour les investissements dans le maritime, mais l'accès à la ressource est plus cher.

Au niveau français, on a recours davantage aux financements structurés qu'aux financements hypothécaires classiques. Les armateurs sont des entreprises de taille moyenne qui n'ont pas suffisamment de fonds propres, et donc pas accès aux actions ou au marché obligataire (en particulier, les petits navires spécialisés très onéreux à construire et souffrant d'un marché très étroit à la revente). Dans le cadre d'une introduction en bourse ou d'un appel public à l'épargne, seuls les navires standards les plus courants tels que les gros vraquiers, les tankers ou les transporteurs de produits attirent l'intérêt des investisseurs.

Des solutions existent pour aider les armateurs français à améliorer leur apport en fonds propres ou sécuriser l'emploi des navires vis-à-vis des banques, qui méritent d'être explorées.

La France a besoin de contrôler une flotte plus importante à la hauteur de son rang industriel. Il ne s'agit nullement de quémander des subventions anesthésiantes, mais de permettre aux armateurs d'obtenir une écoute plus attentive des banques ou d'investisseurs tiers face à leurs projets d'investissement.

Loin de toute spéculation incontrôlée, les armateurs français ont démontré leur capacité à résister au caractère cyclique de cette industrie. Il serait fort utile qu'en bas de cycle, ils puissent être soutenus dans leur politique d'investissement et de rajeunissement de la flotte.

- **Optimiser le mécanisme issu de la combinaison de l'article 39C du CGI et de l'option au système de la taxe forfaitaire au tonnage, étant précisé que cette optimisation n'est pas adaptée au secteur de la pêche qui ne bénéficie pas du système de taxation forfaitaire au tonnage,**

- **Obtenir un soutien dédié de la BPI,**
- **Favoriser les investissements via la réforme de la loi de 1992,**
- **Développer les partenariats publics privés, inciter les investissements pour les particuliers soumis à l'ISF (loi TEPA),**
- **Accéder au grand emprunt, favoriser les associations armateurs/industriels,**
- **Développer l'assurance-crédit export,**
- **Ouverture du fonds NOVO créé par les assureurs au secteur maritime pour compléter les fonds propres des armateurs.**

➤ **En tout état de cause, les acteurs du shipping ont besoin de visibilité pour être en mesure d'investir.**

Bien qu'étant reconnu comme le mode de transport le moins polluant, le transport maritime est confronté à une forte demande de réduction de son empreinte environnementale. Les objectifs de réduction des émissions résultant de la consommation des hydrocarbures ont été renforcés et vont être de plus en plus contraignants (Cf. Annexe VI de la Convention Marpol renforcée par la directive du 21 novembre 2012 sur la teneur en soufre des combustibles marins qui impose l'utilisation de combustibles marins à très faible teneur en soufre (0.1%) à partir du 1^{er} janvier 2015, dans les zones d'émission contrôlées de la Manche, de la Mer du Nord et de la Baltique).

Le transport maritime doit donc assurer sa transition énergétique.

Parmi les différents secteurs de l'industrie maritime, le transport à courte distance aussi bien passagers que fret dont l'activité se déroule en totalité ou en majorité dans les Zones de Contrôle d'Émission est le plus affecté et cela pour deux raisons :

- l'augmentation des coûts de combustible alourdit fortement les charges d'exploitation ;
- ce secteur d'activité est soumis à la concurrence d'autres modes de transport (dont la route) ce qui n'est pas le cas du transport au long cours.

Dans ce cadre, le Gaz Naturel Liquéfié (GNL) a été évalué par les armateurs, les motoristes et les constructeurs de navires, comme une voie prometteuse permettant de répondre aux objectifs actuels de réduction des émissions de soufre, mais également aux réglementations qui sont envisagées sur les oxydes d'azote, les particules ou le CO₂.

Mais face à ce changement de mode de propulsion majeur, l'industrie se trouve confrontée à d'importantes problématiques qu'il convient de résoudre comme suit :

- Le transport maritime est majoritairement une activité internationale et il est indispensable que la réglementation mise en place le soit au niveau international, ou pour le moins européen, afin d'**éviter toute distorsion de concurrence** ;
- Organiser la mutation de la propulsion des navires marchands (au GNL) nécessite un délai de plusieurs années. La France doit entamer un **dialogue avec les autres Etats membres et la Commission Européenne pour la mise en place de mesures transitoires**, incluant un calendrier limité dans la durée, un nombre de navires et de compagnies également restreint.
- Organiser la mutation de la propulsion des navires marchands (au GNL) nécessite des investissements colossaux : il est nécessaire que l'ensemble des ressources de cofinancement soit mobilisé, et que des **financements à long terme soient accessibles**, pour ne pas compromettre les comptes d'exploitation et les bilans des entreprises de transport maritime;
- Le développement du GNL doit être accompagné d'une politique de **formation et de qualification des équipages** pour conjuguer les exigences d'exploitation et les nouvelles contraintes de sécurité ;
- Le développement du GNL doit être accompagné d'un **suivi efficace de la mise en place d'une filière de soutage au GNL dans les ports français**, avec l'implication constante des pouvoirs publics pour débloquer les points de friction établis par le rapport Jouffray.