

Conseil supérieur de la marine marchande

Le Conseil supérieur de la marine marchande (CSMM) s'est réuni **jeudi 10 octobre 2024** à 14h00, sous la présidence de Madame Christine EZCUTARI.

Étaient présents :

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

Membres représentant les armements : BOZZONI Fernand, MARTENS Laurent (en audio), SAUVÉE Jean-Emmanuel

Membres représentant les ports :

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 : LE VIGOUROUX Patrice, MAURAN Cyril, SAMSON Pierrick, TANGUY David

Personnalités qualifiées : DELEBECQUE Philippe, PLURIEN Delphine

Absents excusés, ayant confié un pouvoir : BONNECARRERE Magali, CORBEL Jean-Paul, COUTOURIS Serge, DELSALLE Bruno, GAILLARD André, JONQUIERE Louis, PORTAIL Jacques, ROUE Jean-Marc

Présents à titre d'expert : BANNITZ Laurent (DGAMPA), BILLARD Côme, BOUCHET Cécile (SGMer), BROUTIN Nicolas (ANSSI), CHARDIN Nicolas, HANNEDOUCHE Antoine (DGAMPA), LAOT Yoann, QUITOT Jean-Philippe (DGAMPA), ROYER-FLEURY Agnès

ORDRE DU JOUR

1. Validation du compte-rendu de la séance plénière du 12 septembre 2024

2. **Cybersécurité maritime et portuaire** : actualité normative liée à la directive européenne UE 2022/2555 du 14 décembre 2022 dite NIS 2 (présentation par l'Agence nationale de la sécurité des systèmes d'information)
3. **Cadrage et lancement du groupe de travail du CSMM relatif aux énergies marines renouvelables (EMR)** axé sur la problématique du ruissellement territorial des activités liées aux EMR pour ce qui concerne les flottes et les ports (voir la proposition d'axes jointe).

I. Validation du compte-rendu de la séance plénière du 12 septembre 2024

Madame la Présidente EZCUTARI souhaite la bienvenue aux membres du Conseil supérieur de la marine marchande (CSMM) pour cette séance plénière et accueille en particulier Monsieur Côme BILLARD, conseiller technique flottes, gens de mer et décarbonation du Ministre de la mer et de la pêche, qui vient de prendre ses fonctions. Avant d'introduire la séance, elle invite les membres à se présenter.

Elle cède ensuite la parole à Monsieur **BILLARD**, qui annonce plusieurs changements. Concernant tout d'abord l'organisation du nouveau gouvernement, il précise que le ministre délégué chargé de la mer et de la pêche, Monsieur LOHER est désormais rattaché à Madame VAUTRIN, ministre en charge du Partenariat avec les territoires et de la décentralisation. Ce rattachement inclut également les transports et la modernisation, ce qui implique une collaboration sur les questions liées au transport maritime et aux ports. Il souligne par ailleurs les liens interministériels avec Bercy sur les différents dossiers dans son escarcelle.

Il précise que le ministre LOHER, lui-même élu local d'une ville portuaire, est très attaché à ce secteur maritime qui fait face à plusieurs enjeux, y compris de très court terme (projet de loi de finances (PLF) et le projet de loi de financement de la sécurité sociale (PLFSS))

Le travail est en cours, intense, avec la collaboration des services de l'administration pour élaborer des actions pour éclairer les décisions parlementaires au soutien desquelles tous les membres de ce Conseil sont appelés à venir. Parmi les sujets prioritaires sont ciblés la décarbonation du secteur (avec pour objectif à court terme de préserver la compétitivité), le volet social, et l'assiette des exonérations de charges patronales des armateurs. .

Monsieur BILLARD conclut en remerciant la présidente pour son intervention et l'opportunité de s'exprimer sur ces sujets.

Madame **EZCUTARI**, invite ensuite les membres du Conseil à un échange.

Monsieur SAUVÉE, président d'Armateurs de France, exprime les préoccupations actuelles des armateurs, en soulignant l'importance des exonérations de charges patronales, indispensables à la marine marchande française. Il souligne qu'il ne saurait être fait face aux défis de la décarbonation et du renouvellement des flottes et de sans soutien financier ; la suppression de ce soutien affaiblira la marine marchande.

Il s'agit selon lui d'une menace existentielle pour la marine marchande.

Monsieur **SAUVÉE** insiste également sur le fait que les petits et moyens armateurs seront les plus pénalisés par les mesures qui s'apprêtent à être examinées par les députés puis les sénateurs. Il encourage les membres du Conseil à se mobiliser. Il exprime enfin sa crainte quant à l'avenir du secteur, qui pourrait se retrouver dans une situation de grande précarité, et se dit disponible pour contribuer à la réflexion.

Monsieur **SAMSON**, secrétaire général de la FNSM CGT, conforme avoir pleinement conscience des enjeux évoqués. Il recommande que, si cette taxe au tonnage demeurerait maintenue, il conviendrait qu'elle soit compensée et conditionnée à l'emploi de marins français.

Monsieur **SAUVÉE**, répond en précisant que, dans les faits, cette pratique de préférence de l'emploi français est déjà en place. Il ajoute que les armateurs français ont mis en œuvre des dispositifs favorisant le plein emploi des marins français, et il se dit prêt à garantir la continuité de cet engagement. Il mentionne également le fait que les armateurs se sont engagés sur une trajectoire d'augmenter de leurs effectifs de marins français, et que des discussions sont en cours avec l'École Nationale Supérieure Maritime (ENSM) pour accroître le nombre de marins en formation. Actuellement, les objectifs en matière d'emploi sont atteints, et l'ambition est de maintenir cette dynamique afin que tous les marins en formation puissent accéder à un emploi dès la fin de leur cursus. Monsieur Sauvée souligne également que les engagements pris jusqu'à présent ont été honorés et met en avant la dynamique positive des formations maritimes.

Monsieur **LE VIGOUROUX**, représentant de la CFE CGC pour les officiers de la marine marchande, souligne que, jusqu'à présent, les mesures mises en place concernent principalement les officiers naviguant à bord de navires enregistrés au Registre International Français (RIF). Il rappelle que le RIF est souvent assimilé aux pavillons de complaisance, une critique également formulée par le syndicat international des transports -ITF). Il insiste sur la nécessité d'imposer des exigences concernant la présence d'un nombre minimum de marins français à bord, et pas uniquement pour les officiers mais concernant également les personnels d'exécution. Enfin, il se dit favorable à un dialogue sur le statut du RIF, sous réserve que les seuils de recrutement de marins français soient rehaussés.

Monsieur **SAUVÉE** partage son constat d'une dynamique positive au premier registre depuis 18 mois. Un partenariat avec des lycées professionnels maritimes (LPM) produit d'ailleurs des résultats encourageants. Actuellement, une partie de la flotte opère sous pavillon RIF et ne pourrait pas opérer sous pavillon français sans le RIF.

Monsieur **LE VIGOUROUX** précise que, selon la CFE CGC, il convient d'être vigilant, et d'avoir une approche pragmatique, en tenant compte des spécificités de chaque segment du secteur. Il note que, bien qu'une grande entreprise comme CMA CGM puisse surmonter les défis évoqués par le cabinet du ministre, les petits armateurs seront davantage affectés. Il appelle à une étude au cas par cas, notamment en ce qui concerne le dialogue social, l'emploi des marins français, et les emplois stratégiques, insistant sur l'importance de prendre en considération les retours du terrain.

Monsieur **BILLARD** remercie les différents intervenants pour qualité des échanges et quitte la séance plénière.

Madame **EZCUTARI** conclut en rappelant la diversité des membres du Conseil, soulignant que cette pluralité permet d'aborder des sujets qui ne sont pas toujours discutés dans d'autres instances.

Monsieur **TANGUY**, représentant l'Union fédérale maritime CFDT pour le personnel de la marine marchande, souligne le manque de cohérence au sein de la diversité des sujets (flotte stratégique, taxe au tonnage, etc.).

Monsieur **QUITOT**, chef du Service des flottes et des marins de la DGAMPA, revient sur plusieurs points. Tout d'abord concernant le budget, il indique que le ministre est informé des enjeux, mais les informations disponibles à ce stade proviennent principalement de la presse, notamment suite à une déclaration du Premier ministre. Il estime qu'il est nécessaire d'attendre les débats parlementaires, dont les résultats ne devraient être connus qu'en décembre. Il rappelle la distinction entre les exonérations de charges et la taxe au tonnage, insistant sur la nécessité de ne pas confondre ces deux mécanismes, qui ont des effets différents sur l'économie et l'emploi, et dont l'importance varie selon les armateurs. Il souligne qu'actuellement, il existe un débat démocratique, public et médiatique sur ces questions. Bien que ce ne soit pas la première fois qu'une telle situation se présente, il est conscient que cette période de questionnement génère de l'incertitude, ce qui n'a pas d'effet positif sur l'activité. Il insiste sur le fait d'avoir bien conscience que le secteur maritime repose sur une continuité des politiques publiques et une certaine stabilité, en particulier en ce qui concerne le coût de la masse salariale et de l'emploi.

Ensuite concernant le sujet de la lutte contre dumping social, il indique qu'il y a deux points en cours de suivi. Le premier concerne un contrôle sur le trafic transmanche, qui a déjà eu lieu, mais dont l'analyse est encore en cours, car ce type de contrôle nécessite du temps d'examen documentaire après le contrôle in situ. Le second concerne la loi Le Gac, qui fait désormais l'objet d'une procédure d'enquête au niveau européen. La France prépare actuellement une réponse pour démontrer que cette loi est justifiée et conforme au droit communautaire. Ce débat précontentieux fait face à des pressions de la part d'armateurs et d'États qui, bien qu'ils reconnaissent son utilité, craignent les effets négatifs sur la réciprocité commerciale. Ses équipes sont mobilisées afin de convaincre la Commission européenne.

En ce qui concerne enfin les négociations au sein de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), Monsieur **QUITOT** revient sur la clôture de la dernière session du MEPC de l'OMI et les négociations relatives à la réduction des émissions de gaz à effet de serre des navires. Deux blocs d'États s'opposent à l'heure actuelle : le premier bloc se concentre sur des mesures techniques, telles que l'utilisation de carburants alternatifs comme le bio fuel ou les carburants de soute (ce groupe est composé d'États producteurs de pétrole ou fortement dépendants du transport maritime, comme le Brésil ; ces pays sont réticents à inclure des mesures de marché, craignant que cela n'impacte négativement leur économie) ; le second bloc, qui inclut l'Europe, et certains pays du Pacifique et d'Afrique, plaide pour un mix qui intègre non seulement des mesures techniques, mais également des mesures de marché. Cela comprend notamment une taxation internationale du carbone destinée à financer le développement de nouvelles énergies et à compenser les impacts du transport maritime sur les petits États.

Madame **EZCUTARI** demande si les membres souhaitent aborder d'autres points.

Pour ce qui concerne les ports, Monsieur **TRIFT**, sous-directeur des ports et du transport fluvial, indique que l'ambition politique demeure inchangée, comme cela est régulièrement évoqué au CSMM, concernant notamment la stratégie nationale portuaire visant à développer des

ports capables de maintenir des relations commerciales, et des ports souverains qui soutiennent les exportations.

Il évoque également les solutions logistiques destinées aux chargeurs, ainsi que le travail engagé dans ce domaine. Il affirme que la direction à suivre reste constante et que le chemin emprunté est suffisamment stable.

Madame **EZCUTARI** remercie les intervenants pour les points d'actualité partagés. Elle revient à la validation du compte rendu de la séance du 12 septembre, en tenant compte des modifications sollicitées par Monsieur le Vigouroux. Elle procède ensuite à la validation du compte rendu de la séance plénière du 20 juin 2024.

Le compte-rendu est validé.

II. **Cybersécurité maritime et portuaire : actualité normative liée à la directive européenne UE 2022/2555 du 14 décembre 2022 dite NIS 2**

Madame **EZCUTARI** indique que, dans un contexte de modernisation accrue des infrastructures maritimes et portuaires qui sont de plus en plus digitalisées et interconnectées, il est essentiel de maintenir un niveau élevé de cybersécurité. Les navires et les ports sont des cibles privilégiées pour les menaces numériques, qui évoluent constamment. La directive européenne NIS 2, dont la transposition est imminente, joue un rôle clé en créant des obligations spécifiques. Cette nouvelle réglementation vise à renforcer la résilience et la sécurité des infrastructures critiques en imposant une gestion proactive des risques cyber.

C'est dans ce cadre qu'est accueilli le représentant de l'Agence nationale de la sécurité des systèmes d'information (ANSSI), car la directive NIS 2 identifie le secteur maritime comme hautement critique en matière de cybersécurité. Son intervention a pour objectif de présenter cette réglementation et sa mise en œuvre, en ce qui concerne son application au secteur maritime, afin *in fine* de renforcer la sécurité et la résilience des transports maritimes face aux menaces numériques.

La présidente présente Monsieur Nicolas **BROUTIN**, chef du bureau Énergie, Transports et Environnement à l'ANSSI et lui cède la parole.

Monsieur **BROUTIN** précise que son objectif est de sensibiliser les membres du Conseil aux enjeux de la cybersécurité dans une période où les contraintes se renforcent. Il détaille les implications de la directive NIS 2, d'abord à travers ce qui va se passer avec son adoption, puis ce qui suivra sa transposition.

Il rappelle qu'au début des années 2010, les problématiques liées au numérique étaient déjà contraignantes et que la France, bien que dotée de compétences, n'était pas assez équipée pour gérer ces questions dans le secteur civil. Les nombreuses attaques nécessitaient une réaction appropriée. C'est ainsi que fut déployé en France le premier catalogue réglementaire, la loi de programmation militaire, qui couvre les activités d'importance vitale. Ce cadre est piloté par l'ANSSI, créée pour accompagner les opérateurs face aux attaques et leur fournir des solutions adaptées.

À l'échelle européenne, des réflexions similaires ont mené à l'adoption d'un cadre réglementaire transposé en France en 2018. À l'issue de ces deux réglementations, environ 300 opérateurs d'importance vitale ou de services essentiels bénéficient d'un accompagnement technique pour se conformer aux exigences réglementaires. Ces deux dispositifs concernent la

même population d'opérateurs, parmi lesquels certains sont considérés comme stratégiques, soit pour des raisons économiques au niveau européen, soit pour des questions d'importance vitale.

Monsieur **BROUTIN** souligne que la directive NIS 2 vise à encadrer 12 secteurs d'activité, dont le transport maritime, qui est classé comme un sous-secteur hautement critique, avec des enjeux sensibles, notamment la défense des intérêts économiques.

Monsieur **BROUTIN** souligne qu'il existe de nombreux enjeux transversaux entre les secteurs d'activité, car le secteur du transport maritime est particulièrement sensible aux questions énergétiques. Entre 2018 et 2022, la Commission a évalué la possibilité d'évoluer vers un cadre réglementaire adapté. Ce qui en ressort est que le premier cadre réglementaire concernait un système d'information qualifié de critique pour les entreprises. Cependant, un problème majeur réside dans le fait que ce système d'information dépend d'autres systèmes pour fonctionner. Ainsi, on ne peut pas protéger un simple élément d'un ensemble complexe ; il est essentiel d'identifier les éléments cruciaux pour la survie de l'ensemble.

De plus, parmi les 300 opérateurs identifiés, de nombreux acteurs peuvent être qualifiés de sensibles, mais n'étaient pas inclus dans le cadre précédent. Par conséquent, la Commission a décidé d'élargir le périmètre d'application de la directive NIS 2 à un plus grand nombre d'activités.

Ainsi, au lieu de se limiter à environ 300 opérateurs dans les 12 secteurs d'activité concernés, on passe à 15 000 opérateurs désormais réglementés, répartis sur 18 secteurs d'activité. Cette extension a des conséquences significatives pour la gestion de la cybersécurité dans divers secteurs.

Monsieur **BROUTIN** annonce que le 17 octobre prochain, le projet de loi de transposition devrait être déposé devant l'Assemblée nationale, visant à réglementer l'ensemble des secteurs d'activité concernés par la directive NIS 2. L'ANSSI est en charge de la préparation de ce projet de transposition, et dans ce cadre, les secteurs techniques devront se coordonner avec un ensemble d'opérateurs. Un système à deux vitesses sera mis en place : la première vitesse concernera les petites structures, soit celles comptant entre 50 et 250 salariés et générant un chiffre d'affaires d'au moins 10 millions d'euros : la seconde vitesse, quant à elle, sera plus exigeante en matière de contraintes techniques à appliquer au sein des organisations de travail. Elle s'adressera aux structures à partir de 250 salariés et ayant un chiffre d'affaires supérieur à 50 millions d'euros. À partir de maintenant, toutes les entreprises de plus de 50 salariés devront se conformer à certaines exigences techniques, que l'ANSSI qualifie de règles d'hygiène en matière de sécurité numérique. Cela inclut la collecte de données sur les menaces, ainsi que des informations permettant d'identifier et de caractériser des acteurs malveillants, qui sont souvent très disparates et hétérogènes à travers le monde.

Monsieur **BROUTIN** souligne que la menace cyber est d'une ampleur telle qu'il est impossible d'adresser la question de manière générale à toute la communauté considérée. L'harmonisation au niveau européen est cruciale.

La menace actuelle est particulièrement forte, notamment en ce qui concerne les menaces étatiques qui cherchent à influencer des enjeux économiques et politiques. Les acteurs malveillants, souvent organisés et dotés d'infrastructures similaires à celles d'une entreprise, se sont professionnalisés. Cela souligne l'importance de sensibiliser et d'imposer des exigences techniques rigoureuses aux opérateurs concernés.

L'ANSSI mène également des actions de sensibilisation, notamment par le biais d'initiatives techniques visant à renforcer l'effort de cybersécurité en France. À cet égard, l'agence

encouragement de plus en plus de secteurs, dont le maritime, à s'approprier ces enjeux vitaux, à l'instar de la transformation numérique qu'ils ont réalisée au cours des 20 dernières années. Elle les incite à adopter une approche similaire en matière de cybersécurité.

De plus, l'ANSSI est venue en soutien du développement d'un CERT (Centre d'Expertise en Réponse aux Incidents de Sécurité Informatique) dédié au maritime, un organe très technique dédié à l'analyse des menaces pesant sur les acteurs maritimes en France. Divers travaux sont en cours pour établir ce centre spécifiquement pour le secteur maritime.

Madame **EZCUTARI**, invite ensuite les membres à poser des questions, dont une provenant des pilotes.

Monsieur **TANGUY** s'interroge sur le fait que le CERT maritime soit porté par l'ANSSI et non par l'Etat.

Madame **EZCUTARI**, indique que Monsieur **BANNITZ** est la personne appropriée pour répondre à cette question, à la suite de la présentation du M-CERT (Maritime Computer Emergency Response Team), qui est un centre national chargé de la veille, de l'analyse des menaces et de la diffusion de bulletins d'information relatifs à la cybersécurité maritime et portuaire.

Monsieur Laurent **BANNITZ**, responsable du bureau mission sûreté à la sous-direction Sécurité et transition écologique des navires de la DGAMPA, souligne que le sujet de la cybersécurité maritime est distinct de celui abordé précédemment. NIS2 traite en effet de la cybersécurité pour tous les secteurs économiques, y compris le secteur maritime. Il rappelle que les règles mises en place par les sociétés de classification sont déjà connues. L'idée initiale était de proposer un service aux compagnies afin de les aider à établir une liste de protection et d'accompagnement en matière de cybersécurité.

Depuis juillet 2024, des règles unifiées de cybersécurité sont entrées en vigueur, s'appliquant à tous les navires neufs classés par ces sociétés. Ces règles imposent diverses contraintes techniques à respecter lors de la construction des navires, intégrées dans les cahiers des charges. Cette évolution est essentielle car elle marque un tournant significatif dans le processus de construction navale.

Monsieur **BANNITZ**, ajoute que depuis 2021, il est désormais exigé que les États prennent en compte la cybersécurité lors de ces audits de renouvellement du document de conformité au code ISM. Cela implique de vérifier que les compagnies maritimes intègrent la cybersécurité dans leur système d'évaluation de la sécurité. Il souligne que ce système est en train de gagner en importance, même si les inspecteurs de sécurité des navires ne sont pas nécessairement des spécialistes de la cybersécurité. Leur mission consiste plutôt à dialoguer avec les compagnies maritimes pour s'assurer que, parmi les nombreux risques que le système de gestion de sécurité doit traiter, le risque cyber est bien pris en compte. Ce processus s'inscrit dans un mouvement plus large visant à améliorer la protection contre les menaces cybernétiques.

Il fait le lien avec la directive NIS2, qui renforce encore cette dynamique en matière de cybersécurité, ainsi qu'avec l'association France Cyber Maritime qui préexistait à l'émergence de cette ambition de reconnaissance qu'en matière de cybersécurité, il y avait un besoin d'analyser et de caractériser les spécificités sectorielles, car le secteur maritime présente souvent des particularités uniques.

Pour lier ces spécificités et analyser les caractéristiques des profils d'attaque ou des menaces ciblant le secteur maritime, il est plus efficace de s'appuyer sur des acteurs spécialisés. Ainsi, cette dynamique a conduit à une convergence entre l'ambition de France Cyber Maritime et celle des pouvoirs publics, visant à développer une structure technique capable d'assurer une

sécurisation optimale du secteur maritime, en accomplissant des missions similaires à celles de l'agence.

L'idée de l'association repose sur le constat que les efforts se dirigent dans la même direction, avec l'objectif à long terme que cette structure technique puisse évoluer en fonction des besoins et des enjeux futurs.

Monsieur **MAURAN**, soulève une question d'actualité en évoquant la transmission européenne et les initiatives en matière de cybersécurité, soulignant que, bien que beaucoup de ces efforts soient administratifs, les implications concrètes restent encore peu caractérisées. Il s'interroge sur les obligations qui en découleront et, surtout, sur la question cruciale du financement. Il souhaite savoir si des aides seront mises en place pour soutenir ces investissements cyber sécuritaires, compte tenu des préoccupations actuelles relatives aux coûts.

En réponse, Monsieur **BANNITZ** souligne que l'ANSSI a un rôle principalement technique et qu'elle a ses limites en matière de financement. Cependant, il constate que le secteur maritime (navires comme ports) est particulièrement sensible aux enjeux de cybersécurité et qu'il est en train de se préparer techniquement face à ces risques.

Il explique que lorsque des pratiques de cybersécurité ne sont pas adoptées, les coûts liés aux conséquences d'une attaque sur des infrastructures critiques, comme un grand port ou une compagnie maritime, peuvent être considérables. Par conséquent, il y a un besoin croissant de soutien dans ce domaine. Il conclut en affirmant que les mécanismes nécessaires à cette préparation se mettent progressivement en place, mais qu'il est crucial de continuer à travailler sur ce sujet afin d'atténuer les impacts financiers des cyberattaques.

Monsieur **MARTENS**, délégué général d'Armateurs de France, aborde la question de la directive NIS2 en soulignant que les armateurs sont favorables à cette réglementation et se sentent concernés par les enjeux de cybersécurité. Sur les 130 adhérents de son organisation, environ 70 % sont activement impliqués dans des efforts de coopération au service du secteur. Il précise que les armateurs souhaitent que NIS2 génère des avantages concrets tout en évitant une surcharge administrative. Il insiste sur l'importance d'une collaboration efficace entre les États membres de l'UE pour s'assurer que la France ne sur-transpose pas pour autant. Monsieur **MARTENS** attire également l'attention des membres du Conseil sur le fait que les sanctions prévues peuvent inciter les armateurs à se mettre aux normes, mais qu'une grande partie des armateurs français est constituée de PME qui n'ont pas nécessairement les moyens de se conformer à ces exigences. Il souligne donc la nécessité d'un soutien adapté pour aider ces entreprises à se conformer aux exigences de la cybersécurité.

Monsieur **BROUTIN** répond aux préoccupations soulevées concernant le financement des mesures de cybersécurité. Il souligne que les questions soulevées sont légitimes et qu'il est important de rassurer les acteurs du secteur maritime, en particulier les armateurs. Il précise qu'on ne part pas d'une page blanche en matière de cybersécurité, car de nombreuses actions ont déjà été entreprises au fil des ans. Il mentionne que la plupart des armateurs ont commencé à sensibiliser et à se conformer aux obligations découlant des résolutions de l'OMI (Organisation Maritime Internationale), et que la mise en œuvre de NIS2 s'inscrit dans la continuité. Bien qu'il reste encore d'énormes progrès à faire, il souligne que les efforts déployés pour renforcer la résilience face aux menaces informatiques ne reposent pas uniquement sur des mesures techniques coûteuses. En effet, une grande partie des actions nécessaires repose sur la compréhension des enjeux et sur la gestion quotidienne des risques. Il reconnaît qu'il existe des mesures qui nécessitent un investissement, mais il insiste sur le fait que toutes les

solutions ne dépendent pas nécessairement de ressources financières élevées. Cette approche met l'accent sur l'importance d'une culture de cybersécurité au sein des organisations maritimes.

Monsieur **BROUTIN** souligne par ailleurs que l'inaction en matière de cybersécurité peut avoir des conséquences financières significatives. Il attire l'attention sur le fait que de nombreuses très petites entreprises (TPE) et petites et moyennes entreprises (PME) sont confrontées à des crises liées à des cyberattaques, souvent parce qu'elles n'ont pas anticipé ces problématiques. Il explique que la fréquence des incidents de cybersécurité a considérablement augmenté ces dernières années, et que les entreprises qui ne prennent pas des mesures proactives peuvent subir des pertes financières substantielles. Ces crises peuvent entraîner des coûts directs liés à la réparation des systèmes, à la perte de données et à la disruption des opérations, ainsi que des coûts indirects, tels que la perte de confiance des clients et des partenaires commerciaux. Cela souligne l'importance de sensibiliser les entreprises aux enjeux de la cybersécurité et de les inciter à adopter des pratiques préventives.

Monsieur **BANNITZ** met l'accent sur l'importance de la directive NIS2, en soulignant que plusieurs enjeux critiques sont en jeu. Il insiste sur le fait que les entreprises, en particulier celles qui opèrent dans le domaine de la sécurité maritime, doivent prendre des mesures de précaution. Il souligne que la survie de ces entreprises dépend non seulement de leur propre préparation, mais aussi de celle de leurs partenaires et des systèmes interconnectés avec lesquels elles travaillent.

Il explique que dans un environnement interconnecté, si une entreprise est attaquée et n'est pas suffisamment préparée sur le plan de la cybersécurité, cela peut avoir des répercussions sur d'autres entreprises qui, bien qu'elles soient sécurisées, peuvent se retrouver compromises en raison de leur connexion à un système vulnérable. Cette dynamique souligne l'importance d'une approche systémique de la cybersécurité.

En outre, il évoque la compétitivité économique, précisant que NIS2 vise à organiser les pratiques autour de normes et de standards internationaux. Il avertit que si la France et l'Europe ne s'engagent pas à établir des règles cohérentes, elles risquent de se retrouver en décalage par rapport aux pratiques mises en place par l'Organisation maritime internationale (OMI) et d'avoir à les adopter avec un retard significatif.

Enfin, Monsieur BANNITZ souligne la nécessité d'accepter ce changement et de se préparer à affronter des défis futurs, car une préparation proactive est essentielle pour faire face aux situations critiques.

Le Professeur Philippe DELEBECQUE soulève une question cruciale concernant la cybersécurité, en se demandant si les mesures recommandées sont suffisamment robustes pour rendre le risque cyber réellement assurable.

Monsieur **BROUTIN** répond en précisant que le dispositif assurantiel est en cours d'élaboration et que la conformité aux exigences établies par l'ANSSI favorise cette démarche. Il souligne que la France se positionne parmi les leaders européens en matière de cybersécurité. Actuellement, il est demandé aux entreprises de mettre en place des règles réfléchies et bien conçues. Il note également que les compagnies d'assurance s'engagent dans ces discussions, et des dialogues constructifs sont en cours. Monsieur BROUTIN souligne que la cybersécurité est une discipline relativement nouvelle, ayant émergé dans les années 2010, contrairement à l'informatique, qui a connu une transformation majeure entre 2000 et 2010. Il insiste sur le besoin d'un accompagnement similaire pour renforcer les compétences techniques en

cybersécurité et sur l'importance d'initier un effort collectif pour sensibiliser et convaincre tous les acteurs des enjeux liés à cette question.

Monsieur **TANGUY**, aborde la question de la souveraineté dans le contexte de l'intégration des intelligences artificielles (IA), en s'interrogeant sur l'évaluation des risques associés à l'utilisation de ces technologies par certaines entreprises.

Monsieur **BROUTIN**, confirme que cette question est bien identifiée. Il souligne l'importance de s'appuyer sur des infrastructures dites Cloud qui respectent les niveaux d'exigence en matière de souveraineté pour les entreprises et les organisations. Il mentionne le concept de « cloud souverain », qui désigne un cloud sécurisé et coopérant. Cependant, il met en garde contre l'utilisation de ce terme, car sa définition peut varier selon les interlocuteurs. Par essence, il s'agit de créer un environnement cloud qui soit à la fois sécurisé et conforme aux exigences juridiques des organisations qui en feront usage, tout en intégrant des équipements techniques adaptés.

Monsieur **TANGUY**, soulève la question d'un éventuel retard concernant le traitement des données, notant que des données transitent déjà.

Monsieur **BROUTIN**, répond que l'infrastructure informatique en Europe a été établie avec une attention particulière à ce sujet. Il souligne la nécessité de distinguer la technologie exploitée et produite de son environnement global. Actuellement, de nombreux sites marchands exploitent les données, qu'il s'agisse de particuliers ou d'entreprises. Il est plausible que certains États puissent collecter des données provenant d'une minorité d'utilisateurs pour les utiliser à des fins commerciales ou stratégiques. Ce contexte suscite un intérêt accru, en particulier au niveau européen, car il est essentiel d'agir pour se prémunir contre les lois extraterritoriales qui pourraient compromettre la souveraineté des données.

Monsieur **TANGUY**, souligne l'utilisation exponentielle des logiciels d'intelligence artificielle, mettant en lumière un enjeu important dans le contexte de la cybersécurité.

Monsieur **TRIFT**, souligne la nécessité de progresser dans ce domaine, insistant sur la fragilité actuelle face aux menaces. Il mentionne que certains acteurs du secteur tels que les ports maritimes se sont déjà équipés pour faire face à ces risques, montrant une sensibilité accrue à la cybersécurité. Il évoque également le rôle de l'État, qui a développé des actions avec l'exemple de la publication d'un « guide cyber » pour anticiper les menaces larges. Monsieur TRIFT salue le travail exemplaire de l'ANSSI, qui aide les acteurs à se protéger en amont et à réagir en cas d'attaques. Il souligne l'importance de repérer les maillons faibles dans le cadre de la directive NIS2, qui prend en compte la chaîne industrielle du risque cyber. Il conclut en affirmant qu'il est essentiel d'améliorer la prise en compte des risques et d'augmenter progressivement les niveaux de protection contre les cybermenaces, un effort entamé depuis plusieurs années.

Madame **EZCUTARI** relaie une interrogation des pilotes maritimes relative aux critères permettant de considérer qu'une entité est « entité importante » (EI). Monsieur **BROUTIN** indique que les critères sont principalement de deux ordres :

- avoir plus de 50 employés et un chiffre d'affaires supérieur à 10 millions d'euros ; ou
- être listé dans l'une des deux annexes de la directive : une pour les entités essentielles importantes et une pour les entités importantes.

Il mentionne que le secteur du transport maritime figure parmi les entités essentielles importantes, ce qui signifie que toute entité dépassant les seuils de 50 salariés ou 10 millions d'euros de chiffre d'affaires est automatiquement considérée comme importante (EI). En revanche, si une entité dépasse 250 salariés ou 50 millions d'euros de chiffre d'affaires, elle est classée comme entité essentielle (EE).

Madame **LEGREGEOIS**, pose ensuite la question de savoir si le comptage des employés se fait par entité juridique. Monsieur **BROUTIN** répond que la transposition de la directive NIS2 prend en compte des aspects sectoriels. Bien que les critères de classification des entités essentielles (EE) et des entités essentielles importantes (EI) soient établis de manière générale, il existe des spécificités qui peuvent varier selon les secteurs. Cela signifie que certaines industries peuvent avoir des exigences supplémentaires ou différentes en fonction de leur contexte opérationnel et des risques particuliers auxquels elles sont confrontées. Il souligne également que les réglementations peuvent évoluer d'un État membre à l'autre, ajoutant une couche de complexité à la mise en œuvre de ces mesures de cybersécurité à l'échelle européenne.

Madame **LEGREGEOIS** s'interroge sur l'éventuelle nécessité d'une approche sectorielle des pour tout ou partie des éléments de transposition de la NIS2 en cours de préparation. Monsieur **BROUTIN**, souligne qu'il est important d'éviter toute surtransposition, ce qui pourrait introduire des exigences sectorielles additionnelles. Toutefois, il admet qu'il pourrait être nécessaire d'apporter certaines spécificités, notamment en ce qui concerne les collectivités, qui présentent une complexité particulière en raison de la diversité des secteurs d'activités qu'elles abritent. Cependant, il précise que pour le secteur maritime, l'objectif actuel est de ne pas surcharger le cadre réglementaire.

Madame **EZCUTARI**, conclut en remerciant les intervenants pour leurs contributions précieuses et souligne l'importance cruciale des enjeux de cybersécurité, en particulier dans le cadre de la mise en œuvre de la directive NIS2. Il lui paraît essentiel de permettre aux membres du Conseil d'être bien informés et préparés aux défis de la cybersécurité maritime.

Monsieur **BANNITZ** souhaite rappeler que le M-CERT n'est ni une agence ni un service de la DGAMPA, mais fonctionne en tant qu'association. Il souligne l'importance de ce dispositif, en précisant que la directive NIS 2 accorde une place prépondérante aux capacités de prévention et de réponse aux incidents. Ces capacités reposent largement sur la mise en place d'outils de réponse aux incidents, tels que les CERT, dont la fonction est de traiter et de collecter des informations sur les incidents détectés par les opérateurs. Le M-CERT, créé en 2021 en collaboration avec l'ANSSI, a pour mission d'agir dans le cyberspace en fournissant une assistance qui lui permet de répondre partiellement aux incidents. Il mentionne que le M-CERT publie des bulletins de mer, qui offrent un panorama détaillé des cybermenaces et alertent le secteur sur des menaces spécifiques, comme des défauts logiciels. Il souligne que tous les opérateurs maritimes peuvent être victimes de cyberattaques, et que le M-CERT peut les orienter en les mettant en relation avec la gendarmerie maritime, qui dispose d'un service compétent pour traiter les incidents, y compris les aspects judiciaires. Cela inclut la préservation des preuves, essentielle pour toute action pénale potentielle en cas d'attaque. Pour plus d'informations, les membres peuvent consulter le site du M-CERT. Monsieur **BANNITZ** ajoute que le M-CERT a également la capacité de signaler des incidents tels que le brouillage GPS des signaux radio, des problèmes qui peuvent survenir tant dans les eaux maritimes que portuaires. Il précise que cette fonctionnalité est utile pour l'ensemble de la communauté maritime. Il mentionne que les membres peuvent signaler ces incidents au M-

CERT ou à l'Agence nationale des fréquences, renforçant ainsi la capacité de réponse aux menaces dans le domaine maritime.

Monsieur **QUITOT**, souligne l'importance de l'outil M-CERT dans le contexte actuel, en notant qu'il s'agit d'un organisme qui a pris de l'avance mais dont le modèle économique doit encore être stabilisé. Il souligne que, pour le moment, M-CERT fonctionne grâce à des subventions publiques importantes, mais qu'il serait souhaitable qu'il parvienne à un régime de croisière basé sur l'auto-financement. Il exprime ses craintes concernant le risque que cet outil, bien qu'utile pour la NIS2, soit laissé de côté jusqu'à la transposition.

Il pose également une question sur le lien entre cet outil et les assurances, suggérant qu'il serait pertinent d'explorer comment M-CERT pourrait bénéficier d'une collaboration avec le secteur des assurances. Selon lui, si cet outil n'est pas perçu comme un bénéfice collectif, il serait crucial de recentrer les efforts sur la participation des assureurs afin d'arriver à un financement stabilisé.

Monsieur **BROUTIN** explique que l'existence d'une structure comme M-CERT est justifiée par une disparité historique entre les différents acteurs des secteurs d'activité. En effet, les grandes entreprises disposent souvent des ressources nécessaires pour créer leurs propres CERT internes, tandis que les plus petites entreprises n'ont pas cette capacité. L'ANSSI, quant à elle, a des limites et ne peut pas intervenir auprès de tous les acteurs. Elle se concentre sur les situations où il y a des enjeux importants, des risques élevés et des impacts significatifs pour la société. Pour cela, l'agence réalise des évaluations en temps réel, se basant sur des déclarations d'incidents qui lui parviennent quotidiennement.

Monsieur **BROUTIN** précise que l'ambition initiale de M-CERT est de rassembler des compétences spécifiques adaptées aux petits acteurs du secteur maritime. Cela inclut un langage et une compréhension des équipements techniques propres à ce secteur. En cas d'attaques, ces petits acteurs pourraient se retrouver en difficulté, mais avec les compétences techniques fournies, ils pourraient à l'avenir apporter leur aide à d'autres. L'idée est de créer un réseau où des groupes plus importants pourraient mettre à disposition leurs compétences techniques, permettant ainsi de réaliser des économies pour les plus petits acteurs.

Madame **EZCUTARI** clôture ce sujet et annonce le prochain point de l'ordre du jour relatif au groupe de travail sur les énergies marines renouvelables (EMR).

III - Cadrage et lancement du groupe de travail du CSMM relatif aux énergies marines renouvelables (EMR) axé sur la problématique du ruissellement territorial des activités liées aux EMR pour ce qui concerne les flottes et les ports

Madame **EZCUTARI** revient sur les récentes déclarations de la ministre Olga Givernet concernant la politique gouvernementale en matière d'éolien en mer, qui vise à atteindre 45 GW de production d'électricité en mer d'ici 2050. Elle mentionne que la cartographie des zones dédiées sera publiée prochainement, avec de nouveaux appels d'offres prévus début 2025.

Elle souligne la nécessité de disposer d'un cadre clair avec des objectifs précis pour le lancement du groupe de travail dédié aux énergies marines renouvelables. Suite aux échanges

précédents, un projet de grands axes pour les termes de référence de ce groupe a été proposé. La problématique générale à aborder serait : « Le ruissellement territorial de l'éolien en mer français : constats et propositions ».

Madame **EZCUTARI**, invite les participants à partager leurs avis sur cette proposition et à discuter des axes à développer pour ce groupe de travail. Elle présente les deux axes principaux soumis à l'approbation du Conseil

Axe 1 : Examiner la question des pavillons et des registres pour les flottes dédiées, notamment à la construction et surtout à la maintenance des champs éoliens en mer français ;

Axe 2 : Intégrer l'activité des champs éoliens en mer dans les stratégies portuaires locales.

La présidente indique que plusieurs étapes sont nécessaires :

1. Dresser une liste d'experts à solliciter ;
2. Effectuer un inventaire des travaux déjà existants ;
3. Définir une méthodologie claire, incluant la fréquence des rencontres du groupe de travail.

Elle propose de discuter des points suivants : le bilan de la documentation préexistante ; le recours à des experts : quels experts ? (à lister en conseil) ; la fréquence des travaux ; les modalités des travaux (visio, contributions écrites).

Madame **EZCUTARI** invite les membres à échanger sur ces sujets pour structurer efficacement le travail du groupe.

Madame **LEGREGEAIS** rappelle que la problématique centrale des travaux à venir est le ruissellement territorial des activités liées aux champs éoliens, en tenant compte de leur déploiement sur nos façades maritimes. Elle souligne que deux parcs sont déjà en service, tandis que d'autres appels d'offres ont été lancés et d'autres sont à venir. Il est essentiel de partir d'une évaluation claire de la situation actuelle des parcs éoliens pour projeter les ambitions futures pour le ruissellement territorial des autres parcs. Par ailleurs, l'objectif est de maximiser le ruissellement territorial grâce aux activités générées par ces parcs, en se concentrant sur les axes de la flotte d'une part et des stratégies portuaires d'autre part.

Madame **EZCUTARI**, souligne l'importance de recueillir des contributions pour nourrir le plan et établir un plan de travail pour les groupes de travail. Elle compte sur la mobilisation active des membres du groupe de travail.

Elle réaffirme que partir de l'existant est primordial, rappelant que des débats antérieurs au sein du CSMM ont déjà abordé des sujets tels que le statut des éoliennes flottantes. Cela souligne l'importance d'une approche fondée sur des bases solides pour avancer dans les discussions.

Monsieur **MARTENS** souligne l'importance du sujet des exonérations des charges patronales, qui pourrait avoir un impact significatif sur la compétitivité et la performance des filières françaises dans les énergies marines renouvelables (EMR). Il indique que les armateurs souhaitent obtenir plus de clarté sur ce sujet avant de discuter avec l'administration et les personnels concernés. Les armateurs souhaitent attendre quelques semaines encore pour mieux comprendre leur niveau de compétitivité et mieux contribuer à ce GT. Il exprime également le souhait de différer le lancement du chantier sur les pavillons et les registres, car les armateurs craignent qu'en cas de suppression du RIF, ils ne puissent rivaliser avec des navires étrangers, notamment britanniques, en raison du différentiel de coût. Monsieur **MARTENS** évoque également la nécessité de définir les critères spécifiques au sein des appels d'offres pour favoriser l'emploi local et compenser les externalités négatives subies par les gens

de mer. Il souligne l'importance de traiter ces sujets en tenant compte des différentes parties prenantes et de leurs préoccupations respectives.

Madame **EZCUTARI** souligne que, bien qu'il soit nécessaire de prendre en compte certaines contraintes impératives, cela ne doit pas empêcher le travail sur les sujets et les panoramas nécessaires pour avancer.

Monsieur **SAMSON** met quant à lui en avant la priorité du pavillon français pour les activités de service aux énergies marines renouvelables (EMR). Il insiste sur l'importance d'établir le pavillon français premier registre comme principe pour ces types de navigation, en soulignant que cela est crucial pour la souveraineté de la France dans ses eaux, notamment là où les champs éoliens sont installés. Pour lui, cette priorité doit être au cœur des discussions concernant les EMR.

Monsieur **SAUVÉE** constate qu'actuellement, en vertu du droit européen, il n'est pas possible d'interdire à des pavillons étrangers européens (belge, norvégien ou hollandais) d'opérer dans les eaux françaises. Il insiste sur le fait qu'il n'est pas envisageable d'imposer le pavillon français et encore moins le premier registre, car il n'existe pas de différences juridiques suffisantes pour en justifier.

Il exprime son soutien à la démarche d'augmentation de la part du pavillon français, mais rappelle que si les armateurs ne disposent pas du financement nécessaire, cela risque d'être un obstacle majeur à la réalisation de cet objectif.

Monsieur **CHALARD**, secrétaire général de la FOMM CGT, évoque la possibilité pour les armateurs de conclure des contrats à long terme, ce qui leur permettrait d'investir en toute confiance. Il précise qu'un contrat de courte durée ne serait pas viable pour un armateur souhaitant faire des investissements significatifs. Il suggère qu'il pourrait y avoir un dispositif interne, en fonction des statuts juridiques des éoliennes, permettant d'imposer le pavillon français premier registre pour certaines opérations.

Monsieur **SAUVÉE** répond qu'il est important de vérifier cette possibilité en droit, mais qu'à l'heure actuelle, ils ne disposent pas de telles dispositions.

Le Professeur **DELEBECQUE** ajoute que l'application de la loi nationale pourrait être justifiée par des considérations économiques particulières.

Madame **EZCUTARI** souligne que la question du pavillon français premier registre se complique lorsque des pavillons européens utilisent quant à eux (et sur le même marché) leur registre dit internationale, ce qui pose un problème de compétitivité.

Monsieur **CHALARD** souligne qu'il est crucial de ne pas revenir sur la question de la compétitivité entre les navires français et non français en Méditerranée. Il fait remarquer que certains navires utilisent des pavillons bis, ce qui est devenu une pratique courante. Bien qu'il reconnaisse qu'il existe des questions juridiques à aborder, il exprime des craintes quant à la faisabilité de certaines solutions, car les différences entre les États, notamment industrielles, sont significatives. Il souligne également qu'aujourd'hui, dans l'UE, un marin italien est considéré de la même manière qu'un marin français en vertu du droit européen. Il conclut en rappelant que le principe fondamental est la liberté de prestation de services au sein de l'UE.

Monsieur **QUITOT** souhaite aborder deux points essentiels. Tout d'abord, il insiste sur l'importance de clarifier le cadre juridique avant de poser des intentions. Il partage la vision du

professeur DELEBECQUE et souligne qu'une des premières démarches consiste à établir un cadre juridique commun, permettant à tous de mesurer les opportunités et les contraintes. Il évoque également l'évolution significative de la France en matière de questions sociales et de règles de l'État d'accueil.

Il souligne qu'avant d'aller plus loin, il est crucial d'examiner la jurisprudence européenne, et les positions de la Commission européenne, notamment en ce qui concerne les contentieux en cours. Pour cela, il propose de réaliser un état des lieux sur le droit actuel relatif à ces sujets. Ensuite, dans un second temps, il suggère de se concentrer sur les objectifs partagés avant d'aborder la question des moyens. Selon lui, le risque est que chacun propose des solutions sans un consensus préalable sur les objectifs. Il est convaincu qu'une fois le cadre juridique établi et les objectifs définis, des solutions partagées pourront être rapidement trouvées.

Monsieur **TRIFT** souligne que les enjeux portuaires liés à l'axe 2 sont fondamentalement différents et se concentrent sur trois sujets principaux. Tout d'abord, concernant les infrastructures portuaires, il aborde la question de la préparation des infrastructures portuaires pour le déploiement des éoliennes offshore, en mettant l'accent sur la nécessité de garantir que ces infrastructures soient prêtes pour les futurs appels d'offres. Enfin pour l'intégration économique, il insiste sur l'importance de comprendre comment les ports peuvent s'intégrer dans la chaîne industrielle de l'éolien, c'est-à-dire comment ils peuvent tirer parti de la valeur produite par cette industrie pour rentabiliser les investissements qu'ils ont réalisés. Cela implique d'explorer le modèle économique des ports dans le cadre de cette coexistence des usages. Il évoque aussi la dimension européenne, en questionnant comment les ports français peuvent se positionner dans l'écosystème européen de l'éolien. Il suggère d'explorer comment les ports français pourraient approvisionner les projets d'éolien offshore en collaborant avec d'autres ports européens, pour assurer une meilleure intégration dans le marché européen.

Madame **EZCUTARI** conclut en soulignant qu'il est temps de structurer les réflexions sur l'organisation du travail. Elle propose de faire un état des lieux du droit et de se donner un cadre pour cela dans un délai de deux mois. Enfin, elle invite les participants à faire part de leur souhait de rejoindre le groupe de travail (GT), tout en anticipant qu'il pourrait y avoir deux groupes distincts afin d'éviter toute ambivalence. Madame **EZCUTARI** insiste par ailleurs sur l'importance d'établir une liste d'experts et rappelle que le secrétariat général est disponible pour accueillir d'autres idées concernant le groupe de travail sur les énergies marines renouvelables (EMR).

La présidente évoque ensuite la possibilité de reporter la séance du 7 novembre en raison de l'absence de texte soumis à l'examen du Conseil. Cette séance pourrait être remplacée par la réunion de lancement du GT EMR qui pourrait se tenir en présentiel et en distanciel.

Monsieur **SAUVEE** réagit en mentionnant qu'il existe un levier potentiel avec le projet de loi de finances (PLF) pour 2025, en lien avec des sujets maritimes, des armateurs, et des exonérations. Il indique qu'il n'est donc pas en faveur de l'annulation de la séance.

Monsieur **QUITOT** souligne que le CSMM n'est pas consulté sur le projet de loi de finances (PLF), même concernant le volet maritime, mais cela n'empêche pas les membres de discuter de ce sujet.

Madame **EZCUTARI** précise que l'annulation de la séance ne serait envisagée que si le CSMM n'a pas été saisi de texte.

Madame **LEGREGEOIS** rappelle que, selon le décret constitutif du CSMM, celui-ci est obligatoirement saisi pour avis sur les textes de lois et de décrets relevant de la compétence du ministre en charge de la marine marchande ou du ministre en charge des ports. Par conséquent, il n'est pas d'usage que les PLF soient soumis au CSMM, car cela relève de l'attribution de Bercy. Cependant, cela n'empêche pas d'exprimer un avis et de discuter du sujet.

Monsieur **BOZZONI** rappelle qu'une lettre avait été émise en 2011 par un comité d'élus d'armateurs connus, adressée au président du CSMM de l'époque, avec pour objectif de la transmission à Monsieur Mariani, ministre en charge des Transports à l'époque. Ce comité d'élus avait saisi le CSMM au sujet de la suppression du second registre (RIF), sujet qui avait touché les armateurs et motivé leur décision de saisir le CSMM. A la suite de cette interpellation, des actions avaient été entreprises à la fois par le président du CSMM et par le ministre.

Monsieur **QUITOT** ajoute que, bien qu'il n'y ait pas de consultation ou d'auto-saisine, rien n'interdit de proposer et d'envoyer un courrier au nom des membres concernant une politique publique.

Monsieur **SAUVEE** souligne que cette démarche peut être envisagée et qu'un soutien pourrait en découler.

Madame **EZCUTARI** propose l'idée d'une lettre conjointe qui aurait plus de force plutôt que des démarches séparées. De ce fait, elle invite les membres du CSMM à se concerter pour la rédaction d'une lettre conjointe afin d'interpeller les parlementaires et les ministres concernés. Le fait qu'il serait judicieux de choisir rapidement une date afin de pouvoir avancer le GT EMR

Monsieur **SAUVEE** rappelle que, lors de la dernière session, le Parlement a voté à l'unanimité une loi maritime visant à protéger le trafic transmanche. Il estime qu'une initiative similaire pourrait être envisagée aujourd'hui. Il souligne l'importance de cette décision, marquée par une « union sacrée » autour des questions maritimes, avec un vote unanime pour la protection des équipages et des intérêts économiques. Selon lui, au regard de l'enjeu crucial du sujet, si tous les membres du CSMM se réunissaient et s'unissaient, cela enverrait un signal fort aux parlementaires et démontrerait la solidarité du secteur maritime.

Madame **PLURIEN** estime que, avant la prochaine rencontre, un projet doit être préétabli, notamment après discussion sur la lettre. Attendre la réunion de novembre pour agir risquerait d'être à contre-temps.

Madame **EZCUTARI** pense que l'idée est en effet de faire un projet de lettre commune et fédératrice avant la prochaine rencontre.

Monsieur **MAURAN** confirme l'opportunité que ce qui rassemble puisse être mis à la signature de tous. Il lance un appel à toutes les organisations syndicales.

Madame **EZCUTARI** propose que la défense de la marine marchande soit intégrée en filigrane, soulignant que l'on entend souvent parler uniquement de la défense de certains armateurs.

Monsieur **QUITOT** attire l'attention des membres sur le calendrier budgétaire, qu'il juge déterminant. Actuellement, personne ne sait encore quelle rédaction précise sera soumise à

l'Assemblée nationale, mais une fois déposé, il y aura un débat parlementaire. Il soulève la question du moment opportun pour que les membres du CSMM interviennent, puisque les débats à l'Assemblée sont imminents, suivis d'un vote, puis du passage du texte au Sénat. Il précise qu'il est incertain quant au déroulement des événements, car cela dépendra des procédures législatives choisies. Il insiste sur l'importance de s'assurer que l'initiative coïncide avec le bon timing du débat parlementaire.

Madame **EZCUTARI** salue l'impulsion donnée par ses membres au Conseil dans la défense des intérêts de la marine marchande. Elle sera la signataire de cette déclaration conjointe, au nom de chacun de membres du Conseil.

Elle confirme par ailleurs le maintien de principe de la séance plénière du 7 novembre, précisant qu'en l'absence de projet de texte, celle-ci serait annulée. Concernant le groupe de travail sur les Énergies Marines Renouvelables (EMR) qui pourra se tenir en lieu et place de la prochaine plénière, elle rappelle que les membres doivent apporter leur contribution concrète, par le biais de contributions écrites et en suggérant des experts à solliciter.

En ce qui concerne le GT EMR, Madame **LEGREGEOIS** propose de poursuivre les travaux relatifs à la structure des deux axes de travail suggérés en séance. Elle propose qu'au lieu de solliciter un expert sur une durée indéfinie, il serait plus pertinent d'interroger des experts ciblés (en visioconférence si souhaité), en fonction des thèmes abordés, avec la participation d'un groupe de membres volontaires. Selon elle, cette approche permettrait d'enrichir les travaux sans décourager les contributeurs volontaires. Les membres du GT devront aider à mener les auditions des experts.

Madame **EZCUTARI** remercie les membres de l'instance pour le travail fourni et le souhait de collaboration exprimée. Elle clôt la séance à 17h00.