

Conseil supérieur de la marine marchande

Le Conseil supérieur de la marine marchande (CSMM) s'est réuni **jeudi 20 novembre 2025** à 14h00, sous la présidence de Madame Christine EZCUTARI.

Étaient présents :

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

Membres représentant les armements : BOZZONI Fernand, LOUIS-DREYFUS Edouard, ROUE Jean-Marc.

Membres représentant les ports et industries de manutention : LAURENT Jean-Frédéric, JONQUIERE Jean-Louis, BONNECARRERE Magali.

Membres représentant les personnels désignés sur proposition des organisations syndicales représentatives de la marine marchande et du personnel portuaire : GONSSE Franck (visio), PORTAIL Jacques, LE VIGOUROUX Patrice, COUTOURIS Serge, ROUSTEING Benoît (visio), CREPIN Jean-Emmanuel, CHALARD Emmanuel, SAMSON Pierrick, TANGUY David, CASTILLO Etienne, TURCQ Melvin, CORBEL Jean-Paul.

Membres au titre des personnalités qualifiées : DETRIMONT Louise, LATRON Valérie, BIDOIRE Jean-Pascal, CLEMENT-LAUNOY Valérie, PLURIEN Delphine (visio), DELEBECQUE Philippe, DANIEL François.

Absents excusés, ayant confié un pouvoir : JAMOT Xavier, MARTENS Laurent, GAILLARD André, GEORGES Maurice, BEY Bertrand.

Présents à titre d'expert : QUITOT Jean-Philippe (DGAMPA), HANNEDOUCHE Antoine (DGAMPA), GUERIN Xavier (DGAMPA), LEGER Marc (DGAMPA), GARZIANO Stéphane (DGAMPA), JORET Fabien (DGAMPA), VIRION Aurélie (DGAMPA), DUFAU Rafaël (DGAMPA), VIDAILLAC-JIMENEZ Paul (DGAMPA), TRAORE Hawa (DGAMPA), ROYER-FLEURY Agnès (SG Mer), CHOPIN Guillaume (SG Mer), VANDEWALLE Maha (ADF), GOSSELIN Alizée (ADF)

ORDRE DU JOUR

1. **Examen pour avis du projet de modification des articles L. 1335-1 à L. 1335-3 du code de la défense et de l'article L. 143-3 du code de l'énergie** (transformation du dispositif TRAMIN de mobilisation de la flotte de commerce en cas de crise en CAPAMIN pour élargir à la flotte de service) ;
2. **Installation du Conseil supérieur de la marine marchande** en sa composition renouvelée, en présence de Monsieur Philippe Tabarot, Ministre des transports, chargé notamment de la marine marchande et des ports maritimes ;
3. **Examen pour avis du projet de recodification des articles 257 à 259 du code des douanes dans le titre 9 du code des transports** (réservation de pavillon européen et hypothèques maritimes) ;
4. **Présentation pour validation du projet finalisé du rapport du groupe de travail du Conseil supérieur de la marine marchande dédié aux EMR.**

Ouverture de la séance plénière par la Présidente - Points d'actualités

Madame EZCUTARI, présidente du CSMM, ouvre la séance en saluant tous les membres présents et en particulier les nouveaux membres, dans la mesure où il s'agit de la première plénière du CSMM renouvelé. Elle insiste sur l'importance de l'assiduité aux réunions. Elle rappelle que la présence et la disponibilité de chacun sont essentielles pour le tripartisme du Conseil dans ses deux dimensions, marine marchande et ports, et qu'il en va de la crédibilité du Conseil. Elle note que certains membres n'ont pas été renouvelés, cette assiduité ayant été prise en compte.

1. Examen pour avis du projet de modification des articles L. 1335-1 à L. 1335-3 du code de la défense et de l'article L. 143-3 du code de l'énergie (transformation du dispositif TRAMIN de mobilisation de la flotte de commerce en cas de crise en CAPAMIN pour élargir à la flotte de service) ;

La Présidente ouvre cette séance plénière par l'examen pour avis du projet de modification des articles 257 à 260 du code de la défense concernant la transformation du dispositif Tramin (Transport Maritime d'Intérêt National) en Capamin (Capacité Maritime d'Intérêt National), avec élargissement du dispositif à la flotte de service. Elle précise que ce texte est porté par la mission Flotte de commerce de la DGAMPA, en concertation avec le SG Mer et le ministère des Armées. Elle donne ensuite la parole à Xavier Guérin, adjoint au chef de la mission Flotte de commerce de la DGAMPA, pour la présentation du projet.

Monsieur GUERIN commence par rappeler qu'il y a trois ans, un rapport du député Yannick Chenevard sur la flotte stratégique a formulé des recommandations qui ont donné lieu à des travaux dans le cadre de la conférence nationale maritime pilotée par le SG Mer, et si certaines mesures sont encore en cours d'examen, d'autres ont déjà fait l'objet d'un accord. Parmi ces mesures, il y a la transformation du dispositif Tramin (Transport Maritime d'Intérêt National) en Capamin (Capacité Maritime d'Intérêt National). Il rappelle que le dispositif Tramin est un mécanisme intermédiaire entre utilisation du marché, à travers un appel d'offres piloté par l'Etat auquel le marché répond, et la réquisition, qui est une mesure ultime en cas de besoin absolu. Le dispositif Tramin permet aux pouvoirs publics d'engager un dialogue avec des armateurs de nationalité française, ou de nationalité étrangère disposant de navires sous pavillon français, afin de répondre à une situation de crise, qu'elle soit civile ou militaire. Cependant, ce dispositif a été rarement utilisé et présente une limite majeure : il ne concerne à ce jour que le transport. Or, il apparaît aujourd'hui que certains services maritimes, tels que la pose et l'entretien de câbles sous-marins, le remorquage ou les travaux maritimes, sont tout aussi vitaux en cas de situation de crise. C'est pourquoi une réflexion a été engagée pour transformer Tramin en Capamin, élargissant ainsi le texte aux services maritimes. Monsieur Guérin précise que cette transformation se traduit par l'insertion des mots « et de services » et « de services » au sein des articles L. 1335-1 à L. 1335-3 du code de la défense. Il souligne que ce projet de loi est porté conjointement par la DGAMPA et le ministère des Armées, et qu'il est prévu d'être intégré dans l'actualisation de la loi de programmation militaire pour les années 2026 à 2030. Il indique que le texte n'a pas posé de difficultés en interministériel et qu'il ne change pas fondamentalement le droit du transport, mais l'applique simplement aux services maritimes. Il se tient à disposition pour répondre aux interrogations des membres du Conseil.

La Présidente remercie Monsieur Guérin pour sa présentation et donne la parole à Monsieur Chalard, qui souhaite s'exprimer.

Monsieur CHALARD, secrétaire général de la Fédération UGICT-CGT des officiers de la marine marchande, commence par rappeler que la CGT s'est déjà exprimée sur cette question, notamment sur le rapport Chenevard. Il estime en effet que ce rapport n'est pas assez précis et ne va pas assez loin dans ses recommandations, car il aborde principalement la question du matériel, sans suffisamment prendre en compte la dimension humaine pour opérer les moyens ciblés. Il souligne que le changement de nom de Tramin en Capamin est révélateur de cette lacune : un navire sans marin ne peut pas naviguer. Il exprime sa préoccupation en prenant

l'exemple de navires immatriculés au Registre International Français (RIF), dont la majorité des marins serait de nationalité étrangère. Dans le cadre d'une crise ou d'un conflit armé, ces marins étrangers pourraient demander à quitter le navire dès le premier port d'escale, laissant les navires sans équipage. Il souligne que l'élargissement du champ d'application aux services maritimes est, selon lui, totalement inopérant et sans contrepartie pour les marins. Il rappelle que la CGT est constante dans ses demandes : un navire sous pavillon français doit signifier un taux de navigants en contrat d'engagement maritime de droit français et résidant en France. Il conclut en indiquant sa satisfaction de constater que la CGT est de plus en plus suivie sur ce sujet.

La Présidente remercie Monsieur Chalard pour son intervention et invite Monsieur Coutouris à s'exprimer.

Monsieur COUTOURIS, secrétaire général adjoint de la Fédération nationale des ports et docks CGT, débute son propos en partageant un article de presse dans lequel il a lu que le « Schengen militaire » était en train de devenir une réalité. Il rappelle que la FNPD CGT s'est exprimée contre la militarisation des installations portuaires et qu'elle est signataire d'un appel de jeunes sur ces questions. Il exprime son inquiétude face à la pression venue de l'Europe et des déclarations actuelles qui, selon lui, préparent les esprits à l'idée que la guerre est proche et qu'il faut s'y préparer. Il souligne que si les ports voient d'un bon œil la militarisation des installations, dans la mesure où elle implique des investissements, la FNPD CGT y est fermement opposée. Il rappelle par ailleurs le positionnement du syndicat contre les trafics d'armes, les génocides et toute forme de militarisation. Il conclut en exprimant son inquiétude face aux évolutions des dispositifs Tramin et Capamin.

La Présidente remercie Monsieur Coutouris pour son intervention et donne ensuite la parole à Monsieur Louis-Dreyfus.

Monsieur LOUIS-DREYFUS, président d'Armateurs de France, rappelle que lorsqu'on parle de Tramin et Capamin, il s'agit d'intérêt national et non forcément d'une situation de conflit. Il souligne qu'il est parfaitement aligné avec Monsieur Coutouris sur la défense de la paix et de l'intégrité de la marine marchande. Il répond ensuite à Emmanuel Chalard en rappelant que le rapport de Yannick Chenevard inclut bien les marins. Il revient sur la question du dispositif Tramin et explique que la raison pour laquelle les navires de service n'étaient pas inclus dans ce dispositif tient à une mauvaise traduction française du terme anglais « shipping », qui inclut à la fois le transport et les services maritimes. Il souligne que les armateurs sont toujours au soutien des besoins de la marine nationale et de la souveraineté du pays. Cependant, il rappelle que les navires de service ne sont pas éligibles à la taxe au tonnage et aux exonérations de cotisations patronales depuis un an, et que la question de leur compensation doit être abordée.

Monsieur BANEL, directeur général des affaires maritimes de la pêche et de l'aquaculture, commence par rappeler que, sur le plan du principe, le transport et les services maritimes vont ensemble. Il souligne que la DGAMPA conçoit ses politiques en incluant à la fois le transport et les services maritimes. Il indique que le rétablissement des navires de service dans le périmètre des exonérations sociales est soutenu par les ministres des Transports et de la Mer, Monsieur Tabarot et Madame Chabaud. Il reconnaît que la question de la taxe au tonnage est un autre sujet, mais qu'elle est bien en tête des préoccupations. Il conclut en indiquant que le moment n'est pas opportun pour rouvrir ce sujet, mais que l'objectif reste bien présent.

La Présidente remercie Monsieur BANEL.

En l'absence de commentaires supplémentaires, elle propose de passer au vote dont le résultat est : 24 pour, 4 contre, 4 abstentions.

AVIS FAVORABLE
du Conseil supérieur de la marine marchande

Pour : 24

Contre : 4

Abstention : 4

- 2. Institution du Conseil supérieur de la marine marchande en sa composition renouvelée, en présence de Monsieur Philippe Tabarot, Ministre des transports, chargé de la marine marchande ;**

Discours du Ministre (en annexe de ce compte-rendu)

Tour de table - présentation des membres du Conseil supérieur de la marine marchande

- 3. Examen pour avis du projet de recodification des articles 257 à 260 du code des douanes dans le titre 9 du code des transports (réservation de pavillon européen et hypothèques maritimes) ;**

La Présidente débute ensuite l'examen du deuxième texte à l'ordre du jour : le projet de recodification des articles 257 à 260 du code des douanes dans le titre 9 du code des transports, concernant la réservation de pavillon européen et les hypothèques maritimes, porté par la DGAMPA. Elle indique que les enjeux et opportunités de cette recodification sont principalement la possibilité de compléter la réservation de pavillons pour les prestations de services dans l'ensemble des eaux sous juridiction française, ainsi que la clarification de la réservation de pavillon pour les opérations de remorquage portuaire. Elle invite Antoine Hannedouche, chef de la mission flotte de commerce à la DGAMPA, à présenter ce projet, tout en invitant la sous-directrice des ports à la DGITM, Madame Cubier à apporter des compléments.

Monsieur HANNEDOUCHE, chef de la mission flotte de commerce à la DGAMPA, rappelle que la recodification du code des douanes s'inscrit dans un processus engagé depuis 2 ans par DGDDI, en réponse à un besoin de recodifier un code daté de plus de 75 ans, mêlant des articles législatifs et réglementaires, et ne correspondant pas à l'architecture des codes actuels. Il souligne que ce processus a également été motivé par une invalidation du Conseil constitutionnel sur un certain nombre d'articles, poussant le gouvernement à demander une habilitation législative pour procéder par voie d'ordonnance. Il précise que l'actuel code des douanes va disparaître et sera remplacé par un nouveau code, plus structuré et conforme aux

normes actuelles. L'objectif principal de cette recodification est d'améliorer la lisibilité du droit et la sécurité juridique, en éliminant les dispositions obsolètes ou contraires aux normes européennes. Il mentionne que deux règlements européens ont particulièrement influencé ce processus : le règlement sur le cabotage maritime et celui sur les services portuaires.

Il aborde ensuite les évolutions spécifiques au domaine maritime, en commençant par les hypothèques maritimes, qui font l'objet d'un simple copier-coller de l'ancien code des douanes vers le code des transports.

Il se concentre ensuite sur les évolutions concernant la réservation de pavillon, actuellement applicable uniquement aux activités de transport. Il rappelle que la loi APER avait déjà étendu cette réservation aux activités de service pour les navires dévolus à la maintenance des parcs EMR. Il annonce que l'objectif est désormais d'étendre cette réservation à l'ensemble des prestations de service pour la métropole, un sujet qui avait été validé au comité interministériel de la mer du printemps dernier. Il aborde ensuite la question de la clarification de la réservation de pavillon pour les opérations de remorquage portuaire, actuellement prévue par l'article 260 du code des douanes. Il explique que cet article prévoit une réservation de pavillon français couvrant à la fois le remorquage entre ports et le remorquage à l'intérieur d'un port. Cependant, depuis la rédaction initiale du code des douanes, plusieurs textes européens sont intervenus, notamment le règlement 2017-352 sur les services portuaires, qui permet des réservations de pavillon dans le but d'assurer le respect des règles sociales. Il précise que la France avait informé la Commission européenne de l'existence de cette réservation de pavillon français pour le remorquage portuaire, et que des échanges sont en cours avec la Commission sous le contrôle de la DGITM. Il souligne que le remorquage entre ports est assimilable à du transport et est donc soumis au règlement 3577-92 sur le cabotage maritime, qui prévoit une libre prestation de services en la matière. Ce règlement permet une réservation pour des pavillons communautaires, mais pas pour des pavillons nationaux. Il indique qu'une notification à la Commission européenne sera nécessaire dans le cadre de l'évolution de ces dispositions, et que ces points seront examinés avec attention par la Commission. Il mentionne également des évolutions sur la partie Outre-Mer, bien qu'elles soient mineures et relèvent davantage de la partie réglementaire. Il aborde ensuite une évolution rédactionnelle notable : l'introduction de la mention « tout point géographique situé en mer territoriale ou en eau intérieure » dans les articles, afin de permettre une pleine effectivité du dispositif pour un spectre d'activités plus large comme le sauvetage ou les EMR. Enfin, il annonce un allongement de la liste des personnes habilitées à constater les infractions, incluant désormais les agents de contrôle des affaires maritimes et les officiers de port, en plus des services des douanes. Il précise que le niveau des sanctions est également relevé, avec des amendes pouvant aller jusqu'à 75 000 euros. Il conclut en indiquant que le processus est en phase finale avec les services de la DGDDI, qui souhaitent saisir le Conseil d'État dans les prochaines semaines. Il souligne que la saisine du Conseil supérieur de la marine marchande est nécessaire, car cela a un impact en matière de transport maritime. Il rappelle qu'une phase de notification à la Commission européenne des évolutions envisagées sera également nécessaire. Une fois que le Conseil d'État aura validé ces textes, une ordonnance de codification et une loi de ratification permettront au Parlement de valider les mesures qui ne seront pas purement à droit constant.

La Présidente remercie Monsieur Hannedouche pour sa présentation et donne la parole à Monsieur Chalard, qui souhaite réagir.

Monsieur CHALARD remercie la Présidente et Monsieur Hannedouche pour l'exposé de ce projet. Il revient sur l'article 260 du code des douanes dont, selon lui, la rédaction proposée exclut de fait le transport maritime, en rapport avec la directive sur les services portuaires, ce qui n'était pas le cas dans les grands ports. Il rappelle que la CGT est très attentive et mobilisée sur le secteur du remorquage et du transport, tant chez les officiers que chez les personnels d'exploitation. Il insiste sur le fait que la CGT ne laissera pas les avantages acquis et la réservation de pavillon français être reniés sans aucune mesure. Il mentionne des cas où des remorquages dans les ports secondaires ont été effectués sans recours au remorquage portuaire réservé au pavillon français. Il demande que la formulation « *entre ports et à l'intérieur des ports* » soit précisée par « *sortie de port, entrée de port* », et que la rédaction inclue la mention « du moment que cette navigation se situe dans les eaux territoriales » pour les navigations vers un port voisin. Il souligne qu'il existe deux types de transport : le cabotage national et la navigation côtière exclusive, et le cabotage international et le long cours. Il insiste sur la nécessité de distinguer ces types de transport et de préciser les activités de service maritime, qu'elles soient continues ou temporaires. Il conclut en exprimant son inquiétude quant à l'extension des dispositions aux activités de soutage ou des EMR dans les eaux territoriales, qui pourrait effacer les incertitudes précédentes et permettre de conserver les droits acquis, en particulier sur le remorquage et la navigation dans les eaux territoriales.

La Présidente donne ensuite la parole à Madame Vandewalle, représentant Armateurs de France.

Madame VANDEWALLE commence par remercier Monsieur Hannedouche pour sa présentation et exprime le soutien d'Armateurs de France à l'extension de la réserve de pavillon pour les navires de service. Elle souligne que cette extension est en ligne avec les échanges menés dans le cadre du groupe de travail sur les Énergies Marines Renouvelables (EMR) et qu'elle a donné lieu à une recommandation. Cependant, elle exprime l'opposition d'Armateurs de France à l'extension de la réservation aux pavillons européens, en raison des distorsions de concurrence et du dumping social que cela pourrait engendrer. Elle rappelle que cette extension vise à se conformer au droit européen, mais que son impact sur les armateurs, les emplois et les opérations serait significatif. Elle mentionne un arrêt de la Cour de Justice de l'Union Européenne (CJUE) du 11 janvier 2007 concernant la Grèce, où la Cour a reconnu que la notion de remorquage ne relevait pas de la notion de transport maritime au sens du règlement CE 3577-92. Elle s'interroge sur la pertinence de cet arrêt et sur la possibilité de s'en appuyer pour repousser cette extension, dans le cas où la Commission européenne viendrait à cibler la non-conformité de la France sur ce sujet.

La Présidente donne ensuite la parole à Monsieur Hannedouche pour répondre aux remarques de Madame Vandewalle.

Monsieur HANNEDOUCHE répond en soulignant que la recodification se situe sur une ligne de crête entre le droit constant et l'évolution des dispositions. Il rappelle que la Commission européenne observe attentivement ce processus et que la France partage l'objectif de sécurisation juridique du dispositif. Il précise que l'article 260, dans sa rédaction actuelle, n'est pas appliqué par les douanes en raison de sa non-conformité au droit communautaire, en particulier en ce qui concerne le remorquage interportuaire. Il indique que cette situation existe depuis plusieurs années, et que la disposition est maintenue de manière formelle dans le code des douanes. Il aborde ensuite les remarques de Monsieur Chalard concernant les

évolutions d'écriture sur le remorquage dans les eaux territoriales, en précisant qu'il s'agit d'un copier-coller de l'alinéa 4 de l'actuel article 260. Il souligne la nécessité de se poser la question de l'aspect pratique en termes d'opérations portuaires et de l'impact que cela pourrait avoir sur les armateurs. Il rappelle que la DGAMPA et la DGITM ont consulté les armateurs spécialisés dans le remorquage portuaire, qui opèrent principalement au premier registre, sans exonération de cotisations patronales, car considérés comme non soumis à concurrence internationale. Il indique que pour les activités de remorquage entre ports, qui seraient soumises à concurrence internationale, l'ouverture à des exonérations pourrait être discutée. Il conclut en soulignant que la France se trouve sur une ligne de crête entre sécurité juridique et préservation des intérêts financiers.

Monsieur CHALARD intervient à nouveau pour apporter des précisions techniques, prenant l'exemple d'un train de remorques flottantes qui seraient considérées comme un navire, et dont la propulsion et la manœuvre seraient assurées par un autre navire. Il précise que ce navire ou train de remorque est sous les ordres du pilotage, et que les consignes de pilotage dans le port et la manœuvre sont effectuées avec un remorqueur supplémentaire si nécessaire. Il conclut en indiquant que techniquement, il n'y a pas de substitution nécessaire, et que la situation est fluide d'un point de vue maritime.

La Présidente demande s'il y a des latitudes sur ce texte, et Monsieur Hannedouche répond que les marges de manœuvre sont très faibles, car le texte doit passer par le Conseil d'État et être notifié à la Commission européenne. Il précise que l'article 260, dans sa rédaction actuelle, n'est pas appliqué par les douanes pour le remorquage interportuaire, mais est maintenu formellement dans le Code des douanes. Il conclut en indiquant que les latitudes sont très limitées.

Monsieur ROUE, président de Brittany Ferries, s'interroge sur le fait qu'un service régalien français n'applique pas le point B de l'article 260 d'un code qu'il est censé faire appliquer.

Monsieur HANNEDOUCHE répond que cela est dû au principe de hiérarchie des normes. On est ici dans le cas d'une contradiction de normes et c'est donc norme supérieure - européenne – qui prime sur la norme nationale.

Monsieur BANEL commence par rappeler que le sujet de la réservation de pavillon national a déjà été traité à plusieurs reprises. Il souligne que, comme l'a expliqué Monsieur Hannedouche, la disposition actuelle n'est pas appliquée en raison du règlement européen qui prime dans la hiérarchie des normes. Il rappelle que la France a une obligation de transposer dans le code des transports ce qui était prévu dans le code des douanes. Il indique qu'une option pourrait être de maintenir la même disposition dans le code des transports, en laissant les juges et l'Europe déterminer l'état du droit, et d'aller éventuellement en contentieux. Il mentionne que les Grecs ont adopté cette approche, mais s'interroge sur la pertinence de cette option. Il exprime sa crainte que les juges ou l'Europe ne durcissent encore plus leurs conditions et reviennent sur certains critères, ce qui pourrait mettre en difficulté les opérateurs français. Il conclut en indiquant que tactiquement, la marge de manœuvre est extrêmement minime, et que la France, en tant que membre du marché européen, devait s'attendre à cette situation. Il soutient n'être pas convaincu que l'option d'un contentieux soit la plus utile ou pertinente.

Monsieur CHALARD exprime sa déception face au manque de réponses claires sur les questions techniques et juridiques qu'il a soulevées. Il rappelle que la CGT demande

simplement que la rédaction soit conforme au règlement européen sur les services portuaires. Il conclut en indiquant que, faute de réponses satisfaisantes, la CGT votera contre le texte.

Monsieur BANEL répond en distinguant deux sujets : la réservation de pavillon et la définition des activités de remorquage. Il propose que les équipes de la DGAMPA examinent la question de la définition, en concertation avec la sous-direction des ports de la DGITM.

Madame VANDEWALLE s'interroge sur la possibilité temporelle de se reconcerter sur ce sujet et de temporiser.

Monsieur BANEL répond qu'il est possible de prendre le temps d'une concertation supplémentaire, bien que la Commission européenne ait des attentes. Il propose de maintenir les dispositions du code des douanes en attendant.

La Présidente demande si le Conseil accepte le principe de report du vote.

Monsieur HANNEDOUCHE complète le propos de Monsieur BANEL en soulignant l'importance de prendre le temps de la discussion afin d'arrêter les bonnes formulations. Il précise toutefois qu'un risque de saisine du Conseil d'Etat intervienne sans délai par les douanes, mais que cela peut être corrigé par une saisine ultérieure. La Présidente conclut en indiquant que le vote sur ce texte est reporté à la prochaine séance du CSMM, prévue le 11 décembre.

DECISION DE REPORT DE VOTE

Le texte sera mis à l'ordre du jour de la séance plénière du 11 décembre 2026

4. Présentation pour validation du projet finalisé de rapport du groupe de travail dédié aux EMR.

La Présidente ouvre le dernier point de l'ordre du jour en invitant la Secrétaire Générale, Madame Legrégeois à présenter le rapport finalisé du groupe de travail du CSMM dédié aux énergies marines renouvelables.

Madame LEGREGEAIS rappelle que le rapport finalisé est le fruit d'une année de travail collectif au sein du groupe de travail dédié du CSMM. Elle rappelle que le volet portuaire avait déjà été présenté en plénière et validé, mais qu'il est important de le représenter dans sa globalité intégrée au volet flotte et marins. Elle souligne que ce travail a été mené avec beaucoup d'expertise et de mobilisation de la part des rapporteurs et des experts, tant de l'administration que des membres du groupe de travail. Par ailleurs, les auditions menées en ouverture des travaux du GT ont apporté beaucoup d'expertise, analyse et réflexion. Elle indique que le rapport comprend 43 recommandations, dont les deux tiers concernent le volet flotte et marins et un tiers le volet portuaire. Elle précise qu'un édito est en cours d'élaboration et qu'elle fait appel aux rapporteurs du groupe de travail pour rédiger une citation qui sera intégrée à cet édito. Elle mentionne qu'une synthèse des recommandations a été réalisée pour bien faire figurer le principe des recommandations, avec en version électronique la possibilité d'aller directement vers les recommandations. Elle indique qu'une demande du rapporteur Emmanuel Chalard a été prise en compte : les titres des recommandations ont été retirés pour éviter de galvauder leur contenu. Elle invite ensuite le Conseil à parcourir le rapport dans son

entièrement en débutant par le volet flottes et des marins, dont le premier axe porte sur un état des lieux du cadre juridique international et national existant, concernant la flotte EMR française. Elle part de la Convention de Montego Bay, passe par l'état d'accueil, la loi APER 2023, et aborde le sujet de la réservation de pavillon européen sur les transports liés à la maintenance courante des installations EMR en mer territoriale. Elle traite également de l'articulation entre les régimes de liberté de prestation de services et de liberté d'établissement au niveau européen. Elle arrive à la première recommandation, qui souligne la nécessité d'expertiser juridiquement, économiquement et socialement la façon d'articuler les régimes de liberté de prestation de services et de liberté d'établissement au bénéfice des flottes et marins EMR français. Elle souligne que ce sujet n'est pas nouveau et qu'il a déjà été évoqué dans le cadre des travaux sur le dumping social. Elle poursuit ensuite autour des enjeux des armateurs et de la construction navale dédiée aux EMR en France documentés par une étude du GICAN qui avait été présentée précédemment. Cette étude permettait de projeter la flotte de maintenance CTV-SOV française à un horizon à 2030 et 2050. Elle arrive aux recommandations 2 à 4, travaillées par Delphine Plurien, directrice juridique du groupe Piriou, qui visent à répondre aux diagnostics et à accompagner la compétitivité des chantiers français sur les CTV et à réfléchir à positionner la France sur le marché des SOV. Elle souligne ensuite une sous partie dédiée aux freins réglementaires identifiés par les armateurs et constructeurs de navires autour de la Commission Centrale de Sécurité (CCS) et des Commissions Régionales de Sécurité (CRS). Elle invite Monsieur Léger, sous-directeur de la sécurité et de la transition écoénergétique des navires, à faire des observations sur ces éléments et les recommandations qui y sont associées.

Monsieur LEGER, sous-directeur de la sécurité et de la transition écoénergétique des navires, remercie Madame Legrégeois et commence par faire deux observations rédactionnelles concernant les pages 21-22. Il propose de supprimer le terme catamaran « navire de type catamaran » en raison de l'existence d'une plus grande diversité de types de navires CTV. Il indique ensuite que l'étude envisage des possibilités de reconversion des navires CTV dans le transport de passagers entre îles et littoraux, mais qu'il serait prudent de nuancer cette mention, car les référentiels techniques des navires CTV ne sont pas des référentiels de navires à passagers. Il aborde ensuite la recommandation n°2 et sa deuxième partie, qui propose d'aligner la réglementation française sur les standards internationaux du code HSC (High Speed Craft – navire à grande vitesse) Cargo. Il explique que sa compréhension de cette recommandation est la modification de la division 237, qui est la réglementation nationale pour les navires de maintenance en mer, a été écrite pour traiter des navires non SOLAS qui relèveraient de l'équivalent national du code IP (Code de sécurité pour les navires transportant du personnel industriel établi par l'OMI). Il souligne que le choix a été fait, en lien avec les armateurs et les chantiers, de retenir une solution qui se rapproche des navires HSC de catégorie A. Il précise que les navires HSC de catégorie B, dont la classification HSC Cargo est une sous-catégorie, ont une réglementation assez lourde, équivalente à un SRtP (Safe Return to Port) pour des navires passagers SOLAS, tandis que les navires de catégorie A ont donc des règles allégées. Il indique qu'il a du mal à comprendre la demande d'appliquer le code HSC-Cargo, car cela serait plus contraignant que les dispositions actuelles. Il propose d'éclaircir ce point avant la publication du rapport et se dit prêt à échanger avec le GICAN et ADF. Il conclut en proposant de retirer le passage mentionnant que les chantiers regrettent que leur demande de référentiel basé sur le type HSC Cargo n'ait pas été satisfaite, car l'administration n'a pas eu connaissance d'une telle demande.

Madame **PLURIEN**, directrice juridique du Groupe Piriou, intervient pour indiquer que la recommandation concernant le code HSC Cargo provient du bureau d'études de Piriou. Elle propose de faire part de la remarque de Monsieur Léger aux équipes de son bureau d'études et de revenir vers lui rapidement.

Madame **LEGREGEOIS** remercie Monsieur Léger et Madame Plurien et propose d'ajuster cette rédaction et l'orientation des recommandations en fonction du retour de Madame Plurien. Elle passe ensuite à la recommandation n° 5, qui traite de la compétitivité du pavillon français sur le marché de la maintenance EMR. Elle indique que cette recommandation traite de l'évolution du régime d'autorisation de transport déterminé (ATD) en autorisation de service déterminé (ASD), sans qu'aucune difficulté n'ait été relevée sur ce point. Elle aborde ensuite la recommandation n°6, qui met en évidence l'importance de l'ensemble du régime d'accompagnement budgétaire et fiscal de la flotte de service française. Elle souligne que le rapport met en avant la démarche de simplification continue dans laquelle les administrations s'engagent, à l'image du guichet unique du Registre International Français (RIF). Elle mentionne la recommandation n°8, qui appelle à la création d'un guichet unique dans une logique d'accompagnement du premier registre ou d'un registre dédié à la flotte EMR. Madame Legrégeois aborde ensuite le sujet du recours aux entreprises de travail maritime (ETM), qui a été étudié par les rapporteurs, les organisations syndicales et les armateurs. Elle indique que la recommandation n°9 propose de travailler plus en profondeur sur ce sujet avec l'administration, les organisations syndicales et les armateurs afin de parvenir à un compromis satisfaisant. Elle aborde ensuite les freins liés à la réglementation de la sécurité des navires, mentionnant la CCS et les CRS, ainsi que les divisions 215 et 222. Elle invite Monsieur Léger à faire des observations sur ce point.

Monsieur **LEGER**, remercie Madame Legrégeois et indique qu'il souhaite concentrer son intervention sur la page 33, concernant les freins liés à la réglementation de la sécurité des navires identifiés par les armateurs et les constructeurs navals. Il précise qu'il serait intéressant citer des exemples et des cas particuliers pour étayer les affirmations selon lesquelles plusieurs pays européens font preuve de plus de souplesse comparativement à la Commission Centrale de Sécurité (CCS) et aux Commissions Régionales de Sécurité (CRS) françaises. Il précise que les seuls points pouvant passer en CCS sont l'examen d'exemptions (les sociétés de classification étant compétentes pour le reste du statutaire), ce qui ne concerne pas les CTV, qui passent en CRS, et partiellement les SOV. Il souligne que les exemptions sont rarement refusées et que les délais peuvent être réduits en saisissant directement le président de la CCS. Il indique que pour les CTV, qui passent, eux, en CRS, les délais sont plus longs, mais que des titres provisoires sont généralement délivrés pour ne pas bloquer l'exploitation dans un premier temps. Il conclut son propos en proposant de retirer la mention du pavillon de Jersey comme exemple de flexibilité en la matière, au regard des conditions fiscales et sociales permissives que ce pavillon offre.

Monsieur **CHALARD**, en tant que rapporteur du groupe de travail du CSMM dédié aux EMR, souligne que les aspects techniques viennent impacter des éléments sociaux fondamentaux. Il indique qu'un compromis a été trouvé sur la division 215, mais que si la France souhaite prendre la responsabilité de construire des navires sur lesquels on ne peut pas dormir ou qui n'ont pas de réserve de stabilité, cela pose un problème majeur. Il précise que la simplification de la division 215, si elle concerne l'habitabilité selon la Convention du travail maritime (MLC), ne pourra pas aller en dessous des standards actuels. Il estime, au même titre que Monsieur LEGER,

qu'il est préférable de donner des exemples concrets et de supprimer ceux-ci s'ils ne sont pas étayés. Il mentionne que la division 222 est en cours de révision et que des travaux sont en cours. En tant que membre de la CCS, il assure que tout le monde sera entendu et qu'un compromis sera trouvé. Il rappelle que la CCS traite de questions de sécurité et que si une dérogation n'est pas accordée, c'est pour une bonne raison. Il critique certaines propositions de chantiers navals ou d'armateurs concernant le positionnement des radeaux de survie, soulignant que cela peut poser des problèmes de sécurité majeurs. Il conclut en indiquant que, concernant les délais dénoncés d'examen en CCS et CRS, s'ils ne sont pas étayés, il portera la demande de retirer cette partie. Il affirme que la discussion autour de la division 215 est close.

Madame LEGREGEAIS rappelle que le passage en question faisait état des positions des armateurs, qu'ils aient été auditionnés ou représentés par Armateurs de France. Elle propose deux leviers rédactionnels : soit de faire part, en complément, de la position de l'administration et des organisations syndicales, afin d'agréger l'ensemble des vues, soit d'ajuster ou d'enlever certaines parties, selon les retours des armateurs. Elle conclut en proposant de reprendre les éléments des uns et des autres pour qu'ils apparaissent de manière équilibrée, en faisant part de la qualité d'accompagnement de la CCS et des CRS, ainsi que des travaux en cours sur la division 222.

Monsieur QUITOT souligne que, au-delà des constats, ce qui est intéressant dans cette partie, c'est la méthode de travail partagée pour atteindre un objectif commun. Il rappelle que la concertation menée dans le cadre de la division 222 a été large et ouverte.

Madame VANDEWALLE insiste sur la nécessité de s'accorder sur une méthode de travail. Elle estime qu'il est inopportun de retirer les éléments issus des auditions avec les armateurs, et propose plutôt d'indiquer clairement que ces éléments représentent la position des armateurs, tout en faisant également état de la position de l'administration et des organisations syndicales, comme cela a été fait dans d'autres parties du rapport. Elle rappelle que le rapport doit refléter les positions de chacun pour aboutir à un document consensuel.

Monsieur CHALARD intervient pour souligner qu'il n'est pas acceptable de critiquer la CCS et la CRS sans raison valable, et que si l'on choisit d'exprimer toutes les positions de manière séparée, il est nécessaire d'ajouter des paragraphes du point de vue des organisations syndicales. Il rappelle la qualité des éléments apportés par les organisations syndicales. Monsieur Chalard conclut en indiquant que la mention selon laquelle la division 222 est en cours de révision et que des propositions de simplification sont faites doit être séparée et cette seconde clairement attribuée aux armateurs.

Madame VANDEWALLE réitère son point de vue, en soulignant que le rapport doit refléter les positions de tous les acteurs. Elle rappelle que cette méthode a déjà été appliquée dans d'autres paragraphes du rapport et qu'elle a convenu aux organisations syndicales.

Madame LEGREGEAIS propose de reprendre les éléments des uns et des autres de manière équilibrée, en veillant à ce que chacun retrouve ses contributions dans le rapport. Elle indique qu'elle soumettra cette proposition aux parties concernées et à la présidence. Elle rappelle que les travaux menés sur la mise en œuvre de l'état d'accueil visaient la visibilité, la prévisibilité et l'harmonisation des pratiques, ce qui a donné lieu à la recommandation n°10. Elle mentionne qu'un petit allongement rédactionnel sera apporté pour inclure le point de vue d'Armateurs

de France, qui estime que les conventions collectives nationales ADF ont vocation à s'adapter aux activités CTV et SOV.

Madame VANDEWALLE indique qu'un petit paragraphe sera ajouté pour retranscrire la position d'Armateurs de France. Elle mentionne également qu'une modification a été demandée pour le point 2 de la recommandation 10, en remplaçant l'expression « à travers la définition des conventions collectives » par « à travers les conventions collectives ». Elle conclut en indiquant que la formulation « Amplifier la portée de l'état d'accueil à travers les conventions collectives nationales applicables » a été notée.

Madame LEGREGEOIS poursuit en indiquant qu'un travail important a été mené par les organisations syndicales pour la partie 2.1.4, qui traite des besoins identifiés par ces organisations. Elle salue l'expertise apportée par le bureau GM3 et la mobilisation particulière de la mission flotte de commerce et de la sous-direction des gens de mer pour travailler l'expertise juridique et économique du rapport. Elle souligne que les enjeux pour les gens de mer et les non gens de mer ont été distingués dans le cadre de l'exploitation des navires EMR. Elle mentionne les recommandations 11, 12 et 13, qui ont été travaillées sur la base d'une réflexion poussée sur l'usage du français comme langue de travail à bord pour des raisons de sécurité et de sauvegarde de la vie humaine en mer. Elle indique que cela met en évidence un besoin de concertation tripartite sur les régimes linguistiques et juridiques applicables.

Monsieur CHALARD indique avoir une remarque relative aux cycles de travail des personnels marins évoqués dans cette partie « cycle de travail 14-14 ou équivalent 28-28 ». Les cycles de travail étant de fait limités à 14 jours, il propose de supprimer l'équivalence 28-28.

Madame LEGREGEOIS confirme que la suppression a bien été intégrée.

Madame VIRION, adjointe à la cheffe du bureau du travail maritime à la DGAMPA, prend la parole pour signaler deux corrections. D'abord, elle note qu'il est fait mention dans la sous-partie 2.1.4 d'un code du travail maritime. Celui-ci étant intégré dans le code des transports, elle propose de supprimer la mention. Elle indique ensuite que la mention faite de 48 heures de travail maximum pour les non gens de mer dans le tableau comparatif international pourrait être remplacée par 84 heures, dans la mesure où l'article L554-1-1-1 le permet dans le respect du cycle 14 jours de travail - 14 jours de repos.

Madame LEGREGEOIS remercie Madame Virion et confirme la bonne intégration de ces éléments dans le rapport. Elle poursuit ensuite la revue du rapport vers la partie 2.2, qui traite des leviers à utiliser dans le cadre de l'acculturation des donneurs d'ordre aux enjeux maritimes et à la maintenance des éoliennes en mer. Elle mentionne les recommandations 15 à 19 et 20 à 23, qui visent à orienter les cahiers des charges des appels d'offres au bénéfice de l'ancrage territorial, des emplois, et activités portuaires liées à la maintenance EMR.

Sans remarque formulée sur cette partie et ces recommandations Madame Legrégeois propose de basculer vers la 3^{ème} partie du volet flottes et marins, qui traite des compétences des gens de mer et des techniciens, avec un enjeu de sécurisation sociale et de conditions de travail. Elle mentionne les recommandations 27 à 29, qui proposent la construction d'un parcours de formation EMR structuré, l'anticipation des besoins en emplois via des observatoires régionaux de compétences, et la création de certificats de qualifications professionnelles.

Sans plus de remarques sur la 3^{ème} partie du volet flottes et marins Madame Legrégeois propose de poursuivre la revue du rapport avec sa deuxième partie, relative à l'adaptation des ports à l'éolien offshore. Elle remercie les rapporteurs du volet portuaire : Jean-Emmanuel Crépin, ainsi que la DGITM, Stéphanie Cubier, et particulièrement Arthur de Cambiaire, pour leur travail. Elle rappelle que cette partie avait déjà été validée et présente les recommandations pour bonne information des membres et préparation à la validation complète du rapport. Elle souligne que ce volet part du postulat qu'il n'y a pas d'éolien en mer sans port adapté. Elle mentionne la feuille de route publiée par la DGITM en 2025, qui a servi d'appui à ces travaux et qui met en évidence le fait que les ports doivent, ensemble, créer la chaîne de valeur de l'éolien offshore. Elle indique que le modèle économique a été au cœur des travaux, avec une approche prenant en compte les modalités d'investissement, le partage des risques et la réussite de la planification énergétique portée par la Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC). Elle mentionne les grands axes travaillés, que ce soit au niveau des enjeux emplois et de la formation, des infrastructures portuaires, du rôle structurant des ports dans la chaîne de valeur globale des EMR, et des leviers en termes de financement de ces transformations. Elle poursuit ensuite vers les recommandations 30 à 34, qui traitent de la formation et de l'emploi, avec un enjeu d'anticipation et d'accompagnement de la mutation des métiers portuaires. Madame Legrégeois propose à Monsieur Crépin, co-rapporteur du volet portuaire de présenter succinctement son approche.

Monsieur CREPIN remercie Madame Legrégeois et intervient pour souligner l'importance des questions sociales, en particulier celles abordées dans la recommandation 30. Il remercie les associations qui ont mis en lumière les problèmes de précarité d'emploi et le recours à l'intérim. Il souligne la nécessité de faire connaître les énergies marines renouvelables à l'ensemble de la population, d'intégrer les ports centers à travers, par exemple, des visites de ports centers à destination des écoles et des entreprises. Il rappelle que l'arrivée des quelques 20 000 salariés que générerait le déploiement des EMR, impliquerait de forts besoins en infrastructures dans certaines villes portuaires, en termes de logements, d'écoles et de crèches. Il aborde ensuite la question des infrastructures portuaires, mentionnant les difficultés rencontrées par les énergéticiens et entreprises de maintenance EMR en termes d'accès au foncier et au linéaire de quai. Il abonde en ce sens en mentionnant des problèmes d'accessibilité au sein des ports liés à des routes de services et gabarits non adaptés aux transports routiers exceptionnels que nécessite pourtant le déploiement des EMR. Il constate que tous les ports ne sont pas techniquement capables d'accueillir des EMR et que le foncier est une ressource tendue. Il indique que ses propositions incluent la création de schémas interportuaires pour définir et répartir des spécialisations entre les ports, à des échelles régionales contigües. Il place à ce titre les conseils maritimes de façade (CMF) comme vecteurs de répartition de ces compétences et de pôles de discussion dédiés à l'image du CMF Méditerranée qui dispose d'un groupe de travail spécialisé sur les besoins de formation EMR. Enfin, il aborde la question du financement et propose de créer des véhicules d'investissement originaux, comme un fonds d'amorçage portuaire, organisés en guichets uniques pour simplifier le recours au financement.

Madame LEGREGEAIS remercie Monsieur Crépin et ajoute que les recommandations 36 et 37, relatives aux synergies portuaires, que Monsieur Crépin n'a pas évoquées avaient déjà été présentées et validées. Elle propose de se donner 15 jours de relecture pour les ultimes ajustements et invite les membres à faire part de leurs remarques. Elle indique que l'objectif est de finaliser le rapport pour le publier et le remettre aux ministres concernés d'ici la fin de

l'année 2025 ou les premiers mois de l'année 2026. Elle souligne que les 43 recommandations nécessitent des actions et un suivi, et propose que chaque collège du CSMM suive une ou deux recommandations prioritaires. Elle conclut en indiquant que le rapport est le fruit d'un long travail et qu'il est important de penser à sa mise en œuvre.

Monsieur **CHALARD** indique que la CGT se réserve le droit de faire des contributions additionnelles sur les exonérations de cotisation, en fonction des contributions apportées par les armateurs. Il souligne que le rapport est le fruit d'un an de travail et qu'il est important de faire preuve de sobriété en se concentrant sur les points extrêmement bloquants. Il rappelle que les travaux en l'état sont validés par le groupe de travail lui-même.

Monsieur **LAURENT**, délégué général de l'Union des Ports de France, indique qu'il découvre les documents en tant que nouveau membre et qu'il propose, dans la mesure du possible d'insérer la position de l'UPF sur certains points. Il souligne qu'il pourra faire des remarques et des précisions dans un délai 15 jours comme évoqué par la Secrétaire Générale.

Monsieur **CREPIN** rappelle que le volet portuaire a déjà été validé et qu'il est le rapporteur de cette partie. Il souligne que s'il demeure ouvert à toute remarque pertinente, il invite à garder à l'esprit que des ajustements majeurs pourraient retarder la finalisation du rapport de plusieurs mois. Il conclut en indiquant qu'il est important de trouver un équilibre.

Madame **DETRIMONT**, délégué générale de l'association Windship, demande que la liste des contributeurs, des rapporteurs et des auditions soit incluse dans le rapport. Elle suggère également d'intégrer des critères de décarbonation dans les appels d'offres pour distinguer les navires CTV ou SOV décarbonés français par rapport aux flottes nordiques très actives sur le marché européen des EMR.

La **Présidente** remercie Madame Detrimont pour sa contribution et indique la liste des contributeurs, rapporteurs et acteurs auditionnés est en cours d'élaboration et sera insérée dans le rapport. Elle insiste ensuite sur le fait que ce groupe de travail et les réflexions qu'il a sollicité sont le fruit de l'ancienne composition du CSMM (2022 – 2025). Elle propose de prendre en compte les remarques et de trouver un équilibre, tout en gardant à l'esprit que le rapport doit être finalisé et publié d'ici la fin de l'année 2025 ou à la rentrée 2026. Elle indique que la prochaine séance du CSMM aura lieu le 11 décembre et qu'il est important de réfléchir à des idées de sujets pour les futurs groupes de travail.

Monsieur **COUTOURIS** souligne que le rapport reflète un travail marqué temporellement avec des contributeurs spécifiques et qu'il est normal qu'il y ait des oublis et des manques. Il indique que la réalité risque de rattraper le rapport et qu'il est important que ce dernier reste vivant et évolutif. Il conclut en indiquant qu'il faut trouver la bonne mesure et que le rapport reflète davantage une orientation qu'un exposé.

Monsieur **QUITOT** se félicite de voir ce rapport finalisé et souligne qu'il s'inscrit dans une dynamique temporelle. Il indique que ce qui va compter, c'est la manière dont les recommandations seront mises en œuvre et suivies. Il conclut en soulignant que ce rapport est l'initiation d'une feuille de route pour l'administration et l'ensemble des acteurs et non l'aboutissement d'un chemin fermé.

La **Présidente** conclut la séance en indiquant que le réexamen du projet de recodification du Code des douanes portant des mesures relatives à la réservation de pavillon européen et aux

hypothèques maritimes sera à l'ordre du jour de la prochaine séance du CSMM, prévue le 11 décembre. Elle invite les membres à réfléchir à des idées de sujets pour les futurs groupes de travail, et propose que François Lambert soit invité à présenter la formation maritime supérieure française à l'occasion d'une séance plénière en 2026. Elle conclut en remerciant tous les membres pour leur participation et en les invitant à envoyer leurs remarques additionnelles au Secrétariat Général du CSMM.

DISCOURS – MINISTRE DES TRANSPORTS

Seul le prononcé fait foi

CONSEIL SUPERIEUR DE LA MARINE MARCHANDE

20 NOVEMBRE 2025 14h00

Madame la présidente,

Mesdames, Messieurs, chacune et chacun en vos qualités, en présence ici ou à distance,

Je me réjouis de ce moment d'échange qui s'offre à nous. L'instauration de ce Conseil pour son mandat 2025-2028 est une occasion toute trouvée.

Je remercie d'ores et déjà les membres qui se trouvent renouvelés, pour le travail accompli lors de leur précédent mandat, et je félicite vivement les nouveaux venus pour les travaux à venir.

Nous sommes en petit comité, alors je vais rester simple et direct : depuis que j'ai pris la responsabilité du ministère des transports, j'ai beaucoup écouté, beaucoup observé, et une chose m'a frappé : si l'action publique peut avancer, c'est aussi parce qu'il existe des lieux comme le Conseil supérieur de la marine marchande. Une enceinte où l'on met les sujets sur la table, où l'on confronte les réalités du terrain aux contraintes réglementaires, où l'on cherche des solutions concrètes. Cela vaut pour la marine marchande aussi bien que pour les ports : votre travail rend nos décisions plus justes, plus solides, plus ancrées dans la réalité. Les avis de ce Conseil et de ses membres experts sont importants et structurants, comme le sont les échanges formels et informels qui se tiennent en son sein.

Je sais qu'Eric BANEL, directeur général de la DGAMPA, comme Rodolphe GINTZ pour la DGITM, représenté ici par Stéphanie CUBIER, apprécie également la qualité de ces échanges. Et je sais les équipes du ministère mobilisées aux côtés des membres de ce Conseil tout au long de l'année.

Dans le cadre de la **Stratégie nationale pour la mer et le littoral**, nous avons tous à atteindre ensemble plusieurs objectifs qui ne sont pas toujours faciles à concilier : neutralité carbone, biodiversité, dynamisme économique, équité entre acteurs. Madame la présidente, je vous sais attentive aux synergies à avoir avec le Conseil national de la mer et du littoral qui anime la SNML, et je vous en remercie.

Nous avons aussi à tenir les rangs ensemble sur le front de la **lutte contre le dumping social**. Vous savez l'importance que j'y attache, en coordination avec mon homologue du ministère du travail dont les services montent en compétence, et j'ai pu le redire à Marseille au début de l'été dernier.

Pour avancer sur tous ces objectifs, nous devons agir sur plusieurs fronts d'action :

D'abord il nous faut planifier, et territorialiser cette planification. Parce que les sujets maritimes ne prennent sens que sur le terrain : dans un port, dans un bassin maritime, sur un

terminal. Vos retours, vos alertes, vos propositions nous aident à cibler ce qui est vraiment prioritaire.

Pour ce faire, il faut constamment s'appuyer sur la science. C'est aussi le domaine de ma collègue Catherine CHABAUD mais c'est intéressant à souligner. Dans un secteur où tout est interconnecté — climat, navigation, biodiversité, usages portuaires — nous avons besoin de données solides. C'est le sens du jumeau numérique de l'océan, le projet MERCATOR, qui nous aidera à anticiper les évolutions, adapter les routes, gérer les risques, et aussi à planifier les implantations d'infrastructures.

Se pose également la question du niveau d'action, et l'échelon européen doit être investi. Beaucoup de nos défis dépassent nos frontières : décarbonation, sécurité maritime, concurrence sociale et fiscale, organisation du marché. Sans l'Europe, nous avançons seuls ; avec elle, nous pouvons peser dans un environnement mondial soumis à des tensions et des aléas que nous n'avions pas vus depuis très longtemps. Et c'est en grande partie grâce aux contributions du Conseil supérieur que nous arrivons à défendre des positions cohérentes et crédibles à Bruxelles.

Mais le niveau national et les activités économiques maritimes nouvelles ne doivent pas être oubliées. Là se trouvent des gisements économiques, des gisements d'emplois et de compétences. Je sais que vous avez travaillé pendant près d'un an sur le sujet de la **maintenance des parcs éoliens en mer**. C'est un travail essentiel compte tenu de la somme des intérêts que vous représentez et que vous savez conjuguer. J'accorderai une grande attention au rapport que vous allez me remettre et à ses recommandations, tant en ce qui concerne les ports que les flottes et les marins, car c'est le sujet plus large encore de la flotte dite domestique dont il s'agit aussi.

Ensemble, nous pouvons parvenir à activer et renforcer des leviers de souveraineté essentiels pour la France :

- **La souveraineté logistique**

Il suffit de regarder nos terminaux pour le comprendre : le pays dépend de ses ports et de sa marine marchande. Approvisionnements énergétiques, conteneurs, vracs, données numériques... tout transite par la mer. C'est pourquoi nous travaillons à renforcer les segments critiques de flotte, la complémentarité avec la Marine nationale, et la stabilité du cadre réglementaire et fiscal qui soutient le pavillon. Nous accompagnons aussi les ports dans leurs investissements stratégiques pour développer leurs capacités logistiques. Tout cela passe par les équilibres à défendre ou à retrouver au niveau **des dispositifs budgétaires et fiscaux accompagnant les ports, les armateurs et les marins dans le cadre du PLF et du PLFSS.**

Vous jouez un rôle clé ici : vos analyses, vos retours sur la compétitivité, vos points de vigilance nourrissent directement nos arbitrages. Tout à l'heure, vous allez d'ailleurs examiner un texte important pour la gestion de crise en France, avec le dispositif CAPAMIN issu de TRAMIN.

- **La souveraineté énergétique**

Le développement des **énergies marines** n'est plus un concept : c'est devenu un moteur industriel. Les ports accueillent déjà des chantiers d'assemblage, des ateliers de maintenance, des stocks stratégiques de pièces. Cette dynamique crée de l'emploi local, transforme les

infrastructures, tire la logistique vers le haut. J'en reviens à saluer vos travaux les plus récents pour les EMR, mais c'est aussi vous qui pouvez permettre d'identifier les contraintes réelles : les espaces disponibles, les impacts sur les trafics, la cohabitation entre les usages, les perspectives d'accueil des carburants alternatifs.

- **La souveraineté industrielle**

Les zones industrialo-portuaires sont le centre d'investissements majeurs pour les filières industrielles d'aujourd'hui et de demain. Les exemples sont nombreux à Dunkerque, à Marseille ou au Havre et j'en oublie qui portent la réindustrialisation verte que nous souhaitons porter sur le territoire. Nous devons agir collectivement pour réussir cette transformation de nos ports.

Le maritime doit être et rester un moteur de transition, pas une victime de la transition.

A la croisée des ces enjeux de souveraineté logistique, énergétique et industrielle, **la décarbonation des flottes et des ports occupe une place centrale.** Vous connaissez ma détermination pour que d'une part l'effort porte au niveau international, à travers notamment la mise en place d'un mécanisme économique à l'OMI, mais aussi d'autre part pour que des moyens nouveaux puissent être attribués au niveau national, comme avec l'affectation des recettes de l'ETS.

Côté flottes, nous avons désormais une feuille de route de décarbonation avec des trajectoires précises : gaziers, porte-conteneurs, ferries, flotte EMR... Pour accompagner cela, nous mobilisons des moyens : une part des recettes du système ETS maritime, j'en ai parlé, des appels à projets dédiés à l'innovation, des outils d'aide aux investissements verts.

Côté ports, la mutation est déjà en cours, nous avons déjà beaucoup fait et cela se poursuit:

- électrification des quais,
- réindustrialisation verte,
- carburants alternatifs,
- équipements de captation,
- nouveaux schémas logistiques,
- réduction des émissions sur les dessertes terrestres.

Mais il faut aller plus loin, et c'est là que votre expertise est décisive : évaluer la faisabilité réelle, les investissements nécessaires (Monsieur COUTOURIS, j'y sais votre attachement que je salue), les impacts opérationnels, les délais crédibles.

Encore une fois, vos contributions permettent d'éviter les décisions abstraites, déconnectées de l'activité réelle.

Ensuite, un secteur, une filière ne tiennent pas sans ses femmes et ses hommes. Je vous sais très attentifs à la formation maritime et à la formation des métiers portuaires : montée en puissance des lycées professionnels maritimes, nouveaux campus associant recherche et industrie, modernisation des compétences autour de la décarbonation, objectifs renforcés pour les officiers et les métiers techniques. Ce sont aussi des priorités que je partage avec la ministre Catherine CHABAUD.

Et les enjeux d'attractivité de ces métiers ne doivent pas être négligés. J'ai évoqué la lutte contre le dumping social dans le maritime, concernant les conditions de travail et leur harmonisation pour que les travailleurs ne soient pas la variable d'ajustement quand la concurrence est forte.

L'actualité nous le rappelle enfin tragiquement encore et je sais que toute la communauté en est victime, nous devons également **agir contre les narcotrafics et renforcer les politiques de sûreté** après l'adoption cette année de la loi visant à sortir la France du piège du narcotrafic qui comporte un volet portuaire important. Les prochains mois vont permettre d'avancer ensemble sur les textes d'application pour lutter contre ce fléau : c'est un impératif pour nous tous.

Sur l'ensemble de ces sujets, je l'ai déjà dit, le maritime ne se joue pas qu'en France. Les crises géopolitiques, la décarbonation, les règles de concurrence, le rayonnement de notre économie : la France doit porter une voix forte au niveau européen et international (j'en prends ma part, vous le savez, à Bruxelles comme à Londres à l'OMI ou même à Singapour !).

Les contributions du Conseil supérieur alimentent directement cette voix. Les positions françaises dans les instances européennes ou internationales sont plus solides parce qu'elles s'appuient sur vos analyses. C'est très visible à l'OMI, c'est de plus en plus visible aussi au sein de la Commission européenne sur le sujet des gens de mer et des conditions de travail.

Avant de conclure, je voudrais redire que quand nous avançons, c'est parce que nous avançons ensemble. Votre travail ici fait aussi la différence. Il permet d'éviter un certain nombre d'angles morts, de détecter les contradictions, de trouver des solutions réalistes.

Il donne du concret à nos ambitions : des navires qui changent, des ports qui se transforment, des émissions qui diminuent, des métiers qui se projettent. Continuez à nous bousculer, à nous alerter, à nous proposer, comme vous savez le faire ici. Avec dialogue.

C'est comme cela que l'on fera progresser durablement la marine marchande, les ports, et plus largement l'ensemble de la communauté maritime, sur ce temps long qu'il est si difficile d'adresser.

Et pour le reste... nous pouvons avoir des métiers différents, des responsabilités différentes, des intérêts parfois divergents : mais nous avons – toujours – la mer en commun.

Je serai désormais honoré d'être à votre écoute pour entendre ou parfois ré-entendre vos priorités. Pour celles et ceux que je connais moins, n'hésitez pas à vous présenter.