

## Conseil supérieur de la marine marchande

Le Conseil supérieur de la marine marchande (CSMM) s'est réuni **jeudi 1<sup>er</sup> juillet 2025** à 14h00, sous la présidence de Madame Christine EZCUTARI.

Étaient présents :

Membres au titre de l'État : BANEL Éric, CUBIER Stéphanie, TRIOLLE Alain, PERRIN Jean-Emmanuel

Membres représentant les armements : GAILLARD André, MARTENS Laurent, SAUVÉE Jean-Emmanuel (en audio)

Membres représentant les ports : CHALUS Jean-Pierre

Membres représentant les industries de manutention :

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

Membres au titre des personnalités qualifiées : BIDOIRE Jean-Pascal (en audio), CLEMENT-LAUNOY Valérie, DANIEL François, DELSALLE Bruno, PLURIEN Delphine (en audio)

Absents excusés, ayant confié un pouvoir : BIDOIRE Jean-Pascal (en audio), BOZZONI Fernand, CORBEL Jean-Paul (en audio), GONSSE Franck, ROUE Jean-Marc, TURCQ Melvin, TANGUY David

Présents à titre d'expert : BATHILDE Marie (DGAMPA/STEN), BOGHEN Pauline (DGAMPA/SEML), DUFAU Raphael (DGITM/DTFFP), GOSSELIN Alizée (ADF – en audio), HANNEDOUCHE Antoine (DGAMPA/MFC), LASSOURD Vincent (DGAMPA/SEML), LAVAURE Anouk (DGT), LE GAC Didier (Député du Finistère), MAUREL Sarah (DGAMPA/GM), MEJECAZE Rémi (DGAMPA/GM), ROYER-FLEURY Agnès (SGMer), THEVENOUX Pierre (DGAMPA/STEN), VANDEWALLE Maha (ADF – en audio), VIDAILLAC-JIMENEZ Paul (DGAMPA/MFC), VIRION Aurélie (DGAMPA/GM), VITOUX Fleur (DGT), QUITOT Jean-Philippe (DGAMPA)

## **Ordre du jour :**

- 1. Avis relatif au projet de loi d'adaptation du droit national au règlement de l'Union européenne 2019/1239 relatif à la mise en place du guichet unique maritime et portuaire (GUMP)**
- 2. Avis relatif au projet de décret portant diverses mesures portuaires (pilotage maritime)**
- 3. Point d'information relatif à la mise en œuvre de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires**
- 4. Point d'avancement du groupe de travail relatif aux énergies marines renouvelables (EMR) : Présentation de la synthèse des auditions menées par le Conseil**
- 5. Présentation du bilan annuel national consolidé DGAMPA/DGT des contrôles du dumping social à bord des navires**
- 6. Bilan et priorités des membres du Conseil pour la rentrée 2025-2026**

## Ouverture de la plénière par la Présidente - Hommage et 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 ceux qui, bien que ne pouvant être présents, ont pris soin de confier leurs pouvoirs.

Elle rappelle avec émotion la disparition de Monsieur Philippe **LOUIS-DREYFUS**, membre du Conseil, survenue le 17 juin dernier. Avant de marquer une minute de silence en sa mémoire, elle tient à lui rendre hommage en soulignant son rôle essentiel dans la filière maritime, son engagement, ses qualités professionnelles et humaines.

Madame **EZCUTARI** rappelle ensuite plusieurs éléments marquants survenus depuis la dernière réunion plénière du Conseil. Elle mentionne en particulier la tenue du Comité interministériel de la mer (CIMER) dont les décisions ont été présentées par le nouveau Secrétaire général de la mer, Monsieur Xavier DUCÉPT (ancien directeur de cabinet de la ministre Annick Girardin) lors du dernier bureau du Conseil national de la mer et du littoral auquel la Présidente a participé :

1. Décarbonation du maritime : une partie des engagements pris par les filières sera soutenue financièrement par l'Etat au travers d'un transfert des revenus ETS vers le secteur privé
2. Renforcement du suramortissement vert au profit des PME et TPE
3. Favoriser et améliorer les passerelles entre les titres de formation professionnelle afin de reconstruire l'équipage France et rendre plus attractives nos différentes filières
4. Consolider la formation maritime en Guyane et en Polynésie française
5. Développer les EMR en outre-mer : avec un premier projet d'éolien flottant à La Réunion
6. Poursuivre et valoriser les travaux de l'observatoire de l'éolien en mer : maintenir son existence et réfléchir aux modalités de son financement
7. Réévaluer les besoins et adapter les dispositifs de l'Etat pour la mise en œuvre d'une flotte stratégique.

Elle rappelle la tenue de la Conférence des Nations unies sur l'océan (UNOC) à Nice, sur laquelle un point d'information sera présenté par la DGAMPA.

Madame la Présidente évoque ensuite la réunion du groupe de travail sur les énergies marines renouvelables (EMR) du Conseil, tenue il y a quinze jours, et qui a permis d'achever la partie portuaire des travaux et de définir un nouveau calendrier, lequel sera prochainement partagé avec les membres.

Enfin, elle invite chacun à noter la date de la rentrée du Conseil, fixée au jeudi 25 septembre, qui coïncidera d'ailleurs symboliquement avec le World Maritime Day de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Elle introduit l'ordre du jour de la séance, très dense et qui nécessite la participation d'experts et de personnalités extérieures.

Les points inscrits à l'ordre du jour sont les suivants :

1. Examen du projet de loi d'adaptation du droit national au règlement (UE) 2019/1239 relatif à la mise en place du guichet unique maritime et portuaire (DGAMPA).
2. Examen du projet de décret portant diverses mesures portuaires, principalement relatives au pilotage maritime (DGITM).
3. Point d'information sur la mise en œuvre de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires (DGAMPA).
4. Point d'avancement du groupe de travail relatif aux énergies marines renouvelables (EMR) : présentation de la synthèse des auditions menées par le Conseil (CSMM).
5. Présentation du bilan annuel national consolidé DGAMPA/DGT des contrôles du dumping social à bord des navires (DGAMPA et Direction générale du travail).
6. Échange sur le bilan et les priorités des membres du Conseil pour la rentrée 2025-2026, en présence de M. Côme BILLARD, conseiller chargé des transports maritimes auprès du ministre Philippe TABAROT.

## **1. Avis relatif au projet de loi d'adaptation du droit national au règlement de l'Union européenne 2019/1239 relatif à la mise en place du guichet unique maritime et portuaire (GUMP)**

Madame EZCUTARI indique que la DGAMPA a saisi le Conseil au sujet du projet de loi visant à adapter le droit national au règlement (UE) 2019/1239 relatif à la mise en place du Guichet unique maritime et portuaire (GUMP). Elle souligne l'enjeu de la transition numérique des démarches administratives portuaires et invite ensuite Monsieur LASSOURD, chef de projet par intérim du GUMP, ainsi que Madame VITOUX, cheffe de projet de la stratégie des ports décentralisés, à présenter le projet, ses objectifs et leur traduction juridique soumise à l'avis du Conseil.

Monsieur LASSOURD, Chef de projet par intérim du GUMP au Service espaces maritimes et littoraux de la DGAMPA, prend la parole et rappelle qu'un document de présentation visant à fournir un aperçu exhaustif des modifications législatives envisagées et à préciser la nature et les fondements du GUMP a été transmis aux membres du Conseil.

Il souligne que le GUMP s'inscrit dans une volonté d'uniformisation de la télétransmission et de la déclaration des obligations déclaratives, désignées comme des formalités.

Monsieur **LASSOURD** procède à un rappel historique en évoquant les systèmes de messages portuaires existants et notamment le FAL, mode de transmission décentralisé utilisé jusqu'à la publication du règlement UE 2019/1239.

La publication du règlement (UE) 2019/1239 est venu modifier en profondeur les pratiques européennes en imposant à chaque État membre de mettre en place une plateforme nationale incarnant son GUMP.

Monsieur **LASSOURD** précise que, conformément au règlement, la France est tenue de mettre en place un applicatif permettant à tout déclarant de saisir directement ses formalités. Il indique que ce dispositif doit également autoriser une transmission de système à système, lorsque le déclarant ou la compagnie qu'il représente dispose déjà d'un système d'information hébergeant les données. Il ajoute qu'un troisième vecteur est prévu par l'article 7 du règlement : le maintien du canal historique. À ce stade, le choix de la France est de conserver les trois vecteurs de transmission : les deux premiers imposés par le règlement et le troisième, déjà utilisé par le passé.

Monsieur **LASSOURD** souligne que le fait de conserver le « canal historique » ne signifie pas une absence de changements majeurs pour les systèmes d'information portuaires, outil de travail pour les services instructeurs. L'objectif est que les services régaliens et sanitaires puissent disposer des données nécessaires à l'instruction de la légalité de l'escale : identification des passagers et membres d'équipage, situation sanitaire du navire, niveau de sûreté communiqué, etc.

Puis, Monsieur **LASSOURD** aborde l'un des articles du projet de loi, qui modifie en profondeur le Code des transports : la question du financement du GUMP, qui implique une séparation entre la dimension régaliennne et l'exploitation. Dans le dispositif actuel du GUMP, le financement incombe aux autorités portuaires, comme le prévoit la loi et le Code des transports. Or, dans le projet de loi soumis au Conseil, l'une des premières évolutions introduites est le transfert de ce financement à l'État pour la partie régaliennne. La partie opérationnelle liée aux escale restera à la charge des autorités portuaires, qui devront également adapter leurs systèmes. Il conclut en reprenant les trois évolutions principales prévues par le projet de loi, à savoir, la refonte des messages, la transmission et la délégation d'un certain nombre d'informations vers les services instructeurs et enfin le financement du guichet unique par l'État, limité à la partie régaliennne.

Monsieur **CHALUS**, Président du directoire du grand port maritime de la Guadeloupe, indique que, de ce qu'il comprend, une partie du financement est prise en charge par l'État, mais qu'une autre partie demeure incertaine. Il souligne l'absence de visibilité sur ce second volet et demande des précisions.

Monsieur **LASSOURD**, rappelle qu'une communication est menée depuis près de trois ans (depuis décembre 2022), et qu'il a été demandé, par une très large majorité d'acteurs, dont notamment les grands ports maritimes, de conserver le canal historique. Dès lors que le système d'information portuaire (SIP) conserve une fonction « frontale » - c'est-à-dire un outil permettant aux déclarants de satisfaire aux nouvelles obligations- il doit nécessairement évoluer afin d'être conforme au règlement UE. Toutefois, le règlement et sa mise en œuvre pilotée par la DGAMPA, prévoient que sur le premier vecteur (saisie directe) et sur le second (système à système), les SIP puissent s'affranchir de cette fonction frontale. Il cite l'exemple du système Escale Port, pour lequel la DGAMPA a fait le choix de supprimer cette fonction frontale. Ce système ne sera plus accessible aux déclarants à compter du 1er septembre 2028. Ce sera donc le guichet unique qui dirigera Escale Port en informations. Il ajoute également qu'aucun élément n'empêche, en théorie, un système d'information portuaire de renoncer à son rôle de frontale et de recevoir directement les informations via le guichet unique. Il conclut en précisant que la DGAMPA n'est pas responsable des choix opérés par les ports en matière de financement de leurs systèmes d'information portuaire, notamment dans leur dimension frontale vis-à-vis des déclarants.

Monsieur **MAURAN**, Représentant de la fédération nationale des ports et docks CGT indique qu'il utilise actuellement un logiciel dénommé Vigi. Il souhaite savoir si ce logiciel deviendra obsolète dans le nouveau dispositif, ou si l'État pourrait s'en servir afin de réaliser des économies. Il demande également si ce logiciel relève du canal historique évoqué précédemment.

Monsieur **LASSOURD** précise que parmi les trois vecteurs de transmission, celui modifié est le deuxième vecteur, dit « système à système » : le RIM (Reporting Interface Module), un composant mis à disposition par la Commission européenne. Ce module vise à uniformiser les transmissions entre systèmes, en évitant que chaque système d'information doive développer ses propres spécifications techniques. Le RIM constitue une « boîte noire » permettant d'assurer la compatibilité entre différents systèmes nationaux et internationaux. À titre d'exemple, une compagnie effectuant

une liaison Italie–France pourra utiliser ce module pour connecter son système d’information aux services français comme aux services italiens. Ce dispositif relève donc d’un financement européen.

Monsieur **LASSOURD**, complète son propos en abordant le troisième vecteur, relatif aux systèmes d’information portuaire. Il explique que des outils tels que Vigisip devront faire évoluer leur interface « frontale », aujourd’hui utilisée par les déclarants pour déposer les demandes d’escale et satisfaire aux différentes obligations qui y sont liées. Il précise toutefois qu’un système d’information portuaire n’a pas uniquement vocation à collecter des données à caractère régalien, dans la mesure où sa finalité première est l’exploitation opérationnelle de l’escale : gestion de la place à quai, mobilisation des services portuaires associés (pilotage, lamanage, etc.). Cette dimension relève exclusivement de l’autorité portuaire, dans le cadre de la gestion de son activité économique. Il explique que si un système comme Vigisip choisit de maintenir une fonction frontale, permettant aux déclarants de passer par lui plutôt que par le Guichet unique, ce développement relèvera de financements propres à l’exploitant du système.

Monsieur **CHALUS** souhaite savoir si la prise en charge par l’État concerne uniquement le développement de l’outil, et s’interroge sur le niveau de service garanti, à savoir la disponibilité en continu (24h/24) et selon quelles modalités de maintenance du système.

Monsieur **LASSOURD** précise que l’ambition du dispositif est de s’insérer dans un écosystème existant, sans le déstabiliser. Il indique qu’en termes de disponibilité, de traçabilité des connexions, d’intégrité et d’inviolabilité des données transmises et stockées via le Guichet unique, le niveau de service devra être au moins équivalent à celui assuré actuellement.

Concernant ensuite la prise en charge du Guichet unique, il précise qu’elle couvre plusieurs volets : le développement de l’outil, son hébergement, assorti du maintien en condition de sécurité (cybersécurité, protection des données, conformité au RGPD), ainsi que la maintenance en condition opérationnelle.

Il rappelle que la France dispose déjà de composants techniques assurant la liaison avec les services européens.

Monsieur **LASSOURD**, précise que le GUMP ne répond pas uniquement au règlement (UE) 2019/1239. Il devra également intégrer les obligations issues de plusieurs autres directives européennes. Cela implique une phase importante de développement post-production.

Il rappelle que la mise en production est prévue pour début 2026, mais qu’entre 2026 et 2028, des travaux complémentaires seront nécessaires pour mettre progressivement le système à niveau, afin qu’il couvre l’ensemble des obligations européennes applicables. Cette période de transition doit aboutir, en 2028, au décommissionnement de Trafic 2000 et du système Escale-Port (retrait définitif du service). Il souligne qu’un investissement soutenu sera donc requis au cours des trois prochaines années pour accompagner cette montée en puissance. Le financement du Guichet unique est réputé pérenne et garanti par l’État, afin que le maintien en condition opérationnelle du système ne soit pas supporté par des tiers.

Monsieur **CASTILLO**, Représentant la Fédération de l’équipement, de l’environnement, des transports et des services FO pour le personnel de la marine marchande, interroge ensuite sur la durée de vie du nouveau système. Il demande si l’objectif final est d’aboutir à un système européen unique, et à quelle échéance une telle évolution pourrait intervenir.

Monsieur **LASSOURD** indique que, même si le règlement pourrait laisser penser à la perspective d’un système européen unique centralisant les données avant leur redistribution par les États membres, ce n’est pas en réalité l’ambition actuelle de la Commission européenne ni de l’Agence européenne

pour la sécurité maritime. En effet, certains pays utilisent des attributs-messages nationaux en raison de spécifications techniques locales. Selon lui, cela rend très complexe la mise en place d'un concentrateur unique au niveau européen. En l'absence d'une harmonisation complète entre États membres sur les données exigées des déclarants, un tel système serait difficilement opérationnel. C'est pourquoi, d'un point de vue pratique, la prise en compte de chaque spécificité risquerait de conduire à un système complexe, pour les déclarants en particulier.

Monsieur **BIDOIRE**, Délégué général des Agents maritimes et consignataires de France, rappelle que, dans le vecteur 2, il est prévu que tous les déclarants puissent satisfaire à leurs obligations, notamment pour déclarer les entrées et sorties de navires dans le cadre de la gestion d'une escale. Dans la pratique actuelle, les systèmes frontaux fournissent les clés d'entrée aux ports et à leurs systèmes informatiques, ce qui pose des enjeux de sécurité. Il demande donc si un mécanisme a été mis en place afin d'identifier clairement qui est autorisé à déclarer ou non.

Monsieur **LESSOURD** précise qu'un déclarant peut être toute personne contribuant au dossier de demande d'escale pour assurer la légalité de celle-ci. Il précise que, conformément à la réglementation nationale, certaines contributions peuvent relever directement du commandant du navire. Il ajoute que, dans le GUMP, la dimension maritime est pleinement intégrée, certaines obligations étant dues directement par les navires lors de l'entrée dans certaines zones.

Les trois vecteurs impliquent trois types distincts d'agréments. Les agréments vecteur 1 (la partie étatique nationale), seront délivrés par les administrations françaises, en assurant la connectivité entre le GUMP, les systèmes d'information portuaire, et les droits d'accès des déclarants. Pour le vecteur 3 (les systèmes d'information portuaire), il indique que ce sont les autorités portuaires elles-mêmes qui autoriseront les déclarants à accéder à leurs plateformes pour déposer leurs obligations déclaratives. Et enfin pour le vecteur 2 (le composant européen RIM), il rappelle que c'est la Commission européenne qui assurera l'agrément. Ce choix s'explique par la nature commune de ce dispositif, conçu pour fonctionner de manière uniforme dans tous les États membres. Ainsi, une déclaration effectuée via ce vecteur devra nécessairement être reconnue par l'ensemble des guichets uniques européens.

Il souligne qu'aucune demande d'agrément ou de test n'a, à ce jour, été formulée par un déclarant dans le cadre du RIM, empêchant de tester le dispositif de système à système. Cette absence de demande constitue également un point bloquant pour la mise en œuvre effective du vecteur 2 (agrément portuaire).

Monsieur **CHALARD**, Secrétaire général de la Fédération UGICT-CGT des officiers de la marine marchande, souhaite savoir qui est garant du GUMP, s'il s'agit d'un opérateur privé désigné à l'issue d'appels d'offres européens, ou bien d'une maîtrise directe par l'État. Il s'interroge également sur la part de développement informatique et sur les acteurs impliqués.

Monsieur **LESSOURD** répond qu'un décret a déjà attribué à la DGAMPA la maîtrise d'ouvrage du GUMP. La DGAMPA en est le garant et en assure également une partie du financement.

L'approche du Guichet unique s'inscrit donc dans la durée, avec pour objectif est d'assurer pérennité, continuité de service et l'absence de rupture. La maîtrise d'ouvrage et d'œuvre est étatique, confiée à la direction du numérique du ministère et la DGAMPA. Cela n'exclut pas le recours à des prestataires pour certaines tâches de codage, mais la structure centrale (équipe projet, direction de projet, direction de produit, architecture) repose intégralement sur des agents du ministère et de la DGAMPA.

Monsieur **CHALUS**, revient sur la question de la disponibilité du système. Il souligne que la notice précise que la transmission des informations doit se faire sans délai et demande comment cette

exigence sera concrètement garantie. Il s'interroge sur la possibilité d'une contractualisation avec les autorités portuaires et les acteurs du système, puisque chaque port demeure maître de son dispositif, dans l'objectif de garantir les délais et les impacts possibles sur l'organisation portuaire. Il conclut en indiquant qu'il est important que ces garanties soient formalisées et inscrites sur papier.

Monsieur **LESSOURD** répond qu'il existe déjà, à ce jour, des échanges entre les systèmes d'information portuaire, Trafic 2000, et les systèmes européens, encadrés par une charte portuaire. Il précise que cette charte disparaîtra avec la mise en œuvre du GUMP, qui prendra en charge l'ensemble des échanges. De nouveaux dispositifs seront instaurés, reposant sur un système d'agréments et de contrats de service. Aucun agrément n'a encore été délivré, mais les premiers ports volontaires seront intégrés à partir de septembre. Ce sera l'occasion de définir le cadre applicable, notamment en matière de conformité et de socle minimal de fonctionnalités nécessaires aux échanges entre les systèmes.

Concernant la supervision technique, Monsieur **LESSOURD** explique que le respect de cette exigence dépendra néanmoins de paramètres tels que la bande passante et la qualité du réseau.

Enfin, il souligne que des mécanismes techniques devront être mis en place pour réalimenter automatiquement le système destinataire en cas de rupture de réseau. Ces aspects feront l'objet de tests entre septembre et décembre, avec deux ports volontaires qui procéderont à des échanges de données de production.

Monsieur **MARTENS**, Délégué général d'Armateurs de France, commence par remercier la DGAMPA, qui a organisé une réunion de travail le 26 juin dernier, permettant d'échanger et de préparer l'examen de ce projet de texte. Il souligne que ce travail de concertation se poursuit.

Il indique qu'Armateurs de France est favorable aux objectifs poursuivis par la mise en place du GUMP. L'organisation professionnelle soutient cette démarche, qui vise à renforcer l'uniformisation, l'harmonisation et l'interopérabilité. Les armateurs y sont donc très favorables sur le principe. En revanche, il précise que certaines interrogations subsistent sur des aspects pratiques et opérationnels. À ce titre, il mentionne six points principaux qui seront transmis plus en détail par écrit à la DGAMPA :

1. La question de la responsabilité juridique en cas de défaillance.
2. La procédure applicable en mode dégradé, afin de prévoir des solutions lorsque le système ne fonctionne pas.
3. La capacité technique pour un navire à déclarer directement.
4. La gestion des escales modifiées ou déroutées, qui nécessite une certaine souplesse.
5. La liste des autorités destinataires, qui n'a pas encore été entièrement clarifiée.
6. Le calendrier de mise en œuvre, prévu pour début 2026, qui doit être respecté tout en tenant compte du travail restant.

Il termine en réaffirmant la volonté des armateurs de rester associés à la démarche de mise en œuvre du GUMP, dans la continuité de la méthode adoptée par la DGAMPA, afin de contribuer à la validation et au suivi de ces différents points.

Monsieur **BIDOIRE** confirme que l'AMCF est également associée étroitement aux travaux par la DGAMPA dans le cadre des travaux menés sur le sujet et se dit également disponible pour poursuivre les échanges.

#### Vote

Contre : 0

Pour : 11



## 2. Avis relatif au projet de décret portant diverses mesures portuaires (pilotage maritime)

Madame **EZCUTARI** remercie la DGITM pour la clarté du dossier de saisine soumis au Conseil. Elle souligne que le projet de décret, en ce qu'il concerne le pilotage maritime, revêt un intérêt particulier dans la mesure où il participe à la modernisation du cadre juridique et fonctionnel de cette activité. Dans un contexte marqué par le vieillissement des effectifs et la difficulté de recrutement, ce texte interroge l'équilibre à trouver entre souplesse administrative et rigueur réglementaire : comment adapter les règles aux réalités opérationnelles des stations de pilotage sans fragiliser le cadre normatif existant ? Elle observe également que la volonté d'uniformisation, qu'il s'agisse de terminologie, de zones techniques ou d'implication institutionnelle, doit se concilier avec la diversité des situations locales propres à chaque port. Enfin, elle rappelle que la simplification des procédures et la clarification des responsabilités, bien que nécessaires, devront être mises en œuvre avec vigilance dans les ports. Elle indique savoir que ce projet de texte a été étroitement préparé avec la Fédération française des pilotes maritimes, ce que Monsieur **GAILLARD** confirmera sans doute. Elle cède ensuite la parole à la DGITM pour présenter le projet de décret. Elle cède la parole à Madame **CUBIER**.

Madame **CUBIER**, Sous-directrice des ports à la DGITM, présente le projet de décret en Conseil d'État portant diverses dispositions portuaires. Elle précise en introduction que ce texte vise à modifier la partie réglementaire du code des transports, principalement afin de faciliter la mise en œuvre du service de pilotage maritime. Elle souligne que ce travail a fait l'objet d'une préparation approfondie, associant notamment la Fédération française des pilotes maritimes. Elle rappelle ensuite les grandes lignes du projet de décret, qui comporte, d'une part, une mesure relative à la redevance sur les déchets des navires et, d'autre part, un ensemble de mesures concernant le pilotage maritime.

Monsieur **DUFAU**, Chef du Bureau de la réglementation et de la régulation portuaire à la Direction des transports ferroviaires, fluviaux et des ports à la DGITM, indique qu'en ce qui concerne les mesures diverses, l'article 2 du projet de décret rectifie une erreur rédactionnelle dans le code des transports. En matière de redevance déchets, la rédaction actuelle confie à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire l'application d'une majoration de 10 % en cas de manquement aux règles de dépôt. Or, si cette autorité est compétente pour constater l'infraction, c'est bien l'autorité portuaire qui arrête et perçoit la redevance. Le texte propose donc d'harmoniser les dispositions. Il aborde ensuite l'article 4 relatif au pilotage maritime, lequel comprend plusieurs dispositions. La première concerne l'article R.5341-25 relatif aux concours de pilotage et notamment aux conditions du concours spécial. Monsieur **DUFAU** rappelle qu'il existe déjà un concours « normal », ouvert aux candidats âgés de 24 à 35 ans, avec la possibilité de dérogations fixées dans le règlement local de la station de pilotage. À côté de ce dispositif, le code des transports prévoit un concours spécial permettant à des pilotes d'une autre station de rejoindre une station connaissant une baisse d'activité. Ce concours est actuellement assorti d'une limite d'âge fixée à 45 ans maximum, sans possibilité de dérogation, ce qui constitue un frein. Le projet de décret propose donc d'aligner les deux régimes en prévoyant, pour le concours spécial, la même possibilité de dérogation à la condition d'âge que pour le concours normal, dérogation qui pourra être précisée dans le règlement local de la station de pilotage.

Monsieur **DUFAU** évoque ensuite l'article R.5341-47 relatif aux règlements locaux des stations de pilotage. Il explique que ces règlements précisent le fonctionnement général et les conditions d'exercice du pilotage. Le projet prévoit d'y intégrer de nouvelles précisions, notamment sur les zones de compétence : zone obligatoire, zone facultative et zone de connaissance pour les concours. Le texte ouvre également la possibilité de fixer dans ces règlements les conditions d'indemnisation du chef du service du pilotage, y compris en cas de nomination du chef de service du pilotage externe de la station.

Il présente ensuite l'article R.5341-54, qui introduit une consultation obligatoire de la Fédération française des pilotes maritimes (FFPM) lors de l'adaptation des règles du plan comptable général applicables aux stations de pilotage, afin de renforcer la transparence et l'efficacité.

Monsieur **DUFAU** poursuit ses propos et commente l'article R.5341-57 relatif aux chefs de service du pilotage pour lequel deux évolutions sont proposées : d'une part, harmoniser la terminologie en remplaçant « chef de pilotage » par « chef du service du pilotage » ; d'autre part, supprimer la limite d'âge actuellement imposée pour la nomination d'un chef de service de pilotage externe, afin d'éviter un blocage excessif.

Enfin il conclut en évoquant l'article D.5341-64, qui corrige une rédaction impropre en substituant le terme « groupement » par « syndicat », conformément à l'article L.5341-7 du code des transports.

Monsieur **CASTILLO** interroge sur l'origine de la limite d'âge fixée à 45 ans pour le concours spécial de pilotes. Il s'interroge également sur l'intérêt d'inscrire directement dans le décret, la référence à une fédération en particulier pour la représentation des pilotes.

Monsieur **DUFAU** répond que, sur le premier point, l'origine de cette limite d'âge n'est pas clairement connue. Il souligne qu'il s'agit d'une disposition ancienne, dont la fédération des pilotes pourrait sans doute préciser l'historique. Sur le second point, il confirme que la référence à la fédération repose sur l'organisation actuelle de la profession : toutes les stations et tous les syndicats de pilotes sont aujourd'hui regroupés au sein d'une seule fédération qui les représente de manière unifiée.

Monsieur **GAILLARD**, Président de la Fédération française des pilotes maritimes, précise tout d'abord que les demandes formulées dans le cadre de ce projet de décret émanent de la fédération, à l'initiative des pilotes, des syndicats et des stations de pilotage. Il remercie la DGITM pour la qualité et la rapidité des échanges, qui ont permis d'apporter des réponses professionnelles et rapides aux problématiques soulevées.

Il indique ensuite que l'article 2 relatif aux déchets portuaires ne concerne pas directement la fédération. En revanche, les dispositions relatives au pilotage appellent plusieurs observations.

S'agissant de la limite d'âge, il rappelle qu'il existe deux voies d'accès aux stations de pilotage. La première consiste pour des officiers de la marine marchande à se présenter au concours de pilote maritime afin d'intégrer pour la première fois une station. La limite d'âge de 35 ans pour ce concours se justifie par la durée de la formation, qui peut atteindre dix ans dans certains ports. De plus, les candidats doivent déjà justifier de 72 mois de navigation pour être admis à concourir.

Il souligne qu'en pratique, un officier de marine marchande, qui termine ses études à 23 ans, atteint rarement la possibilité de présenter le concours avant 30 ans. Aujourd'hui, ce parcours est encore plus long en raison de la diminution des temps de navigation annuels, liée notamment à l'application des 35 heures dans les compagnies maritimes. Il n'est pas rare que les officiers mettent près de douze ans à atteindre les 72 mois requis. Ainsi, les candidats se présentent généralement au concours autour de 33 ou 34 ans.

Monsieur **GAILLARD** précise que la limite d'âge fixée à 35 ans s'explique par la longueur de la formation qui suit l'admission. Si la formation initiale est relativement courte, environ quatre mois de « doublures », soit 600 doublures effectuées aux côtés de pilotes expérimentés, elle permet seulement de donner à de jeunes pilotes l'autonomie pour manœuvrer seuls un « petit » navire.

Il souligne qu'au-delà de cette étape, la montée en compétences est progressive avec la gestion graduelle de nouvelles responsabilités et l'obtention de certificats, liées à la maîtrise de manœuvres, techniques, taille des navires ou zones spécifiques. Cette acquisition de compétences est particulièrement longue.

Monsieur **GAILLARD** explique ensuite qu'une deuxième raison justifie la limite d'âge : la pérennité des caisses de pension des stations de pilotage. Conformément au code des transports, chaque station dispose de sa propre caisse de pension, qui fonctionne comme une retraite complémentaire venant s'ajouter à la retraite principale de l'ENIM, commune à l'ensemble des marins. Il précise qu'il ne s'agit pas d'un régime par répartition : si une station ferme au moment où un pilote part à la retraite, la pension complémentaire disparaît. Assurer la stabilité et l'équilibre de ces caisses constitue donc une nécessité, ce qui aide en partie la logique ayant présidé à la fixation des conditions d'âge et introduit le sujet des concours spéciaux.

Il rappelle ensuite que le code des transports prévoit des possibilités de dérogations, mises en œuvre dans le cadre du règlement local de chaque station, après consultation de la commission technique locale de pilotage. Cette commission réunit notamment le commandant de port, un commandant de la marine marchande et un pilote, et peut se prononcer sur différents sujets, dont la limite d'âge d'accès au pilotage.

Monsieur **GAILLARD** indique que de nombreuses stations ont déjà recours à ces dérogations, compte tenu du nombre parfois limité de candidats remplissant les conditions attendues. Celles-ci permettent soit de relever la limite d'âge au-delà de 35 ans, soit de réduire la durée minimale de navigation exigée, de 72 mois à 66 mois. Cette tendance concerne des stations métropolitaines telles que Dunkerque, Le Havre, Rouen, Brest ou Sète.

Monsieur **GAILLARD** souligne que la difficulté de recrutement se fait encore plus sentir dans les stations d'outre-mer. Dans ces stations, la limite d'âge est déjà fixée à 40, 45 ans, voire 55 ans à Saint-Pierre-et-Miquelon, en raison de l'impossibilité de pourvoir autrement les postes. Ces dérogations sont essentielles pour garantir la continuité du service.

Il précise que les règlements locaux peuvent également introduire des exigences spécifiques en matière de durée et de type de navigation.

Selon lui, ces adaptations démontrent la souplesse des concours de pilotage, qui tiennent compte des particularités de chaque place portuaire et des besoins techniques de la zone de pilotage concernée.

Monsieur **GAILLARD** précise ensuite les conditions des concours spéciaux, permettant la mutation d'un pilote entre deux stations : d'une part, la station d'origine doit connaître une baisse notable de trafic, et d'autre part le candidat doit avoir moins de 45 ans. Il précise toutefois qu'il ne s'agit pas de permettre une mobilité généralisée des pilotes d'une station à l'autre, ce qui poserait des problèmes en termes de compétences et de sécurité, compte tenu des formations spécifiques à chaque port, mais bien de lever le verrou que constitue aujourd'hui la limite d'âge de 45 ans, jugée trop restrictive.

Monsieur **GAILLARD** rappelle que les préoccupations liées à la formation et à la pérennité des caisses de pension expliquaient également la limite d'âge fixée pour les concours spéciaux. Toutefois, il souligne que les textes ont évolué récemment. Dans la plupart des caisses de pension, il existe

désormais des mécanismes permettant à un pilote qui n'a pas effectué l'ensemble des années requises dans une station de bénéficier malgré tout d'une pension, même réduite équivalente à 60 ou 70 % du montant prévu.

Il précise que cette évolution rend désormais possible la mutation de pilotes entre stations, sans qu'il soit totalement privé de pension, ce qui n'était pas le cas auparavant.

Les pilotes de Nouvelle-Calédonie ont exprimé le souhait, en cas d'indépendance du territoire dans les prochaines années, de pouvoir être accueillis dans des stations métropolitaines. La profession y serait largement favorable compte tenu de la situation démographique des pilotes en France : près des deux tiers des effectifs partiront à la retraite d'ici 2035, soit environ 200 pilotes sur un total de 330, entre 2025 et 2035.

S'agissant enfin des règlements locaux, il rappelle qu'ils définissent plusieurs zones de pilotage. On distingue la zone où le pilotage est obligatoire pour tous les navires dépassant un certain seuil de longueur, ainsi qu'une zone de compétence plus large où le pilotage est facultatif. Dans cette dernière, les pilotes sont réputés compétents et ont l'obligation d'assurer le pilotage lorsqu'il leur est demandé par un capitaine.

Il poursuit en détaillant les différentes zones prévues par les règlements locaux : la zone de compétence, qui correspond à l'espace dans lequel un pilote de la station de pilotage doit être envoyé en cas de demande, et la zone de connaissance, qui correspond à l'espace que les candidats étudient en vue de la préparation au concours de pilotage.

Cette zone est souvent équivalente, voire plus large, que la zone de compétence comme à Marseille ou au Havre, où elle couvre près de 250 kilomètres de côtes, permettant au besoin une intervention de la station de pilotage locale sur un port voisin.

Il apparaît, suite l'examen des règlements locaux de l'ensemble des stations de pilotage, que certaines ne définissent pas clairement la zone de pilotage obligatoire, la zone de compétence et la zone de connaissance. La DGITM a décidé d'inscrire désormais dans le code des transports l'obligation, pour chaque règlement local, de mentionner explicitement ces trois zones.

Abordant ensuite la question des chefs de service du pilotage externes, il relève qu'il manquait jusqu'ici une cohérence rédactionnelle dans le texte. Il rappelle que, dans certains cas exceptionnels, une station peut être placée sous une forme de tutelle, en raison de dysfonctionnements internes. C'est le cas actuellement de la station de Lorient, où il a été nécessaire de nommer un chef du service du pilotage issu d'une autre station.

Monsieur **GAILLARD** rappelle que deux notes techniques, datant de 1986 et 1987, définissent précisément les règles de présentation et de transmission des comptes des stations de pilotage. La seule demande formulée par la FFPM consiste à prévoir, en cas de modification de ces règles, une consultation préalable de la fédération.

Monsieur **GAILLARD** revient enfin sur la limite d'âge applicable aux chefs du service du pilotage. Il indique que cette disposition n'apparaît pas clairement dans la dernière version du projet de décret. Il rappelle que les textes prévoyaient jusqu'ici un seuil bas fixé à 40 ans, au motif qu'un jeune pilote n'a pas encore les compétences nécessaires pour exercer ces fonctions, et un seuil haut de 55 ans, considérant qu'au-delà, les pilotes partent traditionnellement à la retraite.

Il observe toutefois que cette logique est aujourd'hui dépassée. Les pilotes prolongent de plus en plus leur activité au-delà de 60 ans et il paraît cohérent, comme sur un navire, que le chef de service

du pilotage soit le pilote le plus expérimenté. La profession estime donc que chaque station doit être souveraine pour désigner son chef de service, sans contrainte d'âge minimale ou maximale et que le cadre réglementaire doit évoluer dans ce sens.

Monsieur **LE VIGOUROUX**, secrétaire général du Syndicat national des cadres navigants de la marine marchande CFE-CGC MARINE, relève que, selon les explications données, les pilotes ne peuvent en pratique se présenter au concours qu'à partir de 30 ans, voire 35 ans. Il estime que cette réalité justifie l'évolution proposée des textes. Toutefois, il s'interroge sur le maintien dans la réglementation d'une limite d'âge inférieure fixée à 24 ans, alors qu'aucun candidat ne peut se présenter à cet âge. Il suggère en conséquence de supprimer cette disposition devenue obsolète.

Madame **EZCUTARI** remercie l'équipe de la DGITM ainsi que Monsieur GAILLARD pour la qualité de leurs présentations et procède au vote.

**Vote**

**Contre : 0**

**Pour : 23 (unanimité)**

**Abstention : 0**

**3. Point d'information relatif à la mise en œuvre de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires**

Madame **EZCUTARI**, introduit le point suivant de l'ordre du jour. Elle indique que la sous-direction de la sécurité et de la transition écologique des navires de la DGAMPA a proposé de venir présenter les évolutions liées à l'entrée en vigueur, le 26 juin dernier, de la Convention de Hong Kong sur le recyclage des navires. Elle remercie les équipes présentes et en particulier **Madame BATHILDE**, adjointe au chef du bureau de la sécurité des navires et de l'innovation.

Elle souligne que l'entrée en vigueur de cette convention constitue un tournant majeur pour l'industrie du démantèlement des navires, en fixant un cadre juridique international visant à assurer un recyclage sûr et écologiquement responsable des navires en fin de vie. Elle relève que cette évolution pose de nombreux enjeux aux acteurs maritimes, qui doivent désormais se conformer à de nouvelles normes techniques, environnementales et sociales tout en restant compétitifs dans un contexte mondial fortement concurrentiel. Elle invite à s'interroger sur les capacités d'adaptation des différents acteurs (armateurs, chantiers, États portuaires et États du pavillon) face à une réglementation ambitieuse qui cherche à concilier exigences environnementales et contraintes économiques.

Elle cède ensuite la parole à **Madame BATHILDE**.

Madame **BATHILDE**, Adjointe au chef de bureau sécurité des navires et innovation navale à la sous-direction sécurité et transition écologique des navires de la DGAMPA, présente un point d'information consacré à l'entrée en vigueur de la Convention de Hong Kong sur le recyclage des navires.

Elle rappelle que cette convention, adoptée en 2009 et ratifiée par la France en 2012, a été conçue pour garantir un recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires en fin de vie. Son article 17 prévoyait une entrée en vigueur vingt-quatre mois après la réunion de trois conditions : la ratification par au moins quinze États, représentant ensemble au moins 40 % du tonnage brut mondial, et un

volume de recyclage représentant au moins 3 % du tonnage mondial au cours des dix dernières années. Ces conditions ayant été atteintes, la convention entrera en vigueur le 26 juin 2025.

Elle explique que son champ d'application est immédiat pour les navires neufs, dont la quille sera posée à compter du 26 janvier 2025, tandis que les navires existants disposeront d'un délai de cinq ans pour se mettre en conformité. La délivrance du certificat d'inventaire des matières dangereuses (IHM) s'alignera sur le schéma de renouvellement des certificats de l'OMI, notamment ceux de la convention SOLAS. Concrètement, ce certificat IHM sera requis lors du renouvellement des certificats existants.

Madame **BATHILDE** détaille ensuite les obligations introduites par la convention. Celles-ci concernent d'abord la gestion des matières potentiellement dangereuses à bord. Chaque navire neuf devra disposer d'un inventaire exhaustif de ces substances, inventaire vérifié par l'administration ou un organisme reconnu. Les navires existants devront satisfaire à cette obligation dans un délai de cinq ans ou avant d'être recyclés, si cette échéance survient plus tôt. Un certificat international attestant de la présence de cet inventaire devra être délivré à l'issue d'une visite initiale, renouvelée tous les cinq ans au maximum. Les visites peuvent être assurées par l'administration ou par des organismes habilités, mais l'administration reste responsable de leur efficacité.

S'agissant des navires en fin de vie, un certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage devra être délivré à l'issue d'une visite finale. Celle-ci vérifiera la conformité de l'inventaire, la qualité du plan de recyclage et l'autorisation de l'installation de démantèlement choisie. Ce certificat aura une durée de validité maximale de cinq ans.

Elle indique que la mise en œuvre en droit interne nécessitera plusieurs évolutions. Sur le plan législatif, la partie législative du code des transports devra être modifiée afin d'intégrer les infractions et sanctions prévues par la convention, conformément à son article 10. Ces modifications permettront de sanctionner directement les navires contrevenants aux prescriptions de la convention, et non plus seulement au titre du règlement européen sur le recyclage des navires (dit règlement SRR). Sur le plan réglementaire, le décret n° 84-810 relatif à la sauvegarde la vie humaine en mer, devra être adapté afin d'insérer les obligations issues de la convention et de préciser l'habilitation des sociétés de classification autorisées à délivrer les certificats. Dans l'attente, l'administration pourra délivrer les certificats sur la base du règlement SRR, afin d'éviter tout risque de détention dans le cadre des contrôles par l'État du port.

Madame **BATHILDE** rappelle que le règlement européen SRR, adopté en 2013, reprend les exigences de la Convention de Hong Kong, mais en y ajoutant un standard « mieux-disant » : l'inventaire des matières dangereuses doit inclure deux substances supplémentaires. Cette différence crée un enjeu en matière de certificats. Le certificat d'inventaire diffère entre les deux textes, tandis que le certificat de préparation au recyclage est identique. Une double certification pourrait générer une surcharge administrative pour les armateurs.

Elle précise que la Commission européenne prévoit d'adopter un acte d'exécution au dernier trimestre 2025 pour harmoniser ces certificats. En cas de retard, la France proposera de recourir à un modèle unique inspiré de la Convention de Hong Kong, assorti d'un encart spécifique attestant de la conformité au règlement SRR, avec information de la Commission européenne.

En conclusion, Madame **BATHILDE** souligne que l'entrée en vigueur de la Convention de Hong Kong constitue un tournant majeur pour la régulation internationale du recyclage des navires. Elle impose aux acteurs de nouvelles obligations techniques, environnementales et sociales, mais offre aussi

l'opportunité de clarifier et d'harmoniser les pratiques, en renforçant la crédibilité internationale des normes européennes.

Madame **BATHILDE**, précise que dans l'attente des ajustements réglementaires, les discussions menées par la France auprès de la Commission européenne visent à harmoniser les certificats et à éviter toute double certification. Elle indique que plusieurs solutions sont envisagées : la délivrance d'un double titre, ou l'ajout sur les certificats prévus par la Convention de Hong Kong d'un encart attestant de leur conformité au règlement européen dit « SRR ».

Dans l'attente de la modification du décret n° 84-810, c'est l'administration qui conserve la charge de délivrer les certificats requis au titre de la Convention de Hong Kong, en particulier le certificat attestant de l'inventaire des matières dangereuses à bord. Elle souligne que cette organisation permet d'éviter tout surcoût pour les armateurs. L'objectif est toutefois qu'à terme, une fois l'harmonisation décidée par la Commission, les sociétés de classification habilitées puissent être autorisées à émettre ces certificats, lesquels ne prendraient plus qu'une forme unique grâce à l'acte d'exécution attendu.

Elle indique qu'en principe, d'ici la fin de l'année 2025, deux évolutions devraient intervenir : d'une part, l'adoption de l'acte d'exécution par la Commission européenne, qui mettra fin au risque de double certification et d'autre part, l'habilitation des sociétés de classification pour délivrer les certificats, ce qui permettra de limiter au maximum la surcharge administrative.

Monsieur **LE VIGOUROUX**, interroge sur le niveau des sanctions prévues dans le cadre de la mise en œuvre de la Convention de Hong Kong.

Madame **BATHILDE**, répond que les sanctions seront alignées en tous points sur celles déjà prévues au titre du règlement européen dit « SRR ». Elle indique ne pas disposer des détails chiffrés à l'instant, mais précise que l'objectif est de reproduire à l'identique le régime existant, en ajoutant simplement un fondement juridique supplémentaire. Ainsi, les infractions pourront être sanctionnées aussi bien au titre du règlement SRR que de la Convention de Hong Kong, selon les mêmes modalités.

Monsieur **MARTENS** indique que les armateurs accueillent favorablement les évolutions présentées, qui constituent un pas dans la bonne direction en matière de simplification et d'harmonisation. Il exprime le souhait que la France défende auprès des institutions européennes le retrait du SRR, afin que la Convention de Hong Kong, instrument international, demeure la référence unique afin d'éviter toute surcharge administrative inutile.

Monsieur **COUTOURIS**, rappelle que, depuis plusieurs années, la question du démantèlement a été portée dans les propositions de son organisation comme un enjeu devant être traité de façon plus large et plus politique. Il observe qu'avec le développement des énergies marines renouvelables, et notamment de l'éolien, ce sujet mériterait une réflexion approfondie.

La France pourrait faire le choix stratégique de développer une filière nationale de démantèlement, car elle dispose d'atouts en matière d'infrastructures portuaires, d'espaces et d'entreprises intéressées.

Selon lui, il est temps d'ouvrir pleinement ce dossier, qui touche à la fois aux enjeux industriels, à la création d'emplois et à la transition écologique, regrettant le blocage de ces sujets.

Monsieur **CHALARD**, profite de la discussion sur la Convention internationale pour rappeler certaines lacunes constatées en matière de prévention sanitaire de l'amiante à bord des navires. Il observe que les certificats délivrés par la société d'État se sont révélés incomplets, et que ce sont les marins eux-mêmes qui ont mis en évidence la présence d'amiante, contrairement à ce qui est pratiqué dans les établissements terrestres, où les mesures sont obligatoires. Il rappelle que ces textes ont avant tout pour objectif de prévenir les risques, d'éviter les empoisonnements des salariés ou des passagers, et qu'ils sont donc essentiels.

Il ajoute que, sur le plan de la prévention, beaucoup reste à faire. Des règles simples pourraient être mises en œuvre, notamment lors des renouvellements de certificats quinquennaux, y compris sur des bâtiments récents.

Madame **EZCUTARI**, remercie l'équipe de la sous-direction sécurité et transition écologique des navires de la DGAMPA pour leur présentation

#### **4. Point d'avancement du groupe de travail relatif aux énergies marines renouvelables (EMR) : Présentation de la synthèse des auditions menées par le Conseil**

Madame **EZCUTARI**, présente les éléments de calendrier (envoyer calendrier 2025-2026 aux membres par la même occasion).

Madame **LEGREGEOIS**, Secrétaire général du Conseil supérieur de la marine marchande, présente un point d'étape sur les travaux du groupe de travail consacré au ruissellement territorial du déploiement des énergies marines renouvelables (EMR).

Elle rappelle que ces travaux ont été lancés en novembre dernier et souligne l'importance du contexte dans lequel ils s'inscrivent. Depuis le démarrage des auditions, la préparation de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE3) a en effet introduit une part d'incertitude et de manque de prévisibilité pour l'ensemble des acteurs de la filière. Le Conseil a veillé à intégrer ces éléments dans ses réflexions tout en maintenant le cap fixé pour les objectifs du groupe de travail.

Elle indique que les travaux se poursuivent de manière satisfaisante et salue l'implication de **Monsieur CREPIN**, ainsi que celle de la DGITM, représentée par **Madame CUBIER** et **Monsieur DE CAMBIAIRE**. Elle précise que, pour le volet portuaire, environ 95 % du travail est désormais achevé, ce qui permettra de présenter un document consolidé en septembre lors de la réunion plénière du CSMM. Elle souligne enfin que l'objectif du calendrier est de partager à cette échéance des travaux entièrement rédigés, intégrant des recommandations opérationnelles et consensuelles issues des groupes de travail.

Madame **LEGREGEOIS** précise que le volet portuaire des travaux sera partagé avec les membres du Conseil au plus tard le 20 juillet. Elle insiste sur l'importance de cette transmission, qui permettra à chacun de formuler d'éventuelles évolutions, dans la perspective d'une finalisation entre le 3 et le 5 septembre, afin que le document soit prêt pour présentation lors de la séance plénière du 25 septembre. Elle souligne que ce volet est largement abouti, en cohérence avec les échanges déjà menés en plénière, et remercie l'ensemble des membres du groupe de travail portuaire pour leur contribution.



Elle indique en revanche que l'autre partie des travaux, consacrée aux flottes et marins, a moins avancé en termes de production écrite, mais a progressé dans sa conception. Un plan détaillé et des axes de travail ont été arrêtés, et certaines instructions sont encore attendues, notamment concernant la langue qui pourrait éventuellement être imposée aux opérateurs.

Elle précise que ce point fera l'objet d'une étude comparative avec d'autres armateurs afin d'examiner les pratiques observées dans différents pays européens. L'objectif est d'évaluer si l'imposition d'une langue particulière constitue un obstacle à certains opérateurs maritimes, et de déterminer s'il convient, par parallélisme, d'adopter une telle mesure en France, ou au contraire de la considérer comme inopportune dans la perspective de l'ouverture du marché et du développement d'une filière encore émergente. Elle rappelle, à ce titre, que Monsieur **COUTOURIS** a évoqué précédemment la question du moratoire.

Elle relève néanmoins que la filière, à travers le CSMM, a exprimé un réel soulagement à l'annonce de l'abandon du moratoire. Elle invite les membres à partager, s'ils le souhaitent, leurs positions sur ce sujet.

Elle souligne que les retards dans l'adoption de la PPE3, conjugués aux positionnements politiques parfois défavorables aux énergies renouvelables, ont des effets négatifs sur la structuration de la filière. Elle insiste sur les difficultés que cela crée pour développer en France une ingénierie solide dans un contexte économique déjà fragile.

Sur le calendrier, elle annonce qu'un état d'avancement des travaux sur le volet flottes et marins sera transmis d'ici le 20 juillet, sous la forme d'un état des lieux écrit, prenant la forme d'un pré-rapport. L'objectif est de maintenir une cohérence temporelle entre les deux volets du rapport, portuaire et flottes/marins, sans décalage excessif. Si un décalage devait néanmoins intervenir, il devrait être limité au strict nécessaire, car l'unité des deux volets est jugée fondamentale.

Madame **LEGREGEOIS**, présente une restitution des auditions menées dans le cadre du groupe de travail.

Parmi les acteurs auditionnés :

- Energéticiens et fédérations : EDF Renouvelables, Iberdrola, Ocean Winds, France Renouvelables et le Syndicat des énergies renouvelables.
- Armateurs : Louis-Dreyfus Armateurs, Bourbon, Benjamin Bon travaux maritimes, LHD AMS, JIFMAR et TSM

Elle rappelle l'objectif est de mutualiser les réflexions dans un cadre interministériel et inter-administratif, notamment avec la direction générale de l'énergie et du climat, le levier le plus pertinent apparaissant davantage du côté des incitations, notamment via les appels d'offres, plutôt que par la voie strictement réglementaire.

- **Energéticiens et fédérations :**

Madame **LEGREGEOIS** souligne que les auditions des énergéticiens révèlent de hautes ambitions et une mobilisation importante dans le domaine des EMR quoi que quelque peu affectées par l'attente liée à la PPE3. Des échanges avec les énergéticiens découlent des expressions de besoins très précis

en matière logistique et portuaire pour la construction et la maintenance des parcs. Ils sont en cours de définition de leurs choix techniques de long terme pour les opérations en mer, concernant notamment le type de navires à mobiliser (en fonction de la distance des parcs notamment) ou l'implantation des bases logistiques. Les échanges ont aussi porté sur le recours plus ou moins important aux hélicoptères.

Elle note que, si l'accent a davantage porté sur les enjeux de maintenance, des éléments intéressants ont également été partagés sur la phase de construction. Dans l'ensemble, les auditions font apparaître un engagement réel et une préoccupation partagée autour de la création de valeur locale : emploi et formation figurent parmi les priorités identifiées.

Madame **LEGREGEAIS** indique que les énergéticiens démontrent certaine sensibilité à la référence au pavillon français, perçue comme un élément attendu ou exigé dans une optique de souveraineté. Elle observe que cette sensibilité s'explique notamment par la démarche engagée au niveau national, avec les acteurs du shipping et portuaires qui semble avoir créé un réflexe favorable aux acteurs français.

Madame **LEGREGEAIS**, rapporte que les auditions ont permis de recueillir une expression de besoins très précise en matière portuaire : linéaires de quai adaptés, équipements de levage spécialisés, en particulier pour l'éolien flottant, et conditions d'accessibilité. Elle ajoute que les critères environnementaux et la réduction des émissions figurent désormais parmi les éléments systématiquement intégrés par les acteurs auditionnés.

Elle relève l'importance prêtée par les énergéticiens aux démarches de responsabilité sociale et environnementale (RSE). Ceux-ci manifestent une sensibilité forte à la conformité sociale et au respect du cadre français, en particulier à travers le dispositif d'« État d'accueil ». Elle note d'ailleurs que tous les énergéticiens rencontrés connaissent désormais ce dispositif, ce qui constitue un progrès notable, même si leur perception reste parfois limitée à ce seul aspect.

Elle observe que la succession de contrats et de sous-contrats tend à éloigner structurellement l'énergéticien de son opérateur maritime. Dans les recommandations, il est envisagé de renforcer la prise de conscience et surtout la responsabilité des énergéticiens, considérée comme un levier essentiel pour rapprocher le monde des producteurs d'énergie de celui des acteurs maritimes.

Enfin, elle indique que les auditions ont révélé des difficultés récurrentes dans la mutualisation des flottes et des infrastructures entre projets, alors même que cette mutualisation avait été identifiée comme un objectif prioritaire au sein du CSMM.

- **Armateurs**

Madame **LEGREGEAIS** observe que les profils des entreprises entendues sont très variés, allant de PME locales à des groupes de dimension internationale, identifiés comme partenaires par les énergéticiens. Toutes manifestent une ambition affirmée d'être présentes sur le marché français des

EMR. Elle indique que, si chaque audition a permis de relever des constats propres à chaque entreprise, certains points communs se dégagent et serviront de base aux recommandations. Les armateurs reconnaissent unanimement le fort potentiel de l'éolien offshore en France, mais pointent comme frein principal à leur déploiement sur ce segment l'incertitude liée au calendrier de la PPE3, qui retarde les investissements.

Les auditions font apparaître une volonté claire de localisation et de création d'emplois sur le territoire, assortie d'un appel au soutien des pouvoirs publics. Les armateurs soulignent la nécessité de garantir un cadre compétitif et une régulation adaptée face à la concurrence d'armateurs étrangers et de pavillons de complaisance. Ils insistent également sur les enjeux de formation et d'emploi liés aux métiers spécifiques aux EMR et, plus largement, aux flottes de service, qui ne sont pas exclusivement dédiées aux EMR.

Cette approche correspond à des choix stratégiques et commerciaux, mais également à l'intérêt des navigants, qui trouvent dans cette diversité des opportunités professionnelles attractives.

Madame **LEGREGEOIS** présente ensuite les recommandations communes qui se dégagent des auditions et des travaux. La première porte sur la nécessité d'une part de favoriser le pavillon français, d'autre part de l'adapter aux réalités économiques propres au secteur des EMR et de la flotte de service. La seconde appelle à la simplification des démarches administratives et des conditions d'accès aux appels d'offres. Enfin, des axes d'amélioration sont proposés sur la formation maritime, avec un accent particulier sur les compétences nécessaires à la maintenance dans le secteur des EMR. Les armateurs insistent par ailleurs sur l'importance d'une meilleure intégration de leurs activités dans les stratégies portuaires régionales à l'image, dans une certaine mesure, du modèle britannique, en développant des hubs portuaires spécialisés qui permettraient une mutualisation des moyens. Cette approche rejoint les attentes exprimées par les énergéticiens sur le besoin de synergies et de structuration portuaire.

Madame **LEGREGEOIS** souligne la forte mobilisation, dynamique positive des armements EMR. Elle rappelle et qu'il est essentiel de la préserver, en veillant à ce qu'elle ne soit pas freinée par des interventions politiques inappropriées ou par des difficultés liées à l'organisation de la PPE3. Elle conclut en indiquant que les auditions menées fournissent une matière riche pour les travaux du groupe de travail et pour les rapporteurs chargés de préparer les recommandations.

Monsieur **CHALARD** remercie Madame **LEGREGEOIS** pour sa présentation. Il rappelle que la question de la langue a été identifiée comme un point sensible. Un comparatif a été effectué avec les avancées permises par la loi Le GAC et les résultats obtenus dans ce cadre. Le parallèle retenu concerne la flotte de CTV, dédiée à la maintenance et à l'exploitation, avec des contrats de long terme.

Il précise que, pour les personnels sédentaires, la durée d'embarquement est limitée à deux semaines, ce qui est reconnu au niveau international et ne soulève pas de difficulté. En revanche, dans le secteur des EMR, aucune réglementation spécifique n'existe pour les marins, si ce n'est la convention collective qui fixe une limite de trois semaines sur les petites unités, telles que les CTV. Il suggère de réfléchir à des ajustements, soit au niveau des appels d'offres, soit par voie réglementaire, afin d'améliorer la couverture sociale des marins.

Il ajoute que la convention collective applicable ne relève pas du domaine réglementaire, mais qu'elle nécessitera un dialogue avec les armateurs. Enfin, il rappelle que l'obligation d'installation en France ou la réservation de marchés ne peut se fonder sur le seul pavillon français, mais doit être ouverte au pavillon européen, conformément aux règles de la directive.

Monsieur **CHALARD**, complète son intervention en évoquant les contrats de long terme pour la maintenance et l'exploitation. Il suggère de réfléchir à l'obligation d'installation d'un établissement en France, ce qui impliquerait à terme un recrutement soumis aux conditions sociales françaises.

Il propose également de s'inspirer de la loi LE GAC pour renforcer, en miroir, le dispositif d'« État d'accueil », en simplifiant par décret la liste des documents obligatoires à présenter lors des contrôles. Il rappelle à cet égard que le CSMM a déjà mené un travail approfondi, en séance plénière, sur les documents permettant de vérifier le respect des paramètres sociaux et réglementaires, et insiste sur l'importance de consolider cet acquis.

Il distingue deux leviers d'action : d'une part, le levier réglementaire, pour fixer des obligations précises ; d'autre part, le levier des appels d'offres, qui peut servir à tester certaines exigences ou à aller plus loin, dans le respect du cadre européen.

Il conclut en soulignant la nécessité de reboucler ces réflexions avec RTE et la DGEC, afin de traiter les problématiques soulevées.

Monsieur **CHALARD**, poursuit en indiquant que la question de la mutualisation et complémentarité des flottes l'intéresse particulièrement. Il précise que cette mutualisation ne devrait pas concerner uniquement les acteurs privés, les énergéticiens ou RTE, mais qu'elle pourrait également intégrer des missions régaliennes et de service public en mer (sécurité du trafic).

Il introduit l'exemple de RTE qui a acquis une compagnie d'hélicoptères en exploitation duale sur des vols commerciaux et des vols de surveillance des champs éoliens.

Monsieur **CREPIN** relève trois points qui lui paraissent devoir continuer à être approfondis dans les travaux du groupe de travail. Il revient tout d'abord sur le dispositif d'« État d'accueil ». Si les énergéticiens le connaissent désormais, il souligne que ses limites apparaissent clairement et que des évolutions pourraient être envisagées.

Il aborde ensuite la question portuaire et souligne au même titre que les armateurs certaines insuffisances : disponibilité de linéaires, absence de ports spécifiquement dédiés, et manque de vision stratégique nationale en matière d'utilisation du foncier. Il alerte sur le risque d'une saturation portuaire à court terme et de la menace que cela représenterait sur le déploiement des futures parcs éoliens.

Il appelle donc à une concertation renforcée entre les ports et l'administration afin de garantir une gestion rigoureuse du foncier, qui permette le développement des EMR tout en préservant les autres activités portuaires. Il suggère enfin d'explorer l'idée de « hubs » ou de zones portuaires véritablement dédiées, ou du moins fortement réservées, à ces nouvelles activités.

Monsieur **COUTOURIS** fait part des informations et retours d'expérience recueillis récemment, notamment lors d'échanges autour de la PPE3, et souligne que certaines inquiétudes se font jour autour des politiques énergétiques choisies à la lumière du blackout qui a eu lieu en Espagne.

Il observe que ces interrogations suscitent une forme d'incertitude pour les marchés à venir et nourrissent un débat de fond, alors même que la volonté politique en faveur du développement des énergies renouvelables est clairement affichée. Il considère que cette question doit être posée et discutée, afin d'apporter aux futurs exploitants et producteurs une visibilité suffisante et de lever les doutes qui subsistent aujourd'hui.

Monsieur **COUTOURIS**, poursuit sur la question des espaces portuaires dédiés et souligne la nécessité de donner la priorité aux trafics existants et historiques sous l'angle de la complémentarité, plutôt que celui de la spécialisation. Selon lui, les ports doivent conserver la diversité de leurs activités, et l'émergence de hubs exclusivement dédiés aux EMR présente un risque pour l'activité à long terme.

Monsieur **COUTOURIS**, ajoute que la question de l'accessibilité des ports constitue un enjeu majeur à la lumière de retards constatés dans les aménagements portuaires intermodaux qui constituent de fait un handicap majeur pour le développement de l'éolien en mer.

Il observe par ailleurs que les décalages successifs dans le calendrier des appels d'offres (notamment l'AO9, non encore publié, et l'attente autour de l'AO10) alimentent un climat d'incertitude. Selon lui, ce manque de visibilité fait naître des doutes parmi les acteurs et pourrait fragiliser la dynamique engagée, d'autant qu'un nouvel « incident parlementaire » pourrait se reproduire et compromettre les réflexions en cours.

Insistant sur la dimension sociale, il appelle à la vigilance sur les risques de précarisation des emplois créés dans la filière EMR.

Monsieur **COUTOURIS**, insiste sur la nécessité d'approfondir la réflexion concernant les conditions de travail des personnels affectés aux opérations EMR surtout au regard des différences entre phases des projets

Il alerte sur l'exemple de La Nouvelle, où les montages observés reposent largement sur de la précarité : contrats de courte durée, absence de respect des règles d'information et de dialogue collectif.

Il exprime par ailleurs une inquiétude vis-à-vis de la PPE3, dont les retards ajoutent à l'incertitude et qui mérite clarification au risque de ne pas voir les projets aboutir. Il conclut en rappelant l'intérêt de la profession vis-à-vis du développement des EMR, tout en soulignant la nécessité de donner de la visibilité et des garanties sociales à la filière.

Madame **EZCUTARI**, remercie les différents intervenants et poursuit l'ordre du jour.

## **5. Présentation du bilan annuel national consolidé DGAMPA/DGT des contrôles du dumping social à bord des navires**

Madame **EZCUTARI**, introduit le point suivant de l'ordre du jour, consacré à la présentation du bilan annuel. Elle accueille Monsieur le député **LE GAC**, Monsieur **BILLARD**, conseiller transport du ministre TABAROT et la direction générale du travail représentée par Madame **LAVAURE**, directrice générale adjointe du travail. Elle salue leur présence dans le cadre de la revue des actions de contrôle mises en œuvre en application de la loi du 23 juillet 2024, et du dispositif de l'État d'accueil.

Elle remercie la DGT et la DGAMPA pour leur proactivité dans la conduite de ces actions et dans la démarche de présentation d'un bilan annuel, très apprécié par les membres du Conseil, mobilisés depuis longtemps sur ce sujet, et de façon plus intense depuis près de trois ans.

Madame **LAVAURE**, Directrice adjointe au Directeur général du travail, remercie les acteurs et membres du CSMM présents et souligne l'importance de pouvoir présenter le bilan des actions menées depuis 2023 en matière de lutte contre le dumping social dans le secteur maritime.

Elle rappelle l'implication constante de l'inspection du travail sur ce sujet, et la priorité que la thématique représente, à la fois pour le ministère des Transports et pour le ministère du Travail.

Elle indique que la lutte contre le dumping social s'inscrit dans un cadre plus large : celui du contrôle du détachement transnational de travailleurs dans le cadre de prestations de services internationales. Depuis plusieurs années, l'inspection du travail est mobilisée pour lutter contre les fraudes et les atteintes aux droits fondamentaux des travailleurs, en particulier des salariés détachés, plus vulnérables face aux risques de manquement aux règles relatives à la rémunération, au temps de travail, à la santé et à la sécurité durant leur détachement.

Madame **LAVAURE**, rappelle que la France est le troisième pays d'accueil de salariés détachés en Europe, représentant 200 000 travailleurs chaque année. Elle souligne que le non-respect du « noyau dur » des droits constitue un préjudice direct pour ces salariés, mais aussi une forme de concurrence déloyale entre acteurs économiques soumis aux mêmes règles. Elle rappelle la mobilisation des services de l'inspection du travail sur la lutte contre le dumping social dans le secteur maritime, au travers d'actions de contrôle importantes et ciblées.

Elle indique la nécessité d'inscrire ces démarches de contrôle dans un contexte européen dans la mesure où la réglementation nationale ne paraît jamais totalement suffisante pour réguler ces phénomènes entre transposition aussi complète que possible pour garantir l'efficacité et l'application des règles, et, d'autre part, la nécessité de ne pas tomber dans une « surtransposition », dont il convient collectivement de rester vigilants.

Madame **LAVAURE**, poursuit en soulignant que les contrôles à réaliser dans ce domaine sont particulièrement techniques. Ils nécessitent l'exploitation d'une documentation importante, et ne permettent généralement pas de conclure immédiatement à la conformité ou à la non-conformité d'une situation. Les systèmes de rémunération, de protection sociale et de temps de travail, doivent être récoltés et analysés afin de mettre en évidence d'éventuelles différences et de constater les infractions aux droits applicables.

C'est pour s'adapter à ces difficultés que depuis 2014, l'inspection du travail dispose d'unités de contrôle spécialisées dans la lutte contre le travail illégal, œuvrant directement à la réalisation de ces contrôles complexes.

Elle rappelle enfin la collaboration entre la DGT et la DGAMPA à la fois dans les contrôles et dans la volonté de veiller à l'application effective de la réglementation transmanche et du dispositif d'État d'accueil.

Madame **LAVAURE**, précise que les services de l'inspection du travail sont encore dans une phase de montée en charge. Elle rappelle que cela s'explique par la nature même des contrôles, qui sont longs et complexes, comme c'est le cas pour l'ensemble des contrôles relatifs aux prestations de services au niveau national.

Au-delà des délais de vérification détaillés précédemment, Madame **LAVAURE** explicite les contraintes très concrètes, propres aux contrôles dans le secteur maritime : comment accéder à un chantier éolien en mer, comment organiser le contrôle d'un navire étranger effectuant une liaison internationale, ou encore comment assurer le contrôle à bord en l'absence de moyens nautiques propres pour les agents de l'inspection.

Elle indique enfin que les agents chargés de ces contrôles disposent de compétences généralistes, dont le volet maritime n'est qu'une composante, et que cette particularité impose un travail important de préparation et d'organisation en amont.

C'est à ce titre qu'un cadre d'intervention conjoint a été développé avec la DGAMPA, afin de mettre à profit les compétences techniques des deux administrations, de partager les analyses et de sécuriser les constats effectués dans le cadre d'une réglementation encore récente. Elle indique que plusieurs contrôles ont déjà été réalisés, à la fois au titre du dispositif d'État d'accueil et de la réglementation transmanche. Elle précise toutefois que ces résultats ne peuvent être communiqués qu'à un niveau global, et non entreprise par entreprise, en raison du cadre déontologique dans lequel s'exerce la mission de l'inspection du travail.

Avant de présenter les résultats des contrôles effectués sur les ferrys transmanche, Madame **LAVAURE**, indique que le contrôle des navires battant pavillon étranger sur la façade méditerranéenne, dans le cadre du dispositif de l'État d'accueil, constitue une préoccupation et un défi méthodologique, car ces navires n'exercent pas la totalité de leur activité sur des liaisons nationales entrant dans le champ du dispositif. Elle précise néanmoins qu'avec l'appui de la cellule spécialisée de lutte contre le travail illégal, complétée par l'expertise des services techniques et des affaires maritimes, des outils d'analyse ont pu être élaborés pour mener à bien ces contrôles. Elle ajoute qu'un cas concret a récemment abouti à l'établissement d'un procédé mettant en évidence des infractions sur le respect du SMIC et des majorations d'heures supplémentaires, donnant lieu à une sanction administrative. Les organisations syndicales concernées ont été informées afin qu'elles puissent, le cas échéant, se constituer partie civile.

S'agissant du secteur de l'éolien en mer, elle précise qu'un peu moins d'une dizaine de contrôles ont été réalisés. Elle souligne toutefois que, compte tenu des enjeux d'impact, il convient de développer parallèlement une démarche de prévention, au-delà des seuls contrôles. Elle insiste sur la nécessité pour la DGT et la DGAMPA de travailler sur l'ensemble de la chaîne de sous-traitance avec les donneurs d'ordre, à travers des actions de sensibilisation et de prévention.

Madame **LAVAURE** continue en évoquant la vérification de la mise en œuvre de la réglementation transmanche. Elle indique que deux contrôles ont été réalisés à ce jour par ses services, avec l'appui de la DGAMPA. Ces contrôles portaient sur trois points introduits par la loi LE GAC : le respect du salaire minimum applicable, la durée maximale d'embarquement fixée à quatorze jours, et l'obligation d'une durée de repos équivalente à la durée d'embarquement.

Elle précise que les agents de contrôle ont procédé à une analyse sur la base d'un panel représentatif de salariés, dont des personnels navigants, techniciens, cuisiniers et vendeurs de boutiques. Les témoignages recueillis auprès de ces travailleurs ont été recoupés avec les plannings de travail et les bulletins de paie. Elle souligne que cette démarche a demandé du temps, notamment pour obtenir les pièces transmises par les armements et pour analyser l'ensemble des données. Elle ajoute que l'inspection du travail a dû se familiariser avec cette réglementation nouvelle et que les contrôles ont soulevé des questions d'interprétation des textes. Ces éléments font encore l'objet, à ce stade, d'analyses partagées conjointement avec la DGAMPA.

Madame **LAVAURE**, indique que les suites de ces contrôles sont encore en cours de rédaction, mais elle souhaite déjà souligner que les constats effectués mettent en évidence les effets directs de la réglementation sur l'organisation des dessertes. Elle précise qu'aucun embarquement de personnel

sur des durées de treize semaines n'a été observé et qu'aucune rémunération inférieure au SMIC horaire n'a été constatée. Elle se félicite ainsi que l'introduction de la réglementation nationale ait produit l'effet attendu.

Elle conclut en affirmant que le dispositif est encore jeune, mais qu'il progressera collectivement grâce à une approche partagée avec l'ensemble des acteurs de la filière et les partenaires sociaux.

Monsieur **BANEL**, Directeur général des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture, remercie la présidente et salue l'ensemble des membres du Conseil. Il remercie **Madame LAVAURE** pour son bilan précis et salue l'état d'esprit très positif qui caractérise la coopération entre la DGT et la DGAMPA, fortement renforcée ces derniers mois. Il relève que le travail de collaboration entre les deux administrations n'a jamais été aussi étroit et efficace, arguant d'un effort d'acculturation réciproque : l'inspection du travail doit aller vers le secteur maritime, de la même manière que le maritime doit s'ouvrir à l'action de l'inspection du travail.

Tout en rappelant que le travail engagé ne se résume pas au seul bilan présenté ce jour, Monsieur **BANEL** précise que deux contrôles ont été réalisés au titre de la loi Le Gac et qu'un troisième est en cours. Au-delà de ces chiffres, il invite à noter le travail de terrain effectué par les équipes, au contact des armateurs et avec pour objectif la mise en conformité dès à présent dans les procédures des entreprises.

Monsieur **BANEL** rappelle que la finalité repose davantage sur la mise en place de procédures de conformité dans les entreprises que sur l'application de sanctions, qui cependant existent.

Rejoignant le propos de Madame Lavaure, il rappelle que l'action ne se limite pas au transmanche, mais couvre également les EMR et le dispositif de l'État d'accueil. Il souligne que, comme cela a été indiqué précédemment, des contrôles ont également été menés dans le secteur des EMR et que d'autres actions ont été conduites, y compris sur des dessertes internationales, conformément aux annonces récentes du ministère. Il insiste sur le fait que cette trajectoire est globale et positive, mobilisant l'ensemble des services, sur le terrain, en administration centrale et dans les DIRM et les DREETS avec lesquels les liens sont étroits.

Enfin, Monsieur **BANEL** rappelle combien la stratégie nationale de contrôle et les dispositifs mis en place sont solides et ont aussi vocation à évoluer en fonction des résultats et des bilans, des constats effectués lors des contrôles et des retours d'expérience des inspecteurs. Il insiste sur le fait que, si la démarche est conduite dans un esprit positif, les services sauront aussi faire preuve de vigilance si les résultats attendus ne sont pas au rendez-vous. Il informe que la France entretient une coopération active avec les autorités britanniques sur ces sujets. Si les échanges bilatéraux sont parfois plus complexes dans le domaine de la pêche, ils se déroulent dans de très bonnes conditions en matière d'inspection du travail. Les autorités britanniques n'ont pas encore entamé leurs propres contrôles, étant encore dans la phase administrative, mais des opérations sont attendues d'ici l'automne.

Madame **MAUREL**, Cheffe de bureau du travail maritime à la DGAMPA, remercie le directeur général, la présidente du Conseil ainsi que la directrice générale du travail.

Elle salue le travail conjoint mené entre les services de la DGAMPA et de la DGT, en particulier Madame **DAVID** et Madame **VIRION**, présentes respectivement dans la salle et en ligne. Elle insiste sur le caractère collectif de cette démarche. Elle annonce qu'elle présentera les actions nationales et européennes menées au cours de l'année 2024, afin de dresser le bilan de l'année écoulée.



Madame **MAUREL** débute sa présentation en rappelant que, sur le plan national, le **17 juin 2025** s'est tenu le comité national de la stratégie interministérielle de contrôle, élaboré conjointement par la DGAMPA et la DGT et mis en place en 2024.

Elle indique que cette stratégie a permis de tracer les actions de contrôle menées et qu'un premier bilan en a été établi, incluant les contrôles effectués au titre du dispositif d'État d'accueil et de la réglementation transmanche en 2024, sur le transmanche, les EMR et la Méditerranée.

S'agissant du volet transmanche, deux premiers contrôles ont été réalisés (le premier en 2024, le second en avril 2025) et trois autres sont attendus d'ici la fin de l'année 2025.

Madame **MAUREL** aborde le volet relatif aux EMR et rappelle que les conclusions du groupe de travail réuni de janvier à juin 2025 viennent d'être présentées. Elle indique également qu'un travail conjoint a été mené avec la DGEC, en particulier le service Flotte et marins, avec l'appui du bureau GEM3. De son côté, la DGT a contribué à l'insertion de clauses spécifiques mentionnant des obligations liées à l'État d'accueil.

Concernant la Méditerranée, elle rappelle la mise en place d'une task force dédiée, qui a abouti le 6 juin dernier à une présentation des travaux réalisés dans le cadre du plan d'action, en présence des ministres, à Marseille, devant les partenaires sociaux. Enfin, elle rappelle l'importante mobilisation française en faveur de l'élaboration d'une stratégie européenne de lutte contre le dumping social. Ce travail a conduit, lors des réunions de mi-mai 2025, à la création d'un groupe de travail européen, présidé par la France, et consacré à l'attractivité de la profession et où la France valorisera particulièrement la thématique de la lutte contre le dumping social.

Madame **DAVID**, Adjointe à la cheffe de bureau du travail maritime à la DGAMPA se joint aux propos de Madame Maurel et rappelle l'importance de la stratégie interministérielle de contrôle et des coopérations centrales et territoriales.

Madame **TISSERAND**, Référente maritime à la Direction générale du travail, indique que le bilan porte sur les contrôles réalisés dans le cadre de deux dispositifs réglementaires distincts. Elle rappelle qu'il s'agit, d'une part, du dispositif d'État d'accueil<sup>1</sup>, qui concerne les contrôles liés aux activités de cabotage ou aux prestations, notamment dans le secteur des EMR, et, d'autre part, du dispositif transmanche<sup>2</sup>, qui dispose de ses propres sanctions et procédures.

Elle précise que le bilan a été établi à partir des données de suivi disponibles. Il repose sur un système de rapportage permettant de retracer l'activité des agents et intégrant les informations communiquées par les affaires maritimes.

Elle introduit enfin la première donnée du bilan, qui concerne le nombre de déclarations d'activité transmises par les armateurs, réparties par façade maritime.

Madame **DAVID** prend la suite et précise que les premiers éléments présentés concernent les déclarations d'activité demandées aux services. Elle rappelle que la déclaration d'activité est un formulaire transmis par l'armateur pour tout navire entrant dans le champ du dispositif d'État d'accueil. Ce document permet de mesurer les activités se déroulant dans les eaux françaises et renseigne les services de l'État sur l'application des normes sociales. Elle ajoute que ces déclarations

---

<sup>1</sup> Dispositif concernant les 4 façades maritimes : Navires battant pavillon étranger ayant accès à des **activités de cabotage maritime national, de croisière** ou utilisés pour des **activités de prestations de service réalisées à titre principal** dans les eaux intérieures ou territoriales ou **des prestations** réalisées en ZEE ou sur le PC **en vue de la production d'énergie renouvelable et soumis aux dispositions de l'État d'accueil** (L.5561-1 du code des transports)

<sup>2</sup> Dispositif concernant les façades **MEMN** et **NAMO** : **Navires de services de transport de passagers** opérant des **liaisons internationales entre la France et le Royaume-Uni ou les îles anglo-normandes** de manière **régulière**, c'est-à-dire ayant effectué **au moins 120 touchées** d'un port français au cours d'une période de 12 mois glissants

facilitent également les échanges avec les armateurs, notamment lorsque les dossiers sont incomplets ou comportent des éléments susceptibles de contrevenir à la réglementation. Elles peuvent, le cas échéant, orienter les opérations de contrôle extérieur.

Elle indique qu'en 2024, 214 déclarations d'activité ont été transmises. La majorité concerne les trois façades maritimes où l'activité de construction de parcs éoliens est la plus importante (Méditerranée, NAMO et Manche Est et Mer du Nord). Sur la façade Atlantique Sud, où deux ou trois projets de parcs en sont seulement au stade de l'appel d'offres, un volume plus restreint de déclarations a été enregistré.

Madame **TISSERAND** présente ensuite les résultats relatifs aux contrôles. Elle indique que ceux-ci ont été établis dans le cadre des deux dispositifs réglementaires sur les navires battant pavillon étranger. Au total, 11 contrôles ont eu lieu au cours de l'année 2024 : 10 contrôles réalisés au titre du dispositif Etat d'accueil et 1 contrôles réalisés au titre du transmanche.

Elle Méditerranée, les contrôles se sont concentrés sur le transport de passagers. Certains contrôles ont également consisté à vérifier si les navires présents entraient ou non dans le champ d'application de l'Etat d'accueil, en fonction des prestations réalisées.

Elle rappelle que les contrôles liés à l'éolien en mer sont particulièrement complexes à mettre en œuvre pour les agents de l'inspection du travail, en raison des contraintes logistiques et matérielles. Certains ont pu être réalisés rapidement, d'autres directement sur les sites, mais la difficulté majeure réside dans l'obtention des documents auprès des prestataires. Elle estime que cette situation justifie de responsabiliser davantage les donneurs d'ordre et les énergéticiens, afin de garantir la disponibilité des informations nécessaires.

Madame **TISSERAND** précise qu'une sanction administrative a été prononcée pour un défaut de protection sociale. Elle indique également qu'un procès-verbal a été déposé concernant le respect du SMIC et des majorations d'heures supplémentaires. Elle rappelle que les membres ont déjà été informés, notamment au regard des contrôles opérés ces dernières années dans le cadre du transport de passagers.

Elle ajoute qu'un rapport est en cours concernant une sanction administrative liée à l'enregistrement du SMIC. Elle souligne enfin que, de manière générale, chaque contrôle conduit à l'établissement d'un procès-verbal ou d'un rapport d'observation par l'inspection du travail, entraînant systématiquement une suite, même si celle-ci ne met pas nécessairement en évidence un manquement relatif au respect du SMIC.

Madame **MAUREL** indique que, sur le volet transmanche, un premier contrôle a été réalisé en façade Manche Est, Mer du Nord en septembre 2024, portant sur un navire de la compagnie Irish Ferries. Un second contrôle a été mené en avril 2025, sur la même façade, concernant cette fois un navire de la compagnie P&O. Elle précise que 3 autres contrôles sont par ailleurs envisagés d'ici à la fin de l'année 2025. Elle ajoute qu'en 2026, l'objectif sera d'optimiser l'effort de contrôle, qui mobilise à la fois les inspecteurs du travail et les contrôleurs des affaires maritimes. Elle souligne que cette optimisation passera par une mutualisation avec les contrôles menés côté britannique, où un dispositif équivalent au dispositif français s'applique en matière de rémunération.

Monsieur **CHALARD** remercie et salue l'ensemble des participants et aborde les contrôles de la façade méditerranéenne en rappelant qu'une réunion s'est tenue en présence d'officiers de marine

marchande. Il exprime sa satisfaction vis-à-vis du dispositif de contrôle tout en reconnaissant la rareté des contrôles.

Il exprime ses réserves concernant le large champ d'application du dispositif d'État d'accueil en Méditerranée, ne permettant pas de cibler suffisamment les secteurs où se posent de véritables problèmes de dumping social et de mise en cause du service public de transport maritime, notamment pour les travailleurs amenés à rester longtemps en France.

Il rappelle que le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne distingue deux situations : d'une part, la liberté d'établissement, qui concerne l'installation durable d'une entreprise en France avec des salariés soumis à la réglementation nationale ; d'autre part, les prestations de services temporaires, qui relèvent des directives européennes et qui, dans ce cadre, sont intégrées au dispositif d'État d'accueil au même titre qu'une activité permanente. Il considère que le dispositif d'État d'accueil fonctionne correctement pour ce qui concerne les prestations de services temporaires, mais qu'il ne saurait aller au-delà.

Monsieur **CHALARD** ajoute que, pour son organisation, il existe une distinction à opérer. Avoir des salariés employés sur des contrats de long terme ne relève pas, selon lui, d'une prestation de services. Il rappelle que le transport de passagers n'est pas une prestation de services, pas plus que la maintenance et l'exploitation permanente des parcs éoliens.

Il indique que cette question a déjà été discutée au sein du groupe de travail. Il estime que si le dispositif d'État d'accueil apparaît inopérant, c'est parce que son champ est trop large et laisse une marge trop importante à l'interprétation, ce qui pourrait conduire la Commission européenne à remettre en cause la position française.

Selon lui, il conviendrait de distinguer des activités qui devraient relever d'un dispositif d'État d'accueil renforcé, distinction qui pourrait être justifiée sur plusieurs critères. À ce stade, il constate que cette orientation n'est pas retenue, mais il réaffirme la volonté de son organisation d'avancer en ce sens.

Monsieur **CHALARD** évoque ensuite le cas des navires de la société Van Laar, non enregistrés sous pavillon européen, ayant disparu de la circulation, à la suite de deux articles publiés dans Le Canard enchaîné et des travaux du CSMM, ainsi que d'échanges avec l'opérateur qui les employait.

Il exprime son incompréhension face à une situation où la réservation de pavillons aurait dû suffire à écarter ces navires mais où il a fallu intervenir pour demander leur retrait, alors que la réglementation prévoyait déjà une obligation de pavillon européen.

Il fait part de ses interrogations quant à l'utilisation du dispositif d'État d'accueil dans ce type de cas. Il relève par ailleurs que les contrôles posent des difficultés linguistiques, citant l'exemple d'agents de la DGT ne maîtrisant pas l'anglais. Il souligne enfin le coût élevé que représentent de tels contrôles.

Monsieur **CHALARD** poursuit en rappelant que la DGT ne dispose pas de moyens nautiques pour conduire les contrôles, ouvrant la voie à une proposition concrète. Il suggère en effet que la flotte de CTV, en développement avec les EMR et appelée à durer, puisse être intégrée à une flotte mutualisée. Celle-ci pourrait permettre à des agents de contrôle d'accéder aux sites et de contrôler non seulement les marins mais également les personnels sédentaires présents sur les chantiers.

À l'inverse, recourir au dispositif d'État d'accueil pour un navire ne restant que deux semaines dans les eaux territoriales ne répond pas, selon lui, aux enjeux. Il compare cette situation avec celle d'un ferry qui, depuis dix ans, concurrence des opérateurs français immatriculés au premier registre avec des contrats soumis au droit maritime français. Dans ce cas, le dispositif ne peut pas fonctionner

efficacement. Il conclut en réaffirmant que son combat porte sur l'instauration d'un véritable dispositif d'État d'accueil en France, applicable tant au secteur des EMR qu'aux ferries, en cohérence avec les travaux menés par ses collègues de ce secteur.

Monsieur **QUITOT**, Chef du service Flotte et Marins de la DGAMPA, souhaite apporter un éclairage sur l'armement « Van Laar » qui avait été mentionné.

Il précise qu'il y a deux points à retenir. Tout d'abord, l'activité de cet armement a cessé, en lien direct avec les opérateurs et à la suite des contrôles réalisés. Cette évolution est passée par une sensibilisation spécifique de la chaîne de sous-traitance, ce qui rejoint le besoin, évoqué précédemment, de prendre en compte l'ensemble de cette chaîne, en particulier dans le secteur des EMR. Ensuite, il indique que cette situation ne se reproduira pas, dans la mesure où une extension de l'obligation de réservation de pavillon communautaire va intervenir. Cette obligation, qui ne concernait jusqu'ici que le transport, sera élargie à l'ensemble des services. Cette mesure, actée lors du CIMER, doit désormais être traduite en droit, ce qui sera fait très prochainement. Il conclut en précisant qu'il ne souhaite pas, à ce stade, entrer dans le débat sur l'opportunité ou non d'un dispositif d'État d'accueil renforcé.

Monsieur **QUITOT** ajoute qu'il faut toutefois constater que le dispositif actuel permet d'intervenir à la fois sur les questions liées aux EMR et sur celles touchant les armements de court terme, tout en permettant également d'agir en Méditerranée. Il précise que ce n'est pas le seul outil disponible, mais qu'il offre aujourd'hui des solutions adaptées à la diversité des situations rencontrées, y compris pour des armements installés depuis longtemps.

Il reconnaît néanmoins que ce dispositif peut être amélioré, en particulier à travers l'évolution des conventions collectives, un travail déjà engagé entre partenaires sociaux. Il souligne que la difficulté ne tient pas tant à l'écart entre le droit national et les pratiques des armateurs étrangers, mais plutôt à la différence entre la pratique en France et ce que font ces armateurs, dans le respect du droit. Il estime donc crucial d'élever les conventions collectives au niveau des pratiques effectives, afin que celles-ci deviennent opposables.

Monsieur **LE GAC**, Député, remercie Mme la présidente de l'avoir invité aux travaux du Conseil et se dit très heureux de pouvoir y participer. Il salue les coopérations engagées entre les deux directions, se réjouissant, comme l'a souligné Monsieur **BANEL**, du travail commun mené. Il souligne la complexité, en particulier pour la DGT, de se préparer et de conduire des contrôles à bord de navires, tâche qu'il estime plus difficile que des inspections dans d'autres secteurs.

Il rappelle qu'une loi, comme tout texte législatif, n'a de sens que si elle est suivie de contrôles et de mesures de vérification permettant d'assurer son application effective. À cet égard, il estime que l'annonce d'un troisième contrôle, ainsi que la perspective d'au moins deux autres d'ici la fin de l'année, soit environ cinq contrôles sur une année, constitue un rythme satisfaisant.

Monsieur **LE GAC** s'adresse à Madame **LAVAURE** et exprime son souhait de connaître les conclusions de ces contrôles, en particulier du premier effectué en septembre 2024.

Il souligne que la question que chacun se pose est celle du délai : pourquoi les résultats mettent-ils autant de temps à être établis ? Il reconnaît la complexité et les défis rappelés par les services.

Il formule deux questions précises, à savoir, pourquoi un tel délai pour tirer les conclusions des contrôles ? et quelles sont les premières conclusions des deux premiers contrôles, celui de septembre 2024 et celui d'avril 2025 ?

En tant que législateur, il souhaite savoir si des manquements à la loi LE GAC ont été constatés, en particulier sur le respect du salaire minimum et sur la parité entre le temps de repos et le temps de travail. Il demande également des précisions sur la méthodologie employée par l'inspection : comment les fichiers des marins sont croisés, et comment les agents vérifient concrètement le respect de la loi à bord.

Madame **LAVAURE** indique que les services étaient encore, jusqu'à ces dernières heures, dans une phase d'analyse partagée sur la manière d'interpréter certaines dispositions réglementaires. Elle précise que celles-ci ne sont peut-être pas suffisamment précises sur certains points pour permettre de déterminer clairement s'il y a constat ou non de manquement, notamment concernant la règle limitant à quatorze jours la durée maximale d'embarquement à bord des navires.

À ce stade, aucune conclusion n'a encore été communiquée aux entreprises concernées, que ce soit sur les difficultés constatées lors des contrôles ou sur les modalités pratiques de leur traitement.

Madame **TISSERAND** confirme qu'il y a eu un effet direct de la loi, qui a conduit les armements à modifier leurs pratiques. Elle souligne qu'en matière de rémunération horaire, les situations qui pouvaient être observées auparavant se sont désormais alignées, de sorte que les écarts constatés aujourd'hui ne peuvent être que marginaux. Elle estime donc que la loi a bien produit un effet tangible sur ce point.

Elle ajoute qu'en ce qui concerne les durées d'embarquement, les longues périodes de plusieurs semaines qui étaient constatées par le passé ne sont plus pratiquées. Les rythmes organisationnels ont été adaptés pour tenir compte des nouvelles règles.

Elle précise ensuite la méthode de travail utilisée : les équipes d'inspection ont embarqué et effectué une traversée sur chacun des ferries contrôlés, ce qui leur a permis de consulter les listes des équipages à bord. Un panel de salariés, représentant différents métiers et fonctions à bord, a été constitué. Ces salariés ont été auditionnés, puis les documents relatifs à leur situation dont les bulletins de salaire et permis de travail ont été demandés et analysés. Les informations recueillies ont ensuite été regroupées et comparées afin d'assurer leur cohérence par rapport aux trois points de contrôle fixés par la loi.

Monsieur **CORBEL**, interroge sur la possibilité de mener des contrôles à l'avenir sur des navires battant pavillon de complaisance exploités sur la ligne transmanche par des compagnies françaises de ferries. Il rappelle que la loi LE GAC peut donner lieu, selon lui, à des situations de dumping social « franco-français », et demande s'il est envisageable d'améliorer le dispositif pour éviter de telles dérives.

Il questionne également sur la perspective d'une remise en place des postes d'inspecteurs du travail maritimes, tels qu'ils existaient auparavant.

Enfin, il s'interroge sur le fait que le dispositif de l'État d'accueil puisse être appliqué en Méditerranée mais pas en Manche, et demande les raisons de cette différence de traitement.

Monsieur **CORBEL**, ajoute que la presse spécialisée a récemment fait état d'un cas concernant une compagnie française employant un grand nombre de marins français. Cette compagnie prévoit de remplacer un ferry sous pavillon français premier registre par un navire battant pavillon des Bahamas, avec des marins communautaires.

Il souligne que les conditions sociales de ces marins, salaires, horaires, congés, ne sont pas connues, et que cette situation serait justifiée sous couvert de la loi LE GAC. Selon lui, cela illustre de manière

claire l'existence d'un dumping social « franco-français ». Il indique avoir souhaité réagir sur ce point, et plus précisément en présence de Monsieur **LE GAC**.

Monsieur **MEJECAZE**, rappelle à ce titre que l'objectif est bien de vérifier l'application de la loi sur l'ensemble des pavillons qui peuvent être utilisés sur le transmanche et insiste sur le fait qu'il n'y aura pas d'exclusion dans la matière.

Monsieur **CHALARD**, souligne qu'il a été évoqué des changements de pratiques concernant la durée d'embarquement, désormais limitée à quatorze jours, soit deux semaines.

Il fait le constat qu'il n'existerait en réalité aucune manière de s'assurer que les marins ne cumulent pas plusieurs périodes successives sur différents navires. Il précise d'ailleurs que cette interrogation avait déjà été discutée au sein du CSMM.

Madame **TISSERAND**, indique que ce point a également été vérifié, à savoir si les salariés concernés avaient embarqué sur d'autres navires. Elle précise que, dans le cadre du texte, la vérification possible consiste à demander la liste des équipages des autres navires de l'armement qui effectuent également des liaisons transmanche. Le contrôle est donc réalisé sur ces lignes. En revanche, le texte ne permet pas d'aller au-delà de ce périmètre.

Monsieur **MEJECAZE**, rappelle que le dispositif législatif s'inscrit évidemment dans un cadre communautaire. Il souligne qu'une procédure contentieuse est actuellement en cours avec la Commission européenne qui a interrogé la France sur la conformité de la loi avec l'ensemble des règles européennes mais également internationales. Il précise que la France a transmis un premier jeu de réponses au long questionnaire adressé par la Commission et qu'elle attend désormais le retour de cette dernière.

Il insiste sur le fait que le dispositif, tel qu'il existe aujourd'hui, avait été identifié dès les travaux préparatoires de la loi comme étant celui qui permettait de rester « sur la ligne de crête », entre ce que la France estimait nécessaire de mettre en place collectivement et ce que permettaient, à ce stade, le droit communautaire et le droit international.

Monsieur **MEJECAZE**, estime enfin qu'aller plus loin dans le contexte actuel, alors même qu'une procédure est en cours avec la Commission, serait hasardeux. En revanche, il considère que l'intérêt de cette procédure réside dans l'obligation faite à la Commission d'explicitier sa propre lecture des textes européens et internationaux. La France pourra alors opposer sa propre lecture et espère parvenir à convaincre. C'est sur cette base, conclut-il, qu'il sera possible de déterminer si de nouveaux interstices existent pour faire évoluer le dispositif.

Monsieur **CREPIN**, demande si, lors des contrôles réalisés dans le cadre des EMR, les conditions de travail des salariés non-marins présents à bord ont également été examinées.

Madame **TISSERAND**, confirme que les situations de travail des non-marins font bien l'objet d'une analyse et qu'il est normal d'y trouver des éléments nécessitant un suivi, dans le cadre de la réglementation relative au détachement.

Monsieur **CORBEL**, demande si, à ce stade, on peut considérer que les pratiques observées sont conformes au dispositif de l'État d'accueil, qui est particulièrement strict, ou à la loi LE GAC, ou bien si des dérives manifestes ont été constatées.

Madame **LAVAURE**, répond qu'il est difficile, pour la DGT, de tirer une conclusion générale des contrôles effectués jusqu'à présent. Elle souligne que les infractions constatées ont donné lieu à des sanctions administratives ou à des procès-verbaux. Concernant le transmanche, elle précise qu'il est encore trop tôt pour disposer des suites complètes de ces contrôles et les partager.

Elle ajoute que, pour l'éolien en mer, certains manquements à la réglementation en matière de détachement des travailleurs non marins ont été relevés. Ces constats ont donné lieu à des suites administratives ou pénales, même si elles n'ont pas encore été détaillées.

Monsieur **MARTENS**, prend la parole et salue l'effectivité de ces processus de contrôle. Il estime prioritaire de pouvoir communiquer sur ces derniers et sur leurs résultats, dans un calendrier régulier. Selon lui, il est essentiel de faire savoir que la France dispose d'une réglementation applicable et appliquée, et contrôlée.

Reprenant la position officielle d'ADF, il exprime la volonté que les sanctions prononcées soient les plus sévères possibles. Il souligne l'impact négatif de potentielles zones d'incertitude sur l'application de la loi et les soupçons de pratiques irrégulières.

Il reconnaît que l'exercice de communication est difficile, en raison notamment du secret des enquêtes et de la séparation des pouvoirs. Mais il estime que, dès lors qu'un contrôle a été réalisé, il serait déjà très utile de pouvoir indiquer simplement s'il a donné lieu ou non à des suites judiciaires. Le fait de savoir qu'un contrôle n'a pas donné lieu à des suites signifie déjà que l'armement contrôlé respectait la loi, et cela contribue à la clarté du dispositif.

Il conclut en réitérant le souhait d'ADF de pouvoir travailler en lien avec l'administration sur ce sujet, tout en encourageant cette dernière à poursuivre les contrôles, à communiquer sur les résultats et à donner de l'ampleur à cette action.

Monsieur **CASTILLO**, souhaite revenir sur la procédure contentieuse et le risque qui pèse désormais sur la loi Le Gac. Il note, suite au propos de Monsieur MEJECAZE que la Commission européenne a commencé à s'atteler à l'examen de cette loi.

Il souligne que l'un des objectifs du rapport élaboré par le CSMM était précisément de prévenir ce contentieux ou, à défaut, d'apporter des arguments pour défendre la loi française. Il demande donc quels sont, en définitive, les risques encourus et quelles pourraient être les mesures prises par la Commission européenne à l'encontre de la loi..

Par ailleurs, il relève que, du côté des armateurs, certains afficheraient clairement leur volonté de ne pas appliquer la loi, en invoquant le contentieux en cours et en attendant l'issue de la procédure.

Monsieur **CASTILLO**, ajoute qu'il souhaiterait, connaître la mobilisation que ce dispositif représente en termes d'équipes et d'agents sont mobilisés sur ces contrôles et sur l'ensemble de ces questions.

Monsieur **MEJECAZE**, rappelle que, comme cela avait déjà été indiqué lors du précédent CSMM, la France se trouve actuellement dans une procédure précontentieuse avec la Commission européenne. Il précise que, dans ce cadre, la position française, défendue de manière interministérielle avec la DGT, le SGAE et l'ensemble des administrations concernées, est de démontrer le bien-fondé de la loi française et sa conformité avec le droit européen et international. Il explique que la procédure en cours consiste en un échange de questionnaires et de réponses, la France étant dans l'attente du retour de la Commission européenne suite à un premier envoi. Il est probable que la Commission adresse un nouveau jeu de questions complémentaires. Ce contradictoire peut donc durer, la Commission étant seule juge du moment où elle décide d'y mettre un terme.

À l'issue de cette phase, deux options sont possibles :

- Soit la Commission estime que la France a apporté des éléments convaincants, et la procédure est close
- Soit elle considère que la loi n'est pas conforme, et elle enclenche alors une procédure contentieuse. Dans ce cas, si la procédure va à son terme, elle peut se conclure par une décision du juge reconnaissant la conformité de la loi, ou, au contraire, constatant son incompatibilité avec le droit européen. Dans cette dernière hypothèse, la France devrait mettre son droit en conformité, sous peine de se voir infliger des astreintes dans l'attente de cette mise en conformité.

S'agissant des armateurs, il confirme qu'au début du processus, certains avaient exprimé publiquement leur refus d'appliquer la loi. Ce n'est plus le cas aujourd'hui : les contrôles réalisés ne font pas apparaître de situations où la loi ne serait pas appliquée. En revanche, certains armateurs se sont tournés vers la Commission européenne pour contester la conformité de la loi, ce qui a nourri le processus en cours.

Madame **MAUREL**, se prononce sur la mobilisation des équipes et des agents. Sur les contrôles transmanche, il s'agissait d'équipes issues à la fois de l'inspection du travail et des affaires maritimes, qui ont été constituées spécifiquement pour pouvoir intervenir à bord des navires.

Dans le cas des contrôles réalisés en Méditerranée, ce sont des unités spécialisées dans la lutte contre le travail illégal qui ont été mobilisées, celles-ci étant dédiées à la recherche d'infractions et à l'analyse documentaire.

De manière générale, elle explique que les contrôles sont effectués par section géographique donnée et ajoute que la configuration des équipes dépend donc des zones concernées et des moyens mobilisables.

Monsieur **MEJECAZE**, complète en élargissant le propos au-delà des contrôles proprement dits, c'est-à-dire des interventions réalisées directement à bord des navires. Il rappelle qu'en amont de ces contrôles, il existe une mobilisation importante. Il cite, à titre d'exemple, le transmanche mais aussi l'État d'accueil, pour lesquels des formations et réunions de coordination permettant de partager les procédures et méthodes de contrôle ont été organisées.

Ce travail d'amorce et de formation est chronophage mais essentiel pour la bonne préparation des contrôles. Il précise que ce travail a représenté un investissement initial structurel important au cours de l'année écoulée. Ce coût organisationnel sera atténué dans les prochaines années, l'essentiel de la structuration étant désormais accompli.

A ce titre, il cite l'exemple de la réunion nationale de la stratégie qui s'est tenue la semaine précédente et qui rassemblait des représentants de toutes les façades. À cette occasion, il a pu constater la fluidité des échanges, la mise en réseau de services très différents et traditionnellement éloignés, et la qualité des relations qui se sont créées, y compris personnelles. Selon lui, cette confiance mutuelle est précieuse car elle facilite le partage d'informations, permet de mieux cibler les contrôles et d'identifier ce qui fonctionne ou non.

Il insiste sur l'importance de ce retour d'expérience, même si la contrainte européenne limite la possibilité d'aller aussi loin que certains le souhaiteraient. Ce travail collectif et cette coopération entre équipes seront déterminants pour améliorer encore l'efficacité des contrôles. Il conclut en remerciant les participants et propose de clore ce sujet.



Madame **EZCUTARI**, remercie l'ensemble des équipes pour leur présentation et les points d'éclaircissement donnés.

## 6. Bilan et priorités des membres du Conseil pour la rentrée 2025-2026

Madame **EZCUTARI**, débute ce point et salue la présence de Monsieur **BILLARD**, Conseiller transport maritime du ministre TABAROT en charge des transports.

Elle rappelle que l'année écoulée a débuté avec la gestion des attaques visant la taxe au tonnage, s'est poursuivie par une mobilisation importante autour du déploiement de l'éolien en mer, et s'achève sur l'excellente décision d'affecter le produit de l'ETS maritime à la décarbonation des ports et des navires.

Elle propose que le Conseil procède à un tour de table afin de dresser un bilan lucide et partagé des actions menées, en identifiant aussi bien les réussites que les points d'attention. Elle invite les membres, dans un esprit constructif et prospectif, à mettre en évidence les priorités pour l'année 2025-2026.

Elle souligne que, dans un contexte international de plus en plus exigeant, qu'il s'agisse de la transition énergétique, de la compétitivité des pavillons, de la modernisation des infrastructures portuaires ou encore de la sécurité maritime, la coordination et la capacité d'anticipation demeurent déterminantes, tant pour les institutions que pour les entreprises.

Enfin Madame **EZCUTARI** invite ainsi chacun à partager ses constats, ses retours d'expérience et les axes jugés stratégiques pour renforcer l'attractivité et la durabilité de la marine marchande et des ports en mettant en avant des points clés.

Monsieur **SAMSON**, indique que l'une des préoccupations majeures concerne la façade sud, en Méditerranée. Il rappelle la réunion organisée à Marseille, à l'initiative du ministre, il y a une quinzaine de jours, qui a permis de constater l'impossibilité d'appliquer les mêmes règles que celles mises en œuvre sur le transmanche à la région méditerranéenne.

Il souligne que, sur cette zone, en dehors des liaisons EMR, de nombreux membres signalent une forme de déliquescence touchant les petits navires circulant avec des équipages limités en termes de diplômes et de respect de la réglementation.

Il appelle à renforcer les contrôles sur ces navires, qu'ils soient de Marseille à Nice ou ailleurs en Méditerranée, car ils présentent des risques importants.

Monsieur **MEJECAZE**, répond qu'il convient de distinguer deux situations. Si les navires sont sous pavillon étranger, ils entrent dans le champ du dispositif de l'État d'accueil lorsqu'ils effectuent du cabotage national. Il précise que, si l'accent est beaucoup mis sur les EMR, l'État d'accueil ne s'y limite pas. Les déclarations d'activité reçues couvrent également d'autres types d'activités entrant dans ce dispositif, au-delà du seul champ des EMR.

S'agissant des navires sous pavillon français, ils ne sont pas exclus des contrôles. Ils sont soumis au régime du permis d'armement, et une stratégie nationale existe également pour ce type de contrôles. Cette politique, portée par le bureau GM3, est en montée en charge, avec des actions de formation des agents et des axes de contrôle définis, y compris sur les questions de brevets et de l'adéquation des compétences par rapport aux activités exercées.

Il rappelle l'existence d'une politique structurée, définie au niveau des directions départementales, pour assurer les contrôles sur les navires français de toutes tailles.

Monsieur **MARTENS**, explique que la réflexion autour de l'ambition maritime actuelle vise à construire une approche plus collective, reposant sur trois axes principaux.

Le premier axe concerne la décarbonation. Il insiste sur la nécessité de consolider les annonces positives issues du CIMER et de les traduire en avancées concrètes pour la décarbonation de l'industrie maritime.

Le deuxième axe porte sur la compétitivité et la souveraineté. Dans le contexte géopolitique actuel, il rappelle que la France et l'Europe ont pris conscience que les navires et les marins constituent des actifs stratégiques, qu'il faut préserver, renforcer et accompagner.

Enfin, le troisième axe concerne l'emploi et la formation. Il souligne qu'il existe encore un déficit d'attractivité des métiers maritimes, ainsi qu'un manque de formation adaptée. Il précise que cette observation n'est pas une critique adressée aux autres acteurs, mais un constat partagé.

Monsieur **CHALARD**, réaffirme son souhait de voir le dispositif d'État d'accueil évoluer et rappelle que ce sujet a déjà commencé à être travaillé avec les services de la DGAMPA.

Il aborde ensuite la question du RIF, et de deux opérateurs spécifiques : le premier effectue des voyages internationaux, et le second, Gas Vitality, détenu par des capitaux japonais, opèrerait sous pavillon RIF sans justification selon lui. Il considère que cela constitue un contournement, au moins moralement, de l'esprit de la loi.

Il souligne que d'autres opérateurs arrivent également sur ce registre. Il rappelle que les services de l'État, dont la DGAMPA, mettent en avant à l'international les atouts du RIF, mais insiste sur le fait que ces armateurs emploient très peu d'officiers français. L'un de ces armateurs étant en passe de devenir un acteur majeur de la flotte française sous pavillon RIF, cela pose un problème d'attractivité réelle pour les marins français.

Il affirme que ce sujet va devenir central, avec l'intention de s'en saisir dès la rentrée, voire dès l'été. Après avoir beaucoup travaillé sur le transmanche et sur les EMR, il estime qu'il y a urgence à agir sur ce point, ainsi que sur la défense des services portuaires. Enfin, il conclut en indiquant que, dans le cadre des directives européennes, il est possible de défendre la position selon laquelle certaines activités ne relèvent pas des seuls services portuaires.

Monsieur **BANEL** réagit en réaffirmant que la défense et la promotion du RIF sont assurées et continueront de l'être, ajoutant que cette action est une source de fierté revendiquée. Il précise toutefois qu'il partage l'idée que le pavillon français et le RIF sont intrinsèquement liés à la France. C'est d'ailleurs sur cette base que le dispositif a été construit, en concertation avec l'ensemble des armateurs, y compris espagnols. Il reconnaît qu'il existe un sujet à mettre sur la table et se déclare prêt à en discuter. Selon lui, les armateurs concernés présentent actuellement leur stratégie comme une stratégie de croissance, avec des perspectives d'ouverture de nouvelles entrées au pavillon dans les prochains mois. Ils se positionnent ainsi comme grands armateurs français, tant par la taille de leur flotte que par leur gouvernance.

Il ajoute que, pour jouer pleinement ce rôle, il leur appartiendra aussi de s'engager dans un dialogue constructif avec les partenaires sociaux et de mettre en place une stratégie d'emploi cohérente. Il assure que, d'après ses échanges récents avec l'armateur concerné, cette question est bien identifiée. Il conclut en affirmant que l'administration saura relever les défis, le sujet n'étant pas tant celui du nombre d'emplois en l'état, mais bien de l'existence d'une véritable stratégie d'emploi. Il estime qu'un dialogue intelligent doit être engagé sur ce point, et se dit prêt à y contribuer.

Monsieur **COUTOURIS** remercie et, au titre du collège portuaire, souligne que la question des investissements dans les ports demeure une préoccupation majeure. Il rappelle que, dans le cadre de la « stratégie nationale portuaire » en 2022, 10 milliards d'euros avaient été annoncés, mais que ces montants ont depuis été revus à la baisse dans un contexte d'austérité.

Il lui apparaît nécessaire de disposer d'éléments de fléchage et de stratégie d'investissement portuaire, dans la mesure où cette clarification est attendue par le secteur.

Il ajoute que, comme pour le sujet du démantèlement, il serait utile d'engager une réflexion plus approfondie, notamment à la lumière des enjeux liés aux EMR. Il mentionne également le lancement d'une démarche syndicale autour du trafic de conteneurs sur la façade Atlantique, avec la tenue prochaine de réunions à Brest, Bordeaux et Nantes réunissant l'ensemble des acteurs. Il exprime le souhait que le CSMM puisse accompagner cette initiative, en particulier pour soutenir le développement du trafic conteneur, mais aussi d'autres trafics. Il conclut en soulignant qu'il s'agit d'un sujet important, que le collège portuaire espère voir inscrit à l'ordre du jour de l'instance dès l'année prochaine.

Monsieur **CASTILLO** intervient brièvement pour revenir sur la question de l'attractivité des métiers maritimes et des marins. Il souligne qu'il existe encore un enjeu autour de la mise en œuvre de la branche ATMP au sein de l'ENIM, notamment en ce qui concerne le conseil et la prévention. Il regrette que plusieurs façades demeurent aujourd'hui insuffisamment dotées en raison pour partie d'arbitrages budgétaires.

Enfin, il attire l'attention sur une autre question liée à l'attractivité, celle des spécificités des marins et de leur représentation. Il rappelle que la question des collèges réglementaires, qui avait été évoquée, reste aujourd'hui en suspens et continue de poser problème.

Madame **CLEMENT-LAUNOY**, Administratrice de l'Association des utilisateurs de transport de fret, fait part de deux grandes priorités ou préoccupations se dégageant à leur niveau.

La première concerne le partage des coûts liés à la décarbonation notamment avec l'ETS. Elle rappelle qu'il existe plusieurs niveaux d'action (national et européen) et un calendrier complexe, puisque le texte est entré en vigueur en 2024 mais que les premières restitutions n'interviendront qu'à la fin de l'année 2026. Elle souligne qu'il y a donc un décalage entre ce qui est facturé, ce qui est reversé et le moment où les acteurs en perçoivent les effets. Elle insiste sur le besoin de transparence et d'accès aux données et informations, afin que les coûts, qui sont considérables aussi bien pour les armateurs que pour les clients, soient équitablement partagés.

La deuxième priorité porte sur la fluidité du passage portuaire et la compétitivité des ports pour les clients. Elle plaide pour la mise en place d'indicateurs de saturation. Elle rappelle que les « frais portuaires », frais de stationnement, DND, etc. s'accroissent fortement en cas de congestion ou de grèves, et que ces surcoûts sont trop souvent répercutés uniquement sur les destinataires et les chargeurs. Elle conclut en rappelant que l'association est engagée, notamment via l'UPF, dans des travaux avec les ports français, et que les industriels, importateurs et transporteurs souhaitent pleinement y contribuer pour renforcer l'attractivité de la place portuaire.

Monsieur **LE VIGOUROUX** rappelle que, parmi les enjeux d'attractivité déjà évoqués, la question du harcèlement moral et sexuel à bord des navires constitue un sujet majeur.

Il souligne que les enquêtes menées ne sont pas toujours impartiales d'où la nécessité d'instaurer des méthodes d'enquête impartiales et crédibles, afin de préserver la confiance à bord et d'éviter de décourager les vocations, qu'il s'agisse de femmes ou d'hommes. Enfin, il rappelle que le sujet a déjà

été porté à l'OIT et à l'ONU, et enjoint à ce qu'il soit traité avec sérieux pour garantir l'attractivité et la confiance dans le métier maritime.

Monsieur **MARTENS** exprime son plein accord avec l'initiative évoquée et rappelle par ailleurs son soutien au principe de tolérance zéro vis-à-vis de l'alcool et de la drogue.

Monsieur **BANEL** remercie de la question soulevée et souligne son importance pour l'administration. Il rappelle qu'une campagne nationale a été lancée par la DGAMPA, à l'occasion de la dès la Journée des marins du 25 juin 2024, en partenariat avec les armateurs et les partenaires sociaux, ainsi que l'ensemble des organisations syndicales. Il indique que les outils sont disponibles, de même que les kits et les formations, et que la France bénéficie d'un tissu social particulièrement actif sur ces questions, de structures sociales et d'une équipe dédiée.

Il conclut en réaffirmant l'importance du sujet et l'engagement de l'administration. Si nécessaire, il se dit prêt à redire haut et fort ce message, comme cela a été fait lors des campagnes précédentes, en lien avec les armateurs, les partenaires sociaux et les organisations syndicales. Il insiste sur la forte mobilisation existante autour de cette priorité.

Monsieur **GAILLARD** s'associe aux propos de Monsieur **COUTOURIS** concernant la stratégie nationale portuaire et les investissements dans les ports. Il ajoute toutefois un troisième point qui suscite une vive inquiétude : le comportement de certains maires de communes littorales à l'image des villes de Nice et de Cannes ayant pris la décision au premier semestre 2025 de bannir les navires de croisière de leur zone de mouillage. Il rappelle que, juridiquement, ils n'en ont pas le droit puisque ces zones relèvent du domaine maritime. Cependant, en interdisant le débarquement des passagers, ils obtiennent de fait le même résultat.

Il souligne que cette situation inquiète fortement la profession. Il rappelle l'existence d'une charte croisière — la « charte bleue », élaborée par la DIRM et signée par la FIGA, le Club Croisière et l'ensemble des acteurs concernés. Or, malgré ce cadre, certains maires prennent des décisions unilatérales sans consulter les parties prenantes.

Monsieur **DELEBECQUE** propose que la France travaille sa position sur la ratification de deux conventions internationales. La première concerne les Règles de Rotterdam, Convention des Nations unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, adoptée et signée en 2008. Il rappelle que ce texte comporte des équilibres complexes entre les intérêts des chargeurs et ceux des transporteurs. La seconde est la Convention sur la vente judiciaire des navires, jugée plus consensuelle mais tout aussi importante.

Madame **EZCUTARI** remercie les participants pour leurs contributions et donne la parole à Monsieur **MAURAN**, qui participe à sa dernière réunion au CSMM et qu'elle remercie vivement pour sa présence et son apport aux réflexions de ce Conseil.

Monsieur **MAURAN**, remercie l'ensemble des membres du CSMM pour ces années d'échanges riches et constructifs.

Madame **EZCUTARI** remercie Monsieur **MAURAN** pour son intervention et rappelle qu'il s'agissait également du dernier CSMM du commissaire en chef **PERRIN** qu'elle remercie également chaleureusement pour son investissement continu au sein du Conseil.

Elle en profite pour introduire un point relatif au renouvellement du CSMM, qui doit se faire cette année. Elle indique avoir été sollicitée à plusieurs reprises par Monsieur **COUTOURIS** sur ce sujet, notamment concernant la représentativité des membres, en particulier du côté des organisations syndicales. Elle précise toutefois que le CSMM n'est pas un organisme de représentativité : il accueille toutes les formations et organisations syndicales. Pour autant, elle se dit ouverte à une réflexion et invite les membres à en discuter dans le cadre du tripartisme.

Elle ajoute que ce thème pourra être examiné plus en profondeur durant l'été, après quelques vérifications préalables.

Enfin, Madame **EZCUTARI** remercie l'ensemble des membres du CSMM pour cette séance particulièrement riche et dense, et clôt la réunion à 18h00.