

Conseil supérieur de la marine marchande

Le Conseil supérieur de la marine marchande (CSMM) s'est réuni **jeudi 15 mai 2025**, sous la présidence de Madame Christine EZCUTARI.

Étaient présents :

Membres au titre de l'État : CUBIER Stéphanie, TRIOLLE Alain

Membres représentant les armements : GAILLARD André, LOUIS-DREYFUS Philippe, MARTENS Laurent, ROUE Jean-Marc, SAUVEE Jean-Emmanuel

Membres représentant les industries de manutention : BONNECARRERE Magali

Membres représentant les personnels désignés sur proposition des organisations syndicales représentatives de la marine marchande et du personnel portuaire : CHALARD Emmanuel, COUTOURIS Serge, CREPIN Jean-Emmanuel, LE VIGOUROUX Patrice, MAURAN Cyril, PORTAIL Jacques, SAMSON Pierrick, TURQ Melvin (en audio)

Membres au titre des personnalités qualifiées : BIDOIRE Jean-Pascal (en audio), DELEBECQUE Philippe (en audio), DELSALLE Bruno (en audio), DROUIN Louise, PLURIEN Delphine

Absents excusés, ayant confié un pouvoir : CLEMENT-LAUNOY Valérie, GONSSE Franck, JONQUIERE Louis

Présents à titre d'expert : DAVID Corinne (DGAMPA/GM), DE CAMBIAIRE Arthur (DGITM), GOSSELIN Alizée (ADF), HANNEDOUCHÉ Antoine (DGAMPA / MFC), JORET Fabien (DGAMPA / MFC), LESCOAT Mathilde (DGAMPA / MFC), MEJECAZE Rémi (DGAMPA/GM), VIDAILLAC-JIMENEZ Paul (DGAMPA/MFC/DGAMPA / MFC), VIRION Aurélie (DGAMPA/GM)

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de compte-rendu de la séance plénière du 13 mars 2025
2. Présentation de la stratégie européenne de lutte contre le dumping social (DGAMPA)
3. Point d'étape sur les travaux du GT EMR volets portuaire et flottes & marins (retour sur les réunions du GT et les auditions menées)

1. Point d'actualités

Madame la Présidente **EZCUTARI** souhaite la bienvenue aux membres du Conseil supérieur de la marine marchande (CSMM) et adresse ses remerciements à celles et ceux qui, bien que ne pouvant être présents, ont pris soin de confier leurs pouvoirs.

Elle informe les membres que Monsieur BANEL et Monsieur QUITOT sont actuellement en déplacement en Pologne pour participer à une rencontre informelle ministres en charge de la mer, d'où est attendue une déclaration commune en soutien au secteur maritime et à ses travailleurs.

Un point est également fait sur l'actualité institutionnelle, avec l'annonce de la nomination Monsieur Xavier DUCEPT, ancien directeur de cabinet de la ministre de la Mer Annick Girardin, qui a une grande connaissance des dossiers maritimes.

Elle revient ensuite sur l'annonce du report de l'adoption de la nouvelle Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE3) par le Premier ministre lors de son intervention à l'Assemblée nationale le 28 avril dernier. Ce report (au moins jusqu'à la fin de l'été) génère de l'instabilité et des incertitudes importantes pour les acteurs engagés dans le développement des énergies marines renouvelables (EMR).

Enfin, la présidente invite les membres du CSMM à partager les actualités de leurs organisations respectives.

Monsieur **MEJCAZE**, Sous-directeur des gens de mer à la Direction générale des affaires maritimes et aquaculture, intervient pour faire un point d'information sur les négociations en cours au sein de l'Organisation internationale du travail (OIT). Il rappelle que ces discussions font suite à la troisième conférence consacrée à la révision de la Convention du travail maritime (MLC). Parmi les avancées, il souligne l'introduction, pour la première fois, de dispositions spécifiques relatives à la lutte contre le harcèlement et les violences à bord, sujet jusqu'alors non encadré au niveau international en tant que tel. En complément de cette reconnaissance, des éléments ont également été intégrés concernant les procédures de plainte ainsi que des plans d'action à destination des armateurs visant à prévenir ces comportements. Il évoque également les discussions— la reconnaissance des marins travailleurs essentiels le temps de travail et le temps de repos. Bien que ces points n'aient pas à une modification immédiate de la Convention, un consensus a été trouvé pour inscrire ces sujets à l'agenda d'un groupe de travail conjoint entre l'OIT et l'OMI. Il précise qu'il s'agira d'une approche coordonnée entre les deux organisations internationales.

Enfin, il aborde la question de la durée maximale d'embarquement, sujet porté par —. Bien qu'aucun accord n'ait été formellement conclu à ce stade, il que les discussions ont permis des avancées substantielles sur le fond, même si la convention reste inchangée, maintenant la durée de neuf mois comme référence.

Il conclut en précisant que ces différents amendements devront être formellement adoptés le mois prochain par l'ensemble des parties signataires, avec une mise en œuvre dans un délai de deux à trois ans, conformément aux dispositions de la Convention.

Monsieur **SAUVÉE** interroge sur les positions exprimées par les États au sujet de l'amendement relatif à la durée maximale d'embarquement dans le cadre des négociations menées à l'OIT. Il

souhaite savoir quels pays se sont prononcés en faveur de cet amendement, et lesquels s'y sont opposés.

Monsieur **MEJECAZE** indique que l'ensemble des États membres s'était initialement accordé pour proposer l'inscription dans la Convention d'une durée maximale d'embarquement fixée à 11 mois (ce qui correspond aujourd'hui à la pratique), tandis que les salariés demandaient à inscrire une limite maximale de 9 mois. Il précise que le processus de négociation à l'OIT est complexe, reposant sur la nécessité d'un consensus entre les États, puis d'un accord tripartite incluant les représentants des armateurs et des salariés.

Un compromis à 10 mois a finalement émergé. Toutefois, le groupe représentant les armateurs ne s'est pas rallié à cette proposition, ce qui a empêché d'aboutir à un accord tripartite formel sur cette durée.

Monsieur ROUE, Président du Conseil de surveillance de Brittany Ferries, fait part de l'inquiétude des armateurs français à propos de deux évolutions réglementaires majeures : d'une part, l'application progressive du système européen d'échange de quotas d'émissions (EU ETS), qui atteindra 100 % des redevances en 2026, l'entrée en vigueur prochaine de la directive européenne FuelEU Maritime (directive européenne sur les carburants marins) les règles à venir de l'OMI fixant des normes obligatoires pour les combustibles dits marine grevés d'un mécanisme de tarification des émissions de GES provenant des navires afin de lutter contre le changement climatique. Il souligne le risque de superposition réglementaire au niveau EU et au niveau international difficilement tenable pour les armateurs. Il interroge la DGAMPA sur la vision européenne : la décision de l'OMI pourrait-elle prévaloir sur celle de l'Union européenne ? Il estime que les deux cadres sont similaires dans leurs objectifs, même si la norme OMI s'annonce plus contraignante financièrement. Il alerte sur les difficultés d'application simultanée des deux dispositifs, et demande des éclaircissements sur la position européenne en matière de cohérence internationale.

Concernant par ailleurs la question de la concurrence sociale dans le transport maritime, il déplore que l'Union européenne ne dispose toujours pas d'un dispositif de protection sociale maritime du cabotage, et précise que d'autres régions du monde en disposent. Il s'interroge sur l'absence de réponse européenne à ce déséquilibre, et juge cette situation économiquement de plus en plus lourde à supporter. Il rappelle que les armateurs français assument le coût social lié à leur engagement sous pavillon national, dans un contexte de concurrence internationale. Il souligne que l'enjeu environnemental est une priorité, mais que la superposition croissante des obligations réglementaires constitue une charge difficilement soutenable. Il précise que les professionnels attendent désormais des clarifications sur l'affectation des recettes de l'ETS, mais aussi une position ferme de l'Union européenne contre le dumping social.

Sur ce dernier point, il estime que la France doit pleinement mobiliser sa diplomatie, et abandonner l'argument selon lequel un accord bilatéral serait juridiquement infondé, ce qui, selon lui, a jusqu'à présent bloqué toute avancée. Il conclut en affirmant que le risque est désormais de compromettre ce que l'on cherchait justement à protéger à travers ces politiques : la durabilité économique et sociale des pavillons européens.

Monsieur HANNEDOUCHÉ, chef la mission flotte de commerce à la DGAMPA, indique que la DGAMPA travaille au rétablissement complet du périmètre des exonérations, tel qu'il était prévu depuis la loi Leroy, et souligne qu'il faudra désormais attendre les arbitrages à venir pour évaluer les évolutions possibles. Il aborde également la question du suramortissement, en mentionnant un travail en cours sur les conditions d'éligibilité, en particulier pour les armateurs, avec un objectif de maximisation des taux pour les PME et TPE du secteur.

Il conclut en soulignant que ces différents sujets revêtent une importance stratégique pour l'avenir du pavillon et de la filière.

Monsieur CHALARD, secrétaire général de la Fédération UGIT-CGT des officiers de la marine marchande, indique le manque d'ambition des parties prenantes des négociations menées au sein de l'OIT, et dénonce des positionnements de certains Etats à l'opposé des intérêts des marins. Il regrette également l'absence de représentation des entreprises de travail maritime qui signent les contrats de travail des marins pour le compte des armateurs et jouent un rôle déterminant en tant qu'employeur.

Concernant la question du temps de travail et de repos, il estime que la reconnaissance des marins comme travailleurs essentiels demeure partielle et insuffisante. La limite actuellement maintenue à 11 mois d'embarquement ne règle pas les problèmes liés aux temps de travail et de repos qui restent déséquilibrés. Il indique que des discussions sont en cours au sein de son organisation concernant le cabotage national au niveau européen, pour dissocier les règles applicables au cabotage international de celles régissant le cabotage national, notamment en ce qui concerne la durée maximale d'embarquement et les cycles de travail/repos.

Il admet que son organisation était initialement réticente à aborder ces sujets au sein du groupe de travail OIT, mais que cette position a évolué en particulier depuis la survenue d'un accident mettant en cause les conditions de repos et de travail de l'équipage sur lequel des échanges avec ses homologues britanniques se tiennent.

.

Monsieur LE VIGOUROUX, Secrétaire général du Syndicat national des cadres navigants de la marine marchande CFE-CGC MARINE, met en exergue le rôle des services de l'Etat dans le traitement des situations de harcèlement moral à bord des navires, sujet lui aussi évoqué dans le cadre des travaux OIT sur les conditions de travail. C'est particulièrement important lorsqu'une situation conduit à un arrêt de travail du marin concerné. Il estime que cela doit interpeller l'ensemble des acteurs, et en particulier ADF, afin de favoriser l'émergence de bonnes pratiques dans les armements. Il regrette la disparité des traitements de ces situations selon les compagnies, et appelle à l'établissement de lignes directrices claires. Il cite à ce titre un document de la Défenseure des droits qui contient plusieurs recommandations utiles sur le traitement du harcèlement moral en milieu professionnel. Il estime qu'une discussion collective sur ce sujet serait importante pour éviter l'aggravation de situations déjà sensibles, et pour favoriser une réponse harmonisée dans l'ensemble du secteur.

Madame EZCUTARI, remercie les membres pour ce point d'actualités particulièrement riche.

Elle annonce l'ordre du jour : validation du compte-rendu du 13 mars 2025 ; Projet de stratégie européenne de lutte contre le dumping social (DGAMPA) ; point d'étape sur les travaux du GT EMR volets portuaires et flottes et marins.

2. Approbation du projet de compte-rendu de la séance plénière du 13 mars 2025

Madame **EZCUTARI** sollicite les demandes de modifications du projet de compte-rendu de la séance plénière du 13 mars 2025 et indique que le Secrétariat général a reçu une demande de modification de la part de Monsieur GAILLARD en ce qui concerne les zones de mouillage. Cette modification qui a été prise en compte. Il n'y a pas d'autre demande. Le compte rendu est donc validé.

3. Présentation de la stratégie européenne de la France de lutte contre le dumping social

Madame **EZCUTARI** annonce la présentation du projet de stratégie européenne de lutte contre le dumping social, levier indispensable déjà recommandé dans le rapport du CSMM préfigurant la loi Le Gac. Elle cède la parole à Madame **TOCQUEVILLE**.

Madame **TOCQUEVILLE**, Chargée de mission dumping social international au Bureau du travail maritime à la DGAMPA, rappel l'intérêt principal de cette démarche qui est d'inciter la Commission européenne à adopter un texte réglementaire spécifique concernant les conditions d'emploi et de travail des gens de mer à bord des navires assurant des liaisons régulières de passagers, indépendamment de leur pavillon. Les trois thématiques ciblées sont **le salaire minimal, la durée maximale de travail et minimale de repos les congés payés**.

Elle expose le principe— du « traitement le plus favorable », qui consiste à appliquer aux gens de mer les standards sociaux les plus élevés en vigueur entre les deux États desservis pour ces trois matières. Elle souligne les enjeux stratégiques de cette initiative : garantir des conditions de travail décentes dans un secteur vulnérable au dumping social, renforcer l'attractivité des métiers de la mer, et assurer la souveraineté et la résilience du transport maritime européen, dans un contexte géopolitique.

Le champ d'application prioritaire de la stratégie concerne les liaisons maritimes intra-UE de transport régulier de passagers, avec une possibilité d'extensions sur base bilatérale aux liaisons extra-UE entre la France et l'Espagne, l'Italie, l'Irlande, mais aussi l'Algérie, le Maroc, le Royaume-Uni ou encore la Tunisie. Elle insiste sur la double justification de cette approche qui est d'une part éviter le nivellation par le bas des standards sociaux, et d'autre part assurer la viabilité à long terme du modèle maritime européen.

Sur le plan juridique, évoque plusieurs opportunités de révision, en particulier à travers une modification ciblée du règlement 3577/92 ou la rédaction d'un texte ad hoc. Elle précise que cette démarche s'inscrit dans le contexte actuel de révision de la directive européenne sur le travail maritime (2009/13/CE) et l'EU Pilot sur la loi Le Gac.

Concernant la méthode, elle mentionne la création d'un groupe de travail européen, un pilotage interministériel national, ainsi qu'une implication renforcée des partenaires sociaux.

Enfin, elle détaille la stratégie d'influence menée par la France, avec des actions auprès des États membres via les ambassades, la représentation permanente de la France à Bruxelles et la constitution d'un groupe de travail des directeurs des affaires maritimes européens, en sus d'échanges bilatéraux avec la Commission européenne (DG MOVE). Par ailleurs, est soulignée l'importance d'un appui actif des positions institutionnelles française par les partenaires sociaux français par la promotion du sujet dans leurs instances (ECSA, ETF).

Madame TOCQUEVIILE conclut en soulignant que cette initiative s'inscrit dans une dynamique européenne déjà amorcée, sous les présidences française, espagnole puis belge. La France souhaite désormais accélérer les travaux pour qu'une base juridique commune soit définie.

Monsieur MARTENS, Délégué général d'Armateurs de France, exprime le soutien des armateurs à la stratégie européenne de lutte contre le dumping social maritime présentée par la DGAMPA. Il salue l'initiative et indique que les armateurs souhaitent pouvoir contribuer activement à l'élaboration des recommandations, en participant aux travaux du groupe dédié. Il attire ensuite l'attention des membres du Conseil sur un contentieux en cours aux Pays-Bas (actuellement porté devant l'Institut néerlandais des droits de l'homme) en matière de salaire minimum. Il s'agit en l'espèce de discrimination salariale entre marins étrangers et marins néerlandais employés à bord d'un même navire. les marins néerlandais sont soutenus par une ONG américaine, ce qui contribue à accroître l'écho médiatique et juridique de cette affaire aux Pays-Bas. Il estime que ce contentieux commence à faire évoluer les lignes de réflexion au sein même des autorités néerlandaises.

Il interroge la DGAMPA pour savoir si les services sont informés de cette procédure.

Monsieur MEJECAZE répond que ce point n'est pas encore suivi directement par ses services, que l'ambassade des Pays-Bas pour obtenir des informations plus précises sur la nature du dossier et son état d'avancement.

Monsieur CHALARD exprime l'intérêt de son organisation de participer à la mise en œuvre de cette stratégie internationale et rappelle que la CGT participe aux travaux d'ETF, en sa section « gens de mer » dans le cadre des négociations en cours avec la Commission européenne.

Monsieur CHALARD constate d'ailleurs que de nombreux États membres de l'Union européenne restent fortement attachés à leur premier registre, en lien notamment avec la protection du cabotage national. Cela doit être pris en compte dans les échanges au niveau européens. À ce titre et dans une optique de préservation du registre national français, il attire l'attention des membres du Conseil sur le cas des services portuaires et de leur traitement en application de la directive européenne dédiée à la possibilité ou non de recourir au RIF. Il propose que ce sujet fasse l'objet de travaux d'interprétation claire en vue d'une mise en cohérence en droit interne.

Enfin, il interroge les représentants de la DGAMPA sur la manière dont le principe du « traitement le plus favorable » sera concrètement abordé. Il souhaite savoir quelle sera la stratégie retenue.

Concernant les précisions relatives à la mise en œuvre de la stratégie européenne de lutte contre le dumping social de la France, Monsieur MEJECAZE indique que les travaux en sont au

début des discussions, et que l'approche retenue vise à être la plus ambitieuse possible, sans pour autant constituer un élément de blocage ou de rejet pour les partenaires européens. L'objectif est de proposer une base suffisamment structurée et ambitieuse, tout en laissant une marge de discussion, afin de pouvoir identifier les points de désaccords et permettre une négociation constructive. Il reconnaît que cette démarche ne sera pas simple, car elle remet en question un certain nombre de pratiques nationales bien établies. Il indique que l'équipe de négociation se heurte parfois à des traditions fortement ancrées, ce qui rend l'exercice délicat. C'est pourquoi le cadre présenté reste volontairement souple à ce stade, afin de laisser la place aux partenaires pour réagir, enrichir ou ajuster la proposition. L'objectif n'est pas d'imposer un cadre figé, mais d'engager un dialogue progressif, dans l'espérance d'aboutir à un résultat aussi ambitieux que possible.

Il souligne également que cette stratégie n'est pas uniquement portée par la DGAMPA, mais qu'il s'agit bien d'une démarche interministérielle, qui associe notamment le ministère des Transports et la représentation permanente de la France auprès de l'OMI. Il insiste sur le fait qu'il s'agit d'une démarche nationale portée collectivement, mais que, comme tout sujet traité au niveau européen, elle nécessitera du temps pour aboutir à un consensus.

Monsieur **CHALARD** souligne que la Commission européenne jouera un rôle déterminant dans la conduite des travaux à venir, et qu'il sera nécessaire de s'impliquer pleinement dans les discussions européennes pour faire avancer les positions françaises. Il regrette qu'en France, dans la transposition des textes européens, on reste sur les parties obligatoires des règlements ou directives, en laissant de côté les volets non contraignants, comme les recommandations. Il estime que cette approche prive la France de l'opportunité d'aller plus loin et de donner un contenu concret au principe du « traitement le plus favorable ». Il observe que des discussions intéressantes sont en cours sur les aspects non obligatoires, mais il déplore que ces recommandations ne soient pas valorisées comme un véritable levier, ni au niveau national, ni dans les contributions françaises à l'élaboration du cadre européen.

Selon lui, il y aurait un réel intérêt à utiliser ce champ des recommandations comme un outil stratégique, afin de montrer l'exemple et d'illustrer concrètement la volonté de la France de promouvoir un traitement plus favorable pour les gens de mer.

4. Point d'étape sur les travaux du GT EMR volets portuaire et flottes & marins (retour sur les GT précédents, les auditions menées, et la réunion du GT en son volet portuaire)

Madame **EZCUTARI** rappelle qu'à l'issue des travaux du sous-groupe consacré au volet portuaire, un document de travail a été élaboré, qui servira désormais de document de référence pour ce volet dans le cadre du rapport du CSMM relatif aux EMR. Elle remercie Monsieur **CREPIN** et les équipes de la DGITM pour le travail approfondi et rigoureux mené dans ce cadre.

Monsieur **DE CAMBIAIRE**, Chef du bureau de la stratégie portuaire à la DGITM et Monsieur **CREPIN**, président du Syndicat national des personnels sédentaires des compagnies de navigation CFE- CGC, présentent ensuite les principales conclusions du rapport relatif au volet

portuaire, fruit des échanges menés au sein du groupe de travail et des contributions des parties prenantes¹.

Monsieur CREPIN, attire l'attention sur le report de la publication de la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE 3), initialement attendue en avril ou début mai 2025. Il indique que, sous la pression de certains partis politiques, opposés à l'éolien et favorables au nucléaire, le Premier ministre aurait repoussé la signature du décret à septembre ou octobre. Il précise que ces partis s'appuient notamment sur des événements récents survenus en Espagne, sans toutefois en connaître précisément les causes. Dans ce contexte d'instabilité politique, il s'interroge sur la capacité des industriels à engager des investissements. Il rappelle qu'un investissement est synonyme d'emplois et de développement pour les territoires concernés. Il estime qu'il revient au CSMM de faire entendre auprès du Premier ministre la nécessité de ne pas remettre constamment en cause les projets portés par les industriels. Il considère que le CSMM a un rôle à jouer pour alerter les pouvoirs publics, et suggère que le Conseil prenne officiellement position en adressant une lettre au Premier ministre afin de mettre en garde contre les conséquences d'une remise en cause ou d'une réduction des capacités prévues dans la PPE 3 et de rappeler les perspectives économiques et industrielles que la filière des EMR peut offrir au secteur maritime et portuaire dans son ensemble.

Monsieur GAILLARD, Président de la Fédération française des pilotes maritimes, signale un point de vigilance concernant les conflits d'usage, notamment lors de l'atterrage des câbles des projets EMR. Il souligne que ces câbles traversent parfois des zones de mouillage, ce qui peut générer des conflits, en particulier lorsqu'il s'agit de zones indispensables au fonctionnement des ports. Il recommande ainsi de systématiquement solliciter l'avis des pilotes maritimes dans le cadre de ces projets.

Monsieur COUTOURIS, secrétaire général adjoint de la Fédération nationale des ports et docks CGT, rappelle que complémentarité ne veut pas dire spécialisation. Il met en garde sur le fait de ne pas se focaliser uniquement sur les EMR et laisser de côté l'existence même des ports (les activités EMR prennent beaucoup de places). Enfin il met en cause la maîtrise réelle de l'Etat sur ces projets EMR.

Monsieur ROUE indique qu'il sera très difficile de mettre en place une planification de la concurrence portuaire, en raison du nombre important d'acteurs propriétaires impliqués, il prend l'exemple de la façade Manche, où coexistent l'Etat et les régions : Île-de-France, Normandie et Bretagne. Selon lui, parvenir à coordonner ces différents acteurs dans le cadre des projets EMR serait déjà une avancée importante.

Il souligne cependant que la véritable difficulté réside dans le manque de clarté autour de la confirmation de la PPE 3. Il estime qu'il existe une orientation politique, mais que celle-ci n'est pas explicitement assumée. Dans ce contexte d'incertitude, il s'interroge : qui assumera les surcoûts liés aux investissements nécessaires ? Il prend l'exemple du port de Brest, qui a investi 250 millions d'euros pour aménager des terre-pleins capables d'accueillir des équipements avant leur assemblage. Il s'inquiète du devenir de ces aménagements une fois les opérations

¹ Rapport envoyé

de pose terminées, d'autant plus qu'il doute que le rythme actuel de développement de projets éoliens puisse se maintenir, compte tenu du calendrier des appels d'offres (espacé). Il juge que, dans la situation actuelle, aucun acteur ne souhaite se retirer de la filière, mais que certaines régions pourraient se montrer plus mobilisées que d'autres. Il estime donc que l'État devrait prendre ses responsabilités et trancher de manière centralisée, s'agissant d'un sujet prioritaire pour l'avenir. Enfin, il rappelle que le commerce maritime, en particulier les lignes régulières, est également concerné par ces enjeux. Il propose une solution simple : si l'on produit de l'électricité verte, celle-ci devrait être proposée à un prix compétitif, au moins équivalent à celui du carburant remplacé lors du branchement des navires à quai.

Monsieur DELSALLE, Directeur général de l'Association internationale Villes et Ports, rappelle l'importance d'adopter une vision territoriale dans le développement de la filière EMR. Il reconnaît que la coopération interportuaire est un sujet pertinent, mais insiste sur la nécessité d'y adjoindre une approche écosystémique à l'échelle locale, devant être priorisée. Selon lui, cette approche conditionne la réussite de l'implantation industrielle : elle permettrait de garantir des conditions favorables, d'identifier des filières de formation adaptées à proximité et de mobiliser les capacités d'investissement nécessaires. Il alerte sur les risques d'un décalage entre les mutations industrielles en cours sur le littoral et l'évolution des territoires urbains et locaux. Si ces deux dynamiques ne progressent pas conjointement, il craint un effet d'entonnoir, qui serait préjudiciable à l'ensemble des parties prenantes. Il souligne en ce sens que la coopération entre les ports et leurs territoires est un levier fondamental pour le développement non seulement de la filière EMR, mais également d'autres filières énergétiques. Puis il revient sur la question de la formation, en insistant sur l'importance des partenariats avec l'Éducation nationale et l'enseignement supérieur. Il plaide pour que les ports-centres soient reconnus comme des établissements de référence. Cette reconnaissance, selon lui, constituerait un formidable outil de sensibilisation de la jeunesse à la culture maritime, en tissant des liens entre les territoires, les services de l'emploi, le monde éducatif et certains acteurs culturels. Il estime que cette démarche est essentielle dans le cadre du développement d'une nouvelle filière

Madame CUBIER, sous-directrice des ports et du transport fluvial, s'exprime sur la question de la planification, en soulignant les inquiétudes et attentes importantes qu'elle suscite. Du point de vue de l'État, elle indique qu'un travail devra être mené pour renforcer la coopération et la synergie entre les ports, en rappelant à cet égard le rôle essentiel des préfets dans l'animation de cette coordination territoriale.

Elle précise que ce travail ne peut pas se faire en vase clos entre les ports, car il est structuré en amont par les décisions de l'État en matière de planification des parcs éoliens en mer. C'est en effet à partir de cette première base que le développeur sélectionnera le port à partir duquel il organisera la construction du champ. Elle rappelle que tous les ports ne peuvent pas se positionner sur l'ensemble des segments de la chaîne de valeur, en raison de leurs contraintes physiques et géographiques.

Ainsi, une fois le projet défini, le développeur s'adresse au port concerné, et c'est dans ce cadre que le dialogue entre les deux parties permet de structurer l'organisation et les coopérations possibles. Elle insiste sur le fait que la planification ne peut être réduite à un exercice théorique : elle intègre un dialogue concret et une prise en compte des réalités de terrain.

Sur le plan économique et financier, elle rappelle que plusieurs ports ont déposé leur candidature dans le cadre de l'appel à projets France 2030. L'instruction des dossiers a été engagée, et l'État examine avec une vigilance particulière les éléments liés à la souveraineté et aux critères écologiques portés par les candidats.

Monsieur **MARTENS** interroge sur l'existence d'éventuels engagements concrets de la part des régions dans le cadre du développement de la filière EMR.

Madame **CUBIER** confirme qu'il existe en effet des engagements régionaux, mais précise que ceux-ci peuvent prendre des formes variées. Certaines régions ont noué des contrats en cours avec des grands ports maritimes, notamment sur le volet des investissements. D'autres, en revanche, sont davantage engagées sur les questions d'emploi et de développement économique.

4. Discussion relative au projet de plan du rapport du CSMM relatif aux EMR et identification des thématiques identifiées pour les recommandations (il s'agira aussi d'identifier les contributions des membres encore nécessaires à l'avancée des travaux)

Monsieur **ROUE**, sollicite des précisions concernant le calendrier du CSMM.

Madame **LEGREGEAOIS**, Secrétaire générale du Conseil supérieur de la marine marchande, indique que le 19 juin sera consacré à une réunion du groupe de travail EMR, tandis que la séance plénière est prévue pour le 1er juillet. En ce qui concerne la temporalité, elle précise que l'ensemble des contributions devra avoir été recueilli d'ici au 19 juin. Elle note que le volet portuaire est bien avancé, de même que celui relatif aux flottes et à la main-d'œuvre, même si ce dernier reste encore à structurer dans son plan. Elle rappelle également que les auditions des énergéticiens ont bien été menées.

Madame **EZCUTARI** rappelle que les auditions en cours sont essentielles pour enrichir le rapport et structurer les différents volets du plan. Elle souligne que l'audition des armateurs reste indispensable, afin de recueillir leur point de vue de manière équilibrée. A travers les auditions déjà menées, il est apparu que les énergéticiens ont tendance à déléguer largement les aspects maritimes des projets, ce qui souligne, selon elle, la nécessité d'une responsabilisation accrue de ces acteurs sur cette dimension. Elle estime également qu'une deuxième audition de RTE s'impose, compte tenu des nouveaux éléments qui ont émergé lors des auditions précédentes.

Monsieur **COUTOURIS** interroge sur les échéances liées à la publication des cahiers des charges pour les prochains appels d'offres.

Monsieur **DE CAMBIAIRE** lui répond que le cahier des charges de l'AO9 est en cours de finalisation et devrait être publié prochainement.

Madame **LEGREGEOIS** complète en indiquant que les recommandations formulées par le CSMM auront vocation à être prises en compte dans le cadre de l'AO10. Elle précise qu'au niveau portuaire, les enjeux ont été bien identifiés par les acteurs, notamment par les énergéticiens. En revanche, s'agissant du volet relatif aux flottes et aux marins, bien que le régime de l'État d'accueil ait été compris par tous, les aspects maritimes font encore l'objet d'une délégation importante de la part des développeurs.

Elle restitue également les retours exprimés par les acteurs auditionnés :

- Les modèles de navires CTV et SOV ainsi que le recours aux hélicoptères sont bien identifiés. Le choix entre ces solutions dépend des caractéristiques spécifiques de chaque projet.
- Les développeurs expriment une préférence pour des contrats longs passés avec des opérateurs français, lorsque cela est possible. Toutefois, ils reconnaissent également le besoin de recourir à des contrats plus courts, pouvant faire appel à des navires sous pavillon européen non français, voire hors Union européenne, en fonction des disponibilités.
- Dans le cadre de leurs propres appels d'offres aux sous-traitants, les énergéticiens intègrent des critères techniques et environnementaux, notamment la disponibilité immédiate des navires, la fiabilité, la sécurité, ainsi que, autant que possible, la présence d'équipages français ou francophones.
- Concernant le dispositif État d'accueil, celui-ci est bien intégré dans les procédures, mais reste difficile à appréhender opérationnellement. Il est évoqué un besoin de clarification à destination des prestataires étrangers et d'harmonisation du dispositif entre les différentes façades maritimes.
- Le Syndicat des Énergies Renouvelables (SER) a souligné l'importance de s'appuyer sur un socle de droit social stable et lisible, afin de faciliter son application par les opérateurs et leurs sous-traitants.

En conclusion, il apparaît que la question de la flotte française et des marins français est bien présente dans le radar des énergéticiens, même si des marges d'amélioration subsistent.

S'agissant des besoins logistiques et portuaires, plusieurs points de vigilance ont été mentionnés :

- La nécessité d'accélérer l'adaptation des infrastructures portuaires aux besoins spécifiques de l'éolien flottant, en particulier pour les opérations de remorquage des flotteurs ;
- Des difficultés liées à la disponibilité de l'espace portuaire : il n'est pas toujours aisé d'identifier des zones adaptées aux besoins spécifiques des projets, ni de structurer des implantations « locales » dans des délais courts ;
- Enfin, un enjeu d'accès temporaire aux ports en cas d'urgence a également été souligné, appelant à une clarification des règles d'accès et des modalités de coordination dans ces situations.

Madame **EZCUTARI** complète les éléments précédents en indiquant que la notion de complémentarité entre les ports a été évoquée par plusieurs intervenants, qui auraient souhaité un dialogue renforcé entre les plateformes portuaires afin d'améliorer leur visibilité stratégique et opérationnelle.

Madame **LEGREGEOIS** confirme que les acteurs auditionnés étaient globalement plus au fait des enjeux portuaires que de ceux relatifs aux flottes et aux marins. Elle précise qu'un énergéticien a indiqué s'appuyer actuellement sur des CTV, tout en prévoyant un basculement progressif vers les SOV à moyen terme, même si la majorité reste pour l'instant orientée vers les CTV. Elle rapporte également que les enjeux de compétitivité du pavillon français ont été soulevés. Sur le plan méthodologique, elle rappelle que les comptes rendus des auditions sont rédigés par le CSMM, puis validés par les experts concernés.

Elle présente ensuite une première série de recommandations structurantes, issues des échanges :

- Harmonisation des règles relatives à l'État d'accueil, à la navigation dans les parcs, et à l'accès prioritaire aux infrastructures portuaires ;
- Pilotage plus fluide et continu de la filière, afin d'éviter les ruptures et de lisser la programmation dans le temps ;
- Investissements nécessaires pour l'adaptation des infrastructures portuaires aux spécificités des EMR ;
- Anticipation des besoins en ressources humaines, via une meilleure GPEC, pour limiter les tensions sur la filière.

Elle conclut en rappelant que l'audition des armateurs constitue la prochaine étape importante du processus.

Monsieur **MARTENS** précise que ADF fournira une liste d'armateurs à auditionner, et ajoute que des contacts ont déjà été établis en ce sens.

Madame **LEGREGEOIS** confirme que la prochaine séquence du groupe de travail portera bien sur ces auditions.

Monsieur **MARTENS**, évoque la question de la charte entre RTE et ADF, en précisant qu'il a reçu plusieurs retours de terrain sur ce sujet. Il indique que, d'après les informations dont il dispose, les énergéticiens se défaussent fréquemment sur leurs contractants pour la gestion des aspects maritimes des projets. En conséquence, les armateurs se retrouvent souvent à devoir traiter avec des prestataires mandatés par RTE, mais qui n'ont pas signé la charte en question.

Il précise que, selon lui, le problème ne tient pas directement à la charte elle-même, mais plutôt à l'organisation mise en place par RTE lorsqu'ils lancent des appels d'offres. Il estime que cette organisation permet à RTE de se décharger de certaines responsabilités, en particulier sur le plan de l'exécution maritime. Il cite à cet égard le cas du navire immatriculé au Vanuatu, utilisé par l'un de ces prestataires.

Ce constat l'amène à faire le lien avec les positions exprimées récemment par les armateurs, qui ont formulé trois grandes revendications :

1. La possibilité de recourir aux ETM (entreprise de travail maritime), mais dans des proportions strictement encadrées, afin d'éviter une dérive vers une externalisation généralisée ;
2. La mise en œuvre d'un travail de fond sur la formation aux activités liées aux EMR, en réponse aux difficultés de disponibilité de main-d'œuvre régulièrement évoquées par les énergéticiens ;

3. La création d'un guichet unique, afin de clarifier le cadre applicable. Il souligne que la différence de traitement entre le RIF et le 1er registre est régulièrement pointée du doigt, notamment en matière de délais, le RIF étant perçu comme plus rapide.

Il précise que cette dernière demande émane directement des armateurs, qui souhaitent engager un dialogue avec l'État pour clarifier le cadre juridique applicable, et se disent ouverts à la discussion. Enfin, il insiste sur la nécessité d'effectuer des contrôles rigoureux sur les navires, qu'ils soient français ou étrangers, afin de garantir le respect de la réglementation en vigueur.

Monsieur **CHALARD** regrette l'absence de discussion préalable avec ADF autour de la charte évoquée, et estime qu'un échange aurait été utile. Il prend pour référence le secteur de *l'oil & gas*, où les compagnies pétrolières ont su éviter des dérives en imposant des critères stricts liés à l'âge des navires, à leur performance environnementale, à la sécurité et aux conditions sociales. Il se dit favorable à l'ouverture d'un dialogue avec les armateurs, et en particulier avec Louis Dreyfus Armateurs (LDA), pour évaluer la possibilité d'intégrer de tels critères dans les futurs appels d'offres via une charte. Il souligne également que la qualité des navires construits en France doit être au rendez-vous, et que des armateurs lui ont fait part de difficultés techniques sur des unités livrées, pouvant aller jusqu'à la perte de contrats, notamment en Afrique de l'Ouest. Il appelle à un engagement plus fort des chantiers français.

Concernant le rapport du CSMM et plus précisément le volet « flottes et marins », il a divisé sa contribution en trois volets à intégrer dans le projet de plan :

1. Dispositif État d'accueil renforcé pour les CTV de moins de 650 tonnes

Il rappelle que le dispositif de l'État d'accueil découle de la directive 3577/92, reprise dans le droit français, notamment à travers le décret État d'accueil. Il souligne que la loi de 2023 a intégré le cas particulier des activités EMR comme un quatrième point (4°) du champ d'application de l'article L.5561-1 du Code des transports, mais en ciblant les prestations de service de manière large. Il propose de ne pas toucher à l'équilibre général du décret Etat d'accueil, mais d'affiner l'application du dispositif pour les CTV de moins de 650 tonnes, utilisés de manière régulière pour les activités de maintenance courante et d'exploitation des installations EMR, en clarifiant leur rattachement au champ du 4° de l'article L.5561-1. Il recommande de renforcer ce dispositif dans chaque chapitre concerné du Code des transports :

- Chapitre II sur les droits des salariés : avec rappel de l'application du décret 2005-305, de l'obligation de contrat en français, du cycle maximal de travail de 6 semaines, etc.
- Chapitre III sur la protection sociale : application du L.5563-1 et de la coordination avec le régime français.
- Chapitre IV sur les qualifications : maintien des exigences linguistiques et professionnelles du capitaine et de son suppléant.

Il suggère que la rédaction des articles intègre systématiquement une formule-type, précisant que ces règles s'appliquent aux « navires mentionnés au 4° de l'article L.5561-1, utilisés pour le transport maritime régulier de moins de 650 tonnes sur le plateau continental ou dans la ZEE, en vue de la maintenance courante et de l'exploitation des installations liées à la production d'énergie renouvelable ».

2. Évolutions à moyen terme dans le cadre européen

Il mentionne les travaux en cours entre la DGAMPA et la DG MOVE au niveau européen, pour renforcer l'encadrement juridique du secteur. Il propose de faire évoluer l'article 257 du Code des douanes, en cohérence avec l'ordonnance 2016-1687, afin de réservé explicitement le transport maritime régulier de moins de 650 tonnes vers les îles artificielles (et leurs installations connexes) liées à la maintenance courante aux armateurs européens librement établis en France. Cela permettrait de consolider la souveraineté économique et sociale dans les zones sous juridiction française.

3. Convention collective applicable et choix du registre

Enfin, il évoque le sujet de la convention collective applicable et du choix du pavillon ou du registre, qu'il considère comme relevant moins du ressort des ministères et davantage de la négociation entre les armateurs et les organisations syndicales. Il appelle cependant à ne pas négliger ce chantier, qui touche à l'équilibre social du secteur.

Madame **LEGREGEOS** remercie Monsieur CHALARD pour sa co-contribution structurante, et indique que les points soulevés méritent d'être travaillés avec la DGAMPA et ADF. Elle propose également de discuter de la structure de rédaction et de formulation des recommandations du rapport du CSMM, en se fondant sur la trame actuellement partagée. Elle rappelle qu'une introduction générale sera importante, mettant en avant la nécessité de structurer durablement la filière EMR, de lui donner une visibilité renforcée dans le cadre de la PPE3, et de poser les fondations d'une stratégie industrielle cohérente. Elle propose d'ajouter un cadrage politique, autour de la montée en puissance des EMR, de la nécessité de disposer d'une flotte dédiée et de marins spécifiquement formés, ainsi que des enjeux de compétitivité industrielle et de haut niveau social. Enfin les contributions des membres, les travaux des experts et les auditions menées auprès des énergéticiens et des armateurs seront mobilisés pour appuyer l'analyse.

Elle détaille ensuite la structuration du développement en trois parties :

1. Un cadre en construction pour la flotte française des EMR

Cette première partie dressera :

- un état des lieux du droit actuel (international, européen et national) ;
- une projection des évolutions possibles, incluant notamment l'hypothèse d'une réservation de pavillon pour les services, en parallèle de celle applicable au transport ;
- une analyse typologique des navires nécessaires au développement de la filière EMR.

2. Des choix stratégiques pour le pavillon et le rôle de la flotte

Cette partie proposera :

- une synthèse des besoins exprimés en matière de pavillon et de registre, croisant les positions des armateurs et des organisations syndicales ;
- des recommandations sur les zones de convergence, et, lorsque des divergences persistent, des préconisations formulées « *au nom de* » telle ou telle partie prenante ;

- une réflexion sur l'intégration de critères relatifs aux flottes et aux équipages dans les cahiers des charges des appels d'offres, notamment en vue de l'AO10, pour renforcer l'acculturation des opérateurs à ces exigences.

3. Un levier pour l'emploi maritime et la souveraineté sociale

Enfin, cette troisième partie traitera :

- de l'anticipation des besoins en main-d'œuvre maritime, en s'appuyant notamment sur les projections d'emplois fournies par le SER ;
- du renforcement des formations et de l'identification des freins existants (attractivité, mobilités et adaptation des cursus) ;
- de la construction d'un cadre social fort ;
- et des conditions de travail des personnels non embarqués, en lien avec les temps de travail, les grilles salariales, et la révision de la convention collective nationale n° 2972, dans une perspective de sécurisation des statuts.

Monsieur **MARTENS** se déclare favorable à la structure de travail proposée, qu'il juge pertinente. Il souligne toutefois un point de vigilance, en particulier la nécessité de travailler avec précision sur les garanties d'un cadre social fort pour les marins, afin d'éviter toute ambiguïté. En dehors de ces réserves, il estime qu'il s'agit d'un bon programme de travail, et conclut qu'il ne reste plus qu'à se mettre à l'ouvrage pour compléter les éléments manquants.

Monsieur **CHALARD** indique que la question du registre sera bien intégrée dans la troisième partie du plan, dédiée à l'emploi maritime et à la souveraineté sociale. Il précise que ce point méritera d'être retravaillé, mais qu'il convient de ne pas prédéfinir les limites des travaux à ce stade.

Madame **LEGREGEOIS** précise qu'il a été convenu d'un commun accord que le sujet du RIF ne sera pas traité dans l'immédiat dans le cadre des travaux en cours, mais aura vocation à être réexaminé ultérieurement. Elle ajoute que le plan de travail et son calendrier restera évolutif pour avancer mais prendre aussi en compte les contraintes des membres du GT, et rappelle que l'objectif est d'être ambitieux d'ici au début de l'été, pour identifier autant que possible les constats et recommandations, en vue de leur synthèse au plus tôt.

Monsieur **CHALARD** conclut en indiquant que le plan devra être retravaillé collectivement, et que l'intention n'est pas de fixer dès maintenant un périmètre figé, mais bien de laisser ouvertes les perspectives de travail.

Madame **LEGREGEOIS** revient sur le cas du navire chien de garde de pavillon Vanuatu du prestataire sous-traitant de RTE. Elle indique que l'inspection du travail diligentée a révélé que des documents obligatoires n'avaient pas été transmis. En conséquence, RTE a demandé à son sous-traitant de changer de fournisseur de service maritime, sur la base d'une non-conformité contractuelle, notamment au regard des obligations issues du droit de l'État d'accueil. Elle considère que cette action résulte d'un effort collectif des parties prenantes du dispositif, et salue la prise de conscience et même la diligence de RTE, en précisant que les énergéticiens

font eux aussi évoluer leur ligne de conduite en matière de mise en œuvre effective des règles sociales et contractuelles.

Monsieur **CHALARD** souligne que RTE constitue un acteur stratégique, notamment en raison de son expérience approfondie en matière d'intégration des moyens de maintenance et d'exploitation en mer. Il ajoute que l'entreprise vient d'acquérir ses propres hélicoptères, ce qui démontre sa volonté d'investir directement dans des capacités opérationnelles. Il évoque aussi une logique de mutualisation autour des enjeux de sécurité.

À partir de cet exemple, il estime que certaines composantes de la flotte EMR pourraient avoir un statut stratégique, en ce qu'elles permettraient de contribuer à l'action de l'État en mer sous différents aspects, y compris logistiques, de sûreté ou d'intervention. Il précise que, bien que la CGT n'ait pas été initialement favorable à la notion de « flotte stratégique », l'évolution du contexte semble justifier cette réflexion.

Alors que la séance plénière du Conseil va s'achever, Monsieur **SAUVEE** informe les membres du CSMM qu'une conférence se tiendra le 21 mai à l'Académie de marine, consacrée à la notion de pavillon, et plus particulièrement à celle de lien substantiel. Il invite les membres intéressés à y assister et ajoute que la conférence sera rediffusée sur la chaîne YouTube de l'Académie de marine, permettant ainsi un accès élargi au débat

Madame **EZCUTARI** remercie l'ensemble des membres du CSMM pour leur participation active aux travaux, et clôt la séance à 17h30.