



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Conseil supérieur de la marine marchande

Le Conseil supérieur de la marine marchande (CSMM) s'est réuni **jeudi 14 mars 2024** à 14h00, 69 Rue de Varenne à Paris, sous la présidence de Madame Christine EZCUTARI.

Étaient présents :

Membres au titre de l'État : SERVA Oudi, TRIFT Nicolas, TRIOLLE Alain

Membres représentant les armements : BOZZONI Fernand, CASANOVA Jean-Philippe, CAUBRIERE Henry, ROUE Jean-Marc

Membres représentant les ports : POLLET Mathilde

Membres représentant les industries de manutention : JONQUIERE Louis

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

Personnalités qualifiées: BIDOIRE Jean-Pascal, CLEMENT-LAUNOY Valérie, DELEBECQUE Philippe, DROUIN Louise,

Absents excusés, ayant confié un pouvoir: BANEL Éric, BONNECARRERE Magali, CARMES Olivier, CORBEL Jean-Paul, CREPIN Jean-Emmanuel, DELSALLE Bruno, GONSSE Franck, RAISON Stéphane, TANGUY David

Présents à titre d'expert: DE GUERRE Alix (DGAMPA), JORET Fabien (DGAMPA), MAUREL Sarah (DGAMPA), MEJECAZE Rémi (DGAMPA), TOCQUEVILLE Louise (DGAMPA),

ORDRE DU JOUR

1. Présentation des comptes- rendus des séances plénières du 14 décembre 2023 et du 18 janvier 2024
2. Point sur les investissements au service du développement des ports

3. Actualité des décrets d'application de la loi « visant à lutter contre le dumping social sur le transmanche et à renforcer la sécurité du transport maritime » ainsi de la stratégie de contrôle
4. Présentation du projet final de rapport du Conseil portant sur la lutte contre le dumping social sur les lignes maritimes régulières
5. Divers - Actualités

I. Approbation des compte-rendus des séances plénières du 14 décembre 2023 et du 18 janvier 2024

Madame la Présidente EZCUTARI souhaite la bienvenue aux membres du Conseil supérieur de la marine marchande (CSMM) pour cette séance plénière dont elle rappelle l'ordre du jour. Elle remercie l'ensemble des experts présents ce jour pour éclairer les différents points à l'ordre du jour.

Elle invite les membres du Conseil à rendre hommage aux membres d'équipage du vraquier TRUE CONFIDENCE, victime d'une attaque des Houthis la semaine précédant la séance (trois décès, deux grièvement blessés). En parallèle, 17 marins philippins du GALAXY LEADER demeurent otages des Houthis depuis novembre 2023.

Les comptes-rendus des séances plénières du 14 décembre 2023 et du 18 janvier 2024 sont ensuite soumis à approbation.

Monsieur LE VIGOUROUX, représentant de la CFE CGC Marins, revient sur la présentation par le BEAMer de son rapport annuel, lors de la séance précédente. Bien qu'il n'ait pas pu y assister, il considère que le fonctionnement de la structure n'est pas aussi idéale que la présentation pouvait le laisser entendre.

Les deux comptes-rendus sont adoptés à l'unanimité. Les modifications requises en amont sont prises en compte.

II. Point sur les investissements au service du développement des ports

Madame EZCUTARI rappelle que ce point a été mis à l'ordre du jour sur proposition du sous-directeur Ports et Transport Fluvial de la DGITM, Monsieur Nicolas TRIFT, qu'elle remercie. C'est un point bienvenu, les sujets portuaires sont essentiels à chacun des membres, dans leurs missions et au sein de ce Conseil.

Monsieur TRIFT, sous-directeur Ports et Transport Fluvial de la DGITM, indique que ce point s'inscrit dans une volonté plus large du CSMM de traiter d'avantage les sujets portuaires. Il rappelle le contexte de rigueur budgétaire qui s'inscrit au nombre des priorités du Gouvernement, et réaffirme que le Ministre des Transports tient à conserver de forts investissements portuaires qui font l'objet de sa présentation aujourd'hui.

Il rappelle les grandes ambitions fixées par la Stratégie nationale portuaire (SNP) :

- Accélérer la décarbonation des ports et la réindustrialisation verte ;
- Accroître leur compétitivité, notamment en augmentant les capacités portuaires et en développant le report des flux de marchandises vers les modes massifiés ;
- Créer de la valeur ajoutée dans les territoires.

C'est à partir de cette déclinaison stratégique qu'un plan d'investissement a été conçu sur la période 2023-2027. L'Etat consacrera 700 M€ à un programme d'opérations (investissements portuaires et déploiement de l'éolien offshore) pour un volume global d'investissement de 2,7 Mds€ intégrant la part des collectivités, de l'Union Européenne et des ports eux-mêmes.

Si l'on en détaille la répartition :

- 45% de développement capacitaire (construction et adaptation d'infrastructures)
- 27% de report modal (amélioration de la connexion avec des modes massifiés)
- 28% de transition écologique et énergétique

Sur la même période, d'autres investissements ferroviaires, fluviaux et routiers seront réalisés pour améliorer la connexion des ports à leur hinterland proche et lointain. L'Etat contribuera à hauteur de 1,4 Md€ pour un programme d'investissement global de 3,3 Mds€.

Un graphique¹ présentant la répartition des investissements publics par grands types d'opérations est présenté. Cela inclut :

- le volet portuaire des contrats de plan Etat-Région (CPER) ;
- le report modal ferroviaire ;
- la desserte routière des ports ;
- l'éolien en mer ;
- la modernisation de la desserte fluviale.

Si l'on cumule l'ensemble des investissements contribuant directement et indirectement au développement des ports, on atteint un volume d'environ 6 Mds€ d'investissement au total sur la période 2023-2027. Ce total comporte 2,1 Mds€ (1,4 Mds€ + 700 M€) issus de l'Etat, lesquels devraient provoquer un effet levier entraînant les 3,9 Mds€ restants.

Monsieur **TRIFT** précise que seuls les grands ports d'Etat sont ici décomptés, les ports régionaux faisant l'objet d'un traitement différencié reposant davantage sur les régions. L'exercice sera sans doute progressivement complété. S'en suit un échange avec les autres membres du Conseil.

Monsieur **LE VIGOUROUX** s'interroge sur le maintien dans le temps de tels investissements dans un contexte de restrictions budgétaires annoncées. Monsieur **TRIFT** indique que le premier projet de décret d'annulation budgétaire devrait demeurer sans impact sur les perspectives portuaires.

Monsieur **CASTILLO**, représentant FO pour le personnel maritime, rappelle que d'après leurs informations reçues par le Ministère [de l'écologie, des transports et de la cohésion des territoires], 342 millions de coupes budgétaires concerneront les infrastructures de transport. Monsieur **TRIFT** confirme ce chiffre, précisant que le programme budgétaire ministériel 203 destiné aux infrastructures prévoit plusieurs milliards d'euros. Les 342 millions d'euros ne

¹ Il est transmis en pièce jointe avec l'ensemble de la présentation

représentent pas une part significative du budget total et ne concerteront de toute façon pas les ports.

Monsieur **CASTILLO** souhaite par ailleurs savoir si le budget alloué aux infrastructures de transport maritime est en baisse au global. Monsieur **TRIFT** lui répond que du point de vue des CPER notamment, le budget a été doublé sur la période 2023-2027.

Monsieur **CASTILLO** s'intéresse ensuite aux investissements non pris en charge par l'Etat parmi les 6 milliards annoncés. Il demande s'il s'agit de montants garantis ou bien tributaires de la conjoncture économique. Monsieur **TRIFT** explique que, comme pour n'importe quel plan d'investissement, les sources sont multiples et peuvent varier en fonction de la conjoncture, mais que la majorité des volumes est objectivée et encadrée.

Monsieur **CASTILLO** soulève enfin la question de la mise en service des « méga-camions », craignant la reprise de parts de marché par le mode routier sur les modes ferroviaire et fluvial. Monsieur **TRIFT** n'y voit pas de bouleversement fondamental, l'enjeu du report vers les modes massifiés demeurant prioritaire pour des raisons de congestion et de réduction du bilan carbone.

Madame CLEMENT-LAUNOY, représentante de l'AUTF, aimerait savoir si ces prévisions sont corrélées aux croissances de trafic et, le cas échéant, de quelle manière celles-ci ont été prises en compte. Monsieur **TRIFT** explique qu'il existe deux indicateurs clef: d'une part, la reconquête de parts de marché avec un objectif de 80% de marchandises arrivant en France qui transitent par un port français à horizon 2040, d'autre part, le doublement de la part modale des modes massifiés à horizon 2030. Ces investissements visent à soutenir l'atteinte de tels objectifs.

Monsieur **CASTILLO** reprend la parole, souhaitant interroger le mécanisme d'autofinancement des ports. Il regrette que cette capacité repose souvent sur une réduction de la masse salariale. Monsieur **TRIFT** rappelle que l'autofinancement est basé sur les fonds propres et l'endettement. Dès lors, l'Etat pourra également dimensionner les projets par rapport aux retours sur investissement afin de garantir la solidarité des modèles économiques. Cette solidité entraîne un bénéfice global, dont la création d'emploi fait partie.

Monsieur COUTOURIS, représentant de la CGT pour les Ports et Docks, déclare au nom de sa fédération qu'il était dans l'attente d'annonces de ce type. Néanmoins, il considère qu'en l'absence de responsables du Ministère des Finances autour de la table, la discussion s'avère complexe. De plus, il regrette fortement ce qu'il considère comme une privatisation progressive des ports décentralisés. Sur la transition, il observe un manque d'anticipation menaçant la stabilité des trafics. Sur la reconversion des activités, il relève qu'un certain nombre d'axes restent à définir s'agissant du modèle économique à réinventer. Sur les investissements enfin, il s'inquiète des arbitrages effectués par l'UE qui refuse régulièrement la mise en œuvre de projets. Il indique en somme que ces sujets sont portés par la CGT depuis 30 ans et demeurent sur la table. Il est urgent selon lui d'éclaircir réellement ce qu'est la stratégie française en matière portuaire. De son point de vue, il ne fait aucun doute que le projet de Canal Seine-Nord ne permettra pas de reconquérir des parts de marché, au contraire. Sur la question du report modal, il y a une consultation en cours sur la stratégie fluviale à laquelle la CGT souhaite contribuer. Le manque de concertation est régulièrement observé. Reconnaissant qu'il y a quelques réponses, Monsieur **COUTOURIS** fait état d'un manque important de garanties. Alors que la CGT demandait 10 milliards d'investissement un an plus tôt, le total public-privé annoncé reste bien inférieur. Surtout, il s'inquiète de la part privée qui selon lui relève trop de la projection et insuffisamment de la certitude. Alors qu'en 2011 des volumes très importants étaient annoncés, il considère que la mise en œuvre effective de ces prévisions n'est pas au rendez-vous.

Madame **CLEMENT-LAUNOY** rappelle qu'au-delà du rôle de l'Etat et de tous les acteurs économiques, il ne faut pas oublier l'importance capitale de la qualité et la continuité de service, concluant au fait que l'Etat ne peut pas tout.

Monsieur ROUE, Président de Brittany Ferries, rappelle que des investissements surdimensionnés peuvent entraîner des conséquences sociales délétères. Selon lui, la participation de l'Etat peut effectivement avoir un effet levier pour impulser les investissements privés. Néanmoins, il souligne que de nombreux porteurs de projets se trouvent découragés par des délais de mise en œuvre concrète excessifs. Le sujet de l'allègement des procédures est selon lui un enjeu majeur. Concernant ensuite les CPER, Monsieur **ROUE** considère que les corps décentralisés sont moins affectés par la concurrence, étant centrés sur des hinterlands de proximité. Cela rend leur intégration à la réflexion d'autant plus pertinente.

Monsieur **TRIFT**, en réponse aux échanges, indique que la question de l'attractivité des ports dépasse le seul prisme de l'investissement. Le cadre réglementaire est également un facteur d'accélération car l'enjeu est de créer l'ensemble des conditions nécessaires à la poursuite des projets. Il ajoute que l'idée est effectivement d'intégrer les ports décentralisés à la stratégie présentée, précisant qu'il existe déjà des stratégies régionales portuaires construites en cohérence avec la stratégie nationale.

Monsieur JONQUIERE, Président de l'UNIM, rappelle s'agissant du contexte économique que le premier semestre 2024 est inférieur en termes de trafic à celui de 2023, alors même que ce dernier avait été marqué par une mobilisation contre la réforme des retraites. En ce qui concerne le contexte social plus général, il souligne son importance en matière d'attractivité, or la tension demeure. Il souhaite qu'il y soit remédié : la stabilité sociale est facteur de confiance, elle-même source de développement économique. Alors que les armateurs repensent leurs dessertes pour les ports français, le risque de détournement des marchandises des ports français se poserait en des termes bien réels en cas de mobilisation sociale d'ampleur. Il espère que l'ensemble des acteurs sauront stabiliser la situation pour garantir la réussite du plan d'investissement précédemment présenté.

Monsieur **COUTOURIS** assure que sa fédération et lui-même tiendront parole s'agissant de la stabilité, mais à la condition que les promesses qui leur ont été faites - notamment par le précédent ministre des transports - soient tenues en retour. Concernant la complémentarité des ports, il réaffirme la conviction de la CGT qui réside dans une exploitation plus large des ports décentralisés en matière de cabotage. Il critique leur mise en concurrence et appelle à leur renationalisation, car la situation l'inquiète et appelle selon lui à une grande vigilance.

Concernant les enjeux de concurrence, Monsieur **CASTILLO** indique que la récupération de parts de marché dans le secteur portuaire a des bénéfices conséquents en termes de production de richesses. Néanmoins, face à la rude concurrence imposée par les grands ports européens, il aimerait savoir si l'administration française a pris le temps d'analyser les dynamiques de ces derniers. Monsieur **TRIFT** répond négativement, et salue la remarque en confirmant l'intérêt d'une telle initiative.

Monsieur **ROUE** appelle à un rétrécissement des délais d'instruction prévus dans la future loi relative à l'industrie verte.

Madame POLLET, représentante de l'UPF, salue la richesse des échanges, qui témoigne des multiples enjeux que le secteur portuaire s'apprête à affronter. Monsieur **ROUE** abonde en ce sens, soulignant la réorganisation du transport maritime en cours dont les ports français doivent se préparer à tirer profit.

Madame **DROUIN**, représentante de TLF, rappelle l'attachement de son organisation à la stabilité, soulignant que tout flux logistique prend en compte ce critère avant de choisir un port.

Monsieur **CAUBRIERE**, représentant de la FFFP, fournit quelques chiffres relatifs aux trafics portuaires qu'il décrit comme alarmants : les ports du Havre et de Marseille ont en effet connu 30% de baisse de trafic depuis 2006, tandis que Rotterdam a gagné 20%.

III. Actualité des décrets d'application de la loi « visant à lutter contre le dumping social sur le transmanche et à renforcer la sécurité du transport maritime » et de la stratégie de contrôle

Madame **EZCUTARI** introduit ce point de l'ordre du jour et remercie les équipes du Bureau Travail Maritime de la DGAMPA qui se sont rendues disponibles à sa demande pour évoquer les dernières actualités relatives aux projets de décrets d'application de la loi du 26 juillet 2023 (déjà soumis pour avis au Conseil) et les modalités de contrôle relatifs à la lutte contre le dumping social sur le Transmanche. Le point de l'ordre du jour initialement prévu pour une présentation de l'accompagnement des marins effectué dans les ports, à l'international et en France, par l'International Transport Federation (ITF) a été annulé à la demande de certains membres du Conseil. La présidente en profite pour remercier l'ITF France pour sa disponibilité initiale et exprimer son regret de l'annulation.

Monsieur **CASTILLO** intervient. Il rappelle que ce point n'avait fait l'objet d'aucune objection lors de son évocation au cours de séances précédentes. Dès lors, son annulation l'interroge. Madame **EZCUTARI** lui répond dans la foulée que, face aux réserves de certains membres, elle n'a pas souhaité maintenir le point au risque qu'il se tienne dans un climat de tension. Elle n'est néanmoins pas fermée à ce qu'il se tienne à une autre occasion, sur la base d'un consensus trouvé en amont.

Madame **EZCUTARI** transmet ensuite la parole à Monsieur **MEJECAZE**, récemment nommé sous-directeur des gens de mer de la DGAMPA.

Monsieur **MEJECAZE**, sous-directeur Gens de mer au sein de la DGAMPA, salue l'ensemble des membres. En tant que nouveau sous-directeur, il explique souhaiter mener à bien la lutte contre le dumping social. Il en profite pour présenter la nouvelle cheffe du Bureau du travail maritime, Madame **MAUREL**. Cette nomination s'accompagne d'un renforcement des équipes avec le recrutement de Madame **TOCQUEVILLE**, chargée des questions européennes et internationales liées au dumping social.

Madame **MAUREL**, cheffe du Bureau Travail maritime présente les dernières avancées du projet de décret en Conseil d'Etat validée le 6 février 2024 par le Conseil d'Etat ainsi que le décret simple nécessaire lui aussi à la mise en œuvre de la loi dite Le Gac du 26 juillet 2023 n° 2023-659 qui instaure un cadre réglementaire strict pour garantir un salaire minimum horaire équivalent à celui des salariés français à l'ensemble des travailleurs des navires à passagers opérant entre la France et le Royaume-Uni ou les îles Anglo-Normandes. De plus, elle assure une durée de repos pour ces salariés, au moins équivalente à leur temps d'embarquement.

Pour l'application de cette loi, deux décrets sont nécessaires. Le premier, un décret en Conseil d'Etat, précise le champ d'application de cette législation, concernant les navires à passagers effectuant des lignes régulières et réalisant au moins 120 touchers dans un port français sur une période de douze mois. Le décret définit aussi la durée maximale d'embarquement à 14 jours, extensible à 21 jours pour les élèves et le personnel en formation, et annonce son entrée en

vigueur trois mois après publication, avec une mise en application différée de 12 mois pour les navires opérés sous marché public.

Le deuxième décret, un décret simple, concerne les modalités d'information des salariés et les documents nécessaires au contrôle de l'application de la loi. Il établit la nécessité de fournir aux salariés une reproduction des articles de la loi relative au salaire minimum et à l'organisation du travail, les coordonnées des services d'inspection compétents, ainsi que les conventions et accords collectifs applicables. Pour le contrôle, il liste les documents à tenir à disposition, tels que les listes d'équipage, les contrats de travail, les registres des heures de travail et de repos, et les bulletins de paie.

Madame **MAUREL** évoque ensuite la mise en œuvre effective et le contrôle du dispositif, soulignant la compétence conjointe de l'inspection du travail et des affaires maritimes pour assurer le respect des normes sociales françaises sur les navires entrant dans le champ d'application de la loi. Une stratégie de contrôle, élaborée conjointement par la Direction Générale du Travail (DGT) et la Direction Générale des Affaires Maritimes, de la Pêche et de l'Aquaculture (DGAMPA) est en cours de finalisation, et inclue des actions précises de mise en œuvre (conventions de coordination, séminaires et stratégie interministérielle de contrôle, dont la validation est attendue lors d'une réunion nationale en avril prochain).

Madame **MAUREL** met l'accent sur l'importance de poursuivre les efforts au niveau européen pour lutter contre le dumping social. Elle mentionne les initiatives récentes, au sein de la Commission européenne et lors de conférences organisées par la présidence belge du Conseil de l'UE, qui ont fait état du caractère central des thèmes de l'attractivité du secteur maritime, du renouvellement des effectifs, de l'inclusion des femmes, des conditions de travail et du bien-être des gens de mer. La France, soutenant ces initiatives, continue de plaider pour une harmonisation des salaires et des régimes de protection sociale au sein de l'UE, dans le but d'améliorer et d'uniformiser les conditions de travail à travers l'Europe, en s'appuyant sur la Convention sur le travail maritime de 2006 comme socle commun international. La DGAMPA porte d'ailleurs actuellement des amendements à la MLC qui vont dans le sens de la protection des gens de mer.

Madame **LEGREGEOS**, Secrétaire générale du CSMM, indique que la signature des décrets est prévue pour la semaine suivante par Hervé **BERVILLE**, Secrétaire d'Etat chargé de la Mer et de la Biodiversité. Elle ajoute également que le 8 mars dernier, les équipes de la DGAMPA se sont rendues à Bruxelles pour une conférence sur le bien-être des gens de mer organisée par la Présidence Belge de l'Union Européenne, dont l'on peut retenir la mise en évidence par les intervenants entre conditions de travail, fatigue et sécurité de la navigation.

Monsieur **LE VIGOUROUX** souhaite savoir si les listes d'équipage seront fournies sous format papier ou par voie informatique. Madame **MAUREL** lui répond que le choix est libre, mais que la voie électronique sera sans nul doute plus efficiente.

Monsieur **LE VIGOUROUX** demande si s'agissant des contrats de travail, ils seront tous fournis ou bien seulement un échantillon. Madame **MAUREL** lui répond que ce seront bien tous les contrats de travail qui seront requis.

Monsieur **LE VIGOUROUX** interroge l'efficacité des contrôles dans un contexte de sous-effectifs au sein de l'inspection du travail. Monsieur **MEJECAZE** lui affirme que c'est l'objet de la convention signée avec l'inspection du travail en juillet dernier, dans le but d'assurer une présence de suffisante en inspecteurs de terrain. La dynamique est positive. Néanmoins, il se veut réaliste : les effectifs ne pourront pas être pléthoriques, mais l'enjeu est bien de garantir l'efficacité et la durabilité du système de contrôles.

Monsieur **CASTILLO** soulève la question de la rétroactivité des 120 touchers. Monsieur **MEJECAZE** confirme que cette question a été traitée avec le Conseil d'Etat. Madame **MAUREL** précise ensuite qu'il s'agit moins d'une rétroactivité que d'un comptage pour l'année précédente en vue d'une entrée en vigueur au moment de la publication. Les mesures du décret ne s'appliquent que pour l'avenir, mais la comptabilité des paramètres s'étend sur une année jour pour jour précédant la signature du décret.

Monsieur **CASANOVA**, Délégué général d'ADF, salue la nomination de Monsieur **MEJECAZE**, rappelant les nombreux sujets sur la table de la sous-direction que ce dernier dirige désormais. Il déclare attendre la nomination de son remplaçant à la Mission Flotte de Commerce, tout comme celle du remplaçant de Christophe **LENORMAND** à la tête du service des flottes et des marins. Madame **LEGREGEOIS** indique que le premier poste prendra son poste le 1er juin prochain, et le second le 1^{er} mai.

Monsieur **LE VIGOUROUX** interroge l'administration sur l'état d'avancée de la *Task force Méditerranée* en matière de dumping social, lancée en juillet dernier. Madame **LEGREGEOIS** lui répond que la *Task force* poursuit ses travaux de constat et d'élaboration d'un plan d'action de lutte contre le dumping social en Méditerranée, en complément donc des actions sur le transmanche et des actions sur le front européen. La finalisation de la phase de mise en œuvre de la loi **LE GAC** permettra une accélération des travaux méditerranéens, très attendus tant par les organisations syndicales que les armateurs et les pouvoirs publics locaux.

Monsieur **ROUE** intervient à son tour, exprimant ses inquiétudes concernant le décompte des touchers. Alors que certains navires ne disposent pas de compteurs, que d'autres risquent d'être modifiés, il s'interroge sur l'efficacité du calcul rétroactif. S'agissant des contrats de travail, il alerte sur le statut des travailleurs présents sur le navire, mais non-employés par la compagnie. Cela inclut par exemple les agents de nettoyage pour Brittany Ferries, mais aussi et surtout les marins employés par les sociétés de manning s'agissant d'autres armateurs. Il souhaite savoir si ces contrats seront eux-aussi réclamés. Les représentants de l'administration lui répondent affirmativement. Monsieur **MEJECAZE** indique que, en pratique, l'identification de points d'amélioration pourra entraîner des ajustements.

Au sujet des contrôles, Monsieur **ROUE** comprend que ces derniers débuteront physiquement à l'été 2024, ce que confirme l'administration.

Enfin, il souhaite savoir si les interlocuteurs européens ayant été évoqués sont les partenaires étatiques. A ce sujet, Monsieur **MEJECAZE** lui répond que cela inclut les autres représentants étatiques, tout comme les représentants de la Commission. Il ajoute que la composition de cette dernière sera modifiée à l'issue des élections, ce qui ouvrira une fenêtre d'opportunités pour faire inscrire le dumping social maritime au programme de travail de cette dernière. A mesure que de nouveaux Etats se saisiront de la question, la Commission sera davantage à même de considérer que le sujet du dumping social dans le transport maritime n'est pas uniquement un sujet porté par la France. Elle sera conséquemment incitée à agir.

Au niveau des armateurs, Monsieur **ROUE** rappelle la solitude d'Armateurs de France au sein de l'ECSA. Il est donc crucial que l'organisation patronale nationale soit associée aux réflexions et à la stratégie.

Madame **DE GUERRE**, adjointe à la Mission Flotte de commerce chargée du pôle juridique et international, souligne que lors de la présentation des textes d'application à la Commission européenne, celle-ci s'est montrée gênée, pour des questions calendaire et politique. La pression de P&O et d'Irish Ferries sur le sujet est bien réelle, et un recours contre le dispositif français pourrait être attendu à la suite d'un contrôle et de sanctions associées. La réponse que recevrait une telle action en justice tendra à consolider ou non la position française. Pour le

moment, la position est particulièrement attentiste par rapport aux droits européen et international. L'élément le plus intéressant à tirer de ces discussions est sans doute l'importance de l'argument de la sécurité de la navigation. En cela, le fait que les armateurs détracteurs du dispositif soient également ceux ayant fait preuve d'une faible coopération lors de l'étude menée par la WMU joue en faveur de la France. La réussite des travaux de ce Conseil (rapport relatif à la lutte contre le dumping social) se trouve conditionnée par l'issue de ces potentiels contentieux.

Monsieur **ROUE** souhaite avoir des précisions sur les modalités de recours. Madame **DE GUERRE** lui répond qu'il existe deux voies de recours : d'une part, déposer une plainte pour illégalité manifeste du dispositif une fois que la loi entre en vigueur avec ses décrets (vraisemblablement, cela pousserait la Commission à ouvrir une enquête pour déterminer avec son service juridique si l'illégalité manifeste se situe dans le décret d'application ou dès l'origine de la loi) ; d'autre part, déposer un recours devant le juge français contre la décision de sanction financière (dans ce cas, la loi s'appliquera sans suspension tout en posant un enjeu financier pour l'Etat). L'existence d'un contentieux national sur un sujet relevant du droit de la Mer pousse traditionnellement la juridiction française à attendre que les juridictions internationales se prononcent pour rendre un jugement allant dans le même sens, à moins que la procédure ne prenne trop de temps. Monsieur **JORET** précise qu'existe aussi la possibilité de faire un recours de pleine juridiction contre le décret en Conseil d'Etat lui-même, au moyen d'une question préjudiciale auprès de la CJUE, vecteur qui ne serait pas non plus suspensif.

Monsieur **ROUE** alerte les membres du Conseil face aux dizaines de millions d'euros qui sont en jeu, ce qui est une question existentielle pour les opérateurs signataires de la Charte.

Monsieur **SAMSON**, représentant de la CGT Marins, revient sur le sujet de la liste d'équipage, indiquant que sans obligation de dématérialisation, il y a un risque de complication. Il appelle à ce que la dématérialisation soit mise en place, sans quoi les stratégies d'évitement seront légion. Aussi, il appelle à ce que le sujet Méditerranée soit rapidement pris en main. La situation empire et il prédit que, sans action sous six mois, la catastrophe pourrait arriver.

Monsieur **ROUE** relève que le partage des listes d'équipage repose sur un échange mutuel entre les autorités françaises et britanniques. Il suppose que le Royaume-Uni, ancien membre de l'Union Européenne, n'a pas abandonné le principe de présentation aux autorités portuaires de la liste d'équipage avant de faire monter un membre d'équipage à bord auquel est soumise la France.

IV.

V. Présentation du projet final de rapport « lutte contre le dumping social sur les lignes maritimes régulières »

Madame **EZCUTARI** remerciant chaleureusement l'ensemble des contributeurs du groupe de travail du Conseil dédié à la lutte contre le dumping social sur les navires à passagers du transmanche. Les deux dernières réunions de février 2024 se sont montrées très productives, permettant de finaliser le rapport.

Monsieur **ROUE** remercie à son tour l'ensemble des contributeurs, plus particulièrement la Présidente **EZCUTARI** pour sa confiance ainsi que Madame **LEGREGEAOIS** et Monsieur **PERSONNAZ** pour leur travail, leur disponibilité et leur adaptabilité. Les travaux sont présentés, avec un accent mis sur le plan d'action européen associé aux travaux d'analyse, de constats et d'actions, afin que tous les leviers possibles puissent être utilisés au service des objectifs partagés par toutes les parties prenantes. En effet, Monsieur **ROUE** rappelle qu'à

partir du 31 mars, l'ensemble des interlocuteurs européens aspireront à changer, dans l'attente que de nouveaux soient élus et nommés. Ainsi l'objectif de court terme, outre la saisine du CESE, sera de sensibiliser les têtes de liste des élections européennes. Dans un second temps, il faudra faire œuvre de conviction auprès de la Commission Européenne.

Madame **LEGREGEAOIS** ajoute que, la signature du décret étant prévue le 19 mars prochain, il serait très opportun de disposer du rapport ces jours-ci, afin que ce dernier puisse être mentionné lors de la cérémonie de signature orchestrée autour du ministre Berville. Monsieur **ROUE** y souscrit, ajoutant comme autre jalon la journée d'Armateurs de France le 9 avril prochain.

Monsieur **CASTILLO** remercie les intervenants pour ces éléments. Il réitère son regret, déjà formulé précédemment, de ne pas voir figurer dans le rapport des chiffres précis s'agissant des contrats pratiqués par DFDS à titre de comparaison avec ceux de P&O qu'il a lui-même fourni.

Monsieur **PORTAIL**, représentant de la CFTC Marine, souhaite savoir si d'autres points sont prévus sur la situation en Mer Rouge. Madame **de GUERRE** lui explique qu'en l'état, il n'y a pas d'autres éléments à partager que ceux de source publique, diffusés dans la presse. L'administration se tient néanmoins à disposition de l'instance pour effectuer un point dans les prochaines semaines.

Madame **EZCUTARI** remercie les membres du Conseil pour leur participation active et met ensuite fin à la séance, à 16h43. La prochaine séance se tiendra au même endroit, le 4 avril 2024. La présidente rappelle la tenue d'une cérémonie de signature des deux décrets d'application de la loi LE GAC, le 19 mars.