



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

transports maritimes

Question écrite n° 43129

Texte de la question

M. Maxime Bono attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur la récente offre publique d'achat pilotée par Maersk, leader mondial du transport de conteneurs, pour le rachat de Broström tankers France, spécialisé dans le transport des produits pétroliers. Ce regroupement qui fait de Maersk le numéro un mondial du transport pétrolier de produits raffinés inquiète à plusieurs égards, notamment pour la menace de licenciements que ce regroupement pourrait faire peser sur les personnels sédentaires administratifs. Il suscite aussi une grande incertitude quant à l'avenir du pavillonnement des navires de Broström. Ce rapprochement laisse craindre également la disparition pure et simple de la règle des six navigants français à bord que prévoient les accords actuellement en vigueur chez Broström. Il lui demande comment il entend agir pour préserver au sein de la flotte pétrolière française, les règles qui y assurent la présence des marins français et la sécurité des armements.

Texte de la réponse

Le groupe danois AP Moller-Maersk, via sa filiale suédoise Maersk Product Tankers, a acquis la compagnie suédoise Broström AB en janvier 2009 par le biais d'une offre publique d'achat (OPA). L'opération a donné naissance au leader du transport de produits pétroliers, une entité alignant une flotte de plus de 160 navires. Au 1er juillet 2009, Broström France SAS, filiale française de Broström, armait neuf tankers au registre international français (RIF) et employait 160 navigants et 45 sédentaires. Au 1er novembre 2011, les neuf tankers auparavant armés par Broström France SAS sont demeurés sous pavillon français, bien que rebaptisés. En termes d'emploi des navigants, la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 créant le RIF dispose que les membres de l'équipage des navires immatriculés au registre international français doivent être ressortissants d'un État membre de l'Union européenne ou d'un État prenant partie à l'accord sur l'espace économique européen dans une proportion minimale de 35 % calculée sur la fiche d'effectif. 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 %. Si un ajustement des effectifs de marins français a été opéré sur les navires armés par Broström/Maersk, il ne peut l'avoir été que dans ce cadre réglementaire strictement et clairement défini. Pour le personnel sédentaire, le plan social annoncé par Maersk France pour l'ensemble de ses représentations en France s'est avéré moins important que ce que redoutaient les syndicats puisque au final 49 départs ont été enregistrés et qu'une partie importante de ces salariés a été reclassée ou a trouvé un nouvel emploi. Dans une économie de marché où la concentration par l'acquisition de sociétés concurrentes est une réalité, la sécurité des approvisionnements de notre pays en hydrocarbures est une nécessité. Aussi l'article 6 de la loi n° 92-1443 du 31 décembre 1992 portant réforme du régime pétrolier dispose-t-il que tout propriétaire d'une unité de raffinage de pétrole brut installée en France métropolitaine est tenu de disposer, en propriété ou par affrètement à long terme, d'une capacité de transport maritime sous pavillon français proportionnelle aux quantités de pétrole brut entrant dans cette usine. Ce dispositif permet ainsi d'assurer l'existence d'une flotte pétrolière sous pavillon français.

Données clés

Auteur : [M. Maxime Bono](#)

Circonscription : Charente-Maritime (1^{re} circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 43129

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 24 février 2009, page 1745

Réponse publiée le : 17 janvier 2012, page 700