

RAPPORT SUR LA COMPÉTITIVITÉ DES TRANSPORTS ET SERVICES MARITIMES FRANÇAIS

Arnaud LEROY
Député

assisté de

Martine BONNY,
Inspectrice générale de l'administration du développement durable
&
Georges TOURET
Administrateur général^(cr) des affaires maritimes

Paris, le 23 octobre 2013

SOMMAIRE

Lettre de mission

Avant propos

Résumé synthétique

1* LE MONDE MARITIME FRANÇAIS EST DEVENU INCERTAIN

1.1* Un contexte international contrasté

- 1.1.1* UN SECTEUR TRANSPORT CONFRONTÉ À UNE CRISE SÉVÈRE ET EN PROFONDE MUTATION
- 1.1.2* UN SECTEUR SERVICES ET TRAVAUX MARITIMES (S&TM) EN CROISSANCE
- 1.1.3* PARTOUT UNE VIVE CONCURRENCE INTERNATIONALE

1.2* Des dispositifs nationaux devenus inopérants

- 1.2.1* DES INSUFFISANCES TROP TARDIVEMENT REPÉRÉES
- 1.2.2* DES OPPORTUNITÉS DE CROISSANCE "SERVICES & TRAVAUX MARITIMES" ENCORE MAL PRISES EN COMPTE
- 1.2.3* UN REGISTRE INTERNATIONAL FRANÇAIS INCOMPLET

1.3* Vers un effacement progressif de l'importance du pavillon français ?

2* RENFORCER L'EMPLOYABILITÉ DE NOS MARINS ET L'ATTRACTIVITÉ DE NOTRE PAVILLON

2.1* Promouvoir les emplois nationaux que génèrent nos entreprises maritimes

2.2* L'employabilité des marins français

- 2.2.1* LE CONTEXTE INTERNATIONAL DE L'EMPLOI MARITIME
- 2.2.2* ANALYSE QUALITATIVE ET NIVEAUX DE FORMATION
- 2.2.3* SURCÔÛTS
- 2.2.4* SOUPLESSE

2.3* Renforcer l'attractivité du pavillon français

- 2.3.1* LES POINTS DE BLOCAGE
- 2.3.2* ACTIONS D'ENSEMBLE
- 2.3.4* PROPOSITIONS

3* MIEUX ACCOMPAGNER LES ENTREPRISES MARITIMES DANS LE FINANCEMENT DES NAVIRES ET LE RENFORCEMENT DE LEUR COMPÉTITIVITÉ : dispositions fiscales, exonérations et allègements de charges sociales, concours de la Banque publique d'investissement

3.1* Bien ancrer le dispositif de la taxe au tonnage

3.2* Permettre un accès de toutes les activités maritimes au "crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi" (CICE) aux armements opérant des navires relevant du premier registre et exposés à la concurrence internationale pendant l'exercice de leurs missions

3.3* Étendre les exonérations de charges sociales patronales pour se rapprocher des pratiques européennes

- 3.3.1* L'EXEMPLE DU "NET WAGE"
- 3.3.2* PROPOSITIONS

3.4* Restaurer les financements maritimes

- 3.4.1* CONSTATS
- 3.4.2* ADAPTER L'ARTICLE 39 C DU CGI SOUS CERTAINES CONDITIONS
- 3.4.3* INTERVENTION DE LA BPI / OSEO EN CONTRE-GARANTIE ET COFINANCEMENT

4* AMÉLIORER LA GOUVERNANCE DU SECTEUR PAR DES STRUCTURES PLUS CLAIRES ET UN CHOC DE SIMPLIFICATION EN MATIÈRE DE PROCÉDURES ADMINISTRATIVES

4.1* Réduire le nombre des administrations compétentes en matière maritime

4.2* Reconstruire des indicateurs fiables, représentatifs et opérationnels

4.3* Mettre en place un choc de simplification

4.4* Élargir les compétences du Guichet unique du Registre international français

4.5* Renouveler l'action maritime internationale de la France

5* CONCLUSIONS

5.1* Maintenir les fondamentaux

5.2* Ouvrir de nouveaux chantiers

5.3* Les modifications législatives et réglementaires à conduire

- 5.3.1* UN IMPORTANT TRAVAIL LÉGISLATIF À ENTREPRENDRE D'URGENCE
- 5.3.2* DES TRAVAUX RÉGLEMENTAIRES À NE PAS DIFFÉRER

LISTE DES ANNEXES

Le Premier Ministre

Paris, le 23 AVR. 2013

647 / 13 / SG

Monsieur le Député,

La marine marchande française occupe aujourd'hui le vingt-huitième rang mondial, très loin de la place qui fut la sienne et de la part de notre pays dans les échanges internationaux.

La création du Registre international français (RIF) a permis de conserver des navires français dans les segments les plus exposés à la concurrence internationale, comme les marchés du vrac et du conteneur. Dans le même temps, une flotte de navires de service, composée majoritairement de câbliers et de navires de soutien aux activités pétrolières, a émergé. Ce registre constitue également un vecteur de la politique de l'emploi, puisque près de 3 500 marins français travaillent sur des navires immatriculés au RIF et y effectuent des carrières complètes. La qualité reconnue de la formation de ces marins est d'ailleurs un élément structurant de notre système d'enseignement maritime.

Mais les perspectives d'évolution de notre marine marchande sont des sources d'inquiétude. En sus d'une conjoncture mondiale du transport maritime dégradée, qui laisse craindre que plusieurs navires se « dépaillonnent » au profit de registres étrangers, le recul de l'industrie du raffinage en France affecte les capacités de transport de pétrole brut sous pavillon français. De plus, les derniers financements par groupement d'intérêt économique fiscal arrivent à terme et une trentaine de navires sont susceptibles d'abandonner le pavillon français.

Si aucune action n'est engagée, ces difficultés risquent de se traduire par une nouvelle réduction de la flotte et du nombre de marins français, ce qui représente une menace non seulement pour cette filière créatrice de valeur et d'emplois, mais également pour les intérêts stratégiques français (sécurité des approvisionnements énergétiques, maîtrise de secteurs clés dans l'économie actuelle).

Je souhaite que vous conduisiez une mission de réflexion sur la compétitivité des transports et services maritimes français, en fondant notamment votre travail sur le RIF, et proposiez des mesures susceptibles de relancer notre marine marchande sans méconnaître le contexte contraint des finances publiques. Votre analyse portera sur les aspects sociaux, juridiques, fiscaux et financiers de cette question. Vous pourrez vous inspirer des politiques de soutien à la flotte de commerce et à l'emploi des marins menées par les autres Etats membres de l'Union européenne.

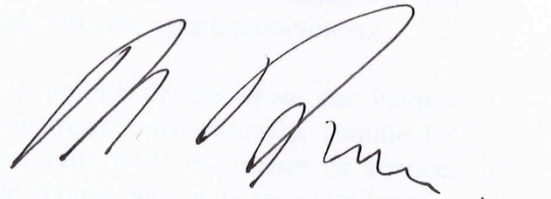
Monsieur Arnaud LEROY
Député
Assemblée nationale
126 Rue de l'Université
75355 Paris 07 SP

Pour l'accomplissement de cette mission, vous pourrez vous appuyer sur l'ensemble des services du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Un décret vous nommera, en application de l'article L.O. 144 du code électoral, parlementaire en mission auprès du Ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche.

Je souhaite que vous m'adressiez vos conclusions et me remettiez votre rapport d'ici le 15 juillet 2013, après m'avoir fait part de vos premières réflexions et propositions pour le 15 juin prochain.

Je vous prie de croire, Monsieur le Député, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Jean-Marc AYRAULT

AVANT PROPOS

Par lettre en date du 23 avril 2013, Monsieur le Premier Ministre m'a demandé de conduire une mission de réflexion sur la compétitivité des transports et services maritimes français en raison des signes d'inquiétude que délivre aujourd'hui les perspectives d'évolution de notre Marine Marchande, filière, par nature, créatrice de valeur ajoutée comme d'emplois et essentielle à la défense des intérêts stratégiques français. En effet, la situation du monde maritime français est actuellement plus difficile que jamais, impactée par, à la fois, une situation internationale dégradée et une prise de conscience tardive des conséquences de cette dernière sur les emplois nationaux navigants comme sédentaires.

Osons la mer.

L'avenir de La France passe par la mer et les océans.

Notre pays doit s'approprier et enfin assumer son "moi maritime". En démarrant cette mission parlementaire, j'avais une ambition : doter notre pays d'une stratégie : doter notre pays d'une stratégie pour la filière du transport et des services maritimes. Las de la nostalgie qui entoure le secteur dans notre pays, il nous faut retrouver l'ambition et surtout se donner les moyens de rebondir sur le moyen et long terme.

C'est donc dans un premier temps un constat objectif que j'ai voulu dresser, pour poser un diagnostic qu'il nous faudra faire partager afin d'associer l'ensemble des parties prenantes, y compris les services de l'État, à la mise en œuvre d'un paquet de mesures visant à faire pleinement rentrer une filière dans une ambition maritime renouvelée et assumée.

Le monde du transport maritime évolue chaque jour. La conteneurisation a révolutionné le secteur, les ports ont ainsi changé de physionomie et dans leur fonctionnement, des pays européens comme l'Italie, le Royaume Uni, l'Allemagne ou encore le Luxembourg ont fortement évolué s'appuyant sur un registre national plus flexible mais qui assure des emplois aux navigants nationaux, directement ou indirectement, ainsi que le maintien ou mieux le développement de centres de décision sur le sol national.

L'Europe maritime a fortement changé avec l'adhésion à l'Union européenne de Chypre et Malte pays dits "de pavillon" par excellence puis de la Pologne, de la Roumanie, de la Croatie ou des Pays Baltes, grands pays pourvoyeurs de main d'œuvre maritime. C'est dans ce nouveau contexte qu'il faut dorénavant poser les termes du débat maritime en France. Tout en contribuant à en faire émerger la problématique, ce rapport n'a pas pour but de répondre à cette question, mais nous devons collectivement et rapidement mener à ce débat.

Avoir un pavillon fort, donc attractif, n'est pas un luxe ou un caprice. L'histoire, et notamment l'épisode tragique de la première guerre mondiale, nous enseigne l'importance pour un État de contrôler une flotte. Georges CLEMENCEAU l'a compris, mieux que quiconque, en étant contraint, faute de flotte nationale suffisante, de demander une aide extérieure, afin de transporter les carburants pour

approvisionner notre armée, lors de ce moment tragique de notre histoire que fut la Grande Guerre.

On retrouvera le même besoin du contrôle d'une flotte dans le pool maritime proposé par Jean Monnet lors de la seconde guerre qui visait à fournir du blé à la France durant cette terrible épreuve. Le monde est-il devenu plus sûr, moins incertain depuis ?

D'un point de vue économique, la "plus value" va bien au-delà du seul segment des transports, c'est un secteur transversal qui irrigue les ports, les sociétés d'assurance, les sociétés de classification dont la France accueille l'une des plus grandes, ou encore la puissance publique qui pour remplir ses obligations, notamment européennes (contrôle de l'État du port) s'appuie beaucoup sur le réservoir que constitue les navigants lors d'une possible poursuite de carrière à terre. C'est aussi un rendez-vous avec notre avenir énergétique, par le biais des énergies marines renouvelables, activité maritime en devenir par excellence.

Conscient de la contrainte budgétaire, j'ai essayé de chercher des solutions optimales au regard du ratio cout/bénéfice, mais il serait malhonnête de dire que la France est en capacité de mettre en place une stratégie au bénéfice de son pavillon et des navigants nationaux à budget constant. Tous les moyens doivent être mobilisés, comme ceux de la Banque publique d'investissement (BPI) ou encore des outils offerts par la fiscalité afin de renouveler notre flotte pour poursuivre notre ambition d'un pavillon de qualité et compétitif. Tel est l'enjeu, tel est notre défi.

Comment maintenant redresser la situation ?

C'est la problématique du présent rapport.

D'abord prendre la mesure d'un monde maritime international soumis à une concurrence exacerbée et examiner comment la flotte de commerce française y évolue. Ensuite analyser comment d'autres pays, nos partenaires européens notamment, confrontés à la même situation, réagissent. C'est l'objet de la première partie du présent rapport.

Savoir et seulement subir ne suffit pas. Une deuxième partie du rapport est consacrée aux moyens pour notre pays de redonner une emprise suffisante à sa flotte de commerce en s'appuyant sur les ressources humaines qui en assurent la bonne marche et qui sont de nature à lui conserver sa capacité d'expertise maritime.

Une troisième partie du rapport traite plus particulièrement des moyens financiers à mobiliser à cet effet, avec un rappel des fondamentaux à stabiliser dans la durée — taxe au tonnage, financements sous la forme de crédits-bails et exonérations des charges sociales patronales — et sur les moyens de les développer dans le cadre des lignes directrices de l'Union européenne, en matière d'aides d'État, lesquelles viennent d'être renouvelées à l'identique le 20 septembre dernier par la Commission européenne .

La quatrième partie concerne les mesures qui devront impérativement être mises en œuvre par l'administration maritime pour accompagner ce redressement, en particulier, par un choc de simplification de ses procédures.

La cinquième partie traduit l'ensemble des propositions articulées en termes d'actions à conduire et de modifications législatives et réglementaires à entreprendre.

Vingt-six propositions sont ainsi formulées dans le présent rapport pour relancer notre Marine marchande. Elles portent aussi bien sur les aspects sociaux, juridiques, fiscaux et financiers attachés à cet enjeu majeur.

Plusieurs axes ont présidé à l'établissement de ces propositions :

- être à l'écoute des inquiétudes ressenties tant par les opérateurs de transport et de services maritimes que par leurs personnels navigants comme sédentaires, notamment, en ce qui concerne ces derniers, dans la perspective d'une conférence sociale maritime annuelle ;
- préserver le savoir-faire de nos marins et de notre filière maritime, en général ;
- évaluer notre dispositif de soutien à la flotte de commerce et à l'emploi de nos marins par rapport aux pratiques en vigueur dans les autres États-membres de l'Union européenne, et qui se révèle être plus en retrait, tout en prenant en compte le contexte contraint de nos finances publiques.
- donner à notre flotte de commerce un cadre et une trajectoire lisibles et sécurisés sur la durée ;
- simplifier de manière radicale certaines procédures spécifiques, dans notre pays, au monde navigant, coûteuses, lourdes et déperditrices d'énergie, qui pèsent sur la réactivité et l'attractivité de notre filière maritime.



Arnaud LEROY
Député

RÉSUMÉ

UNE COMPÉTITIVITÉ DES TRANSPORTS ET DES SERVICES MARITIMES FRANÇAIS À RESTAURER ET CONFORTER

Premier constat : la concurrence mondiale et surtout européenne est devenue très forte dans un monde maritime confronté à une crise sans précédent en temps de paix.

Deuxième constat : les outils dont la France disposait pour soutenir son industrie maritime et les emplois nationaux qu'elle engendre se sont effrités ou sont devenus pour partie inopérants du fait entre autres de l'élargissement de l'Union européenne. Notre pays a, face à cette situation, manqué de vision stratégique depuis plus d'une dizaine d'années et n'a pas fait évoluer, en conséquence, les dispositifs de soutien à son secteur maritime.

Sa situation n'est pas, dans ce contexte, très différente de celles des autres pays de l'OCDE qui ont, pour certains, renoncé à défendre leurs emplois maritimes nationaux navigants ou sédentaires, et pour d'autres, développé des politiques maritimes permettant d'en sauver tout ou partie, voire d'en accroître l'importance. Notre pays doit choisir de s'inscrire parmi ces derniers.

Force est de constater que **notre flotte de commerce se trouve fragilisée** et ne pourra plus, si rien n'est fait, maintenir en place le système cohérent dont elle dispose encore et qui lui permet d'avoir une expertise maritime reconnue ainsi qu'un ensemble de professionnels qualifiés (navigants comme sédentaires) et de navires performants. Cependant la France dispose encore, mais pour peu de temps, des moyens de redonner à ce secteur la place qui lui revient.

Il importe maintenant que notre pays s'assigne un **objectif de croissance** d'ici à 10 ans de ses emplois maritimes nationaux (plus encore que du tonnage brut de sa flotte sous pavillon national), notamment des emplois les plus qualifiés. On pourrait, à cet effet, s'assigner à atteindre des effectifs de **20 000 navigants et 10 000 sédentaires** sur les secteurs où nos armateurs sont internationalement les plus performants, tout en conservant les exploitations sur lesquels ils bénéficient encore d'une orientation favorable du trafic (transport des hydrocarbures, dessertes insulaires de cabotage national). C'est ce que font d'ailleurs, implicitement ou explicitement, la plupart des autres pays dans la même situation que le nôtre.

Cela exige que l'on choisisse fermement de **renforcer l'employabilité internationale de nos personnels navigants nationaux en réduisant, autant que faire se peut, les surcoûts qui les affectent**. Ceci implique dans les secteurs les plus exposés à la concurrence internationale :

- pour les personnels navigants, de conserver les exonérations fiscales dont ils bénéficient aujourd'hui ;
- pour les entreprises maritimes d'élargir, dans des limites réalistes, les exonérations de charges sociales patronales au-delà des seules charges de sécurité sociale de l'ENIM, à savoir ASSEDIC et allocations familiales, en limitant leur champ d'application aux armements maritimes soumis à une concurrence internationale effective pendant l'exécution de leurs missions.

De la même façon, l'accès de nos armateurs au bénéfice du "Crédit Impôt Compétitivité Emploi" (CICE) devrait être assuré.

Ces efforts ne seront cependant pas suffisants sans le concours des partenaires sociaux qui auront, eux aussi, à prendre en compte ce niveau de compétition européen et international.

Il est également nécessaire d'assurer aux armements français des conditions appropriées à un nécessaire **renouvellement de leur flotte** en usant, là aussi, de toutes les potentialités ouvertes par les lignes directrices de l'Union européenne. Cet objectif implique de bien ancrer le dispositif de la taxation au tonnage qui leur est applicable. Il nécessite aussi d'améliorer, pour le secteur maritime, les modalités d'application de l'article 39 C du Code général des impôts, relatif aux crédits-bails, dans sa corrélation avec le régime d'exonération des plus-values de cession. C'est à ces conditions que pourront être attirés en France des centres de décision maritimes capables de se déployer internationalement.

L'**attractivité du pavillon français** exige, en même temps et avec la même détermination, d'être renforcée. À cet égard, il faut engager sans attendre un grand chantier, celui de l'élimination de toutes les complications, incertitudes et errements superfétatoires qui caractérisent encore trop souvent nos procédures, qui, pour certains, n'ont cours nulle part ailleurs et qui peuvent être tout aussi pénalisants que les surcoûts précités. Il conviendrait de le faire en s'inspirant des bonnes pratiques qui prévalent presque partout ailleurs. Le présent rapport en dresse une liste (non exhaustive) et recense les modifications législatives et réglementaires qui devraient en la matière être conduites au plus tôt et qui représenteraient un véritable **choc de simplification** conforme aux orientations du gouvernement.

Le rapport insiste également sur la nécessité de **réorganiser le fonctionnement de l'administration maritime**, actuellement trop éclatée, en la réunifiant, en en allégeant le fonctionnement et l'articulation interne, notamment, pour le Guichet unique du Registre international français ainsi que pour les conditions de contrôle de la Convention du travail maritime (MLC2006) de l'Organisation internationale du travail (OIT) et des nouvelles dispositions législatives relatives à l'alignement des conditions sociales pour le cabotage national sur celles du "pays d'accueil".

Une action internationale reste enfin à conduire **pour éclaircir, au moins au niveau européen, les conditions de concurrence entre registres d'immatriculation** et relancer sur un plan international une élimination des comportements complaisants qui prévalent encore trop souvent dans les États qui pratiquent la libre immatriculation des navires marchands. Il s'agit d'une nécessité élémentaire, et pourtant trop souvent perdue de vue, pour que la concurrence entre pavillons ne soit pas faussée.

Cet ensemble de propositions doit maintenant être concrétisé dans des initiatives législatives et réglementaires telles que, notamment :

- *la modernisation de la loi du 31 décembre 1992 sur les transports maritimes pétroliers ;*
- *l'embarquement sur les navires marchands français de gardes privés assurant leur protection contre la piraterie ;*
- *l'extension limitée de l'exonération des charges sociales patronales ;*
- *l'accès au Crédit impôt compétitivité emploi (CICE) pour les entreprises maritimes employant des marins à bord de navires immatriculés au premier registre et exposés à la concurrence internationale ;*
- *l'amélioration des conditions d'accès pour les navires au crédit bail et aux concours de la Banque publique d'investissement et l'amélioration des mesures fiscales (article 39 C du Code général des impôts) pour faciliter le renouvellement et le rajeunissement de notre flotte marchande ;*
- *la refonte du rôle d'équipage (dispositions maintenant intégrées au Code des transports a.5231-1) ;*
- *l'élargissement à tous les navires français à passagers, assurant des croisières de plus de 48h, de la possibilité d'installer des casinos comme prévu par la loi du 15 juin 1907 telle, que modifiée par la loi du 4 avril 2006.*

Ces propositions de nature législative, pour la quasi totalité d'entre elles, trouveraient leur place soit dans un projet de loi des finances (pour les dispositions d'ordre fiscal ou budgétaire) soit dans un projet ou une proposition de loi portant "diverses dispositions d'ordre maritime".

De nombreuses dispositions réglementaires devraient être ensuite, ou d'ores et déjà, modifiées, là aussi en lien avec le prochain CIMer (Comité interministériel de la mer) du 2 décembre 2013.

Les textes à modifier ou à prendre sont notamment :

- *le décret sur les types de navires à retenir pour l'obligation de détention prévue par la loi du 31 décembre 1992 sur les transports maritimes pétroliers ;*
- *le décret 2006-462 du 21 avril 2006 sur la liste des lignes maritimes à passagers ouvertes au Registre international français ;*
- *le décret 2006-142 du 10 février 2006 relatif au Guichet unique du Registre international français en vue de le transformer en service à compétence nationale ;*
- *les textes douaniers relatifs à la francisation des navires et affaires maritimes concernant l'immatriculation des navires, en vue de les unifier en une procédure unique d'enregistrement constituant acte de nationalité, pouvant valoir également permis de navigation, à gérer par les affaires maritimes ;*
- *un décret reconstitutif d'une inspection du travail maritime dédiée et opérationnelle notamment dans le cadre des contrôles de l'État du port et de la convention internationale du travail maritime de 2007 ;*
- *un décret d'application de la loi de 2006 sur les jeux de hasard sur les navires de croisière et affectant les taxes afférentes à cette activité aux collectivités territoriales dans lesquelles ils sont immatriculés ;*

et enfin :

- *la mise en place, par voie de circulaire ministérielle, d'une obligation, pour chaque mesure nouvelle ayant une incidence maritime, d'intégrer dans l'étude d'impact, principalement et en liaison avec les usagers, les conséquences de la mesure sur la compétitivité des armements concernés ;*
- *la mise en place, également par une circulaire ministérielle, d'une revue générale des textes actuellement applicables aux navires et aux gens de mer en vue d'en éliminer, autant que faire se peut, les doublons et toutes les autres sources procédurales de pertes de compétitivité.*

Tout ceci est à conduire — réduction des coûts, mesures d'accompagnement d'ordre financier, social et fiscal, simplification des procédures — **de façon simultanée. On ne peut faire d'impasse sur aucune de ces actions en cette période critique pour l'avenir de l'emploi maritime français.**

1* LE MONDE MARITIME FRANÇAIS EST AUJOURD'HUI DANS LE TROUBLE ET L'INCERTITUDE

Il l'est à deux titres, parce que,

- *tout d'abord, l'industrie maritime internationale est confrontée à une crise de grande ampleur sans précédent ;*
- *et ensuite, parce que les moyens pour y faire face sont devenus en France décalés par rapport à la gravité de la situation et ont conduit à une attrition préoccupante de notre flotte marchande ainsi que des emplois nationaux qu'elle engendre.*

1.1* Un contexte international contrasté

La flotte de commerce française ne vit pas en vase clos. Certes, comme la plupart des flottes de commerce des États-membres de l'Union européenne (EM/UE), elle dispose d'un secteur où, en droit ou dans les faits, elle prime, mais, pour une large part, son activité se déploie sur des marchés où elle est en concurrence avec les flottes des autres EM/UE et aussi d'autres grands pays maritimes. Cette concurrence se fait principalement au travers de grandes multinationales disposant soit d'avantages concurrentiels indéniables (bas salaires notamment), soit de la capacité de rechercher, là où ils sont, les facteurs de production les plus performants.

La flotte de commerce n'est pas d'une situation très différente de celle des autres secteurs industriels, mais cette concurrence est renforcée par la capacité extrême de l'activité maritime à l'externalisation de ses consommations intermédiaires, par des pratiques généralisées de sous-traitance en cascade et enfin par sa capacité internationale de transfert ou de liberté garantie par des conventions internationales. Ces pratiques ne sont actuellement pas redébatues par la communauté internationale des États, et on doit le regretter, d'autant plus que la convention de Montego-Bay (CMB) sur le droit de la mer reste muette sur la nature exacte des liens substantiels qui devraient exister entre États et pavillon.

Même dans les secteurs où elle est, en principe couverte, par une réservation du trafic, la flotte de commerce française n'est pas à l'abri d'une concurrence internationale. En effet, les dispositions dont, à cet effet, la France s'est dotée au fil des siècles, ne sont plus opposables ni aux services battant pavillon d'un des EM/UE (État-membre de l'Union européenne), ni aux gens de mer ressortissant d'un des EM/UE. Or, tous les EM/UE ne sont pas sur un même niveau social et certains d'entre eux pratiquent une franche libre immatriculation des navires et sont considérés par les organisations syndicales (OS) et par la plupart des organisations non gouvernementales (ONG) de défense de l'environnement en particulier, comme d'authentiques pavillons de complaisance.

En fait, et si l'on s'en tient seulement aux normes sociales, même en Europe, que ce soit sur les dessertes entre EM/UE ou à l'intérieur d'un seul EM/UE, on peut rencontrer des compétitions seulement assujetties aux conventions internationales

les plus basiques. Ce sont donc celles-ci, dont il faut augmenter le niveau d'exigences et, complémentaiement, mettre en place sur des dessertes qui peuvent rester organisées par un EM/UE, comme le nôtre, sur ses trafics domestiques, une obligation de conformité aux normes sociales du pays d'accueil. Les précédents Gouvernements se sont honorés en ayant un rôle moteur pour l'unification des normes sociales grâce à la convention internationale du travail maritime (CTM ou MLC 2006). L'actuel vient de compléter utilement cette avancée par la mise en place de dispositions législatives imposant l'applicabilité des règles du pays d'accueil sur le secteur de ses dessertes maritimes intérieures. Reste encore à faire respecter tout cela.

1.1.1* UN SECTEUR TRANSPORT CONFRONTÉ À UNE CRISE SÉVÈRE ET EN PROFONDE MUTATION

En matière maritime et plus spécialement dans le secteur des transports, l'ajustement de l'offre et de la demande n'arrive quasiment jamais à se stabiliser. Il y a presque toujours soit trop, soit pas assez, de capacités de transport, et en outre le service transport ne se stocke pas par définition. Il est possible de moduler, mais cela reste à la marge, la capacité de production en pesant sur la vitesse (*"slow steaming"*), mais le mode de régulation le plus courant reste le désarmement saisonnier, temporaire ou de longue durée (avec licenciements). Ce dernier a des conséquences sociales importantes et sa pratique n'est vraiment pas accessible pour tous les personnels employés sur les navires battant pavillon français.

Les lignes régulières sont actuellement les plus affectées. Dans ce secteur, la crise est profonde (comme au *"tramping sec"* et pétrolier) et elle risque de durer encore longtemps avec une détérioration continue des taux de fret. Pour s'y adapter, les principaux armateurs mondiaux, opérant sur lignes régulières conteneurisées, se sont lancés dans une reconstitution de leur flotte autour des seuls navires capables de supporter ces taux de fret dégradés, les porte-conteneurs de très grande capacité de 15 à 20 000 evp (équivalent vingt pieds, taille standard des conteneurs de référence). Ce faisant, ils accroissent les tensions du marché, du moins dans un premier temps. Parallèlement, ils optimisent techniquement leur exploitation par une mise en commun de moyens comme dans le cas du récent accord technique entre les trois plus grands transporteurs internationaux, le danois MAERSK, l'italien MSC et le français CMA-CGM, ce qui est parfois contesté par la CE (Commission européenne). La Commission a par le passé sanctionné les pratiques des conférences maritimes, mais jusqu'ici les consortiums (partage et allocation d'espaces) n'ont pas été formellement remis en question.

Les grandes multinationales du transport maritime conteneurisé, les trois européennes précitées, mais aussi leurs concurrentes asiatiques, optimisent leurs exploitations en usant des immatriculations les plus attractives (à standard de qualité égale), en termes de financement mais aussi d'efficacité administrative. La gestion des importantes ressources humaines qui leur sont nécessaires, n'obéit pas à une logique très différente, qu'il s'agisse du personnel navigant ou des nombreux emplois sédentaires que leur activité engendre (gestion des flux à terre pour les conteneurs, en mer pour les navires, commercialisations des espaces, coordinations inter-armement, manutentions, etc.). S'agissant de ces multinationales, aborder leur importance seulement au travers du

seul facteur “navire” serait considérablement réducteur. Il faut aussi prendre en compte l’importante valeur ajoutée engendrée par les sièges sociaux.

Le fait que la France soit le siège des centres de décision d’un des trois plus grands armateurs conteneurisé au monde, est un atout pour notre pays. Certes, ses 430 navires (environ) sont pour l’essentiel armés sous le pavillon d’autres EM/UE (22 navires seulement sous pavillon français), ou sous pavillon tiers, mais le groupe CMA-CGM compte 450 navigants français, ce qui n’est pas rien, ainsi que 5 000 sédentaires français (environ) sur les 18 500 que ce groupe emploie mondialement.

Les marchés du tramping (navigation à la demande) qu’ils soient “secs” ou pétroliers sont fortement conjoncturels. Le recours croissant aux grandes tailles y est moins systématique que pour les lignes régulières et la régulation s’y est faite, comme précité, assez souvent par désarmement des navires. Les structures rigides, comme celles du pavillon français, s’en trouvent désavantagées. Pour le tramping pétrolier, les taux sont tout aussi volatiles, mais les exigences qualitatives des affréteurs sont devenues fortes, notamment en ce qui concerne les expériences des personnels navigants (MATRIX). En sortir expose donc à ne plus y revenir et le présent rapport reviendra sur ce point dans les développements *infra* concernant l’extension des obligations de la loi du 31 décembre 1992 sur les transports pétroliers et dans l’annexe 8 au présent rapport consacrée à ce sujet.

La transition énergétique ne se passe pas sans modifications structurelles. Elle concerne la répartition des produits. La caractéristique essentielle du tramping pétrolier est la substitution progressive, mais continue, du transport des produits pétroliers aux transports de brut. Or qu’ils soient “noirs” et “lourds” (fiouls) ou “blancs” et “légers” (naphta, kérosènes, essence, gazoles), les produits pétroliers sont intrinsèquement plus exigeants en matière de qualité de transport que les pétroles bruts, car dangereux et/ou polluants. Mais, par les quantités transportées, les bruts posent des problèmes tout aussi graves de pollution et finalement ont autant d’exigences que les produits pétroliers. Les affréteurs sont attentifs aux navires utilisés, différents entre produits “blancs” et produits “noirs”, et les écarts de compétitivité entre pavillons restent forts, mais sont moindres.

Pour le vrac sec, ce sont les importateurs les plus importants qui donnent le ton et, en dehors des exportations de grains et des importations de charbons, la France ne figure pas parmi les grands pays affréteurs. On aurait tort de sous-estimer l’avenir du charbon. Les réserves prouvées de charbon sont importantes et les progrès technologiques concernant sa valorisation ne sont pas clos. Il devrait continuer à faire partie du “mix-énergétique” et la flotte mondiale comprendra encore longtemps un tonnage de vraquiers destinés au charbon. Le charbon reste un produit stratégique.

Le minerai de fer reste l’autre matière première leader sur le marché du tramping, mais par rapport à ce trafic mondial, la demande française est maintenant restreinte.

Tous ces changements qu’ils soient structurels ou conjoncturels demandent une grande réactivité qui doit être accompagnée par une meilleure souplesse administrative.

La France a eu longtemps une place de leader dans le domaine du transport des **gaz liquéfiés** et notamment du GNL (gaz naturel liquéfié) à la fois en tant qu'innovateur, que constructeur naval et que transporteur maritime. Cette position s'est érodée et elle n'est plus maintenant qu'au second plan de ce secteur, faute sans doute de base nationale suffisante en tant qu'importateur. Or le marché des gaz a explosé sous la pression d'une demande croissante et de nouvelles utilisations de masse, notamment pour la propulsion des navires.

Le marché a d'autant plus crû que de nouvelles sources sont apparues tant pour des productions classiques que pour des exploitations non conventionnelles (gaz de schistes) hors Europe, lesquelles se tournent actuellement vers des exportations. La gamme des navires transporteurs s'est élargie, en taille et modèles, en fonction des ports de chargement et de déchargement. C'est un commerce sur lequel il faut miser et la preuve a été faite dans une période récente qu'il était accessible aux constructeurs comme aux armateurs français pour autant qu'on les soutienne.

Il existe également de **nombreux trafics de niche**. Aucun n'est susceptible en soi de soutenir le développement d'une flotte nationale pérenne. Il en existe de toute sorte et l'armement français, mais ce n'est pas le seul, s'est révélé capable de s'y déployer. Cette aptitude demande néanmoins beaucoup de réactivité pour détecter les trafics en cause, prévoir les évolutions technologiques nécessaires et surtout disposer de la souplesse d'exécution pour s'y placer. Comme rappelé *supra*, cela demande aussi à l'administration d'accompagner ces initiatives. Au moins une grande entreprise maritime française s'est spécialisée dans ces trafics de niche.

Le transport des passagers est tout sauf une activité en décroissance. La croisière continue à être un secteur en évolution positive. L'armement français est présent sur ce créneau uniquement sur un trafic de niche haut de gamme et avec seulement quelques navires sous pavillon français, exploités sous une immatriculation adaptée. Quelques centaines d'emplois nationaux se sont cependant ainsi développés ; mais le système a des limites et ne pourrait pas être reconduit à l'identique sur de plus grandes unités. On peut le regretter, car d'autres EM/UE ont trouvé leur place sur ce marché, en usant de toutes les possibilités offertes par leur second registre (Italie et Allemagne notamment).

Le secteur des transports de passagers sur transbordeurs (car-ferries) et paquebots-mixtes rouliers (RoRoPax) est dans les eaux européennes une activité clé. Dans la plupart des EM/UE, une ou deux compagnies initialement installées sur des dessertes de cabotage national, se sont développées au delà de leurs frontières pour devenir des "multinationales" capables de se déployer dans toutes les approches maritimes de l'Europe. Ces dessertes par transbordeurs sont importantes pour l'armement français, que ce soit sur la Manche comme en Méditerranée. Mais force est de constater qu'à l'exception marginale d'un trafic Grande-Bretagne/Espagne, l'armement français n'est pas sorti des ports nationaux et les quelques milliers d'emplois internationaux qu'il représente n'ont pas été valorisés, comme ont su le faire la Grande-Bretagne, le Danemark ou l'Italie. Ce sont des trafics sur lesquels l'armement français subit une concurrence, sans pouvoir la rendre, alors qu'il dispose du savoir-faire et des navires à cet effet.

L'organisation mondiale des flottes de commerce se fait donc principalement par le biais de grandes sociétés multinationales, qu'on le regrette ou non. C'est un fait. La problématique de l'attractivité du pavillon et de l'employabilité de nos navigants nationaux se pose par rapport à ce modèle prégnant qu'il faut soit encadrer sur des trafics particuliers ou convaincre de reproduire en France et plus probablement user, comme la plupart des autres EM/UE, des deux à la fois, sans omettre, avant tout, de mettre en place les conditions favorables à la création et au maintien de centres d'exploitations européens ou mondiaux sur notre territoire.

1.1.2* UN SECTEUR SERVICES ET TRAVAUX MARITIMES (S&TM) EN CROISSANCE

Le secteur S&TM est extrêmement diversifié et regroupe de très nombreuses activités qui demandent des navires de toutes tailles, sachant que ce ne sont pas forcément les plus importants, qui génèrent les valeurs ajoutées (au Tb — unité de tonnage brut résultant de la Convention de Londres de 1969, en anglais Gross Tonnage — GT –) les plus notables et que ce ne sont pas, non plus, ceux qui procurent le plus d'emplois (toujours au Tb). La meilleure typologie les concernant se trouve dans le supplément "Compagnies" du journal *LE MARIN* (groupe Informer/Ouest-France), publié annuellement. Cette flotte se répartit en trois blocs d'entreprises : offshore ; travaux maritimes notamment EMR (énergies marines renouvelables) ; exploration et recherche. Mais toutes ces entreprises sont maintenant confrontées à une vive concurrence internationale soit dans le cadre de transactions commerciales privées, soit dans le cadre d'appels d'offres européens. En outre, pour toutes ces entreprises, il convient de souligner l'importance qualitative et quantitative des personnes embarquées (marins professionnels, techniciens et scientifiques, autres gens de mer non marins — GMNM).

Le **secteur offshore** (pétrolier pour l'essentiel) a fait l'objet d'une anticipation précoce de la part de l'administration maritime française, puisque c'est pour ce secteur, très exposé à la concurrence internationale, que la première immatriculation bis, celle des TAAF (TAAF – Territoire des terres australes et antarctiques françaises) a été mise en place en 1974. En terme de nombre de navires, c'est encore le secteur de l'offshore qui est le principal utilisateur de l'immatriculation RIF (Registre international français) qui a succédé aux TAAF avec près de 200 navires engendrant environ 1 500 emplois navigants français. Actuellement, ce secteur comprend quatre entreprises qui sont chacune parmi les leaders mondiaux dans leur secteur respectif, de l'offshore profond (Bourbon Offshore Surf), de la pose de câbles (Orange et Louis Dreyfus Armement) ou des travaux sous-marins (Technip), étant précisé que, pour cette dernière, et contrairement aux trois autres, elle n'a pas encore pris la mesure de l'intérêt qu'elle aurait à exploiter une partie appréciable de sa flotte sous pavillon français.

En ce qui concerne les **énergies marines renouvelables** (EMR), l'attention à la fois de l'administration et surtout des entreprises a été plus décalée, d'abord parce que la France s'est mise plus tardivement à travailler ces options et que, de ce fait, elle a accumulé un certain retard par rapport aux entreprises du Nord de l'Europe à la fois dans la conception même de ces installations EMR et dans les moyens nautiques nécessaires à leur pose et à leur maintenance.

Le régime même qui est applicable à ces moyens nautiques reste incertain. Certes la loi de 1968 relative au plateau continental dispose bien d'une réservation de pavillon pour le déploiement de ces moyens, mais ces dispositions ne sont pas opposables ni aux navires des autres EM/UE, ni aux marins ressortissants des autres EM/UE. D'autre part, ce texte étant antérieur à la CMB (Convention de Montego-Bay) sur le droit de la mer, la DAM estime que la question qui pourrait se poser est celle de son opposabilité aux dispositions de cette convention relative à la haute mer. Comme le tribunal du droit de la Mer de Hambourg ne s'est pas encore prononcé à ce sujet, le mieux serait sans doute de se référer à la législation nationale jusqu'à ce qu'un recours permette à cette instance de trancher.

1.1.3* PARTOUT UNE VIVE CONCURRENCE INTERNATIONALE

Il n'y a donc presque plus de secteur qui ne soit ouvert, d'une façon ou d'une autre, à la concurrence internationale. Quasiment tous ceux sur lesquels le pavillon français faisait prime sont accessibles aux navires battant pavillon d'un autre EM/UE, (1^{er} comme 2^e registre), et à bord des navires battant pavillon français, presque toutes les fonctions sont ouvertes aux marins ressortissants d'autres EM/UE.

Pour leur part, les relations entre EM/UE continuent à être largement ouvertes aux pays tiers et notamment ceux qui disposent d'un registre de libre immatriculation et entre les navires battant le pavillon d'un EM/UE, les différences sont fortes. Il y a d'un côté ceux qui sont quasiment alignés sur les pratiques internationales avec comme seule protection la MLC2006 (*Maritime Labour Convention* -Convention internationale sur le travail maritime – Genève 2006) et qui ne font pratiquement aucune différence entre nationaux, communautaires et tiers concernant les équipages. Il en est d'autres qui ont un régime très protecteur, mais qui trouve ses limites dans la liberté de circulation des citoyens de l'UE, lesquels ne sont plus seulement, s'agissant des gens de mer, d'Européens de l'Ouest, mais aussi de ressortissants d'États sans flotte, baltes, danubiens ou balkaniques, nombreux, très convenablement formés, pour beaucoup d'entre eux, et compétitifs, placés sur le marché par des sociétés de services et couverts par des systèmes sociaux nationaux moins avancés que le nôtre.

1.2* Des dispositifs nationaux devenus inopérants

La France disposait de moyens limités, mais réels lui permettant jusqu'à ces derniers temps d'orienter dans les limites imposées par l'UE, ses activités maritimes. Certains de ces moyens se sont érodés.

1.2.1* DES INSUFFISANCES TROP TARDIVEMENT REPÉRÉES

Deux instruments, parmi d'autres, sont devenus ainsi obsolètes ou sans portée. Le premier en matière de financement des navires, le second en termes de protection de nos capacités stratégiques de transports.

S'agissant du renouvellement de la flotte de commerce, la France soutient, depuis le début des années 60 ses **investissements maritimes** (voir en annexe 13 l'historique de

ces dispositifs d'aide aux financements). En 1996 (loi du 5 juillet), le dispositif a pris la forme de la procédure dite des quirats. Ces quirats ont été contestés à partir de 1997 et remplacés par un nouveau dispositif dit de GIE fiscal, prévu par l'article 39 CA du code général des impôts (voir en annexe 13 la rétrospective des mesures de soutien à la flotte de commerce déployés ces dernières décennies) mis en place sous la mandature de M. GAYSSOT, ministre chargé de la mer entre 1997 et 2002,. Il a été contesté et mis en extinction le 20 décembre 2006.

L'obligation de pavillon qui lui était attachée pour des périodes de 8 ans ne joue plus maintenant que de façon résiduelle. Les navires bénéficiaires ne sont donc plus tenus à rester sous pavillon français au terme de la période en cause et ce retrait commence à sérieusement contribuer à l'attrition de la flotte sous pavillon national (voir partie 3* *infra* et annexe 13).

En ce qui concerne les hydrocarbures, et depuis 1928, la France entretenait une **obligation de pavillon pesant sur les importateurs de produits bruts** dans des quotités qui ont évolué (66 % du tonnage importé exprimé en tonne-miles). A la fin des années 80, ce dispositif a nécessité un toilettage du fait de la diminution constante des importations de pétrole brut et de l'augmentation corrélative des importations de produits pétroliers. Ceci a conduit une commission interministérielle, présidée par M^{me} le Préfet CHASSAGNE, à recommander l'extension de cette obligation aux transports des produits raffinés.

La loi du 31 décembre 1992, qui a suivi ce rapport, n'a pas repris cette proposition, essentiellement parce que la grande distribution n'en voulait pas, et s'est contentée de renouveler l'obligation de détention de flotte (en tonnes de port en lourd — tPL) seulement pour les pétroles bruts à hauteur de 5,5 % des quantités importées, exprimées en tonnes.

Or, les importations de pétrole brut n'ont cessé de décroître et l'obligation stratégique qui portait sur le pétrole brut ne permet, actuellement, de maintenir en flotte qu'une dizaine de pétroliers de type VLCC (*very large crude carrier*). Ces navires sont pour la plupart frétés coque nue par des sociétés dont le siège est à l'étranger et francisés provisoirement sous RIF. Si la quotité de marins communautaires imposée par l'immatriculation RIF y est respectée, le taux réel de marins français embarqués sur ces navires est parfois inférieur.

1.2.2* DES OPPORTUNITÉS DE CROISSANCE « SERVICES & TRAVAUX MARITIMES » MAL PRISES EN COMPTE

La mer est devenue, *volens nolens*, de plus en plus le théâtre d'activités industrielles de productions énergétiques mais aussi d'extractions, conventionnelles ou non. Il s'y ajoute une importante activité de services de transport collectif à très courte distance, sans compter le secteur de plus en plus important du tourisme littoral ou hauturier (Yachting) pour lequel l'activité est plus proche d'un service à la demande que d'un trafic de passagers au sens classique du terme.

Les segments de flotte les plus analysés tant par l'Administration que par les associations professionnelles sont ceux des navires de plus de 100 Tb affectés aux transports de passagers ou au transport de frets solides ou liquides. Or ces navires

ne représentent maintenant (en estimation) qu'à peine plus de la moitié des emplois nationaux de gens de mer engendrés par l'activité "flotte de commerce".

Autant dire que les enjeux des activités de services et de travaux maritimes, et même d'une façon générale l'activité des navires de moins de 100 Tb, n'ont pas été, jusqu'ici, vraiment suivis. Ils commencent à l'être, mais encore trop partiellement. Il en est résulté une véritable occultation de ces segments de flotte dans la mise en place des mécanismes de soutien pris en faveur de l'attractivité des pavillons français et/ou de l'employabilité de nos navigants nationaux.

Cependant, certaines navigations sont victimes de mécanismes d'exclusion inexplicables comme par exemple les services de travaux maritimes, de recherche ou d'exploitation sous prétexte que les textes constitutifs de ces exonérations ne parlent que de transports. Faute de ces dispositifs, la tentation du dépavillonnement de certains navires est maintenant une option à ne pas exclure. D'autant plus que les exemples étrangers qui ont pu être portés à la connaissance des autorités françaises ne font pas de distinction entre les activités "transport" d'un côté et "travaux et services maritimes" de l'autre. En Italie, aux Pays-Bas et en Grande-Bretagne, les exonérations de charges sociales s'appliquent sans distinction à toutes les activités maritimes marchandes.

1.2.3* UN REGISTRE INTERNATIONAL FRANÇAIS INCOMPLET

La France s'est dotée dès 1976 d'un second registre pour certaines activités soumises à une forte concurrence internationale (immatriculation aux TAAF). Ce régime, d'abord conçu pour l'offshore lointain, a ensuite été étendu au vrac sec, aux transports de lignes régulières internationales puis à celui des hydrocarbures. Presque toute la flotte française opérant dans des secteurs ouverts à la concurrence internationale (en dehors du cabotage national et des trafics à passagers hors croisières) a progressivement basculé vers ce régime devenu en mai 2005 le "Registre International Français" (RIF). Ce registre a bénéficié d'un guichet unique dont l'intérêt, s'il est indiscutable, serait amélioré s'il devenait vraiment la seule place de traitement administratif de toutes les procédures concernant les navires qui y sont immatriculés.

Les procédures manquantes concernent, notamment, les hypothèques maritimes, le visa des décisions d'effectifs, la délivrance des titres de navigation, la tenue des éléments statistiques relatifs à la flotte et aux emplois nationaux, communautaires et tiers pour chaque segment de flotte.

1.3* Vers un effacement progressif du pavillon français

La mise en place du RIF a permis, à partir de 2005, de stabiliser la flotte française affectée au transport en nombre de navires (à passagers et de charge de plus de 100 Tb) et, dans une moindre mesure, en emplois embarqués pour les marins français.

La crise qui s'est installée depuis 2008 a exacerbé la concurrence y compris entre EM/UE, certains pays comme le Royaume-Uni puis le Luxembourg mettant en place des corpus réglementaires et fiscaux très attractifs ce qui a amplifié les sorties de

flotte des autres EM/UE (sauf pour les pays qui s'étaient déjà inscrits dans la logique de la libre immatriculation, comme Malte ou Chypre).

Cet effacement est net maintenant en ce qui concerne les navires à passagers et les navires de charge d'une jauge brute supérieure à 100 Tb. L'effectif de ces deux segments de flotte n'a jamais vraiment dépassé de beaucoup les 200 unités (1^{er} et 2^e registre confondus) depuis la mise en place du RIF. Il est actuellement en train de passer sous ce seuil de 200 unités, mais, en même temps, les indicateurs disponibles n'ont pas rendu compte de deux phénomènes essentiels :

- *la croissance des flottes de services et de travaux pour environ 350 unités (y/c le yachting commercial) de moins de 100 Tb ;*
- *la flotte détenue sous pavillon tiers et opérant depuis des centres de contrôle en France pour environ 350 à 450 unités et qui ont d'évidentes retombées sur l'emploi des sédentaires, notamment dans le secteur des lignes régulières.*

L'ensemble maritime français ne représente qu'environ 900 navires engendrant seulement entre 4 000 et 6 000 emplois sédentaires et entre 12 000 et 14 000 emplois navigants pour les résidents français.

L'effacement maritime français est donc devenu préoccupant mais n'a pas encore atteint le niveau d'où il serait impossible de hisser notre flotte et nos emplois nationaux jusqu'à un niveau donnant à notre pays la crédibilité maritime qu'il mérite.

Grâce à une flotte particulièrement jeune et moderne et un emploi très qualifié, le pavillon français est aujourd'hui considéré comme l'un des plus sûrs et des plus respectueux de l'environnement, comme le montrent les différents classements européens et internationaux.

Plus compétitif, le pavillon français pourrait donc être l'outil privilégié d'une politique de promotion d'une flotte de commerce de qualité s'inscrivant dans une politique de développement durable.

Ceci demande un effort pour le renforcement de notre compétitivité dans trois directions :

- ***Renforcer l'attractivité de notre pavillon et l'employabilité de nos marins.***
- ***Mieux accompagner nos entreprises maritimes et mieux assurer le financement des navires de notre flotte de commerce.***
- ***Améliorer la gouvernance du secteur par des structures plus claires et un choc de simplification en matière de procédures administratives.***



2* RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DE NOTRE PAVILLON ET L'EMPLOYABILITÉ DE NOS MARINS

La France dispose encore d'un système maritime complet et relativement cohérent avec des entreprises de taille internationale installées sur son sol, un minimum de navires sous son pavillon national, des personnels qualifiés qu'ils soient navigants ou sédentaires, et des systèmes de formation de bon niveau, le tout encore à peu près, mais de moins en moins, géré par une administration dédiée. Les systèmes de formation alimentent en cadres compétents les entreprises tant pour leur personnel navigant que pour leurs sièges d'exploitation à terre. En outre, directement ou indirectement, ces cadres peuvent rejoindre en deuxième carrière les services de gestion ou de contrôle privés ou publics. Ces passerelles rendent plus nécessaire que jamais de conserver nos entreprises maritimes, de renforcer l'attractivité du pavillon français et d'améliorer l'employabilité des marins français.

Certes, de nombreux secteurs sont aujourd'hui exposés à la concurrence internationale, que cela soit dans l'industrie ou les services, mais peu sont aussi facilement délocalisables. On ne peut donc traiter ce secteur de la flotte commerciale comme un autre.

Notre pays n'est pas le seul confronté à la même problématique. On trouvera en annexe une liste (non exhaustive) de pays de l'OCDE (Suède, Danemark, Finlande, Australie) qui ont également conduit des travaux sur la restauration de compétitivité maritime au regard, notamment, du niveau élevé des rémunérations de leurs nationaux. Les uns ont choisi de la concentrer sur seulement quelques compartiments du marché maritime, d'autres ont délibérément renoncé à toute ambition maritime, d'autres enfin, comme la Grande-Bretagne, se sont alignés, même pour leurs premiers registres, sur des standards qui sont, peu ou prou, ceux de la libre immatriculation.

Tous sont cependant partis du postulat selon lequel leur industrie maritime s'inscrivait aussi dans un périmètre plus large, incluant la construction / réparation navale et l'ensemble des services connexes (financement, assurances, gestion technique, gestion de ressources humaines). La compétitivité est partout perçue comme un enjeu majeur et transversal.

2.1* Promouvoir les emplois nationaux que génèrent nos entreprises maritimes

Avec l'internationalisation des trafics et de l'action des opérateurs, les entreprises maritimes européennes qui ont survécu aux crises successives ayant frappé le secteur ces dernières décennies, ont pris de l'ampleur. Les phénomènes de consolidation (fusions, acquisitions) ont donné des tailles assez importantes pour représenter des entreprises de référence dans bien des EM/UE. Néanmoins, il ne faut pas oublier le rôle des PME maritimes, notamment dans l'économie des régions littorales. Grandes comme petites sont gérées dans les différentes places maritimes

et capitales du continent et représentent une partie du secteur tertiaire conséquent. Toute politique maritime française de compétitivité doit prendre en compte l'intérêt du secteur entrepreneurial maritime qui opère les navires, emploie les marins et les sédentaires. Les entreprises participent directement à l'affirmation, tant désirée, d'une politique maritime nationale aux dimensions multiples (transport, travaux et autres services maritimes, offshore, yachting commercial...). Le choix de stratégies nationales pour la flotte comme pour les navigants doit non seulement se faire pour servir ce tissu d'entreprises, mais en collaboration avec lui, comme cela se passe dans la plupart des grands pays maritimes (Japon, Corée, Danemark, Norvège, Allemagne). De la santé et de l'expansion des opérateurs maritimes découlera une partie de l'avenir maritime national.

Cependant la situation économique internationale fragilise toutes nos entreprises maritimes et force est de reconnaître que l'État ne cesse depuis plusieurs mois d'être sur la brèche du Transmanche, aux lignes de Corse et aux trafics intercontinentaux de conteneurs, pour conforter des compagnies en difficulté par tous les moyens qui sont à sa disposition dans un cadre budgétaire contraint et dans les limites prévues par l'Union européenne. L'intervention du FSI (Fond de soutien industriel) a été ainsi déterminante dans la restauration de la situation de CMA-CGM. Il ne faut pas cependant mesurer ces efforts, seulement au regard des emplois navigants sauvés, mais aussi des emplois sédentaires engendrés par de grands centres de décision internationaux implantés dans notre pays. Les entreprises maritimes ne sont pas des entreprises comme les autres au regard de la totale exposition à la concurrence internationale de la plupart d'entre-elles, et même celles qui ne le sont pas, concourent, chacune à leur niveau, au maintien de la taille nécessaire de notre flotte. Toutes, et même celles qui exploitent des navires de taille restreinte, méritent une attention au regard des emplois qu'elles maintiennent et de la valeur ajoutée qu'elles créent.

L'emploi maritime à terre est souvent oublié dans la lecture de la flotte française. Il faut considérer l'activité sédentaire nationale comme l'autre fondement social du secteur. Il représente à la fois un relais de carrière pour bien des navigants et un secteur professionnel de haut niveau. Plus les entreprises maritimes nationales seront fortes, plus le secteur salarié afférent sera important. Le bassin d'emploi des fonctions maritimes dans les sièges est plus que conséquent et découle directement de l'existence des entreprises sur notre territoire.

Avant tout, il faut donc un primat de l'attention aux entreprises et aux emplois maritimes, notamment qualifiés, qu'elles créent à terre comme en mer. Au regard de cette exigence les considérations ordinales exprimées en termes de tonnage brut sont, somme toute, subalternes. Que la Grande-Bretagne soit maintenant au 11^e rang mondial (en Tb), grâce à une politique de quasi libre immatriculation pour son pavillon, n'est pas déterminant pour son importance maritime internationale. Il n'y a guère plus de marins britanniques navigant (hors exploitations offshore en mer du Nord) au commerce sous pavillon national qu'en France, même en comptant les effectifs civils de la flotte militaire de complément (Royal Auxilliary Fleet), mais les emplois maritimes à terre s'y comptent en dizaines de milliers et ce sont eux qui font du Royaume Uni encore le centre du monde maritime (armements, courtage, assurances, banques spécialisées, sociétés de classification, organisations syndicales, agences onusiennes, associations professionnelles, etc.).

En France, parmi les emplois maritimes, ceux de navigants méritent une attention particulière du fait de leurs spécificités et les conditions de leur employabilité méritent d'être améliorées.

2.2* L'employabilité des marins français

2.2.1* LE CONTEXTE INTERNATIONAL DE L'EMPLOI MARITIME

S'agissant de l'employabilité des navigants français, plusieurs questions liminaires se posent. En matière d'emplois maritimes, la tendance générale est à l'internationalisation du marché du travail. Il est inutile de se cacher cette donnée. On distingue approximativement deux blocs de pays pourvoyeurs de main-d'œuvre maritime.

On trouve d'abord des pays de vieille tradition maritime disposant d'importants secteurs d'exploitation réservés (implicitement ou explicitement) à leur pavillon. Tel est le cas, par exemple, de l'Italie, de la Grande-Bretagne, de la Grèce, de la Norvège ou des USA ou encore du Japon. Pour les pays les plus impliqués dans ce comportement, il y a en droit ou de fait, un quasi monopole d'embauche sur leurs dessertes et exploitations domestiques pour les nationaux. Certains de ces pays ont su se servir de cette base nationale pour développer sous des immatriculations bis ou tierces d'importantes exploitations internationales. Ce comportement peut être parfaitement "bipolaire" avec, d'un côté un blocage absolu de leurs trafics domestiques à toute concurrence étrangère, et de l'autre un attachement viscéral à la libre exploitation du cabotage national des autres pays et bien évidemment des dessertes et trafics internationaux.

À cet égard la situation n'est guère différente de celles de monopoles publics qui ont construit leur croissance initiale sur des marchés nationaux avant de se redéployer, après l'ouverture de ces marchés nationaux, sur d'autres marchés, internationaux, ceux là complètement ouverts, où, grâce à leur expérience et à leur taille, ils ont pu obtenir une place notable et devenir de vraies multinationales. Il est cependant à noter que cette expansion internationale ne s'est pas faite qu'avec du personnel national même si ce personnel, tant sédentaire que navigant, y a joué un rôle essentiel.

En début de processus, les officiers nationaux ont été majoritaires, mais ces grandes multinationales sont maintenant majoritairement employeurs sur leurs secteurs internationaux d'officiers et de personnel d'exécution de toute provenance. Sur ces navires, armés sous le pavillon d'autres EM/UE et/ou en libre immatriculation, on retrouve les standards internationaux habituels avec des équipages asiatiques homogènes ou des équipages composites avec des officiers (Baltes, Scandinaves, Croates, Grecs) la plupart du temps européens et un personnel d'exécution plus diversifié (Roumains, Bulgares, Africains, Indonésiens et surtout Philippins).

C'est ainsi qu'il reste de nombreux citoyens des USA exerçant le métier de marin du commerce sur les dessertes et exploitations couvertes par le monopole

particulièrement verrouillé du cabotage national américain (“*Jones Act*”) ; il existe aussi de grands armateurs américains exploitant des navires en libre immatriculation, principalement celui des îles Marshall, avec lesquelles les USA ont des accords au titre de l’utilisation des navires marchands pour les besoins de la défense de l’Union. Mais les citoyens des USA exerçant au long cours international le métier de marin marchand sont très peu nombreux.

À l’opposé, il existe des États où l’on ne trouve quasiment pas d’armateurs, pas ou très peu de navires sous pavillon national et dont pourtant les ressortissants sont nombreux à être marins de commerce. Tel est le cas, devenu très emblématique, des Philippines. Actuellement, on estime que les deux tiers des marins marchands dans le monde sont des Philippins (pour l’essentiel des personnels d’exécution) gérés par un office central de placement et travaillant principalement aux conditions de la MLC2006 (Convention internationale du travail maritime : *Maritime Labour Convention*) et de l’ITF (*International Transport Federation*). Plus près de chez nous, les Croates, les Roumains et les Bulgares (ressortissants d’EM/UE) sont à peu près dans le même cas avec cependant une tendance à fournir maintenant de plus en plus d’officiers. Les cas les plus intéressants sont les cas lettons et ukrainiens. L’ancienne URSS disposait d’un système singulier de gestion de sa flotte. L’essentiel des navires était géré depuis la Russie, mais les états-majors comme les équipages étaient composés surtout de Lettons, d’Ukrainiens ou d’Azéris. Les centres de formation des officiers étaient, au demeurant, principalement installés dans les pays baltes ou à Odessa. Ils y sont toujours et mettent chaque année sur le marché international du travail maritime des centaines de cadres qualifiés.

Les grands pays asiatiques, pour leur part, tendent à avoir des équipages homogènes indiens ou chinois.

Notre pays ne s’inscrit dans aucune de ces logiques. Notre cabotage national et nos dessertes de proximité, du type Transmanche, ne sont pas négligeables, mais contrairement à ceux d’autres EM/UE, nos armements n’ont pas prolongé (sauf exceptions) leurs exploitations vers des trafics internationaux. Il n’en demeure pas moins que le potentiel d’emplois maritimes français a besoin de toutes ses composantes pour atteindre la taille en dessous de laquelle on ne pourrait ni avoir un rythme de formation maritime complet, ni fournir des cadres compétents aux armements, organismes de gestion portuaires, professions paramaritimes, administrations de la mer et du littoral, etc. Cela concerne aussi les cadres navigants servant à terre et qui sont indispensables dans le continuum terre/mer caractérisant aujourd’hui les activités maritimes.

Combien nos marins au commerce sont-ils exactement ?

La question pourrait paraître triviale, mais elle ne l’est pas. Il apparaît que le calcul en ETP de ce nombre de marins, employés au commerce, résulte de plusieurs décomptes différents donnant des résultats assez divergents entre 10 000 à 15 000. L’effectif qui est le plus souvent retenu est celui de 13 000 / 14 000 environ. Les chiffres publiés sont répartis, par grands blocs de fonctions, entre officiers et personnel d’exécution, et aussi par genre de navigation (long cours, cabotage, activités portuaires), mais pas par segment de flotte. Manquent aussi les chiffres relatifs aux emplois maritimes créés dans leur ensemble par les entreprises maritimes

françaises, se répartissant entre sédentaires français et étrangers et navigants français, navigants ressortissants d'EM/UE et tiers et là aussi, segment de flotte par segment de flotte.

A toutes fins utiles, on trouvera ci-après des éléments complémentaires concernant la répartition des effectifs par type de navigation. Il est difficile d'avoir des chiffres précis car des marins peuvent alterner de l'un à l'autre type de navigation, surtout dans les services portuaires et la navigation côtière.

Type de navigation	2010
Long cours	2505
Cabotage International	7204
Cabotage national	829
Navigation côtière	3853
Services portuaires *	2169
Total	16560

*Lamanage, remorquage cabotage international, remorquage cabotage national, remorquage long cours, remorquage navigation côtière, pilotage

Dans leur grande majorité, les navigants français sont couverts par l'ENIM (Établissement national des invalides de la marine, la sécurité sociale des marins), mais cet établissement n'a plus le monopole absolu de cette couverture, compte tenu au moins de la couverture privée de la plupart des 200 à 300 navigants français (2/3 marins et 1/3 gens de mer non marins) sur les navires immatriculés à Wallis & Futuna (W&F).

Sur la base des données de la DAM (Direction des affaires maritimes) et de l'étude de l'Observatoire de branches, on relève les effectifs suivants:

	2009	2010	2011
Officier	7354	7371	7824
Pex	8817	9789	8365
total	16171	16560	16189*

Ce tableau montre le nombre total de marins ayant navigué au moins un jour au commerce. En effet, certains évoluent à la fois à la pêche et au commerce, voire à la plaisance.

Pour 2011 :

Durée d'embarquement	Effectif
moins de 3 mois	2617
entre 3 et 6 mois	2405
entre 6 et 9 mois	2220
plus de 9 mois	8947

Le calcul en ETP est plus difficile à réaliser. Il est estimé, en 2011, à 12 406 marins (calculé sur le temps moyen d'embarquement par an).

Les informations, encore lacunaires, sur ces sujets d'emplois, font l'objet d'un programme d'amélioration par l'administration maritime (DAM, associations professionnelles et Observatoires des métiers). Elles n'empêchent cependant pas une analyse qualitative de ces emplois¹.

2.2.2* ANALYSE QUALITATIVE ET NIVEAUX DE FORMATION

Les cadres navigants français sont internationalement reconnus pour la qualité de leur formation. Leur caractéristique essentielle est, pour une bonne part d'entre eux, leur polyvalence entre pont et machine, avec dans la continuité de cette spécificité, l'évolution de leur formation vers l'acquisition d'un statut d'ingénieur. C'est un mode de formation qui ne se retrouve presque nulle part ailleurs. Il est quasi unique au monde et seuls les Néerlandais ont retenu une telle orientation. Pour un grand nombre d'armements français cette polyvalence est un atout clé, notamment pour des exploitations GPL ou GNL sophistiquées. Pour d'autres, c'est un obstacle, par exemple au regard des exigences d'affréteurs, demandant des anciennetés dans la spécificité, la fonction ou le grade (cas des Matrix des affréteurs pétroliers). Le système français n'étant que partiellement en phase avec les exigences de la STCW (*Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* — Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille), les réalisations des temps de navigation nécessaires pour les brevets de capitaine ou de chef mécanicien s'en trouvent rallongés, ce qui ne convient pas à tous les parcours professionnels. Il ne faut cependant pas ignorer que, pour les premières fonctions d'officier, celles de chef de quart, la polyvalence à la française n'est pas la seule proposition possible. Des écoles de navigation cotées, comme par exemple celle d'Anvers, proposent des formations, certes monovalentes, mais comprenant un "module mécanicien" important permettant la tenue du quart en machine. Quant à la délivrance du titre d'ingénieur par l'ENSM au terme de ses formations les plus avancées, c'est un plus notable, et elle a sûrement un fort intérêt pour les personnels concernés et leurs évolutions professionnelles, mais elle reste pour le moment, sans effet sur l'employabilité intrinsèque à bord des navigants français.

Ce qui, en fait, fonde la valeur et l'intérêt de l'enseignement maritime français, c'est sa diversité et sa capacité à fournir à la fois des cursus très "haut de gamme" mais aussi des formations plus spécifiques en liaison avec les principaux armateurs employeurs de cadres français et des filières de promotion sociale. Ce faisant, il ne peut être qu'appuyé sur une flotte nationale. Pour les élèves-officiers embarqués sur les navires de la flotte nationale participant à la formation des entrants dans la profession, il est évident que cette position est un plus indéniable. Mais force est de reconnaître que l'effectif de la flotte actuelle sous pavillon national, même en embarquant jusqu'à quatre élèves-officiers à la fois, ne permet plus de garantir à 100 % ces embarquements de formation. Des aménagements de la formation sont en cours pour permettre un étalement plus gérable de ces embarquements, mais ce système a des limites. Des possibilités existent néanmoins pour embarquer sur navires étrangers les officiers-élèves à former. Mais ce n'est pas une solution à

¹ Il existe une étude qualitative faite en 2011/2012 par l'observatoire de la branche, mais il est certain qu'elle mérite d'être approfondie. Toutefois, la lourdeur d'une telle étude ne permet pas de la réaliser tous les ans. En pratique, elle est réalisée tous les 5/6 ans pour pouvoir pointer les évolutions.

retenir pour les premiers embarquements où le tutorat des officiers les plus anciens est le plus nécessaire, car il est patent que ce tutorat tire son efficacité d'un maximum de communauté culturelle entre tuteurs et élèves.

Cependant, pour des embarquements en milieu ou en fin de cycle de formation, il y aurait un intérêt à ce qu'ils soient aussi réalisés sur des navires étrangers appartenant si possible, mais pas nécessairement, à des armements français. En effet, il n'y a quasiment plus de secteurs ouverts à la navigation internationale sur lesquels les équipages ne soient pas, plus ou moins, multinationaux. De ce fait, l'exercice de responsabilités professionnelles en ambiance plurinationale pourrait s'inscrire dans la formation des officiers. De tels embarquements devraient, en fait, être obligatoires (en référence aux programmes "Erasmus") et, en tout état de cause, ils devraient être vécus comme un plus susceptible d'améliorer l'employabilité des cadres ainsi formés.

Les armateurs français, par leur flotte sous pavillon français ou tiers, ont un rôle important à jouer dans la formation des élèves pour les stages d'embarquement. Il ne faut pas exclure non plus des embarquements sur navires militaires. S'agissant des collaborations avec la Marine nationale, l'ENSM pourrait aussi pouvoir former des officiers de la Marine nationale, si la Défense en a besoin, en formation initiale avec mutualisation des moyens.

L'articulation entre ce système de formation français centré sur l'ENSM et la flotte des armateurs français est donc indispensable et doit être sans cesse améliorée pour qu'il puisse être en adéquation avec une demande, sans cesse en évolution technique. Dans les conditions actuelles, sans flotte française, pas d'ENSM viable. C'est une donnée à ne pas perdre de vue. Et sans cadres maritimes compétents, pas d'influence sur les organismes internationaux compétents, pas d'apports techniques aux sièges d'armements, pour les professions paramaritimes, pour l'administration de la mer. L'ENSM mérite la plus grande attention, mais son destin n'est pas distinct de celui de la flotte française.

Proposition n° 1

Rendre obligatoire au moins un embarquement sur un navire battant pavillon tiers en cours de formation d'officier à l'ENSM.

En matière d'enseignement maritime, ne plus fermer la porte à la monovalence, dès la formation initiale, sans pour autant se défaire de la polyvalence qui reste pour la plupart des exploitations maritimes un plus indispensable.

À cet égard, on peut reprocher au monde maritime français de ne pas avoir repéré suffisamment tôt les secteurs de navigation les plus porteurs à ce titre et d'avoir sous-estimé jusqu'ici les exploitations "travaux maritimes" en termes de formation. C'est encore rattrapable, à condition de n'en rien différer.

Proposition n° 2

Mettre en place à l'ENSM un cursus spécialisé en matière de travaux maritimes, offshore, EMR.

Permettre à l'ENSM de réussir sa rénovation.

On trouvera en annexe 7 une note sur les rénovations en cours à l'ENSM et sur les contributions que cette rénovation peut apporter à l'employabilité des officiers français de la marine marchande et à l'attractivité du pavillon français.

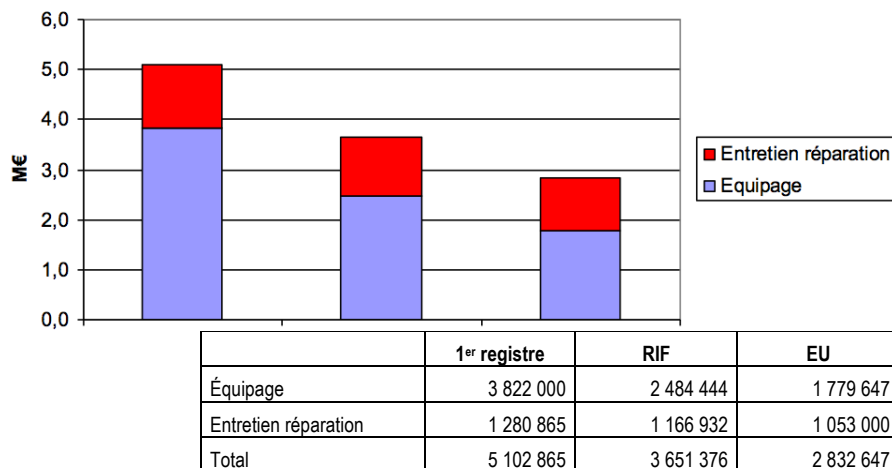
De façon complémentaire, un point de rénovation important en matière d'emploi concerne aussi les **personnels navigants féminins**. Ces personnels sont déclarés temporairement inaptes à la navigation, dès leur état de grossesse. Elles ne peuvent pas bénéficier de prestations légales en espèces, au titre de l'assurance maternité de leur régime spécial entre la date de déclaration de leur inaptitude temporaire et le début du congé légal de maternité. Malgré quelques améliorations récentes, il convient de mettre un terme au dispositif actuel, parce qu'il ne considère pas les femmes marins comme des citoyennes à part entière dans leur protection sociale, quand elles sont enceintes. Il est aussi un frein à des carrières maritimes pour les femmes, si ce n'est à l'entrée dans la profession, du moins pour leur évolution professionnelle. On en trouvera en annexe 11 une note d'analyse et de propositions sur ce sujet.

2.2.3* SURCOÛTS

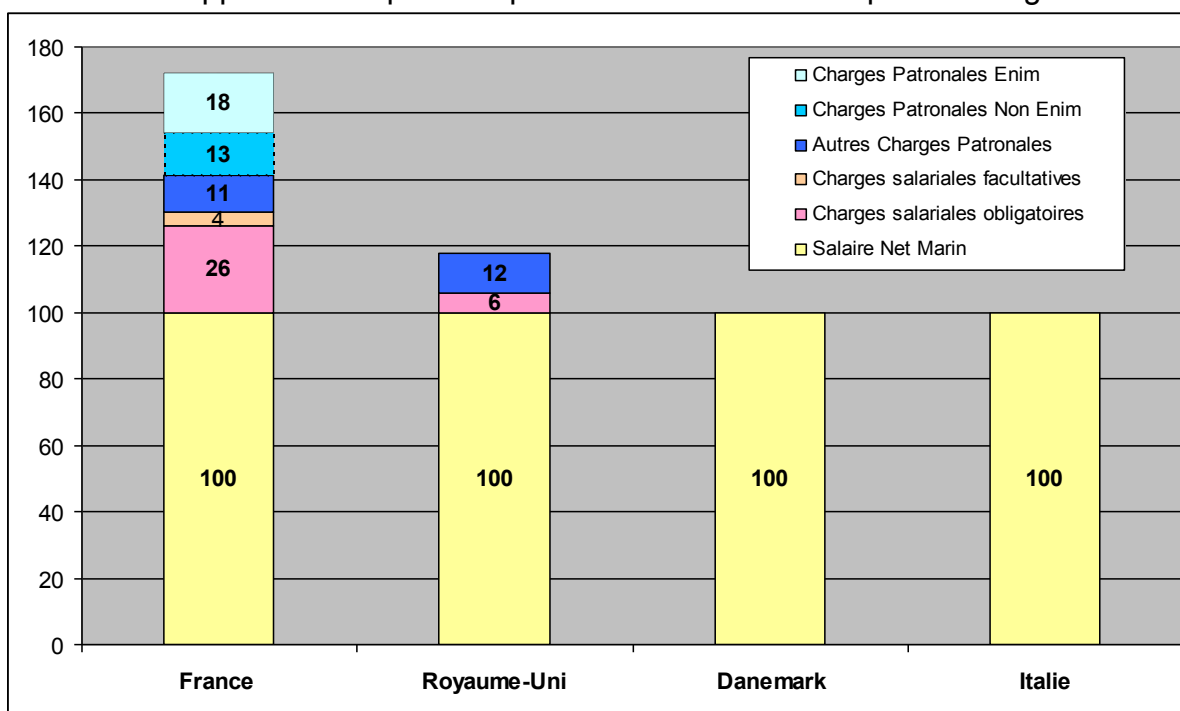
L'employabilité des marins français bute sur leur coût, calculs faits par poste de travail. Certes ce coût est, pour certains postes mais pas pour d'autres, à mettre en rapport avec la qualité des services rendus. Ceci se révèle être exact, mais dans une moindre mesure qu'on pourrait le penser. Au niveau international, il est souvent avancé que la qualité du personnel maritime serait en cours de dégradation. Mais en même temps les exigences de qualité des affréteurs pétroliers comme des opérateurs de navires porte-conteneurs sont les mêmes quels que soient les pavillons utilisés. D'autre part sont rentrés encore récemment dans l'UE, comme rappelé *supra*, des États disposant de systèmes de formation performants et qui, contrairement au nôtre, se sont orientés vers la fourniture de cadres navigants et de personnels de maintenance adaptés, dès la formation à des navigations complètement internationalisées.

Quantifier les surcoûts des marins français n'est pas chose facile car les situations sont très variables. Beaucoup d'exemples ont été fournis à la mission et ils sont très divers, suivant les types de navires et de navigation et le pourcentage de navigants français dans la quotité (25-35%) prévue par le règlement RIF. On retient le plus souvent que pour un même navire le rapport entre un armement sous pavillon français premier registre se situe au double environ en terme de coûts d'un navire sous pavillon "international" de bon niveau. Un navire armé sous RIF (avec la quotité de 25% exclusivement réalisé avec du personnel français sans autres ressortissants d'EM/UE) se situerait, en moyenne, à mi-chemin. En valeur absolue, ce surcoût, au-delà des exonérations actuellement en place, et sur les navires de charge armés au cabotage international ou au long cours, se situe entre 0,5 et 1M€/an par unité.

On trouvera ci-dessous, à titre d'exemple moyen, une comparaison entre premier registre (à gauche), le RIF au centre, et un pavillon européen standard (à droite), faite sur un navire existant de type cargo-roulier mixte, exploité sur une ligne longue sur la Méditerranée orientale.



Une autre approche comparative peut être faite sur un vraquier au long cours.



Ce surcoût s'exprime à trois niveaux :

- *la rémunération directe,*
- *les charges sociales,*
- *les modalités d'organisation du travail et dans, une moindre mesure, le degré de participation à l'entretien.*

En première approche, la **rémunération directe** ne serait pas très différente dans les exploitations les plus exigeantes opérant sur les marchés internationaux. Pour les autres, celles où le niveau technique des cadres navigants et la spécificité de la

maintenance sont moins élevés, l'écart entre les rémunérations directes est plus sensible et il ne faut pas se cacher que, de ce fait, certains trafics internationaux moins exigeants sont inaccessibles aux marins français. Ce constat conduit à privilégier l'orientation de nos marins vers les navires les plus évolués technologiquement.

Les surcoûts sont aussi imputables aux organisations du travail, telles qu'elles sont prévues par les conventions collectives et les accords d'entreprises. S'agissant des conventions collectives françaises, il semble maintenant acquis que les dispositions législatives "pays d'accueil" en exigeront le respect aux navires ne battant pas pavillon français sur les trafics dits de cabotage national. Le contrôle du respect de ces dispositions devrait être réalisé de façon unitaire avec les contrôles des dispositions de la MLC. Pour les accords d'entreprises, les partenaires sociaux doivent cependant apprécier au mieux quelle est leur supportabilité sur les marchés les plus ouverts. Les compensations sur fonds publics de cette part de surcoût (jusqu'au "netwage") ne sont évidemment pas acquises et ne vont nullement de soi, mais ce qui est sûr, c'est qu'elles ne peuvent pas beaucoup aller plus loin. La concurrence en Europe sur les mêmes marchés entre personnels soumis aux simples dispositions de la MLC2006 et navigants disposant de bien meilleures conditions est un problème qu'il est difficile d'éluder. Encore faut-il en mesurer l'ampleur.

La **couverture sociale** du marin français est assez complexe (au moins sous le premier et le deuxième registre français) et ne se retrouve nulle part ailleurs dans l'UE, ni au-delà non plus. Elle se présente en trois strates complémentaires.

La première est à l'entière charge de l'armement. Il s'agit d'une disposition très ancienne qui prévoyait que les quatre premiers mois des accidents du travail et des maladies en cours de navigation, soins et salaires (à l'identique) et frais de rapatriement, étaient à la charge entière et exclusive de l'armement. La durée de cette prise en charge a été réduite à un mois en 1987 dans le cadre de l'article 79 du code du travail maritime devenu l'article L 5542-21 du Code des transports. La plupart des armateurs au commerce se sont assurés par rapport à cette obligation. Pour sa part, la MLC2006 ne prévoit dans son titre 4 que la gratuité des soins à bord et la rémunération jusqu'à rapatriement du marin. Le coût de cette obligation et sa comparaison avec les régimes internationaux reste à faire par l'association professionnelle. Il est à noter cependant qu'elle joue aussi un rôle en matière d'incitation à la prévention des accidents du travail, car en effet il n'existe pas dans le système social maritime français de modulation d'une assurance accident du travail puisque celle-ci n'est pas actuellement en place.

La Mission a noté que la Direction de la sécurité sociale, envisagerait, dans le cadre d'un PLFSS à venir en 2015 ou ultérieurement, de créer au sein de l'ENIM une branche "Accident du travail" assise sur une cotisation supplémentaire, donc à la charge de l'armateur. Pour les navires de commerce, une telle extension n'ajouterait rien en terme de prévention, le système actuel étant, de par lui-même, fortement incitatif en la matière. Par ailleurs, les organisations syndicales sont très attachées à ce dispositif du "mois-armateur". Il est à noter que sous la pression des parties civiles, dans le cadre de procès post-accidentels, la notion de "faute inexcusable de l'armateur" après avoir été pendant longtemps réfutée par la Cour de cassation, car

liée à l'assurance "accident du travail" qui n'existait pas à l'ENIM, a été, après une QPC (Question prioritaire de constitutionnalité) de 2011, acceptée en maritime.

Pour les mêmes raisons, si une QPC venait à être posée sur cette question du "mois armateur", la réponse pourrait être de même nature : une disparition pure et simple du L 5542-21 du code des transports. La charge en serait donc reportée sur l'ENIM (on ne peut supprimer purement et simplement la prise en charge du marin accidenté pendant cette période). En toute logique, si un régime ATM (accident du travail maritime) devait être créé à l'ENIM, le "mois armateur" devrait disparaître. Une note en annexe 4 au présent rapport décrit l'articulation présente et à venir entre "mois armateur" et intervention de l'ENIM sur les accidents du travail maritime au regard de la décision de 2011 du Conseil constitutionnel en matière de faute inexcusable de l'armateur.

Une deuxième strate moins connue, mais non moins singulière, est celle de la couverture par l'armement des différentiels existants au-delà du "mois armateur" entre les indemnités versées par l'ENIM (au taux des salaires forfaitaires) et le salaire réel du marin français pendant une période de trois mois supplémentaires. Là aussi, ce système n'existe nulle part ailleurs. Certes l'armement est assuré à ce titre par le biais d'une police collective, mais il s'agit d'une charge supplémentaire qui représente un taux de 1,3%, assise sur la rémunération du marin dont 60% à la charge de l'employeur et 40% à la charge du marin.

La troisième strate est constituée par les **charges ENIM** proprement dites, auxquelles il faut ajouter les **cotisations allocations familiales et ASSEDIC**. Ces montants sont partiellement exonérés en fonction des navigations réalisées et du degré d'exposition à la concurrence internationale du secteur dans lequel le marin est employé. Cette exonération se fait par transfert du budget de l'État aux budgets de l'ENIM et de la CMAF (Caisse maritime d'allocation familiale), sous la responsabilité de la Direction des affaires maritimes.

Face à des EM/UE et encore plus à d'autres États, presque partout ailleurs, qui pratiquent l'exonération totale des salaires de navigant de toute charge sociale et impôts, le système français qui ne prévoit que l'exonération partielle d'une partie seulement des charges sociales n'apparaît pas aussi performant.

Il faut donc trouver des dispositions permettant un rattrapage de nature à combler partiellement le fossé de compétitivité qui, sur ce point, sépare les navigants français de leurs compétiteurs étrangers. On trouvera dans la partie 3.3* *infra* un descriptif complet du système.

La question de l'exonération fiscale se pose également. Les navigants français exerçant en eaux internationales plus de 183 jours par an sont dispensés de versement de l'impôt sur le revenu des personnes physiques¹. Cette disposition existe presque partout ailleurs et ne réduit de ce fait aucun différentiel de concurrence entre les navigants français et les autres. Par contre, elle introduit un manque de souplesse net dans la gestion des équipages, en rendant difficile le passage des navigants entre navigations ouvrant droit à défiscalisation et celles qui n'en sont pas bénéficiaires. Le manque de souplesse se manifeste aussi vis-à-vis

¹ Plus précisément, les navigants français sont exonérés après 183 jours d'embarquement et de congés acquis au cours de ces embarquements, ce qui rend le dispositif très favorable pour les marins.

des emplois à terre qui ont vocation, de par leur technicité, à être occupés par des cadres navigants.

Les surcoûts sont donc réels. Des dispositions ont été prises pour en réduire l'impact. Elles ne sont que partielles et font apparaître de nouvelles complexités. Les modifier entrainerait une croissance limitée, mais non nulle, des concours budgétaires. La solution la moins dirimante reste de les porter à 100%, en y incluant l'exonération des charges sociales patronales ASSEDIC et Allocations familiales mais en les redéployant au mieux au regard des concurrences internationales subies pendant l'exercice de leurs missions. Ce point fait l'objet d'un développement spécifique et d'une proposition en partie 3* du présent rapport.

2.2.4* SOUPLESSE

Pour les cadres navigants et aussi pour le personnel d'exécution la porosité entre emplois embarqués et emplois à terre ou sur installations industrielles en mer va croissant. L'exploitation technique courante n'est plus exclusivement faite à bord et du coup la dichotomie entre les deux types d'emplois s'en trouve diminuée alors qu'il s'agit du même personnel devant disposer des mêmes qualifications. Actuellement, les détachements à terre sont possibles, mais dans des conditions à la fois complexes et limitées.

Il en va de même pour les embarquements sur d'autres navires étrangers appartenant au même armement pour des périodes correspondant à des nécessités d'exploitation.

Une solution pourrait être trouvée, à moyen terme, en fixant, armement par armement, une liste de navires sous pavillon français ouvrant droit à une quotité imposée de navigants nationaux ou ressortissants d'un EM/UE. Il conviendrait alors de calculer l'ensemble des quotités en cause au niveau de l'armement tout entier, en instituant un "rôle" d'entreprise (à effectifs constants) pouvant comprendre un pourcentage à déterminer, en tant que de besoin, de personnels servant à terre ou sur les navires étrangers de l'armement, pour des périodes individuelles n'excédant pas 10 ou 5 ans cumulés.

Proposition n° 3

Aller vers la création de rôles d'entreprise.

Assouplir l'ensemble des procédures pour permettre à plus de navigants français d'obtenir des embarquements sur tous types de navires et dans les services à terre de l'armement français sans changer de statut. La notion de "rôle" d'entreprise doit en la matière être centrale.

Dans le même esprit, notre pays vient de mettre en place un système d'autorisation pour les "entreprises de travail maritime", dispositif qui existait presque partout ailleurs et qui devrait faciliter l'emploi navigant en le déconnectant de tout navire spécifique.

Que ce soit donc en termes de formation, en termes de rémunération et conditions de travail et en terme de souplesse d'emplois, la gestion des personnels navigants français combine de façon singulière un mélange de dispositions qui n'ont cours nulle part ailleurs et de pratiques communes au reste de la navigation internationale, mais aussi l'absence de recours à des usages qui ont cours presque partout ailleurs.

Le descriptif qui en a été fait *supra* n'est probablement pas exhaustif, mais s'il donne bien une idée du chemin positif qui a été parcouru ces dernières années et même ces derniers mois, il montre aussi l'ampleur de ce qui reste à faire.

2.3* Renforcer l'attractivité du pavillon français

La notion de pavillon est une notion complexe et on trouvera en annexe 1 au présent rapport, une note de problématique à ce sujet. Les navires sous pavillon français opèrent, pour environ un peu plus de la moitié d'entre eux, sur des trafics très largement ouverts à la concurrence internationale. Mais, comme rappelé *supra*, en France comme dans la plupart des autres EM/UE et aussi des autres pays de l'OCDE, un certain nombre de dispositions permettent à l'autre part de la flotte française de disposer de marchés orientés en sa faveur, mais dans les limites, de plus en plus contraignantes, au sein de l'UE, des obligations d'ouverture des trafics nationaux.

Maintenir, et mieux encore améliorer, notre flotte de commerce nous oblige à la fois à mettre nos navires sous pavillon français en état de soutenir la grande compétition internationale et de maintenir les parts de marché dont ils disposent sur les trafics, de proximité, notamment, sur lesquels ils sont présents. Ces trafics "orientés" ne sont pas, il faut le rappeler, totalement acquis et ne sont pas non plus exonérés d'efforts de compétitivité. Il convient donc de développer l'action "flotte de commerce française" sur les deux tableaux. Une politique du pavillon ne peut faire l'économie de cette double démarche.

Dans les entretiens qu'elle a conduits ou dans les documents qu'elle a reçus, la mission a parfois rencontré l'idée que de ne pas avoir de flotte sous pavillon national serait bénéfique pour les entreprises et l'emploi. Après examen, les exemples cités, USA et Norvège notamment, doivent être relativisés, car ces pays ont, parallèlement à une liberté totale de pavillon, adopté une politique très protectionniste vis-à-vis d'un cabotage national et de l'emploi national *stricto sensu*. Rien au demeurant n'empêche actuellement les sociétés installées en France de développer à l'étranger, sous quel que pavillon que ce soit, une flotte de transport ou de services, mais il faut bien reconnaître que cette possibilité reste théorique sans une base nationale solide, à quelques brillantes exceptions près. Mais ces réussites (lignes régulières, offshore) reposent en réalité sur la combinaison d'une flotte sous pavillon national non négligeable, d'un important centre mondial de gestion employant des milliers de sédentaires français et de filiales exploitant des navires sous divers pavillons étrangers liés à des conditions de financement et d'exploitation particulières, et ainsi que des affrètements à temps en grande quantité. Cette idée qu'un renoncement délibéré au pavillon national aurait des conséquences heureuses pour l'emploi français et pour le développement de nos entreprises reste, pour le moment et pour un certain temps, une vue de l'esprit.

Elle est doublée, en général, par une autre considération, tout aussi difficilement transposable, et qui voudrait que les pays qui fournissent à la navigation internationale le plus grand nombre de marins soient des pays sans flotte. Les exemples des Philippines pour les personnels d'exécution et des pays baltes ou danubiens, pour les officiers, sont souvent évoqués. Il s'agit de cas particuliers difficilement transposables.

La mission en a tiré la conclusion, *volens nolens*, qu'il n'y a pas de flotte française sans marins français et pas de marins français sans un nombre non négligeable de navires français. Cette nécessité n'en devient pas pour autant une suffisance. Et les points de blocage sont nombreux. Quels sont-ils et comment peut-on les réduire ? Le pavillon français est, souvent à tort, mais parfois à raison, considéré comme cher et, plus encore, comme compliqué. Ce sont ces complications qui apparaissent aux investisseurs comme dissuasives, même lorsqu'en fait il ne s'agit que de réputation.

2.3.1* LES POINTS DE BLOCAGE

Une liste exhaustive des points de blocage serait difficile à établir mais on peut néanmoins les regrouper en plusieurs "familles" dont les deux principales seraient "les surtranspositions" et "les spécificités". Il serait nécessaire, d'une façon plus générale, de se poser systématiquement la question, chaque fois que l'on introduit une disposition nouvelle dans le corpus normatif concernant l'activité de la flotte marchande française, de l'impact sur la compétitivité internationale de la novation concernée, à la fois en elle-même et aussi par ses combinaisons avec de précédentes dispositions connexes, surtout lorsque cette disposition n'existe nulle part ailleurs. À tout le moins, les administrations concernées (et qui ne se réduisent pas seulement aux services du ministère chargé de la mer), les associations professionnelles et les organisations syndicales devraient s'interroger sur les conséquences, en termes d'image et de risque de dépavillonnement, de leurs normes, de leurs propositions et de leurs accords.

Le monde maritime, en ce qui concerne sa dimension sociale, ne cesse de s'améliorer dans son ensemble sans pour autant que l'écart entre les pays les plus avancés et la situation moyenne du reste de la flotte mondiale ne se réduise suffisamment. La majeure partie de la flotte mondiale est maintenant constituée de navires opérés sous des pavillons de libre immatriculation. On peut le regretter, et souhaiter l'éradication de la complaisance, et il est absolument nécessaire que notre pays se positionne dans ce sens, mais c'est, pour l'instant, un fait que l'on ne peut éluder. La France, dans la zone de compétence qui est la sienne, vient de décider d'une disposition législative imposant ses conditions sociales (dite du "pays d'accueil") pour les navires des autres EM/UE qui viendraient à opérer sur ses trafics de cabotage national et c'est incontestablement une bonne chose.

Cependant, et les associations professionnelles (AP) l'ont à plusieurs reprises souligné, il existe de nombreux cas de **surtranspositions** des textes internationaux dans le droit européen et des textes européens dans le droit français.

Il existe, en particulier, une surtransposition structurelle qui, dans notre pays, pose un problème non négligeable. Le régime social sur tous les navires du monde est

maintenant couvert par la Convention internationale du travail maritime (MLC2006) qui a consolidé et amélioré un ensemble important de conventions internationales, gérées précédemment par l'OIT (Organisation internationale du travail). La MLC2006 est un socle intéressant par son homogénéité, mais elle reste un minimum qui ne correspond pas aux standards sociaux d'un pays comme le nôtre, non plus d'ailleurs qu'à ceux des EM/UE les plus avancés.

Le Code du travail maritime (CTM), maintenant intégré au Code des transports (Code des transports), constituait un moyen terme. Mais la tendance actuelle, au demeurant sanctionnée par la loi, qui voudrait qu'au delà des règles spécifiques prévues pour les gens de mer dans le Code des transports, ce soit la totalité du Code du travail qui soit applicable aux navires français, pose de sérieux problèmes. C'en est au point qu'un syndicaliste important a fini par déclarer que **« si on devait travailler en respectant le code du travail qui s'applique à terre, il n'y aurait plus un bateau en mer, ils seraient tous à quai. »** (in LE MARIN, du vendredi 31 mai 2013). La demande de cette applicabilité, sans nuances, du Code du travail, dans un secteur pour lequel il n'a pas vraiment été conçu, n'est pas perçue positivement. La plupart du temps, les réglementations terrestres sont peu adaptées aux réalités maritimes. Ces dernières évoluent dans un milieu à la fois spécifique, totalement ouvert à la concurrence internationale, et qui demande souplesse et réactivité. Si QPC (Question prioritaire de constitutionnalité) après QPC, le détricotage des spécificités maritimes se poursuit, la position des entreprises employant des navires sous pavillon français en serait affectée non seulement à cause du surcoût qui en résulterait mais autant, sinon plus, par l'insécurité juridique qui prévaudrait alors et qui serait amplifiée par l'effet rétroactif des QPC.

La gestion sociale du marin doit maintenir les souplesses nécessaires (organisation du temps de travail, rémunération, repos, visites médicales, etc.), tout en garantissant une égalité de traitement.

Les surtranspositions françaises se surajoutent à celles qui prévalent en Europe. Parmi celles-ci on peut citer, entre autres, le règlement européen sur les émissions de soufre, ou celui sur la démolition navale qui, sur certains points, va plus loin que la Convention de Hong-Kong sur le démantèlement des navires.

La dimension européenne de la compétitivité doit également faire l'objet de plus d'attention. La France se singularise souvent par sa sous-estimation des enjeux et son manque d'intérêt pour les négociations préalables. Notre pays ne se réveille souvent que quand il est au pied du mur. Son absence de prise en compte, par anticipation, des projets de la CE, sa difficulté à coordonner ses positions internes une fois qu'il en a identifié les problématiques sont aussi à noter. Il se distingue enfin de certains autres États, et non des moindres en matière maritime, par sa difficulté à s'accommoder de ces réglementations et de faire intelligemment avec. Il faut enfin souligner que ceux des EM/UE qui ont, en général, suffisamment travaillé en amont pour avoir pesé sur les décisions et les avoir éventuellement pliées à leurs caractéristiques et à leurs intérêts, en sont avantagés.

Sur la base de ce constat, la raison conduit à se poser la question, chaque fois que l'on transpose une norme internationale ou européenne, de sa surtransposition au regard de la compétitivité globale de nos exploitations maritimes et faire le tri

entre ce qui est supportable et ce qui ne l'est pas au niveau du texte transposé lui-même, mais aussi par rapport à l'ensemble des textes auquel il se rattache. Les Conseils supérieurs des gens de mer ou de la marine marchande, auxquels est actuellement confié le soin d'émettre un avis sur les textes en cause, pourraient avoir en la matière un rôle moteur.

Proposition n° 4

Anticiper et accompagner la transposition des normes internationales et européennes d'études d'impact de compétitivité et y associer les fédérations professionnelles et les organisations syndicales.

Armer des navires sous pavillon français demande à prendre en compte un certain nombre de **spécificités**, quelques unes (rares) positives, les autres (beaucoup plus nombreuses) nettement moins favorables.

Les obligations de détention de navires sous pavillon français prévues par la loi du 31 décembre 1992 sur les **transports pétroliers** et qui pèsent sur les seuls importateurs raffineurs de pétrole sont devenues très réduites et ne couvrent plus maintenant que quelques navires (moins d'une dizaine de VLCC — *very large crude carriers* — navires de plus de 250 000 tPL). La situation est évolutive et les armateurs comme les organisations syndicales ont estimé, de façon conjointe, nécessaire d'étendre cette obligation aux transports des produits pétroliers raffinés (gaz de pétrole — GPL — compris), des gaz naturels liquéfiés (GNL) et du charbon. C'est une des pierres de touche de la détermination maritime française. Il n'y aurait que des avantages à ce que cette obligation de détention soit étendue pour le maximum possible de produits énergétiques dont le caractère stratégique est reconnu et tout particulièrement les produits pétroliers raffinés. Ne pas le faire expose, à court délai, à des dépaillonnements en cascade et, au total, ce pourrait être plus de 40 navires qui ainsi sortiraient de flotte dans les prochains mois avec une perte prévisible de 600 emplois (emplois qualifiés nationaux) ; sans compter le préjudice stratégique représenté par cette disparition de la flotte pétrolière sous pavillon français.

On trouvera en annexe 8 au présent rapport une note de problématique et de propositions sur cette question en pleine évolution et pour laquelle une récente mission technique d'inspection générale vient de rendre un rapport intéressant dans toute sa partie d'analyse de l'importance stratégique d'une flotte pétrolière¹.

L'extension envisagée permettrait, de conserver l'essentiel de l'existant, et d'enregistrer une vingtaine de navires supplémentaires. Cette reconstitution d'une flotte pétrolière d'un format appréciable, permettrait en outre l'embarquement sans problèmes de plus d'une centaine d'élèves-officiers. En ce qui concerne les conséquences² sur les prix à la distribution d'un tel élargissement, elles devraient se situer très en deçà de 0,1%.

¹ Voir également la note produite sur ce sujet par le Conseil supérieur de la marine marchande en octobre 2013 sur http://extranet.armateursdefrance.org/tempfiles/documents27/csम्म_conso_defense.pdf

² Calculs faits sur la base des surcoûts indiqués au § 2.2.3* *supra* et une consommation intérieure en produits pétroliers de 50 000 millions de m³.

Proposition n° 5

Prendre sans attendre une nouvelle disposition législative étendant aux produits pétroliers raffinés et aux gaz de pétrole liquéfiés l'obligation de détention de navire sous pavillon français prévue par la loi du 31 décembre 1992.

Face aux dépavillonnements envisagés à court terme, mettre en place des solutions intermédiaires.

La **protection des navires marchands** reste une responsabilité régaliennne pour l'État, mais l'extension du domaine de la piraterie rend difficile sa mise en œuvre dès lors que l'on veut couvrir tout le champ nécessaire. Il est donc utile de réduire la protection directe de l'État aux navires "stationnaires" (thoniers senneurs de l'océan Indien par exemple) et de permettre aux armements français, qui sont dans l'obligation d'assurer la protection de leur navire au cours d'un simple transit de quelques jours, de le faire par l'intermédiaire de sociétés de gardes armés, habilitées par l'État dans des conditions à définir législativement mais rapidement aussi. C'est d'ailleurs ce qui se fait presque partout ailleurs. Une note de problématique sur cette question, également en pleine évolution législative, est jointe en annexe 9 au présent rapport.

Proposition n° 6

Prendre sans attendre une disposition législative autorisant l'embarquement à bord des navires français des gardes privés pour lutter contre la piraterie.

Certains secteurs, où le pavillon français est absent depuis longtemps, restent encore fermés au RIF qui serait pourtant la seule solution pour ne pas, au départ des ports français, laisser le trafic s'y développer exclusivement sous pavillon étranger. Il était normal de ne pas ouvrir les registres bis à certaines navigations, dans lesquelles des navires du premier registre étaient en exploitation. Maintenir fermées au RIF ces lignes exclues par les textes fondateurs de ce registre, alors qu'aucun navire français de premier registre n'y est exploité depuis de très longues années, n'est plus pertinent. Il convient donc que l'administration prenne les dispositions nécessaires pour ouvrir au RIF ces exploitations. C'est très explicitement qu'une organisation syndicale majeure, rencontrée par la Mission, a indiqué qu'il faut que: *« l'immatriculation au RIF soit utilisée quand il y a une concurrence internationale. Elle permettrait d'aller sur des marchés où les marins de premier registre sont absents et représenterait une avancée sociale pour du personnel étranger (au thon tropical cela devrait être l'exemple). »*

Proposition n° 7

Adapter la loi relative au RIF et ses décrets d'application pour étendre le champ de cette immatriculation à toutes les exploitations ouvertes à la concurrence internationale et sur lesquelles les navires français immatriculés au premier registre ne sont pas présents.

Sont également fermées aux paquebots de croisières français les possibilités de proposer à leurs passagers des jeux de hasard alors que presque partout ailleurs dans la flotte mondiale concernée, les casinos embarqués sont autorisés. Les

dispositions législatives ont été prises, mais les décrets d'application n'ont pas encore été tous élaborés (voir note en n°10).

Proposition n° 8

Élargir les dispositions de la loi de 2006 autorisant les casinos embarqués aux navires français immatriculés à Wallis et Futuna.

Prendre les décrets d'application permettant à cette loi de prendre son plein effet pour tous les navires de croisières battant pavillon français.

Il reste, en outre, toute une série de questions de moindre importance, mais qui, mises bout à bout, donnent au pavillon français des singularités pouvant soulever une réelle dubitativité de la part des opérateurs internationaux. Ces singularités concernent à la fois l'attractivité du pavillon et l'employabilité des marins français. Pour les navires, les procédures se déclinent de son neuvage (ou de son entrée sous pavillon national) à son déchirage. On en trouvera ci-après quelques exemples (liste non exhaustive).

La France se caractérise, par rapport à la plupart des autres États de pavillon et aussi des autres EM/UE, par une double procédure d'entrée en flotte qui n'existe nulle part ailleurs. Les navires doivent être francisés (procédure douanière) et simultanément immatriculés (procédure affaires maritimes). Les organismes gestionnaires de cette double procédure sont anciens et ont eu leurs raisons d'être lorsqu'il s'agissait d'asseoir sur la jauge un certain nombre de dispositions fiscales. Cela n'a plus lieu d'être, la jauge ayant été transférée aux services (avec quelques ETP correspondant à ces nouvelles attributions) des affaires maritimes. Le mieux serait probablement de supprimer à la fois la francisation et l'immatriculation pour les remplacer par une seule procédure d'enregistrement, valant acte de nationalité à gérer par les Affaires maritimes. Un effort a déjà été accompli par la mise en place au sein du RIF d'une coordination entre les deux procédures, mais leur dichotomie n'a maintenant plus lieu d'être et les administrations concernées devraient sérieusement envisager d'y mettre fin au plus tôt, sans même passer par une étape intermédiaire d'un titre unique se référant aux deux procédures en cause.

Proposition n° 9

Fusionner les procédures de francisation et d'immatriculation des navires en un acte d'enregistrement unique valant acte de nationalité.

Une fois immatriculé / francisé, le navire peut avoir besoin pour garantir les emprunts qui ont permis son acquisition d'être hypothéqué. La procédure d'hypothèque est, en France, actuellement gérée par les Douanes, lesquelles semblent tenir à en garder la régie. Cette situation pose deux séries de problèmes. Les premiers sont liés à l'existence d'un service supplémentaire à mettre en œuvre dans la gestion d'entrée en flotte avec des risques de ralentissement subséquents. Les seconds sont, qu'en France, mettre en place une hypothèque sur navire entraîne le prélèvement d'un droit de n % sur sa valeur, alors qu'à l'étranger, il s'agit d'une valeur forfaitaire, quelle que soit la taille du navire. Il en résulte une tentation permanente (avec passage à l'acte dans un certain nombre de cas) de fixer la propriété du navire dans un autre EM/UE (le Luxembourg, par exemple) par le biais d'une filiale, et ensuite, de le franciser au terme d'un affrètement coque-nue en application des

dispositions de l'article 219 de la loi du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer et de l'article 219 du Code des douanes. Les affrètements coque-nue se faisant pour des périodes convenues plus ou moins courtes et pouvant presque à tout moment s'interrompre en fonction de la rédaction du contrat d'affrètement, la francisation se mettant en place par cette voie est évidemment moins robuste que celle issue d'une pleine propriété, notamment au regard des dispositions législatives relatives à la réquisition. S'agissant des hypothèques maritimes, la solution la meilleure serait donc de mettre en place un régime particulier aligné sur celui qui est de mise presque partout ailleurs et notamment dans les EM/UE qui sont le plus souvent utilisés pour l'immatriculation des navires et qui repose sur un droit fixe et non proportionnel à la valeur du navire.

Proposition n° 10

Aligner le régime français des hypothèques maritimes sur celui des autres États-membres de l'Union européenne qui reposent sur un droit fixe et non proportionnel à la valeur du navire.

Les spécificités maritimes françaises se poursuivent ensuite dans la fixation des effectifs. Les personnes se trouvant à bord des navires et y effectuant un service sont, en principe, reprises dans un document dit rôle d'équipage. Mais ce dernier n'est plus qu'une procédure de recouvrement ENIM et ne comprend que ceux qui ressortissent de ce régime. Le rôle, même sous premier registre, peut parfois ne comprendre qu'une seule personne, et encore (cas p. ex. des navires de pêche armés sous le régime dit franco-espagnol). En fait, le seul document qui indique le nombre, la qualification et l'emploi des personnes se trouvant à bord est la liste d'équipage établie par l'armateur. Elle est doublée d'un "*Safe Manning Certificate*" (SMC) qui garantit, au nom de l'État du pavillon, que le navire est suffisamment armé pour faire face selon ses caractéristiques aux périls de la mer. En France, cette procédure est triplée par une décision d'effectif établie par l'armateur, et visée par le service compétent des affaires maritimes, après avis du centre de sécurité des navires auquel le navire est rattaché. La procédure est redondante et fait intervenir trop de services qui peuvent être géographiquement éloignés. Elle pourrait être simplifiée, au moins pour le RIF, par une réduction de l'ensemble rôle/SMC/décision d'effectif au seul SMC à délivrer par le GU/RIF doublé simplement par une liste d'équipage à établir par l'armateur et pouvant servir de base à l'intégration de données dans les systèmes informatiques de l'Administration.

Proposition n° 11

Supprimer la décision d'effectif pour tous les navires soumis à l'obligation d'un certificat international sur la composition de l'équipage.

La France se distingue également par les compétences croisées, et en principe coordonnées, maintenant entre les affaires maritimes et l'inspection du travail en matière de suivi et de **contrôle des conditions sociales** issues soit de la MLC2006 soit du corpus normatif national. L'existence de plusieurs services dans le suivi des procédures maritimes d'inspection est vécu par les opérateurs multinationaux de navires comme une complication rebutante, compte tenu du fait que, presque partout ailleurs, tout cet ensemble est géré par un seul service capable de réaliser la totalité des démarches administratives et des contrôles nécessaires avec les compétences

techniques et linguistiques nécessaires. Il s’y ajoute, en outre, à leurs yeux, comme à ceux des organisations syndicales, un investissement plus grand des corps de contrôle du travail dans l’exercice de leurs compétences sur les navires nationaux que sur les navires étrangers pour lesquels leur action ne peut actuellement être menée que sous la houlette des inspecteurs du PSC (*Port State Control* — Contrôle de l’État du port). Sachant les différences d’appréciation, de formation, et de compétences techniques comme d’appétences entre les uns et les autres et au regard d’une nécessaire égalité de traitement, il serait judicieux de réunifier ces responsabilités administratives au sein des services des affaires maritimes.

Proposition n° 12

Unifier les contrôles sociaux entre navires français et navires étrangers pour la Convention du travail maritime (MLC2006) et au sein des contrôles de l’État du port pour les dispositions “pays d’accueil”.

Tout au cours de sa vie, le navire va se trouver également soumis à des **contrôles techniques périodiques**, lesquels sont, presque partout, ailleurs et notamment dans la plupart des autres EM/UE, unifiés et délégués dans leur quasi-totalité aux sociétés de classe qui effectuent en bloc les délivrances des certificats nécessaires. Ceci permet aussi de réduire le nombre des visites qui peuvent “sur solliciter” les bords. Les délégations partielles, qui restent de règle dans notre pays, ont leurs vertus. Mais elles ne sont pas en elles-mêmes une garantie qualitative car dans les premières places des classements des PSC (*Port state control* -contrôles de l’État du port), certains des EM/UE, qui délèguent la totalité ou presque de leurs attributions en la matière aux sociétés de classe, ne se retrouvent pas, pour autant, à des rangs très inférieurs à celui (parfaitement enviable) du pavillon français¹. Ceci devrait se faire à effectifs constants, si ce n’est accrus, de façon à pouvoir aller plus loin dans les contrôles de qualité et les contrôle sociaux (voir *in fine* § 4.3* *infra*).

Proposition n° 13

Mettre en place une nouvelle tranche de délégations techniques aux sociétés de classe en vue d’unifier au maximum et de réduire le nombre de visites de contrôle.

Les complications se manifestent aussi en ce qui concerne les responsabilités en cas de sinistre majeur. C’est un domaine dans lequel la France a eu, non sans raisons au regard des pollutions accidentelles qui l’ont frappée, une position de pointe et où elle a poussé sa réglementation au-delà des normes internationales. Il n’est pas inutile d’avoir une position exemplaire sur les questions de pollution, mais les avancées du droit français sur ce sujet, si elles sont une bonne garantie vis-à-vis de la protection de nos côtes et de nos eaux sous souveraineté, lorsqu’elles ont été polluées du fait d’un navire étranger, établissent aussi une possibilité accrue de poursuites en ce qui concerne nos armateurs et nos capitaines dès lors qu’ils seraient impliqués dans des pollutions accidentelles où qu’elles se produisent.

Être dans une position d’avant-garde a bien entendu valeur d’entraînement mais expose à des incertitudes juridiques, qui peuvent décourager le

¹ La qualité d’un navire et de son équipage est, au moins, dans un secteur particulier, celui des transports pétroliers, sans corrélation avec le pavillon, tant les exigences des chargeurs sont importantes.

développement d'une flotte nationale par les entreprises maritimes résidentes dans notre pays. Autant ne pas se le cacher.

Les spécificités se poursuivent jusqu'à la fin de la vie du navire, où il ne manque pas de voix, en Europe et tout autant en France, pour surenchérir sur la Convention de Hong-Kong sur le démantèlement des navires, en demandant son alignement sur les dispositions de la Convention de Bâle sur les mouvements transfrontaliers de déchets. Il est pourtant acquis que ces dernières ne sont techniquement pas applicables aux navires, et qu'elles sont inopérantes, tant les échappatoires sont multiples. Il suffit en effet de vendre, en temps utile, le navire à la navigation, tant qu'on peut encore le faire, pour que la responsabilité du démantèlement soit supportée par le nouveau propriétaire sous un nouveau pavillon (hors UE bien entendu).

Accessoirement, on peut rappeler que pour des raisons qui restent à expliciter le registre international français, pourtant l'un des meilleurs du monde, est classé comme de complaisance par l'ITF (*International Transport Seafarers Federation*). En effet, du fait d'un désaccord initial sur la quotité de marins français devant être embarqués, les organisations syndicales françaises ont demandé dès 2005 à leur organisation mondiale, l'ITF, le classement de ce second registre en pavillon de complaisance. Ce classement, qui est purement déclaratif, est d'autant plus surprenant que le RIF n'a cessé d'accumuler les récompenses au cours de ces dernières années. Le pavillon français est en effet classé parmi les trois pavillons les plus sûrs et les plus performants au monde par l'ICS (*International Chamber of Shipping*). Depuis l'origine, il figure également sur la liste blanche du mémorandum d'entente de Paris (Paris MoU) sur le contrôle par l'État du port, et a atteint la première place pour l'année. Ce classement doit maintenant être considéré comme caduc.

La lutte contre la complaisance n'est d'ailleurs pas conduite que par les organisations syndicales. Les associations professionnelles (Armateurs de France, notamment) comme les organisations non gouvernementales (ONG) concernées se sont exprimées à ce sujet dans le dernier rapport du Conseil économique social et environnemental (CESE) sur la croissance bleue (juillet 2013) .

2.3.2* ACTION D'ENSEMBLE

Le mille-feuilles normatif a son intérêt et nombre de dispositions ont pu avoir une certaine utilité à un moment ou à un autre de notre longue histoire maritime, mais force est de reconnaître que nombre de dispositions sont devenues sans portée et que de nombreuses procédures administratives sont devenues superfétatoires.

Proposition n° 14

Mettre en place une "revue générale des normes législatives et réglementaires maritimes" en vue d'examiner, pour chacune d'entre elles, sans tabous et sans exclusion, ce qui pourrait être fait pour les rapprocher et simplifier au maximum le corpus normatif, actuellement applicable aux navires et aux marins.

Les plus importantes des mesures nouvelles, à prendre ou à consolider, sont celles qui concernent les questions de financement. C'est pourquoi il a paru

nécessaire de les détacher de cette deuxième partie consacrée à l'attractivité du pavillon français, afin d'y apporter des développements autonomes dans une troisième partie du présent rapport. Sans ces financements, peu de chances de voir nos entreprises se développer convenablement, que ce soit en trafic domestique ou à l'international. Et sans un minimum de navires, peu de chances non plus de voir se développer l'emploi des navigants français.



3* MIEUX ACCOMPAGNER LES ENTREPRISES MARITIMES DANS LE FINANCEMENT DES NAVIRES ET LE RENFORCEMENT DE LEUR COMPÉTITIVITÉ : dispositions fiscales, exonérations et allègements de charges sociales, concours de la Banque publique d'investissement

Les lignes directrices introduites par la Commission européenne (CE) le 6 mai 1997, renouvelées une première fois en 2004, et récemment reconduites en septembre 2013, ont circonscrit les aides autorisées à l'armement maritime aux allègements de charges fiscales et de charges sociales, patronales et salariales, pouvant aller jusqu'à leur annulation. Or, force est de constater que par rapport à d'autres pays de l'UE qui ont utilisé les pleines possibilités autorisées par les lignes directrices communautaires, la France est restée relativement timide, n'optimisant pas, pour des contraintes qui lui sont propres (financières et budgétaires notamment), les voies ouvertes par la CE. Deux exemples peuvent être cités pour preuve :

- *le régime de la taxation au tonnage qui dans un certain nombre d'États européens recouvre un périmètre d'activités et donc une assiette plus large qu'en France ;*
- *le régime d'exonération des charges sociales en vigueur chez des compétiteurs européens de premier rang (cas du "net wage" danois).*

3.1* Bien ancrer le dispositif de la taxation au tonnage

Il convient de bien ancrer le dispositif de la taxation au tonnage qui a fait l'objet d'un rapport d'évaluation favorable de l'Inspection générale des finances en juin 2011 (rapport du comité d'évaluation des dépenses fiscales et des niches sociales). Ce rapport a qualifié la taxation au tonnage de moyen efficient d'éviter les délocalisations, de préserver le savoir-faire français et de permettre la création d'emplois à terre et en mer.

Par ailleurs, au sein de l'UE, la taxation au tonnage est d'une application généralisée (Allemagne, Belgique, Bulgarie, Chypre, Danemark, Espagne, Finlande, Grèce, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Pays Bas, Pologne, Royaume-Uni, Slovaquie). Une comparaison

européenne, établie par la Direction de la législation fiscale, fait ressortir toutefois que certains pays retiennent une assiette d'activités plus large que la nôtre pour l'application de cette taxation : Italie, Pologne, Royaume-Uni, notamment.

Dans le cadre d'une autre comparaison, établie par la Représentation permanente de la France auprès de l'Union européenne, il apparaît que les taux français sont plus élevés que ceux pratiqués par les EM/UE qui immatriculent le plus de navires.

Il conviendrait donc, en terme de compétitivité, d'étudier, en liaison étroite avec la Direction de la législation fiscale, une baisse des taux français ainsi qu'un élargissement, à la marge, de l'assiette des activités couverte par le champ d'application de la taxe au tonnage.

Proposition n° 15

Bien ancrer le dispositif de la taxation au tonnage.

3.2* Permettre un accès au “crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi” (CICE) aux armements opérant des navires relevant du premier registre et exposés à la concurrence internationale dans l'exercice de leurs missions

3.2.1* CONSTATS

Par la loi de finances rectificative n° 2012-1510 du 29 décembre 2012, le Gouvernement a complété l'article 66 du code général des impôts, en y introduisant un article 244 quater C qui instaure un crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE) pour les entreprises soumises à l'impôt sur les bénéfices selon le régime du bénéfice réel normal ou simplifié, de plein droit ou sur option, à l'exclusion de celles imposées selon un régime forfaitaire. Le dispositif mis en place par le Gouvernement a pour objectif de permettre de maintenir la compétitivité et l'emploi et à vocation à couvrir les petites et moyennes entreprises (20 à 250 salariés) ainsi que les entreprises de taille intermédiaire (entre 250 et 4999 salariés).

Ce crédit d'impôt est assis sur les rémunérations que les entreprises versent à leurs salariés au cours de l'année civile. Sont prises en compte les rémunérations, telles qu'elles sont définies pour les cotisations de sécurité sociale à l'article L. 242-1 du code de la sécurité sociale, n'excédant pas deux fois et demie le salaire minimum de croissance calculé pour un an sur la base de la durée légale du travail augmentée, le cas échéant, du nombre d'heures complémentaires ou supplémentaires, sans prise en compte des majorations auxquelles elles donnent lieu.

Pour être éligibles au crédit d'impôt, les rémunérations versées aux salariés doivent être retenues pour la détermination du résultat imposable à l'impôt sur le revenu ou à l'impôt sur les sociétés dans les conditions de droit commun et avoir été régulièrement déclarées aux organismes de sécurité sociale.

Le taux du crédit d'impôt applicable à cette assiette ainsi définie est de 4 % en 2013 (taux du CICE 2013) et de 6 % en 2014 (taux du CICE 2014). Or, contre toute attente, les entreprises de transport et de services maritimes ayant opté pour la taxe au tonnage n'ont pu jusqu'à présent en bénéficier pour la partie des emplois concernant leurs marins. Ceci est particulièrement regrettable pour un secteur qui représente 22 000 emplois français directs et plus de 300 000 emplois induits (logistique, assurance, conseils, activités portuaires...) et qui est tout particulièrement confronté à une concurrence internationale féroce.

Alors que le Gouvernement souhaite mener une véritable politique maritime, les entreprises de transport et de services maritimes devraient être incluses dans le champ d'application du CICE.

3.2.2* LES ARMEMENTS MARITIMES SONT DANS LE CŒUR DE CIBLE DU "CICE" DU FAIT DE LEUR EXPOSITION EXTRÊME A LA CONCURRENCE INTERNATIONALE

A tout le moins, il conviendrait d'appliquer le CICE dans un premier temps aux armements maritimes relevant du 1^{er} registre (100 % des membres de l'équipage des navires doivent être ressortissants d'un État membre de l'Union Européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'espace économique européen) qui sont les plus représentatifs en termes d'emploi : 300 navires environ sont immatriculés au 1^{er} registre. Ces navires emploient à leur bord environ 55 % du total des officiers français, soit environ 4 600 officiers, et plus de 90% des personnels d'exécution, soit environ 7 500 personnels d'exécution (surtout navires à passagers et navires de services auxiliaires – pilotage et remorquage). Une trentaine de transbordeurs (car-ferries) représentent la grande majorité de l'emploi de ce 1^{er} registre.

3.2.3* PROPOSITION

Proposition n° 16

Étendre le bénéfice du CICE aux armements opérant des navires relevant du premier registre et exposés à la concurrence internationale pendant l'exercice de leurs missions ; ce crédit d'impôt étant assis sur les rémunérations versées aux personnels navigants dans les conditions cumulatives suivantes :

- ***les personnels navigants devront être embarqués à bord de navires immatriculés au premier registre métropolitain ;***
- ***les personnels navigants devront être embarqués à bord de navires exposés à la concurrence internationale ;***
- ***les rémunérations des navigants prises en compte pour l'assiette du crédit d'impôt seront celles définies pour le calcul des cotisations de sécurité sociale à l'article L. 242-1 du code de la sécurité sociale, n'excédant pas deux fois et demie le salaire minimum de croissance calculé pour un an sur la base de la durée légale du travail augmentée, le cas échéant, du nombre d'heures complémentaires ou supplémentaires, sans prise en compte des majorations auxquelles elles donnent lieu.***

L'impact de cette mesure en termes financiers pour les entreprises de transport et de services maritimes ayant des navires immatriculés au premier registre français et exposés à la concurrence internationale n'excéderait pas, à titre illustratif :

- 6 millions d'euros au titre de 2013 pour un taux de crédit d'impôt de 4 % en 2013 (taux 2013 du CICE) ;
- 10 millions d'euros au titre de 2014 pour un taux de crédit d'impôt de 6 % en 2014 (taux 2014 du CICE).

3.3* Étendre les exonérations de charges sociales patronales pour se rapprocher des pratiques européennes

3.3.1* L'EXEMPLE DU "NETWAGE" :

Ce dispositif est particulièrement offensif et complet en Finlande, au Danemark, en Allemagne, en Belgique, en Italie et en Grande-Bretagne.

Il comporte, l'exonération des charges sociales salariales et patronales, voire dans certains pays, le remboursement à l'armateur de l'impôt (IRPP) versé par les marins aux États appliquant ce dernier volet.

Le "netwage" (salaire net) connaît des applications différenciées dans les différents pays de la zone européenne, mais le plus souvent plus larges qu'en France. Il peut être la combinaison de plusieurs composants :

- **un premier composant a trait à l'exonération des charges sociales patronales. Ce dispositif existe dans tous les pays de l'Union Européenne, mais avec des intensités variables.**
 - *En France, les entreprises d'armement maritime, qui emploient des marins affiliés à l'Établissement National des Invalides de la Marine (ENIM) à bord de leurs navires français, bénéficient de l'exonération des seules charges ENIM, dès lors que ces entreprises sont soumises à une concurrence internationale (cf. article L 5553-11 du code des transports).*
 - *Au sein de l'État français, une distinction est opérée entre les navires à passagers relevant du premier registre et les navires de charge.*
 - *Les premiers ont, en effet, une assiette de remboursement de charges sociales patronales plus large que les seconds.*
 - *Les armements à passagers, dont les navires sont inscrits au premier registre, bénéficient, en complément de l'exonération des charges sociales patronales "ENIM" de l'exonération des charges patronales "ASSEDIC" et allocations familiales dès lors qu'ils sont soumis à la concurrence internationale.*
- **un deuxième composant pouvant s'ajouter au premier, avec l'exonération des charges sociales salariales.**
- **à ces deux composants, peut enfin s'en ajouter un troisième consistant à rembourser à l'armateur l'impôt (IRPP) versé par les marins aux États pratiquant ce dispositif complet.**

Il s'agit, en conjuguant ces trois composants :

- *pour le salarié : de percevoir son salaire normal, net de ses cotisations sociales et d'acquitter normalement son impôt sur le revenu ;*
- *- pour l'armateur : de verser ce salaire sans supporter les charges de contributions patronales ni reverser aux organismes sociaux les charges normalement supportées par le salarié.*

En fait, dans le cas du salaire net, le salaire brut est égal au salaire net : quand le salarié touche 75 net de cotisation et d'impôt, le coût pour l'employeur est de 75.

En bref, le fisc taxe les marins à la source, la compagnie maritime rembourse les marins et l'État (fisc) rembourse à la compagnie.

Ce dispositif du "netwage" a été proposé aux États par la Commission Européenne dans ses lignes directrices sur les dispositifs de soutien au transport maritime (Journal de l'UE du 17 janvier 2004)

Le système du salaire net n'a pas pour objectif d'augmenter les salaires des navigants ou d'enrichir les employeurs : son unique objectif est de permettre le maintien et le développement de l'emploi national.

3.3.2* PROPOSITION

Il est, bien évidemment, exclus, compte tenu de nos impératifs budgétaires, de proposer, par rapport au dispositif aujourd'hui en vigueur en France, une mesure consistant à utiliser toutes les possibilités autorisées par la Commission européenne dans ses lignes directrices.

La Mission propose d'étendre l'exonération des charges patronales non ENIM (Assedic et Allocations familiales), en limitant son champ d'application aux seuls armements maritimes soumis à la concurrence internationale pendant l'exécution de leurs missions. Ce périmètre s'appliquerait à un ensemble de marins français plus restreint que celui du nombre de marins français au commerce immatriculés à l'ENIM.

Quantification de la mesure (à périmètre ENIM constant) :

- Sur la base du rapport d'activité 2012 de la Caisse maritime d'allocations familiales (CMAF), les exonérations de charges non ENIM (qui bénéficient en principe aux seuls navires à passagers français exposés à la concurrence internationale) sont :
 - CMAF : 8 millions d'euros
 - ASSEDIC : 6 millions d'euros
 - TOTAL : 14 millions d'euros
- Pour 13 000 marins "Équivalent Temps plein", la masse salariale ressort à près de 400 millions d'euros.
- Ce chiffrage a été établi sur la base du rapport d'activité CMAF de 2012 et d'une évaluation du nombre de marins « Équivalent temps plein » à 13 000.

- Cela correspondrait à :
 - 18,5 millions d'euros de cotisations de charges patronales ASSEDIC
 - 23 millions d'euros de cotisations de charges patronales CMAF
- TOTAL : 41,5 millions d'euros.

➤ **En conséquence, la généralisation des exonérations de charges patronales non ENIM, à périmètre ENIM constant, s'élèverait à la somme de (41,5 – 14) 27,5 millions d'euros, ce qui constituerait une charge budgétaire non compatible avec nos impératifs financiers.**

Quantification de la mesure (en la limitant aux armements soumis à la concurrence internationale dans l'exécution de leurs missions) :

- *Cette proposition permettrait de ramener le nombre de marins concernés (en ETP) à 8 000 et réduirait en conséquence de 10 M€ le cout budgétaire pour l'État qui passerait de 27 M€ à 17 M€.*
- *En conséquence l'enveloppe nécessaire serait ramenée à 17 M€.*

Proposition n° 17

Étendre l'exonération des charges patronales non ENIM (Assedic et Allocations familiales) en limitant son champ d'application aux seuls armements maritimes soumis à la concurrence internationale pendant l'exécution de leurs missions.

3.4* Restaurer les financements maritimes

Il n'est pas rare, pour ne pas dire qu'il est même très fréquent, que les armateurs doivent renouveler leurs navires avant le terme de leurs amortissements. Plusieurs facteurs fondent cette démarche :

- *les évolutions législatives et réglementaires : en matière d'environnement et de sécurité par exemple ; ainsi les nouvelles normes européennes et internationales prises dans le cadre de l'OMI ont mis en place une exclusion des combustibles polluants (fiouls lourds) ce qui conduit les armateurs à recourir soit à des combustibles plus onéreux (diesel-oil) soit à passer à des propulsions GNL (gaz naturels liquéfiés) impliquant l'achat de nouveaux navires, à l'horizon 2014, pour l'Europe du Nord et plus tard pour la Méditerranée. Ceci ne sera pas sans conséquences, pour les armateurs, en termes de coûts d'investissement et/ou de coûts d'exploitations ;*
- *Comme l'illustre la note jointe en annexe n°14, les surcoûts attendus pour les armateurs, tant au titre de l'annexe VI MarPol (Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires) qu'au titre de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments de navires sont très importants ;*
- *les évolutions technologiques ;*
- *les variations des coûts de production ;*
- *les évolutions des marchés : tel est le cas en particulier des nouvelles filières, qu'il s'agisse de la recherche minière en mer ou de la pose et de la maintenance des unités de production EMR ;*

- *les opportunités des marchés de ventes et d'achats de navires : il s'agit d'un marché très cyclique et c'est un aspect important du cœur de métier des armateurs que de savoir acheter et vendre un navire au bon moment ;*
- *car cela leur permet de dégager les fonds propres nécessaires et requis par les banques (entre 20 et 35% du prix du navire) pour assurer le renouvellement de leur flotte.*

3.4.1* CONSTATS

Depuis la loi du 2 juillet 1998, venue modifier la loi du 5 juillet 1996 instituant le quirat, les armateurs français finançaient leurs navires dans le cadre de l'article 39 CA du Code Général des Impôts (CGI).

Ce dispositif permettait – sur agrément préalable du Ministre chargé du budget – aux membres d'un GIE, constitué généralement par des banques, dans le cadre d'une opération de crédit-bail, de bénéficier d'un amortissement exceptionnel non plafonné par le montant des loyers (régime général de l'article 39 C du CGI) et d'une exonération d'imposition sur les plus values de cession du bien, objet du crédit-bail.

Un tel schéma permettait aux membres d'un GIE dit fiscal, très généralement les banques :

- *d'enregistrer en charge les amortissements du prix d'acquisition du navire financé, sur la phase initialement déficitaire du GIE ;*
- *de ne pas comptabiliser de produit fiscal en phase bénéficiaire du GIE correspondant à l'exonération de la plus-value de cession du bien financé.*

L'application de l'article 39 CA du CGI a été un mécanisme incitatif. Entre 1998 et 2004, ce sont pas moins de 200 navires neufs qui ont été financés dans le cadre de ce dispositif pour un investissement d'environ 2 000 millions d'€.

En décembre 2006, à l'issue d'une enquête approfondie ouverte en décembre 2004, la Commission Européenne a conclu que ces dispositions constituaient une aide d'État en vertu des règles du Traité de la Communauté Européenne relatives aux aides d'État eu égard, notamment, à leur caractère discrétionnaire (le dispositif était soumis, au cas par cas, à un agrément préalable du Ministre du Budget) et discriminatoire (obligation de maintenir les navires, financés selon ce dispositif, pendant 8 ans sous pavillon français).

L'article 39 CA a, depuis, été supprimé et remplacé par le régime général du 39 C du CGI, qui, malgré quelques assouplissements apportés, n'est pas particulièrement incitatif ni pour les banques ni pour les armateurs. Ce dispositif est, d'ailleurs, faiblement utilisé.

En premier lieu, le montant des amortissements admis en déduction fiscale est limité à trois fois le montant des loyers pour une période maximale de 36 mois à compter du début de la location et la fraction des déficits correspondant au montant des dotations aux amortissements déduites au titre des 12 premiers mois d'amortissement du bien à hauteur de 25% des bénéfices imposables du groupe. En bref, dans le dispositif s'appuyant sur l'article 39 C du CGI qui se conjugue avec l'agrégation d'autres éléments de droit commun (cf. ci-après) relatifs à la taxe au

tonnage et à l'exonération de plus-value sur le titre de cession, ni les banquiers, ni les armateurs ne sont satisfaits.

Côté "Armateurs", dans le régime précédent de l'article 39 CA du CGI, ces derniers avaient une visibilité sur l'avantage fiscal qui leur était rétrocédé en tant qu'opérateur de l'actif, en rachetant le navire au terme de la période du crédit-bail dans le cadre du précédent article 39 CA du CGI. En simplifiant, l'article 39 CA imposait aux investisseurs, membres d'un GIE, une rétrocession des 2/3 de l'avantage fiscal au bénéfice de l'opérateur maritime, à savoir l'armateur lorsqu'il rachetait le navire.

Aujourd'hui l'article 39 C du CGI est "muet" sur ce point et exonère les banques de conditions précises d'obligations de rétrocession claires. Dans la pratique, l'absence d'une telle disposition claire autorise les banques à imposer aux armateurs – dans un contexte de marché où l'offre bancaire se fait rare – des taux de rétrocession, via la réduction des loyers facturés à l'armateur, de l'ordre de 40%, ce qui signifie que les organismes bancaires prennent 60% de l'avantage fiscal.¹

Ceci conduit, dans les faits, à ce que les armateurs ne bénéficient que d'une réduction de 12% sur le prix du navire lorsqu'ils rachètent les actions de la société propriétaire dudit navire. Concrètement sur un navire coûtant 100 millions d'€ au moment de son acquisition par le bailleur, les armateurs font une économie de 12 millions d'euros sur son prix d'acquisition par les banques, pour autant que la propriété du navire soit maintenue environ 5 à 6 ans après l'acquisition des titres.

Il existe un autre inconvénient du 39 C, notamment dans son couplage avec le régime de la taxe au tonnage, engendrant un frottement fiscal.

Le régime de la taxation prévoit une imposition de la plus-value de cession des navires au régime de droit commun prorata temporis de la détention du bien par la société bailleresse, (contrairement au régime du précédent article 39 CA du CGI qui exonérait la plus-value de cession des navires).

Les mécanismes introduits par l'article 39 C du CGI, tout comme ceux relatifs à l'intégration fiscale comportent, concrètement, 3 phases :

- **phase 1** : *un navire est financé via le 39 C ou l'intégration fiscale et il s'amortit fiscalement au bout de 8 ans. Une société ad hoc, détenue par des établissements de crédit, acquiert un navire pour le mettre à disposition d'un armateur par un contrat de crédit-bail. Les résultats déficitaires de cette société crédit-bailleresse qui acquiert le navire sont pris en compte fiscalement au niveau de ses associés (les investisseurs), soit parce qu'elle prend la forme d'une société de personnes translucide, soit du fait de son appartenance à un groupe fiscalement intégré. En bref, le navire appartient à une société fiscalement transparente, groupement d'intérêt économique (GIE) ou société en nom collectif (SNC), à vocation financière (banques, organismes d'investissement et autres organismes financiers) qui le loue à l'armateur. En raison des amortissements accélérés et dégressifs concentrés sur les premières*

¹ En effet, le GIE financier, dans le cadre de l'article 39 CA, lissait sur la durée de la location coque nue facturée aux armateurs la réduction des loyers qu'ils acquittaient au GIE : 66% de l'avantage fiscal étaient rétrocédés aux armateurs et 33% aux membres du GIE financier.

années d'utilisation du bien, les résultats de la société, fiscalement transparente et propriétaire du navire, sont déficitaires les premières années. La remontée de ces déficits permet aux investisseurs des économies d'impôt. Ainsi, les impôts sont reportés en année 8 jusqu'à la fin de l'exploitation du navire.

- **phase 2** : cette phase correspond à la cession de parts ou de titres par les investisseurs de la société ad hoc.

La plus-value de cession n'est pas soumise à imposition au niveau des investisseurs en raison de l'application de différentes règles fiscales conjuguant d'une part un amendement législatif intitulé amendement "COPÉ" et d'un arrêt du Conseil d'État en date du 16 février 2000, intitulé jurisprudence "QUÉMENER".

— L'amendement "COPÉ" ne porte pas spécifiquement sur l'article 39 C du CGI et correspond à une disposition législative codifiée : a quinquies du I de l'article 219 du CGI qui instaure l'exonération des plus-values de cession afférente à des titres de participation, sous réserve de l'imposition d'une quote-part de frais et charges (la quote-part des frais et charges qui reste imposable est dorénavant de 12%).

— La jurisprudence "QUÉMENER" précise que les investisseurs peuvent vendre les actions de la société "ad hoc" au locataire-armateur, sans être soumis à la plus value de cession.

Cette option d'achat intervient généralement en année 4.

À ce stade, l'armateur bénéficie donc de l'exonération de la plus-value sur la cession de titres par les investisseurs.

- **phase 3** : l'armateur opte pour la taxe forfaitaire au tonnage pour la société qu'il a acquise et qui est propriétaire du bien.

Le problème est qu'en cas de cession de l'actif (navire) à partir de l'année de l'acquisition des titres par l'armateur, l'impôt sur les plus-values restera dû au prorata temporis de la durée de la détention qui figurait au bilan de l'armateur.

Ainsi, l'armateur perd l'avantage fiscal.

Cette perte d'avantage fiscal intervient après application d'un abattement proportionnel en fonction d'un ratio entre :

1. *la durée de détention du navire par l'armateur, après acquisition par ce dernier des titres de la société bailleresse ;*
2. *et la durée totale de détention du navire, qu'il soit acquis par la société bailleresse ou par l'armateur.*

Une telle disposition aboutit à pénaliser fortement l'armateur suite à son acquisition de la société crédit-bailleresse, en cas de cession ultérieure du navire. L'exonération de la plus-value de cession que réalise l'armateur lorsqu'il vend le navire, se trouve abattue de la période de détention du navire par la société crédit-bailleresse.

Pour illustrer ce constat, il est utile de s'appuyer sur quelques exemples concrets.

Cas d'un navire acheté 50 millions de dollars (M\$) en schéma 39 C

Le bailleur (investisseur fiscal) amortit le navire en accéléré sur une période de 8 ans.

A la fin de l'année 6, la valeur nette comptable du navire n'est plus que de 8 M\$ (sur la base d'un amortissement de 28% par an).

Pendant 6 ans, l'armateur aura affrété coque nue le navire puis, en année 6, il achète les titres du bailleur.

Par le système de levier fiscal relevant de l'article 39 C ou du dispositif de l'intégration fiscale (cf. ci-après), l'armateur réduit le prix d'achat de son navire d'environ 10 à 12%, soit environ 6 M\$ dans le présent exemple.

Plusieurs cas de figure peuvent alors se présenter :

- 1er cas de figure : l'armateur décide de conserver le navire pendant une longue durée : si l'armateur conserve le navire encore 15 ans (durée de détention= 6+15 = 21ans) et le vend 10 M\$ en année 21, le coefficient d'abattement sur la plus-value de cession sera de 15/21 et donc la fiscalisation sera faible car l'effet prorata temporis se trouve "dilué" par la durée de détention du navire.

Dans ce cas, l'impôt serait de : $10 \text{ M\$} \times 6/21 \times 35$ (taux de l'ISD) = 1 M\$.

- 2ème cas de figure : l'armateur souhaite vendre le navire (en année 10, par exemple) pour renouveler sa flotte. Il devra, alors, payer une fiscalité sur la plus-value plus élevée, avec un abattement de 4/10 réalisé au prorata de la période durant laquelle le navire était ou n'était pas à la taxe au tonnage, soit une fiscalisation de 60% de la plus-value.

Avec une cession en année 10 : si le prix de vente du navire est de 30 M\$, la valeur nette comptable étant zéro (en raison de l'amortissement), alors l'impôt s'établirait à :

$30 \text{ M\$} \times 6/10 \times 35\% = 6,3 \text{ M€}$.

Dans ce cas de figure, l'armateur n'a pas intérêt à vendre son navire puisque les fonds propres nécessaires au rachat d'un autre navire disparaissent via l'impôt sur la plus-value.

Plus le prix de vente est élevé, plus l'armateur paye d'IS et l'avantage fiscal du schéma à effet du levier fiscal est amoindri, voire gommé.

De même, plus l'armateur vend le navire tôt, plus il est pénalisé par le prorata temporis et plus l'avantage fiscal initial est diminué.

Il convient de préciser que dans le cadre de la mise en œuvre de la loi relative à la taxe au tonnage (bulletin officiel des impôts n°28 du 12 février 2004 (4H104), il avait été accepté et précisé, pour ne pas pénaliser l'armateur, que le point de référence ou de départ pour le calcul du *prorata temporis* soit l'activation du transfert de propriété du navire puisque le régime de l'article 39 CA du CGI se faisait par une cession de navire.

La législation aurait dû être logiquement adaptée pour refléter l'esprit des parties qui a prévalu au moment de l'élaboration de la taxe au tonnage, en faisant démarrer la période de calcul du prorata temporis à l'activation du transfert de propriété des titres du bailleur, comme si le navire avait été physiquement acheté le même jour (article 50 du bulletin des impôts).

Il s'agit d'une demande forte exprimée par la profession et qui, sur le fond apparaît légitime.

Côté “Banquiers” : force est de considérer que la requalification de l’ancien GIE-Fiscal (article 39 CA) en aide d’État par la Commission de l’Union Européenne a, quelque part, fait peur à certaines banques, étant précisé que les banques ont l’obligation de notifier l’usage de l’article 39 C au Ministre du budget.

Dans les faits, les banques ont préféré recourir au régime de droit commun de l’intégration fiscale, craignant l’existence d’un risque d’abus de droit qui requalifierait le schéma comportant transfert des parts du bailleur à une entité non-imposable (ou faiblement imposable à la taxe au tonnage).

Il convient de préciser, en effet, que le mécanisme introduit par l’article 39 C du CGI par lequel le bailleur perçoit les loyers versés par l’exploitant et amortit l’actif en mode dégressif accéléré, créant ainsi un déficit qui est remonté sur l’investisseur fiscal, peut également se faire par le biais du mécanisme de l’intégration fiscale tel que prévu par les articles 223 A et suivants du CGI.

La différence entre l’article 39 C du CGI et l’intégration fiscale est la suivante : dans le cadre du 39 C, la syndication est possible alors que dans le cadre de l’intégration fiscale, il n’y a qu’un seul investisseur. Concrètement, l’article 39 C permet la mutualisation d’investisseurs (chacun remonte une partie du déficit amortissable), alors que dans le dispositif de l’intégration fiscale, il n’y a qu’une seule banque actionnaire qui ne peut pas mutualiser avec d’autres banques.

3.4.2* ADAPTER L’ARTICLE 39 C DU CGI SOUS CERTAINES CONDITIONS.

La première condition est de respecter les guidelines communautaires.

On peut à cet égard, s’interroger sur le motif qui a conduit la Commission Européenne, le 20 décembre 2006, à considérer le dispositif introduit par l’article 39 CA du CGI comme aide d’État incompatible avec le Traité de l’Union Européenne, celle-ci semblant s’appuyer davantage sur un défaut de notification à la Commission que sur des motifs de fond par rapport aux dispositifs autorisés par les guidelines communautaires.

En effet, dans sa décision de 2006, la Commission a précisé : « *En conséquence, la Commission estime que les aides octroyées aux entreprises de transport maritime, en application du régime mis en place par l’article 39 CA du CGI, sont compatibles avec l’article 87, paragraphe 3, point C°, du traité, sous réserve des conditions énoncées aux considérants 172 et 173 (« l’aide doit être proportionnée à l’objectif et ne pas altérer les conditions des échanges dans une mesure contraire à l’intérêt commun ; ne pas dépasser le plafond prévu par l’article 11 des guidelines sur les aides d’État au transport maritime »).*

Sur la base de ces considérations, il semblerait que ce soit l’absence de notification et la procédure d’agrément mise en œuvre par l’État français (pouvant être jugée “discriminatoire” et de nature à altérer les conditions des échanges) qui aient motivé la décision de la Commission en décembre 2006.

Pour mémoire, une aide d'État peut être compatible en application des guidelines sur les aides d'État au transport maritime si :

- elle contribue à la sauvegarde de l'emploi ;
- elle améliore la sécurité ;
- elle préserve le savoir-faire maritime dans la communauté et le développement des compétences.

Il résulte de ce qui précède que, sous réserve de respecter les conditions de proportionnalité et de respect des plafonds des guidelines, une amélioration de l'article 39 C pourrait être envisagée.

L'objectif est d'assurer le renouvellement de la flotte, de permettre une dynamique de flotte jeune et d'inciter les armateurs à réinvestir les profits qui pourraient être réalisés dans l'achat de nouveaux navires.

Proposition n° 18

Exonérer d'impôt sur les sociétés la plus-value de cession réalisée par l'armateur lorsqu'il vend un navire, sous réserve qu'il ait pris la décision d'investir dans l'achat d'un ou de nouveaux navires trois ans à compter de l'année fiscale au cours de laquelle a été réalisée la plus-value de cession.

Pour illustrer cette demande forte de la profession, un exposé des motifs et une proposition d'adaptation législative est jointe en annexe n°15.

Des dispositifs fiscaux de cette nature existent au Royaume-Uni, en Belgique, en Allemagne et au Japon.

Il s'agirait d'une suspension d'impôt de 3 ans, à condition du réinvestissement dans un navire. Cette mesure permettrait à l'article 39 C, ainsi adapté, de mieux fonctionner et d'être plus utilisé.

La taxation à la plus-value ne demeurera que si l'armateur ne réinvestit pas dans l'achat d'un navire et ce, pour éviter tout abus social.

Autrement dit, à défaut de réinvestir, l'armateur vendeur serait contraint de rembourser l'avantage fiscal *pro rata temporis* : à défaut de réinvestissement, la plus-value serait fiscalisée à l'issue de la période de 2 ou 3 ans, comme le prévoient les dispositions afférentes à la taxe au tonnage.

De la même façon, la part de la plus-value qui ne sera pas réinvestie dans la navigation commerciale, objet social de l'entreprise d'armement maritime, restera taxée à l'I.S. au titre de la plus value de cession.

Une telle possibilité serait par ailleurs une motivation pour favoriser le renouvellement de la flotte en année 8, 10 ou 12.

3.4.3* INTERVENTION DE LA BPI / OSEO EN CONTRE-GARANTIE ET COFINANCEMENT

Alors que les directions générales des banques ont décidé de réduire, voire de supprimer, le financement du shipping en raison de difficultés qui leurs sont propres (accès au marché dollars dans un premier temps, puis nécessité de respecter les nouveaux ratios de fonds propres réduisant la taille de leur bilan et développement d'une politique de "cross selling"), les armateurs français, soucieux de renouveler leurs flottes pour une gestion saine de leurs entreprises, ont imaginé un mode de financement alternatif : le marché obligataire.

Schémas de financements imaginés par la profession : il s'agit d'un financement en 2 phases : technique du « *bridge to bond* »

Les armateurs ont imaginé un financement en 2 phases : une phase de financement par crédit-bail pendant la construction du navire, une phase obligataire ensuite. Il s'agit d'un schéma de "bridge to bond" dans lequel les financements mis en place à la commande du navire ont vocation à être relayés par le produit de l'émission obligataire.

La première phase se détaillerait de la façon suivante :

- 20 % d'apport en fonds propres par les armateurs ;
- 55 % par les banques ;
- 25 % par OSEO/BPI en contre-garantie et ou co-financement.

Ces deux phases pourront clairement s'appuyer sur le financement déjà évoqué en crédit-bail fiscal.

Le schéma étudié avec les armateurs et proposé par OSEO/BPI

Finalement, le schéma sur lequel OSEO/BPI fait des propositions est le suivant :

- enveloppe d'investissements éligibles évaluée à 1 Md€ sur 3 ans ;
- financement en fonds propres des armateurs à hauteur de 20 %, soit 200 M€ pour l'ensemble du programme
- financement par OSEO/BPI en crédits subordonnés à hauteur de 25 % soit 250 M€
- financement bancaire sous forme de crédit-bail à hauteur de 55 %, soit 550 M€. Ce financement aurait vocation à être refinancé sur les marchés obligataires à l'issue de la phase de construction des navires.
- Surtout, contribution par les armateurs à un mécanisme de garantie mutualisée à hauteur de 10 % de la valeur de chaque navire pour contre-garantir le prêt consenti par BPI/OSEO. Cette garantie est actuellement exigée par OSEO/BPI pour conditionner son concours.

Les armateurs sont très opposés à un tel dispositif de garantie mutualisée pour de multiples raisons : en premier lieu, une entreprise d'armement maritime est une entité juridique indépendante qui lui interdit d'assumer des risques extérieurs à ceux de l'objet social de l'entreprise.

Aucun conseil d'administration d'une entreprise d'armement maritime ne pourra accepter un tel dispositif sauf à mettre chacun des administrateurs en situation d'encourir des risques juridiques au plan civil ou pénal.

De surcroît, il existe aujourd'hui peu de secteurs économiques où la profession soit prête à apporter, par entité économique individualisée, 20 % en fonds propres. (cf. ci-après)

Source	Pourcentage	Programme
Fonds propres des Armateurs	20 %	200 M€
OSEO – crédits subordonnés	25 %	250 M€
Banques – crédit bail	55 %	550 M€
Total navire	100 %	1.000 M€
Garantie des armateurs	10 %	100 M€

OSEO/BPI demande à bénéficier d'un mécanisme de garantie très (trop) protecteur :

- *la garantie mutualisée demandée par OSEO aux armateurs s'élèverait à 100 M€, soit 40 % de l'engagement d'OSEO*
- *OSEO bénéficierait également d'un deuxième rang de remboursement derrière les banques.*

Un besoin urgent de soutien :

À ce stade, les armateurs souhaitent un véritable soutien d'OSEO/BPI.

Les armateurs souhaitent ainsi que la demande de garantie mutualisée, impossible à mettre en place, soit abandonnée. Le maintien de cette exigence risque de compromettre les projets de financements des armateurs.

Compte tenu de l'objet, tant annoncé politiquement de la BPI, les armateurs sont désireux d'être accompagnés par celle-ci, mais sont cependant inquiets et constatent que la demande de garantie risque d'être un élément bloquant de leurs tentatives de solutions de financement de leurs actifs.

- *Ils souhaitent en conséquence que la BPI maintienne le principe d'un prêt de 25 % mais sans solliciter de garantie mutualisée des armateurs. Ceci serait totalement interdit par l'objet social de chaque armement maritime. C'est précisément le rôle de la BPI que de gérer son risque de crédit, quitte à ne réserver son soutien qu'à des entreprises "in boni".*
- *Il conviendrait que la BPI limite sa demande à une hypothèque de second rang.*

- *Un tel soutien et la finalisation du modèle sont urgents puisque de nombreux armateurs sont actuellement en phase de négociations avec leurs chantiers de construction et leurs partenaires bancaires traditionnels*

Proposition n° 19

Demander à la Banque publique d'investissement (BPI) de mettre en place des financements adaptés aux navires.

Les ministères respectivement chargés de l'économie et des finances d'une part et des transports et de la mer d'autre part, accompagneront les négociations entre Armateurs de France et la BPI sur ce sujet.



4* AMÉLIORER LA GOUVERNANCE DU SECTEUR PAR DES STRUCTURES PLUS CLAIRES ET UN CHOC DE SIMPLIFICATION EN MATIÈRE DE PROCÉDURES ADMINISTRATIVES

Pour améliorer la compétitivité des transports et services maritimes français, un dialogue renouvelé entre partenaires sociaux sera nécessaire. Mais cela n'éluide en rien la nécessité pour les administrations intervenant en matière maritime de modifier leurs errements actuels dans au moins quatre domaines :

- *Réduction du nombre des administrations intervenant en matière maritime et réadaptation des structures*
- *Reconstruction des indicateurs quantitatifs*
- *Simplification des procédures*
- *Relance d'actions internationales*

Il n'est cependant pas certain que ces administrations disposent des moyens quantitatifs et qualitatifs permettant de donner des suites positives à tout ou partie des propositions articulées ci-après. La tentation restera même forte de réduire le nécessaire à l'accessible et de présenter l'ensemble comme suffisant. Il sera donc utile d'établir à la suite de ce rapport un organe de suivi des propositions retenues et, en tout état de cause, un groupe de travail commun aux trois conseils consultatifs compétents (CNML, CSGM, CSMM), pourrait avoir le soin de faire un bilan annuel des actions entreprises dans ce domaine de la compétitivité.

4.1* Réduire le nombre des administrations compétentes en matière maritime

L'administration maritime a été soumise ces dernières années à de multiples forces centrifuges dont on n'arrive plus à savoir si elles ont été engendrées par une attrition excessive des ETP disponibles à la DAM, soucieuse, en conséquence, d'externaliser le plus possible de ses attributions, ou alors si elles correspondaient à une réelle logique fonctionnelle. En tout cas, elles inquiètent pour les incertitudes juridiques qu'elles laissent deviner. On peut souligner que chez les compétiteurs les plus actifs de la flotte française, c'est-à-dire presque partout ailleurs, la tendance est plutôt au recentrage de toutes les affaires maritimes, avec des points d'entrée polyvalents et des guichets uniques capables de répondre "en bloc" aux demandes globales des opérateurs maritimes.

En France, sur le point particulier, par exemple, du transfert de l'inspection du travail maritime au Ministère du travail, la situation est devenue complexe et difficile à débrouiller. On trouvera en annexe n°5 au présent rapport un document de synthèse présentant l'état actuel de ce transfert et l'ampleur des travaux à mener pour pouvoir disposer d'un système efficace de contrôle des dispositions dites "de l'État d'accueil", capable de réduire effectivement les pressions déloyales de compétitivité. Le système nécessaire à cet effet, reste entièrement à bâtir et il devrait l'être dans un cadre aussi unitaire que possible avec des personnels réellement compétents en matière maritime et internationale.

Sur ce point, il convient de relever que dans le journal *Le Marin* en date du 23 août 2013, la DGT (Direction générale du travail), a indiqué qu'il s'agit d'un « *challenge difficile* » car l'inspection du travail est pour le moment dans « *une phase de réforme dans son ensemble* » (projet de réforme SAPIN). Son aide pour desserrer les contraintes de compétitivité reste donc encore imprécise, mais, en même temps, le moment est favorable à la reconstitution d'une inspection du travail dédiée au maritime... C'est d'ailleurs le souhait exprimé par les deux plus importantes organisations syndicales maritimes rencontrées pendant la mission et qui est donc maintenant une option également envisagée par le Ministère en charge de l'inspection du travail, avec de vraies sections d'inspection du travail maritime ne travaillant que sur ce domaine (élargie aux activités portuaires et bien sûr à la pêche). C'est également de façon très explicite que les syndicats, rencontrés dans le cadre du présent rapport, ont unanimement demandé ce retour à une inspection du travail maritime étroitement corrélée, voire intégrée, aux centres de sécurité des navires.

En revanche, s'agissant des procédures de jaugeage et de délivrance des actes de nationalité des navires, les transferts de compétence entre les Douanes et les Affaires maritimes ont commencé et doivent être poursuivis avec constance et détermination.

La période est à la mise en place de guichets uniques et il serait anormal que l'administration maritime y échappe et même qu'elle suive un cours inverse.

Proposition n° 20

Recentrer sur la Direction des affaires maritimes au niveau central et sur les Directions interrégionales de la Mer l'ensemble des compétences maritimes françaises concernant les navires français comme les navires étrangers dans les eaux sous souveraineté française.

4.2* Reconstruire des indicateurs fiables, représentatifs et opérationnels

Un système d'indicateurs quantitatifs a plusieurs objectifs (cf. « *Les indicateurs quantitatifs de la politique maritime* » de Pierre Léonard, édition Paradigme, Caen 1989) : classer, rendre compte, prévoir. Les dernières statistiques disponibles concernant la flotte de commerce française et les emplois qu'elle engendre ne répondent qu'imparfaitement à ce triple objectif, et n'ont pas permis, ces dernières décennies, de repérer les évolutions les plus marquantes, qu'elles soient négatives ou positives pour l'emploi de la flotte de commerce française et donc de proposer en temps utile les inflexions nécessaires à notre politique maritime. Il faut les reconstruire et cet effort vient de commencer en liaison avec l'Observatoire mis en place par Armateurs de France avec les organisations syndicales.

4.2.1* CONSTATS

Les données les plus couramment reprises sur la flotte de commerce française n'ont concerné, jusqu'ici, que la partie de cette flotte déployée sur les divers secteurs du transport maritime. Cette approche n'est pas représentative, dans la mesure où elle s'exprime d'abord en termes de jauge, laquelle n'est pas significative pour la flotte de charge pour laquelle la capacité cubique, le port en lourd exprimé en tonnes métriques (tPL) ou le potentiel EVP (conteneurs équivalents vingt pieds), sont des données plus significatives suivant les segments de flotte. L'insuffisance de cette approche se manifeste au regard des exploitations maritimes hors transport et qui constituent maintenant pour la flotte française un secteur tout aussi important, sinon plus, en termes de chiffre d'affaire, de valeurs ajoutées et d'emplois créés. Il importe donc de compléter l'ensemble statistique FC (flotte de commerce), en y intégrant tous les segments de flottes (y compris la plaisance commerciale dite Yachting) créant des emplois navigants (hors pêche) qu'ils soient affectés aux transports ou non et quelle que soit la taille du navire.

La seconde insuffisance du dispositif actuel qu'il conviendrait d'éviter de prolonger, c'est sa non-corrélation avec les statistiques "emplois". Il n'est pas possible de suivre actuellement les évolutions des emplois (nationaux, communautaires, autres) engendrés par la flotte de commerce française, segment de flotte par segment de flotte. Pour les besoins du présent rapport, il n'a pas été possible de disposer de données "emplois" ainsi segmentées (exercice qui a été engagé). La mission n'a pu compter à ce stade que sur des estimations peu précises qui se résument à une répartition des ≈13 000 ETP pour moitié au titre de la flotte de transport (navires de plus de 100 Tb) et pour moitié pour les autres segments de flotte. Mais cette donnée ne vaut que pour les marins ressortissants de l'ENIM, de nationalité française ou non. Il

n'y a pas de données sur les emplois communautaires (qui sont couverts pourtant par les obligations RIF) et encore moins sur les tiers.

Il a été bien noté que la MFC (Mission flotte de commerce de la DAM) envisageait de modifier son dispositif actuel en l'étendant à d'autres segments de flotte : câbliers, navires de recherche sismique, navires offshore (y compris les navires affectés à la construction et à la maintenance des installations EMR) ainsi que les dragages les plus importants. Mais la prochaine statistique annoncée, si elle prend en compte de nouveaux segments de flotte, pourrait rester verrouillée à un seuil de jauge à 100 Tb, ce qui en limite singulièrement la portée ...

En fait, ce sont environ 550 navires sous notre pavillon (hors flotte contrôlée) qui doivent être pris en compte au titre de leurs apports réels à l'économie française et des créations d'emplois qu'ils engendrent. Il est à noter que le groupe *INFOMER* édite chaque année un supplément de son hebdomadaire *Le Marin* qui traite de la situation de chacune des compagnie résidentes françaises et déployant des navires marchands. Le groupe publie également un annuaire des navires français, toutes immatriculations confondues. Il en ressort, pour l'année 2012, un effectif de près de 900 navires dont 550 sous pavillons français (1^{er} et 2^e registres), le reste sous d'autres pavillons d'EM/UE ou encore d'autres pays (complaisants ou non).

L'existence de cette flotte française opérée sous d'autres pavillons est méconnue. C'est à tort, car en fait elle engendre, elle aussi, un nombre d'emplois sédentaires et d'emplois dérivés aussi important que celui des emplois navigants. Les emplois sédentaires sont les oubliés de l'analyse courante de la flotte de commerce française. Cependant si les exploitations "hydrocarbures" et "vrac sec" n'en engendrent que relativement peu, il n'en va pas de même pour les "navires à passagers" et les "lignes régulières". Pour ces dernières, les principaux exploitants français n'ont, en fait, qu'une petite partie de leur flotte ($\approx 10\%$) armée sous pavillon français. C'est donc majoritairement la gestion de leur flotte, toutes immatriculations confondues, opérée sur l'ensemble des trafics mondiaux qui crée l'emploi sédentaire. Il est à noter que l'interpénétration des emplois officiers navigants et cadres sédentaires est de plus en plus forte. Ce "continuum" mer-terre mériterait d'être mieux mesuré.

4.2.2* PROPOSITION

Il est tout d'abord nécessaire de bâtir un corpus statistique "flotte de commerce" mettant en avant l'emploi, qu'il soit navigant ou sédentaire, en distinguant pour les navigants : les ressortissants ENIM ; les ressortissants de régimes sociaux d'autres EM/UE et les autres. Pour les sédentaires, il conviendrait de répartir les données entre résidents français et Français expatriés.

Une deuxième répartition devrait être faite pour ces emplois entre tous les segments de la flotte de commerce, sans faire l'impasse sur les navires de petite taille (moins de 100 Tb), actuellement peu analysés, ni sur les navires de recherche de plus en plus exposés à la concurrence internationale, ni sur le yachting commercial.

Ces données “emplois” sont, dans ce corpus statistique, à corrélérer de façon étroite aux données “navires”. Les navires à prendre en compte devraient être tous ceux qui créent des emplois, y compris la grande plaisance professionnelle. L’objectif d’un tel corpus ne serait pas seulement de répondre aux besoins grandissants des rapports annuels d’activité au regard des exonérations des charges sociales, par exemple, mais aussi de mesurer les évolutions des marchés et des trafics de façon à déterminer des orientations à prendre en compte pour la politique maritime française et sa composante “emploi”, y compris en termes de formation.

Cet effort ne doit pas être conduit par la seule administration. Il faut y associer les usagers. Les associations professionnelles comme les conseils supérieurs compétents en matière maritime (CSMM et CSGM) devraient également reprendre ces analyses quantitatives.

Il conviendrait enfin de mesurer les valeurs ajoutées réalisées par les entreprises maritimes françaises pour en apprécier les évolutions, segment de flotte par segment de flotte.

Proposition n° 21

Fusionner et reformater les données emplois et flotte publiées par la DAM, en les sériant par segment de flotte, de manière à en faire une statistique maritime permettant une réelle aide à la décision.

Associer à cette statistique des indications de valeur ajoutée, segment de flotte par segment de flotte.

4.3* Mettre en place un choc de simplification

L’administration du pavillon ne doit pas être exclue du choc de simplification qui est mis, à juste titre, en avant par le ministre chargé de la mer, dans la ligne générale du Gouvernement. Il convient au préalable de mettre en place une instance de révision de l’ensemble des procédures en vue de repérer celles qui pourraient être utilement modifiées. La demande a un intérêt économique évident, comme rappelé plus haut, car l’attractivité du pavillon français est obérée par sa réputation de complexité procédurale. Par rapport aux autres EM/UE, nos démarches sont effectivement plus diversifiées. D’ores et déjà, sont à signaler quelques errements emblématiques de cette situation.

Elle commence, comme rappelé *supra*, dès la **francisation**. Celle-ci devrait être transférée aux Affaires maritimes et fusionnée avec l’immatriculation dans une procédure unique d’enregistrement valant acte de nationalité.

S’agissant de la **jauge**, elle répond pour les navires de plus de 24 m aux normes de la convention de Londres de 1969. Pour les navires de commerce de moins de 24 m, qui sont fréquents à l’offshore, la norme française consiste à leur appliquer la convention de Londres jusqu’à 15 m. L’application de cette convention à des navires, pour lesquels elle n’a pas été conçue, n’est pas pertinente. Une mesure de simplification s’impose et mieux vaudrait appliquer à ces navires de commerce de 15 à 24 m ou de plaisance professionnelle, les normes prévues en France pour les

navires de moins de 15 m qui sont simples à calculer et parfaitement représentatives pour les navires qui ne sont pas couverts par la Convention de Londres.

Proposition n° 22
Simplifier drastiquement les modalités de calculs de la jauge nationale pour les navires de moins de 24m.

Une deuxième procédure, à impérativement simplifier, est celle du visa de la **décision d'effectif**. Comme rappelé *supra*, dans la situation actuelle, une décision d'effectif prise par un armateur doit être visée par l'administration des affaires maritimes du port d'immatriculation, lequel doit demander, avant de le faire, un avis au centre de sécurité des navires qui suit l'unité en cause. Or le guichet unique (GU) du RIF n'est ni port d'immatriculation (ce qu'était le TAAF), ni centre de sécurité des navires. Ce sont quatre services qui se trouvent ainsi impliqués et les cas de retards ne sont pas rares, alors que l'entrée en flotte, d'un navire, surtout acquis en seconde main, doit être une opération rapide et simple. Elle l'est presque partout ailleurs qu'en France. Il convient de tout recentrer sur le GU/RIF pour les navires qui sont suivis.

La troisième procédure, qui pourrait être simplifiée, est celle du **rôle d'équipage** lui-même. Avec la télé-déclaration, le rôle sur les navires de commerce a un sens infiniment moins large que celui qui était le sien au moment de sa dernière réforme législative en 1942. Il n'est plus une liste exhaustive des membres de l'équipage assujettis à l'ENIM avec leur affectation et ce n'est plus vraiment un titre, comme peut l'être le permis de navigation. Dans beaucoup d'entreprises, un rôle collectif permet de simplifier les déclarations sans référence à un navire particulier mais par rapport à la flottille (composée généralement de navires du même type) à laquelle il appartient. Un principe similaire, que l'on pourrait nommer "rôle d'entreprise" devrait être retenu pour tous les armements, qui en feraient la demande, avec mise au point d'une modalité de calcul des quotités RIF (25%-35% des effectifs navigants), consolidée sur l'ensemble de l'entreprise et couvrant à la fois les personnels navigants effectivement embarqués sur les navires français de l'entreprise, ou sur d'autres navires gérés par la même entreprise, comme proposé *supra*. Il faut, là aussi, faire gérer cette procédure par le GU/RIF, avec le maximum possible de télédéclarations, à charge pour le GU/RIF d'en extraire les données nécessaires aux organismes sociaux (ENIM notamment). Une note en annexe n°3 au présent rapport développe la problématique de la question et détaille les propositions relatives à cette transmutation du rôle d'équipage.

S'agissant des navires, il conviendrait de ne conserver qu'une liste d'équipage reprenant les personnels réellement embarqués, avec néanmoins un minimum d'harmonisation, pour pouvoir assurer les traitements informatiques et statistiques nécessaires. Ces listes devraient comprendre une répartition claire entre nationaux, ressortissants d'autres EM/UR entrant dans les quotités prévues par les règles relatives au 1^{er} comme aux seconds registres, et marins d'autres nationalités.

Sans doute faut-il rappeler ici que, depuis l'entrée dans l'UE d'EM disposant d'une main-d'œuvre maritime qualifiée et abondante et, en outre, disposée à travailler aux standards internationaux, la question de la quotité de marins nationaux sous RIF, et même sous premier registre, est essentielle. Certes, elle est protectrice pour l'emploi

national, mais de moins en moins puisqu'on ne peut l'opposer à ces navigants européens nouveaux entrants. Cette quotité ne suffit donc plus et autant ne pas se le cacher. Ceci renvoie, comme on l'a vu *supra*, à l'employabilité intrinsèque du marin français, y compris sous pavillon national premier registre.

Proposition n°23

Supprimer le rôle d'équipage. Le remplacer par une déclaration sociale couvrant tous les champs et accompagnée du paiement correspondant (DMIST – déclarations mensuelles informatisées des services et taxes) élargie et par une liste d'équipage normalisée pour les autres fonctions du rôle actuel.

Un des chantiers, commencé depuis déjà quelques années, et à poursuivre impérativement comme indiqué au § 2.3.1* *supra* (proposition n°13), est celui des délégations aux sociétés de classe pour le contrôle des navires de commerce. Il participe à la simplification et à la modernisation nécessaire de l'action de l'administration maritime. Il a des conséquences pour l'organisation des services. En effet, ce choix permet de recentrer les effectifs qualifiés de l'administration, **qu'il ne faut en aucun cas diminuer, et même augmenter**, sur notamment les plus difficiles et les plus essentielles de ses missions c'est à dire :

- *le contrôle et la certification des sociétés de classe ;*
- *le suivi des navires complexes sous pavillon national, suivi au demeurant nécessaire pour le maintien des qualifications des inspecteurs de la sécurité des navires ;*
- *le contrôle par l'État du port, y compris dans sa dimension sociale maintenant absolument nécessaire ;*
- *le suivi et le contrôle de l'application des dispositions " de l'État d'accueil".*

L'ampleur de ces changements conduit à se poser cependant la question des moyens humains à aligner pour pouvoir les mener à bien.

Proposition n°24

Mettre en place au sein de la Direction des affaires maritimes des moyens en personnels mis à disposition temporairement par les corps ministériels d'inspection pour accompagner, pendant une période transitoire, la mise en œuvre de ces nouvelles dispositions (propositions de 20 à 26).

4.4* Élargir les compétences du guichet unique RIF

Le positionnement international de la flotte française repose, pour l'essentiel, sur le RIF, sur sa notoriété, sur son efficacité et sur sa disponibilité. Les conditions de fonctionnement de son guichet unique sont donc primordiales.

4.4.1 CONSTATS

L'un des avantages obtenus lors de la constitution du RIF, portait sur la création d'un guichet unique pour le suivi des navires qui y étaient immatriculés. La promotion de cette immatriculation, en direction de navires qui n'étaient pas immatriculés au

TAAF et/ou qui n'envisageaient pas d'être placés sous premier registre, était évidemment dans les missions du GU/RIF, mais il s'agit en fait d'une mission qui devrait être partagée par toute l'administration maritime.

En première approche et au regard des moyens déployés pour en assurer la promotion (GIE fiscal notamment), on peut estimer que tous les navires qui étaient jusqu'ici sous RIF l'ont été. On peut noter une extension intéressante vers le yachting commercial, ce qui a été générateur d'une trentaine d'immatriculations (et plus d'une centaine d'emplois subséquents) de navires de plus de 24 m.

4.4.2* PROPOSITIONS

Il faudrait donc donner au GU/RIF toutes les compétences lui permettant d'être vraiment unique (y compris les fonctions de port d'immatriculation et d'attache) et d'y transférer les trois ou quatre ETP nécessaires (réfèrent technique et agents gestionnaires des procédures) à cet effet. Il conviendrait dans ces conditions de le transformer en service à compétence nationale avec l'identité et la visibilité nécessaire pour assurer la promotion de la flotte sous pavillon national dont c'est le principal, sinon le seul, support d'expansion possible sur la plupart des marchés maritimes internationaux. Il faut, au demeurant, lui donner une identité visible. Un développement particulier de cette question se trouve en annexe n°2.

Proposition n° 25
Transformer le Guichet unique du RIF en service à compétence nationale et élargir ses attributions.

Au delà des mesures de simplification préconisées *supra*, il est nécessaire d'engager une démarche de simplification collaborative à partir des attentes exprimées par les entreprises du secteur et, surtout, coproduites avec elles, en lieu et place d'un processus uniquement administratif de simplification.

La simplification dans le domaine des transports maritimes doit s'inscrire dans la logique du diagnostic établi par le député Thierry MANDON dans son rapport : **Mieux simplifier « la simplification collaborative » (rapport de synthèse de la mission parlementaire de simplification de l'environnement réglementaire, administratif et fiscal des entreprises-2013).**

Le secteur maritime devrait ainsi faire part des secteurs qui pourraient entrer dans le champ d'un programme planifié sur trois ans et à traduire en plan d'actions triennal à partir du 1^{er} janvier 2014.

4.5* Renouveler l'action maritime internationale de la France

La France est actuellement absente de tout débat sur les conditions de concurrence entre immatriculations. Depuis l'échec de la convention internationale sur l'immatriculation des navires de 1986, ce type de débat ne s'est pas vraiment

développé et les conditions pour le tenir ne semblent pas réunies à un niveau international, mais notre pays devrait au moins prendre une initiative européenne en la matière.

4.5.1* CONSTATS

Une grande partie de la compétitivité de certains de nos concurrents internationaux est acquise, pour partie, par la méconnaissance délibérée des conventions internationales, notamment en matière sociale¹. La Convention sur le travail maritime (MLC2006), qui se met actuellement en place et pour autant qu'elle soit effectivement contrôlée, devrait permettre un assainissement de la situation en autorisant le bannissement des exploitations les plus critiquables.

Notre pays vient, comme rappelé *supra*, de se doter d'une législation "pays d'accueil" qui devrait permettre d'imposer une égalisation des conditions de travail, mais cela ne vaudra que pour un nombre de trafics restreint : les dessertes insulaires en cabotage national, la mise en place et la maintenance des EMR et les exploitations pétrolières installées dans les eaux sous souveraineté française. Ce n'est pas rien, puisque au moins un sur deux des emplois de marins français, y sont développés. La question qui se pose est donc, là aussi, celle des moyens qui seront mis en place pour en assurer le contrôle.

Dans le ressort de l'UE, les trafics entre EM/UE sont totalement ouverts à tous les pavillons et, entre les ports de chaque EM/UE, la concurrence est entière entre navires de premier et de second registre de tous les navires battant pavillon d'un EM/UE. Or les conditions qui prévalent dans chacun des EM/UE sont très différentes. Pour les uns, il n'y a aucune condition de nationalité pour les membres de l'équipage sous un registre unique et le seul encadrement est celui de la MLC2006. Pour d'autres, il y a nécessité d'être ressortissant d'un EM/UE pour tout (premier registre) ou partie (second registre) de l'équipage. Les écarts, cependant, se réduisent du fait de l'arrivée croissante sur le marché de l'emploi maritime européen de navigants (officiers comme personnels d'exécution) provenant d'EM/UE nouvellement entrés dans l'UE. Au regard des règles de libre circulation des travailleurs au sein de l'UE, aucune règle de nationalité ne peut leur être opposée que ce soit sous un premier ou sous second registre en France comme dans les autres EM/UE. Les navigants en cause peuvent rester couverts par leur système national de sécurité sociale (au travers d'un système de détachement) et peuvent être recrutés par le biais d'agences de gestion de personnel maritime. La situation sociale du personnel maritime en Europe est donc devenue un *patchwork* avec une tendance à une situation médiane, certes conforme à la MLC2006, mais nettement en retrait par rapport aux exigences des réglementations EM/UE, assorties en France, des dispositions issues des conventions collectives et des accords d'entreprises. Cette situation n'est évidemment pas satisfaisante.

¹ Elle l'est aussi, il faut le rappeler, par des modalités d'intervention étatique simples et mises en œuvre par des services unifiés agissant de façon coordonnée.

4.5.2* PROPOSITIONS

Il importe que la France, à un niveau européen et international, tente de relancer un processus d'éradication de la complaisance maritime qui n'est qu'une des apparences des paradis fiscaux et qui, en outre, permet la constitution de véritables paradis d'exonération pénale. À cet égard, une remise en avant du processus de ratification de la Convention de Genève (1986) sur l'immatriculation des navires et la nécessité d'une définition claire sur le lien substantiel entre les exploitants de navire et les États de pavillon serait utile. Sur un plan européen, en particulier, notre pays pourrait soutenir une rencontre internationale permettant de poser les bases d'un système harmonisé d'immatriculation des navires et d'étudier la possibilité d'une réglementation européenne "continent d'accueil" permettant de relever les standards appliqués par les navires battant le pavillon d'États non membres de l'UE, et opérant entre EM/UE, sur le modèle de ce qui vient d'être décidé en France. La France doit reprendre ce flambeau de la lutte contre la complaisance maritime pour l'établissement de règles de concurrence entre les pavillons, notamment, au niveau intra-communautaire.

Du point de vue communautaire, il est important de souligner la vacuité du débat sur la stratégie maritime de l'Union. L'ajournement *sine die* de l'examen des propositions du rapport COLEMAN sur la compétitivité du transport maritime en attestent, tout comme l'absence totale de débat actuel sur ce secteur majeur pour le commerce de l'Union. Les positions des États-membres paraissent devenir, de plus en plus, irréconciliables et la France a perdu d'anciens alliés, comme la Belgique ou l'Italie, qui ont fait le choix ces dernières années d'une stratégie de complaisance au mépris d'un positionnement pavillon-État du port sur lequel notre pays se retrouve isolé.

La France ne pourra faire l'économie à terme d'un débat stratégique autour de ce dernier point. Il s'agira alors d'affirmer ou de faire évoluer notre doctrine ainsi que de répondre présent aux enjeux du XXI^e siècle que d'aucuns considèrent comme le siècle maritime.

Proposition n° 26

Prendre l'initiative d'une rencontre internationale sur la question de la concurrence intra-européenne entre pavillons.

Un point particulier, terrain de conflits potentiels, mérite, en outre, une attention particulière, c'est celui des normes européennes et internationales. Dans le secteur du transport maritime, elles sont, pour une majorité d'entre elles, élaborées au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Organisation internationale du travail (OIT). La présence française et sa capacité à peser sur le débat doivent être repensées, en associant mieux les parties prenantes, comme le font d'autres délégations.



5* CONCLUSIONS

L'important est d'abord de se fixer un objectif. Les "Plans MARINE MARCHANDE" des années 70 ne procédaient pas autrement avec mise en avant de projections "flotte" exprimées en millions de tonnes de port en lourd (tPL) : 10 MtPL. On pourrait recommencer de la même manière, mais le monde et la flotte française ont changé. Il ne s'agit plus de transporter le commerce extérieur, mais de créer de la valeur ajoutée à partir des métiers maritimes. C'est donc la donnée "emplois" et plus spécialement "emplois maritimes qualifiés" qui doit maintenant primer en termes d'objectifs sur la donnée "flotte", sans pour autant que celle-ci ne soit perdue de vue. Au-delà, c'est la valeur ajoutée du secteur tout entier qui doit être considérée.

L'objectif pourrait, alors, être d'arriver à la fin de la décennie en cours à un effectif correspondant à une masse critique à retrouver d'ici 10 à 15 ans de 20 000 emplois navigants (contre 13 à 14 000 actuellement, en équivalents temps plein) et de 10 000 sédentaires par exemple. L'intérêt en serait de participer à la réduction du chômage et de participer à la création de la valeur ajoutée.

Cet objectif ne peut être atteignable qu'en ne perdant pas de terrain, tout en ouvrant de nouvelles perspectives à nos entreprises maritimes et à leurs salariés, navigants et sédentaires. **Il faudrait pouvoir, comme dans les autres pays de l'OCDE se trouvant dans les mêmes contraintes que la France, déduire du niveau concurrentiel subi l'écart de compétitivité et en tirer les conséquences.** Le principe général pour les pays maritimes de la sphère occidentale (Amérique du Nord, Australie, Europe) est d'accepter l'effort budgétaire de soutien social et fiscal à l'industrie maritime, car il se traduit par un résultat économique en termes de valeur ajoutée et d'emplois, notamment de gestion et de services.

Une difficulté en Europe se trouve dans l'absence de "sur" protectionnisme du marché domestique, puisque qu'elle est à la fois confrontée sur ses cabotages nationaux à une concurrence économique interne et à une ouverture quasi complète à tous les pavillons du trafic entre EM/UE. La définition d'un petit secteur énergétique orienté en faveur du pavillon national, doit être considérée comme une nécessité et une opportunité. L'approvisionnement énergétique (extension de la loi de 1992) est un socle d'activités et d'emplois, aux côtés du marché des transbordeurs et des navigations de proximité, qu'il faut donc défendre avec constance et détermination.

On convient, aussi, en se référant au fil conducteur du présent rapport, d'examiner systématiquement le bien fondé de tous les errements maritimes qui n'ont cours quasiment nulle part ailleurs que dans notre pays et de souligner l'intérêt qu'il y aurait à y mettre en place des procédures qui prévalent presque partout ailleurs, dans le respect des conventions internationales pertinentes et de nos engagements européens. Ceci vaut, bien sûr pour la flotte de commerce, mais tout autant pour la pêche maritime.

5.1* Des fondamentaux à conserver

Ces fondamentaux, dont la conservation est essentielle, mais qui peuvent être améliorés, se répartissent en deux familles : trafics et soutiens existants.

5.1.1* LES DESSERTES, LES TRAFICS, LES EMPLOIS À DÉFENDRE

La flotte de commerce sous pavillon national est bien présente sur des dessertes et des trafics comme la desserte des îles françaises de métropole (Ponant, Corse), sur les services portuaires, les transports de pétrole brut (et demain d'autres produits énergétiques). Le maintien de cette présence demande une vigilance de tous les instants, car ils concourent de façon importante au maintien de notre flotte dans son format actuel. On ne peut les négliger.

S'agissant des emplois nationaux, ils sont liés pour la plus grande partie d'entre eux, mais pour partie seulement, aux navires sous pavillon français. La communauté des marins français a aussi vocation à l'expatriation sur d'autres navires et à servir dans les exploitations à terre, dont l'imbrication avec les bords, est de plus en plus étroite. Chaque emploi français demandant une compétence de navigant, où qu'il soit et pour quelque durée que ce soit, mérite d'être défendu, en ce qu'il concourt à l'excellence maritime française. Ce point doit être maintenant pris en compte par l'ENIM afin de transcender le lien marin/navire en un lien marin/armement, en y rétablissant une meilleure garantie pour les emplois nationaux qui seraient ainsi "déconnectés" dans, des limites à prévoir, d'un embarquement exclusif sur navire sous pavillon français. Mais là encore, cette approche doit s'appuyer sur des règles simples.

5.1.2* FISCALITÉ, FINANCEMENTS DES NAVIRES & EXONÉRATIONS DE CHARGES SOCIALES PATRONALES

- Taxe au tonnage

Bien ancrer la taxation forfaitaire au tonnage d'une application généralisée dans les États-membres de l'Union européenne et qui correspond bien aux besoins des armements français.

Ceci ne dispense pas d'étudier, en terme de compétitivité, et en lien étroit avec la Direction de la législation fiscale, une baisse des taux français ainsi qu'un élargissement, à la marge, de l'assiette des activités entrant dans le champ d'application de la taxe au tonnage. Une comparaison européenne tendrait à démontrer une certaine "timidité" de la France, en la matière.

- Exonération des charges sociales patronales

Bien ancrer le dispositif d'exonération des charges sociales patronales, qu'il s'agisse des exonérations sociales patronales "ENIM" (maladie, vieillesse et invalidité) ou des exonérations "non ENIM" (Assedic et allocations familiales) pour les navires à passagers immatriculés au 1^{er} registre.

- Crédit bail

Bien ancrer le dispositif de crédit-bail pour le financement des navires avec la rétrocession de l'avantage fiscal aux armateurs, permettant de réduire le coût d'acquisition des nouveaux navires par ces derniers. Ces dernières dispositions nécessitent des améliorations exposées dans la partie 3 du présent rapport, passant par une adaptation au secteur du transport maritime de l'article 39 C du Code général des impôts.

5.2* Des chantiers à ouvrir ou à poursuivre

5.2.1* NOUVELLES EXPLOITATIONS & NOUVEAUX TRAFICS

On peut lister, comme suit, les secteurs (non exhaustifs) de développement qui paraissent les plus ouverts et qui méritent, de ce fait, une attention particulière des Pouvoirs publics :

- *les exploitations offshores ;*
- *la construction des installations EMR, puis leur maintenance ;*
- *le transport de tous les produits énergétiques en général, et pétroliers en particulier ;*
- *les dessertes sous RIF dans des secteurs où aucun navire français premier registre n'est présent ;*
- *les croisières "haut de gamme", en usant de l'immatriculation Wallis et Futuna qui est particulièrement adaptée à leur exploitation.*

5.2.2* UNE APPROCHE RENOUVELÉE DU FINANCEMENTS DES NAVIRES , DES DISPOSITIONS FISCALES À ADAPTER ET DES ALLÈGEMENTS DE CHARGES SOCIALES À ÉTENDRE AVEC MESURE

Les mesures proposées pour renforcer la compétitivité de nos armements maritimes concernent essentiellement :

- L'accès des armements au CICE pour leurs personnels navigants
Permettre un accès au "crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi" aux armements opérant des navires relevant du premier registre et exposés à la concurrence internationale dans l'exercice de leurs missions.
- L'extension de l'exonération des charges sociales patronales non ENIM
Il s'agit de l'exonération des charges patronales ASSEDIC et allocations familiales. Cette mesure qui s'applique aujourd'hui aux navires à passagers relevant du 1^{er} registre devra être étendue, en limitant cette extension, aux seuls armements maritimes soumis à la concurrence internationale pendant l'exercice de leurs missions.

- *La rénovation des mesures fiscales relative à l'investissement maritime*

L'objectif est d'assurer le renouvellement de notre flotte de commerce, en créant une dynamique de flotte jeune, en accompagnant les armateurs pour leur permettre de dégager les fonds propres nécessaires à l'achat de nouveaux navires et requis par les banques, en les incitant à réinvestir.

À cet effet, une amélioration du dispositif introduit par l'article 39 C du Code général des impôts est nécessaire.

Cette amélioration consiste à exonérer d'impôt sur les sociétés la plus value de cession réalisée par l'armateur, sous réserve qu'il ait pris la décision d'investir, dans l'achat d'un ou de nouveaux navires, trois ans à compter de l'année fiscale au cours de laquelle a été réalisée la plus value de cession.

5.2.3* UNE GOUVERNANCE DU SECTEUR MARITIME À ADAPTER

Les objectifs qu'il conviendrait de pouvoir maintenant s'assigner (liste non exhaustive) sont :

- *une réunification aussi complète que possible des administrations maritimes ;*
- *la mise en place de statistiques décisionnelles rassemblant flotte et emplois ;*
- *une réduction généralisée des complications qui caractérisent le monde maritime français*
 - tant dans ses structures administratives, professionnelles, et les organes consultatifs qui en traitent ;
 - qu'en ce qui concerne les procédures mises en œuvre qui ne doivent être ni inutiles, ni excessives, ni superfétatoires ;
- *la reconnaissance de la nécessité d'une étude d'impact sur la compétitivité pour chaque nouvelle mesure sociale ou environnementale, qu'elle soit en transposition comme en décision nationale :*
 - en gardant en mémoire qu'il serait peu pertinent de conforter des protections sociales dont le coût pourrait en faire disparaître les bénéficiaires ;
- *la remise en place dans le Code des transports des dispositions concernant le travail maritime et pour lesquelles le Code du travail n'est intrinsèquement pas adapté ;*
- *la reconstitution d'une inspection du travail maritime dédiée et orientée principalement sur le contrôle de la MLC2006 et des conditions "pays d'accueil" agissant dans le cadre des contrôles de l'État du port :*
 - notamment pour les navires étrangers opérés régulièrement au départ des ports français (transbordeurs, navires de travaux maritimes ...) ;
 - mais aussi pour les conditions d'armement des caboteurs opérant dans les approches maritimes de l'Europe, comme proposé par la DAM ;
- *le renforcement de l'unicité et la mise à niveau d'un service à compétence nationale du Guichet unique du RIF ;*

- *le transfert de la délivrance des actes de nationalité de l'administration des Douanes à l'administration des Affaires maritimes ;*
- *le repérage et l'élimination de toutes les procédures inutiles ou superfétatoires, dans le cadre d'un choc de simplification et la mise en place d'une revue générale des procédures s'appliquant aux navires comme aux marins ;*
 - notamment celles concernant les navires de service et les navires de charge de moins de 24 m, souvent soumis à des exigences, n'ayant cours nulle part ailleurs, et qui sont inadaptées aux exploitations en cause ;
 - sans écarter de cette révision les règles applicables aux navires de pêche qui souffrent autant que les navires de commerce précités au § *supra* de telles procédures.
- *une reconstitution, tant par l'administration et les partenaires sociaux, que par les conseils consultatifs, d'un ensemble de données statistiques fiables, représentatives et harmonisées concernant l'emploi et la flotte ;*
- *un retour actif de l'administration française sur la scène internationale :*
 - avec, en priorité, une action communautaire sur les conditions de concurrence entre pavillons dans les dessertes intracommunautaires,
 - puis une relance du processus de ratification de la convention de Genève sur l'immatriculation des navires et la définition de la consistance d'un lien substantiel entre le pavillon et les opérateurs ;
 - et un projet de modification de la Convention de Bruxelles de 1952 sur les responsabilités pénales en cas d'abordage en haute mer.

Tous ces changements de procédures et de réduction des démarches administratives pour les usagers impliquent une simplification du mille-feuilles législatif et réglementaire, de façon à ce que, techniquement et informatiquement, on puisse sortir des blocages actuels.

Il faut cependant être conscient que, même en agissant sur tous ces leviers à la fois, la réduction des écarts de compétitivité, ne pourra être suffisante sans la coopération des partenaires sociaux qui ont un rôle à jouer et une responsabilité à assumer, le contexte budgétaire actuel ne donnant que des marges de manœuvre très restreintes.

5.3* Les modifications législatives et réglementaires à conduire

5.3.1* UN IMPORTANT TRAVAIL LÉGISLATIF À ENTREPRENDRE D'URGENCE

Un bon nombre des mesures proposées *supra* demandent des modifications législatives importantes (à intégrer ensuite dans le Code des impôts, les projets de lois de finances, le Code de l'énergie ou le Code des transports). Tel est le cas :

- *de la modernisation de la loi du 31 décembre 1992 sur les transports maritimes pétroliers par modification du Code de l'énergie ;*

- *de l'embarquement sur les navires sous pavillon français de gardes privés pour la protection contre la piraterie ;*
- *de l'extension limitée de l'exonération des charges sociales (Projet de loi de finances initiale pour 2015) ;*
- *de l'adaptation de l'article 39 C du Code général des impôts pour améliorer le financement des navires (Projet de loi de finances) ;*
- *de l'accès au Crédit impôt compétitivité emploi (CICE) pour les entreprises maritimes employant des marins à bord de navires immatriculés au premier registre et exposés à la concurrence internationale pendant l'exercice de leurs missions (Projet de loi de finances) ;*
- *de l'abrogation de la loi du 1^{er} avril 1942 sur les titres de navigation et notamment le rôle d'équipage (dispositions maintenant intégrées au Code des transports a.5231-1) ;*
- *de l'élargissement à tous les navires français à passagers assurant des croisières de plus de 48 h de la possibilité d'installer des casinos comme prévue par la loi du 15 juin 1907 telle que modifiée par la loi du 4 avril 2006 ;*
- *etc.*

L'articulation de l'annonce de ces mesures avec celles qui constitueront l'agenda du Comité interministériel de la mer (CIMer), prévu début décembre, est en cours.

La question qui se pose concernant ces modifications est celle du véhicule législatif à retenir. On peut envisager soit :

- *une série d'amendements à insérer dans les projets de loi en cours de discussion ;*
- *un projet ou une proposition de loi unique portant "diverses dispositions d'ordre maritime" (DDOM) :*
 - *ce véhicule législatif pourrait également intégrer une modification de l'article 2 de la loi n°2005-412 maintenant intégrée au code des transports en vue de permettre l'enregistrement au RIF :*
 - *des navires de pêche professionnelle exploités dans des zones et pour des espèces selon une liste fixée par décret ;*
 - *des navires de plaisance professionnelle (Yachting) de 12 à 24 m ;*
 - *ainsi que certaines dispositions relatives au statut des femmes marins ;*
 - *et d'autres dispositions maritimes d'ordre législatif en souffrance ;*
- *en tout état de cause, les dispositions fiscales et budgétaires seront à insérer dans une loi de finances, les autres dans un ou plusieurs véhicules législatifs séparés...*

5.3.2* DES TRAVAUX RÉGLEMENTAIRES À NE PAS DIFFÉRER

De nombreuses dispositions réglementaires seraient ensuite, ou d'ores et déjà, à modifier, là aussi en liaison avec le CIMer (Comité interministériel de la mer) de décembre 2013. Quelques lignes de conduite pourraient présider à ces travaux administratifs :

- *prévoir à l'avance une intégration, autant que faire se peut, dans les chapitres maritimes de la partie réglementaire du Code des transports ;*
- *faire précéder chacune des mesures réglementaires envisagées d'une étude d'impact sur la compétitivité ...*

Les textes réglementaires à modifier ou à prendre sont, notamment :

- *le décret sur les types de navires à retenir pour l'obligation de détention prévue par la loi du 31 décembre 1992 sur les transports maritimes pétroliers ;*
- *le décret 2006-462 du 21 avril 2006 sur la liste des lignes maritimes à passagers exclues du RIF et qui ne devrait plus comprendre des exploitations sur lesquelles aucun navire à passagers sous premier registre n'est plus exploité ;*
- *le décret 2006-142 du 10 février 2006 relatif au GU/RIF en vue de le transformer en service à compétence nationale "régimes spéciaux" ;*
- *les textes :*
 - *douaniers relatifs à la francisation des navires*
 - *et "affaires maritimes" concernant l'immatriculation des navires, en vue de les unifier en une procédure unique d'enregistrement constituant acte de nationalité, pouvant valoir également permis de navigation, à gérer par les affaires maritimes ;*
- *un décret instituant une liste d'équipage normalisée remplaçant le rôle d'équipage ;*
- *un décret reconstitutif d'une inspection du travail maritime dédiée ;*
- *un décret d'application de la loi du 4 avril 2006 sur les jeux de hasard sur les navires de croisière et affectant les taxes afférentes à cette activité aux collectivités territoriales dans lesquelles ils sont immatriculés ;*

et surtout :

- *la mise en place, par voie de circulaire ministérielle, d'une obligation, pour chaque mesure nouvelle ayant une incidence maritime, d'intégrer dans l'étude d'impact, principalement et en liaison avec les usagers, les conséquences de la mesure sur la compétitivité des armements concernés ;*

- *la mise en place également par circulaire ministérielle d'une Revue générale des textes actuellement applicables aux navires et aux gens de mer en vue d'en éliminer, autant que faire se peut, les doublons et toutes les autres sources procédurales de pertes de compétitivité.*

Ces trois groupes d'actions, devraient être simultanément engagés. Il en va de la compétitivité de notre flotte et de l'avenir de nos emplois maritimes.



RAPPEL DES PROPOSITIONS

PROPOSITIONS EN FAVEUR DE L'EMPLOYABILITÉ DES MARINS ET DE L'ATTRACTIVITÉ DU PAVILLON

Proposition n° 1

Rendre obligatoire au moins un embarquement sur un navire battant pavillon tiers en cours de formation d'officier à l'ENSM.

En matière d'enseignement maritime, ne plus fermer la porte à la monovalence, dès la formation initiale, sans pour autant se défaire de la polyvalence qui reste pour la plupart des exploitations maritimes un plus indispensable.

Proposition n° 2

Mettre en place à l'ENSM un cursus spécialisé en matière de travaux maritimes (Offshore, EMR, etc.)

Permettre à l'ENSM de réussir sa rénovation.

Proposition n° 3

Aller vers la création de rôles d'entreprise.

Assouplir l'ensemble des procédures pour permettre à plus de navigants français d'obtenir des embarquements sur tous types de navires et dans les services à terre de l'armement, sans changer de statut. La notion de rôle d'entreprise doit en la matière avoir un rôle central.

Proposition n° 4

Assortir la transposition des normes internationales et européennes d'études d'impact de compétitivité et y associer les fédérations professionnelles et les organisations syndicales.

Proposition n° 5

Prendre sans attendre une nouvelle disposition législative étendant aux produits pétroliers raffinés et aux gaz de pétrole liquéfiés l'obligation de détention de navire sous pavillon français prévue par la loi du 31 décembre 1992.

Face aux dépavillonnements envisagés à court terme, mettre en place des solutions intérimaires.

Proposition n° 6

Prendre sans attendre une disposition législative autorisant l'embarquement à bord des navires français des gardes privés pour lutter contre la piraterie.

Proposition n° 7

Adapter la loi relative au RIF et ses décrets d'application pour étendre le champ de cette immatriculation à toutes les exploitations ouvertes à la concurrence internationale et sur lesquelles les navires français de premier registre ne sont pas présents.

Proposition n° 8

Élargir les dispositions de la loi de 2006 autorisant les casinos embarqués aux navires français immatriculés à Wallis et Futuna.

Prendre les décrets d'application permettant à cette loi d'avoir son plein effet pour tous les navires de croisières battant pavillon français.

Proposition n° 9

Fusionner les procédures de francisation et d'immatriculation des navires en un acte d'enregistrement unique, valant acte de nationalité.

Proposition n° 10

Aligner le régime français des hypothèques maritimes sur celui des autres États-membres de l'Union européenne qui reposent sur un droit fixe et non proportionnel à la valeur du navire.

Proposition n° 11

Supprimer la décision d'effectif pour tous les navires soumis à l'obligation d'un certificat international sur la composition de l'équipage.

Proposition n° 12

Unifier les contrôles sociaux entre navires français et navires étrangers pour la Convention du travail maritime (MLC2006) et au sein des contrôles de l'État du port pour les dispositions "pays d'accueil".

Proposition n° 13

Mettre en place une nouvelle tranche de délégations techniques aux sociétés de classe en vue d'unifier au maximum et de réduire le nombre de visites de contrôle.

Proposition n° 14

Mettre en place une “revue générale des normes législatives et réglementaires maritimes” en vue d’examiner, pour chacune d’entre elles, sans tabous et sans exclusion, ce qui pourrait être fait pour les rapprocher et simplifier au maximum le corpus normatif, actuellement applicable aux navires et aux marins.

PROPOSITIONS EN MATIÈRE FISCALES ET BUDGÉTAIRES AINSI QUE DE CONCOURS DE LA BPI, POUR MIEUX ACCOMPAGNER LES ENTREPRISES MARITIMES DANS LE RENFORCEMENT DE LEUR COMPÉTITIVITÉ ET LE RENOUVELLEMENT DE LEUR FLOTTE

Proposition n° 15

Bien ancrer le dispositif de la taxation au tonnage.

Proposition n° 16

Étendre le bénéfice du CICE aux armements opérant des navires relevant du premier registre et exposés à la concurrence internationale pendant l’exercice de leurs missions ; ce crédit d’impôts étant assis sur les rémunérations versées aux personnels navigants dans les conditions cumulatives suivantes :

- *les personnels navigants devront être embarqués à bord de navires immatriculés au premier registre métropolitain ;*
- *les personnels navigants devront être embarqués à bord de navires exposés à la concurrence internationale ;*
- *les rémunérations des navigants prises en compte pour l’assiette du crédit d’impôt seront celles définies pour le calcul des cotisations de sécurité sociale à l’article L. 242-1 du code de la sécurité sociale, n’excédant pas deux fois et demie le salaire minimum de croissance calculé pour un an sur la base de la durée légale du travail augmentée, le cas échéant, du nombre d’heures complémentaires ou supplémentaires, sans prise en compte des majorations auxquelles elles donnent lieu.*

Proposition n° 17

Étendre l’exonération des charges patronales non ENIM (Assedic et Allocations familiales) en limitant son champ d’application aux seuls armements maritimes soumis à la concurrence internationale pendant l’exécution de leurs missions.

Proposition n° 18

Exonérer d'impôt sur les sociétés la plus-value de cession réalisée par l'armateur lorsqu'il vend un navire, sous réserve qu'il ait pris la décision d'investir dans l'achat d'un ou de nouveaux navires, trois ans à compter de l'année fiscale au cours de laquelle a été réalisée la plus-value de cession.

Proposition n° 19

Demander à la Banque publique d'investissement (BPI) de mettre en place des financements adaptés au financement des navires.

Les ministères respectivement chargés de l'économie et des finances d'une part, et des transports et de la mer d'autre part, accompagneront les négociations entre Armateurs de France et la BPI sur ce sujet.

MESURES DE SIMPLIFICATION

Proposition n° 20

Recentrer sur la Direction des affaires maritimes au niveau central et sur les Directions interrégionales de la Mer, l'ensemble des compétences maritimes françaises concernant les navires français comme les navires étrangers dans les eaux sous souveraineté française.

Proposition n° 21

Fusionner et reformater les données "emplois" et "flotte" publiées par la Direction des affaires maritimes, en les sériant par segment de flotte, de manière à en faire une statistique maritime permettant une réelle aide à la décision. Associer à cette statistique des indications de valeur ajoutée, segment de flotte par segment de flotte.

Proposition n° 22

Simplifier les modalités de calculs de la jauge nationale pour les navires de commerce de moins de 24m.

Proposition n°23

Supprimer le rôle d'équipage. Le remplacer par une déclaration sociale couvrant tous les champs et accompagnée du paiement correspondant (DMIST – déclarations mensuelles informatisées des services et taxes) élargie et par une liste d'équipage normalisée pour les autres fonctions du rôle actuel.

Proposition n°24

Mettre en place, au sein de la Direction des affaires maritimes, des moyens en personnels mis à disposition temporairement par les corps d'inspections ministériels pour accompagner, pendant une période transitoire, la mise en œuvre de ces nouvelles dispositions (propositions de 20 à 26).

Proposition n° 25

Transformer le Guichet unique du RIF en service à compétence nationale et élargir ses attributions.

Proposition n° 26

Prendre l'initiative d'une rencontre internationale sur la question de la concurrence intra-européenne entre pavillons.

LISTE DES ANNEXES

- **Précédents travaux et travaux parallèles**
- **Développements spécifiques (annexes 1 à 15)**
- **Liste des personnes rencontrées**

Précédents travaux et travaux parallèles

Le présent travail se trouve être le septième conduit, ces dernières décennies, sur le même sujet à la demande du Gouvernement. Leur liste se trouve ci-dessous. La récurrence de ces travaux montre qu'en dépit de leurs qualités d'analyse, ils n'ont pas été en mesure de proposer de solution pérenne à la question d'une forte présence maritime française à des coûts nationaux sur des marchés internationalisés dans le cadre d'une mondialisation plus précoce que dans la plupart des autres secteurs industriels et de surcroît en croissance permanente. Aucun de ces travaux n'établit de comparaisons sur le coût du poste de travail calculé sur des navires "type" en fonction de leur immatriculation.

Les solutions proposées ont presque toutes reposé sur, soit une compensation des surcoûts du pavillon national, soit la création de niches de trafic orientées.

La plupart de ces propositions ont été pertinentes et le sont en grande partie restées, mais la nature des activités conduites en mer a changé et elles ne sont plus maintenant quasi-monopolisées par le transport des biens et des personnes. L'exploitation de la mer est devenue pourvoyeuse de nombreux emplois.

D'autre part la liaison forte entre navires et emplois s'est effritée avec à la fois la réduction des postes de navigants par unité de transport et la croissance corrélative des emplois terrestres liés aux activités maritimes. Le présent travail s'inscrit donc dans la continuité des travaux précités, mais en posant de nouvelles questions sur l'employabilité des marins puis des navires français sur ces marchés disputés et sur l'attractivité à la fois de notre territoire pour les centres de décision et de nos registres d'immatriculation pour y enregistrer des navires en nombre plus important.

- **Rapport LATHIÈRE / Lajat 1985**
 - http://www.ifmer.org/assets/documents/files/documents_ifm/RAPPORT-Lathiere.PDF
- **Rapport LE DRIAN / Roudier 1988**
 - http://www.ifmer.org/assets/documents/files/documents_ifm/Rapport%20Le%20drian%201989.pdf
- **Rapport CHASSAGNE / Turret & Colin 1990**
 - envoyable sur demande (21Mo)
- **Rapport HAMON / ASSELINEAU 1999**
 - <https://dl.dropboxusercontent.com/u/2269711/Rapport%20d'enqu%C3%AAtes%20sur%20les%20aides%20C3%A0%20la%20marine%20marchande.pdf>
- **Rapport DUBOIS-HAMON / Gasc 2000**
 - http://www.marine-marchande.net/Flotte/avenir_de_la_flotte_2000.pdf
- **Rapport de RICHEMONT / Péhau 2001**
 - <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/034000144/0000.pdf>
- **Travaux parallèles (liste non exhaustive)**
 - <http://www.dma.dk/sitecollectiondocuments/publikationer/denmark%20at%20work%20-%20plan%20for%20growth%20in%20the%20blue%20denmark.pdf> (Danemark)
 - http://www.infrastructure.gov.au/maritime/shipping_reform/files/RIS_post_OBPR_20110816_formatted.pdf (Australie)
 - http://observgo.quebec.ca/observgo/fichiers/73044_5093a91f.pdf (Suède)
 - http://www.sjofart.ax/files/tumas_routa_long_term_conditions.pdf (Finlande)

LISTE DES DÉVELOPPEMENTS SPÉCIFIQUES EN ANNEXE

(synthèses des documentations et observations reçues)

- 1. La problématique du pavillon**
- 2. Gestion du RIF**
- 3. Du rôle collectif au “rôle d’entreprise”**
- 4. Articulation entre “mois armateur” et intervention de l’ENIM sur les accidents du travail maritime au regard de la décision de 2011 du Conseil constitutionnel en matière de faute inexcusable de l’armateur**
- 5. Pour la reconstitution d’une Inspection du travail maritime dédiée et pour son développement principalement en matière de contrôle des conditions “Pays d’accueil” et de la MLC2006**
- 6. Développer les sociétés de “manning” à la française**
- 7. Rénovation de l’École nationale supérieure d’enseignement maritime**
- 8. Élargissement des obligations de la loi du 31 décembre 1992**
- 9. Piraterie maritime**
- 10. Casinos embarqués**
- 11. Femmes marins enceintes : prise en compte des périodes d’arrêt de travail ante période légale de congé de maternité**
- 12. Reconstruire des statistiques décisionnelles en matière de flotte de commerce et d’emplois maritimes induits**
- 13. État des lieux sur l’évolution des dispositifs de soutien à la flotte de commerce française au cours des quinze dernières années**
- 14. Des investissements, de court terme, très lourds, à la charge des armements maritimes pour la satisfaction de nos engagements communautaires**
- 15. Adapter l’article 39 C du Code général des impôts pour restaurer les financements maritimes, assurer le renouvellement de la flotte sous pavillon français, et accompagner une dynamique de flotte jeune**

Annexe 1* LA PROBLÉMATIQUE DU PAVILLON PAR RAPPORT AU DÉVELOPPEMENT D'UNE POLITIQUE MARITIME NATIONALE

Dans le cadre des navigations marchandes, la notion de pavillon est actuellement à la fois sur et sous-valorisée. Pour les pays de vieille tradition maritime, comme le nôtre, cette notion recouvre un ensemble complexe d'enjeux économiques, sociaux et même sociétaux, mais aussi de souveraineté, couvert par un corpus normatif en garantissant, notamment pour les navires, une qualité nautique, sociale et environnementale de haut niveau.

Pour d'autres pays, il s'agit juste d'une série d'actes de commerce qui ne les engagent pas vraiment à garantir quoi que ce soit. Entre ces deux extrêmes, il existe de nombreuses formules intermédiaires. Tous ces navires se retrouvent, à quelques, mais importantes, exceptions près, sur les mêmes marchés et sont en concurrence entre eux et la question de l'attractivité de leur pavillon, qui ne se réduit pas à simplement une compétitivité comptable, est cruciale. Ce débat est aussi ancien que la navigation marchande et il a suscité et suscite encore des réponses diversifiées et, au demeurant, non exclusives les unes des autres. En fait la compétitivité d'un secteur comme celui de l'exploitation de navires marchands ne se limite pas à seulement celle de son pavillon, l'attractivité du pays tout entier pour les centres de décision maritime se pose tout autant et pour tout dire, conditionne tout le reste dans un monde maritime de plus en plus organisé autour de grandes multinationales.

De nombreuses nations vivent sans aucune flotte marchande, ni sous pavillon national, ni même sous forme d'une flotte contrôlée sous pavillon tiers par des entreprises établies sur leur territoire. Leur dépense nationale de transports et de services maritimes (DNTSM) est entièrement couverte par des importations, même pour leurs trafics domestiques. Leur balance commerciale s'en ressent forcément, mais dans les situations présentes où l'offre internationale est surabondante et les ressources (sous-traitances en cascade et externalisations) de la complaisance infinies, les conséquences en sont supportables si on ne les aborde que sur le simple aspect d'une comptabilité nationale primaire. Il en résulte cependant qu'aucun emploi maritime national¹ n'y est créé, ni à terre, ni à bord de navires marchands, qu'aucune valeur ajoutée n'y est constatée et qu'il n'y existe aucune capacité d'innovation technique. Il en résulte aussi que des décisions qui peuvent les concerner, en matière de dessertes, de qualité de service, de protection de leur environnement, peuvent être prises sans tenir compte de leurs intérêts. Il existe bien une légende qui voudrait qu'une flotte simplement contrôlée puisse permettre d'obtenir les mêmes résultats sans qu'aucune volonté politique ne vienne la sous-tendre, mais elle n'a aucun contenu concret, sauf en ce qui concerne les USA, et encore, qui sont dans ce domaine, comme dans bien d'autres, une exception non transposable.

Une flotte nationale ne vit pas, en outre, de façon isolée et si sa présence n'est pas une garantie totale de marché pour les industries portuaires, la construction et la réparation navales, les marchés du financement, du courtage et de l'assurance maritime, son absence ne les favorise pas comme on peut le voir dans les pays qui sont dans cette situation *volens nolens*.

Enfin, dans le concert des nations, leur voix n'est pas prise en compte et l'est même moins que celle des ONG multinationales. Cet argument doit cependant être relativisé, car à l'OMI comme à l'OIT, le consensus est plus souvent la règle que le vote, et ce qui compte est la quantité des experts qui y sont envoyés ; les flottes les plus nombreuses n'y donnent pas forcément le ton. Ce sont les délégations les mieux fournies, les plus spécialisées et surtout les plus déterminées qui portent les initiatives les plus novatrices et ceci s'est parfaitement vu pour les deux dernières conventions sur le travail maritime (gens de mer et marins-pêcheurs) et pour la Convention de Hong-Kong sur la démolition navale ou encore les évolutions de MarPol. De fait, les pays de libre immatriculation n'y pèsent pas sinon, pour parfois bloquer les réglementations par trop contraignantes qu'ils tournent le plus souvent en ne les contrôlant pratiquement pas.

Certes, il existe des pays (y/c des États-membre de l'Union européenne — EM/UE) qui, en méconnaissance autre que formelle des dispositions de la Convention sur le droit de la mer, immatriculent de nombreux navires sans que les entités qui possèdent et/ou exploitent les unités en cause n'aient aucun lien substantiel² avec leur économie. En dehors de la perception de modestes droits, sans cesse réduits par la concurrence qu'ils développent entre eux, il n'y a pratiquement aucun retour pour leurs économies en termes d'emplois. Ce système complaisant ne tient en réalité debout que parce qu'il

¹ Cette notion d'emploi national est une notion clé. Il ne s'agit pas de créer ou de conserver des emplois pour des emplois, et de se dire que dans le cadre de l'Europe d'aujourd'hui n'importe quel travailleur communautaire peut occuper n'importe quel emploi communautaire... Certes, mais pas au prix d'un effort qui n'est pas consenti par l'UE dans son ensemble mais par chacun des EM/UE pris dans le cadre de sa propre économie et dont on doit attendre qu'il ait des retombées sur ses nationaux, qu'ils soient dans notre secteur, navigants ou sédentaires.

² Le manque d'interprétation juridique de cette notion et du respect qu'on devrait en avoir est au cœur des questions de pavillon et la France devrait prendre une initiative sur ce sujet.

existe des pays de vieille tradition maritime qui pallient plus ou moins à ses défaillances par des dispositions de contrôle de l'État du port et des contributions importantes à la mise au point et à l'amélioration de normes internationales qu'elles soient sociales ou techniques. Ce système repose en fait sur des déséconomies externes au détriment des pays qui ne pratiquent pas la libre immatriculation des navires ...

Il existe aussi des pays dans lesquels des flottes nationales importantes sont explicitement développées sous d'autres pavillons que le leur. Tel est le cas des États-Unis¹ et, de plus en plus, des pays anciennement à commerce d'État issus de l'ancienne URSS, mais aussi de façon plus ou moins importante d'EM/UE et pas forcément pour des raisons d'évasion fiscale. On cite également assez souvent les cas des armements norvégiens, grecs ou danois, mais force est de constater que les officiers détenant ces nationalités sont de moins en moins nombreux sur les navires que les armateurs établis dans leurs pays respectifs contrôlent.

Le paysage des immatriculations maritimes, entre sous-traitances en cascades et délocalisations fragmentées est devenu en fait, très complexe et mouvant à l'excès, ce qui rend les comparaisons difficiles mais pas impossibles.

Les objectifs d'une politique maritime, dès lors qu'un État est décidé d'en avoir une, sont en fait multiples. Les uns sont structurels et stratégiques, les autres conjoncturels et limités, mais tous sont à prendre en considération et interactifs entre eux. Au cours des cinq dernières décennies les considérations suivantes ont été articulées :

- *ouvrir un nombre d'emplois navigants et sédentaires aussi important que possible à nos nationaux², ce qui pose la question concernant les navigants de leur employabilité sur les navires battant pavillon français (premier comme second registre) mais aussi sur les navires armés sous d'autres pavillons ;*
- *maintenir en tant que résidents français des centres de décision et de gestion des exploitations maritime quelle que soit leur nature (transport, travaux, servitudes, etc.) et capables d'engendrer des retombées sur les autres secteurs connexes de l'économie maritime (construction, réparation, démolition navale, dessertes portuaires, courtage, assurance, etc.) ;*
- *couvrir le maximum possible de la dépense nationale de services et de transports maritimes avec de la valeur ajoutée nationale ;*
- *exporter nos transports et nos services maritimes sur les marchés tiers ;*
- *maintenir en France des filières d'excellence, des capacités de formation et une expertise maritime de haut niveau, capable de peser sur les débats internationaux qu'ils soient économiques, sociaux ou environnementaux (notamment à l'OMI³) en vue d'éviter que notre pays n'y soit discriminé ;*
- *amplifier les avancées technologiques par exploitation directe obtenues par les programmes "navires du futur" et autres technologies émergentes dans les secteurs d'exploitation des ressources marines ;*
- *contribuer à la sécurité de nos approvisionnements, notamment énergétiques, argument ancien (depuis les années 20 du siècle dernier) et jamais contesté, dans un environnement international où les tensions restent vives ;*
- *concourir, si nécessaire, aux besoins de la défense et compléter la flotte logistique surtout dans un contexte où la réduction des moyens des armées est de mise.*

On voit bien que la politique maritime française ne peut faire l'économie d'une flotte sous son pavillon mais qu'elle ne se réduit pas à celle-ci.

Georges TOURRET

¹ Les États-Unis n'en maintiennent pas moins un strict monopole de pavillon sur leurs liaisons domestiques, lesquelles sont importantes et peuvent se développer tant au cabotage qu'au long cours. Ceci leur garantit une masse critique leur permettant de pallier l'absence de leur pavillon national sur les marchés internationaux.

² La notion de nationaux doit ici être clairement définie comme s'agissant de résidents français principalement couverts par l'ENIM mais pouvant aussi ne pas l'être.

³ L'argument doit être relativisé car des entités par définition sans tonnage comme les ONGE multinationales, sont en mesure d'avoir une réelle influence sur les organisations internationales comme on l'a bien vu pour les débats sur la qualité des carburants marins.

Annexe 2* GESTION / RIF

Le premier registre

Sur les 300 navires environ immatriculés au 1^{er} registre, on trouve près de 55% du total des officiers français, soit environ 4600 et plus de 90% des personnels d'exécution, soit environ 7500 (surtout navires à passagers et navires de services auxiliaires¹) personnels d'exécution. 30 navires (paquebot-transbordeurs) représentent la grande majorité de l'emploi de ce 1er registre.

Le registre international français (RIF)

Il y a environ 250 navires d'une jauge brute supérieure à 100 Td immatriculés au RIF. Parmi ces navires, plus de 140 composent la flotte de travaux et de services auxiliaires. Ces navires emploient à leur bord environ 45% du total des officiers français, soit environ 3500, et près de 10% des personnels d'exécution français, soit près de 500.

En ce qui concerne le second registre, on y donc compte ≈ 4000 ressortissants ENIM pour l'essentiel des officiers brevetés, mais qui sont très largement répartis entre grands et petits brevets. On y note s'agissant de la flotte de charge 2400 officiers pour l'essentiel répartis pour moitié entre grands et petits brevets. On doit aussi y compter quelques personnels d'exécution (PEX) pour des postes qualifiés de maistrance mais aucune donnée fiable n'a jusqu'ici été trouvée en ce qui les concerne. Pour la flotte de service on y compterait 1100 officiers, pour l'essentiel des petits brevets, ou personnels de maistrance.

À ce stade, il importe de mesurer quels sont les segments de flotte les plus porteurs d'emplois nationaux (ressortissants ENIM), en distinguant parmi ceux-ci les emplois les plus qualifiés (officiers comme maistrance), c'est à dire ceux qui sont porteurs de positionnements stratégiques.

Comparatif des conditions applicables au 1^{er} registre et au RIF

- Navires
 - 1er registre : tous navires
 - Le RIF : est accessible aux navires de commerce au long cours, au cabotage international et aux navires armés à la plaisance professionnelle de plus de 24 mètres.
 - Sont exclus du RIF :
 - *Les navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires ou, selon une liste fixée par décret, des lignes régulières internationales ;*
 - *Les navires exploités exclusivement au cabotage national ;*
 - *Les navires d'assistance portuaire, notamment ceux affectés au remorquage portuaire, au dragage d'entretien, au lamanage, au pilotage et au balisage ;*
 - *Les navires de pêche professionnelle.*
- Conditions d'effectifs
 - 1^{er} registre : 100 % des membres de l'équipage des navires doivent être ressortissants d'un État membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen.
 - RIF : au minimum 35 % (calculée sur la fiche d'effectif) des membres de l'équipage des navires doivent être ressortissants d'un État membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen. Toutefois, pour les navires ne bénéficiant pas ou plus du dispositif d'aide fiscale attribué au titre de leur acquisition, ce pourcentage est fixé à 25 %.
- Rémunération minimum
 - 1^{er} Registre : La rémunération minimale des marins résidant en France est déterminée par la convention collective de branche et, le cas échéant, par les accords d'entreprises. Ces conventions sont soumises aux exigences du droit du travail français. Nous devons donner des exemples chiffrés
 - RIF : L'arrêté du 21 décembre 2005 fixe les montants minimaux des rémunérations des navigants.
 - Pour les navigants français (inscrit au régime ENIM), la rémunération minimale est la même que pour les navigants employés au 1^{er} Registre.

¹ Pilotage, remorquage.

- Pour les autres navigants, la rémunération de base du matelot qualifié résidant hors de France ne peut être inférieure à un montant de 620,05 \$ pour un temps de travail de 208 heures par mois. A ce montant s'ajoute la rémunération des trois jours de congé. Cette base de calcul est retenue comme assiette des rémunérations minimales pour les autres emplois navigants, pondérée d'après une grille de coefficients. Les salaires sont assez largement supérieurs à ces minimums.

Gestion et rattachement du GU/RIF

Les matières que doit traiter le GU/RIF couvrent, en réalité, l'ensemble des compétences dévolues à la DAM, et notamment celles concernant la réglementation applicable aux gens de mer, et ce fait avait conduit, lors de sa mise en place, à un rattachement hiérarchique direct au directeur adjoint de la DAM sans passer par la Mission Flotte de Commerce. Ce niveau de rattachement est une question déterminante. Ce serait en tout cas un signal fort donné aux armateurs comme aux partenaires sociaux et aux services du MEDDE comme des autres administrations (Douanes, ENIM, DDI) au moment où seront lancées les phases de refonte de tous les textes pouvant impacter le champ de compétence du GU/RIF (document unique d'enregistrement valant acte de francisation / immatriculation, hypothèques, évolution du rôle, etc.). Pour les usagers des administrations maritimes, il faut que ce soit le principal sinon le seul service de contact des différents intervenants extérieurs à qui on doit pouvoir offrir une possibilité : **« DITES LE NOUS EN UNE SEULE FOIS ! »**

Un deuxième signal fort, devrait être matérialisé par la transformation du GU en service à compétence nationale comme le sont p.ex. le BEAmer ou l'ENSAM. Cela conforterait l'élargissement demandé par le présent rapport du champ de compétence de ce service. Son évolution vers une agence du pavillon gérant également les immatriculations des TOM ne disposant pas de service *ad hoc*. ne devrait pas être écartée. En ce qui concerne les nouveaux champs de compétences du GU, il faut souligner à nouveau l'importance de :

- *la gestion des documents relatifs à l'équipage,*
- *la reprise de la compétence de visa des effectifs*
- *la désignation d'un correspondant ENIM et d'un correspondant Formation professionnelle et d'un ISN référent technique pour tous les navires enregistrés au RIF,*
- *la collection de documents à produire par les armateurs ou leurs mandataires / généraliser l'envoi de documents scannés,*
- *la réduction du nombre des documents exigibles lors d'un enregistrement (francisation/immatriculation) à l'instar de ce qui est demandé presque partout ailleurs et notamment dans d'autre EM/UE comme le Royaume-Uni ou le Luxembourg.*

S'agissant du fonctionnement du GU/RIF, et pour répondre à la nécessité de rendre le GU vraiment unique, les questions relatives au visa des décisions d'effectifs étant internes, elles peuvent se régler dans des délais rapprochés. Pour les hypothèques la question devra être abordée dans les meilleurs délais avec la Direction générale des douanes.

S'agissant de la transformation progressive du GU/RIF en service à compétence nationale, un arrêté récent confie à la Délégation à la mer et au littoral des Bouches-du-Rhône la compétence de visa des décisions d'effectifs, s'agissant du RIF. Cette situation n'est pas satisfaisante, même si elle a le mérite d'améliorer le fonctionnement vis-à-vis des armateurs en ramenant la signature de ce visa à proximité physique du GU et en permettant une relative collaboration. Ce qui reste à faire a désormais essentiellement un impact interne à l'administration. Il faut remettre les textes réglementaires en accord avec l'existence du guichet unique (et pas seulement pour cette question particulière) et reconcentrer, dans le cas du RIF, des décisions qui sont aujourd'hui déconcentrées. Plusieurs textes dont des décrets en CE sont à modifier (chantier en lancement par la DAM).

Annexe 3* DU RÔLE COLLECTIF AU "RÔLE" D'ENTREPRISE

La déconnexion des dispositifs en faveur de l'employabilité des marins français de la notion de rôle d'équipage par navire et l'utilisation systématique, au moins sous RIF, de "rôles d'entreprise" avec calcul des quotités d'emplois nationaux (ou assimilés) sur leur base est une idée nouvelle à développer. La question renvoie à deux problématiques.

La première est celle du mode de calcul des "nationaux" à bord des navires. Ce sujet renvoie aux discussions qui se sont tenues lors de la préparation de la loi RIF sur la nécessité de définir le % de marins communautaires, navire par navire. Les organisations syndicales n'ont, jusqu'ici, jamais voulu s'éloigner d'un décompte navire par navire plutôt que de considérer au niveau de la flotte, ne pouvant accepter, dans ce schéma "macro", des navires français sans marins français (ce qui en tout état de cause n'est pas envisagé). D'un autre point de vue, les armateurs ont parfois rétorqué que ce calcul, navire par navire, les conduisait à ne pas entrer autant de navires sous registre RIF, car ils ne disposaient pas du volant suffisant de marins français (du fait de la nécessaire pyramide des fonctions à bord de chaque navire, tandis que dans un schéma global on peut disposer de plus de marins de certaines fonctions au détriment d'une autre).

Cette question ne renvoie pas nécessairement à une notion de rôle collectif, ce dernier étant un mode de gestion administrative déjà en place, et il faut bien l'en distinguer. Le rôle collectif est, en effet, un dispositif administratif qui a été créé afin de pouvoir gérer de façon pragmatique une flotte de navires équivalents, facilitant ainsi pour l'armateur la gestion des services de leurs marins. Le rôle collectif permet de limiter les déclarations des mouvements des marins et des déclarations de services, les armateurs n'ayant pas besoin de faire une nouvelle déclaration de services à chaque mouvement (marin passant d'un navire du rôle collectif à un autre navire de ce même rôle). Les marins sont gérés sur la base du rôle collectif, sans se soucier d'un rattachement à un navire particulier. Cela nécessite que le rôle collectif soit composé de navires équivalents en matière de jauge et de puissance, afin que les classements catégoriels des marins, et donc les taux de cotisations, soient équivalents.

L'expérience montre qu'aujourd'hui, plusieurs rôles collectifs ne sont pas constitués de navires équivalents. Ceci, en dépit de la différence des classements catégoriels des marins et des taux de cotisations qui peuvent être induits du fait d'embarquements sur des navires de jauge et de puissance différentes, ne semble pas avoir posé de problèmes insurmontables et on pourrait parfaitement faire évoluer ces rôles collectifs vers les nouveaux rôles d'entreprise. Le rôle d'entreprise permettrait aussi de mettre fin à cette fiction de rôles (et ils ne sont pas rares) ne comprenant que deux noms, celui des deux officiers français, le reste de l'équipage comprenant d'une part les ressortissants d'EM/UE entrant dans le calcul de la quotité RIF et d'autre part tous les autres marins du bord qu'ils soient ressortissants d'EM/UE ou tiers, ce qui n'empêche nullement la reconnaissance de leurs brevets ...

Reste enfin que les entreprises de travail maritime qui sont maintenant considérées comme des armateurs par l'ENIM n'ont pas véritablement de rôle et cela n'empêche pas la validation des brevets des officiers qu'elles emploient.

De même, en matière de validation des brevets conformes à la STCW, les durées d'embarquement devant pouvoir être décomptées en fonction de types de navires clairement identifiés, les rôles collectifs ne devraient comprendre que des navires équivalents, sauf si on remplace dans les armements optant pour le rôle d'entreprise, une procédure de constatation des états des services reportables sur la matricule du marin et sur son livret professionnel maritime. Il est à noter que presque partout ailleurs, il n'y a pas de rôle au sens français du terme et cela n'obère en rien le calcul des durées de validation de brevets STCW ni la satisfaction des obligations MATRIX propres au secteur pétrolier. Et cela, ni pour les marins étrangers embarqués sous RIF ni pour ceux qui le sont sur l'immense majorité des navires sous les pavillons des EM/UE ou tiers.

Au-delà de ces premières évolutions, la question se pose de la déconnexion de la couverture sociale du marin français, de la notion, forcément étroite, d'un navire spécifique. Dès lors que l'ENIM devient d'abord une caisse de sécurité sociale, certes spécialisée, il ne serait pas aberrant qu'elle se définisse au regard du rapport existant entre un marin et son employeur (pour autant que celui-ci dispose effectivement de navires et emploie des marins dans le cadre de leurs compétences spécifiques) sans passer par l'intermédiation du navire qui n'est somme toute, en terme de couverture sociale, qu'un lieu d'emploi.

Annexe 4* ARTICULATION ENTRE “MOIS ARMATEUR” ET INTERVENTION DE L’ENIM SUR LES ACCIDENTS DU TRAVAIL MARITIME AU REGARD DE LA DÉCISION DE 2011 DU CONSEIL CONSTITUTIONNEL EN MATIÈRE DE FAUTE INEXCUSABLE DE L’ARMATEUR

Le Projet de loi de finances "sécurité sociale" 2014 (sous réserve des discussions du projet devant le parlement) ne contient pas de disposition sur la création de branche AT/MP spécifique à l'ENIM. Le fait que l'ENIM indemnise ces arrêts sur la base de ses cotisations qui couvrent tout type d'arrêt de travail et l'existence du « mois armateur » permet de penser que cela n'a pas été finalement retenu. En revanche, l'article 53 du PLFSS tire les conséquences de la décision du Conseil Constitutionnel en matière de faute inexcusable de l'employeur (FIE).

Compte tenu du lieu de travail des marins, pendant de longues années, les monde maritime n'était pas astreint aux règles sociales relatives à la faute inexcusable de l'employeur. La dangerosité inhérente à ce métier l'excluait.

La définition de la FIE est issue de la jurisprudence qui considère que l'employeur commet une telle faute lorsque, du fait de son obligation de sécurité de résultat, il avait ou aurait dû avoir conscience du danger dans lequel il mettait son salarié et n'a pas pris les mesures nécessaires pour le prévenir.

On comprend aisément avec cette définition les raisons qui ont fait que la faute inexcusable de l'employeur n'était pas applicable aux marins. La mer est un lieu forcément dangereux même si, aujourd'hui, les conditions de travail ont considérablement évolué. Cela étant, la non-application de cette disposition ne signifiait pas que l'employeur ne couvrait pas ses marins accidentés. De par son ancienneté, l'existence du régime de l'ENIM en est la preuve. Le monde maritime avait très tôt pris conscience de cette nécessité, grâce au "mois armateur", et à l'obligation de couverture des frais de rapatriement, etc.

Néanmoins, la mise en œuvre de la FIE ne va pas sans poser de problème aux armateurs. Si l'encadrement par la loi de la décision du Conseil Constitutionnel est une bonne chose et doit être accueillie favorablement, il semble important de l'encadrer clairement dans le temps. En effet, il n'apparaît pas réalisable d'ouvrir cette responsabilité pour des faits antérieurs à la loi ou, à tout le moins, la décision du Conseil Constitutionnel.

En effet, comment mettre en œuvre une telle couverture pour des faits qui, lors de leur survenance, était couverts par un régime juridique différent ? Cela présenterait pour les armateurs un surcoût qui viendrait s'ajouter à ceux existant et augmenterait l'incertitude juridique qui pour nombre d'armateurs caractérise le pavillon français.

Annexe 5* LES SOCIÉTÉS DE “MANNING” À LA FRANÇAISE

La publication de la loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'UE (DDADUE) va permettre de clarifier la situation des entreprises de travail maritimes concrètement établies en France

Le recours aux entreprises de travail maritime, qui existent presque partout ailleurs, dont l'activité est de placer des gens de mer sur des navires tout en restant leur employeur, a été prévu dans la loi de 2005 créant le registre international français. Ce dispositif n'existe en effet pas dans la législation terrestre.

Il a été prévu que celles de ces entreprises établies en France ne peuvent l'exercer que pour des navires immatriculés au registre international français et uniquement dans la mesure où la loi l'a autorisé et, le cas échéant, pour des navires battant pavillons autres que français. L'article de la DDADUE permettra à ces entreprises qui devront obtenir un agrément, et dont l'activité sera ainsi encadrée, de justifier de la conformité de leur activité aux règles prévues par la convention du travail maritime de l'Organisation internationale du travail. Il n'est pas précisé dans la loi quelle est l'autorité en cause mais on peut supposer que ce sera l'autorité maritime.

Un article complémentaire renforce la responsabilité des armateurs en matière de recrutement des gens de mer.

L'article permettra à ces entreprises qui devront obtenir un agrément, et dont l'activité sera ainsi encadrée, de justifier de la conformité de leur activité aux règles prévues par la convention du travail maritime de l'Organisation internationale du travail.

ARTICLE 16 (DDADUE)

Au 52° de l'article 16 :

1° Le premier alinéa est ainsi rédigé

« La Section 2 du chapitre VI est renommée « Service public de l'emploi, placement et recrutement des gens de mer » et est ainsi rédigée : »

2° Après le 20ème alinéa est inséré un nouvel article L. 5546-1-6 ainsi rédigé :

« Article L. 5546-1-6. - Est entreprise de travail maritime toute personne, hors les entreprises de travail temporaire mentionnées à l'article L. 1251-2 du code du travail, dont l'activité est de mettre à disposition d'un armateur des gens de mer qu'elle embauche et rémunère à cet effet.

« Les entreprises de travail maritime établies en France sont soumises aux dispositions de la présente sous-section et font l'objet d'un agrément par l'autorité administrative. Par dérogation aux dispositions de l'article L. 5321-1 du code du travail, elles ne sont autorisées à mettre à disposition des gens de mer qu'à bord des navires immatriculés au registre international français ou de navires battant pavillon autre que français. »

3° Les articles L. 5546-1-6 à L. 5546-1-8 sont renumérotés respectivement L. 5546-1-7 à L. 5546-1-9.

4° Les deux premiers alinéas du I de l'article L. 5546-1-9 ainsi renuméroté sont ainsi rédigés :

« Art. L. 5546-1-9 – I. – Est puni de 3 750 € d'amende le fait pour un service de recrutement et de placement mentionné au II de l'article L. 5546-1-1 ou une entreprise de travail maritime mentionnée à l'article L. 5546-1-6 :

1° D'exercer l'activité de recrutement ou de placement de gens de mer sans être inscrit au registre national mentionné au même II ou être agréé en application de l'article L. 5546-1-6 ; »

5° A la fin du 52° est ajouté un 52° bis nouveau ainsi rédigé :

« 52° bis (nouveau) Les entreprises mentionnées à l'article L. 5546-1-6 exerçant cette activité à la date de la publication de la présente loi bénéficient d'une reconnaissance d'agrément. A cet effet, elles doivent se déclarer sous délai de deux mois en vue d'être inscrites sur le registre national prévu à l'article L. 5546-1-1. »

ARTICLE 18 (DDADUE)

A l'article 18, est ajouté un 8° bis ainsi rédigé :

« 1° L'article L. 5621-2 est abrogé ;

2° Le second alinéa de l'article L. 5621-3 est ainsi rédigé :

« Lorsqu'il n'existe pas de procédure d'agrément, ou lorsque l'entreprise de travail maritime est établie dans un État où ni la convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, ni la convention du travail maritime, de l'Organisation internationale du travail, ne s'appliquent, l'armateur s'assure que l'entreprise de travail maritime en respecte les exigences. »

Annexe 6* POUR LA RECONSTITUTION D'UNE INSPECTION DU TRAVAIL MARITIME DÉDIÉE ET POUR SON DÉVELOPPEMENT PRINCIPALEMENT EN MATIÈRE DE CONTRÔLE DES CONDITIONS "PAYS D'ACCUEIL" ET DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DU TRAVAIL MARITIME

Le principe d'une *inspection du travail maritime* résulte de l'adoption de la convention n° 178 de l'Organisation internationale du Travail (OIT). Créée par la loi "Transports" de 1996 et le décret n° 99-489 du 7 juin 1999, l'inspection du travail maritime n'a jamais disposé des effectifs suffisants lui permettant de couvrir le littoral et d'assurer le plein exercice de ses missions. La décision de fusionner les différents services d'inspection du travail (travail, agriculture, transport et mer) dans le cadre de la révision générale des politiques publiques (RGPP) est effective depuis le 1er janvier 2009 au sein d'une inspection du travail (IT) généraliste. Cette fusion, pour l'ensemble des acteurs professionnels du monde maritime français, organisations syndicales comprises, a entraîné une perte réelle de la spécificité de l'approche et de la connaissance du milieu maritime, concernant les navires sous pavillon français et a constitué une erreur. Pour les navires étrangers, la position qui jusqu'à ces derniers temps était rappelée par les référents maritimes de l'IT était qu'elle n'était pas concernée par leur contrôle. Dès le départ des nouvelles procédures, on a ainsi pu constater une réelle discrimination du contrôle entre les navires sous pavillon français pour lequel il est effectif et celui plus évasif de leurs concurrents étrangers avec un attachement quasi-exclusif au Code du travail dont on sait combien il est difficilement transposable en milieu maritime.

La décision de la dissolution de l'inspection du travail maritime dans l'inspection du travail généraliste a été accompagnée par la signature d'un protocole entre les deux ministères concernés. A ainsi été affirmée la nécessité de prévoir des actions de formation des agents. L'objectif initial était de mettre en place des sections d'inspection du travail à dominante maritime dans les grands ports et en Bretagne, et à composante maritime ailleurs, au sein desquelles la part de l'activité maritime doit être suffisante pour permettre le maintien des compétences des agents. Dans chaque région un référent maritime a été désigné afin d'apporter l'appui nécessaire aux agents de l'inspection du travail et d'assurer la coordination avec l'autorité maritime. Les premières actions de formation ont eu lieu à partir d'octobre 2009 à Nantes, au Centre inter-régional de formation (CIF) dépendant de l'Institut National du Travail de l'Emploi et de la Formation professionnelle (INTEFP), dans le cadre d'une coopération avec la Direction des Affaires Maritimes. Ces formations restent très légères par rapport à celles qui prévalent pour les cadres maritimes en matière de contrôle par l'État du port (PSC : *port state control*) avec encore d'importantes lacunes (à quelques exceptions près) en matière linguistique.

Cela fait maintenant quatre ans que la DGT a repris l'inspection du travail dans le secteur maritime. Le littoral est couvert par une quarantaine d'agents dans une vingtaine de sections maritimes. La plupart de ces agents (sauf en Bretagne, dans l'Hérault et en Seine Maritime) ne disposent pas d'un minimum d'activités maritimes suffisant pour maintenir leurs compétences en ce qui concerne les navires sous pavillon français et leur activité est presque exclusivement absorbée par les pêches maritimes et les cultures marines. Dans le cadre du Protocole signé entre les ministères concernés, la DAM avait souhaité 30% d'activités maritimes à contrôler afin que la connaissance du maritime soit suffisante pour un agent (un portefeuille maritime trop dilué ne permet en effet pas de s'approprier et de comprendre les problématiques et le secteur). Les deux directeurs, DAM et DGT, se rencontrent chaque année afin de faire un point des dossiers d'actualité et faire le bilan de l'année écoulée et les perspectives de l'année à venir. Des rencontres régulières sont organisées entre leurs services en vue d'améliorer l'efficacité de cette inspection du travail "spécialisée". En ce qui concerne les navires étrangers, il n'y a pour le moment pas de résultat constaté.

Les actions de formation menées en 2009 se sont poursuivies. Ce dispositif est complété en fonction des besoins constatés, ainsi que dans le cadre de la formation initiale des agents. Quelques supports documentaires, sous forme de fiches juridiques et de réponses aux questions, ont été préparés ou sont à prévoir sur des sujets précis pour assurer l'appui des agents de l'inspection du travail en charge du maritime. Ces actions sont censées renforcer l'efficacité de l'inspection du travail dans le secteur maritime et réaffirmer la spécificité de cette composante maritime ... Mais on reste extrêmement loin du niveau d'exigence des contrôles de l'État du port et des qualifications requises.

Afin de pouvoir disposer d'une inspection du travail réellement compétente et conforme à la convention 178 sur les sujets maritimes et surtout sur les navires étrangers, il est essentiel de :

- *poursuivre la constitution d'un réseau d'inspecteurs du travail en charge exclusive du maritime dans une perspective de maillage du littoral sous tutelle de la DAM ou à défaut la double tutelle de la DAM et de la DRT ;*
- *donner à ces sections d'inspection du travail maritime des objectifs quantifiés sur le modèle des objectif PSC ;*
- *poursuivre la mise en place de formations spécialisées en maritime et destinées aux inspecteurs du travail chargé du maritime afin de disposer d'un réseau de personnes techniquement et linguistiquement qualifiées ;*
- *mettre en place en ce qui les concerne un référentiel de qualification et des normes (niveau, fréquence, compte-*

- rendu) de contrôle du même type que ce qui prévaut pour les PSC ;
- mettre en place des objectifs de contrôle s'imposant aux agents en charge ;
 - créer une coopération entre les écoles de formation des cadres des deux ministères ;
 - réunir de façon périodique les référents maritimes des inspecteurs du travail et les agents des DDTM comme des DIRM ces dernières restant chargées de la coordination de la prévention maritime afin de développer des compétences pratiques et opérationnelles ;
 - mener des actions de contrôle en commun : travail illégal, santé et sécurité au travail, temps de repos notamment sur les caboteurs étrangers escalant dans nos ports conformément aux propositions de la DAM ;
 - élaborer des instructions sur les domaines de coopération ;
 - prendre en compte les adaptations maritimes dès l'élaboration des textes (lois et décrets) par la DGT et soumettre toutes ces adaptations à une étude d'impact de compétitivité avant toute mise en œuvre.

La nécessité de cette remise en ordre s'impose à un moment où commence le chantier de la mise en œuvre opérationnelle des nouvelles dispositions législatives issues de la DDADUE concernant le contrôle de la MLC2006 et surtout celles sur les normes "État d'Accueil".

En ce qui concerne plus particulièrement les dispositions "État d'accueil", il convient de rappeler que l'objectif est d'affirmer que si la concurrence est normale lorsque les marchés sont ouverts, celle-ci ne peut se faire à n'importe quel prix, notamment en matière sociale. Il s'agit de garantir des conditions de concurrence équitables entre entreprises maritimes opérant sur les mêmes lignes ou sur un même secteur d'activité. Cela recoupe la notion de "level playing field" défendue par l'OIT et mise en avant par la convention du travail maritime.

Deux types de navigation sont concernés par le texte :

- *D'une part les navires assurant un service de cabotage avec les îles, ce qu'on peut regrouper sous le terme de desserte des îles, et les navires assurant un cabotage continental lorsqu'ils ont une jauge de moins de 650 Tj. Sont ainsi visés les navires soumis au régime de l'État d'accueil selon les termes du règlement CE 3577/92 relatif au cabotage maritime. La desserte de la Corse relève de ce dispositif.*
- *D'autres part les navires assurant des prestations de services dans les eaux territoriales françaises, tels que le lamanage, dragage, travaux portuaires, extraction de matériaux, et les travaux publics en mer, les activités d'exploration ou d'exploitation off-shore.*

L'article 23 de la DDADUE est un article de portée générale. Le dragage, les travaux portuaires, l'extraction de matériaux, et les travaux publics en mer, les activités d'exploration ou d'exploitation off-shore, les travaux liés aux installations en mer... etc. Il en résulte la création dans le code des transports d'un vrai titre (le titre VI) concernant l'État d'accueil permettant de disposer d'une unicité du régime juridique applicable.

Pour ce qui concerne le remorquage portuaire, celui-ci relève d'un dispositif particulier prévu par l'article 260 du code des douanes.

La réglementation communautaire ne permet pas, sur ces exploitations, d'exiger des navires qu'ils prennent un pavillon français et tous les navires battant le pavillon d'un EM/UE, fussent-ils de libre immatriculation, y ont accès. En revanche, elle permet de prendre des dispositions au moins équivalentes à celles prévues par l'État d'accueil sans que l'on distingue si ce sont les conditions prévues pour le premier ou le second registre français.

Ces dispositions législatives "État d'accueil" sont à l'évidence un signal politique fort et leur mise en œuvre sera essentielle.

Des dispositions existaient dans un décret n°99-195 du 16 mars 1999 mais ce texte était peu ou pas appliqué et peu opérationnel. Ce cadre nouveau doit permettre de répondre aux insuffisances révélées à l'occasion des contrôles effectués à bord des navires sur la base de ce décret de 1999.

Le nouveau texte est construit sur quatre axes favorisant une unicité du régime "État d'accueil" :

- *un champ d'application avec la définition des navires et activités concernées ;*
- *les dispositions qui devront être appliquées au titre de l'État d'accueil (les membres de l'équipage qui sont concernés, les droits des salariés, leur protection sociale) ;*
- *les documents obligatoires à présenter au contrôle ;*
- *les sanctions pénales.*

Les neuf matières sociales, que l'on trouve dans ce texte "État d'accueil", sont les suivantes :

1. *Libertés individuelles et collectives dans la relation de travail ; (ex : sujet négociation collective, représentants du personnel, etc.)*
2. *Discriminations et égalité professionnelle entre les femmes et les hommes ;*
3. *Protection de la maternité, congés de maternité et de paternité, congés pour événements familiaux ;*
4. *Conditions de mise à disposition et garanties dues aux salariés par les entreprises exerçant une activité de travail temporaire ;*
5. *Exercice du droit de grève ;*
6. *Durée du travail, repos compensateurs, jours fériés, congés annuels payés, durée du travail et travail de nuit des jeunes travailleurs ;*
7. *Salaire minimum et paiement du salaire, y compris les majorations pour les heures supplémentaires ;*
8. *Règles relatives à la santé et sécurité au travail, âge d'admission au travail, emploi des enfants ;*
9. *Travail illégal.*

Pour les navires étrangers il s'agira de faire application du droit social sur ces matières, c'est à dire des dispositions du droit français mais aussi du droit dérivé. Le dispositif de l'État d'accueil suppose en effet une combinaison d'application de deux types de textes :

- *les textes législatifs et réglementaires relatifs aux matières citées dans l'article 23 ;*
- *les conventions collectives étendues.*

Il importe donc de pouvoir disposer de conventions collectives qui sont pleinement opérantes. Les partenaires sociaux ont donc un rôle essentiel à jouer dans ce cadre.

La loi prend en compte l'ensemble des salariés gens de mer non marins (GMNM) et marins. On trouve notamment les personnels dits du service général (personnels d'hôtellerie et de restauration) qui, jusqu'alors, n'étaient pas couverts. Il s'agit d'un point important pour les navires de type transbordeurs où ces personnels sont nombreux.

Outre le fait qu'il concerne l'ensemble des gens de mer, le texte intègre aussi les personnels en CDD donc les personnels qui travaillent dans le cadre d'activités saisonnières. Un article liste ce que doivent comporter les contrats de travail des personnels à bord. Il précise aussi que les conventions collectives françaises s'appliquent.

Le détail des salaires et accessoires et calcul des congés, la référence à la convention collective française vont entraîner plus de lisibilité pour le salarié et plus de facilité de contrôle.

Quelles sont les conséquences de ce texte sur les points suivants :

- *nationalité des marins à bord ?*
Pour la nationalité des marins on renvoie au code des transports. Il s'agit d'appliquer les conditions qui s'appliquent aux navires français sans que la question de savoir si c'est au premier ou au second registre que l'on se réfère soit posée. En principe, on devrait avoir les conditions du premier registre pour toutes les exploitations permanentes.
- *-de formation pour les marins ?*
Il s'agit de respecter les minima européens mais surtout de bien vérifier la capacité des salariés à communiquer avec les passagers en cas d'urgence, c'est à dire en français pour nos lignes.
- *de protection sociale ?*
Les membres de l'équipage doivent bénéficier du régime de protection sociale de l'un des EM/UE ou d'un État partie à l'espace économique européen (EEE). L'objectif est que les marins puissent être couverts pour un certain nombre de risques mais, pour le mode de couverture, de ne retenir que les régimes de protection communautaires ou de l'EEE.

Un important travail réglementaire reste à mener afin de caler le dispositif

Ce texte n'empêche pas l'application des règles de l'État du pavillon pour autant que, pour ce qui concerne les sujets prévus par cette loi, elles ne soient pas inférieures à certaines dispositions de la réglementation française ou européenne.

Presque partout ailleurs qu'en France, les contrôles sociaux de la MLC ne sont pas distincts du PSC. Il devrait en aller ainsi dans notre pays avec les PSC en chef de file. La dichotomie entre services — aux IT les navires français et aux ISN les autres — n'est pas satisfaisante. En attendant, la solution la moins dirimante serait de constituer au niveau de chaque DIRM un groupe de recherche et répression des infractions à ces dispositions rassemblant ISN/IT/OPJ et capable de conduire des contrôles les plus opérationnels possible.

Le cas particulier des EMR

Concernant les EMR, l'article à appliquer sera le suivant : « 3° Utilisés pour fournir à titre principal dans les eaux territoriales ou intérieures françaises des prestations de service ».

La situation de l'entretien apparaît relativement simple avec la nécessité d'activités pérennes et donc assez naturellement des navires au 1^{er} registre qui, basés dans un port français, interviendront au quotidien sur les champs. En revanche, il est essentiel de connaître aujourd'hui la situation des armements français susceptibles de travailler sur les chantiers d'éoliennes en mer tant pour la construction que pour l'entretien, notamment pour examiner la situation des navires sous RIF.

Pour la construction des champs d'éoliennes, la situation est plus complexe, mais doit être tranchée au plus vite par la DAM en prenant en compte les contraintes suivantes :

- *les navires français sous RIF qui interviendront seront sur des chantiers temporaires (3 ans environ), interviendront aussi dans le cadre de chantiers internationaux. Les chantiers français sont des chantiers petits ou moyens au regard du marché mondial.*
- *Il faut que ces navires français puissent profiter du marché français mais aussi pouvoir se placer à l'international ...*

La meilleure solution est pour le moment d'imposer des conditions au moins équivalentes au RIF pour les unités affectées à la construction des EMR et équivalentes au premier registre pour les unités affectées à leurs exploitations et leurs maintenances courantes.

Une série de décrets d'application de la DDADUE doivent maintenant être travaillés. Les deux premiers devraient porter sur la définition des "gens de mer" et les modalités pratiques de mise en œuvre de la législation de l'État d'accueil. Il faudra en tout état de cause éviter les doubles démarches ou les doubles autorisations (cf. décisions d'effectifs) et accepter un minimum, aussi restreint que possible, d'équivalences à l'intérieur de l'UE.

7* ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ENSEIGNEMENT MARITIME (ENSM)

Le retard pris par l'ENSM ces 30 dernières années à tous niveaux (organisation, équipements, pédagogie, notoriété, gestion, recrutement des élèves, immobilier) est tel, qu'il faut maintenant un effort considérable pour la repositionner sur la scène nationale et internationale. Il importe de confirmer la formation maritime française comme une excellence nationale du pays, y compris dans nos outre-mers.

L'influence maritime d'un pays dépend, en partie, du niveau de formation des acteurs de ce secteur. Dans cet objectif, l'ENSM est appelée à former les futurs cadres du secteur maritime mais aussi paramaritime. Pour relever ce défi, il est nécessaire de proposer des formations de qualité, grâce à des intervenants compétents, des équipements pédagogiques de premier ordre, mais aussi des infrastructures d'accueil de bonne qualité.

L'ENSM doit être le label de la formation maritime française. Il faut redéfinir le rôle de chacun des acteurs, entre l'ENSM (EPSCP), et l'Administration de tutelle et son inspection générale, notamment sur l'organisation pédagogique des cursus. C'est l'ENSM qui doit mettre en place des partenariats validés par le Ministère chargé des transports en lien plus étroit avec le Ministère chargé de l'enseignement supérieur dans le cadre d'un plan de développement national de la formation maritime initiale et continue.

Le projet d'établissement de l'ENSM prévoit une spécialisation des sites permettant de répondre à la fois à une cohérence pédagogique, et à l'insertion de chacun des sites dans son environnement enseignement supérieur, recherche et industrie. Le choix fait par le Gouvernement de maintenir les quatre sites trouve ainsi sa logique, mais a un coût qu'il lui faut assumer au-delà du programme 205 des Affaires Maritimes.

Il convient de plus impliquer les armateurs français, par leur flotte sous pavillon français ou leur flotte contrôlée, dans la formation des élèves pour les stages d'embarquement, sans exclure des formations en fin de cursus sur navires complètement tiers.

La formation maritime continue doit être à la hauteur de l'enjeu international, faute de quoi les formations partent à l'étranger. L'ENSM doit être le catalyseur du maintien de la compétence maritime en France et dans les pays de culture francophone.

L'ENSM doit aussi pouvoir participer à la formation des officiers militaires de carrière ou de réserve ; si la Défense nationale en a besoin, en formation initiale comme continue.

Le métier d'officier de la Marine marchande devrait faire rêver les lycéens, mais il est méconnu. Les moyens mis en place par la Marine nationale pour le recrutement d'élèves sont sans commune mesure par rapport à ceux de l'ENSM alors que la taille des flottes concernées comme les effectifs alignés sont de même niveau.

L'ENSM doit pouvoir filialiser sa formation continue et assurer sa promotion internationale.

L'ENSM a aussi pour mission de participer à des travaux de recherche. Dans ce cadre, l'établissement doit développer des partenariats avec des partenaires académiques et industriels. Les thèmes des projets, en cours, couvrent les futurs défis de l'industrie française dans le secteur maritime et l'aboutissement de ces projets de recherche permettra un développement de nouvelles technologies. Certains projets industriels, dans le cadre de la « Nouvelle France Industrielle », doivent intégrer, dès le début, l'aspect formation et s'appuyer aussi sur les compétences de l'ENSM (par exemple, le projet industriel sur les navires écologiques)

Annexe 8* ÉLARGISSEMENT DES OBLIGATIONS DE LA LOI DU 31 DÉCEMBRE 1992 EN MATIÈRE DE TRANSPORT MARITIME PÉTROLIER

Note établie à partir des documents remis par la DAM et les compte-rendus d'entretiens conduits par la mission.

Une mission technique d'appui¹ CGEDD/CGEJET aux travaux de la Mission LEROY sur les modalités de l'extension des obligations de détention de navires sous pavillon français à l'ensemble des hydrocarbures a été constituée au début de l'année. Conduite par MM. JF BERNARD (CEGIET), P. GUIGNARD et P. MALER (CGEDD), elle a rendu ses conclusions en juin 2013 mais celles-ci n'ont toujours pas été, officiellement, rendues publiques. Cependant le rapport *in extenso* a été publié dans la presse maritime à la mi-octobre.

Sur le fondement de cette obligation, les données à prendre en compte n'ont pas beaucoup changé depuis le rapport CHASSAGNE de 1990 et autant s'y référer. La chose est maintenant urgente et tout le monde en convient, car les dépavillonnements ont commencé. Le contexte économique a, en effet, fragilisé les assises de la loi de 1992 portant réforme du régime pétrolier (fermeture des raffineries sur lesquelles portaient les obligations de capacité de transport, modification du mix énergétique où les produits raffinés et le gaz occupent une part plus importante que le pétrole brut, crise du shipping et flottes pétrolières en grande difficulté).

Le dispositif et ses potentielles extensions (produits raffinés/gaz) pourraient à la fois réduire les distorsions de concurrence résultant de la loi de 1992 (importateurs non soumis aux obligations des raffineurs) tout en apportant un soutien à une flotte en très grande difficulté (fin de BW-Maritime en janvier 2013, inquiétudes grandissantes sur Maersk Tankers France).

Rappels

Notre pays, depuis la sortie de la première guerre mondiale, a estimé avoir besoin, pour des raisons de sécurité des approvisionnements, d'une flotte pétrolière sous son pavillon et s'est doté de dispositions légales sur ce point. Ce choix stratégique n'a jamais été remis en question. Actuellement l'industrie pétrolière française indique que cette obligation qui pèse sur les importateurs d'hydrocarbures n'a pas d'équivalent dans les autres EM/UE et qu'elle affecte sa compétitivité, mais sans avancer de chiffres déterminés concernant sa répercussion sur les prix à la pompe. Ce souhait de l'industrie pétrolière d'être exonérée de ces contraintes n'est pas nouveau et il est régulièrement exprimé depuis 1928, date de la première loi pétrolière.

À la fin des années 80, les dispositions relatives à cette obligation s'exprimaient par une contrainte de détention par les importateurs d'hydrocarbures bruts, et par eux seulement, d'un tonnage correspondant au 2/3 de leurs approvisionnements calculé en tonnes milles (t¹ - quantités en tonnes métriques factorisées par les distances d'importation exprimées en milles nautiques)². Cette obligation permettait d'entretenir une flotte importante de navires-citernes gérée directement par les importateurs de brut, flotte au demeurant déployée sur l'ensemble des marchés internationaux et pour l'essentiel en trafic tiers, sans dévolution exclusive aux importations. Il s'agissait d'une flotte de qualité et aux standards élevés de l'industrie pétrolière française. Le coût supporté en était minime et reporté en fait, comme les autres obligations supportées par les importateurs pétroliers (stocks de sécurité de trois mois et contribution à la recherche pétrolière) par les consommateurs finaux des produits issus des raffineries françaises.

Le système a commencé à s'éroder d'abord par une diminution constante des distances moyennes d'approvisionnement, puis par un remplacement progressif des importations de brut par des importations de produits raffinés, toujours en cours en France comme dans le reste de l'Europe, ce qui entraîne la fermeture de nombreuses raffineries. Au début des années 90 une Commission interministérielle présidée par Mme CHASSAGNE, qui avait pronostiqué cette tendance, avait proposé de recalculer l'obligation sur la base d'une détention d'une flotte d'une vingtaine de transporteurs de brut et d'une quarantaine de transporteurs de produits (non moins stratégiques). La détention de ces derniers aurait été supportée autant par les raffineurs que par les importateurs de produits par l'intermédiaire de structures de coopération sur le modèle de la SAGESS (Société anonyme de gestion des stocks stratégiques) sous le contrôle du

¹ c'est ainsi qu'elle a été définie par le Ministre chargé de la mer lors de son allocution à l'Assemblée générale d'Armateurs de France en avril 2013.

² Par exemple, un raffineur important 3 millions de tonne de pétrole brut en provenance du Golfe Persique par VLCC ("very large crude carrier" de 250000t de port en lourd) passant par le Cap soit environ 10000 milles nautiques engendrait un besoin de transport de 30 000 000 000 t¹. Deux VLCC sur cette liaison étant capable de faire quatre voyages en charge par an permettait la réalisation de cette obligation aux 66% requis. Les calculs étaient fait par principales sources d'importation.

CPSSP (Comité professionnel des stocks stratégiques pétroliers). Pour diminuer le surcoût, il était admis que les navires en cause pourraient être exploités en immatriculation aux TAAF (Terres australes et antarctiques françaises), le second registre qui prévalait à l'époque en France. L'incidence sur les prix à la consommation s'exprimait en quelques centimes de franc par litre de produit distribué. La loi de 1992 sur les transports pétroliers n'a retenu que le volet "importation de brut" de ce dispositif et l'a exprimé en un % des importations en tonnes de port en lourd et non plus en tonnes milles à réaliser par des navires immatriculés aux TAAF.

Compte tenu d'une diminution constante depuis 1992 des importations de brut¹, ce dispositif ne joue plus son rôle. Il faut en effet noter la baisse des capacités de raffinage au profit d'importations de produits raffinés depuis des sources de plus en plus éloignées (Moyen-Orient, Inde, Caraïbes). Les raffineries ferment les unes après les autres en Europe. En France, sur un total de douze, deux raffineries (Dunkerque, Reichstett) ont fermé et celles de Berre et de Petit-Couronne devraient prochainement cesser leur activité.

Ce dispositif fortement dégradé n'engendrera plus qu'une obligation de flotte d'une demi douzaine de navires à l'horizon 2014. En outre, ces navires ne sont plus, pour la plupart, en nue propriété des raffineurs ou d'une quelconque entité française, mais affrétés coque nue (auquel on peut mettre fin pratiquement sans préavis) à des armateurs tiers qui les font, après francisation provisoire, simplement gérer par des gestionnaires français sous une immatriculation RIF en fait moins favorable que l'immatriculation TAAF en matière d'emploi national. Le système actuel n'est donc plus qu'une coquille presque vide qui ne garantit quasiment pas la sécurité des approvisionnements, victime d'une attrition structurelle et génératrice d'un nombre d'emplois nationaux en réduction permanente.

État des travaux

La mission d'appui a intégré les constats de la mission LEROY exprimés en juin 2013 et qui recoupaient les observations initiales de la DAM.

La baisse des capacités françaises de raffinage se traduit mécaniquement par une réduction de l'assiette de l'obligation de détention de capacité de transport sous pavillon français et, en conséquence, de celle de la flotte sous pavillon français. Ce rétrécissement annonce la disparition à terme d'une expertise précieuse dans le domaine du transport pétrolier. Dans le même temps, les importations de produits pétroliers ont fortement augmentées, tendance que le déplacement de l'outil de raffinage depuis l'Europe vers l'Asie ne fera qu'accentuer.

La mission d'appui a inscrit ses réflexions dans le cadre des attributions en matière de défense économique, dévolues aux ministres chargés de l'environnement, des transports, de l'énergie et de l'industrie, et a considéré que le dispositif de la loi du 31 décembre 1992 constitue une déclinaison sectorielle de cette politique de défense.

Si aucun État comparable à la France ne dispose d'une obligation de pavillon, aucun État de son rang n'a, non plus, une flotte pétrolière contrôlée (navires sous propriété française, quels que soient leurs pavillons) aussi réduite. Notre flotte pétrolière est dépendante d'intérêts économiques étrangers et les rares armateurs français n'ont pas la surface financière leur permettant de s'engager dans des politiques d'investissement et d'acquisition aussi ambitieuses que nécessaire.

La réquisition des navires battant pavillon français reste ainsi le seul moyen de garantir la disponibilité d'une flotte pétrolière qui approvisionnerait nos stocks stratégiques en cas de crise. Mais le droit de réquisition repose sur l'assise fragile d'immatriculations à caractère provisoire, qui ne peuvent empêcher un transfert *ad nutum* des navires sous n'importe quel autre pavillon choisi par leurs propriétaires.

La mission d'appui a souligné que pour respecter l'obligation prévue par la loi, les opérateurs pétroliers ont eu recours pour l'essentiel à l'affrètement des navires offrant la plus grande capacité d'emport (*Very Large Crude Carriers*-VLCC d'une capacité de transport de 250 000 à 300 000 tonnes de port en lourd), alors même que les navires déchargeant du pétrole brut dans les ports français sont de taille inférieure.

¹ Actuellement les importations de pétrole brut s'élèvent à 55 millions de tonnes, celles de produits raffinés à 40 millions de tonnes.

Par ailleurs, il y a lieu de relever que sur 390 navires ayant en 2011 déchargé du pétrole brut dans les ports français, 8 battaient pavillon français. Ainsi, de façon expresse comme implicite, la mission a mis en relief le hiatus entre la flotte concourant au respect de la loi du 31 décembre 1992 et les besoins de la France d'un point de vue stratégique :

- *absence d'obligation de capacité pour les produits raffinés faisant l'objet d'une obligation de stockage ;*
- *flotte pétrolière contrôlée par des intérêts étrangers ;*
- *tailles de navires ne correspondant pas à celles des unités contribuant effectivement à l'approvisionnement de nos raffineries.*

En sus, la Mission d'appui a souligné que la plupart des opérateurs pétroliers déploraient un surcoût annuel de l'ordre d'1 M€ (2 700 €/j) pour l'exploitation d'un VLCC sous pavillon français, du fait de coûts sociaux qu'ils qualifient d'exorbitants. Il s'agit à l'évidence d'un chiffre à affiner.

Principales propositions de la Mission d'appui

1. Favoriser une politique industrielle permettant de renouer avec une politique d'innovation dans le domaine maritime pour l'application des nouvelles normes environnementales et de consommation énergétique lesquelles, dans un passé encore récent, ont permis la survivance d'éléments de flotte français (notamment pour les méthaniers).
 - *Le traitement actuel par le biais d'une procédure dérogatoire au droit commun et qui a pour objet de combler une carence préoccupante dans le tissu économique français ne constitue, selon la commission, qu'un palliatif permettant d'affronter avec "les moyens du bord" une crise majeure.*
 - *Reposant sur la seule contrainte administrative, le système actuel ne permet d'évidence pas à lui seul de fonder le développement d'une filière.*
 - *Le contraste entre le faible niveau des intérêts français dans le segment transport maritime de la filière pétrolière nationale et la situation des principaux pays de l'Union européenne constitue aux yeux de la mission une vulnérabilité de toute la filière qui appelle une réflexion d'ensemble de caractère industriel.*
2. Étendre l'obligation de détention de capacité de transport aux produits raffinés importés en France mis à la consommation.
 - *Il ne semble pas possible de renoncer à un système qui n'a pas actuellement de solution de remplacement pour faire assurer les transports maritimes d'intérêt national.*
 - *Le double constat de la dépendance pour les produits raffinés, importés pour la moitié de la consommation nationale, et du niveau très faible de la capacité de transport de produits raffinés activables dans le cadre des transports maritimes d'intérêt national conduit la mission à proposer d'étendre aux produits pétroliers non-raffinés en France le régime d'obligation de capacité de transport maritime sous pavillon français applicable aux importations de pétrole brut.*
 - *La mission penche pour un système assis sur les quantités de produits pétroliers mis à la consommation et qui, comme dans le cas du pétrole brut importé, comporterait l'obligation pour les opérateurs de disposer (en propriété ou par affrètement) de navires ou des parts de navires sous pavillon français.*
3. Saisir la Commission européenne du sujet de l'inclusion du transport maritime dans les travaux portant sur la sécurisation des approvisionnements gaziers.
 - *Le GNL fait l'objet d'un encadrement communautaire prescrivant notamment la constitution de réserves.*
 - *La sécurité des approvisionnements gaziers par voie terrestre étant traitée par des dispositions communautaires qui ne contiennent actuellement pas de dispositions relatives à l'approvisionnement en GNL par transport maritime, ce dernier sujet devrait être porté à l'attention de la Commission européenne.*
4. La mission recommande l'extension au GPL du dispositif proposé pour les produits pétroliers et propose qu'à cet effet soit engagée une réflexion sur l'élargissement à la France métropolitaine d'une obligation de stockage stratégique du GPL.
 - *Au niveau français, il existe une obligation de stockage de GPL pour les seuls départements ultramarins de la Guyane, de la Réunion et de Mayotte, que la mission propose d'étendre à la métropole.*
 - *La mission d'appui souligne la place et l'expertise, dont disposent des intérêts français dans le domaine du transport maritime de GPL.*
 - *Une des principales sociétés mondiales de négoce de GPL établie en Suisse et contrôlée par des intérêts français qui ont été pionniers dans l'armement gazier, possède 5 navires armés sous pavillon français et 5 autres navires sous pavillon maltais et panaméen. Des intérêts français domiciliés au Luxembourg contrôlent une filiale basée à Singapour qui exploite une flotte de 7 transporteurs de GPL sous pavillons singapourien et norvégien.*

Modalités de mise en œuvre

La Mission d'appui n'a pas retenu, la considérant comme non eurocompatible, sans qu'elle ait vraiment explicité sa position, de faire supporter l'obligation sur les stockeurs qui s'inscrivent pourtant dans la même filière stratégique que les transporteurs. Cette position devrait faire l'objet d'une contre-expertise. En effet, la solution de faire supporter l'obligation "navires" au stockeurs a pour avantage de concentrer de façon cohérente les contraintes stratégiques qui pèsent sur nos importations énergétiques. Une solution intéressante pourrait être de faire conduire par la SAGESS une expérimentation de réservation de capacité sous pavillon français. Cette capacité de transport pouvant être utilisée à l'importation des produits pétroliers en cause ou sur trafics tiers ou encore être considérée comme équivalente à un stockage.

La mission d'appui a finalement retenu qu'une simple solution d'identité de traitement entre assujettis qu'ils soient raffineurs ou importateurs/distributeurs. Elle propose que tous les produits pétroliers, raffinés ou non, se voient appliquer une même obligation de disposer, en propre ou par contrat d'affrètement à long terme, d'une capacité de transport maritime sous pavillon français proportionnelle aux quantités mises sur le marché. Le taux actuel de 5.5 % pourrait vraisemblablement être conservé pour l'ensemble.

Poursuivant ainsi la pratique administrative actuelle, les assujettis s'acquitteraient de leur obligation par la détention de capacité de transport sur des navires habilités pour le transport de produits bruts ou raffinés – sans référence à la taille ou à l'utilisation habituelle du navire. Sur ce point la Mission d'appui a retenu l'idée que puisque les transporteurs de produits peuvent actuellement être pris en compte dans la couverture de l'obligation relative au brut, les transporteurs de brut pourraient être pris en compte pour la couverture de l'obligation relative aux produits distillés importés par notre pays (quasi exclusivement des produits blancs comme le "diesel oil", le gazole, les essences et le naphta) bien qu'ils soient techniquement incapables de les transporter.

La Mission d'appui, après avoir regretté l'attrition de l'armement pétrolier français, a enfin estimé que le système ne devant aucunement apparaître comme un soutien aux armements français, aucune condition sur la nationalité des propriétaires réels des navires, des armateurs ou des opérateurs maritimes (*shipmanagers*) ne serait exigée. Il est rappelé toutefois que l'on ne saurait franciser un navire sans qu'une société française, devenant *ipso facto* armateur français, soit concernée.

Afin d'intégrer les gaz de pétrole liquéfié dans le champ de l'obligation, la mission d'appui a proposé de compléter le dispositif de l'article L. 642.2 du code de l'énergie en ajoutant la France métropolitaine au champ géographique de l'obligation de constitution de stocks.

La Mission d'appui n'a, enfin, pas proposé d'apporter remède à certains points pourtant relevés par elle-même comme préoccupants au regard des impératifs de défense économique :

- *En premier lieu, aucune proposition n'est faite — à l'exception de la première de portée très générale — afin que la propriété de navires transporteurs d'hydrocarbures soit de nouveau exclusivement portée par des armements installés en France. Le système de la francisation provisoire sur la base d'un affrètement coque-nue resterait dans ces conditions le moyen privilégié d'obtention du pavillon français, avec les fragilités qu'un tel mécanisme présente du point de vue du droit de la réquisition. L'obligation pourrait être satisfaite en retenant aussi des navires étrangers affrétés coque nue et francisés provisoirement dans des conditions pouvant être interrompues à tout moment, ce qui n'est évidemment pas satisfaisant pour une flotte à caractère stratégique.*
- *En second lieu, nonobstant la difficulté que cela représente, il n'est pas davantage fait de suggestions pour que la taille des navires par lesquels les assujettis se libèrent de leurs obligations, corresponde au mieux à celle des navires effectivement utilisés pour l'approvisionnement des raffineries françaises et la distribution des produits pétroliers raffinés surtout en période de crise. Dans ces conditions, il y a tout lieu de craindre que les opérateurs aient recours à des VLCC, ces unités de fort tonnage permettant des économies d'échelles importantes. Le fait est que la Mission d'appui a retenu le principe d'une fongibilité complète entre navire transporteurs de brut et navires transporteurs de produits pour la réalisation de l'obligation. Certes la possibilité qui est offerte actuellement de satisfaire l'obligation en brut avec des transporteurs de produits peut se comprendre car la chose est (sous réserve d'avoir à bord un dispositif de lavage au brut) faisable. De là à en conclure que, par parallélisme, l'inverse devait aussi prévaloir et que l'on pourrait satisfaire l'obligation pour les importateurs de produits en détenant des transporteurs de brut n'est pas travaillable. Les transporteurs de brut ne peuvent techniquement assurer, à plus forte raison en période de crise, de tels transports de produits pétroliers surtout s'il s'agit de produits blancs. Cette fongibilité ne peut être retenue.*

Ne pas prendre en considération cette réalité présente le risque de prolonger et entretenir le décalage entre la loi et la réalité du transport. Ceci en obère l'efficacité du point de vue de la défense économique et ne peut que faire le lit des critiques de ses opposants.

Vu le nombre d'importateurs/distributeurs de produits raffinés, l'obligation, si elle reste dans cet état, est donc inapplicable sans d'une part des aménagements législatifs et réglementaires et d'autre part d'expérimentations permettant de mieux cerner un consensus minimum nécessaire à sa bonne acceptation. Dans ce contexte, il semble qu'il faut dès maintenant, au delà d'un nouvel examen de la solution faisant reporter directement et exclusivement l'obligation par les stockeurs, faire étudier les aménagements en cause qui pourraient être les suivants :

- *l'obligation comprendrait un minimum de détention (40 000 tPL p.ex.)*
- *elle pourrait être mutualisée entre distributeurs à condition de ne pas sortir de la catégorie de produit transporté pour éviter qu'avec quelques VLCC, on satisfasse toutes les importations de produits ...*
- *les navires devraient être de la taille et du type effectivement employés pour le transport des produits pétroliers importés (pas plus de 80 000 tPL) ;*
- *elle pourrait être également déléguée aux organismes chargés du stockage stratégique du pétrole brut et des produits pétroliers ;*
- *ou encore être remplacée par une garantie permanente de mise à disposition en tant que de besoin d'un tonnage équivalent sous pavillon français au profit des assujettis ou de leurs délégataires ;*
- *il faut enfin qu'elle ne porte que sur des navires en nue propriété effectivement exploités sans recours à des navires affrétés coque nue... et sans possibilité de gel de francisation ...*

Une loi sera, en tout état de cause, nécessaire, et la question du véhicule législatif se posera dans les mêmes termes que pour la piraterie.

Rédactions possibles pour les modifications législatives et réglementaires à faire dans le cadre de l'hypothèse importateurs distributeurs

1- Dispositions législatives visant à assujettir à l'obligation prévue par l'article L. 631-1 du code de l'énergie, les produits visés à l'article L.642.4 du même code

Article 1er (Extension aux produits pétroliers assujettis à l'obligation de stockage de l'obligation de détention de capacité de transport)

L'article L. 631-1 du code de l'énergie est complété par trois alinéas ainsi rédigés:

« Toute personne qui réalise une des opérations prévues au premier alinéa de l'article L.642.2 est tenue de disposer en permanence, en propriété ou par affrètement à long terme de plus d'un an au moins ou par garantie de mise à disposition, d'une capacité de transport maritime effectivement exploitée sous pavillon français.

Cette capacité devra être proportionnelle au volume des stocks qu'elle est tenue de constituer et de conserver en vertu de l'article L.642.4, et constituée par des navires disposant des certifications nécessaires pour le transport des produits importés par chaque assujetti et effectivement employés au transport du type des produits en cause. Les volumes raffinés par les personnes visées au premier alinéa ne sont pas pris en compte pour la détermination du niveau de l'obligation prévue au présent alinéa.

Cette obligation peut être mutualisée entre assujettis et également déléguée, individuellement ou collectivement, aux organismes chargés de la gestion des stocks stratégiques qu'il s'agisse du pétrole brut comme des produits pétroliers.»

Article 2 (Détermination de la limite supérieure de l'obligation)

A la seconde phrase du troisième alinéa de l'article 6 de la loi 92-1443 du 31 décembre 1992 portant réforme du régime pétrolier les mots " Cette capacité de transport " sont remplacés par les mots : **« La capacité de transport prévue au premier alinéa de l'article L 631-1 du code de l'énergie.»**

Le troisième alinéa de l'article 6 de la loi 92-1443 du 31 décembre 1992 portant réforme du régime pétrolier est complété ainsi qu'il suit **« La capacité de transport prévue au second alinéa de l'article L 631-1 est calculée dans la limite d'un tonnage de port en lourd qui ne peut excéder 8% des quantités de produits pétroliers servant d'assiette à l'obligation mentionnée à l'alinéa premier de l'article L.642.2 et mises à la consommation au cours de la dernière année civile.»**

Article 3 (Extension à la France métropolitaine de l'obligation de stockage de GPL et corrélativement extension au GPL de l'obligation de détention de capacité de transport)

Au second alinéa de l'article L642.3 du Code de l'énergie après le mot 'Pour' sont insérés les mots 'la France métropolitaine'

2- Modifications du décret 93-279 du 4 mars 1993 (hors titre et visas) Article 1^{er} (conditions relatives aux navires)

Au premier alinéa de l'article 1er du décret 93-279 du 4 mars 1993 les mots "de pétrole brut" sont remplacés par les mots "des produits visés à l'article L. 631-1 du code de l'énergie".

Évaluation de l'obligation de détention de capacité de transport sous pavillon français inscrite dans la loi du 31 décembre 1992 portant réforme du régime pétrolier.

L'article 1er du décret 93-279 du 4 mars 1993 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Tout navire au moyen duquel un assujetti s'acquitte de l'obligation prévue par l'article L 631-1 du code de l'énergie doit être titulaire des certificats et habilitations exigées permettant le transport des produits constituant l'assiette de son obligation propre ».

Article 2 Au cinquième alinéa de l'article 2 du décret 93-279 du 4 mars 1993, les mots « les propriétaires des unités de distillation » sont remplacés par « les assujettis »

3- Décret n°93-610 du 26 mars 1993 fixant le rapport entre la capacité de transport maritime et les quantités de pétrole brut servant d'assiette à l'obligation prévue par l'article 6 de la loi n° 92-1443 du 31 décembre 1992 portant réforme du régime pétrolier (hors titre et visas)

(Le texte est à compléter pour Intégration des produits soumis à obligation de stockage au titre de l'alinéa 2 l'article L.631.1 du code de l'énergie).

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

En attendant la mise en place définitive de cet ensemble législatif et réglementaire, et pour éviter tout dépavillonnement, la SAGESS pourrait prendre, en urgence, en liaison avec Armateurs de France, et au terme d'une consultation européenne, une initiative marquante. Celle-ci s'inscrirait dans la continuité de l'obligation de constituer et de conserver des stocks stratégiques et prendrait la forme du maintien de façon pérenne sous pavillon français en première immatriculation RIF d'une première tranche (de l'ordre d'une douzaine de transporteurs de produits pétroliers) entrant dans le tonnage visé par l'obligation légale en cause. L'extension annoncée aux produits pétroliers de l'obligation "navires" pourrait ainsi commencer à recevoir un contenu concret.

Annexe 9* PIRATERIE MARITIME

La piraterie maritime est un phénomène qui a pris une ampleur préoccupante au cours de la dernière décennie. La protection des navires par du personnel militaire a été initialement la solution privilégiée par la France, plutôt que l'embarquement de gardes armés privés.

Devant l'essor de l'embarquement de gardes armés privés en mer (tous les pays européens sont engagés dans cette voie), la position française a évolué depuis 2011 et des réflexions ont été engagées sur la possibilité de recourir à des entreprises de sécurité privées. En effet, la flotte française se trouve défavorisée, car elle ne peut avoir recours qu'à la protection de la marine nationale, qui ne peut répondre en temps et en heure à toutes les sollicitations, ayant elle-même d'autres priorités opérationnelles.

Le gouvernement a décidé à la fin de l'année 2011 que, compte tenu du recours accru à des entreprises de sécurité au niveau mondial, sur un marché dominé par les anglo-saxons, il y avait un réel besoin d'encadrement de ces activités, notamment pour permettre le développement d'une offre française structurée. Les principes directeurs qui ont conduit l'action du gouvernement dans ce domaine, visant à une ouverture maîtrisée d'un tel marché ont été :

- *Le respect du droit international humanitaire et des droits de l'homme*
- *Le respect des règles strictes en matière d'utilisation d'armes, réservé à la seule légitime défense (l'usage de la force armée devant rester une prérogative exclusive de l'État)*
- *La mise en place d'un système d'encadrement et de contrôle par l'État, à la différence du modèle anglo-saxon fondé sur l'autorégulation.*

Des travaux ont été engagés en fin 2011 – début 2012 en vue d'un avant-projet de loi sur les entreprises de services de sécurité et de défense (ESSD).

Cet avant-projet de loi n'a ensuite pas connu de concrétisation précise.

Toutefois, dans un contexte où la demande des armateurs français, soutenus par Armateurs de France, s'est accrue, la question a été reprise par le nouveau gouvernement. Une rencontre entre le ministre de la défense et le ministre délégué aux transports, à la mer et à la pêche, le 17 octobre 2012, a permis de relancer le dossier.

Dans ce cadre, un avant-projet de loi ayant pour objet d'autoriser et d'encadrer les activités privées de services de protection armée à bord des navires battant pavillon français, dans des zones maritimes présentant un risque élevé de piraterie, par des entreprises disposant d'un agrément délivré par l'autorité administrative compétente, a été rédigé en avril 2013.

Des échanges avec le Secrétariat général de la mer et le Secrétariat général de la Défense et de la Sécurité Nationale ont permis d'aboutir à un projet de texte consensuel, examiné lors d'une réunion interministérielle informelle qui s'est tenue le 4 juillet 2013, sous l'égide du cabinet du Premier ministre.

Une nouvelle réunion de travail organisée par les deux Secrétariats généraux le 23 juillet dernier a permis d'aboutir à un projet de loi. Ce texte pourrait être porté maintenant par le MEDDE. Le Ministère de l'intérieur a accepté de gérer les agréments de société privée et les autorisations individuelles de leurs membres et la Marine a, de son côté, accepté de contrôler les conditions d'exercice de ces sociétés à bord des navires, en haute mer (une fois par an ou tous les 2 ans). Dans le cadre des travaux interministériels relatifs à l'encadrement des activités des entreprises privées de protection physique des navires (dites E3PN), à l'issue de la réunion interministérielle du 23 juillet dernier, les deux principaux points qui restent à approfondir sont les suivants :

1. Processus d'autorisation et de contrôle de l'exercice des entreprises privées de protection physiques des navires

Les travaux menés ont permis d'identifier les différentes étapes du processus. L'autorité administrative en charge du processus reste toutefois à désigner. L'option privilégiée consiste à faire du CNAPS (Conseil national des activités privées de sécurité) l'autorité administrative en charge d'instruire les dossiers de délivrer les autorisations et le cas échéant les retirer. Le CNAPS serait alors chargé de l'ensemble du processus, hormis les contrôles à bord des navires en mer. Toutefois avant toute décision d'arbitrage sur l'autorité administrative, il convient d'avoir le détail du fonctionnement et des responsabilités confiées à cette autorité administrative en menant les travaux sur le projet de décret d'application.

2. Autorisation d'acquisition, de détention, de transport et de transfert des armes

Le projet de loi a prévu que les entreprises soient certifiées sur la base d'une norme avant d'être autorisées à exercer leur activité. Cette certification s'applique aussi bien aux entreprises qu'à ses agents. Elle repose sur un ensemble de procédures et de vérifications définies par une norme de référence.

Le projet de loi a prévu des procédures d'autorisation d'exercice de l'activité permettant de s'assurer que les garanties, notamment de moralité, d'antécédents judiciaires, sont réunies de la part des dirigeants et de leurs agents.

Le transfert des armes et des munitions est soumis à la procédure d'exportation pour laquelle deux dispositifs sont envisageables : une exemption de licence d'exportation ou l'attribution d'une licence générale d'exportation.

Le calendrier reste cependant incertain car le véhicule législatif n'est pas encore choisi : projet de loi (à l'initiative du Gouvernement mais le calendrier parlementaire est saturé), proposition de loi ?

Annexe 10* CASINOS EMBARQUÉS

Sur le fondement de la loi du 15 juin 1907 relative aux casinos et telle que modifiée par la loi du 4 avril 2006, seuls les casinos installés à bord des navires de commerce transporteurs de passagers n'assurant pas de lignes régulières et immatriculés au registre international français et pour des croisières de plus de 48 heures peuvent être autorisés. Toutefois, l'exploitation est conditionnée par la publication d'un décret et d'arrêtés d'application, qui n'ont toujours pas été publiés. En conséquence, toute exploitation à bord d'un navire français serait, à ce jour, illégale.

Les conditions d'exploitation

Autorisation

L'article 2-1 de la loi de 1907 prévoit que l'autorisation est accordée par arrêté du ministre chargé de l'intérieur non pas à l'armateur mais « à une personne morale qualifiée en matière d'exploitation de jeux de hasard » qui elle aura passé une convention avec l'armateur.

La Convention avec l'armateur doit être conforme à la convention type approuvée par décret en Conseil d'État. A ce jour, aucun décret n'a été publié. Cette convention détermine les obligations et responsabilités de chacune des parties.

L'autorisation peut être révoquée par le ministre de l'intérieur, en cas d'inobservation des clauses de l'arrêté ou de la convention passée avec l'armateur.

L'arrêté :

- *fixe la durée de l'autorisation,*
- *détermine la nature des jeux de hasard autorisés, leur fonctionnement,*
- *les missions de surveillance et de contrôle,*
- *les conditions d'admission dans les salles de jeux,*
- *les horaires d'ouverture et de fermeture.*

Fonctionnement à bord :

- *l'ouverture du casino ne peut se faire que dans les eaux internationales*
- *les locaux utilisés pour les casinos doivent être « spéciaux, distincts et séparés »,*
- *l'accès est limité aux passagers majeurs titulaires d'un titre de croisière,*
- *dans l'enceinte du casino, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont garants du bon ordre, de la sûreté et de la sécurité publiques.*

Sanctions :

Sur fondement de l'article 5 de la loi relative aux casinos :

« Est puni des peines prévues au premier alinéa de l'article 1er et aux 1° et 5° de l'article 3 de la loi n° 83-628 du 12 juillet 1983 relative aux jeux de hasard, quiconque (...) aura fait fonctionner des jeux de hasard en infraction aux dispositions de l'arrêté d'autorisation, ou aura dissimulé ou tenté de dissimuler tout ou partie du produit des jeux servant de base aux prélèvements ».

Le régime fiscal applicable

L'article 33 de la loi n°2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français, telle que modifiée par la loi n°2006-437 du 14 avril 2006, organise le régime fiscal applicable aux casinos autorisés sur le fondement de l'article 1er-1 de la loi du 15 juin 1907.

Annexe 11* FEMMES MARINS ENCEINTES : PRISE EN COMPTE DES PÉRIODES D'ARRÊT DE TRAVAIL ANTE PÉRIODE LÉGALE DE CONGÉ DE MATERNITÉ

1°) Un système de protection sociale précaire

Les femmes marins enceintes, qui sont automatiquement reconnues temporairement inaptes à la navigation dès la déclaration de leur état de grossesse (l'arrêté du 16 avril 1986 relatif aux conditions d'aptitude à la profession de marin dispose que « *dès sa constatation, l'état de grossesse, même non pathologique, est incompatible avec la navigation* »), ne peuvent pas bénéficier de prestations légales en espèces, au titre de l'assurance maternité de leur régime spécial, entre la date de la déclaration d'inaptitude temporaire à la navigation et le début du congé légal de maternité.

Un dispositif d'indemnisation a été mis en place en 1986 sur une base extra-légale restrictive : seules peuvent se voir accorder les prestations correspondantes les femmes embarquées au long cours, au cabotage, à la grande pêche et à la pêche au large sur des navires effectuant une navigation d'une durée supérieure à une journée, démunis de service médical, dès lors que de surcroît elles n'ont pu être reclassées à terre par leur armateur.

Pour les femmes enceintes des autres types de navigation, est prévue une prestation dite n° 6 au sens de l'arrêté du 26 octobre 1995, qui accorde « *une indemnité de maternité aux assurées sociales dont le métier comporte des travaux incompatibles avec leur état, et au plus tôt à partir de la 21ème semaine précédant la date présumée de l'accouchement* ».

Les différentes prestations extra-légales servies n'entrent pas en compte dans le déroulement de carrière des intéressées, les durées correspondantes n'étant pas validées au titre du régime de retraite des marins, sauf demande des intéressées et paiement de la cotisation correspondante, ce qui en pratique n'intervenait pratiquement jamais.

Ce système a été relevé par l'IGAS et le CGEDD comme précaire, inéquitable et discriminatoire (rapport CGEDD 007687-01, juin 2012).

2°) Récemment amélioré mais encore imparfait

Le directeur de l'ENIM, dans une décision du 7 janvier 2013, a systématisé l'indemnisation, toujours au titre de l'action sociale du régime des marins, dès lors que les intéressées en font la demande. La prestation est limitée à 90 % du salaire forfaitaire journalier et à 1/400ème du salaire plafond journalier servant de base aux cotisations du régime général.

Une innovation est cependant instaurée : le prélèvement automatique d'une cotisation d'assurance vieillesse sur les prestations servies, ce qui permet de valider les périodes d'arrêt de travail pour maternité.

Outre le fait que la base juridique reste fragile, le dispositif reste précaire et repose sur la demande effectuée par les intéressées.

3°) En cours d'intégration dans des normes réglementaires

Les travaux du Conseil supérieur des gens de mer menés depuis juin 2012 font de la normalisation de l'indemnisation des femmes marins enceintes un thème prioritaire, qui a été pris en compte par l'administration, avec une perspective de textes réglementaires pouvant intervenir au 1er semestre 2014.

Cela exige un travail interministériel qui doit être mené rapidement, autour de trois décrets, le premier touchant la mise en invalidité des femmes marins enceintes, le deuxième l'adaptation du code du travail et le troisième la prestation à intégrer dans le corpus du régime spécial, avec une difficulté qui tient au niveau de l'indemnisation. Actuellement 90 % du salaire forfaitaire, salaire dont on sait qu'il est parfois en décalage très net avec le salaire réel ; cela peut conduire certaines femmes à prendre des risques pour rester au travail et toucher un salaire plein.

Si l'idée est d'indemniser les femmes concernées à hauteur de 90 % du salaire réel, cela laisse entière la question de la part de l'État et de celle de l'employeur (qui aujourd'hui ne paie rien et pourrait être conduit à verser le différentiel entre 90 % du salaire forfaitaire et 90 % du salaire réel).

En tout état de cause, il faut mettre un terme au dispositif actuel, parce qu'il ne considère pas les femmes marins comme des citoyennes à part entière dans leur protection sociale quand elles sont enceintes ; il est certainement un frein à des carrières maritimes pour les femmes, si ce n'est à l'entrée dans profession, du moins en cours de carrière.

Reste la question des femmes enceintes avant le système mis en place par le directeur de l'ENIM, qui ne pourront pas bénéficier de la rétroactivité de la mesure, du moins pour ce qui est de la validation des services. Ce sujet, qui sera encore renforcé avec la normalisation du système d'indemnisation, devra être étudié de manière à ne pas pénaliser ces dernières dans leur carrière et donc leurs droits ultérieurs à pension.

Annexe 12* RECONSTRUIRE DES STATISTIQUES DÉCISIONNELLES EN MATIÈRE DE FLOTTE DE COMMERCE ET D'EMPLOIS MARITIMES INDUITS

L'industrie armatoriale est à l'avant-poste de la mondialisation. Elle évolue cependant dans un contexte de concurrence exacerbée qui nécessite une vigilance de tous les instants des pouvoirs publics pour corriger les écarts de compétitivité, qui ne se limitent pas aux surcoûts salariaux, avec les concurrents internationaux et, plus directement, européens. Car le véritable enjeu est l'emploi. Il ne s'agit pas d'enrichir une filière prospère pour plus de bénéfices, mais de maintenir une industrie génératrice d'emplois français, en mer comme à terre.

La filière armatoriale française, selon Armateurs de France, représente à ce jour un peu moins de 20 000 emplois directs (14 000 navigants et 6 000 sédentaires) et plus de 300 000 emplois induits. Elle est le vecteur indispensable du développement de l'activité portuaire et logistique française ainsi que de la filière industrielle de construction et d'équipements des navires, de tout le secteur tertiaire et administratif dédié (banques, assurances, agences, administrations, etc.) : sans des entreprises de transport et de services maritimes proches, la filière française ne pourrait subsister, et les emplois qu'elle induit sont voués à la disparition.

Or, pour la cinquième année consécutive, le transport maritime est confronté à une crise majeure, qui (à quelques exceptions près) touche toutes nos entreprises. Le ralentissement de la croissance mondiale se combine avec la surcapacité et l'effondrement des taux de fret. Certaines compagnies ont disparu et d'autres sont en danger. Le risque est la perte irrémédiable du savoir-faire et la perte de la souveraineté française. Dans le but de maintenir la compétitivité de l'industrie des services et des transports maritimes dans ce contexte globalisé et de surmonter la crise que nous traversons, il est impératif de maintenir l'existant et de travailler sur des pistes nouvelles.

La nécessité d'une quantification fiable et représentative des enjeux

Il n'existe plus dans notre pays¹ d'indicateurs officiels fiables sur l'activité de la flotte de commerce et plus généralement sur l'ampleur des valeurs ajoutées brutes et nettes des entreprises résidentes qui directement ou indirectement ont pour objet social la production de services et de transports maritimes. La Mission de la flotte de commerce de la DAM ne dispose que d'un recensement navires sur des critères ne prenant en compte que les activités marchandes exercées en mer autres que celle du transport du fret et de passagers par navires de plus de 100 Tj sous pavillon français. En outre, ces données sont exprimées qu'en termes de jauge brute (laquelle est sans portée pour les navires de charge) ou de port en lourd (lequel n'est pas représentatif pour les navires à passagers comme des navires de recherche et de service) dans les seuls secteurs du long-cours et du cabotage. En fait, depuis plusieurs décennies, les statistiques présentées par l'administration française ne reflètent donc pas vraiment la réalité maritime de notre pays. En effet, ces données ne comprennent, pour le moment, que la seule flotte de commerce dédiée au transport *stricto sensu*. Or, la France compte une flotte très conséquente de navires de service devant également être complètement intégrée dans les statistiques de la flotte de commerce française.

Ainsi, en ce qui concerne les seuls navires sous pavillon français, si la flotte traditionnelle de navires de transport ne s'élève qu'à environ 200 navires, la flotte française de navires de commerce intégrant les navires de service, atteint le nombre de 550 (ou 600). Cette flotte de service se compose de navires offshore, de câbliers, de navires sismiques, de navires de servitude, etc. Ces navires, de tonnages variables ont en commun d'engendrer de nombreux emplois de navigants français, particulièrement chez les officiers (catégorie d'emploi qui ne se limite pas qu'aux grands brevets). De plus, une bonne partie d'entre eux crée une valeur ajoutée très importante puisqu'ils sont opérés sur des créneaux très technologiques tels que les exploitations "offshore" dont le développement attendu est fort, notamment en ce qui concerne les énergies marines renouvelables.

En conséquence, pour tenir compte de ce mouvement de fond, l'administration française, doit impérativement modifier son approche et intégrer explicitement les navires de service dans ses statistiques principales et au même niveau de les navires de charge dans ses documents de conjoncture afin que celles-ci soient représentatives de la réalité de la flotte de commerce sous pavillon français.

Au delà, c'est à dire en ce qui concerne les navires détenus par l'armement français sous d'autres pavillons, les informations administratives sont encore plus lacunaires. Il faut donc se contenter du disponible, lequel se résume aux publications des éditions INFOMER, soit le numéro spécial "Compagnies maritimes 2012" de décembre 2012 du journal LE

¹ Pas plus qu'ailleurs en Europe comme le déplorait récemment le président de la fédération des "clusters" maritimes de l'UE.

MARIN et l'annuaire "Navires de commerce français" lequel recense 900 navires de plus de 24 m employés que ce soit au long-cours, au cabotage ou au bornage et quel que soit leur pavillon. Ces données ne sont pas, pour le moment, réellement exploitées d'un point de vue économique.

Il serait, en outre, pour le moins utile de disposer d'une véritable estimation de la dépense brute de transports et de services maritimes et d'en apprécier la couverture par une production nationale brute. Pour obtenir une couverture nette, il faut en déduire les consommations intermédiaires acquises à l'étranger. Pour le moment, on estime que le secteur français du transport et des services maritimes dégagerait un chiffre d'affaires brut de plus de 14 milliards d'euros. Il n'y a pas encore d'indications sur les consommations intermédiaires ... Ce chiffre devrait être comparé avec ceux concernant d'autres secteurs d'activités en France ...

Il est donc indispensable de reprendre ces indicateurs quantitatifs de la politique maritime qui ne sont plus suivis depuis 1993. Un tel effort n'est pas encore programmé et ne pourra pas aboutir dans les délais impartis à la présente mission. Il faut donc mettre la DAM en situation d'élargir son portefeuille d'indicateurs quantitatifs sur l'économie maritime réelle et demander un concours INSEE à ce sujet sur le modèle de ce qu'il vient de faire pour par exemple le port du Havre, ou de ce qui vient d'être réalisé pour le port de Marseille par un consultant mandaté à cet effet. Il serait également judicieux que le CSMM tout comme AdF reprennent leurs compilations statistiques en vue de compléter les analyses de conjoncture de la DAM notamment en matière d'emplois comme de contribution maritime à la comptabilité nationale.

Le périmètre à prendre en compte par ces indicateurs renouvelés

Il est courant d'apprécier l'importance maritime d'un pays par la taille de la flotte battant son pavillon. C'est commode mais réducteur pour plusieurs raisons que l'on peut résumer comme suit en ce qui concerne les données françaises :

- *la flotte n'est qu'une des composantes de l'importance maritime et il faudrait y ajouter maintenant les secteurs portuaires et toutes les professions maritimes et même les ONG actives en matière maritime,*
- *les unités employées pour mesurer l'importance d'une flotte se réfèrent à des caractéristiques strictement nautiques (jauge brute exprimée en Tb — ou UMS —, ou port en lourd exprimé en tPL) qui ne rendent absolument pas compte de leur importance économique et il conviendrait d'y ajouter un Tb compensé comme cela a pu l'être dans le secteur de la construction navale;*
- *les seuils de prise en compte dans les statistiques nationale sont trop importants (>100Tb) et ne rendent pas économiquement visibles d'importantes flottilles de navires de moindre importance nautique et pourtant à haute valeur contributive du fait des technologies avancées qui y sont déployés ou plus simplement du nombre d'emplois navigants engendrés ;*
- *on s'y focalise quasi exclusivement sur la notion de transport maritime sans tenir compte de tout ce qui se passe en mer et qui n'est pas du transport¹ ;*
- *la répartition entre navires sous pavillon français exploités sous premier registre et ceux du second registre n'y est faite que pour les navires de plus de 100 Tb.*

Les données "emplois"

En ce qui concerne l'emploi, pendant longtemps les statistiques sur l'emploi maritime se sont limitées aux données ENIM qui n'étaient pas organisées en ETP et qui, de ce fait, surestimaient le nombre des emplois réels. En outre, elles n'étaient pas sérieuses en fonction des segments de flotte, ni au commerce, ni à la pêche. Dans les années 90, un nouveau système de décompte des emplois a été mis en place sous la forme d'une enquête annuelle. Cette enquête annuelle sur l'emploi maritime français a été réalisée par la DAM de 1998 à 2005 par exploitation des données enregistrées dans le système d'information qu'elle avait mis en place afin de remplir ses missions (dans le cas présent, données liées à la gestion administrative des marins et des navires). Cette enquête annuelle poursuivait trois objectifs :

- *caractériser de manière globale et détaillée la situation des effectifs navigants ;*
- *étudier le renouvellement de la main d'œuvre maritime ;*
- *analyser de manière prospective les besoins des entreprises par niveau de qualification.*

En aucun cas, il n'avait été envisagé d'utiliser cette enquête pour mesurer l'efficacité des politiques de soutien à la flotte de commerce en termes de retombées sur l'emploi. La DAM a estimé que la matière lui échappait progressivement. En effet dès 2004, le code du travail avait confié aux partenaires sociaux de chaque branche professionnelle, la négociation triennale

¹ Aujourd'hui à un instant "t", la moitié des gens de mer se trouvant à bord de navires marchands ne le sont pas dans le cadre d'opérations de transport. Il faut maintenant savoir se départir d'une approche centrée sur le seul transport. ...

concernant les priorités, les objectifs et les moyens de la formation professionnelle des salariés. Cette négociation portait également sur la mise en place d'un observatoire prospectif des métiers et des qualifications.

Pour les transports maritimes, le dernier accord relatif à l'observatoire des métiers et des qualifications date du 30 juin 2011. Il s'applique aux entreprises couvertes par le champ d'application défini dans les conventions collectives du personnel sédentaire et du personnel navigant des entreprises de navigation maritime :

(<http://www.legifrance.gouv.fr/affichIDCC.do?cidTexte=KALITEXT000024891419&idConvention=KALICONT000025844703&dateTexte=29990101>).

Cet accord précise les rôles et missions de l'observatoire et indique notamment que : « *L'observatoire permet à la branche d'acquiescer, pour chaque catégorie de personnels, une meilleure visibilité quantitative et qualitative sur l'évolution des emplois et métiers des différentes activités du secteur. Il est positionné au niveau national mais ses travaux doivent, autant que faire se peut, intégrer des logiques régionales et de bassins d'emplois. Il s'appuie notamment sur les contrats d'objectifs régionaux. Il accompagne la politique de la branche dans la compréhension et l'anticipation des évolutions se produisant au plan international et plus particulièrement européen.*

Il diligente toute enquête nécessaire à son objet :

- pour les personnels navigants : une convention est passée entre l'observatoire et la direction des affaires maritimes (DAM) en garantissant le traitement anonyme des données. Le comité spécialisé de la formation professionnelle fournit à l'observatoire les éléments quantitatifs et qualitatifs nécessaires à sa réflexion sur l'emploi et les métiers des personnes navigants. Ces éléments sont complétés par ceux fournis par la commission technique paritaire de l'OPCA ;
- pour les personnels sédentaires : les résultats de l'enquête annuelle entreprise des services d'études statistiques du ministère de l'écologie et de l'INSEE et l'enquête annuelle diligentée par armateurs de France auprès de ses adhérents constituent la source première d'information. Ces enquêtes sont complétées par les éléments fournis par l'OPCA en matière de formation des personnels sédentaires. »

En conséquence :

- *la DAM a réduit les moyens affectés au suivi de l'emploi maritime du fait notamment de la responsabilité maintenant donnée en la matière aux partenaires sociaux ;*
- *avec l'appui de l'administration, l'organisation patronale du transport maritime, Armateurs de France, et les organisations syndicales de marins ont installé en décembre 2009 l'observatoire prospectif des métiers et des qualifications du secteur du transport maritime (OPMQ) ;*
- *la convention évoquée dans l'accord de 2011 s'applique : la DAM fournit annuellement à l'observatoire les données relatives à l'emploi et à la formation dont elle dispose ; en contrepartie, l'observatoire est tenu de fournir à la DAM les résultats des traitements et analyses réalisés. L'observatoire a poursuivi les travaux menés antérieurement par la DAM et a publié en 2010 les résultats de l'enquête annuelle portant sur l'année 2008. Il a également publié en 2012 une étude s'appuyant sur des données 2009 et 2010 fournies par la DAM.*
- *La DAM de son côté a publié en 2012 un ensemble d'indicateurs issues des mêmes données sur la base de la dernière année référencée soit 2010. Par ailleurs, afin de disposer d'un outil pratique et opérationnel destiné à la connaissance et à la communication, la DAM a publié en mars 2012 une brochure intitulée « L'emploi et la formation maritimes en France » basée sur des données 2009 et 2010.*
(http://www.formation-maritime.fr/images/stories/emploi/light_rapport_emploi%20maritime-1_25%20juillet%202012.pdf)
- *Les données 2011 et 2012 seraient en cours d'exploitation en vue d'éditer une brochure du même type.*

Un accord similaire a été passé à la pêche. Il existe, au sein de l'Agefos-PME, un observatoire "pêche" équivalent à celui du transport maritime. Mais pas plus que pour le commerce, il n'y existe de segmentation par type de métier ce qui rend difficile son exploitation dans le cadre par exemple de la prévention des accidents du travail dans un secteur déterminé faute de population de référence.

La DAM a indiqué qu'elle souhaitait cependant mieux exploiter les données dont elle dispose à partir de ses différentes bases de données et voir dans quelles mesures celle-ci devraient ou non faire l'objet d'enregistrements de données nouvelles, tout en mesurant préalablement l'impact sur les services. La création d'un système d'information décisionnelle (SID) à partir des bases existantes, permettant un croisement entre les données « marins » et celles « navires », fait partie des chantiers que la DAM souhaite mettre en place, mais elle n'a pas indiqué quels seraient les critères retenus tout en faisant savoir qu'il lui paraissait essentiel que les partenaires sociaux jouent pleinement leur rôle en matière de connaissance et de promotion du secteur.

Au regard des orientations exprimées dans le cadre du présent rapport, il paraît indispensable que cette nouvelle publication statistique soit étroitement corrélée avec le cahier statistique de la Mission flotte de commerce et qu'il n'y aurait sans doute que des avantages à ce que les deux publications soient fusionnées, du moins en ce qui concerne la partie commerce, et qu'elles fassent au moins apparaître clairement :

- *un recensement des entreprises maritimes françaises ;*
- *une prise en compte de l'intégralité de la flotte de commerce, faisant apparaître segment de flotte par segment de flotte :*
 - *le nombre de poste de travail "gens de mer" induits et le nombre d'emplois subséquents répartis entre Français ressortissants de l'ENIM, Français non ressortissants de l'ENIM, citoyens d'autres EM/UE, navigants tiers ;*
 - *le nombre d'emplois sédentaires induits en France ;*
- *une répartition par segment de flotte des dispositifs de soutien économique affectés ;*
- *etc.*

Annexe 13* ÉTAT DES LIEUX SUR L'ÉVOLUTION DES DISPOSITIFS DE SOUTIEN À LA FLOTTE DE COMMERCE FRANÇAISE AU COURS DES QUINZE DERNIÈRES ANNÉES

De tout temps, la puissance maritime d'une collectivité humaine, qu'elle soit militaire ou commerciale, a été étroitement corrélée à sa puissance politique et à son rayonnement. L'histoire des États en regorge d'exemples. Les pouvoirs publics français se sont intéressés au transport maritime :

- *d'abord pour des motifs stratégiques et militaires, une capacité minimale de transport est vite apparue nécessaire pour faire face à toute éventualité de conflit en Europe ou sur une terre lointaine. Dans de très nombreux conflits, la France a dû réquisitionner ou plus simplement affréter des navires de commerce pour assurer l'évacuation de ses ressortissants ou pour acheminer du matériel et du ravitaillement aux troupes.*
- *ensuite parce qu'une certaine maîtrise du transport maritime international s'est révélée être une condition de celle du commerce international. De nos jours encore, en dépit du développement des autres modes de transport (route, rail, aérien), le transport maritime représente environ les trois quarts de l'ensemble de tout le commerce international. Le transport par mer demeure, en effet, de loin le mode de transport le plus économique pour l'acheminement de grandes quantités de marchandises sur de longues distances. 72 % du commerce extérieur de la France sont transportés par voie maritime. La valeur des échanges par voie maritime représente 3,5 % du PNB. On conçoit en conséquence l'importance stratégique de l'industrie du transport maritime.*
- *enfin parce que l'existence d'une capacité nationale de transport maritime conditionne les savoir-faire de nombreux métiers directement attachés à la navigation ou sous-traitants, tels que pilotes, remorqueurs, opérateurs divers, sociétés de classification, chantiers de construction et de réparation navale...*

Depuis la fin des années 60 et tout au long des années 70, les seuls régimes d'aide en vigueur étaient des aides à l'investissement en navires neufs : primes d'équipement et bonifications d'intérêts. Ces dispositifs avaient pour but d'inciter les armateurs à acheter des navires plus performants, de manière à compenser par des gains de productivité une partie des coûts d'équipage.

Le rapport d'enquête sur les aides à la Marine Marchande établi en 1999 par l'Inspection générale des finances et l'Inspection générale des transports et des travaux publics, a conclu à un résultat mitigé : « *La flotte s'est fortement modernisée et rajeunie, elle a crû, en tonnage, mais le nombre d'unités a sensiblement diminué et les effectifs embarqués se sont effondrés, notamment parmi les mécaniciens, en raison de l'automatisation des navires. Le pari effectué a, en outre, facilité la survie des grands navires pour lesquels le "capital cost" est plus important, en pourcentage des coûts totaux que pour les petits navires* ».

A partir des années 80, les régimes d'aide se sont diversifiés sans que les enveloppes budgétaires globales consacrées à la flotte ne croissent. Un nouveau plan d'aide à la Marine Marchande a été décidé en 1989 et reconduit en 1995. Il comportait plusieurs types d'aide :

- a) *l'aide à l'investissement ;*
- b) *l'aide à la consolidation et à la modernisation ;*
- c) *le remboursement, puis l'exonération de la part maritime de la taxe professionnelle.*

D'autres dispositifs de soutien financier (sans compter un nouveau régime d'immatriculation des navires : le RIF) ont, au fil des ans, complété les précédents :

- d) *l'allègement des contributions patronales à l'ENIM, puis leur exonération ;*
- e) *les cessations anticipées d'activité ;*
- f) *l'encouragement fiscal en faveur de l'achat de quirats ;*
- g) *l'amortissement des navires et le financement des navires sous le régime de l'article 39 CA, puis de l'article 39 C du Code général des impôts ;*
- h) *la taxe au tonnage ;*
- i) *la création du RIF .*

a) L'aide à l'investissement

Le dispositif initial, issu d'un arrêté du 29 décembre 1989, ne concernait que les propriétaires de navires de commerce de plus de 150 Td à l'exclusion des engins portuaires : barges, dragues et bateaux-pilotes. Une subvention d'équipement pouvait être versée par l'État pour :

- *l'achat de navires neufs,*
- *les transformations importantes (dont le coût dépassait 10% de la valeur d'acquisition) de navires d'occasion de moins de 10 ans,*
- *à titre exceptionnel, l'achat d'équipements neufs directement liés à l'activité de transport maritime,*
- *ainsi que les achats de navires d'occasion mis en service depuis moins de 10 ans.*

Versée sous forme de subvention d'équipement, son taux maximal applicable au prix d'achat était de 15% dans le cas général et de 10% pour les navires d'occasion. Cette aide était par ailleurs "capée" (plafonnée) : elle ne pouvait pas dépasser 40 millions de francs pour l'achat d'un navire neuf, 25 millions de francs, dans le cas d'achat d'un navire d'occasion ou de travaux de transformation. Enfin la subvention était soumise à deux conditions :

- *le maintien du navire sous pavillon français pendant 8 ans pour les navires neufs, pendant 4 ans au moins dans le cas des navires d'occasion ou dans le cas de travaux de transformation.*
- *une augmentation des fonds propres ou, pour les personnes physiques, un apport personnel d'un montant au moins égal à celui de l'aide de l'État.*

Des modifications sont intervenues à compter du 1er janvier 1995 : un arrêté du 5 janvier 1996 a prorogé le dispositif en vigueur jusqu'au 31 décembre 1997, en en modifiant légèrement l'économie (le montant maximal de l'aide pouvait aller jusqu'à 50MF dans le cas d'un navire neuf et le taux maximal applicable aux navires d'occasion pouvait être porté à 15% si le montant de l'opération était inférieur à 80MF et à 12,5% s'il était compris entre 80MF et 120MF).

Sur l'ensemble de la période 1990-1996, le montant global des aides à l'investissement alloué s'est élevé à 880,7 millions de francs pour 75 dossiers et 10,5 milliards de francs d'investissement.

La mission d'enquête de décembre 1997 a considéré que le dispositif était clair sur les investissements éligibles ainsi que sur le mode maximal de calcul de la subvention, mais qu'il l'était moins sur les conditions de maintien sous pavillon français et beaucoup moins encore sur la condition d'augmentation des fonds propres pour les personnes morales.

L'examen de quelques dossiers d'aide a confirmé ce que la simple lecture des textes laissait pressentir : les armateurs ont, pour la plupart augmenté leurs fonds propres par le moyen de prêts participatifs négociés auprès de banques ou de leurs holdings pour des durées ne dépassant pas l'obligation de maintien du navire sous pavillon français, sans véritablement procéder à une augmentation de capital. La mission a conclu que les termes de la circulaire ont ainsi été formellement respectés, mais pas son esprit.

Par ailleurs aucune disposition de nature à favoriser des gains de productivité n'a été prévue dans le cadre de ce régime, lequel est désormais incompatible avec les règles directrices sur les aides de l'État au transport maritime adoptées par la commission européenne le 6 mai 1997.

b) L'aide à la consolidation et à la modernisation ("ACOMO")

Le dispositif initial (instruction interministérielle du 7 mars 1990) a été conçu comme une aide de l'État en faveur des entreprises de transports maritimes de lignes régulières ouvertes à la concurrence internationale et engageant des efforts de compétitivité. Mais la rédaction de l'instruction interministérielle, qui fixe le dispositif, souffrait d'imprécisions sur le champ des dépenses.

Cette aide allouée sous forme de subventions d'équipement était destinée à soutenir les progrès de compétitivité et de modernisation des armateurs français opérant au moins un navire sous pavillon français, sur des lignes régulières ouvertes à la concurrence internationale. Elle était allouée au vu d'un plan d'entreprise dans le cadre d'un contrat signé avec l'État fixant les actions concrètes que l'entreprise s'engageait à réaliser dans le domaine de la modernisation du patrimoine naval, de l'accroissement de la productivité, de la politique commerciale et de l'innovation sociale.

L'État devait théoriquement évaluer l'éligibilité de l'entreprise au bénéfice de l'aide en fonction de cinq critères :

- *pérennité du centre de décision et contrôle du capital concerné par l'activité du transport maritime sur le territoire national ;*
- *consistance de la flotte que l'entreprise s'engage à conserver ou placer sous pavillon français ;*
- *effort de compétitivité de l'entreprise ;*
- *effort d'innovation sociale et de productivité ;*
- *insertion dans la compétition internationale.*

Le dispositif comportait un suivi de la réalisation des actions prévues, sanctionné par le remboursement total ou partiel de l'aide.

Des modifications ont été introduites par l'instruction du 3 octobre 1995 : cette réforme a radicalement transformé le régime de l'ACOMO, puisqu'elle en a élargi le bénéfice à l'ensemble des armements, pourvu que leurs activités soient ouvertes à la concurrence internationale.

Le nouveau dispositif se voulait incitateur aux efforts de compétitivité négociés entre armateurs et représentants des salariés. Le comité d'entreprise devait être obligatoirement consulté.

Entre 1990 et 1996, ce sont 546 millions de francs qui ont été alloués aux armateurs au titre de ce dispositif.

Le taux moyen d'intervention ressortait à 22,6%.

Ce régime est, comme celui de l'aide à l'investissement, devenu incompatible avec les règles directrices sur les aides de l'État au transport maritime adoptées par la commission européenne le 6 mai 1997.

c) Le remboursement puis l'exonération de la part maritime de la taxe professionnelle

Ce dispositif, destiné à améliorer la compétitivité des navires face à la concurrence internationale, a été introduit par une circulaire du 8 mars 1990, prorogée en octobre 1995.

Destiné à accompagner les efforts de rentabilité des entreprises maritimes qui opèrent dans un secteur d'activité totalement ouvert à la concurrence internationale par un allègement de leurs charges spécifiques, ce régime d'aide consistait à verser aux armements une subvention compensatrice calculée sur la base de la taxe professionnelle afférente aux navires et à leurs équipages.

Pour obtenir la liquidation de l'aide, les armateurs devaient transmettre à l'administration les avis d'imposition afférents à toutes les communes dans lesquelles l'armement a été imposé et, pour chacun d'eux, le montant des bases d'imposition correspondant à la valeur locative des navires et aux salaires de leurs équipages.

Après imputation du montant des dégrèvements et allègements par priorité sur la cotisation afférente à l'établissement principal, puis sur les autres cotisations restant dues par ordre décroissant de leur importance, il était appliqué à chaque cotisation une réfaction correspondant au rapport des bases afférentes aux navires et aux équipages aux bases brutes totales. Le montant de l'aide était égal à la somme des cotisations après réfaction.

Ce sont 466 millions de francs qui ont été versés aux armements sur la période 1990-1996, à ce titre.

Il présentait deux avantages principaux :

- *il contribuait à l'allègement des charges et à la compétitivité des entreprises sans discrimination ;*
- *il était pleinement conforme aux orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime adoptées par la Commission européenne le 6 mai 1997 (publiées au J.O. du 5 juillet 1997).*

Il était, cependant, d'une mise en œuvre complexe et le calcul des parts remboursables de la taxe (c'est-à-dire des montants afférents aux navires et aux équipages) était coûteux en personnel tant dans les armements que dans l'administration.

Ce dispositif a été remplacé par une exonération de la taxe professionnelle. En 2010, la taxe professionnelle a été remplacée par une cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE). Un décret de 2011 a précisé, pour le secteur maritime, que les armateurs n'étaient pas assujettis à la CVAE pour les opérations effectuées hors du territoire national.

d) Allègement, puis remboursement, et exonération des contributions sociales patronales à l'ENIM

L'Établissement National des Invalides de la Marine (ENIM) gère les régimes de sécurité sociale et de retraite des marins et assure aussi le recouvrement des cotisations. Celles-ci sont établies par application d'un barème à une assiette correspondant non pas aux salaires des marins, mais à des salaires forfaitaires répartis entre différentes catégories (20). À chacune des différentes fonctions à bord de chaque navire de la flotte française correspond une catégorie ENIM.

Ce dispositif, très différent de celui du régime de la sécurité sociale, est perçu, non sans quelques raisons, comme trop rigide par les armateurs puisque c'est la combinaison des fonctions occupées à bord des navires, de la taille des navires et de leur type, qui fixe le niveau des cotisations à payer, mais aussi le montant des retraites auxquelles auront droit les marins.

Une première mesure a consisté à alléger les contributions sociales patronales obligatoires (maladie, vieillesse, invalidité) pour les armateurs exposés à la concurrence internationale. Une subvention était annuellement mobilisée sur le budget de l'État et versé à l'ENIM à partir du budget "Mer".

Un Comité interministériel de la mer a transformé ce dispositif d'allègement des charges patronales ENIM en remboursement intégral pour des navires exposés à la concurrence internationale par une circulaire interministérielle du 31 mars 1999. Une deuxième circulaire interministérielle en date du 24 juillet 2001 a complété ce dispositif en étendant le remboursement des charges sociales patronales aux charges sociales patronales ASSÉDIC et allocations familiales, mais en le limitant aux armements à passagers, dont les navires sont inscrits au premier registre et dès lors qu'ils sont soumis à la concurrence internationale.

Ces dispositifs de remboursement, particulièrement lourds et coûteux en traitements administratifs, se sont ensuite transformés en exonérations de charges sociales patronales, toujours pour les seuls armements exposés à la concurrence internationale :

- *la loi du 3 avril 2005 créant le Registre international français (RIF) y a introduit l'exonération des charges sociales patronales ENIM (maladie, vieillesse, invalidité) ;*
- *la loi de finances rectificative du 21 décembre 2006 a introduit l'exonération des charges sociales "non ENIM" (chômage et allocation familiales) pour les seuls navires à passagers dont les navires sont inscrits au premier registre. Ce dispositif d'exonération est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2007.*

Entre 1994 et 1996, cet allègement des contributions sociales patronales à l'ENIM a coûté à l'État 421,1 millions de francs.

e) Les cessations anticipées d'activité

L'objectif de ce dispositif était de fournir un revenu de remplacement aux marins licenciés pour raisons économiques, s'ils étaient âgés d'au moins 50 ans et justifiaient d'au moins 30 ans de cotisations à l'ENIM.

Ce dispositif s'appuyait sur un protocole « syndicats-armateurs » du 14 janvier 1985 et sur une convention « État-Unedic » du 25 avril 1985, renouvelée à plusieurs reprises, et pour la dernière fois, le 30 juillet 1997.

S'agissant d'une aide à l'emploi (et non aux entreprises), destinée à se substituer au dispositif de préretraite FNE, elle n'avait pas été, à l'époque, déclarée à la Commission de l'Union Européenne.

Un mécanisme complexe et une incidence sur l'emploi difficilement mesurable

Les informations disponibles sur le fonctionnement étaient lacunaires. En effet, l'administration a, depuis l'origine, sous-traité au GARP le soin de verser aux marins les revenus de remplacement. Elle en a certainement tiré avantage car le GARP (Groupement des Assedic de la Région parisienne) disposait des moyens humains et techniques pour effectuer les traitements informatiques nécessaires dans de bonnes conditions et peut-être à moindre coût. Mais elle s'est privée de la possibilité d'effectuer les traitements statistiques approfondis qui auraient pu l'éclairer sur l'évolution du régime à court et moyen termes. L'objectif poursuivi lors de la mise en place du régime est exposé dans le protocole d'accord entre le CCAF et les organisations syndicales du 14 janvier 1985 en ces termes : « atténuer, dans les entreprises qui seraient confrontées à des problèmes d'emploi pour des raisons économiques d'ordre conjoncturel ou structurel, les conséquences sociales des réductions d'effectifs auxquelles ces entreprises auraient à recourir, en leur offrant une possibilité d'éviter le licenciement économique d'officiers et de marins en cours de carrière, et plus particulièrement en début de carrière, ou de limiter le nombre de tels licenciements ».

Les effectifs admis dans le régime, chaque année, depuis sa création ont été les suivants :

1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997*
664	526	472	395	209	200	183	163	228	182	152	184	87

* au cours des 9 premiers mois

C'est donc un total de 3 643 personnes qui ont été placées, pour la période sous revue, en cessation anticipée d'activité, ce qui correspond à une moyenne annuelle de près de 286 salariés. On ne connaît malheureusement pas le flux de sortie du régime par départ naturel en retraite. Fin septembre 1997, 560 officiers et marins bénéficiaient du dispositif.

Selon la direction des affaires maritimes et des gens de mer, 22 % des pertes d'emploi de navigants ont été traités socialement par le biais des CAA, sachant que 75 % des pertes d'emploi n'ont pas débouché sur le chômage des intéressés (grâce aux CAA, aux mises à la retraite, à la sédentarisation, etc.)

f) L'encouragement fiscal en faveur de l'achat de quirs

Il s'agissait d'une incitation fiscale visant à drainer des capitaux pour moderniser la flotte française de commerce, par acquisition de navires (neufs ou d'occasion, construits en France ou à l'étranger) ou leur rajeunissement.

Les sommes investies par des personnes physiques ou morales dans des parts de copropriété de navires de commerce étaient déductibles de leur revenu ou de leur bénéfice imposable dans la limite de 500 000 francs pour les contribuables célibataires, veufs ou divorcés, 1 000 000 de francs pour les contribuables mariés, et sans limite pour les sociétés.

Ce dispositif a été institué par une disposition législative en date du 5 juillet 1996 et un décret d'application en date du 23 septembre 1996. La Commission a approuvé cette aide par décision du 3 juin 1996.

Le dispositif était assorti d'un certain nombre de conditions :

- **navire** : il devait être armé au commerce, livré au plus tard 30 mois après la souscription et d'une durée d'utilisation d'au moins 8 ans. Il devait battre pavillon français dès sa livraison à la copropriété et pendant une durée de 4 à 5 ans (expirant le 31 décembre de la 4^e année qui suivait celle de la livraison)
- **souscripteur** : il devait souscrire avant le 31 décembre 2000 et conserver ses parts de copropriété jusqu'au 31 décembre de la 4^e année qui suivait celle de la livraison
- **exploitant** : qu'il fût gérant de la copropriété ou affrèteur, il devait, pendant la même période, détenir au moins un cinquième des parts de copropriété et être une société passible de l'impôt sur les sociétés dans les conditions du droit commun dont l'activité principale était l'exploitation ou l'affrètement direct de navires armés au commerce
- **projet** : il « devait avoir fait, préalablement à sa réalisation, l'objet d'un agrément délivré par le Ministre chargé de la Marine Marchande et du Ministre chargé de l'équipement naval ».

Cet agrément était accordé lorsque l'investissement effectué au prix du marché et à un coût financier normal permettait de renforcer la flotte de l'entreprise exploitante et présentait, au regard notamment des besoins du secteur concerné de la flotte de commerce, un intérêt économique justifiant l'avantage fiscal demandé.

Coût estimé pour l'État en fonction de la date présumée de livraison des navires (millions de francs) : perte de recettes fiscale

1997	1998	1999	TOTAL
360	1400	170	1930

Unité : millions de francs.

Analyse :

La décision du Gouvernement de ne plus accorder d'agréments, puis d'abroger le dispositif après sa mise en œuvre effective, rend difficile la formulation d'un jugement définitif sur son impact réel.

On peut simplement constater que le système quiritaire a conduit à un doublement du nombre de navires entrant en flotte chaque année par rapport au rythme prévalant avant sa création (25 navires en un an, contre une douzaine par an les années antérieures).

Le rythme d'une douzaine de navires nouveaux entrant annuellement dans la flotte, avant le lancement du système quirataire, était insuffisant et entraînait, progressivement mais sûrement, une diminution de cette flotte, et/ou un accroissement de sa vétusté.

Le système quirataire semble avoir introduit une rupture spectaculaire dans le déclin tendanciel du nombre de navires sous pavillon français. Mais eu égard au coût de ce système en perte de recettes pour le budget de l'État, il y a été mis un terme en 1998.

g) Amortissement des navires et financement des navires sous le régime de l'article 39 CA puis de l'article 39 C du CGI

AVANT 2006 : GIE FISCAL (ARTICLE 39 CA DU CGI)

Le GIE fiscal mis en place en 1998 (combinaison de l'article 39 C et de l'article 39 CA du CGI), était un dispositif d'allégement fiscal qui a été très largement utilisé par les armateurs, qui le considéraient comme un outil indispensable au maintien et au développement de la flotte de commerce sous pavillon français en complément des autres dispositifs de soutien tels que l'exonération des charges sociales patronales.

L'article 39 CA permettait à un groupement d'intérêt économique (GIE) à vocation financière (banques, organismes d'investissement et autre organisme financier) de bénéficier, pour l'achat d'un bien neuf ou d'occasion loué à un utilisateur exploitant (armateur), d'un régime d'amortissement accéléré et d'une exonération des plus-values constatées lors de la cession de ce bien à l'utilisateur exploitant.

En raison des amortissements dégressifs concentrés sur les premières années d'utilisation du bien, les résultats du GIE étaient déficitaires les premières années et bénéficiaires les dernières années¹. La remontée de ces déficits permettait aux investisseurs de réaliser des économies d'impôt dont les 2/3 au moins devaient être rétrocédés à l'armateur, par le biais d'une minoration des loyers versés ou d'un prix de rachat du navire inférieur au prix du marché.

Il y avait un plafonnement : l'amortissement fiscalement déductible ne pouvait pas excéder le montant des loyers perçus, diminué des autres charges afférentes au bien.

Toutefois, il existait une exception à ce plafonnement prévue par l'article 39 CA : le plafonnement n'était pas applicable au financement par des GIE de biens mobiliers amortissables selon le mode dégressif sur une période de 8 ans, dès lors que l'opération avait reçu l'agrément préalable du ministre du budget.

Les conditions de l'agrément étaient les suivantes :

- **Le prix d'acquisition du bien devait correspondre au prix du marché**
- **L'investissement devait présenter un intérêt en termes d'emploi**
- **L'utilisateur prouvait qu'il avait besoin du bien et qu'il ne s'agissait pas seulement d'une opération d'optimisation fiscale**
- **Au moins les 2 tiers de l'avantage fiscal résultant de l'agrément devaient être rétrocédés à l'utilisateur du bien.**

En pratique, le GIE (établissements financiers) acquérait le navire et le donnait en crédit-bail à l'armateur. Le prix de levée de l'option d'achat, en fin de contrat, permettait au GIE de couvrir son propre financement.

En outre, à la revente du bien, la plus-value était exonérée.

La commission européenne a considéré que ce dispositif était une aide d'État, incompatible avec le marché commun et a demandé à la France d'y mettre un terme par décision du 20 décembre 2006.

TOUTEFOIS, il faut préciser que cette décision est intervenue parce que la France n'avait pas notifié le dispositif considéré comme une aide d'État . Si la France avait procédé à la notification du mécanisme, la Commission aurait pu considérer qu'il s'agissait d'une aide compatible. La Commission, dans sa décision de 2006, a d'ailleurs indiqué :

¹ Déficitaire : le montant des loyers perçus est inférieur au montant des charges (amortissements et frais financiers) Bénéficiaire : le montant des loyers perçus est supérieur aux charges.

« en conséquence, la Commission estime que les aides octroyées aux entreprises de transport maritime, en application du régime mis en place par l'article 39 CA du CGI, sont compatibles avec l'article 87, paragraphe 3, point c°, du traité sous réserve des conditions énoncées aux considérants 172 et 173 (l'aide doit être proportionnée à l'objectif et ne pas altérer les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun ; ne pas dépasser le plafond prévu par l'article 11 des guidelines sur les aides d'État au transport maritime).

Pour mémoire une aide d'État peut être compatible en application des guidelines sur les aides d'États au transport maritime si :

- Elle contribue à la sauvegarde de l'emploi ;
- Elle améliore la sécurité ;
- Elle préserve le savoir-faire maritime dans la communauté et le développement des compétences.

Depuis la mise en œuvre du dispositif jusqu'à la fin 2004, 142 demandes d'agrément ont été présentées et 110 ont été accordées¹. Le dispositif a ainsi contribué à faire de la flotte française une des plus récentes du monde. Il s'agissait d'un renouvellement qui s'inscrivait dans une politique générale de renforcement de la sécurité maritime et dans un souci de préservation des emplois maritimes français.

DEPUIS 2006 : ARTICLE 39 C DU CGI

Pour maintenir l'attractivité et la compétitivité du nouveau registre international français, un nouveau dispositif d'aide à l'investissement a été mis en place par l'article 77 de la loi de finances rectificative pour 2006 du 30 décembre 2006 modifiant la loi du 2 juillet 1998, abrogeant l'article 39 CA et complétant l'article 39 C du Code général des impôts par des mesures générales.

Ce nouveau dispositif fiscal est un dispositif de droit commun qui permet l'acquisition, par des investisseurs regroupés dans des structures fiscalement transparentes de personnes tel un groupement d'intérêt économique (GIE) ou une société en nom collectif, d'un bien à donner en location pendant sa durée normale d'amortissement.

Le dispositif repose sur la possibilité de déduire les déficits, nés de l'amortissement dégressif du bien mis en location, des résultats imposables des autres activités des membres du GIE dès lors que le bien est exploité ou situé dans l'espace économique européen.

Le montant des amortissements admis en déduction est limité à 3 fois le montant des loyers pour une période de 36 mois. L'efficacité du dispositif est renforcée par l'exonération de l'imposition sur les plus-values lors de la cession des titres du GIE à l'utilisateur du bien.

Le recours à ce dispositif est soumis à déclaration pour permettre de suivre l'évolution et le coût de la mesure.

L'avantage fiscal consenti peut être évalué autour de 12 % du montant de l'investissement (contre 25% dans l'ancien GIE), l'avantage rétrocédé à l'utilisateur étant fixé librement par les membres du GIE.

A noter que si le dispositif précédent permettait, dans la décision d'agrément, d'imposer à l'armateur une durée minimale d'exploitation du navire sous pavillon français (8 ans), le nouveau dispositif introduit par l'article 39 C permet à l'armateur d'immatriculer son navire dans tout l'espace économique européen.

Il convient de préciser que ce mécanisme par lequel le bailleur perçoit les loyers versés par l'exploitant et amortit l'actif en mode dégressif accéléré, créant ainsi un déficit qui est remonté sur l'investisseur fiscal, peut également se faire par le biais du mécanisme de l'intégration fiscale tel que prévu par les articles 223 A et suivants du CGI.

La différence entre l'article 39 C et l'intégration fiscale est la suivante : dans le cadre du 39 C, la syndication est possible alors que dans le cadre l'intégration fiscale, il n'y a qu'un seul investisseur.

Au final, l'article 39 C est peu utilisé. Il appelle des améliorations qui sont précisées dans le corps du rapport.

¹ Source : décision de la commission du 20 décembre 2006.

h) Régime d'imposition forfaitaire selon le tonnage

Ce dispositif a été introduit par la Loi de finances rectificative de 2002.

Comme beaucoup d'États européens, la France s'est alors dotée d'un régime d'imposition forfaitaire selon le tonnage des navires. Aux termes de l'article 209-0 B du CGI, ce régime s'applique aux entreprises dont le chiffre d'affaires provient pour 75 % au moins de l'exploitation de navires armés au commerce. Le texte législatif initial comportait également une obligation de maintenir un pourcentage de navires sous pavillon communautaire de 75%. La loi de finances rectificative de 2005 a supprimé ce seuil de 75% pour répondre à une communication de la CE de 2004 sur les aides à l'armement maritime. Désormais, les nouveaux entrants dans ce régime doivent s'engager « à maintenir ou à augmenter la proportion de navires battant pavillon communautaire. »

En cas d'option pour ce régime, le résultat imposable provenant des opérations, directement liées à l'exploitation des navires éligibles, est déterminé par application à chaque navire, par jour et par tranche de jauge nette (Tn) de 100 unités du système universel de jaugeage (UMS), du barème suivant :

Tonnage en Tn	jusqu'à 1 000	de 1 000 à 10 000	de 10 000 à 25 000	plus de 25 000
Montant en euros	0,93	0,71	0,47	0,24

Le barème s'applique même pendant les périodes d'indisponibilité des navires. Le résultat imposable est majoré d'un certain nombre d'éléments et notamment des plus ou moins-values provenant de la cession ou de la réévaluation des navires éligibles. Ces plus ou moins-values sont cependant réduites à concurrence du rapport existant entre la durée de détention pendant la période couverte par l'option et la durée totale de détention.

Le barème s'applique même pendant les périodes d'indisponibilité des navires. Le résultat imposable est majoré d'un certain nombre d'éléments et notamment des plus ou moins-values provenant de la cession ou de la réévaluation des navires éligibles.

Exemple :

- navire acquis et exploité par une société au 1er janvier 2010
- à cette date, la société ne remplit pas les conditions d'éligibilité pour le régime forfaitaire (moins de 75 % de son chiffre d'affaires provenant de l'exploitation du navire)
- cette condition est remplie à compter de l'exercice 2015 et la société opte alors pour le régime forfaitaire à compter du 1er janvier de la même année
- le navire est cédé le 1er janvier 2025 et la plus-value de cession s'élève à 12 MF
- cette plus-value fera l'objet d'un abattement égal au rapport entre la période d'exploitation sous le régime forfaitaire (10 ans) et la durée totale de détention du navire (15 ans) soit 2/3 de telle sorte que seul un tiers de la plus-value sera imposable soit 4MF dans cet exemple.

L'option est formulée pour une période irrévocable de dix années : elle est renouvelable au terme de cette période. L'option pour le régime d'imposition forfaitaire est valable pour autant que l'entreprise s'engage à maintenir ou à augmenter au cours de la période décennale la proportion de tonnage net qu'elle exploite sous pavillon d'un État membre de la Communauté Européenne.

Sont éligibles à ce régime, les navires armés au commerce :

- qui ont une jauge brute égale ou supérieure à 50 Tb
- qui, soit sont possédés en pleine propriété ou en copropriété à l'exception de ceux donnés en affrètement coque nue à des sociétés qui ne sont pas liées directement ou indirectement ou à des sociétés liées n'ayant pas elles-mêmes opté pour le régime, soit sont affrétés coque nue ou à temps
- qui sont affectés au transport de personnes ou de biens, au remorquage en haute mer, sauvetage ou d'autres activités d'assistance maritime ou à l'exercice de toutes autres activités nécessairement fournies en mer
- dont la gestion stratégique et commerciale est assurée à partir de la France (cette condition est réputée remplie dès lors que le navire bat pavillon français)
- qui n'ont pas été acquis pendant la période d'application du régime auprès des sociétés liées directement ou indirectement n'ayant pas opté elles-mêmes pour ce régime

Le régime forfaitaire d'imposition cesse de s'appliquer dès lors que (a) la société ne possède ou n'affrète plus aucun navire éligible, (b) la société ne remplit plus la condition de pourcentage minimum de chiffre d'affaires provenant de l'exploitation de navires armés au commerce, (c) la société devient membre d'un groupe fiscal dont les sociétés membres éligibles n'ont pas exercé l'option. Il existe un quatrième cas (d) de fin anticipée d'application du régime, à savoir lorsqu'une

société, membres d'un groupe fiscal, au sens de l'article 223A, susceptible de bénéficier du régime de taxation n'a pas exercé l'option prévue à l'article 209-O-B-III.

En cas de sortie du présent régime pendant la période d'option, la société est, sauf dans certaines situations, soumise à une pénalité égale à la somme des bénéfices déterminés en application du barème. Cette disposition revient à doubler l'imposition forfaitaire exigible en application du barème.

Ce régime d'imposition forfaitaire en fonction du tonnage peut être combiné avec le système de financement des navires décrit au paragraphe G (article 39 C du Code Général des Impôts).

La taxe forfaitaire au tonnage a fait l'objet d'une appréciation positive dans un rapport d'évaluation de l'Inspection Générale des Finances datant de juin 2011 (rapport du Comité d'évaluation des dépenses fiscale et des niches sociales).

i) La création du Registre international français¹

La loi du 3 mai 2005 a créé le RIF qui s'est substitué au registre des Terres Australes et Antarctiques Françaises (TAAF), auquel était immatriculé l'essentiel des navires de commerce français. Les principales dispositions de la loi RIF sont les suivantes :

Registre communautaire, le RIF donne un statut à tous les navigants en offrant un cadre juridique sécurisé pour le recours aux marins non-résidents. L'immatriculation a été facilitée par la création d'un guichet unique « affaires maritimes-douanes ». Les armateurs bénéficient d'une exonération des cotisations sociales patronales dites "ENIM" (assurance maladie, vieillesse et accident du travail)² pour les équipages embarqués à bord de navires de commerce battant pavillon français affectés à des activités de transport maritime soumises à la concurrence internationale et d'une autorisation des casinos à bord des navires de croisière (Décret n° 2006-1595 du 13 décembre 2006) .

Parallèlement à cet effort d'attractivité du registre, la loi créant le RIF vise le développement de l'emploi maritime avec l'exigence de nationalité, défiscalisation du salaire des navigants, obligation de formation embarquée afin de pérenniser la filière maritime.

Les armateurs ont exprimé leur satisfaction de ce dispositif. Ils sont très attachés à conserver un cadre stable sur le long terme nécessaire à leurs activités, de plus en plus soumises à la concurrence internationale. C'est pour eux une condition indispensable au maintien de l'emploi en France.

La loi du 3 mai 2005 a créé le RIF qui s'est substitué au registre des Terres Australes et Antarctiques Françaises (TAAF), auquel était immatriculé l'essentiel des navires de commerce français. Les principales dispositions de la loi RIF sont les suivantes :

- *Registre communautaire, le RIF donne un statut à tous les navigants en offrant un cadre juridique sécurisé pour le recours aux marins non-résidents.*
- *L'immatriculation a été facilitée et par la création d'un guichet unique « affaires maritimes-douanes ».*
- *Les armateurs bénéficient d'une exonération des cotisations sociales patronales dites "ENIM" (assurance maladie, vieillesse et accident du travail)³ pour les équipages embarqués à bord de navires de commerce battant pavillon français affectés à des activités de transport maritime soumises à la concurrence internationale*
- *et d'une autorisation (encore virtuelle) des casinos à bord des navires de croisière (Décret n° 2006-1595 du 13 décembre 2006).*

Parallèlement à cet effort d'attractivité du registre, la loi créant le RIF vise le développement de l'emploi maritime :

- *les exigences de nationalité, pour la composition de l'équipage, sont définies dans la loi (l'équipage doit être composé de marins communautaires de la fiche d'effectifs ou de 35%, si le navire a bénéficié d'une aide pour son acquisition) ;*
- *une défiscalisation du salaire des navigants a été introduite par la loi : cette mesure doit favoriser l'allongement des carrières maritimes et la stabilité des personnels ;*
- *la loi prévoit une obligation de formation embarquée à la charge des armateurs, afin de garantir la pérennité de la filière de formations maritime.*

¹ Source : Direction des affaires maritimes

² Ce dispositif n'est pas spécifique au RIF

³ Ce dispositif n'est pas spécifique au RIF

BILAN D'APPLICATION DE LA LOI : UNE STABILITÉ RELATIVE

Au 1er juillet 2013, 289 navires totalisant 4 967 904 unités de jauge brute¹ sont inscrits au RIF et se répartissent de la manière suivante :

- 87 navires de la flotte de commerce (+ 100 UMS) pour 4 698 472 UMS
- 202 navires de la flotte de travaux et services maritimes (264 256 unités de jauge brute), dont 99 navires de plus de 100 UMS et 29 navires de plaisance professionnelle.

Parmi ces 289 navires, 97 navires étaient à l'origine immatriculés aux TAAF, 16 navires proviennent du premier registre et 176 sont entrés de navires directement au RIF.

Ces éléments sont à comparer aux chiffres du registre des TAAF au 1er janvier 2006 qui totalisait 228 navires (dont 92 de la flotte de commerce) représentant 4,23 millions de Tb. Le registre RIF a atteint son objectif en réunissant un nombre de navires supérieur à celui des TAAF avec une augmentation importante du tonnage global. Ce succès est du, dans une très large mesure, aux progrès de la flotte de service, plus particulièrement celle dédiée à l'offshore. Ainsi, le nombre de navires de commerce au RIF est passé en dessous du nombre de navires aux TAAF (92 sous TAAF, 87 sous RIF).

Pour la flotte de transport, le RIF a connu, notamment entre juillet 2012 et juillet 2013, les sorties de 5 VLCC¹ et de 3 transporteurs de produits pétroliers, dues d'une part à la baisse des capacités de raffinage en France qui réduit l'obligation de transport d'hydrocarbures sous pavillon national, et d'autre part, à la fin du bénéfice du GIE fiscal formule 39 CA du CGI. Ces sorties ont été un peu contrebalancées par les entrées d'un VLCC, d'un transporteur de produits pétroliers et d'un très gros porte-conteneur, ce qui limite la baisse de -4,4 % en effectif et de -9,25% en jauge brute.

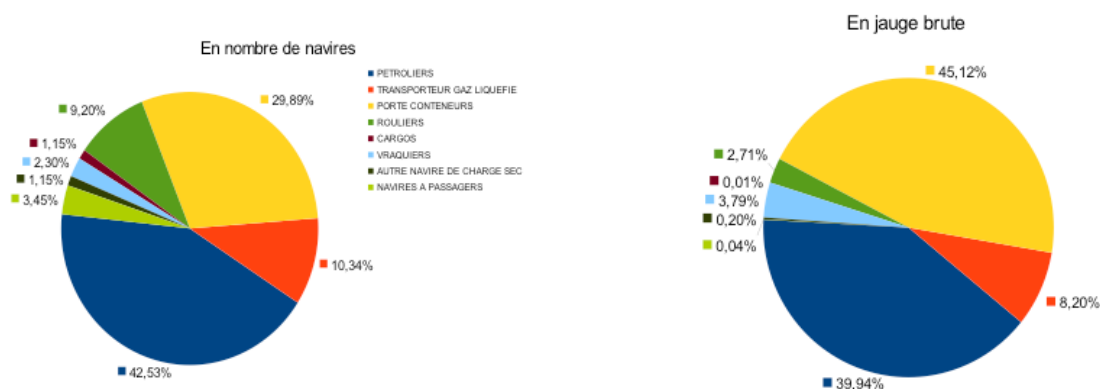
Les navires de transport du RIF constituent près de 84 % du tonnage de la flotte de transport sous pavillon français alors qu'en nombre d'unité le RIF représente seulement 43 % de l'effectif.

Pour la flotte de service maritime, on constate une baisse en effectif (-1,7%), mais une hausse en jauge brute (+5,6%). En effet les dernières unités enregistrées ont un tonnage nettement plus important que les unités sorties. Cette tendance à la hausse devrait se poursuivre avec l'arrivée de nouvelles unités "Bourbon" prévues entre 2013 et 2014. La plaisance professionnelle, bien qu'à un niveau modeste, enregistre une nette progression (respectivement 16 % et 14,1%).

Après avoir connu une progression de 2005 à 2009, le nombre de marins français est en recul, parallèlement à la baisse du nombre de navires au RIF. Il est passé de 3 623 en 2010 à 3 495 en 2012.

RÉPARTITION PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ

Flotte de transport



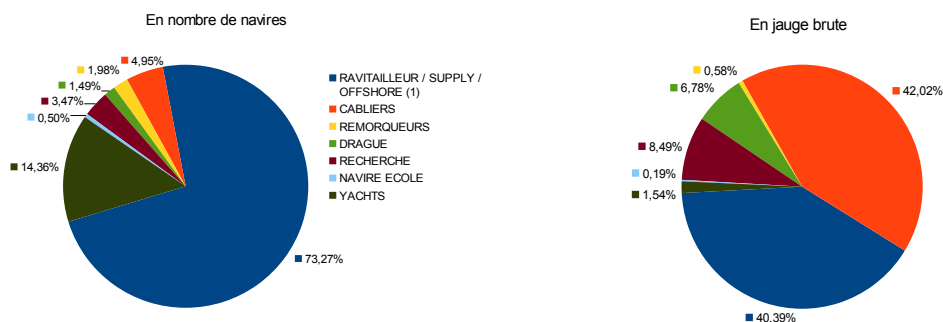
Flotte de service maritime

Les navires de BOURBON Offshore Surf SAS sont 144 dont 52 de plus de 100 unités de jauge, ce qui représente 95 447 unités de jauge. On constate une légère diminution en nombre mais une augmentation de 6,4 % en tonnage.

¹ U.M.S : Universal Measurement System : unité de mesure de la jauge depuis la convention internationale de Londres de 1969 sur le jaugeage des navires. L'ancienne unité « tonneau de jauge » reste utilisée pour les petits navires non soumis à l'obligation du jaugeage UMS. Il n'y a pas de table de conversion entre les deux systèmes

Les câblers français, au nombre de 10, représentent en jauge brute 44,5 % de la jauge totale. France Telecom marine est l'opérateur de 3 d'entre eux et Louis-Dreyfus armateur des 7 autres.

Au nombre de 29, les yachts de plaisance professionnelle sont en progression mais restent à un niveau modeste. 19 d'entre eux ont plus de 100 UMS



Martine BONNY

Annexe n° 14* DES INVESTISSEMENTS, DE COURT TERME, TRÈS LOURDS, À LA CHARGE DE NOS ARMEMENTS MARITIMES, POUR RÉPONDRE A NOS ENGAGEMENTS COMMUNAUTAIRES

Les nouvelles réglementations environnementales imposent aux armateurs des investissements très lourds pour maintenir leurs navires aux normes. Ces investissements consistent, soit en l'adaptation de leurs navires anciens, soit en un renouvellement de leur flotte. Il convient, sur ce point de préciser que les nouvelles normes ainsi applicables aux navires ne devraient l'être que lorsqu'elles peuvent être techniquement mises en œuvre, ce qui n'est pas systématiquement le cas à ce jour. En effet, en termes d'investissement, de maintien aux normes d'une flotte ou de son renouvellement, la visibilité est primordiale.

Ci-après, deux illustrations sont développées : l'une concernant les règles relatives à la réduction des émissions de soufre ; l'autre ayant trait aux règles relatives au traitement des eaux de ballast.

1. Annexe VI de la Convention MARPOL (Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973 complétée par le protocole de 1978, dite MARPOL)

L'annexe VI de la convention MARPOL, relative à la prévention de la pollution de l'air par les navires, révisée en 2008, et intégrée dans le droit de l'Union européenne par la directive 2012/33 UE du 21 novembre 2012, va imposer des nouvelles normes de teneur en soufre dans les carburants marins pour les navires opérant dans la Manche et la mer du Nord, qui sont classées en zone de contrôle des émissions de soufre (ZCES). Les navires devront passer du taux de 1 % de teneur en soufre des carburants, applicable aujourd'hui, au taux de 0,1 % dès le 1er janvier 2015.

Le changement de carburant, que nécessitera ce nouveau taux, aura des conséquences financières importantes pour les compagnies maritimes qui opèrent quasi exclusivement dans cette zone. C'est un sujet de préoccupation majeur pour le secteur du transport maritime, qui doit envisager, outre l'option du recours au carburant spécial, des solutions complémentaires ou alternatives, comme l'utilisation du gaz naturel liquéfié (GNL) ou l'installation de systèmes embarqués d'épuration de gaz d'échappement (scrubbers).

Coût d'un scrubber (pour un ferry)

- 7 millions d'euros de coût d'achat et 800.000 euros de coût de fonctionnement et d'entretien annuel.

Coût d'un scrubber pour un pétrolier

- Sur un navire transporteur de produits pétroliers :
 - o 4 millions de dollars pour installer un scrubber sur un navire déjà construit (retrofit), sans compter les pertes de recettes durant les 40 jours nécessaires à son installation ;
 - o 2,5 millions de dollars pour l'installation d'un scrubber sur un navire en construction.
- Sur un navire transporteur de pétrole brut (VLCC) :
 - o 6 millions de dollars pour installer un scrubber sur un navire déjà construit (retrofit), sans compter les pertes de recettes durant les 30 jours nécessaires à son installation ;
 - o 4 millions de dollars pour l'installation d'un scrubber sur un navire en construction.

Surcoût de construction d'un navire au GNL

- 20% de surcoût du navire, soit environ 40 millions d'euros de surcoût pour un navire ferry par rapport au coût actuel.

Différence de coût de combustible à la tonne entre HFO 1% et MGO 0,1%

- Estimation entre 275 à 350\$ par tonne soit 200 à 260 euros par tonne.

2. Convention sur le traitement des eaux de ballast

En 2004, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a adopté la Convention Internationale pour le Contrôle et la Gestion des Eaux de Ballast et Sédiments des Navires, connue sous le nom de Convention BWM. Elle entrera en vigueur 12 mois après la ratification par 30 États représentant 35 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce.

A ce jour, 37 États ont ratifié cette convention, mais ils ne représentent que 30,32% de la flotte mondiale.

Singapour devrait ratifier la Convention avant la fin de l'année 2013. Or, la flotte de Singapour représente environ 5% de la flotte mondiale. Cette ratification pourrait permettre d'atteindre les 35% nécessaires.

La Convention BWM a pour but de réduire, au minimum, puis d'éliminer le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes, grâce au contrôle et à la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires. Pour cela, les navires doivent installer des systèmes de traitement des eaux de ballast.

Coût d'un système de traitement des eaux de ballast :

- Pour les installations sur les navires en construction :
 - o De 500.000 à 2 millions de dollars ;
- Pour les installations sur des navires déjà construits (retrofit) :
 - o De 2 millions de dollars à 4 millions de dollars (sans compter les 20 jours d'immobilisation du navire)

L'installation de ces systèmes est obligatoire quel que soit l'âge du navire et l'impact du coût est d'autant plus prohibitif que le navire est âgé (valeur résiduelle inférieure).

Dans ces deux cas, que ce soit pour l'application de la convention sur le traitement des eaux de ballasts ou de l'annexe VI de la Convention MARPOL, la solution technique optimale n'est pas encore établie. Pourtant, les armateurs doivent prendre en compte ces nouvelles normes dans leurs programmes, de court-terme, de construction de navires ou d'adaptations de leurs flottes.

Annexe n° 15* ADAPTER L'ARTICLE 39 C DU CODE GÉNÉRAL DES IMPÔTS POUR RESTAURER LES FINANCEMENTS MARITIMES, ASSURER LE RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE SOUS PAVILLON FRANÇAIS ET ACCOMPAGNER UNE DYNAMIQUE DE FLOTTE JEUNE¹

EXPOSÉ DES MOTIFS

Les mécanismes dédiés de financement des navires (système des quirats puis système de l'article 39 CA du Code Général des Impôts (CGI)) ont été supprimés pour être remplacés par des mécanismes de droit commun.

Il convient de rappeler que depuis 2002, l'article 209 V du CGI prévoit que, pour les entreprises ayant opté pour le régime forfaitaire de la taxe au tonnage, le montant des plus ou moins-values provenant de la cession de navires éligibles à ce régime et réalisées pendant ou après la période couverte par l'option est réduit à concurrence du rapport existant entre la période de détention pendant la période couverte par cette option et la durée totale de détention. En d'autres termes on applique un abattement correspondant au temps de détention pendant la période de taxation au tonnage. Ainsi, les navires acquis puis cédés pendant la période couverte par la taxation au tonnage sont exonérés de la taxation sur les plus-values.

Toutefois, depuis la création de cet article 209 du CGI en 2002, les mécanismes de financement des navires ont changé. Seuls des dispositifs de droit commun existent. Il en résulte que, désormais, lorsque l'utilisateur lève son option d'achat auprès de la société bailleresse, il n'acquiert plus directement le navire mais les parts de cette société. Ainsi la fiscalité sur les plus ou moins-values de cessions est devenue différente alors même que la situation en fait est demeurée identique.

Désormais, après cession des titres de la société bailleresse à l'utilisateur/armateur puis, d'acquisition du navire par l'armateur par le biais d'une fusion, la revente du navire au cours de la période de taxation forfaitaire au tonnage, donne lieu à une taxation des plus-values dégagées, ce qui freine les possibilités de réinvestissement.

PROPOSITION SUR LES VOIES D'AMÉLIORATION POSSIBLES

Dans le respect des lignes directrices européennes relatives aux aides d'État dans le transport maritime, l'objectif est d'assurer le renouvellement de la flotte de navires sous pavillon français et de permettre une dynamique de flotte jeune en incitant les armateurs à réinvestir les profits qui pourraient être réalisés par la vente d'actifs dans l'achat de nouveaux navires, générateurs d'emplois.

Une proposition consistera à pérenniser le système mis en place en 2002 en exonérant d'impôt la plus-value de cession, telle que calculée par l'article 209 V du CGI, lorsqu'un armateur vend un navire préalablement financé dans le cadre de l'article 39 C du CGI, ou équivalent, sous réserve qu'il réinvestisse ladite plus-value dans une activité éligible au titre de la Taxe au Tonnage, comme l'achat d'un nouveau navire, et ce dans les 36 mois à compter de l'année fiscale au cours de laquelle a été réalisée ladite plus-value de cession.

Ainsi :

- **Lorsque l'utilisateur du navire (l'armateur) a acheté les titres de la société bailleresse, qu'il a fusionné cette dernière dans son périmètre soumis à la taxe forfaitaire au tonnage et qu'il revend ensuite le navire :**
 - ***l'armateur bénéficiera de la même exonération prévue par l'article 209 V du CGI comme s'il avait acquis le navire directement (et non les titres de la société bailleresse) à la condition qu'il réinvestisse, directement ou via une société de son groupe fiscal, le profit réalisé dans le cadre d'une activité relevant de sa raison sociale et qualifiante au titre des activités éligibles à la taxe forfaitaire au tonnage, et ce dans les 36 mois à compter de la fin de l'année fiscale durant laquelle la vente du navire a lieu (« durée de suspension »).***
 - ***Si le profit n'est pas réinvesti durant la durée de suspension de 36 mois, la plus-value demeure taxée.***
 - ***Si une partie seulement du profit de la vente est réinvestie dans une « activité éligible », l'autre partie demeure taxée.***

¹ Proposition législative d'« Armateurs de France »

○

PERSONNES RENCONTRÉES

- **M. Miche AYMERIC – Secrétaire général de la mer**
- **Mme Régine BRÉHIER – Directrice des affaires maritimes**
 - *Hervé BRÛLÉ, directeur adjoint*
 - *ACAM Loïc ABALLÉA – Chef de la mission flotte de commerce*
 - *M. Adam KAPELLA – Mission de la flotte de commerce*
 - *Mme Chantal ROLLAND – Mission de la flotte de commerce*
 - *ACAM Yan BÉCOUARN – Sous directeur des gens de mer*
 - *APAM Amélie CHARDIN – Responsable du Guichet unique du RIF*
- **M^{me} Hélène CROQUEVIELLE – Directrice générale des douanes**
- **M. Jean-Denis COMBEXELLE – Directeur général du travail**
- **M^e Michel QUIMBERT, président du Conseil supérieur de la marine marchande**
- **M. Jean-François JOUFFRAY, président du Conseil supérieur des gens de mer**
- **M. Laurent MARTEL – Conseiller au cabinet du Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie**
- **M^{me} Véronique BIED-CHARRETON – Directrice de la législation fiscale au Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie**
 - *M. François Robert GREMONT*
 - *Mme Nathalie NICOLAS*
- **M. Denis CHARISSOUX – SD en charge des transports à la D^{on} du budget**
 - *M. Antoine SEILLAN – chef du bureau des transports*
- **M. Jacques ROUDIER – Ingénieur général et ancien directeur de la flotte de commerce**
- **AGAM Philippe ILLIONNET – Dr de l'Établissement des invalides de la marine**
 - *M. BONNET – Dr adj. ENIM*
- **MM. MALER, GUIGNARD & BERNARD – Mission Loi 92**
- **M. Robert LAUFAOULU – sénateur de Wallis & Futuna**
 - *M. Bernard DUJARDIN - consultant*
- **M. Arnaud MARTRENCHARD – Délégation g^{ale} à l'outre-mer**
- **M. Arnaud BOULANGER, Conseiller Concurrence et Aides d'État – Représentation permanent de la France auprès de l'UE**
- **M. Francesco GAETA, Conseiller Transports – Représentation permanent de la France auprès de l'UE**
- **M. Fotis KARAMITSOS, Directeur à la DG-move de la Commission européenne chargé du transport maritime**
 - *M. Patrice NORROY – Chef d'unité Transport maritime à courte distance*
 - *Mme Magda KOPCZYNSKA, - Chef d'unité « Transport maritime et logistique »*
- **M. Christian BERG – Chef d'unité Sécurité maritime à la DG-Move de la Commission européenne**
- **M. Alain ALEXIS, Chef d'unité « Aides d'État Transports » à la DG-concurrence de la Commission européenne**
- **M. François MARENET – Dr G^{al} de l'École nationale supérieure maritime**
- **M. Paul TOURRET – Directeur de l'Institut supérieur d'économie maritime**
- **MM. Thierry LE GUEVEL et Joël JOUHAUT – Union maritime / CFDT**
- **M. Michel LE CAVORZIN – CGT marins**
- **M. Rolf MONLOUP et Philippe CHATEIL – CGT officiers**
- **Cdts ARDILLON, JEGU et PIZON – Association française des capitaines de navires**
- **M. Raymond VIDIL – Pt d'Armateurs de France et Pt de l'armement MarFret**
- **M. Éric BANEL – DG/Armateurs de France**
 - *Mme Cécile BELLORD – Chef du service juridique d'AdF*
- **M. Jean-Michel BERUD – Armement JIFMAR**
- **M. Julien DENÈGRE – groupe TECHNIP**
- **M. Xavier BOBRIE – Compagnie générale de géophysique Armement**
- **M. Fernand BOZONNI – Pt de l'armement SOCATRA**
- **M. Marc ETCHEBERRY – Dr G^{al} de GÉOGAS**
- **M. Philippe LOUIS-DREYFUS – Pt de LOUIS_DREYFUS ARMEMENT**
 - *M. Gildas MAIRE – Directeur général LDA*
 - *M. Antoine PERSON- LDA exploitation*
 - *M. Ganor GINA – LDA ressources humaines*
- **M. Jean-Marc ROUÉ – Pt de BAI Brittany Ferries**
- **Jacques SAADÉ – Pt CMA-CGM**
 - *Farid SALEM – DG CMA-CGM*
 - *M. Jean-François TALLEC - conseiller*
- **M. Jean-Emmanuel SAUVÉE – DG/ Cie des îles du Ponant**
- **M. Loïc THOMAS – président de l'armement au remorquage THOMAS**
- **M. Christian LEFEBVRE - BOURBON**
 - *M. Frédéric MOULIN – DG/adj. BOURBON*
 - *Mme Evelynne ILLIOU –BOURBON armement*
 - *M. Gaël BODÉNÈS – BOURBON opérations*
- **M. Marc GHIGLIA et Axelle BODEMER – Union des armateurs français à la pêche**
- **MM. POINCEUF et THÉOBALD – Groupement industriel de la construction et des activités navales**
- **M. Francis VALLAT – Pt du Cluster maritime français**