

LE PAVILLON FRANÇAIS DANS LE SHIPPING MONDIAL

"Il n'y a pas de grande nation maritime sans marine marchande"... Le 2 décembre dernier, lors des Assises de l'économie de la mer, le Premier ministre Manuel Valls a souligné l'apport, la force et l'avenir de ce secteur. Une occasion de rappeler l'attractivité du pavillon français sur la scène internationale du shipping.

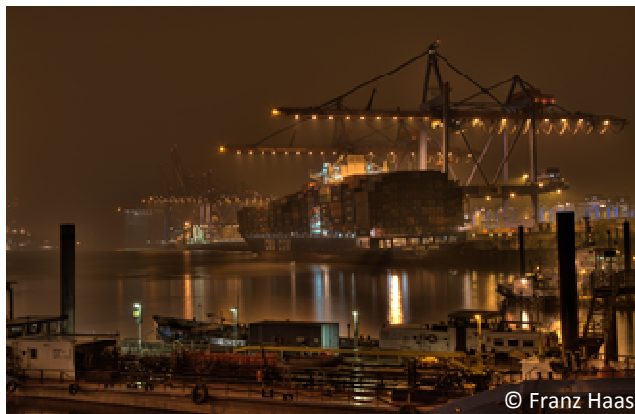
LA PLACE DE L'ARMEMENT FRANÇAIS

Assis sur une véritable tradition maritime, le pavillon français jouit d'une excellente image. L'*International Chamber of Shipping* (ICS) l'a identifié en 2012 parmi les meilleurs pavillons, tant du point de vue de la qualité de la flotte que du contrôle par l'État du port ou du nombre de conventions internationales ratifiées.

Cependant, alors que le trafic maritime mondial explose, la flotte marchande française ne cesse de diminuer. Entre janvier 2012 et juillet 2014, le nombre de navires sous pavillon français a été réduit de près d'une trentaine ; la France passe sous le seuil symbolique des 200 navires de plus de 500 UMS¹. Quatrième jusqu'au début des années 1970, elle se situe désormais au 29^{ème} rang mondial.

L'armement français compte pourtant une centaine de compagnies qui opèrent 547 navires battant pavillon français, immatriculés sous le premier registre, applicable en métropole et dans les départements d'outre-mer. Le second registre international français (pavillon RIF) joue aussi son rôle puisque près de 1 400 navires détenus par des compagnies françaises l'arborent. Créé en 2005 et destiné aux navires armés pour le commerce au long cours ou le cabotage international, il a permis de soutenir l'emploi maritime et la compétitivité de l'armement français face à la concurrence internationale.

La France est bien représentée dans les différents secteurs du transport maritime : CMA CGM est au troisième rang mondial dans le secteur du conteneur, mais on trouve aussi Bourbon, leader des services maritimes à l'offshore pétrolier, Louis Dreyfus Armateurs, spécialisé dans le transport de vrac sec, ou encore Alcatel-Lucent, Orange Marine et Nexans, principaux câblers mondiaux.



© Franz Haas

Aujourd'hui, avec la montée en puissance de pays émergents, en particulier de pays asiatiques, les armateurs français et plus globalement européens doivent nouer des alliances afin de garder une place importante sur la scène internationale du shipping. CMA CGM, après un projet d'alliance avec Maersk et MSC qui n'a pas abouti, a mis en place "Ocean Three", une collaboration avec China Shipping Containers Lines et United Arab Shipping Company, une compagnie détenue majoritairement par le Qatar. Ce regroupement, qui prévoit des partages de routes et de navires, permettra notamment de réduire les coûts sur les principales lignes commerciales maritimes.

QUEL AVENIR POUR LE SHIPPING ?

Interrogation majeure quant à l'avenir : le gigantisme de la flotte mondiale de porte-conteneurs. La capacité moyenne des porte-conteneurs a triplé en 25 ans. Le calcul économique dicte cette logique : plus le porte-conteneurs est grand, plus il est rentable. Toutefois, les navires de plus de 18 000 boîtes posent un véritable problème de sécurité maritime et portuaire. Les accidents dramatiques en mer font aujourd'hui l'actualité (*MSC Flaminia*, *MOL Comfort*...) et illustrent les problèmes de pollution accidentelle, de remorquage et d'assistance.

L'enjeu du développement durable se fait lui aussi de plus en plus prégnant. La France a ratifié l'immense majorité des conventions de l'organisation maritime internationale et les a mises intégralement en œuvre. L'excellence du pavillon français dans le respect de l'environnement est un atout de compétitivité qui peut se renforcer avec le "navire du futur", soit un navire plus sûr, plus économe et plus propre.

Reste que les contraintes de construction, de sécurité ou d'impact environnemental peuvent aussi affecter à terme la compétitivité d'un transport maritime soumis à la montée en puissance d'alternatives terrestres. La "route de la soie", grand corridor ferroviaire s'étendant de l'océan Pacifique à la mer Baltique que la Chine souhaite développer, peut ainsi avoir un impact sur le transport maritime dans l'océan Indien. Ce mode de transport semble une option d'autant plus intéressante que la piraterie demeure une menace bien réelle pour les navires de transport dans certaines régions. Toutefois, le transport maritime reste aujourd'hui, dans bien des domaines, le moyen le plus rentable d'acheminer sur de longues distances une grande quantité de marchandises et demeure incontournable.

¹ (*Universal Measurement System*) : Unité internationale de tonnage.