



**GOVERNEMENT**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



## Conseil supérieur de la marine marchande

Le Conseil supérieur de la marine marchande (CSMM) s'est réuni **jeudi 11 décembre 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.

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 (visio), ROUSTEING Benoît, CREPIN Jean-Emmanuel, CHALARD Emmanuel, SAMSON Pierrick.

Membres au titre des personnalités qualifiées : DETRIMONT Louise, LATRON Valérie, BIDOIRE Jean-Pascal, CLEMENT-LAUNOY Valérie.

Absents excusés, ayant confié un pouvoir : MARTENS Laurent, GAILLARD André, ROUE Jean-Marc, GEORGES Maurice, TANGUY David, GONSSE Franck, COUTOURIS Serge, DELEBECQUE Phillipe.

Présents à titre d'expert : MAIZIERES Pierre (DGAMPA), Colonel CHAVALUX Stéphane (SG Mer), LOESCHER Cédric (DGITM), LORENCHET DE MONTJAMONT Hélène (DGITM), BRUNEAU Juliette (DLPAJ), BELLATON Marine (DLPAJ), ROUX Nicolas (DGDDI), JEUDI Florian (DGDDI), LABERTONIERE Giulia (DGDDI).

\*\*\*\*\*

## ORDRE DU JOUR

1. **Examen pour avis du projet d'arrêté fixant pour l'année 2025 le montant des frais de tenue de compte des détenteurs de quotas** prévu à l'article R 229-36 du code de l'environnement dans le cadre du système d'échange de quotas au niveau européen ;
2. **Examen pour avis du projet de décret portant application aux ports maritimes de la loi n° 2025-532 du 13 juin 2025 visant à sortir la France du piège du narcotrafic et portant diverses dispositions relatives à la sûreté maritime et portuaire ;**
3. **Réexamen pour avis du projet de recodification du code des douanes et transfert de certaines dispositions dans le code des transports** relatives aux hypothèques maritimes (articles 241 à 251 du code des douanes et articles 50, 55 et 56 de la loi 67-5 sur le statut des navires), à la réservation de pavillon (art 257 à 260 du code des douane) et les droits afférents à un changement de registre entre registres du pavillon français (art 235 du code des douanes) ;
4. **Validation du rapport du groupe de travail du Conseil supérieur de la marine marchande dédié aux EMR.**

\*\*\*\*\*

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

Madame EZCUTARI, Présidente du CSMM, ouvre la séance en saluant les participants présents à l'Hôtel de Roquelaure et les participants présents à distance. Elle souligne que la séance plénière est particulièrement dense, avec trois textes importants à examiner ainsi que l'adoption du rapport du groupe de travail sur les Énergies Marines Renouvelables (EMR). Elle fait un point d'actualité depuis le dernier conseil, mentionnant deux textes importants : l'arrêté du 19 novembre portant nomination au Conseil supérieur de la marine marchande de Lucie Sadoun, représentante de la Direction générale des Entreprises en charge du portefeuille industriel maritime, et le décret publié la semaine précédente dans le cadre de la mise en œuvre de la loi APER, définissant le statut juridique des éoliennes flottantes, qui avait été examiné par le Conseil et travaillé pendant deux mois au sein du Conseil d'État.

Elle remercie ensuite la CGT Ports et Docks pour le partage d'un document d'analyse sur la baisse du trafic de conteneurs dans les ports de la façade atlantique. Elle demande à M. Rousteing et M. Coutouris s'ils souhaitent partager le contenu de ce document avec les membres du Conseil lors de la prochaine séance plénière, programmée le 12 février 2026.

M. ROUSTEING, représentant la Fédération Nationale Ports & Docks CGT, confirme qu'il souhaite partager ce document et les axes de discussion qui en émergent

La Présidente prend acte de cette demande. Elle évoque également les rebondissements du Projet de Loi de Finances (PLF) et du Projet de Loi de Financement de la Sécurité Sociale (PLFSS),

mais estime qu'un point d'actualité détaillé serait prématuré et propose d'en discuter lors de la prochaine séance plénière.

**1. Examen pour avis du projet d'arrêté fixant pour l'année 2025 le montant des frais de tenue de compte des détenteurs de quotas, conformément à l'article R229-36 du Code de l'environnement, dans le cadre du système d'échange de quotas au niveau européen ;**

La **présidente** débute par l'examen du projet d'arrêté fixant pour l'année 2025 le montant des frais de tenue de compte des détenteurs de quotas, conformément à l'article R229-36 du Code de l'environnement, dans le cadre du système d'échange de quotas au niveau européen. Elle remercie la DGAMPA pour la qualité du dossier soumis et invite Pierre Maizières, adjoint au chef du bureau STEN 1 de la DGAMPA, à présenter le projet.

Monsieur MAIZIERES, adjoint du chef du bureau de la transition écologique des navires (STEN 1) de la DGAMPA, commence par rappeler que c'est la deuxième année que ce projet d'arrêté des tarifs de gestion de comptes détenteurs de quotas est présenté devant le Conseil, puisque le transport maritime est entré au sein du marché carbone maritime en janvier 2024. Il précise que l'année 2024 était la première année de contrôle des émissions, et que l'année 2025 est la seconde année de contrôle des émissions, ainsi que la première année où il y a une restitution des quotas. Ces quotas doivent être restitués au sein d'un registre géré par la Caisse des dépôts et consignations. Il explique que des frais sont afférents à la gestion de ce registre, ce qui justifie la présence de cet arrêté. Il précise que la gestion de cette politique ne se fait pas en fonction du pavillon, mais des compagnies ayant le plus d'intérêts ou le plus de missions en France. La France est donc, pour la politique de décarbonation maritime, autorité administrante de compagnies maritimes françaises et étrangères, représentant 180 compagnies maritimes sous 23 pavillons différents, et un peu plus de 116 navires. Monsieur Maizières souligne que la première année de restitution a été marquée par un phasage progressif, avec seulement 40% des émissions de l'année 2024 devant être soumises à restitution, et que le taux de conformité a été très bon, avec plus de 98% des émissions de l'année dernière restituées, ce qui est le taux moyen à l'échelle de toute l'Union européenne.

Il poursuit ensuite avec la présentation des tarifs pour l'année 2025, qui demeurent inchangés par rapport à 2024. Il détaille les différents types de frais : frais d'ouverture, qui ne concernent que les nouvelles compagnies ayant des opérations touchant la France ; frais de gestion annuelle, avec une part fixe de 250 euros par an et une part variable selon la quantité d'émissions, afin de répartir l'effort entre les compagnies maritimes ; et frais de contrôles d'honorabilité, qui ont lieu à l'ouverture du compte et lors de revues tous les 3 ou 4 ans. Il précise que ces frais sont fixés par arrêté conjoint du ministre chargé de la Mer, du ministre chargé de l'Énergie, et du ministre chargé de l'Aviation civile pour l'aérien. Il mentionne également les dispositions à venir pour l'année 2026, qui marquera la progression du phasage des émissions à restituer, passant de 40% en 2025 à 70% en 2026, puis à 100% en 2027. Il évoque également le règlement Fuel EU Maritime, qui aura son premier cycle de conformité l'année prochaine, et souligne que ces deux textes sont les piliers de l'Union Européenne pour la

décarbonation du transport maritime. Il conclut en indiquant que le bureau STEN 1 et la DGAMPA sont à disposition pour accompagner et aider à la mise en place de ces règlements.

La Présidente remercie Monsieur Maizières pour sa présentation et demande s'il y a des questions ou des commentaires.

Madame VANDEWALLE, responsable des affaires sociales, juridiques, fiscales et économiques d'Armateurs de France, remercie Monsieur Maizières pour la présentation complète et exprime le souhait de revoir à la baisse les frais de tenue de compte des détenteurs de quotas. Elle mentionne qu'un comparatif avec les pratiques des États européens a révélé que certains ne facturent pas de frais ou ont des barèmes progressifs, et que les frais de contrôles d'honorabilité ne figurent pas dans les textes européens. Elle souligne que 80% des compagnies sont des TPE-PME et que cette situation crée une distorsion de concurrence avec les autres États européens. Elle demande donc que le projet d'arrêté soit revu dans ce sens.

Monsieur MAIZIERES remercie Madame VANDEWALLE et précise que les frais de tenue de compte des détenteurs de quotas européens sont fixés pour couvrir les coûts de la Caisse des dépôts et consignations qui en assure la gestion en France. Il explique que le choix du système de gestion des comptes revient à chaque État membre selon des critères d'efficacité du registre, et que la gestion est similaire dans l'aérien et les installations classées. Il souligne également que les frais de contrôles d'honorabilité sont obligatoires selon la réglementation financière européenne pour les gestionnaires de registres nationaux et qu'il serait donc impossible qu'un pays ne les applique pas. Il propose d'échanger plus en amont sur ces questions si nécessaire, et conclut en indiquant que les remarques d'Armateurs de France sont bien prises en compte.

La Présidente, en l'absence d'autres commentaires, propose de passer au vote dont le résultat est 8 pour, 7 contre et 11 abstentions.

## **2. Examen pour avis du projet de décret portant application aux ports maritimes de la loi n° 2025-532 du 13 juin 2025 visant à sortir la France du piège du narcotrafic et portant diverses dispositions relatives à la sûreté maritime et portuaire**

Madame EZCUTARI, Présidente du CSMM, rappelle le contexte dans lequel l'examen pour avis du projet de décret portant application aux ports maritimes de loi du 13 juin 2025 visant à sortir la France du piège du narcotrafic s'inscrit. En effet, les textes d'application sont attendus dans un agenda contraint, et un report de l'expression de l'avis du Conseil ne permettrait pas de prendre en compte les contributions des membres. Elle encourage donc les membres à s'exprimer librement durant l'étude de ce texte afin de permettre un vote éclairé. Elle cède ensuite la parole à Madame Cubier, sous directrice des ports à la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mobilité (DGITM), et Monsieur Loescher, chef du bureau de la sûreté portuaire et fluviale.

Madame CUBIER, sous directrice des ports à la DGITM, commence par rappeler l'importance et l'actualité de la menace liée au narcotrafic, et son inscription au cœur des préoccupations actuelles. Elle remercie chaleureusement tous les membres du CSMM pour leurs contributions

récentes, qui ont permis d'améliorer significativement le projet de décret. Elle salue également la collaboration interministérielle et rappelle que ce décret n'est qu'une étape dans un dispositif plus large, incluant des arrêtés et des adaptations informatiques à venir. Elle conclut en insistant sur le fait que ce décret ne répondra pas à toutes les questions liées au narcotrafic, mais qu'un travail approfondi sera mené dans les prochaines semaines avec toutes les parties prenantes.

Monsieur **LOESCHER**, chef du bureau de la sûreté portuaire et fluviale, remercie Madame Cubier et ajoute que le projet de décret s'inscrit dans le cadre d'une proposition de loi parlementaire, et non d'un projet gouvernemental. Il souligne que la réglementation historique de la sûreté portuaire, initialement axée sur la lutte contre le terrorisme, doit désormais intégrer la menace du narcotrafic. Il présente ensuite les quatre objectifs principaux du décret : la meilleure prise en compte des objectifs de lutte contre le narcotrafic dans la réglementation, en complément de la lutte contre le terrorisme ; le renforcement des contrôles de sûreté dans les installations portuaires, notamment les terminaux conteneurs, désormais distingués par la loi ; la mise à disposition des images de vidéosurveillance des terminaux conteneurs aux forces de sécurité intérieure, sous convention et sous réserve de faisabilité technique et budgétaire ; et le renforcement des conditions d'accès des personnels permanents et temporaires aux installations portuaires les plus sensibles. Monsieur Loescher poursuit en évoquant la création d'un cadre juridique pour les zones portuaires à accès contrôlé (ZIPAC), en complément des zones à accès restreint (ZAR). Il détaille également l'extension des agréments (ACVS 1 et ACVS 2) et habilitations pour les personnels, notamment pour les pilotes maritimes et les agents de sûreté. Il précise que plusieurs arrêtés ministériels viendront compléter le décret, notamment sur les contrôles de sûreté, les titres d'accès, et les exercices de sûreté. Enfin, il rappelle que la loi est déjà promulguée et que le décret fixe le cadre pour son application.

Madame **BRUNEAU**, cheffe du bureau du droit des données et des nouvelles technologies de la DLPAJ, détaille les modalités de la convention relative à la mise à disposition des images de vidéosurveillance. Elle souligne que la convention précise les parties prenantes, les modalités de mise à disposition des images, ainsi que les responsabilités juridiques et financières de chaque partie contractante. Elle rappelle que cette convention s'appuie sur des systèmes de mise à disposition déjà existants, comme ceux du Havre ou du GPM Marseille, et qu'elle a été discutée avec la gendarmerie, les douanes, la police et la DGITM. Elle insiste sur la nécessité d'adapter les solutions techniques et financières aux réalités locales, et sur l'importance de sécuriser les flux d'images transmises aux forces de l'ordre.

La **Présidente** attire l'attention sur une note récente de la Fédération Française des Pilotes Maritimes (FFPM), qui n'a – en raison de la temporalité contrainte – pas pu être intégrée dans le projet de décret. Elle demande à la DGITM de présenter les accords convenus avec la FFPM concernant la situation des pilotes en fonction, notamment en ce qui concerne la validité de leur agrément.

Monsieur **LOESCHER** explique que la DGITM a travaillé avec la FFPM pour résoudre la problématique des pilotes se voyant refuser une habilitation après avoir réussi leur concours. Il précise que le décret prévoit un dispositif permettant aux pilotes actuellement en fonction d'être réputés détenir le nouvel agrément créé par le décret. Il ajoute que la procédure de

rétro-crible annuelle s'appliquera à ce personnel, en tenant compte de la date de fin de validité de leur habilitation actuelle.

Monsieur ROUSTEING, Représentant la Fédération nationale des ports et docks CGT, rappelle que les ouvriers dockers et portuaires sont en première ligne face au narcotrafic. Il alerte sur les conséquences des enquêtes administratives et de la loi Sapin 2, qui peuvent entraîner des refus d'accès portuaire pour des délits mineurs, sans possibilité de recours effectif. Il demande que ces problématiques soient prises en compte dans les décrets d'application, afin d'éviter que les travailleurs ne subissent une double peine.

Monsieur GONSSE, Secrétaire Général National CNTPA - CFDT Ports et Docks, partage les préoccupations de la FNPD-CGT et interroge la DGITM sur le temps disponible pour formuler des remarques sur le projet de décret. Il rappelle les mesures de sécurité déjà en place et demande des clarifications sur les protections supplémentaires envisagées pour les travailleurs portuaires. Il souligne que les ouvriers dockers sont déjà soumis à des contrôles stricts et qu'il est essentiel de trouver un équilibre entre sécurité et protection des travailleurs.

Monsieur LOESCHER répond que le décret s'inscrit dans une démarche de co-construction avec les acteurs locaux, précisant que les préfets et les Comités Locaux de Sécurité Portuaire (CLSP) joueront un rôle central dans l'application des mesures. Il reconnaît la nécessité de trouver un équilibre entre sécurité et protection des travailleurs, tout en rappelant que certaines questions, comme la protection des agents de sûreté, relèvent de dispositions législatives ultérieures. Il rappelle que le système de protection et de sûreté portuaire est largement déconcentré et appelle à un dialogue permanent entre les autorités portuaires, les exploitants et les préfets.

La Présidente remercie Monsieur Gonsse et Loescher pour cet échange et donne la parole à Monsieur Castillo.

Monsieur CASTILLO, représentant la FEETS FO pour le personnel de la marine marchande, remercie la Présidente et annonce qu'il souhaite aborder plusieurs points concernant la sécurité et la protection des salariés portuaires. Il souligne d'abord l'importance de limiter au maximum les contacts entre les salariés portuaires et les personnes extérieures, afin de réduire les risques liés à la sécurité. Il interroge ensuite sur les mesures prévues pour protéger les salariés, notamment en ce qui concerne l'accès aux données personnelles, comme la vidéosurveillance ou les dossiers personnels et enquêtes administratives portant sur les salariés. Il demande si des accréditations sont prévues pour les personnels amenés à manipuler ces données. Il aborde ensuite la question du pouvoir de police et estime que la fonction de l'Autorité de Sûreté Portuaire (ASP) doit être tenue par un fonctionnaire d'État, puisqu'il s'agit d'une mission régaliennne. Enfin, il pose une question sur les ports de plaisance, soulignant que si les ports maritimes se s'arment contre le narcotrafic, ces trafics pourraient se déporter vers d'autres points d'entrée. Il demande si cette problématique est couverte par le décret.

Monsieur LOESCHER remercie Monsieur Castillo et annonce qu'il débutera ses réponses par la question concernant les ports de plaisance. Il précise que ces ports ne sont pas couverts par le décret, qui traite uniquement des ports maritimes. Il indique que les ports de plaisance font l'objet d'autres dispositions dans la loi, notamment en ce qui concerne la protection des données relatives aux déclarations de formalité à l'arrivée d'un navire de plaisance. Ces dispositions sont actuellement traitées par le ministère de l'Intérieur, les Douanes et la

DGAMPA, et donneront lieu à d'autres textes réglementaires. Il reconnaît qu'il existe un effet de déport des trafics illicites lorsque des mesures de sécurité sont renforcées dans certains ports, et que cette problématique est appréhendée par les services spécialisés et en lien avec les acteurs de terrain. Il aborde ensuite la question de la protection du personnel portuaire, et précise que la réglementation et le décret ne pourront pas traiter ce genre de situations très précises, car il s'agit d'enjeux locaux et spécifiques par port. Il explique que l'identification des vulnérabilités par les organisations criminelles est également liée aux enquêtes administratives, car une personne ayant commis des crimes ou délits dans le passé peut être repérée par ces organisations. Il rappelle que le Service National des Enquêtes Administratives de Sécurité (SNEAS) examine la gravité, la récurrence et l'ancienneté des faits, et que les préfets ont une marge d'appréciation pour étudier les situations au cas par cas. Enfin, il répond à la question sur les officiers de port en précisant qu'une note co-signée par la DGAMPA et la DGITM a été adressée aux autorités portuaires décentralisées. Cette note clarifie que les Autorités de Sûreté Portuaire (ASP) doivent désormais être désignées par l'autorité portuaire parmi son personnel, et non plus parmi les personnels des capitaineries. Il souligne que cette mesure vise à éviter les situations où les officiers de port se retrouvent en porte-à-faux par rapport à l'autorité portuaire. Il conclut en précisant que cette note est datée du 6 octobre 2025 et ne concerne que les ports maritimes décentralisés, les grands ports maritimes ayant une organisation différente.

Monsieur LAURENT, délégué général de l'Union des Ports de France, remercie Monsieur Loescher pour sa présentation et le travail préparatoire. Il souligne l'importance de la pédagogie et de la compréhension des rôles de chacun entre les ports, les douanes, la police, la gendarmerie, les préfets et les exploitants. Il insiste sur la nécessité de renforcer les moyens de surveillance et de vigilance, sans pour autant vitrifier les places portuaires. Il alerte sur les risques de surtransposition locale des règles et rappelle que les agents d'exploitation de sûreté ne doivent pas remplacer les forces de l'ordre. Il conclut en soulignant l'importance des tenues des agents, qui doivent être à la fois une marque d'autorité et un outil de lutte contre les trafiquants.

Monsieur JONQUIERE, président de l'Union nationale des industries de la manutention (UNIM), remercie la DGITM et Monsieur Loescher pour leur travail et l'esprit collaboratif dans lequel ce texte a été élaboré. Il exprime cependant de sérieuses limites dans la mesure où le texte reste insuffisamment précis, notamment en raison du renvoi à des arrêtés non encore rédigés. Il indique que Magali Bonnecarrère va prendre son relais pour exprimer plus en détail les interrogations de l'UNIM.

Madame BONNECARRERE, déléguée générale de l'Union nationale des industries de la manutention (UNIM), rappelle l'inscription de l'UNIM dans la dynamique de lutte contre le narcotrafic, mais souligne la nécessité que les mesures soient réalisables et proportionnées. Elle s'interroge sur des questions opérationnelles majeures, notamment l'obligation de détecter tous les stupéfiants, alors qu'il en existe plus de 130 types, et la responsabilité des exploitants en cas de découverte. Elle interroge également sur l'articulation des niveaux de sûreté ISPS avec la menace narcotrafic, en cas de divergence entre les deux risques. Elle insiste sur la nécessité de clarifier ces points pour éviter une responsabilité disproportionnée des exploitants.

Monsieur LOESCHER répond que l'objectif du décret est de fixer un cadre général, les modalités pratiques étant définies ultérieurement dans les arrêtés. Il précise que la responsabilité de la recherche des stupéfiants incombe aux forces de l'État (douanes, police, gendarmerie), et non aux exploitants portuaires. Il ajoute qu'un travail interministériel est en cours pour clarifier l'articulation des niveaux de sûreté, et que les exploitants, s'ils ne sont pas tenus de rechercher activement les stupéfiants, doivent signaler toute suspicion aux autorités compétentes.

Monsieur JEUDI, du bureau de la lutte contre les trafics et la criminalité organisée de la Direction générale des douanes et des droits indirects (DGDDI), confirme que les exploitants ne sont pas tenus de rechercher activement les stupéfiants. Il rappelle que la recherche des stupéfiants reste une prérogative régaliennne, et que les exploitants doivent signaler toute suspicion aux forces de l'ordre. Il insiste sur le fait que les agents portuaires, grâce à leur expertise sur les flux logistiques, peuvent jouer un rôle clé en prévenant les autorités compétentes en cas de suspicion.

Madame BONNECARRERE remercie Messieurs Loescher et Jeudi pour leurs réponses et poursuit en posant une question relative à l'articulation de la mise en œuvre des niveaux de sûreté ISPS et de la menace de stupéfiants lorsque les deux divergent. Elle interroge également sur les conditions de création des zones portuaires à accès contrôlé (ZIPAC) et leur articulation avec les zones d'accès restreint (ZAR). Elle conclut son propos en rappelant que ces questions ont des conséquences économiques et juridiques importantes pour les exploitants.

Monsieur LOESCHER précise que les zones portuaires à accès contrôlé (ZIPAC) ne font que clarifier la situation juridique des zones non librement accessibles au public (ZNL), déjà mutualisées au niveau d'un port. Il souligne que la création de ces zones se fait en bonne intelligence entre l'autorité portuaire et les exploitants, et que les questions financières se règlent par convention. Il rappelle que les zones à accès restreint (ZAR) relèvent généralement des exploitants d'installations portuaires, tandis que les ZIPAC relèvent de l'autorité portuaire.

Monsieur JONQUIERE remercie Monsieur Loescher pour ses réponses et formule la demande que l'administration élabore des notes d'interprétation précisant la portée exacte des obligations créées, les modalités opérationnelles attendues, les critères permettant d'apprécier la responsabilité des exploitants, et les articulations entre le régime ISPS et la lutte contre les stupéfiants. Il suggère que ces notes soient juridiquement opposables afin d'assurer une application homogène des futurs dispositifs, et propose que ces notes soient transmises au CSMM.

Monsieur CREPIN, secrétaire général de la CFE-CGC Ports, Sédentaires et Compagnies de Navigation, rebondit sur la note demandée par l'UNIM et souligne la nécessité d'une note sur l'homogénéité de traitement des salariés en cas de retrait d'habilitation. Il insiste sur le fait que les salariés se retrouvant sans habilitation n'ont actuellement que peu de recours, et que cela peut avoir des conséquences individuelles importantes. Il estime qu'il manque un véritable volet social dans le projet de décret et annonce qu'il s'abstiendra de voter en conséquence.

Madame VANDEWALLE exprime le soutien général des armateurs au texte, tout en relevant plusieurs points d'interrogation. Elle mentionne l'absence de garantie de maintien de la fluidité opérationnelle et l'incertitude sur le financement de ces nouvelles obligations. Elle s'interroge également sur le risque de transfert de certaines missions régaliennes vers les opérateurs privés.

Elle souligne également la nécessité de clarifier les responsabilités et la protection des marins en cas de découverte de stupéfiants et l'encadrement des enquêtes administratives pour tous les intervenants dans les zones sensibles. Elle poursuit en alertant sur de possibles variations locales du dispositif et de l'hétérogénéité dans son application entre les différents ports. Elle conclut en soulignant l'importance de mutualiser les efforts et de promouvoir l'innovation technologique pour répondre à ces enjeux.

Monsieur **PORTAIL**, représentant le Syndicat national des personnels navigants et sédentaires de la marine marchande CFTC, interroge la DGITM sur le plan de sûreté du port et son articulation avec le plan de sûreté ISPS. Il soulève des questions sur les termes utilisés pour les marins et les espaces locaux situés à l'intérieur d'une zone restreinte ou d'un navire. Il exprime sa crainte que les marins ne deviennent des boucs émissaires et rappelle l'importance de respecter leur droit de descendre à terre, conformément à la Convention du travail maritime (MLC).

Monsieur **LE VIGOUROUX**, vice-président de la CFE-CGC MARINE, alerte sur le manque de protection des marins, notamment ceux travaillant sur les remorqueurs et les services portuaires. Il rappelle que le droit de descendre à terre est inscrit dans la Convention du travail maritime (MLC) et que les marins ne doivent pas être lourdement impactés par les nouvelles mesures. Il souligne que la mise en application d'un tel texte, avec un flou entre l'ISPS et la lutte contre le narcotrafic, peut poser question et demande des clarifications sur la protection des marins.

La Présidente indique quelques corrections de forme à l'attention du Conseil avant de passer au vote. Elle rappelle que les modifications proposées sont mineures et relèvent de la coordination législative pour les articles R5332-17, 18, 53, 49 et 59. Elle donne ensuite la parole à Monsieur Cédric Loescher pour qu'il apporte des éléments de réponse aux interventions précédentes.

Monsieur **LOESCHER** précise que les plans de sûreté restent inchangés et que les dispositions du décret ne remettent pas en cause les droits des marins. Il rappelle que les enquêtes sur les personnels portuaires sont nommées au titre du L114-1 du code de la sécurité intérieure, qui ne prévoit pas les procédures de licenciement pour les personnels portuaires. L'article R114-7 du code de la sécurité intérieure en appui du précédent article précise les personnels concernés sans que les ouvriers dockers y soient mentionnés. Il conclut en indiquant que l'accompagnement des dispositions et l'explication des nouveaux processus seront détaillés dans l'instruction envoyée aux préfets et dans les fiches d'information produites à l'appui.

La Présidente procède au vote dont le résultat est : 1 contre, 8 pour, 17 abstentions.

### 3. Réexamen pour avis du projet de recodification du code des douanes et

**transfert de certaines dispositions dans le code des Transports relatives aux hypothèques maritimes (articles 241 à 251 du code des douanes et articles 50, 55 et 56 de la loi 67-5 sur le statut des navires), à la réservation de pavillon (art 257 à 260 du code des douanes) et les droits afférents à un changement de registre entre registres du pavillon français (art 235 du code des douanes)**

La Présidente, introduit le point relatif au réexamen par le CSMM du projet de recodification du Code des douanes et du transfert de certaines dispositions relatives aux hypothèques maritimes, à la réservation de pavillon et aux droits afférents à un changement de registre entre registres du pavillon français dans le code des transports. Elle souligne que la DGAMPA avait saisi le Conseil de ce projet lors de la séance du 20 novembre 2025, et que des évolutions ont eu lieu suite à une concertation complémentaire plébiscitée par les membres du CSMM. Elle invite Monsieur Quitot, chef du service des flottes et des marins de la DGAMPA, à présenter les modifications apportées au projet.

Monsieur QUITOT, chef du service des flottes de la DGAMPA, commence par rappeler que le fondement du texte a déjà été largement présenté lors de la séance précédente. Il précise que des observations ont été formulées lors de cette séance, et que le temps supplémentaire a permis d'échanger sur les remarques faites. Il présente ensuite les évolutions apportées aux textes. D'abord la réécriture de l'article L5342-3 du code des transports (reprenant l'ancien article 260 du code des douanes), qui précise désormais : « sont réservées au pavillon français les opérations de remorquage d'un navire *en vue d'entrer dans le port, d'en sortir ou d'y naviguer en toute sécurité en aidant à sa manœuvre* ». Cette précision permet de maintenir la réservation de pavillon européen pour les opérations de remorquage telles que définies dans le règlement européen de 2017. Au III de ce même article, il est ajoutée une notion complémentaire au texte initial : « Les remorqueurs étrangers sont admis à pénétrer dans les ports français, soit lorsqu'ils remorquent des navires ou chalands, à partir d'un port étranger ou du large au-delà de la limite des eaux territoriales, soit lorsqu'ils viennent prendre à la remorque des navires ou chalands pour les conduire dans un port étranger ou au-delà de la limite des eaux territoriales, leurs opérations à l'intérieur des ports devant se borner à la conduite ou à la prise du navire à son poste d'amarrage, *assistés des services portuaires prévus au I* ». Une modification de l'article D5432-8 est aussi prévue : « Le remorquage d'une barge transportant des objets aux fins de leur déplacement est considéré comme un transport réservé au sens de l'article L5432-1 lorsqu'il est effectué entre les ports, *hors des opérations relevant du I de l'article L5342-3*, ou points visés à cet article. En ce cas les conditions de pavillon et d'établissement formulées par l'article L5432-1 s'appliquent tant au remorqueur qu'à la barge ». Le chef du service des flottes et des marins indique que cette modification vise à inscrire l'article en cohérence avec le I de l'article 260. Une précision est ensuite apportée à l'article D5432-4 : « La demande en vue d'obtenir l'autorisation visée à l'article L 5432-1 III ou l'autorisation visée à l'article L 5432-4 est adressée au ministre chargé de la marine marchande pour les prestations au sein de ou entre ports ou points des eaux intérieures ou territoriales de la France métropolitaine, ou pour les prestations de services autres que de transport, *à l'exclusion des services portuaires* rendus dans les eaux intérieures ou territoriales de la France métropolitaine ». Cette modification vise à éviter toute confusion sur les modalités dérogatoires gérées par le ministère en dehors des ports. Enfin, diverses modifications sont entreprises relatives aux enjeux spécifiques aux

territoires d'outre-mer. Monsieur Quitot conclut en indiquant que ces modifications sont le fruit des échanges menés depuis la dernière séance, et invite les membres à formuler leurs observations ou questions.

Madame VANDEWALLE exprime sa satisfaction quant au temps supplémentaire accordé pour examiner le texte. Elle rappelle que lors de la dernière séance, Armateurs de France avait formulé des remarques sur le projet de recodification. Elle indique que le texte, dans sa version actuelle, convient à Armateurs de France, qui n'a pas d'opposition à formuler. Cependant, elle émet une réserve concernant la réécriture de l'article L5342-3, et suggère d'ajouter à la fin de la phrase la mention « et à sa navigation ». Elle explique que cette précision permettrait de clarifier que les services de remorquage ne sont pas limités à la manœuvre, mais incluent également la navigation, ce qui est particulièrement pertinent dans les grands ports. Elle comprend que la définition retenue s'appuie sur le règlement relatif aux services portuaires, mais estime que cette précision serait utile pour éviter toute ambiguïté.

Monsieur QUITOT indique prendre acte de la demande de précision formulée par Madame Vandewalle concernant l'article L5342-3. Il indique qu'il n'y voit pas d'obstacle, et que cette précision pourrait être intégrée au texte. Il rappelle que, sur le fond, la notion de manœuvre englobe l'intégralité du transit portuaire, mais que si une clarification supplémentaire est nécessaire, elle peut être apportée. Il demande ensuite s'il y a d'autres observations ou questions sur le texte.

La Présidente donne la parole à Monsieur Chalard, qui avait demandé à s'exprimer.

Monsieur CHALARD, secrétaire général de la Fédération UGICT-CGT des officiers de la marine marchande, commence par saluer le report de la consultation du texte par le CSMM, qui, indique-t-il, a permis d'étudier plus en profondeur le projet soumis par la DGAMPA. Il rappelle que la CGT avait exprimé des réserves lors de la dernière séance, notamment en raison d'un flou dans la rédaction du code des douanes, qui était antérieure aux règlements européens sur les services portuaires et le cabotage. Il souligne que ces règlements européens, fruits d'une importante mobilisation des marins français, ont permis d'obtenir la réservation du pavillon français pour le seul remorquage. Il indique que la CGT estime également que la réservation de pavillon telle que prévue par les règlements européens devrait se limiter aux pavillons de premier registre, à l'exclusion des pavillons de complaisance, en particulier Malte et Chypre. Monsieur Chalard explique que la CGT souhaite que la France porte une réglementation plus forte, et qu'elle plaide pour une réservation de pavillon français étendue à l'ensemble des services portuaires et au cabotage dans les eaux territoriales. Il évoque le retour d'expérience sur la mise en place des deux règlements européens, qui, selon lui, n'apportent qu'une solution partielle, illustré par l'exemple méditerranéen où les services portuaires commencent à être impactés par une concurrence déloyale de la part de pavillons intracommunautaires, notamment Chypre et Malte, ainsi que les registres BIS européens. Il conclut en soulignant que ce secteur stratégique se trouve soumis à une concurrence déloyale risquant d'impacter en particulier le développement en cours des énergies marines renouvelables.

La Présidente remercie Monsieur Chalard pour son intervention et, en l'absence d'autres remarques, propose de procéder au vote dont le résultat est : 17 pour, 4 contre et 5 abstentions.

#### 4. Validation du rapport du groupe de travail du Conseil supérieur de la marine marchande dédié aux EMR

La Présidente amorce ensuite la séquence de validation du rapport du groupe de travail dédié aux EMR. Elle rappelle que ce rapport a été présenté lors de la dernière séance plénière en novembre, et qu'il a été jugé important de permettre des ajouts ultimes souhaités par certains membres du Conseil. Elle souligne que l'Union des Ports de France a demandé certains compléments sur le volet portuaire, tout comme Armateurs de France, la DGAMPA et le rapporteur Emmanuel Chalard sur la question des référentiels techniques applicables aux CTV et les sur les conventions nationales collectives applicables pour les marins travaillant sur les navires de maintenance EMR. Elle indique que le rapport est désormais finalisé et qu'il lui a été remis cette semaine. Elle souligne que ce travail a mis en commun les expertises, les attentes, les analyses et les sensibilités de l'ensemble des membres du Conseil, que ce soit sur le volet portuaire ou sur le volet flottes et marins. Elle insiste sur l'importance structurante de ce rapport pour les activités côtières, la maintenance des parcs éoliens en mer, et pour les 30 années à venir, ainsi que pour l'ensemble de la flotte domestique côtière française. Elle rappelle que la publication de la PPE3 a été annoncée par Matignon pour le début de l'année 2026, et qu'il semble utile que les propositions contenues dans le rapport soient partagées largement. Elle propose donc que le Conseil adopte ce rapport pour en permettre la publication et la remise officielle aux ministres concernés : Transports, Énergie et Mer. Elle laisse ensuite la parole à Anne Légrégeois pour présenter les ultimes évolutions dont le projet de rapport a fait l'objet.

Madame LEGREGEOIS, secrétaire générale du CSMM, commence par remercier Jean-Frédéric Laurent et l'UPF qui a apporté son expertise et des compléments sur la partie portuaire, retravaillée avec le rapporteur Jean-Emmanuel Crépin. Elle détaille les ajustements apportés aux recommandations 35, 36, 37, 39, 40, 41 et 43. Pour la recommandation 35, elle précise que l'intensité d'activité dans les ports liée à l'implantation et la maintenance de champs d'éoliennes a bien été prise en compte. La recommandation 36 met en évidence l'importance du dialogue entre l'État et les régions, structurant pour la projection et l'insertion de ces grands projets. La recommandation 37 souligne les enjeux de prise en compte des différentes servitudes et zones à caractéristiques particulières, ainsi que les travaux nécessaires avec la DGAC et le ministère de la Défense. La recommandation 39 apporte des précisions sur la structuration des schémas de financement et le portage multi-acteurs des projets. La recommandation 40 mentionne de manière experte les sociétés de projets et les dispositifs d'accompagnement et de financement souhaités, en supprimant la notion de partenariat public-privé, jugée imprécise et peu inclusive. La recommandation 41 intègre des exigences complémentaires en matière d'identification des fournisseurs et sous-traitants, du point de vue de leur qualité, de l'éthique et du contenu local, à refléter dans les cahiers des charges des appels d'offres. Enfin, la recommandation 43 clarifie les objectifs de financement concernant la structure de portage multi-acteurs et les sociétés de projets. Madame LEGREGEOIS indique que ces évolutions sont consensuelles et permettent d'aller plus loin dans le caractère opérationnel des recommandations d'autant que la DGITM a validé ces ajustements.

Elle mentionne ensuite deux évolutions de recommandations, consensuelles. La première concerne la recommandation 10 portant spécifiquement sur le point traitant de la question des conventions collectives nationales applicables aux marins embarqués à bord de navires EMR et qui est le fruit d'un travail de concertation entre la DGAMPA, Armateurs de France et le rapporteur Emmanuel Chalard. Elle précise que les conventions collectives nationales et leurs ambitions dimensionnent la portée du dispositif de l'état d'accueil, et que ce travail est important, même si la liste des conventions collectives applicables n'est pas mentionnée. Elle souligne que ce travail se poursuivra, notamment pour les navires de moins de 250 tonneaux. La deuxième évolution concerne la sécurité des navires et les référentiels applicables aux CTV. Madame LEGREGEOIS indique qu'un travail important a été mené par Delphine Plurien, reflétant l'expertise des bureaux d'études avec lesquels Piriou travaille, ainsi que les auditions menées auprès des armateurs de CTV. Elle souligne la convergence entre l'administration, les armateurs et les chantiers pour éviter toute surcharge, notamment en termes de surcoût pour la construction navale. Elle rappelle que le référentiel HSC Passager a été désigné comme applicable pour la construction des CTV battant pavillon français, mais que des questions persistent quant à un éventuel surcoût par rapport au référentiel HSC Cargo. Elle conclut en indiquant que la question l'alignement de la réglementation française avec d'autres standards internationaux a été supprimée, tout en soulignant la nécessité de poursuivre le travail pour que la réglementation française soit un atout et non un handicap.

Monsieur CHALARD commence par remercier la Secrétaire Générale et formule quelques remarques de forme. Il souligne que le terme de « charge sociale » devrait être remplacé par « cotisation sociale ». Il relève également des erreurs de terminologie dans le rapport, comme l'utilisation de « code du travail maritime » au lieu de « code des transports » aux pages 37, 21, 28 et 38. Il aborde ensuite la question de la Commission Centrale de Sécurité (CCS) et des Commissions Régionales de Sécurité (CRS), en réponse à une rédaction du rapport, ayant été supprimée, portant sur la lourdeur de ces commissions. Il précise que le contrôle de la plupart des navires est réalisé de manière standard par les sociétés de classification, et que le recours en Commission répond à des demandes de dérogations de la part des armateurs et des constructeurs. Aussi, il précise que les réunions de la CCS, qui se tiennent tous les mois, traitent des volumes importants de documents et de procès-verbaux, nécessaires à la préservation de la sécurité des marins et des navires. Il conclut en indiquant que l'apport de la DGAMPA, notamment par le président de la CCS, rétablit la vérité sur ce point et comble les autres remarques formulées.

La Secrétaire Générale prend acte des remarques de Monsieur Chalard et souligne l'importance de conserver les différentes approches dans le rapport : celle des armateurs, celle de l'administration et celle des syndicats. Elle rappelle que la CCS est chère à tous et que son rôle a été souligné par le président de la CCS et intégré dans le rapport.

Madame VANDEWALLE tient à remercier les membres du groupe de travail pour le travail mené et la tâche délicate de Madame LEGREGEOIS, secrétaire générale du CSMM, de lier toutes les positions. Elle exprime la satisfaction d'Armateurs de France quant au rendu du rapport et remercie le CSMM pour le report de la validation, qui a permis d'apporter les dernières modifications. Elle conclut en indiquant que le rapport est satisfaisant et reflète fidèlement les travaux menés.

Monsieur CHALARD, se félicite de la sortie de ce rapport, qui reflète de manière fidèle les positions des uns et des autres. Il souligne que ce rapport n'est pas un consensus, mais exprime fidèlement les positions et les évolutions souhaitées. Il mentionne le travail considérable du Groupement des Industries de Construction et Activités Navales (GICAN), qui a permis d'obtenir une perspective quantitative sur la construction de navires et les emplois de marins qui en découlent. Il souligne enfin que ce rapport met en visibilité les enjeux et les évolutions souhaitables pour protéger la profession, fortement attaquée autour des questions liées aux EMR.

La Secrétaire Générale conclut en indiquant que le rapport est prêt à être adopté après un an de travaux importants fruits des contributions substantielles, expertes et avec de la vision des rapporteurs et de l'ensemble des contributeurs et contributrices au sein du CSMM et aussi en ce qui concerne les entités auditionnées. Elle souligne que la temporalité est bienvenue, car la publication de la PPE 3 début janvier 2026 permettra de donner une perspective intéressante pour le Conseil supérieur de la marine marchande et pour les recommandations portées par ce rapport. Elle annonce que le rapport sera mis en forme comme cela a été fait pour le rapport transmanche, afin qu'il puisse être diffusé et porté par chacun.

La Présidente approuve ce rapport et se dit ravie du travail accompli. Elle souligne qu'il est maintenant temps de penser au prochain sujet, mais propose de laisser cela pour la prochaine séance de rentrée, prévue le 12 février 2026. Elle évoque quelques idées de sujets pour les futurs groupes de travail, mais précise que cela sera abordé lors de la prochaine séance.

Monsieur QUITOT souligne que ce rapport apporte une feuille de route pour la DGAMPA et les services de l'Etat mais également les filières sur un sujet extrêmement important, et qui nécessite une approche partagée. Il remercie tous les membres pour les éclairages apportés dans ce rapport.

La Présidente conclut en remerciant tous les membres du Conseil supérieur de la marine marchande pour leur travail. Elle leur souhaite de bonnes fêtes et annonce que la prochaine séance plénière du CSMM aura lieu le 12 février 2026.

## Annexes

### 1. Armateurs de France – Position amendée sur le projet de décret « NOR : TRAT2530416D » portant application aux ports maritimes de la loi n°2025-532 du 13 juin 2025 visant à sortir la France du piège du narcotrafic et portant diverses dispositions relatives à la sûreté maritime et portuaire

Le projet de décret répond à plusieurs demandes portées par les armateurs :

- **Reconnaissance du rôle des armateurs comme victimes et non complices du narcotrafic.** L'esprit du décret, qui vise à renforcer la chaîne de sûreté portuaire pour mieux contrer les infiltrations criminelles, est alignée avec la position défendue par les compagnies. L'objectif de mieux protéger navires, équipages et cargaisons traduit une sécurisation accrue des interfaces portuaires, en amont de l'intervention des armateurs.
- **Renforcement des contrôles portuaires et des capacités d'intervention de l'État** pour lutter plus efficacement contre les réseaux criminels.
- **Clarification des responsabilités au sein de la chaîne de sûreté portuaire**, ce qui contribue à éviter que les armateurs ne soient tenus responsables de failles se situant dans les terminaux ou dans des zones qui ne relèvent pas de leur contrôle.
- **Harmonisation et cohérence accrues du dispositif national**, en réponse à la demande d'une doctrine plus homogène limitant les divergences entre ports.
- **Prise en compte de la dimension numérique du risque**, à travers le renforcement partiel des exigences en cybersécurité.
- **De nombreuses dispositions du décret reprennent ou s'inspirent directement du cadre ISPS**, ce qui contribue à une certaine continuité réglementaire et facilite l'appropriation du texte par les acteurs déjà familiers de ce dispositif.

#### ADF identifie plusieurs points de vigilance :

- **Sûreté renforcée mais fluidité opérationnelle non garantie** : le décret impose davantage de contrôles, des obligations de surveillance renforcée et une intensification des interactions avec l'État, ce qui pourrait entraîner des délais opérationnels supplémentaires, non compensés à ce stade par des mesures facilitatrices. La sûreté est renforcée, mais sans garantie de maintien de la fluidité logistique.
- **Incertitude sur le financement des nouvelles obligations** : le texte ne clarifie pas la répartition des coûts liés aux nouvelles exigences (surveillance renforcée, infrastructures, systèmes de détection, équipements lourds). Les acteurs s'interrogent sur la possibilité d'un soutien public et sur la légalité d'un financement privé pour des missions pouvant relever du régalien.
- **Risque de transfert de missions régaliennes vers les opérateurs privés** : certaines mesures pourraient être interprétées comme déléguant aux terminaux des missions relevant normalement de la sécurité intérieure (détection, inspection initiale,

signalement structuré). La frontière entre responsabilités publiques et privées n'est pas suffisamment clarifiée.

- **Sécurisation humaine et anti-corruption insuffisamment traitées** : Le décret ne généralise pas les enquêtes administratives ni les contrôles d'intégrité pour tous les intervenants en zone sensible, alors que les armateurs les appellent de leurs vœux. La dimension anti-corruption, pourtant essentielle face au narcotrafic, n'est pas explicitement abordée.
- **Absence de dispositions relatives à la protection des équipages et au risque de criminalisation** : aucune mesure ne prévoit d'encadrement de la responsabilité pénale des marins en cas de découverte de stupéfiants, ni de protocole garantissant leurs droits fondamentaux. Ce point représente une préoccupation majeure pour les armateurs à l'international.
- **Variabilité locale du dispositif et hétérogénéité entre ports** : même si le décret harmonise la doctrine nationale, il renforce aussi le pouvoir d'appréciation du préfet. Cela peut conduire à des différences entre ports, une imprévisibilité opérationnelle pour les compagnies et la nécessité d'ajuster les procédures navire-port à chaque escale.
- **Innovation technologique non accompagnée par l'Etat** : Les compagnies investissent déjà dans l'IA, le suivi des conteneurs et l'analyse de données, et appellent à un soutien public à l'innovation et à une meilleure intégration des technologies de détection. Le texte ne prévoit pas de mécanismes de mutualisation ou de promotion de l'innovation technologique.
- Enfin, il est à noter que les **ports secs (dépôts intérieurs)** ne sont pas intégrés dans le périmètre du décret, alors même qu'ils constituent une **vulnérabilité reconnue** de la chaîne logistique. Cette absence interroge sur la cohérence globale du dispositif de lutte contre le narcotrafic, dès lors que ces sites peuvent être utilisés pour des opérations de dissimulation ou de compromission en amont ou en aval des ports maritimes.

## 2. Avis de la CGT sur la "Saisine pour avis Codification code des douanes - dont Réserve pavillon UE"

*Nous saluons le report d'un mois, accordé par le Directeur de la DGAMPA sur la consultation du CSMM. A cette occasion, le travail des services a permis d'assurer un texte conforme aux 2 règlements européens sur les services portuaires et le cabotage national.*

*Nous votons contre la nouvelle codification des articles du Code des Douanes, dont la rédaction était antérieure aux 2 règlements européens.*

*Nous sommes contre les 2 règlements européens qui ne permettent pas à la France d'étendre la réserve du pavillon Français à tous les services portuaires au sens du règlement et aux services et transports maritimes réguliers y compris dans nos eaux territoriales au sens du règlement sur le cabotage.*

*Nous sommes contre les 2 règlements européens qui instaurent une réservation de pavillon européen sans la limiter aux Premier registre des pays européens, à l'exclusion des pavillons sous registres BIS ou de complaisance tels que ceux de Malte et Chypre.*

*Notre avis vise à motiver une clarification européenne et nationale par l'Etat français en direction du Conseil européen du Conseil de l'Union européenne et de la Commission européenne.*