



**GOUVERNEMENT**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



## Conseil supérieur de la marine marchande

Le Conseil supérieur de la marine marchande (CSMM) s'est réuni **jeudi 4 avril 2024** à 14h00, 69 Rue de Varenne à Paris, sous la présidence de Madame Christine EZCUTARI.

Étaient présents :

Membres au titre de l'État :

Membres représentant les armements : CASANOVA Jean-Philippe, CAUBRIERE Henry, LOUIS DREYFUS Philippe, ROUE Jean-Marc

Membres représentant les ports : POLLET Mathilde

Membres représentant les industries de manutention :

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

Personnalités qualifiées: CLEMENT-LAUNOY Valérie, DELSALLE Bruno

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, TRIFT Nicolas

Présents à titre d'expert: BLUM Alexis (MINARM), BOUCHET Cécile (SGMer), CARCELES Martin (DGAMPA), DE CAMBIAIRE Arthur (DGITM), RANDRIAMIHANTA Miora (DGAMPA)

### **ORDRE DU JOUR**

1. Examen des recommandations du rapport de la mission gouvernementale relative à la réévaluation du dispositif de flotte stratégique
2. Point d'actualité : Mer Rouge - Yémen

## I. Examen des recommandations du rapport de la mission gouvernementale relative à la réévaluation du dispositif de flotte stratégique

Madame la Présidente **EZCUTARI** ouvre la séance par une minute de silence à la mémoire de Michel QUIMBERT, président du CSMM de 2009 à 2015 et décédé le 26 mars dernier.

Elle remet ensuite à l'ensemble des membres un exemplaire du rapport du Conseil relatif à la lutte contre le dumping social sur les lignes maritimes régulières.

La présidence introduit ensuite le premier point à l'ordre jour relatif à la flotte stratégique française. Elle rappelle que celle-ci a été définie pour la première fois dans la loi Economie bleue de 2016 et a fait l'objet de travaux de ce Conseil sept années auparavant ayant abouti à l'adoption d'un rapport dédié. La présidente fait état du fait que la notion de flotte stratégique française est tournée par principe vers la contribution à la sécurité des approvisionnements de la France, la pérennité de ses moyens de communication, la disponibilité de services maritimes critiques pour le pays, et le soutien des opérations militaires y compris en période de crise. Elle souligne cependant que, malgré leur importance pour la sécurité et la souveraineté nationales, la concrétisation et la mise en œuvre de cette flotte stratégique ne sont pas encore pleinement effectives.

La Présidente mentionne l'initiative de la Première ministre Elisabeth BORNE qui, le 17 mars 2023, a confié au député Yannick CHENEVARD la mission d'examiner en détail les besoins relatifs à la flotte stratégique afin de proposer des mesures concrètes pour sa mise en place et son activation effective en vue d'équiper la France en moyens maritimes civils matériels et humains nécessaires. Le rapport de mission porte des recommandations dont l'examen est mis à l'ordre du jour de cette séance, afin de recueillir les analyses et observations des membres du conseil pour en faire part au gouvernement. Pour faciliter les discussions, un document reprenant les recommandations a été distribué, suivant l'ordre du rapport dit CHENEVARD.

La présidente indique que se déroule ce jour-même, sous présidence du Secrétaire général de la mer, une réunion de la Conférence nationale maritime (CNM). Elle note que certains membres du Conseil y avaient été initialement invités mais que, finalement, cette CNM se tient uniquement au niveau des pouvoirs publics. En conséquence, la séance du CSMM offre un espace d'expression complémentaire des membres du Conseil, ce qui lui semble indispensable.

Représentant le Secrétariat général de la mer, Madame Cécile **BOUCHET** est invitée à évoquer la CNM. Madame **BOUCHET**, chargée de mission au Secrétariat Général de la Mer auprès du Premier ministre, explique que le contexte géopolitique sous tension a grandement motivé la relance des réflexions relatives à la flotte stratégique. La CNM se réunit ce jour en une formation inédite, particulièrement élargie en interne de l'Etat. Son objectif est d'établir une feuille de route basée sur l'examen rigoureux des quarante recommandations du député **CHENEVARD**. Cette CNM a vocation à aboutir à la mise en place de groupes de travail thématiques, attribués à des administrations pilotes. Cette feuille de route devra être remise au Premier Ministre d'ici le 1<sup>er</sup> Juillet 2024.

Madame **EZCUTARI** introduit la première partie du rapport intitulée "Assurer la souveraineté de la France" et en particulier la première de ces recommandations, intitulée « l'adaptation au contexte stratégique ». Elle appelle les commentaires des membres.

Monsieur **ROUE**, Président de Brittany Ferries, s'avoue quelque peu embarrassé relativement au moment de cette consultation car le comité exécutif d'Armateurs de France a tout juste eu le temps de s'accorder sur la mise en place d'un groupe de travail qui doit se réunir pour la première fois lundi 8 avril prochain. De prime abord, ce qui pose problème demeure la

caractérisation précise de l'objectif poursuivi. Si l'idée générale est évidente, les armateurs n'arrivent pas à saisir les modalités d'organisation de cette flotte stratégique, qui implique de multiples particularismes que la réflexion de l'Etat ne semble pas nécessairement prendre en compte à ce jour. Il souhaite que le rapport Chenevard ne tombe pas dans l'oubli, ce qui nécessite une réinvention du travail entre le public et le privé afin de parfaire le partage d'informations.

Monsieur **CASANOVA**, Délégué Général d'Armateurs de France, abonde en ce sens. Les équipes d'Armateurs de France ont lu avec attention le rapport et s'apprêtent à engager une dynamique de travail. Néanmoins, il indique avoir du mal à saisir les modalités envisagées. En effet, il ne comprend pas pourquoi la CNM se tient en même temps que ce point de l'ordre du jour du CSMM. S'il considère que le CSMM devait en effet bien s'en saisir, il ne comprend pas pourquoi le point est traité en même temps que la CNM. Madame **EZCUTARI** indique que c'est un choix opéré à dessein pour que toutes les parties prenantes se saisissent du sujet, et non un hasard du calendrier.

Monsieur **CASTILLO**, représentant de FO pour le personnel de la marine marchande, souhaite savoir s'il s'agit d'une auto-saisine au sens strict du terme, ce que la Présidente confirme. Ayant été invitée, elle aurait pu se rendre seule à la CNM, mais a préféré maintenir la séance pour offrir un cadre de discussion collégiale préalable.

Monsieur **LOUIS DREYFUS**, Président de Louis Dreyfus Armateurs, rappelle que ce sujet est sur la table depuis plus de dix ans. Se sont succédé de nombreux rapports, commissions, groupes de travail sans pour autant voir de traduction concrète de ces travaux. Il souligne le caractère essentiel de ce sujet en matière de souveraineté mais regrette aussi que l'approche récente demeure majoritairement militaire, prenant insuffisamment en compte la question des importations nécessaires. Les aspects commerciaux devraient selon lui être davantage traités : la flotte stratégique n'est pas uniquement un concept militaire. Par cette remarque, il ne souhaite néanmoins pas préjuger de la position à venir d'Armateurs de France.

Monsieur **LE VIGOUROUX**, représentant de la CFE CGC pour la marine marchande, abonde en ce sens. Il considère nécessaire d'intégrer l'ensemble des services maritimes primordiaux, au-delà des seuls approvisionnements, prenant l'exemple des câbliers et plus largement des navires de service.

Monsieur **TANGUY**, représentant de la CFDT pour la marine marchande, effectue une remarque similaire s'agissant de l'ancienneté du sujet. De son point de vue, le débat se pose toujours dans les mêmes termes. Certains conçoivent la flotte stratégique selon le prisme des capitaux, d'autres -dont il fait partie- selon celui des compétences des gens de mer. Depuis quinze ans, il n'y a toujours pas de convergence des points de vue. Madame **EZCUTARI** invite à se référer au point 1.3 du rapport, qui ouvre les développements relatifs à la protection des compétences. Monsieur **TANGUY** indique que cela reste très évasif et peu concret car ni le type de navire, ni le type de pavillon ne sont définis. Le rapport présenté n'effectue pas selon lui les arbitrages qui auraient été utiles à la déclinaison concrète de la flotte stratégique. Il mentionne le cas des approvisionnements d'urgence de matériel médical destiné aux territoires français situés dans les Antilles pendant la crise Covid. Monsieur **ROUE** ne comprend pas cette mention, rappelant qu'à l'époque les organisations syndicales s'étaient montrées critiques de l'intervention. Monsieur **TANGUY** précise son propos, arguant du fait que l'action de CMA CGM dans ce contexte ne correspondait pas à la vision de la flotte stratégique de son organisation puisqu'elle était fondée sur la nationalité des capitaux et non celle des pavillons ou des marins, toutes deux étrangères dans ce cas de figure.

Monsieur **ROUE** considère que ces échanges illustrent l'échec de l'après-loi de 2016. Il distingue deux logiques : d'une part celle propre aux navires, d'autre part celle relative à l'adaptation dans un contexte stratégique. L'objectif qui est proposé est d'analyser la situation géopolitique

pour s'exercer à penser la réaction régaliennne la plus adaptée. A partir de ce moment, une fois que l'on a déterminé les besoins, il faut déterminer la stratégie d'organisation. Il revient alors sur l'intervention de Monsieur **LOUIS DREYFUS**, soulignant la nécessité d'aller au-delà du seul aspect militaire, ce à quoi il souscrit pleinement. Dès lors, une fois les besoins en navires explicités, se pose la question des équipages. Selon lui, dans un contexte de mobilisation civile à portée militaire, il ne devrait pas y avoir de problème ; c'est en revanche dans les autres cas de figure qu'il conviendra de déterminer comment définir et orienter le besoin stratégique d'un navire hors du contexte spécifique de défense nationale. C'est bien cela qui inquiète Monsieur **TANGUY** : la nationalité des équipages conditionne le potentiel de réquisition des navires à des fins stratégiques.

Monsieur **CORBEL**, représentant de la CFDT pour la marine marchande, le rejoint, souhaitant que l'on prévoie un volume de personnel de nationalité française dans les compagnies permettant d'assurer l'exploitation des navires en cas d'urgence. Monsieur **ROUE** rappelle qu'en tant qu'armateur, il peut très bien affréter un navire sans équipage issu de son entreprise.

Monsieur **SAMSON**, représentant de la CGT pour le personnel navigant, indique que tout type de navigation doit faire partie de la flotte stratégique. Il considère que le meilleur moyen d'assurer une capacité de mobilisation est d'imposer le pavillon français 1<sup>er</sup> registre à un maximum de navires. En instaurant cela, l'ensemble des problèmes serait évacué.

Monsieur **CHALARD**, représentant de la CGT pour les officiers de la marine marchande, regrette que le CSMM soit forcé de s'autosaisir et ne soit pas directement associé aux réflexions qui se tiennent en ce moment même dans le cadre de la CNM. Il réaffirme la primauté des intérêts publics sur les intérêts privés, en témoigne la situation actuelle en Mer Rouge. Il s'associe aux positions partagées par Monsieur **SAMSON** concernant la nationalité des navires et leur registre d'immatriculation, ainsi que la nationalité de l'équipage.

Monsieur **CASTILLO** regrette le caractère répétitif des débats. A l'instar d'autres membres du Conseil, il rappelle l'ancienneté du concept de flotte stratégique, ainsi que les nombreux débats ayant déjà eu lieu, en particulier lors du Fontenoy du maritime sans qu'aucun arbitrage n'ait été rendu. Il abonde dans le sens des représentants CFDT, considérant que sans objectif précis et chiffré la discussion aboutira sans doute au même résultat. En ce sens, face à un rapport bien trop lourd à ingérer en l'état, il n'est pas favorable à le discuter point par point comme cela était initialement prévu. Aussi, il en profite pour appeler à la réalisation d'un véritable bilan de la crise Covid. Selon lui, ce fut un exercice grandeur nature dont il convient de tirer les conclusions pour préparer au mieux les modalités d'organisation de la flotte stratégique.

Madame **POLLET**, représentante de l'Union des ports de France, indique ne pas avoir d'avis à formuler au nom de l'UPF. Elle remarque néanmoins la prise en compte d'enjeux infrastructurels dans les réflexions portées par le rapport.

Madame **EZCUTARI** propose aux membres de transmettre ultérieurement s'ils le souhaitent leurs observations sur les différentes recommandations. Monsieur **CASANOVA** indique que cela sera fait au nom d'Armateurs de France. Monsieur **CASTILLO** craint que ces contributions n'aboutissent à la rédaction d'un nouveau rapport du CSMM. Madame **EZCUTARI** lui explique qu'il s'agit seulement ici de transmettre à l'administration des analyses individuelles pour permettre au décideur public de mesurer l'utilité et les effets des recommandations du rapport.

Madame la Secrétaire générale Madame **LEGREGEAIS**, opère une synthèse des échanges permettant de conclure ce point de l'ordre du jour. Elle souligne qu'un consensus se forme autour de la nécessité – avant toute autre phase de réflexion des membres du Conseil et d'une manière générale des parties prenantes – que l'Etat définisse quantitativement et

qualitativement ce qu'il retient comme répondant à des besoins stratégiques. Alors seulement la déclinaison analytique des recommandations pourrait être pertinente. Madame LEGREGEAIS confirme qu'une fois les administrations coordonnées à l'issue de la CNM de ce jour, les membres du CSMM seront nécessairement associés aux discussions, ce qui pourra se faire au sein de ce Conseil. Monsieur **CASTILLO** indique son attente que des représentants des administrations chargées de la mise en œuvre du rapport CHENEVARD viennent présenter leurs conclusions.

## II. Point d'actualité Mer Rouge - Yémen

L'évocation de la situation en Mer Rouge ayant été demandée à plusieurs reprises lors des précédentes séances. L'Etat-major de la marine a accepté de dresser un état des lieux à date au bénéfice des membres du Conseil.

Le commandant BLUM, Chef de la cellule Action de l'Etat en Mer (AEM) de l'Etat-major opérationnel de la marine (EMM), dresse un historique des attaques Houthis, partant de la première, survenue le 19 novembre dernier, en passant par l'intensification des attaques, presque exclusivement dirigées initialement contre des intérêts israéliens. C'est ensuite en janvier 2024 que les Etats-Unis et le Royaume-Uni ont adopté une posture très offensive, ciblant des sites à terre (posture que n'a pas adopté la France). L'intervention de l'Union Européenne à partir du 19 février est soulignée. Cela correspond à l'engagement de quatre frégates dont deux en Mer Rouge, sous commandement grec. Une frégate française en fait partie, une seconde opère sous commandement national en Mer Rouge.

Il explique que 3 types d'engins sont utilisés pour réaliser ces attaques, les drones représentant presque la moitié des vecteurs. S'ajoutent des missiles antinavires représentant les 2/3 de l'autre moitié, tandis que le reste est composé de missiles balistiques. On commence à observer quelques drones de surface, preuve que les vecteurs se multiplient et se diversifient. Le taux de réussite augmente au fil du temps, il avoisine désormais les 15%. Il faut retenir qu'une centaine d'attaques a été recensée avec, parmi les cibles effectivement atteintes, 75% de navires équipés d'AIS (Automatic Identification System).

D'un point de vue opérationnel, la première des recommandations de sécurité est de ne pas activer l'AIS dans la zone mer rouge- Yémen. La seconde est de conserver un contact avec le MICA Center (Maritime Information Cooperation & Awareness Center).

Monsieur **CHALARD** interroge les modalités d'utilisation des navires français, se demandant s'ils étaient spécialement dédiés à la protection des intérêts nationaux, précisant que les forces françaises étant financées par le contribuable, il lui semble important que ce dernier soit informé de la façon dont l'action se déploie. Le commandant **BLUM** précise que l'opération européenne vise à effectuer des interventions groupées mais que la France, en déployant un second navire sous commandement national, conserve des marges de manœuvre.

Monsieur **LE VIGOUROUX** souhaite évaluer la tendance de l'évolution du volume d'attaques par rapport au trafic, vraisemblablement en baisse. Le commandant **BLUM** indique que la situation est plutôt stable.

Monsieur **LOUIS DREYFUS** aimerait savoir si l'on est en mesure de confirmer l'accord de non-agression qui existerait entre les Houthis et les navires russes et chinois. Le commandant **BLUM**

lui répond que c'est bien ce qui semblait avoir été identifié jusqu'à présent, mais l'attaque du 23 mars sur un navire chinois est venue soulever de nouvelles interrogations. On ne peut pas encore déterminer si l'accord était une information erronée, ou bien si ce dernier événement relève d'une erreur de ciblage.

Madame **CLEMENT-LAUNOY**, représentante de l'AUTF, aimerait des précisions sur la notion d'accompagnement. Elle souhaiterait savoir si cela garantit complètement la sécurité du passage. Il lui est répondu que cela renforce très fortement la protection, mais ne saurait offrir de protection absolue. Monsieur **CASANOVA** complète en indiquant que, sur le volet assurantiel, les armateurs se sont immédiatement saisis de la question de la protection des équipages et de l'activité. Il pense que la situation doit davantage être analysée au point de vue des ports, lesquels ressentent particulièrement les fluctuations.

Monsieur **de CAMBIAIRES**, chef du Bureau Stratégie portuaire de la DGITM, rappelle que le dernier point d'information spécifique aux ports a été effectué en janvier et faisait alors état d'une forte congestion, laquelle s'est plutôt résorbée. Selon lui, la vigilance reste de mise, mais la situation des ports se stabilise.

Monsieur **COUTOURIS**, représentant de la CGT Ports et Docks, constate que de nombreuses interrogations demeurent. Les schémas logistiques commencent à être réorganisés, ce qui soulève des inquiétudes. Il y a une conjoncture, mais surtout une problématique structurelle qui s'annonce. Il n'y a aucune garantie donnée sur la stabilité des trafics dans un contexte de réorganisation du transport maritime international. Monsieur **de CAMBIAIRES** le rejoint : face à une multiplicité de facteurs, il est complexe de percevoir les futures évolutions. Il cite la Mer Rouge mais aussi l'entrée en vigueur des quotas carbone, la réorganisation des alliances maritimes... facteurs auxquels Monsieur **COUTOURIS** ajoute le manque de stratégie nationale portuaire. Monsieur **de CAMBIAIRES** l'en assure, la DGITM travaille sur tous ces enjeux.

Monsieur **CAUBRIERE**, Président de la FFPM, rappelle que sur les 2 premiers mois, la place portuaire de Marseille-Fos a perdu 13% en tonnage.

Monsieur **CASTILLO** aimerait disposer d'éléments relatifs au port de la Réunion, lequel semblerait avoir été lui aussi impacté. Monsieur **de CAMBIAIRES** ne dispose pas de chiffres, mais se dit disponible pour revenir avec des chiffres dès que possible.

Monsieur **ROUE** prend la parole au nom de la Commission Sûreté-Sécurité d'Armateurs de France. La demande des armateurs est que l'accompagnement fourni par les forces françaises bénéficie prioritairement aux armateurs français et/ou européens. Dans le ciblage des flottes accompagnées, il peut y avoir des navires ayant des intérêts étrangers, pour certains proches de ceux visés par les Houthis. Il ajoute enfin que CMA CGM n'est pas la seule compagnie française exposée, et l'ensemble des compagnies a bien pour priorité la sécurité et la priorité des personnes.

Monsieur **CHALARD** s'interroge sur ce qui nécessite la poursuite des trajets, même accompagnés, dans la zone. Monsieur **ROUE** indique que c'est la compétition internationale qui l'impose aux armateurs français, puisque les autres Etats fournissent ce type d'accompagnement aux flottes étrangères concurrentes. Il n'est dès lors pas possible de demander aux entreprises françaises de se mettre économiquement en difficulté par rapport aux concurrents, d'autant plus qu'on ne sait pas le temps que durera cette situation ; un

contournement systématique et ancré dans le temps de manière indéterminée aurait de graves conséquences économiques, sociales et écologiques qui se reporteraient sur l'ensemble de la filière. Selon Monsieur **ROUE**, dès lors que les accompagnements fonctionnent, il n'y a pas de raison de changer de stratégie. Monsieur **CHALARD** rappelle que c'est le contribuable qui paye ces accompagnements et, malgré les intérêts économiques en jeu, on ne peut pas se satisfaire de la stratégie présentement choisie. Il faut organiser la chaîne d'approvisionnement française en fonction des intérêts français et non étrangers. Monsieur **ROUE** précise que l'Etat français organise bien la protection des intérêts français en mettant à disposition cet accompagnement. Le débat n'a pas lieu d'être puisque les frégates françaises, que le commandement soit européen ou national, participent à cela.

Monsieur **CASTILLO** soulève le cas des marins qui naviguent dans la zone et à leur possibilité de refus d'une part, et de valorisation d'une acceptation d'autre part. Monsieur **ROUE** lui répond que la navigation dans la zone est fondée uniquement sur le volontariat. Plus globalement, Monsieur **CASTILLO** veut savoir si l'on peut traverser la zone sans accompagnement. Bien que ce soit possible, Monsieur **ROUE** ne pense pas que des armateurs choisissent de traverser la zone sans faire appel à un accompagnement.

Monsieur **LE VIGOUROUX** souhaite savoir si les marins conservent leur assurance personnelle lorsqu'ils naviguent dans la zone, toute « zone de guerre » faisant partie des exclusions dans les contrats d'assurance (un marin ne sait pas forcément s'il est couvert lorsqu'il navigue dans cette zone.) Monsieur **CASANOVA** lui indique que, si l'on parle d'accompagnement et non d'escorte, c'est parce qu'il ne s'agit justement pas d'une zone de guerre.

Madame **CLEMENT-LAUNOY** revient au sujet assurantiel. Elle rappelle que, le 13 mars, les assureurs français ont supprimé la garantie « risque de guerre » pour les marchandises empruntant la Mer Rouge et le Golfe d'Aden. C'est une source d'inquiétude pour les chargeurs qui ne connaissent pas forcément le trajet qui sera emprunté. Elle ne sait pas si les assureurs britanniques ont adopté la même politique, mais elle partage sa grande préoccupation surtout pour les plus petits acteurs. Monsieur **ROUE** rapporte l'expérience d'un des adhérents d'Armateurs de France qui a de son côté toujours recours à des assurances « risque de guerre » dans ce cadre. Madame **CLEMENT LAUNOY** précise qu'elle a connaissance au contraire de multiples résiliations recensées, impactant la couverture des marchandises transportées, lesquelles ne sont plus couvertes par le risque de guerre. Surtout, elle souhaite savoir s'il s'agit d'un élément propre au marché français. Madame **EZCUTARI**, en sa qualité d'avocat, lui assure que ce n'est pas le cas sur le marché britannique.

Madame **EZCUTARI** remercie les membres du Conseil pour leur participation active et, avant de mettre fin à la séance, remercie chaleureusement Madame **POLLET** pour son investissement actif et sans faille au sein du Conseil pour la défense des intérêts portuaires et une interaction très constructive avec tout l'écosystème de la marine marchande. Elle la félicite pour ses nouvelles responsabilités au sein d'HAROPA Port, au service de l'ingénierie et du développement fluvial. C'est également probablement la dernière séance de Monsieur **CASANOVA**, remercié à son tour pour son profond engagement au sein du Conseil au service des armateurs et du collectif maritime.

La séance prend fin à 16h04.

La prochaine séance se tiendra jeudi 16 mai 2024.

Monsieur **SAMSON** demande l'inscription de l'ordre du jour d'une prochaine séance une évocation du FSRU du Havre, sujet déjà évoqué au sein de ce Conseil.