



GOVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Conseil supérieur de la marine marchande

Le Conseil supérieur de la marine marchande (CSMM) s'est réuni le **jeudi 12 février 2026** à 14h00, sous la présidence de Madame Christine EZCUTARI.

Étaient présents :

Membres au titre de l'État : BANEL Éric, CUBIER Stéphanie, SADOON Lucie.

Membres représentant les armements : BEY Bertrand, BOZZONI Fernand, GAILLARD André, LOUIS DREYFUS Edouard, MARTENS Laurent.

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

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

Membres au titre des personnalités qualifiées : BIDOIRE Jean-Pascal, CLEMENT-LAUNOY Valérie, DANIEL François, DELEBECQUE Phillipe, DELSALLE Bruno, DETRIMONT Lise, LATRON Valérie.

Absents excusés, ayant confié un pouvoir : JAMOT Xavier, POIVRE D'ARVOR Olivier, BIWAND Loïc, TRIOLLE Alain, ROUE Jean-Marc, CARMES Olivier, CHALUS Jean-Pierre, CORBEL Jean-Paul, PLURIEN Delphine.

Présents à titre d'expert : VANDEWALLE Maha, GOSSELIN Alizée, QUITOT Jean-Philippe, HANNEDOUCHE Antoine, DUFAU Rafaël, VIDAILLAC-JIMENEZ Paul, TRAORE Hawa.

ORDRE DU JOUR

1. Validation du compte-rendu de la séance plénière du 20 novembre 2025
2. Retour sur l'avis du CSMM du 2 février 2026 relatif à l'article 16 du projet de loi-cadre relative aux transports : discussions et plan d'action
3. Présentation de l'analyse relative au développement de l'activité container des 3 places portuaires de la façade Atlantique (Bordeaux, Nantes St Nazaire et Brest) (FNPD CGT)

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

Madame EZCUTARI, Présidente du Conseil supérieur de la marine marchande, ouvre la séance plénière en rappelant quelques actualités survenues depuis la dernière séance du Conseil, le 12 décembre 2025. Elle annonce que le rapport du CSMM relatif à l'ancrage territorial de l'éolien en mer français, portant constats et propositions, a été remis au ministre Tabarot en mains propres, dans le contexte de la signature par le Premier ministre du décret portant la 3^{ème} Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE 3). Elle souligne que le ministre, sa directrice de cabinet Katayoune Panahi, son conseiller Joel Hamman et la DGAMPA ont apprécié cette remise et salué les travaux des rapporteurs et l'expertise mobilisée. Elle indique que le ministre a en particulier noté plusieurs aspects et recommandations du rapport, notamment en ce qui relève de l'acceptabilité sociale des projets d'éoliennes en mer, la création de certificats de compétences et formations maritimes et portuaires adaptées à l'exploitation et la maintenance des parcs éoliens en mer, et l'utilisation de leviers déjà existants comme les dispositifs d'Autorisation de Transport Déterminé (ATD) ou celui de l'État d'Accueil. Elle précise que le ministre encourage à communiquer autour de ce rapport et de ses 43 recommandations. Elle annonce que la version électronique du rapport sera rendue disponible sur le site internet du Conseil et que des exemplaires papier peuvent être envoyés sur demande. Elle indique également que des éléments de langage seront envoyés aux membres pour faciliter la communication via leurs propres réseaux. La Présidente mentionne ensuite deux points pratiques : la mise en ligne du trombinoscope du CSMM et la remise d'une attestation de droit à l'image aux membres à distance. Elle partage également le calendrier prévisionnel du Conseil pour les années 2026 et 2027. Elle donne ensuite la parole à Eric Banel, directeur général des affaires maritimes, pour un point d'actualité.

Monsieur BANEL, Directeur Général des Affaires Maritimes, de la Pêche et de l'Aquaculture, commence par saluer la qualité du rapport sur l'ancrage territorial de l'éolien en mer, qui permettra d'orienter l'action des administrations. Il souligne l'importance du travail du Conseil supérieur de la marine marchande, créé en 1898, et l'invite à poursuivre ses actions tant de dialogue et de co-construction sur les projets de textes qui lui sont soumis que d'analyse de fond pour accompagner les secteurs de la marine marchande et des ports. Eric BANEL évoque la récente tenue du salon Euromaritime, où l'écosystème de l'innovation était particulièrement dynamique, permettant la rencontre de nombreuses entreprises et start-up travaillant sur les sujets de décarbonation, de formation ou d'égalité professionnelle : construction navale,

systèmes d'information maritimes, carburants alternatifs et innovation vélique. Il rappelle que deux ministres (la ministre Chabaud et le ministre Martin) étaient présents lors de cet événement, ce qui a permis d'organiser plusieurs séquences, dont le comité stratégique de filière des industries de la mer. Il salue l'obtention de l'allocation de 70 millions d'euros en provenance des revenus de l'ETS maritime au ministère de la Mer et à la DGAMPA pour financer la décarbonation du maritime, et précise que cette somme sera principalement gérée par l'ADEME. Il annonce que ces financements devraient être mis en œuvre à travers un appel à projets, attendu fin mars, avec une convention signée entre la DGAMPA et l'ADEME. Monsieur BANEL précise que l'objectif est de soutenir le passage à l'échelle des solutions techniques et innovantes respectueuses de l'environnement sur l'ensemble de la chaîne de valeur : construction, infrastructures et exploitation. Il mentionne aussi qu'une part de subvention sera réservée au bénéfice de MEET 20250 .

Monsieur BANEL souligne également les 20 ans du Registre International Français (RIF), qui se porte bien et est en pleine croissance, et salue le travail des équipes du Guichet unique du RIF en particulier, et de l'ENSM pour ce qui concerne la formation des officiers. Il aborde ensuite deux sujets d'actualité : le combat mené à l'international au niveau de l'OMI pour la décarbonation du maritime, et la mission de médiation confiée à messieurs François Lambert et Bernard Mazuel pour travailler sur le sujet important du transport maritime français en Méditerranée, avec une attention particulière à la situation des compagnies Corsica Linea et La Mériidionale.

Monsieur BANEL conclut en abordant le sujet du transfert de certaines dispositions du code des douanes vers le code des transports, à droit constant en premier lieu puis dans un second temps avec l'élargissement du champ d'application de l'article 257 aux navires de services. Il s'agit d'une orientation politique claire prise par le Gouvernement en ce qui concerne en particulier la réservation de pavillon et les hypothèques maritimes. Sur le plan européen, il indique que l'article 260 du code des douanes fait l'objet d'une mise en demeure reçue de la Commission européenne, procédure préalable à un contentieux. Cette procédure mobilise et continuera de mobiliser toute l'attention de sa direction générale et de la direction des affaires juridiques du ministère. Il confirme que le Gouvernement français, convaincu de la force et de la pertinence juridique de ses arguments, défendra la réservation de pavillon auprès des autorités européennes, en ce qui concerne en particulier le régime du remorquage portuaire.

Monsieur **CHALARD**, secrétaire général de la FOMM CGT, remercie Monsieur BANEL et intervient pour demander des précisions sur le processus de recodification en cours du code des douanes, en particulier concernant l'article 257, à propos duquel il n'a pu entendre les propos du Directeur Général des Affaires Maritimes de la Pêche et de l'Aquaculture pour des raisons de connexion. Il exprime l'inquiétude partagée par certains armateurs et membres de la représentation nationale quant à la réservation de pavillon français autorisée par le règlement européen. Il demande une plus grande transparence dans les négociations avec la Commission européenne et souhaite que les acteurs soient informés directement par les services concernés, plutôt que par la presse.

Monsieur **BANEL** répond en précisant que le contentieux avec la Commission européenne ne porte que sur l'article 260, et que concernant l'article 257 la réservation de pavillon européen sera bien étendue aux navires de service. Il réaffirme l'objectif de méthode de travail sera

transparente et inclusive, en associant toutes les parties prenantes, y compris les organisations syndicales et les organisations d'armateurs ou portuaires.

La **Présidente** donne ensuite la parole à Monsieur Castillo, qui souhaite s'exprimer autour de plusieurs points d'actualité.

Monsieur **CASTILLO**, secrétaire général de la FEETS FO, remercie la Présidente et demande un point d'actualité sur le suivi de la loi Le Gac et des contrôles réalisés depuis la mise en place du dispositif Transmanche, ainsi que sur la lettre de mission concernant la concurrence sur les navires à passagers en Méditerranée. Il évoque également la stratégie nationale portuaire et la question des tarifs des concessions autoroutières, qui pourraient influencer le report modal du trafic conteneur vers le transport routier.

Monsieur **BANEL** répond en indiquant que la lettre de mission concernant les navires à passagers en Méditerranée pourra être partagée. Il poursuit en expliquant que les contrôles sur les ferries opérant des liaisons transmanche se poursuivent, avec un objectif de 100% des compagnies maritimes de ferries actives sur cette zone et touchant la France contrôlées d'ici la fin de l'année. Il précise que les compagnies se sont adaptées aux préconisations du texte, ce qui a entraîné des changements d'équipage sur les navires. Il indique toutefois que les procédures en cours relèvent des compétences de la Direction Générale du Travail et que la DGAMPA n'a pas forcément la main de ce point de vue. Il mentionne également les échanges en cours avec les administrations britanniques pour affiner les contrôles sur la partie septentrionale de la Manche. Il annonce la création d'un groupe de travail dédié aux conditions sociales à bord des navires à passagers à Bruxelles à la demande de la France, et souligne que la France reste relativement isolée sur le sujet au niveau européen.

Monsieur **QUITOT** complète en soulignant que les contrôles sur les liaisons Transmanche visent davantage la profondeur que le volume. Il invite en effet à noter que les compagnies de ferries se sont adaptées aux dispositions de la Loi Le Gac. Il indique qu'en pratique les nationalités des marins ont évolué, avec une adaptation aux cycles courts de travail, et qu'il n'y a pas d'élément laissant penser à des contournements. Il abonde dans le sens du Directeur Général des Affaires Maritimes de la Pêche et de l'Aquaculture en précisant que des contacts sont en cours avec les administrations britanniques pour affiner les contrôles.

Monsieur **GONSSE**, représentant la FNTPA CFDT, en référence à la consultation électronique qui a été opérée durant les jours précédents sur le projet de loi-cadre relatif aux transports, exprime sa forte désapprobation de méthode et l'urgence créée au sein du CSMM. Il indique que les membres doivent impérativement avoir le temps de débattre et de s'exprimer sur des textes si importants. Il demande une clarification sur la méthodologie qui sera appliquée en 2026 pour éviter de revivre des situations où les membres sont saisis en urgence.

La **Présidente** reconnaît que la méthode de consultation en urgence n'est pas idéale et que le Conseil a réagi en conséquence lors du vote effectué, exprimant son avis défavorable au projet de texte soumis. Elle indique que le Conseil a fait part de ces préoccupations au ministre en amont de la consultation, mais que la méthode de saisine reste tributaire du Gouvernement.

Monsieur **BANEL** rappelle que le rôle du CSMM est bien d'organiser une concertation ouverte, franche et éclairée. La DGAMPA, qui est le garant de ce fonctionnement, continuera d'y veiller. Il rappelle cependant qu'une procédure de saisine en urgence du CSMM est prévue par les textes et qu'elle a dû être utilisée en raison du court délai de consultation. Il indique que le

cabinet a pris acte du fait qu'il s'agit là d'un sujet sensible et que c'est justement à ce titre que la DGAMPA a proposé qu'un débat soit organisé lors de cette séance plénière.

Monsieur **COUTOURIS**, secrétaire général de la FNPD CGT, exprime-lui aussi son désaccord avec la méthode de consultation et remercie la Présidente et le directeur général d'avoir proposé un moment de débat complémentaire. Il s'inquiète également face à la publication prochaine de la stratégie portuaire européenne et la militarisation des ports français, ainsi que les réponses évasives concernant les investissements nécessaires. Il indique que l'ensemble des organisations patronales et syndicales du secteur ont rencontré la Commission européenne récemment et que les discussions n'ont pas été fructueuses. Il souligne l'importance d'une stratégie portuaire française cohérente et demande des réponses claires de la part de l'État.

Madame **CUBIER**, sous directrice des ports à la DGITM, remercie Monsieur Coutouris pour son intervention et précise que la stratégie portuaire européenne sera publiée en mars 2026 et que la DGITM travaille sur des ajustements avec la Commission européenne. Elle salue l'initiative de la CGT et indique que la DGITM examinera avec attention les documents et propositions présentés.

1. Validation du compte-rendu de la séance plénière du 20 novembre 2025

La **Présidente** remercie les membres et l'administration pour ces différents échanges et propose de passer la validation du compte-rendu de la séance plénière du 20 novembre 2025. Elle indique que quelques ajustements ont été apportés par la Mission Flotte de Commerce de la DGAMPA et la FNPD CGT et que le compte-rendu est prêt à être validé. En l'absence d'expressions formulées par les membres, le compte-rendu est adopté.

2. Présentation de l'analyse relative au développement de l'activité container des 3 places portuaires de la façade Atlantique (Bordeaux, Nantes St Nazaire et Brest) (FNPD CGT)

La **Présidente** introduit la présentation de l'analyse relative au développement de l'activité conteneur des trois places portuaires de la façade Atlantique (Bordeaux, Nantes-Saint-Nazaire et Brest), menée par la CGT Ports et Docks qu'elle remercie pour ce travail de qualité. Elle rappelle que des tables rondes ont été organisées en octobre 2025 pour analyser le trafic de conteneurs et proposer des mesures. Elle donne la parole à Serge Coutouris pour introduire l'analyse réalisée.

Monsieur **COUTOURIS** remercie la Présidente du CSMM pour cette introduction et propose de présenter le document produit par la CGT. Celui-ci fait état d'un déclin de l'activité conteneur sur la façade Atlantique, malgré un potentiel important. Il souligne que les ports de Bordeaux, Nantes-Saint-Nazaire et Brest pourraient générer 1,5 million de conteneurs par an, mais n'en traitent actuellement que 190 000. Il propose la création d'une ligne de feeders multimarques pour désengorger les ports principaux et relier Brest, Saint-Nazaire et Bordeaux, afin de répondre aux objectifs écologiques et de compétitivité.

Monsieur **ROUSTEING**, représentant la FNPD CGT, présente l'analyse en mettant d'abord en lumière l'absence de stratégie portuaire nationale et ses conséquences sur les ports de la façade Atlantique, notamment Bordeaux, Nantes-Saint-Nazaire et Brest. Ces ports ont connu une baisse de trafic de 30 % en dix ans (184 000 EVP traités, dont 133 000 à Saint Nazaire contre 264 900 en 2015) alors que, compte tenu du bassin de population demeurant dans leur hinterland, ils devraient traiter 1,5 million de conteneurs par an. Le transport routier apparaît être la cause principale de cette situation, et ses externalités négatives sont soulignées dans le rapport : pollution, bruit, concurrence déloyale (les transporteurs routiers étrangers ne paient ni taxes ni cotisations sociales en France), et un coût pour la collectivité de 360 € par conteneur routier contre 120 € en cabotage maritime. Pour inverser cette tendance, la CGT propose la création d'une ligne de feeders multimarques reliant Brest, Saint-Nazaire et Bordeaux. Cette solution permettrait de désengorger les grands ports, de répondre aux objectifs écologiques, et d'éviter la dépendance à un seul opérateur, comme c'est actuellement le cas avec CMA CGM à Bordeaux. MSC opère quant à elle sur Brest et Saint Nazaire. Monsieur Rousteing insiste sur la nécessité d'une approche multimodale (feeder, ferroviaire, routier) et d'une implication forte de l'État pour réunir tous les acteurs et garantir la pérennité des ports. Il conclut en appelant à une discussion collective pour concrétiser ce projet et assurer un développement équilibré des ports français.

Monsieur **GAILLARD**, président de la Fédération Française des Pilotes Maritimes, rebondit sur les propos de Monsieur Rousteing en évoquant la situation du port de Brest, où les lignes de conteneurs sont menacées par la concurrence routière et la congestion du port du Havre, qui force les navires feeders à sauter cette escale. Il souligne que la fermeture de cette ligne aurait un impact négatif sur l'activité économique locale.

Monsieur **JONQUIERE**, président de la l'Union Nationale des Industries de Manutention, salue l'initiative de la CGT et souligne l'importance de revaloriser les ports décentralisés. Il indique que l'Union des Ports de France (UPF) et l'Union Nationale des Industries Maritimes (UNIM) travaillent sur une étude de marché pour proposer des solutions, notamment un open feeder.

Monsieur **LAURENT**, délégué général de l'Union des Ports de France, souligne l'importance de la souveraineté portuaire et la nécessité de trouver des solutions pour redéployer l'activité conteneurs sur la façade Atlantique. Il salue l'initiative de la CGT et de l'UNIM et propose de travailler collectivement sur ce sujet.

Monsieur **CHALARD** salue l'initiative de la FNPD et souligne la nécessité de discuter des conditions sociales à bord des navires dans le cadre de la mise en place d'un open feeder, comme l'analyse le recommande.

Monsieur **CASTILLO** salue l'étude de la CGT et s'associe aux avis tendant à argument dans le sens de la nécessité de dynamiser le trafic de marchandises conteneurisées sur la façade Atlantique. Il évoque la stratégie nationale portuaire et la question des tarifs des concessions autoroutières, qui pourraient influencer le report modal du trafic conteneur.

Madame **CUBIER** remercie les membres du CSMM pour leur engagement et indique que la DGITM examinera avec attention les documents et propositions présentés. Elle souligne l'importance de la question de l'aide à la pince et propose d'investiguer les pistes évoquées.

Monsieur **COUTOURIS** conclut en rappelant la nécessité d'une stratégie portuaire française claire et d'investissements significatifs pour éviter l'abandon des ports de la façade Atlantique.

La **Présidente** propose de faire un point sur ce sujet d'ici la séance plénière d'avril et passe au dernier point de l'ordre du jour relatif à l'article 16 du projet de loi cadre relatif aux transports.

3. Retour sur l'avis du CSMM du 2 février 2026 relatif à l'article 16 du projet de loi-cadre relative aux transports : discussions et plan d'action

La **Présidente** rappelle le contexte de l'article 16 du projet de loi cadre, qui propose d'uniformiser un prix unique facturé aux compagnies maritimes par les entreprises de manutention pour l'ensemble des opérations de transbordement portuaires, comprenant ainsi les opérations de transbordement vers les barges fluviales, aujourd'hui non prises directement en charge par les compagnies maritimes. Les opérateurs fluviaux doivent donc supporter ce coût et l'inclure dans leur prix, ce qui grève leur compétitivité par rapport à d'autres modes. La Présidente indique que le gouvernement a saisi le Conseil en urgence fin janvier pour examiner ce projet de loi, et à propos duquel il a rendu un avis défavorable avec la répartition suivante : 6 votes favorables, 14 votes défavorables et 4 abstentions. Elle souligne que la rédaction du texte est jugée incomplète et insécurisante sur les plans juridiques et économiques pour les manutentionnaires, les compagnies maritimes et les clients du transport. Elle mentionne que les armateurs ont proposé l'utilisation des accords de place, à l'image de ce qui a été mis en place à Dunkerque en 2016.

La Présidente indique ensuite avoir reçu une demande d'Entreprises Fluviales de France (E2F) pour présenter ce sujet au CSMM, mais que la venue de leur délégué général n'était pas possible pour des questions d'agenda. Elle se propose de présenter la note argumentaire d'E2F sur cette problématique. Elle commence par rappeler que la mesure vise à favoriser le développement des ports français et la décarbonation de leur hinterland en renforçant la part de marché des modes de transport massifiés. Elle souligne que cette disposition a été testée avec succès au Grand Port Maritime de Dunkerque, où les volumes de marchandises transportés par le fleuve ont doublé dès 2017. Elle indique que la rédaction actuelle du texte doit être adaptée pour se concentrer sur les responsabilités contractuelles et leur périmètre, et indique qu'E2F propose une formulation alternative pour clarifier les relations contractuelles et rétablir l'équité de traitement entre les modes de transport : *« L'entrepreneur de manutention opère pour le compte de l'armateur maritime toutes les opérations qui réalisent la mise à bord et le débarquement des marchandises conditionnées en conteneur y compris les opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre-plein, qui en sont le préalable ou la suite nécessaire incluant le chargement ou le déchargement sur remorque, wagon ou bateau fluvial ».*

Madame **CUBIER** présente les dernières évolutions du projet de texte suite à l'examen par le Conseil d'État et la présentation en Conseil des ministres. Elle indique que le Conseil d'État a confirmé que le projet d'article ne porte pas d'atteinte disproportionnée à la liberté contractuelle et à la liberté d'entreprendre. Elle précise que la nouvelle rédaction intègre ces dispositions à l'article 17 à la place de l'article 16 et propose l'expression « prix identique » plutôt que « prix unique ». Elle indique que le texte a été déposé au Sénat avec cette modification dans le cadre de la procédure accélérée. La sous-directrice des ports estime que le Sénat examinera ce texte en avril, compte tenu des élections municipales, ce qui laisse aux membres du CSMM quelques mois pour affiner collectivement la rédaction, note-t-elle.

Monsieur **JONQUIERE** souligne le caractère complexe des opérations de manutention portuaire et convient que l'objectif reste de favoriser le report modal vers le fluvial. Il précise par ailleurs que les manutentionnaires effectuent une prestation supplémentaire lors du chargement d'une barge fluviale, et que celle-ci doit être rémunérée.

Monsieur **COUTOURIS** prend la parole pour s'étonner du processus d'élaboration de ce texte. Le sujet étant connu depuis de nombreuses années, il estime que l'angle proposé par ce projet de loi n'est pas le bon. Il indique avoir échangé avec E2F à ce propos.

Monsieur **GONSSE** souligne que Dunkerque ne peut pas servir d'exemple universel pour tous les ports français, en raison en particulier des différences de taille et de contexte, et compte tenu des solutions locales convenues propres à la place portuaire et ses spécificités.

Monsieur **MARTENS**, délégué général d'Armateurs de France, indique à propos de l'article 17 de la loi cadre transport, la mise en place d'un groupe de travail entre organisations patronales représentatives concernées : E2F, TLF, l'AMCF, l'UTF, l'UPF, l'UNIM, l'AUTF et Armateurs de France. Il souligne que le groupe travaille de manière constructive pour trouver une solution consensuelle, mais que le calendrier serré rend la tâche difficile.

Monsieur **DANIEL**, délégué général de TLF Overseas, exprime ses craintes quant à la rigidification des opérations de manutention et des coûts associés, et souligne la nécessité de mesures locales adaptées aux spécificités de chaque port. Il rappelle enfin les faiblesses et limitations structurelles du réseau de voies navigables français

Monsieur **BEY**, directeur des affaires publiques du groupe CMA CGM, convient que l'objectif de la mesure est de favoriser le fluvial, mais qu'elle ne semble en l'état pas adaptée pour l'atteindre. Il propose de s'inspirer du modèle Shift-Scheme aux Pays-Bas, qui offre des aides dégressives pour favoriser le développement de nouvelles lignes fluviales. Il propose de favoriser l'activité fluviale par d'autres biais que celui d'un prix unique : subventions ou autres leviers, tout en laissant juridiquement la possibilité de procéder par le truchement d'accords locaux.

Monsieur **BANEL** conclut en soulignant l'importance illustrée ici des débats menés au sein du CSMM pour éclairer la décision publique. Il indique que le ministre est ouvert aux propositions consensuelles et que le calendrier permet encore des ajustements.

En l'absence d'autres remarques ou souhaits de prise de parole, la **Présidente** propose que lors de la prochaine séance, les progrès sur ce texte soient relatés, et clôt la séance en annonçant que la prochaine aura lieu le jeudi 12 mars à 14h.