PROGRAMME

7 PROPOSITIONS POUR FAIRE ENTRER LA FRANCE DANS LE TOP 5 DES NATIONS ARMATORIALES EUROPÉENNES D'ICI 2040

LA SOUVERAINETÉ COMMENCE EN MER

ARMATEURS DE FRANCE

PROJET 2027 - 2032



LA MARINE MARCHANDE FRANÇAISE, LEVIER DE CROISSANCE STRATÉGIQUE ET DE SOUVERAINETÉ

ÉDITO



Marc ETCHEBERRY,
Président d'Armateurs de France

Laurent BOZZONI,
Vice-Président d'Armateurs de France

La mer est redevenue un espace de puissance. Elle est au cœur des échanges, des approvisionnements énergétiques, de la sécurité alimentaire, de la transition écologique, des infrastructures numériques et de la souveraineté des nations.

Dans ce contexte, la France dispose d'un atout considérable : des armateurs diversifiés, performants, innovants, ancrés dans les territoires et présents sur des segments stratégiques du transport maritime mondial. Porte-conteneurs, ferries, services offshore, transport énergétique[1], croisière haut de gamme, mais aussi câbles sous-marins et éolien en mer : les armateurs français contribuent chaque jour à la continuité des flux, à l'emploi de navigants qualifiés, à l'investissement industriel et à l'influence maritime de notre pays.

Cependant, cet atout ne peut être tenu pour acquis. La puissance maritime française doit désormais faire l'objet d'un choix politique clair.

Ce choix est celui que porte Armateurs de France : faire de la marine marchande française un outil de croissance stratégique et de souveraineté.

Notre ambition est simple : permettre à la France d'intégrer, d'ici 2040, le Top 5 des nations armatoriales européennes.

Plus qu'un symbole ou une simple revendication sectorielle, cet objectif répond à un impératif de souveraineté nationale. Une flotte sous contrôle français plus puissante, ce sont des approvisionnements mieux sécurisés, des emplois qualifiés créés dans les territoires, des compétences maritimes préservées, des investissements orientés vers la décarbonation et une capacité d'influence renforcée dans les enceintes européennes et internationales.

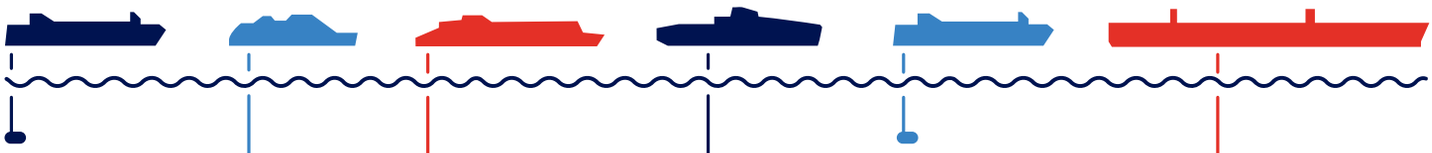
Pour y parvenir, la France doit se doter d'une stratégie cohérente, stable et de long terme au service de sa souveraineté économique, énergétique et sociale. Elle doit préserver les fondamentaux de la compétitivité maritime, ouvrir de nouveaux outils de financement permettant la croissance, le renouvellement et la transition de la flotte, mobiliser les recettes de l'ETS vers la décarbonation du secteur, renforcer ses capacités stratégiques et investir dans la formation des marins et officiers de demain.

À l'approche de l'élection présidentielle, Armateurs de France souhaite contribuer au débat public avec des propositions concrètes, réalistes et structurantes. La puissance maritime ne se décrète pas : elle se choisit et se construit dans la durée, par la stabilité, l'investissement et la confiance accordée aux acteurs qui font vivre le monde maritime au quotidien.

Faire de la France une grande nation maritime suppose aujourd'hui de faire de ses armateurs un actif stratégique assumé de la Nation.

1 **TRANSPORT ÉNERGETIQUE** Gaz naturel liquéfié et produits raffinés

SOMMAIRE



LEVIER DE PUISSANCE MARITIME ET DE SOUVERAINETÉ
P 03

UNE INFRASTRUCTURE STRATÉGIQUE GARANTE DE SOUVERAINETÉ POUR LA FRANCE
P 05

UNE AMBITION : FAIRE DE LA FRANCE UNE GRANDE PUISSANCE MARITIME
P 07

AXE 1
PRÉSERVER LES FONDAMENTAUX DE LA COMPÉTITIVITÉ MARITIME FRANÇAISE
P 08

AXE 2
OUVRIR LE SECTEUR À DE NOUVEAUX FINANCEMENTS, POUR LUI DONNER LES MOYENS DE SA TRANSFORMATION
P 05

AXE 3
RENFORCER LES CAPACITÉS STRATÉGIQUES DE LA FRANCE MARITIME
P 07

01 PRÉSERVER LES FONDAMENTAUX DE LA COMPÉTITIVITÉ MARITIME FRANÇAISE

1 Inscrire la stabilité de la taxe au tonnage dans une loi de programmation maritime jusqu'en 2040 — 08

2 Mettre en place un régime de Net Wage pour garantir la compétitivité de l'emploi maritime français — 09

02 OUVRIR LE SECTEUR À DE NOUVEAUX FINANCEMENTS POUR LUI DONNER LES MOYENS DE SA TRANSFORMATION

3 Ouvrir à l'épargne privée les outils de financement de la marine marchande française — 10

4 Affecter 100% des recettes de l'ETS maritime à la décarbonation de la filière maritime française — 11

5 Défendre la création d'un mécanisme européen de quotas gratuits ETS pour les navires utilisant des carburants durables — 11

03 RENFORCER LES CAPACITÉS STRATÉGIQUES DE LA FRANCE MARITIME

6 Constituer une flotte stratégique française au service de la souveraineté énergétique — 12

7 Consolider le leadership français en matière de formation maritime — 13

LES ARMATEURS :
UNE FILIÈRE AU COEUR DE LA CROISSANCE STRATÉGIQUE FRANÇAISE

Les armateurs français constituent un pilier de la puissance économique nationale. Par leur contribution aux échanges, à l'emploi et à l'ensemble de la filière maritime, ils participent pleinement au fonctionnement de l'économie française.

UNE CONTRIBUTION MAJEURE À L'ÉCONOMIE NATIONALE

Avec la deuxième zone économique exclusive mondiale (ZEE), la France dispose d'un atout maritime exceptionnel. Toutefois, la puissance maritime française ne se résume pas à l'étendue de ses espaces maritimes ni à la présence de sa marine militaire ; elle repose également sur la compétitivité de sa marine marchande, sur la solidité de ses armateurs, sur la performance de ses ports et sur la capacité de l'État à penser la mer comme un levier de puissance économique, industrielle et géopolitique.

La France dispose d'une filière armatoriale d'une diversité et d'une puissance rares en Europe. Elle réunit des acteurs de toutes tailles – grandes entreprises, ETI, PME – couvrant l'ensemble des métiers du shipping : conteneurs, vracs liquides[2], gaz naturel liquéfié, câbliers, ferries, croisière haut de gamme, services offshore et maintenance d'éoliennes en mer.

Cet écosystème constitue une véritable filière industrielle stratégique, dont les retombées économiques dépassent largement le seul transport maritime. Chaque année, les armateurs français génèrent près de 6 milliards d'euros de dépenses opérationnelles, réalisent 1,32 milliard d'euros d'investissements et versent plus de 2 milliards d'euros de salaires[3]. Ces chiffres illustrent le poids économique, industriel et social stratégique du secteur pour la France.

Le modèle armatorial français, historiquement structuré autour d'un tissu dense de PME et d'ETI majoritairement à capital familial et privé, a permis l'émergence de champions mondiaux et européens dans plusieurs segments stratégiques du secteur du transport et des services maritimes.

89 %
DES COMPAGNIES FRANÇAISES DE TRANSPORT ET DE SERVICES MARITIMES SONT DES PME OU DES ETI.

Aujourd'hui, la France occupe des positions de leader dans plusieurs secteurs clés :

- **Le transport maritime conteneurisé,** avec CMA CGM, troisième armateur mondial, dont l'ancrage en France et le rôle structurant irriguent l'ensemble de la filière, des PLE aux grands ports. Le groupe poursuit par ailleurs l'ambition de devenir le deuxième armateur mondial.
- **Les câbles sous-marins,** avec plus d'un tiers de la flotte mondiale de câbliers dédiés au déploiement et à la maintenance des infrastructures numériques sous-marines. Alors que 99% des échanges internationaux de données transitent par ces câbles, cet atout constitue un enjeu majeur de souveraineté numérique.
- **La chaîne du gaz naturel liquéfié,** avec trois armateurs français propriétaires de quarante méthaniers, qui placent la France parmi les leaders européens de ce segment stratégique.
- **La croisière haut de gamme,** qui illustre la capacité du modèle français, y compris dans sa composante de construction navale, à faire émerger des acteurs de référence sur des marchés de niche à forte valeur ajoutée.

Cette réussite repose sur un environnement favorable au développement de la flotte de commerce et à l'investissement maritime.

La flotte sous contrôle français compte aujourd'hui 1 250 navires, un chiffre qui devrait croitre de 10% dans les 5 prochaines années. Aujourd'hui, son âge moyen est inférieur à celui de la flotte mondiale, ce qui reflète l'effort d'investissement consenti par les armateurs français pour renouveler et moderniser leurs flottes.

Ces atouts offrent à la France les fondations nécessaires pour porter une ambition maritime à la hauteur de ses intérêts économiques, stratégiques et géopolitiques.

2 **VRACS LIQUIDES** Gaz de pétrole liquéfié, produits raffinés
3 **SALAIRES** Source Etude Astérès pour Armateurs de France, juillet 2026

UN PUISSANT MOTEUR D'EMPLOIS QUALIFIÉS ET TERRITORIALISÉS

La filière armatoriale française constitue un puissant moteur d'emploi sur l'ensemble du territoire. 1 250 navires génèrent environ 100 000 emplois, dont 28 000 emplois directs et 72 800 emplois dans le reste de l'économie via les effets d'entraînement de la filière maritime– un ratio sans équivalent dans l'industrie nationale. Le secteur maritime pèse au total l'équivalent de tout l'emploi privé d'un département comme les Deux-Sèvres ou la Somme, ou encore la totalité de l'emploi dans les télécoms en France.

Marins, techniciens portuaires, logisticiens, juristes, banques spécialisées dans le financement, assureurs, ingénieurs. Ces emplois maritimes sont profondément ancrés dans les territoires et majoritairement situés en périphérie hexagonale.

Ils irriguent les villes portuaires et les bassins d'emploi littoraux, souvent en dehors des grands centres de décision, contribuant ainsi à l'aménagement du territoire et au rééquilibrage de la géoéconomie nationale.

+ 100 000
EMPLOIS GÉNÉRÉS EN FRANCE, DONT 28 000 EMPLOIS DIRECTS ET 72 800 EMPLOIS INDIRECTS ET INDUITS

Ainsi, l'empreinte territoriale des armateurs français est particulièrement marquée dans les grands territoires maritimes et portuaires. Les Bouches-du-Rhône concentrent ainsi 36 % des emplois du secteur, devant la Seine-Maritime (14 %) et le Finistère (11 %).

Au-delà du volume, le secteur maritime se distingue par la qualité des emplois créés. Étroitement liés à des investissements technologiques de pointe, ils reposent sur des compétences en constante évolution -motorisations dual-fuel, propulsion vélique, carburants alternatifs- dépassent le seul cadre maritime et irrigant l'ensemble des industries.

La croissance à venir de la flotte des armateurs français pourrait générer chaque année 1,4 milliard d'euros d'activité supplémentaire dans l'économie française ainsi que plus de 8 500 emplois. Rares sont les filières industrielles où le soutien public à l'investissement privé peut produire un effet aussi direct sur la souveraineté « sociale ».

UNE TRANSITION DÉJÀ ENGAGÉE VERS LA DÉCARBONATION

Les armateurs français sont pleinement engagés dans l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050. Cette transition est déjà à l'œuvre : renouvellement des flottes, amélioration de l'efficacité énergétique des navires, propulsion vélique, électrification ou encore recours aux carburants alternatifs.

« LA DÉCARBONATION DOIT AINSI ÊTRE PENSÉE COMME UN LEVIER DE SOUVERAINETÉ AUTANT QU'UN IMPÉRATIF ENVIRONNEMENTAL. »

Mais cette trajectoire ne pourra réussir que si elle préserve la compétitivité des armateurs français dans un contexte de concurrence internationale intense. La décarbonation doit ainsi être pensée comme un levier de souveraineté autant qu'un impératif environnemental.

Pour la filière française, la poursuite de cette trajectoire vers la neutralité carbone nécessitera entre 75 et 110 milliards d'euros d'investissements d'ici 2050, ce qui appelle la mise en place de solutions de financement à la hauteur de cet effort.

Enfin, la transition écologique du transport maritime suppose de maîtriser l'ensemble du cycle de vie des navires, de leur conception à leur recyclage. Développer une filière européenne du navire vert et du recyclage constitue ainsi un enjeu majeur de souveraineté industrielle : il s'agit de réduire notre dépendance à des capacités de démantèlement situées hors d'Europe, de sécuriser l'approvisionnement en matériaux recyclés, de développer des compétences à forte valeur ajoutée et de bâtir une filière maritime bas carbone intégrée.

LES ARMATEURS :
UNE INFRASTRUCTURE STRATÉGIQUE GARANTE DE SOUVERAINETÉ POUR LA FRANCE

Dans un environnement international marqué par l'instabilité, la fragmentation des échanges et la montée des rivalités, la maîtrise des flux et des espaces maritimes devient un enjeu stratégique majeur. Dans ce contexte, l'existence et la pérennité d'armateurs français sont une réponse directe aux vulnérabilités économiques, logistiques et géopolitiques auxquelles la France est confrontée.

L'INSTABILITÉ INTERNATIONALE : LE RETOUR DES RAPPORTS DE FORCE SUR LES ROUTES MARITIMES

En quelques années, les routes maritimes mondiales ont été successivement affectées par la pandémie de Covid-19 et la désorganisation des chaînes d'approvisionnement, puis par les tensions en mer Rouge depuis novembre 2023 qui ont contraint de nombreux de navires à contourner l'Afrique et visé plus d'une centaine de navires marchands, avant que les tensions persistantes dans le détroit d'Ormuz ne viennent rappeler la vulnérabilité des principales voies maritimes mondiales.

LA SOUVERAINETÉ COMMENCE EN MER :

70 % **DES ÉCHANGES EXTÉRIEURS FRANÇAIS**

DÉPENDENT DU TRANSPORT MARITIME. CHAQUE PERTURBATION DES ROUTES MARITIMES AFFECTE DIRECTEMENT L'ÉCONOMIE NATIONALE.

Ces épisodes rappellent avec force une réalité fondamentale : près de 80% du volume des marchandises mondiales transitent par la mer et 70 % des échanges extérieurs français en dépendent directement. Toute perturbation des routes maritimes se traduit immédiatement en pénuries, hausses de prix et vulnérabilités économiques pour les pays qui n'ont pas su préserver leurs capacités maritimes nationales.

Dans ce contexte international, disposer d'armateurs nationaux puissants n'est plus un choix économique, mais une condition directe de maintien de souveraineté.

MAÎTRISER LES FLUX, LES COMPÉTENCES ET LES CAPACITÉS MARITIMES CRITIQUES

Le pavillon français, les navires et les marins incarnent la présence permanente de la France sur toutes les mers et lui confèrent une capacité d'action, d'influence et de projection indispensable à l'exercice de sa souveraineté. Cette présence ancre concrètement la France dans les flux internationaux et contribue à sa capacité d'influence.

Les armateurs français constituent ainsi des vecteurs de souveraineté à trois niveaux :

ÉCONOMIQUE

En garantissant la régularité des approvisionnements et des échanges commerciaux sur lesquels reposent l'économie française et la continuité des flux commerciaux. Les armateurs français sécurisent les chaînes logistiques sur lesquelles repose l'ensemble de l'économie nationale : alimentaire, énergétique, industrielle. La France dépend du transport maritime pour l'acheminement de 95 % de ses importations énergétiques. Par ailleurs, près d'1/3 des exportations agricoles françaises transitent par voie maritime. Sans flotte nationale, la France s'exposerait à une dépendance aux armateurs étrangers soumis à des intérêts qui ne sont pas toujours alignés sur les siens.

SECTORIELLE

Maillons essentiels de la souveraineté industrielle du pays, les savoir-faire des armateurs – pose et maintenance des câbles sous-marins, soutien aux énergies marines renouvelables, transport du GNL, appui au nucléaire civil – conditionnent le bon fonctionnement de filières stratégiques. Les affaiblir reviendrait à accroître la dépendance de la France à des opérateurs étrangers dans des secteurs critiques.

CIRCONSTANCIELLE

En cas de crise, la présence de navires sous intérêts français garantit à la France une place dans les opérations de sécurisation et non le statut de spectateur contraint. Qu'il s'agisse d'opérations de sécurisation des routes maritimes, comme Atalante au large de la Somalie ou dans le détroit d'Ormuz, ou de l'acheminement de biens de première nécessité vers les territoires ultramarins après une catastrophe naturelle, ou encore de l'importation d'équipements sanitaires critiques, comme lors de la pandémie mondiale de Covid-19, la flotte marchande constitue un outil stratégique de résilience. Sans flotte nationale, cette capacité d'intervention s'évanouit. Peu de pays, y compris en Europe, disposent aujourd'hui des moyens maritimes dont la France dispose pour faire face aux crises.

ASSURER LA CONTINUITÉ TERRITORIALE DE LA CORSE ET DES DROM-COM

Les armateurs français garantissent la continuité de la desserte maritime de la Corse, des territoires insulaires de métropole ou encore des DROM-COM, condition indispensable à la vie quotidienne de leurs habitants. Une centaine de navires de commerce sont opérés par des compagnies dont le siège est situé en Outre-mer et assurent la continuité territoriale en opérant principalement dans les eaux ultramarines. En raison de leur insularité et de leur éloignement géographique, ces territoires dépendent de manière structurelle et quasi exclusive du transport maritime pour assurer leur approvisionnement en biens essentiels et soutenir leur activité économique.

Au-delà de cette dimension opérationnelle, le rôle des armateurs revêt une portée stratégique. La présence d'armateurs français permet de sécuriser durablement les approvisionnements des territoires ultramarins et insulaires en apportant stabilité et prévisibilité aux flux. À l'inverse, une dépendance accrue à des opérateurs étrangers, guidés par des logiques de rentabilité ou d'arbitrage international, exposerait ces territoires à des risques accrus de rupture, de désengagement ou de renchérissement des coûts, incompatibles avec les impératifs de continuité territoriale.

[RE]CONSTRUIRE UNE FLOTTE PREND DES DÉCENNIES. LA PERDRE NE PREND QUE QUELQUES MOIS.

Les Etats-Unis offrent un exemple saisissant des conséquences d'un désengagement du secteur maritime civil. En tournant progressivement le dos à leur flotte commerciale, ils ne disposent aujourd'hui que d'une capacité marginale à l'échelle mondiale, vieillissante, peu compétitive et coûteuse à entretenir. Leur dépendance aux armateurs étrangers est quasi totale, leur capacité à maîtriser leurs flux d'approvisionnement s'est érodée. Devant un tel constat et l'urgence de rebâtir sa flotte commerciale, l'administration Trump a lancé de grands projets («Ships for America Act») mais se heurte à la réalité. Les Etats-Unis sont contraints… et ne disposeront pas de la flotte marchande souhaitée avant plusieurs dizaines d'années.
La France n'est pas à l'abri d'une telle trajectoire. L'exemple récent du retrait de plusieurs VLCC (Very Large Crude Carriers) opérés par l'armateur belge Euronav sous pavillon français démontre que des capacités stratégiques peuvent disparaître en quelques mois lorsque les conditions de compétitivité ne sont plus réunies. Des capacités critiques peuvent alors disparaître en quelques mois, y compris dans des segments stratégiques comme le transport de pétrole, au moment même où les tensions géopolitiques en renforcent l'importance. C'est précisément ce scénario que la France doit impérativement éviter.

UNE AMBITION :
FAIRE DE LA FRANCE UNE GRANDE PUISSANCE MARITIME

Depuis deux décennies, les politiques publiques conduites en faveur du transport et des services maritimes ont permis d'ancrer les armateurs français dans la durée, malgré une concurrence internationale particulièrement intense.

La France a ainsi progressivement construit un modèle armatorial singulier, qui la distingue nettement de ses concurrents : des sièges sociaux implantés sur le territoire national, un pavillon français solide, exigeant et attractif, des marins français, un actionnariat majoritairement national et une grande diversité de métiers et des segments d'activité. Ce modèle intégré constitue aujourd'hui un atout stratégique majeur, dont toute la valeur se révèle en période de tensions géopolitiques, d'instabilité ou de crise.

Ces acquis ne doivent toutefois pas masquer la fragilité de cet équilibre. Dans un contexte de concurrence accrue et de recomposition des rapports de puissance, la France doit désormais franchir une nouvelle étape.

ARMATEURS DE FRANCE APPELLE LES CANDIDATS À L'ÉLECTION PRÉSIDENTIELLE À S'ENGAGER AUTOUR D'UN OBJECTIF CLAIR : FAIRE ENTRER LA FRANCE DANS LE TOP 5[4] DES NATIONS ARMATORIALES EUROPÉENNES À L'HORIZON 2040.

Cet objectif de puissance doit structurer l'ensemble de la politique maritime française et envoyer un signal fort aux investisseurs, aux armateurs et à la filière dans son ensemble.

Atteindre ce rang permettrait d'abord de renforcer la capacité de la France à maîtriser ses flux stratégiques dans un contexte de tensions croissantes sur les chaînes d'approvisionnement mondiales. Une base armatoriale plus puissante accroit la résilience face aux crises, qu'elles soient géopolitiques, sanitaires ou énergétiques, en réduisant la dépendance à des opérateurs étrangers.

C'est également un puissant levier de création de valeur. Le développement des armateurs français irrigue l'ensemble de l'écosystème maritime -emplois qualifiés, services maritimes, ingénierie, financement- et soutient l'attractivité du territoire pour les activités à forte valeur ajoutée. Il permet en outre de mieux capter en France la valeur créée par le commerce international.

Intégrer le top 5 des nations armatoriales européennes renforcerait également l'influence de la France dans les enceintes européennes et internationales où s'élaborent les normes environnementales, fiscales ou encore sociales du transport maritime. Dans un contexte de compétition normative accrue, être en mesure d'influencer ces règles est devenu un enjeu de souveraineté économique.

Cette ambition suppose également de disposer d'infrastructures portuaires et logistiques à la hauteur. La puissance maritime repose sur la qualité des infrastructures terrestres qui prolongent l'action des armateurs. Une flotte performante ne peut se développer durablement sans ports compétitifs, connexions ferroviaires et fluviales efficaces, zones logistiques adaptées et infrastructures énergétiques à la hauteur de la transition écologique. Les projets de modernisation engagés dans plusieurs grands ports, en métropole comme outre-mer, montrent que la France dispose des atouts nécessaires. La politique maritime doit donc penser conjointement le développement des flottes, des infrastructures portuaires et desserte des hinterlands afin de renforcer l'attractivité du pavillon français et la compétitivité de l'économie nationale.

Se fixer un tel objectif, c'est faire le choix de la souveraineté, de la résilience et de la puissance dans un secteur qui conditionne la compétitivité et l'autonomie stratégique de la France.

Pour atteindre cet objectif, la France doit engager une stratégie cohérente, articulée autour de trois axes complémentaires, déclinés en sept leviers d'action.

4 **TOP 5** En nombre de navires sous contrôle français

01

AXE 1 **PRÉSERVER LES FONDAMENTAUX DE LA COMPÉTITIVITÉ MARITIME FRANÇAISE**

01 INSCRIRE LA STABILITÉ DE LA TAXE AU TONNAGE DANS UNE LOI DE PROGRAMMATION MARITIME JUSQU'EN 2040

La taxe au tonnage constitue l'un des principaux instruments de souveraineté économique de la France. Elle est également un pilier essentiel de la compétitivité des armateurs français dans un environnement international fortement concurrentiel.

Instaurée en France en 2004, elle a permis d'enrayer le déclin de la flotte marchande française. Entre 1975 et 2002, la France avait perdu plus de 300 navires et les effectifs de marins français avaient été divisés par quatre. Depuis sa mise en place, la flotte sous contrôle français a retrouvé un niveau comparable à celui des années 1970, tout en se renouvelant rapidement.

Le régime de la taxe au tonnage démontre son efficacité en soutenant un niveau élevé d'investissement dans le renouvellement de la flotte sous contrôle français. Près de 25 milliards d'euros ont été investis entre 2010 et 2025, dont 18 milliards d'euros sur la seule période 2020-2025, illustrant l'accélération des investissements permise par ce dispositif.

Loin d'être une spécificité nationale, la taxe au tonnage s'est largement imposée à l'échelle mondiale : elle couvre près de 86 % de la flotte marchande mondiale et est appliquée par 22 États membres de l'Union européenne, les rares exceptions correspondant généralement à des pays ne disposant pas ou peu de flotte commerciale.

Dans ce contexte, la stabilité du dispositif est déterminante. La durée de vie moyenne d'un navire, comprise entre 25 et 30 ans, impose une visibilité de long terme sur le cadre économique et réglementaire. Selon les segments, les dépenses d'exploitation peuvent représenter jusqu'à 98% du chiffre d'affaires et les investissements une part très significative de l'activité, illustrant le besoin de financements longs, stables et compétitifs.

Toute instabilité, réelle ou perçue, produit un effet dissuasif immédiat : les investissements sont différés, les arbitrages se déplacent vers des juridictions concurrentes et, à terme, les centres de décision quittent le territoire national. Une remise en cause, même temporaire, fragiliserait durablement la base armatoriale française.

Au-delà de la seule compétitivité, la taxe au tonnage est un instrument de souveraineté économique. Elle conditionne le maintien en France des sièges sociaux, de la propriété des navires, des emplois qualifiés et des activités à forte valeur ajoutée associées au transport maritime. Les activités des armateurs français génèrent également d'importantes recettes publiques, avec 3,6 milliards d'euros de cotisations sociales, impôts et taxes issus des effets d'entraînement du secteur sur l'économie française.

Au-delà de son rôle économique, la taxe au tonnage constitue un instrument de souveraineté. Elle permet à la France de demeurer un acteur crédible et influent dans la compétition européenne et internationale, où les États soutiennent activement leurs entreprises maritimes, à l'instar de l'Italie. Dans un contexte de concurrence accrue et de stratégies nationales de plus en plus offensives, préserver la stabilité de ce dispositif ne constitue pas un avantage accordé au secteur : c'est une condition indispensable au maintien d'une flotte française compétitive, créatrice d'emplois, d'investissements et de souveraineté. À l'inverse, toute remise en cause de ce cadre reviendrait à accepter un décrochage progressif de la France. C'est pourquoi Armateurs de France appelle à stabiliser durablement le régime de la taxe au tonnage dans le cadre d'une loi de programmation maritime.

02 METTRE EN PLACE UN RÉGIME DE « NET WAGE » POUR GARANTIR LA COMPÉTITIVITÉ DE L'EMPLOI MARITIME FRANÇAIS

Disposer de marins qualifiés et mobilisables n'est plus seulement un enjeu économique : c'est une condition de souveraineté et d'autonomie de la France. Or, le coût de l'emploi maritime en France demeure structurellement supérieur à celui de ses principaux concurrents européens, notamment en raison du niveau des prélèvements sociaux et des règles applicables à l'emploi des marins : +15 % pour les fonctions supérieures, +50 % pour les fonctions d'exécution et jusqu'à +156 % par rapport à un officier philippin.

Dans le même temps, la plupart des grands pays maritimes européens ont mis en place des dispositifs spécifiques visant à neutraliser tout ou partie du coût social et fiscal de l'emploi des marins. Selon les pays, ces mécanismes prennent la forme d'exonérations de cotisations, de remboursements, de crédits d'impôt ou d'allègements de la fiscalité applicable aux marins. Ces dispositifs, souvent regroupés sous l'appellation de «net wage», ont un objectif commun : rapprocher le coût de l'emploi maritime national des conditions de concurrence du marché international. En France, aucun mécanisme équivalent n'existe.

Armateurs de France demande la mise en place en France d'un dispositif équivalent permettant de neutraliser le différentiel de charges sociales pesant sur l'emploi maritime français.

Aujourd'hui, les exonérations de charges non ENIM constituent le seul mécanisme permettant de réduire partiellement cet écart. Les supprimer sans dispositif de substitution reviendrait à aggraver une distorsion de concurrence que nos principaux concurrents ont, eux, choisi de corriger.

Les effets sont immédiats : quand les conditions économiques ne permettent plus d'intégrer de nouveaux entrants, c'est l'ensemble de la filière qui se fragilise : emplois, transmission des compétences, attractivité des formations, renouvellement des équipages…

Plusieurs centaines d'emplois sont aujourd'hui menacés, qu'il s'agisse de suppressions ou de recrutements empêchés. Sans alignement sur les standards européens, la France continuera de voir ses armateurs recruter des équipages étrangers, au détriment de l'emploi maritime français et du renouvellement des générations. Or, la formation initiale, l'acquisition de l'expérience embarquée et la montée en qualification des marins et officiers s'inscrivent dans un processus long, qui peut dépasser dix ans pour certaines fonctions. Chaque année perdue fragilise donc durablement notre capacité à disposer des compétences nécessaires.

Cet investissement constitue un choix stratégique. Au-delà de la préservation des milliers d'emplois de marins français aujourd'hui embarqués sous pavillon national, ce dispositif constitue un levier indispensable pour accompagner l'ambition de la France d'intégrer le Top 5 des nations armatoriales européennes à l'horizon 2040. Dans cette perspective, l'objectif de croissance de plus de 500 navires supplémentaires sous intérêt français d'ici 2040 se traduirait par la création de plus de 9 000 emplois directs et induits, dont environ 8 000 emplois de marins embarqués et 1 000 emplois support à terre.

Pour un coût budgétaire estimé à 45 millions d'euros par an, la mise en place d'un dispositif de type « net wage » contribuerait à renforcer l'attractivité du pavillon français et à soutenir durablement l'emploi des marins français.

Cette politique de compétitivité doit être cohérente avec l'effort engagé par l'État pour augmenter les capacités de formation maritime françaises. La France investit pour former davantage d'officiers et répondre aux besoins exprimés par les armateurs. Il serait économiquement incohérent de financer leur formation tout en maintenant, au moment de leur recrutement, un différentiel de coût qui incite les entreprises à privilégier des marins étrangers. Formation et compétitivité de l'emploi maritime doivent donc constituer les deux volets d'une même politique de souveraineté.

LE « NET WAGE », UN LEVIER DE COMPÉTITIVITÉ DÉJÀ LARGEMENT UTILISÉ EN EUROPE

Les principaux registres maritimes européens ont mis en place des mécanismes permettant de compenser tout ou partie des prélèvements sociaux et fiscaux pesant sur l'emploi des marins. Ces dispositifs, qui prennent des formes variées (exonérations, remboursements, crédits d'impôt), renforcent la compétitivité de leurs pavillons.

MÉCANISMES DE COMPENSATION	FRANCE 1ER REGISTRE	FRANCE RIF	ITALIE	NORVÈGE NIS	SUÈDE	BELGIQUE	ALLEMAGNE GIS
Des cotisations sociales salariales	✗	✗	✓	✓	–	✓	✗
Des cotisations sociales patronales	◐	◐	✓	✓	✓	✓	✓
Sur l'imposition des marins	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓

✓ MÉCANISME IDENTIFIÉ ◐ MÉCANISME PARTIEL ✗ ASENCE DE MÉCANISME

La France est aujourd'hui l'un des derniers grands registres européens à ne pas compenser les cotisations sociales salariales des marins. En ne compensant que partiellement les cotisations patronales, elle maintient un surcoût qui pénalise l'emploi maritime français et affaiblit la compétitivité de son pavillon.

AXE 2 **OUVRIR LE SECTEUR À DE NOUVEAUX FINANCEMENTS, POUR LUI DONNER LES MOYENS DE SA TRANSFORMATION**

03 OUVRIR À L'ÉPARGNE PRIVÉE LES OUTILS DE FINANCEMENT DE LA MARINE MARCHANDE FRANÇAISE

« COMME LA DÉFENSE OU LE NUCLÉAIRE, LA MARINE MARCHANDE DOIT DÉSORMAIS POUVOIR S'APPUYER SUR UN OUTIL NATIONAL DE FINANCEMENT À LA HAUTEUR DE SES ENJEUX STRATÉGIQUES. »

Le secteur maritime fait face à des besoins d'investissements massifs, liés à la fois au renouvellement de la flotte, à l'évolution des chaînes logistiques et aux exigences de transition énergétique. Or, dans un contexte de compétition mondiale pour les actifs stratégiques, la capacité d'une nation à mobiliser son épargne au service de son économie réelle redevient un enjeu direct de souveraineté.

Dans le même temps, les nouvelles exigences prudentielles, notamment issues des accords de Bâle, rendent cependant le financement bancaire plus limité, plus complexe et plus coûteux. Face à cette évolution structurelle, la France doit diversifier les sources de financement du secteur maritime en mobilisant davantage l'épargne privée.

La France doit ainsi se doter d'un véhicule d'investissement permettant de mobiliser une partie de l'épargne privée au service de la marine marchande française. À l'image des dispositifs développés dans d'autres secteurs souverains, tels que la défense ou le nucléaire, cet outil rendrait les investissements maritimes plus attractifs et permettrait de financer durablement la modernisation de la flotte française.

ARMATEURS DE FRANCE PROPOSE LA CRÉATION D'UN CERTIFICAT D'INVESTISSEMENT MARITIME (CIM).

Le CIM reposerait sur un partenariat entre l'épargne privée, les établissements financiers et les pouvoirs publics. L'intervention de l'État serait limitée et ciblée : une garantie publique partielle permettrait de réduire le risque supporté par les investisseurs, d'abaisser le coût du financement et de faciliter la mobilisation de capitaux privés. Des incitations fiscales pourraient également compléter le dispositif afin de renforcer son attractivité.

L'objectif est de mobiliser jusqu'à 75 milliards d'euros d'investissements d'ici 2040, soit moins de 4 % des encours actuels de l'assurance-vie française. Cette réorientation limitée de l'épargne nationale permettrait d'accélérer le renouvellement et la décarbonation de la flotte, de soutenir la production de carburants alternatifs, de moderniser les infrastructures portuaires et de renforcer les capacités industrielles maritimes françaises.

Au-delà de son intérêt financier, le Certificat d'Investissement Maritime constituerait un véritable outil de souveraineté économique. Il contribuerait à préserver les centres de décision en France, à renforcer la compétitivité du pavillon français, à soutenir l'emploi maritime et à sécuriser les investissements indispensables à la puissance maritime du pays. Avec un engagement public maîtrisé, ce dispositif offrirait un effet de levier significatif en mobilisant plusieurs euros d'investissements privés pour chaque euro de soutien public.

UNE INTERVENTION PUBLIQUE À FORT EFFET DE LEVIER

L'intérêt du dispositif réside dans sa capacité à mobiliser des volumes importants de capitaux privés grâce à une intervention publique limitée.

À titre d'illustration, un programme de 1 milliard d'euros pourrait associer obligations CIM, dette bancaire et fonds propres des armateurs. Une garantie publique partielle, portant par exemple sur un encours maximal de 100 millions d'euros, permettrait de réduire le risque supporté par les investisseurs et de faciliter la mobilisation des financements privés.

La garantie publique ne constituerait pas une dépense budgétaire automatique : son coût pour les finances publiques dépendrait uniquement du niveau de risque effectivement appelé.

ILLUSTRATION : UN PROGRAMME DE 10 NAVIRES DÉCARBONÉS REPRÉSENTANT 1 MILLIARD D'EUROS D'INVESTISSEMENT

FINANCEMENT	MONTANT
OBLIGATIONS CIM	500 M€
DETTE BANCAIRE	300 M€
FONDS PROPRES DES ARMATEURS	200 M€
TOTAL	1 Md€
GARANTIE PUBLIQUE PARTIELLE	jusqu'à 100 M€

04 AFFECTER 100% DES RECETTES DE L'ETS MARITIME À LA DÉCARBONATION DE LA FILIÈRE MARITIME FRANÇAISE

La décarbonation du transport maritime est déjà engagée. Les armateurs français investissent massivement dans le renouvellement de leurs flottes, l'amélioration de l'efficacité énergétique des navires, le recours au GNL et aux biocarburants, le développement de la propulsion vélique…

La France est déjà largement engagée dans la décarbonation du transport maritime. La flotte française est même plus récente que la moyenne mondiale, avec un âge moyen inférieur à celui de la flotte internationale. Surtout, 98 % des navires actuellement en commande pour les armateurs français sont déjà équipés d'une technologie « zéro émission nette » (ZNZ) ou conçus pour fonctionner avec des carburants compatibles avec cet objectif.

L'ETS MARITIME
UN PRINCIPE SIMPLE

3,27 Md€ ACQUITTÉS PAR LES ARMATEURS FRANÇAIS ENTRE 2025 ET 2030

2,55 Md€ DE RECETTES ATTENDUES POUR LA FRANCE SUR LA MÊME PÉRIODE

100 % DES RECETTES NATIONALES DOIVENT ÊTRE RÉINVESTIES DANS LA DÉCARBONATION DU TRANSPORT MARITIME

Le mécanisme européen d'échange de quotas d'émissions (ETS) représente une charge financière croissante pour les armateurs, alors que la décarbonation représente un besoin estimé à près de 100 milliards d'euros d'ici 2050.

Si la transition écologique est un objectif partagé, son financement ne peut pas reposer exclusivement sur les épaules des opérateurs, au risque d'affaiblir leur compétitivité face à leurs concurrents internationaux.

Entre 2025 et 2030, les armateurs français devraient acquitter plus de 3,27 milliards d'euros au titre de l'ETS maritime, générant sur cette même période plus de 2,55 milliards d'euros de recettes pour la France.

ARMATEURS DE FRANCE DEMANDE QUE 100 % DES RECETTES NATIONALES ISSUES DE L'ETS MARITIME SOIENT RÉINVESTIES AU PROFIT DE LA DÉCARBONATION DE LA FILIÈRE MARITIME FRANÇAISE.
Ce fléchage permettrait de financer le renouvellement des flottes, les carburants alternatifs, les infrastructures portuaires et les innovations indispensables à la transition énergétique. Il constitue la condition d'une décarbonation à la fois ambitieuse, crédible et compétitive.

05 DÉFENDRE LA CRÉATION D'UN MÉCANISME EUROPÉEN DE QUOTAS GRATUITS ETS POUR LES NAVIRES UTILISANT DES CARBURANTS DURABLES.

Le recours aux carburants durables constitue l'un des principaux leviers de décarbonation du transport maritime. Pourtant, leur coût demeure aujourd'hui très supérieur à celui des carburants conventionnels, ce qui freine leur déploiement à grande échelle malgré les investissements déjà engagés par les armateurs.

À l'image du mécanisme prévu pour le transport aérien dans le cadre du marché carbone européen, Armateurs de France appelle la France à porter la création d'un mécanisme d'allocation de quotas gratuits pour les navires utilisant des carburants durables. Ce dispositif permettrait de compenser une partie des surcoûts d'exploitation liés à leur utilisation et d'améliorer la rentabilité des investissements engagés dans la transition énergétique.

QUOTAS GRATUITS — MODE D'EMPLOI

- OBJECTIF : RÉDUIRE LE SURCOÛT DES CARBURANTS MARITIMES DURABLES POUR LES ARMATEURS, ENCORE 2 À 4 FOIS PLUS CHERS QUE LES CARBURANTS FOSSILES ET SÉCURISER LES INVESTISSEMENTS DES PRODUCTEURS.
- PRINCIPE : ATTRIBUER DES QUOTAS ETS GRATUITS AUX COMPAGNIES UTILISANT DES CARBURANTS DURABLES, AFIN DE DIMINUER LE NOMBRE DE QUOTAS QU'ELLES DOIVENT RESTITUER.
- PÉRIMÈTRE : MÉCANISME TECHNOLOGIQUEMENT NEUTRE, COUVRANT L'ENSEMBLE DES CARBURANTS DURABLES ÉLIGIBLES.
- DURÉE : DISPOSITIF TRANSITOIRE DE 10 ANS, POUR ACCOMPAGNER LA MONTÉE EN PUISSANCE DU MARCHÉ ET LANCER UN VÉRITABLE SIGNAL INCITATIF.

En offrant une visibilité économique de long terme, cette mesure sécuriserait les investissements des armateurs comme ceux des producteurs de carburants durables. Elle contribuerait à accélérer l'émergence d'une filière européenne compétitive, à réduire la dépendance énergétique de l'Europe et à renforcer la compétitivité du pavillon européen face à ses concurrents internationaux.

03

AXE 3 **RENFORCER LES CAPACITÉS STRATÉGIQUES DE LA FRANCE MARITIME**

06 CONSTITUER UNE FLOTTE STRATÉGIQUE FRANÇAISE AU SERVICE DE LA SOUVERAINETÉ ÉNERGÉTIQUE

La France dispose déjà d'un précédent éprouvé. L'article L.631-1 du Code de l'énergie impose aux opérateurs pétroliers de justifier d'une capacité de transport maritime sous pavillon français. Mutualisée depuis 2016 au sein de l'Association pour le Pavillon Pétrolier Français (A2PF), cette obligation a permis de préserver des compétences, des emplois et une capacité nationale dans un secteur stratégique.

OBJECTIF :
45 À 70 NAVIRES SOUS PAVILLON OU CONTRÔLE FRANÇAIS À L'HORIZON 2040.

La transition énergétique ouvre désormais une nouvelle étape. Au-delà du pétrole, la France devra sécuriser le transport du GNL, du GPL, des carburants alternatifs, de l'hydrogène, de l'ammoniac ou encore du CO_2, mais également disposer des moyens maritimes nécessaires au développement de l'éolien en mer, des infrastructures sous-marines et des nouvelles chaînes énergétiques.

Dans ce contexte, Armateurs de France propose de définir une trajectoire nationale visant à disposer, à l'horizon 2040, d'un socle d'au moins 50 navires stratégiques sous pavillon ou contrôle français dans les principaux segments énergétiques et industriels critiques.

Les objectifs présentés ci-dessous constituent des cibles indicatives par segment. Ils ne doivent pas être additionnés mécaniquement, certaines capacités pouvant répondre à plusieurs besoins stratégiques et la répartition devant évoluer avec les marchés énergétiques et technologiques.

Cette flotte constituerait un outil de souveraineté au service de la sécurité des approvisionnements, mais également de l'emploi, de l'investissement et de la compétitivité industrielle. Chaque nouveau navire représente un investissement de plusieurs dizaines, voire centaines de millions d'euros, générant des emplois de marins, d'ingénieurs, de techniciens, de personnels portuaires et de services maritimes. Elle offrirait également une visibilité de long terme favorable au financement privé et au développement de nouvelles compétences industrielles françaises. La mise en œuvre de cette stratégie pourrait être accompagnée par la mobilisation de 300 à 500 millions d'euros de garanties publiques d'ici 2040, pour un coût budgétaire estimé inférieur à 20 millions d'euros par an, permettant de sécuriser plusieurs milliards d'euros d'investissements privés.

La France dispose déjà d'une base importante de navires sous pavillon ou contrôle français intervenant dans les services maritimes et l'éolien en mer. L'objectif n'est donc pas de créer ex nihilo une nouvelle flotte, mais d'identifier, préserver et renforcer les capacités présentant un caractère stratégique pour la Nation.

CIBLES INDICATIVES À HORIZON 2040

SÉGEMENT STRATÉGIQUE	OBJECTIF PRINCIPAL	CIBLE INDICATIVE SOUS PAVILLON OU CONTRÔLE FRANÇAIS
PÉTROLE BRUT ET PRODUITS RAFFINÉS	MAINTIEN DU SOCLE EXISTANT	8 À 12 NAVIRES
GNL	ACCOMPAGNEMENT DES TERMINAUX FRANÇAIS ET DES FLUX EUROPÉENS	8 À 10 MÉTHANIERS
GPL ET GAZ LIQUÉFIÉS	SOUTIEN À L'ACTIVITÉ INDUSTRIELLE	4 À 6 NAVIRES
SOUTAGE GNL ET CARBURANTS ALTERNATIFS	TRANSITION ÉNERGÉTIQUE MARITIME	2 À 4 NAVIRES
ÉOLIEN EN MER CONSTRUCTION	DÉPLOIEMENT DES NOUVEAUX PARCS	4 À 6 NAVIRES SPÉCIALISÉS
ÉOLIEN EN MER MAINTENANCE	EXPLOITATION DURABLE DES PARCS	15 À 25 UNITÉS
CÂBLES ET INFRASTRUCTURES SOUS-MARINES	DÉVELOPPEMENT ÉNERGÉTIQUE ET NUMÉRIQUE	2 À 4 NAVIRES
HYDROGÈNE, AMMONIAC, MÉTHANOL, CO2	PRÉPARATION DES MARCHÉS DE DEMAIN	8 À 12 NAVIRES PILOTES

POUR ACCOMPAGNER CETTE AMBITION, ARMATEURS DE FRANCE PROPOSE :

La création d'une Association pour le Pavillon Énergétique Français (APEF) :
Cette structure permettrait de mutualiser les obligations de capacité maritime entre énergéticiens, développeurs d'énergies marines renouvelables, opérateurs de terminaux et industriels.

L'introduction d'une obligation de capacité maritime énergétique :
Les acteurs concernés pourraient satisfaire cette obligation directement ou par l'intermédiaire de l'APEF, créant ainsi une visibilité de long terme favorable aux investissements.

Développer des contrats de disponibilité de long terme :
Des engagements de 10 à 15 ans permettraient de sécuriser le financement des navires et d'améliorer leur rentabilité économique.

UNE STRATÉGIE DE SOUVERAINETÉ À COÛT MAÎTRISÉ

- **COÛT BUDGÉTAIRE ANNUEL ESTIMÉ : 20 À 30 M€**
  (PRINCIPALEMENT SOUS FORME DE GARANTIES PUBLIQUES ET DE SOUTIEN À L'INVESTISSEMENT)
- **INVESTISSEMENTS PRIVÉS MOBILISÉS : 3 À 5 M€ D'ICI 2040**
- **CRÉATION OU SÉCURISATION DE PLUSIEURS MILLIERS D'EMPLOIS INDUSTRIELS, MARITIMES ET PORTUAIRES**
- **RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ ÉNERGÉTIQUE NATIONALE ET DE LA SOUVERAINETÉ MARITIME FRANÇAISE**

Renforcer les garanties publiques à l'investissement :
L'intervention de Bpifrance ou de mécanismes publics dédiés pourrait faciliter le financement de projets stratégiques à forte intensité capitalistique (comme la mise à disposition systématique de la GPS).

Valoriser le pavillon français dans les appels d'offres :
L'intégration de critères liés à l'emploi maritime, à la formation et à l'utilisation de navires sous pavillon français contribuerait au développement d'une chaîne de valeur nationale.

Soutenir l'innovation maritime :
Les dispositifs d'aide pourraient accompagner les investissements dans les carburants alternatifs, les navires bas carbone, les technologies numériques embarquées et l'électrification portuaire.

En s'appuyant sur un modèle qui a déjà fait ses preuves dans le secteur pétrolier, la France pourrait progressivement constituer une flotte stratégique couvrant les filières énergétiques d'aujourd'hui et de demain. Au-delà de la sécurité des approvisionnements, cette stratégie renforcerait durablement la souveraineté énergétique, l'emploi maritime, les investissements industriels et la compétitivité de la place maritime française, tout en générant un effet de levier majeur entre financement public et investissement privé.

07 CONSOLIDER LE LEADERSHIP FRANÇAIS EN MATIÈRE DE FORMATION MARITIME

La France dispose d'un appareil de formation maritime unique en Europe, articulé autour des Lycées Professionnels Maritimes (LPM), qui forment les futurs personnels d'exécution, et de l'École Nationale Supérieure Maritime (ENSM), qui forme les officiers de la marine marchande. Cet écosystème constitue un atout stratégique majeur sur lequel la France doit s'appuyer pour conforter son leadership européen en matière de formation maritime et répondre aux besoins croissants de la flotte française et européenne.

Dans un contexte de pénurie européenne de marins qualifiés, de transition énergétique et de transformation technologique des métiers de la mer, le développement des compétences devient un enjeu industriel autant que stratégique. L'ambition de faire entrer la France dans le Top 5 des nations armatoriales européennes ne pourra être atteinte sans un investissement massif dans les compétences maritimes.

Cet effort de formation n'a de sens que s'il s'accompagne d'un environnement économique permettant aux armateurs français de recruter durablement les marins et officiers ainsi formés.

POUR Y PARVENIR, ARMATEURS DE FRANCE PROPOSE DE MOBILISER PLEINEMENT LES INSTRUMENTS DE FINANCEMENT EUROPÉENS CONSACRÉS AUX COMPÉTENCES ET À LA COHÉSION TERRITORIALE, NOTAMMENT LE FONDS SOCIAL EUROPÉEN PLUS (FSE+), LE FONDS EUROPÉEN DE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL (FEDER) ET LES PROGRAMMES INTERREG.

Cette stratégie devra être conduite en partenariat avec les Régions littorales, qui disposent de compétences en matière de formation professionnelle, d'apprentissage et de développement économique et concentrent les principaux bassins d'emploi maritime.

Les financements européens pourraient notamment soutenir la modernisation des Lycées Professionnels Maritimes, le développement de l'ENSM, l'acquisition de simulateurs de nouvelle génération, la formation aux nouveaux carburants et aux technologies de décarbonation, le développement de cursus européens spécialisés ainsi que le renforcement des coopérations avec les établissements de formation maritime européens.

OBJECTIF :

MOBILISER PRIORITAIREMENT DES FINANCEMENTS EXISTANTS SANS CRÉER DE NOUVELLE DÉPENSE BUDGÉTAIRE PÉRENNE POUR L'ÉTAT.

10 M€ D'INVESTISSEMENTS À MOBILISER :

- **ETS MARITIME**
- **FSE+ / FEDER + FINANCEMENTS RÉGIONAUX**

Les besoins prioritaires de modernisation de l'ENSM et des filières de formation maritime sont estimés à environ 10 millions d'euros. Leur financement pourrait être assuré prioritairement par la mobilisation combinée des recettes de l'ETS maritime, des fonds européens dédiés à la formation et à la cohésion territoriale — notamment FSE+ et FEDER — ainsi que, lorsque nécessaire, des financements des Régions littorales.

Ce programme serait confié à une structure partenariale public-privé associant l'État, les armateurs, les établissements de formation et les acteurs de la filière maritime, afin d'améliorer nos filières de formation (les lycées professionnels maritimes et l'École Nationale Supérieure Maritime).

Au-delà de la formation, cette stratégie permettrait de renforcer l'attractivité des métiers de la mer, de répondre aux besoins croissants de la filière en compétences, de soutenir l'emploi dans les territoires littoraux et de positionner durablement la France comme le principal pôle européen de formation maritime.

LA SOUVERAINETÉ COMMENCE EN MER

ARMATEURS DE FRANCE

PROJET 2027-2032

Armateurs de France est l'organisation professionnelle qui représente 60 entreprises françaises de transport et de services maritimes et leurs près de 100 000 emplois directs et indirects. Ses adhérents assurent des missions essentielles au fonctionnement de notre économie, à la continuité territoriale, à la souveraineté nationale et à la transition énergétique, sur l'ensemble des mers du monde.

Interlocuteur de référence des pouvoirs publics français et européens, Armateurs de France œuvre au développement d'une filière maritime compétitive, innovante et durable. Elle défend les intérêts de ses adhérents, accompagne les évolutions du secteur et contribue au débat public sur les grands enjeux économiques, sociaux, environnementaux et stratégiques.

Parce que la puissance maritime est un levier de souveraineté, de croissance et d'influence, Armateurs de France formule, à l'occasion de l'élection présidentielle de 2027, des propositions ambitieuses pour faire entrer la France dans le Top 5 des nations armatoriales européennes à l'horizon 2040.

(RE)DÉCOUVREZ EN 3 MINUTES LE RÔLE ESSENTIEL DU TRANSPORT ET DES SERVICES MARITIMES DANS L'ÉCONOMIE FRANÇAISE :

ARMATEURS DE FRANCE

48 ° 52 ‘ 34” N • 2 ° 18 ‘ 38 ” E

13 rue du Docteur Lancereaux,
75008 Paris — FRANCE

2027@armateursdefrance.org
https://www.armateursdefrance.org