

Conseil supérieur de la marine marchande

Le Conseil supérieur de la marine marchande (CSMM) s'est réuni **jeudi 13 mars 2025** à 14h00, sous la présidence de Madame Christine EZCUTARI.

Étaient présents :

Membres au titre de l'État : BANEL Éric, CUBIER Stéphanie, PERRIN Jean-Emmanuel

Membres représentant les armements : BOZZONI Fernand, GAILLARD André, LOUIS-DREYFUS Philippe, MARTENS Laurent, SAUVEE Jean-Emmanuel

Membres représentant les personnels désignés sur proposition des organisations syndicales représentatives de la marine marchande et du personnel portuaire : CASTILLO Etienne, CHALARD Emmanuel, CORBEL Jean-Paul, COUTOURIS Serge, CREPIN Jean-Emmanuel, LE VIGOUROUX Patrice, MAURAN Cyril, PORTAIL Jacques, TANGUY David, TURQ Melvin,

Membres au titre des personnalités qualifiées : BIDOIRE Jean-Pascal, DROUIN Louise, PLURIEN Delphine

Absents excusés, ayant confié un pouvoir : CLEMENT-LAUNOY Valérie, DELEBECQUE Philippe, DELSALLE Bruno, GONSSE Franck, JONQUIERE Louis, ROUE Jean-Marc, SAMSON Pierrick

Présents à titre d'expert : CHAUMET Alexis (DGTrésor), GOSSELIN Alizée (ADF), QUITOT Jean-Philippe (DGAMPA), ROELLINGER Alix (DGAMPA), ROYER-FLEURY Agnès (SGMer), VIDAILLAC-JIMENEZ Paul (DGAMPA)

Ordre du jour

- 1. Intervention de Monsieur BANEL, Directeur général des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture**
- 2. Validation du compte-rendu de la séance plénière du 12 décembre 2024**
- 3. Avis relatif au projet de décret d'application du Titre II de la loi n°2024-537 du 13 juin 2024 visant à accroître le financement des entreprises et l'attractivité de la France**
- 4. Point d'étape sur les travaux du groupe de travail relatif aux énergies marines renouvelables**

Madame la Présidente EZCUTARI souhaite la bienvenue aux membres du Conseil supérieur de la marine marchande (CSMM) et à Monsieur Eric **BANEL**, Directeur général des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture qui livrera un état des lieux des enjeux et des actions de la politique maritime à date.

Elle énonce le contenu de l'ordre du jour de la séance plénière du jour et cède la parole à Monsieur **BANEL**.

Monsieur BANEL remercie les membres du CSMM et indique que bien que M. TABAROT n'ait finalement pas pu venir à la rencontre les membres du CSMM aujourd'hui, le Ministre lui a demandé de le représenter. Sa venue reste une priorité et se déroulera à l'occasion d'une prochaine séance plénière du Conseil avant l'été.

Le directeur général partage avec les membres le constat selon lequel le contexte géopolitique et international actuel est à la fois très incertain, et également porteur d'espoir. En effet, d'une part, l'année de la mer voulue par le Président de la République place la thématique maritime au cœur des priorités gouvernementales et nationales, et d'autre part la Conférence des Nations Unies sur l'Océan (UNOC) en juin à Nice abordera des enjeux majeurs tels que la décarbonation du transport maritime (flottes et ports), l'innovation maritime et navale, et encore la construction navale et le rôle des flottes, pavillons et marins. L'objectif est d'asseoir nos ambitions internationales dans ces domaines, et de créer les conditions des prises de décisions importante au niveau national.

Poursuivant son propos, Monsieur **BANEL** souligne que le fait que la situation internationale soit marquée par des tensions et des conflits complique les négociations européennes et internationales, non seulement sur les questions maritimes et portuaires, mais aussi sur de nombreuses autres thématiques. En coordination avec l'Union européenne, la DGAMPA portera néanmoins des positions ambitieuses lors de la prochaine session du comité de protection de l'environnement marin (MEPC) de l'Organisation maritime internationale (OMI). Monsieur BANEL exprime sa confiance dans le travail qui a été réalisé par ses équipes et annonce la venue du Ministre à Londres le 9 avril prochain. La France défendra des mesures fortes, à la fois techniques et économiques (taxe ou mécanisme équivalent).

Il ajoute qu'au-delà de cette conjoncture internationale difficile, la situation budgétaire nationale est également complexe. La contrainte budgétaire a conduit le gouvernement à prendre des décisions particulièrement rigoureuses et sans distinction sectorielle, chacun ayant été concerné par les mesures adoptées. Les arbitrages gouvernementaux ont été confirmé par le législateur en début d'année. Il rappelle qu'il avait lui-même appelé les membres du CSMM à se saisir du sujet à l'automne.

Enfin, M. BANEL s'arrête sur le paradoxe de la situation actuelle qui appelle à une plus grande simplification et à un effacement de l'intervention de l'Etat et, en simultanément, à une demande forte et toujours croissante de présence d'accompagnement et d'engagement de l'État dans les crises. Il partage que ces attentes contradictoires sont parfois difficiles à gérer par les services et il remercie l'ensemble des équipes présents, à la fois de la DGAMPA et de la DGITM, qui, au quotidien, s'engagent pour faire vivre le pavillon français et la France maritime aux côtés des acteurs les plus engagés. Il en profite

pour saluer la nouvelle sous-directrice des ports, Stéphanie Cubier.

Monsieur **BANEL** met ensuite en lumière les enjeux prioritaires des prochains mois au niveau national, en commençant par la lutte contre le dumping social, qu'il souhaite à la suite du ministre TABAROT voir ériger en priorité aussi au niveau européen et international. Il affirme sa volonté d'aller jusqu'au bout des avancées introduites par la loi Le Gac et annonce un renforcement progressif des contrôles. Il échangera prochainement avec ses homologues britanniques, qui doivent prochainement mener un premier contrôle en application de leur propre disposition, construit en miroir du dispositif français. Il rappelle que les ambitions concernant le transmanche sont en train d'être déclinées en Méditerranée, en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés. La France portera ces enjeux dans les discussions européennes.

En ce qui concerne la flotte stratégique (FS), ce sujet est plus que jamais d'actualité et nécessaire. Il réaffirme son engagement à en défendre les fondements et rappelle qu'un travail est en cours avec l'ensemble des ministères, en particulier avec le ministère des Armées, afin d'en faire une mesure phare lors du prochain Comité interministériel de la Mer (CIMER). Il précise que l'objectif de ce CIMER est de prendre des décisions majeures pour l'ensemble des acteurs du secteur, permettant ainsi au président de la République de disposer de mesures fortes à l'échelle nationale et de les porter au niveau international. Il souligne que la flotte stratégique s'inscrit pleinement dans cette dynamique, impliquant la flotte marchande civile dans l'effort global de gestion de crise et de défense, notamment à l'échelle européenne. Il souligne enfin que la politique menée depuis plusieurs années en faveur du pavillon français, dont la taxe au tonnage est l'élément le plus emblématique, constitue le socle solide du soutien de l'Etat à la flotte stratégique. Il insiste enfin sur les moyens sans précédent que son administration consacre à la formation des officiers français, dans le cadre de la trajectoire du Fontenoy et malgré les restrictions budgétaires décidées en 2024, et appelle les armateurs à respecter leurs engagements en soutenant la fondation ENSM.

Pour ce qui relève des enjeux de décarbonation ensuite, il souligne le dynamisme de l'écosystème français de l'innovation navale. La filière vélique sera doublement mise en valeur par la DGAMPA, d'abord à Singapour lors du *French event* qu'elle organise en partenariat avec les acteurs français et WindShip, puis à l'OMI début avril. Il est fondamental de travailler collectivement sur les nouveaux modes de propulsion, les carburants alternatifs et l'ensemble des solutions contribuant à l'efficacité et à la sobriété énergétiques. Monsieur **BANEL** confirme que ces enjeux seront portés dans le cadre de l'UNOC, où trois séquences prévues au plus haut niveau de l'Etat, seront dédiées à la propulsion vélique, à l'innovation et à l'identification des solutions technologiques et enfin aux outils de financement.

Parmi les éléments charnière pour le secteur maritime, il insiste sur la mise en œuvre de la feuille de route sur la décarbonation, co-construite entre l'Etat, représentée par la DGAMPA, et l'ensemble des acteurs maritimes, des chantiers navals aux armateurs, aux

énergéticiens et aux ports.

Il aborde ensuite la question du système d'échange de quotas d'émission (ETS) et rappelle les attentes du secteur maritime à mobiliser une partie des revenus issus de ce mécanisme européen pour financer la transition énergétique. Il souligne que cette attente a été exprimée, relayée, et qu'elle est entendue au plus haut niveau par les deux ministres en charge des transports et de la mer.

Concernant la défense du pavillon français, il rappelle l'action déterminée des services de la DGAMPA, dont le Guichet unique du RIF est le bras armé. Les enjeux sont nombreux et ils seront portés par le ministre TABAROT lors de plusieurs événements visant à promouvoir et protéger le pavillon français comme modèle à la fois social, environnemental et économique, et englobant des questions fiscales telles que la taxe au tonnage et les exonérations de charges sociales. Il rappelle que le CSMM a été particulièrement mobilisé sur ces enjeux et remercie ses membres pour cela, en saluant en particulier l'initiative menée à l'automne 2024 par le biais de la lettre ouverte aux parlementaires du 5 novembre.

En somme, dans un contexte incertain, il est d'autant plus nécessaire de se saisir de l'Année de la mer et de l'UNOC comme des opportunités pour faire entendre les priorités maritimes françaises, sur des enjeux européens et internationaux, y compris en ce qui concerne la lutte contre le dumping social. Monsieur **BANEL** appelle les partenaires sociaux et le CSMM à être force de proposition, pour construire des solutions et demeurer tous actifs dans ces débats stratégiques.

Il ajoute que, aux côtés ministère des transports, les ministères chargés de l'emploi ainsi que celui de la Transition écologique, de la Biodiversité, de la Forêt et de la Pêche de la ministre PANNIER-RUNACHER sont très impliqués sur les dossiers maritimes.

Monsieur **LOUIS-DREYFUS**, Président du groupe Louis-Dreyfus Armateurs, s'exprime sur la flotte stratégique et interroge sur la réelle volonté d'action face aux conséquences observées. Il s'interroge sur les attentes concrètes et souligne que, selon lui, ce projet n'a que peu progressé. Il demande s'il existe de réelles chances d'aboutir, rappelant que ce sujet est essentiel- ce qu'il a toujours soutenu- et est étroitement lié à la défense du pavillon français.

Monsieur **BANEL** indique qu'il est en effet crucial d'avancer sur ce dossier et que c'est bien la volonté du Gouvernement. Il rappelle le chemin parcouru depuis 2016. Il y a dix ans, lorsque la question de la flotte stratégique a été pour la première fois introduite dans le cadre d'élargissement de la loi de 1992 sur les approvisionnements énergétiques, son intérêt même était contesté. La réponse habituelle était qu'il y aurait toujours un navire disponible quelque part pour assurer le transport de produits énergétiques et l'approvisionnement en pétrole et gaz. La flotte stratégique était encore perçue comme

un concept abstrait, certains allant même jusqu'à penser qu'il s'agissait d'une idée introduite par les armateurs pour justifier les aides à la flotte. A l'exception de certaines personnes présentes dans cette salle, peu de personnes faisaient alors le lien entre la flotte marchande, les besoins de la défense nationale, la souveraineté et la sécurité des du pays. Il souligne que la France a été pionnière sur l'articulation de ces enjeux dont le contexte international actuel rend désormais évidente la pertinence. Notre objectif désormais est la mise en œuvre concrète d'une doctrine relative au contenu et au déploiement de la flotte stratégique. Monsieur BANEL souligne que les contours exacts de la flotte stratégique – qu'il s'agisse du type d'aide ou du modèle de coopération avec le ministère des Armées – font l'objet de travaux approfondis avec le Secrétariat général de la Mer (SGMer), en vue du prochain CIMER. Il rappelle enfin que la première condition pour développer une flotte stratégique est de défendre et de conforter la politique nationale en faveur de la Marine Marchande – à travers les dispositifs de soutien existants - afin de préserver la force et la diversité de la flotte française.

Monsieur **SAMSON**, Secrétaire général de la Fédération nationale des syndicats maritimes CGT, souligne que vouloir faire davantage en matière de lutte contre le dumping social signifie actuellement devoir composer avec des moyens considérablement réduits. Il rappelle que les conséquences des crises précédentes, notamment celle du Covid, continuent de peser lourdement. Concernant la flotte stratégique, il rappelle que les syndicats avaient demandé son inscription au premier registre, mais qu'ils n'ont pas été consultés dans le cadre des travaux ayant conduit à l'adoption du rapport Chenevard. Il exprime également des incertitudes sur l'application des mesures mises en place pour le transmanche et s'interroge sur leur pertinence en Méditerranée. S'agissant de la décarbonation, il précise que les syndicats n'y sont pas opposés et ont toujours soutenu cette transition. Cependant, Monsieur **SAMSON** insiste sur le refus absolu de voir les équipages devenir la variable d'ajustement pour absorber le coût de cette transition.

Enfin, en ce qui concerne le pavillon français, Monsieur **SAMSON** exprime son mécontentement face au fait que l'accent soit mis sur la défense et la promotion du registre RIF et non du premier registre. Il rappelle que les syndicats considèrent le RIF comme un registre de complaisance. Il fait également part de ses interrogations sur le soutien de l'Etat en citant le fait qu'une compagnie déjà sous pavillon français et registre RIF envisage de rejoindre un pavillon plus avantageux du fait de la perte partielle des exonérations de charges acceptée par les armateurs. Ce qui -si cela se confirmait - risquerait de poser de nouvelles difficultés pour les marins français.

Monsieur **BANEL**, intervient en réaffirmant son désaccord avec l'idée que le RIF serait un registre de complaisance. Il rappelle que cela fait trois ans que la France démontre concrètement son engagement dans la lutte contre le dumping social, aussi bien au niveau national et européen qu'international. Il souligne qu'à ce jour la France mène seule ce combat au sein de l'Union européenne et sur la scène internationale. Le modèle français, quel que soit le registre, est un modèle vertueux sur le plan social et écologique.

Monsieur BANEL insiste sur la complémentarité des actions engagées par l'Etat contre le dumping social, en Manche Mer du Nord et en Méditerranée. Il remercie le cluster maritime français et Brittany Ferries pour le colloque récemment organisé sur ce sujet, avec la participation des organisations syndicales et des élus, et souligne la détermination des autorités françaises à défendre les entreprises qui ont fait le choix de l'emploi français dans les liaisons avec le Royaume-Uni ou la Corse. Il fait également état de ses discussions récentes et positives avec ses homologues britanniques, qui vont - comme la France le fait depuis l'automne - conduire à partir de l'été les premiers contrôles au titre de la lutte contre le dumping social.

Concernant la question du pavillon français et du soutien, il détaille les trois piliers qui structurent cette politique depuis plusieurs années, sous la responsabilité du ministre chargé des transports et de la DGAMPA. Il insiste sur la nécessité de visibilité et de stabilité de cette stratégie, qui constituent sa force :

- le premier pilier repose sur la taxe au tonnage, couplé au soutien à l'investissement ;
- le deuxième pilier concerne les exonérations de charges sociales et le soutien à l'emploi de marins français ;
- le troisième pilier inclut l'accompagnement des entreprises, à travers la formation des marins français, dont l'excellence est reconnue par tous, et le guichet unique, qui permet un suivi efficace, et dont les armateurs témoignent positivement.

Comme il l'avait fait en octobre devant le CSMM, il appelle à l'unité des partenaires sociaux afin de maintenir ces trois piliers et regrette que cette unité ait manqué à l'automne. Il explique que toute modification entraîne un déséquilibre, qui touche particulièrement les petites entreprises, et encore plus celles qui ont choisi d'avoir un équipage 100 % français. Il illustre la nécessité de stabiliser de ces trois piliers et demande à tous les partenaires sociaux de se mobiliser lors du prochain débat budgétaire à l'automne. Il prend l'exemple d'une entreprise exemplaire qui a fait le choix de 100 % français, notamment dans le domaine du transport vélique. Plus une entreprise emploie de marins français plus elle se retrouve particulièrement touchée par la réduction du périmètre des exonérations de charges, une mesure récente qui alourdit son coût pour les marins français.

Monsieur BANEL souligne que ces préoccupations sont aujourd'hui bien prises en compte par les ministres en charge des transports et de la mer, Agnès PANIER-RUNACHER et Philippe TABAROT. Le sujet de l'évolution des exonérations de charges patronales relève de la politique sociale et de la loi (Loi de financement de la sécurité sociale) et doit être analysée sous l'angle du dumping social car il s'agit de maintenir la compétitivité de l'emploi français.

Enfin, Monsieur BANEL réaffirme que la France reste profondément attachée au RIF mais aussi au premier registre, au guichet unique et aux services offerts par le pavillon français. Si des choix ont pu être fait pour des raisons politiques et budgétaires, le pavillon français

n'a jamais été aussi attractif et l'objectif du Gouvernement actuel est bien de consolider les fondamentaux de cette attractivité à l'international, en insistant sur le lien avec l'emploi français.

Monsieur **CHALARD**, secrétaire général de la Fédération UGIT-CGT des officiers de la marine marchande, remercie Monsieur **BANEL** pour son intervention. Il revient sur ses propos, notamment en ce qui concerne le plan international. Du point de vue des priorités de son syndicat aux Nations Unies, il est crucial de travailler avec les autres Nations maritimes sur le lien substantiel entre le pavillon et l'État. En second lieu, il évoque la question de la MLC (Maritime Labour Convention) et rappelle qu'une conférence biennale se tiendra en avril, à laquelle son syndicat et lui seront partie prenante. L'un des enjeux porte sur les temps de repos et de travail, au regard en particulier la généralisation des 84 heures par semaine, jugées problématiques pour la sécurité des navires et des équipages.

Sur le front international, deux sujets relèvent par ailleurs de la représentation française auprès de l'OMI à Londres :

- la préservation de la STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping/ Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille), en veillant à ne pas en abaisser le niveau d'exigence pour les qualifications des navigants ;
- le second concerne le code MASS sur les navires autonomes, dossier auquel Monsieur **CHALARD** accorde une attention particulière.

Il indique à Monsieur BANEL souhaiter un échange réciproque des éléments utiles dans le cadre de ces négociations. S'agissant des priorités européennes, il évoque d'abord une première opportunité en matière de cabotage national ouvert aux EMR, qu'il souhaiterait exploiter davantage à travers la mise en place d'un dispositif d'État d'accueil spécifique aux EMR, reposant sur le tonnage des navires. Il précise que cette démarche ne porte pas sur la question des ferries, qui relève plutôt des travaux du groupe de travail sur le Transmanche.

Sa seconde priorité concerne la directive sur les services portuaires, notamment la définition des services portuaires telle que préconisée dans la directive européenne, mais qui n'a pas été reprise dans le droit français, ce qui permet actuellement un certain nombre de pratiques.

Sur le plan national, il indique que sa priorité est de clarifier et de renforcer le rôle de la DGAMPA dans les décisions concernant la navigation, en distinguant mieux les compétences entre le cabotage national et international, ainsi qu'entre le premier registre et le RIF.

Concernant la flotte stratégique, et après avoir lu avec attention le rapport Chenevard. Monsieur **CHALARD** indique que ce rapport constitue une régression par rapport aux

textes existant, dans la mesure où la notion de pavillon ou de premier registre n'y est plus mentionnée. Le rapport se concentre sur la propriété de la flotte et la nationalité des marins. Il précise avoir très peu d'attentes sur ce dossier.

Evoquant le « gâteau des pavillons », en référence à une affaire des années 1910 concernant les dispositifs fiscaux et en mentionnant une affiche illustrative utilisée pour mobiliser les marins et sensibiliser sur le fait que les contribuables ne peuvent pas, à eux seuls, supporter le coût des aides accordées aux armateurs, il estime que certains choix doivent désormais être mis sur la table.

Il propose qu'à l'issue du groupe de travail sur les EMR, un groupe de travail soit lancé sur les dispositifs d'aide à la flotte. Il souhaite que les armateurs puissent présenter un état des lieux précis de l'utilisation qu'ils font des aides de l'Etat, notamment au bénéfice de l'emploi de marins français. Il estime d'ailleurs qu'il existe des points de convergence possibles, prenant l'exemple du navire Gas Vitality, inscrit au RIF, effectuant du cabotage national, du soutage, et relevant de la directive sur les services portuaires. Ce navire bénéficie du dispositif 39C via une société basée en France, alors même qu'il est opéré par un armateur japonais. Il dénonce ce type de montage, notamment à Marseille. Il considère que ces pratiques nécessitent des discussions ouvertes. Il se dit convaincu qu'un vrai dialogue avec les armateurs permettrait d'identifier des points d'accord et regrette que le dialogue social chez Armateurs de France ne le permette pas aujourd'hui. Selon lui, sur le long terme, le dispositif 39C, bien qu'avantageux à l'échelle européenne, ne sert pas suffisamment les intérêts économiques et industriels français. Enfin, concernant les exonérations, il se dit favorable à l'organisation d'une discussion tripartite, associant des experts chargés de présenter un bilan comptable précis de ces dispositifs, en place depuis de nombreuses années.

Monsieur **BANEL** remercie Monsieur CHALARD et souligne en effet l'importance du calendrier de travail international rappelé par Monsieur CHALARD, particulièrement dense tant à l'OMI qu'à l'OIT. Ayant déjà évoqué l'OMI, il précise que la DGAMPA sera également présente en force à l'OIT à Genève fin avril, afin de porter des avancées significatives sur les conditions de travail des marins. L'appui des organisations syndicales aux côtés de l'Etat sera déterminant et il se tient à la disposition de Monsieur CHALARD pour évoquer ces sujets. Il rappelle que le ministre des Transports s'implique fortement sur les questions internationales, et notamment sur les questions liées à la lutte contre le dumping social et les conditions de travail des marins.

M. BANEL revient sur la prochaine rencontre entre le Ministre et le Secrétaire général de l'OMI début avril. C'est à cette occasion que la France lui remettra la première maquette de navire vélique battant pavillon français, par NEOLINE, qui sera premier navire vélique offert à cette institution et une très belle illustration du savoir-faire français dans ce domaine. L'objectif est de rapprocher systématiquement les combats que porte la France sur les normes sociales et environnementales, en lien notamment avec les objectifs de décarbonation, et de permettre de systématiser le dialogue autour de ces sujets. Il insiste

sur la nécessité de défendre partout, y compris au niveau intra-européen, un niveau de standards élevé et applicable à tous, afin de pouvoir lutter efficacement contre les phénomènes de dumping social et environnemental.

Concernant ensuite le rapport Chenevard, il rappelle que ce rapport fait bien référence au pavillon français et aux marins français, dans une logique de défense des intérêts français. Il mentionne également la stratégie industrialo-portuaire, qui est une autre composante importante de l'action du Gouvernement. La formation en constitue un autre élément essentiel sur lequel ont beaucoup travaillé les équipes de la DGAMPA et de l'ENSM. En conclusion sur ce point, Monsieur **BANEL** insiste sur l'importance du lien entre les trois composantes du triptyque armateur/marin/industrie, tous trois français, lien essentiel qui permet de porter politiquement les priorités associées.

S'agissant des dispositifs existants, Monsieur **BANEL** rappelle qu'ils ont tous pour finalité la défense du pavillon français et de l'emploi maritime national. Il considère qu'ils poursuivent chacun une finalité distincte mais indissociable du reste : l'un des volets, évoqué par Monsieur CHALARD, concerne la fiscalité et vise davantage à soutenir l'investissement et le renouvellement de la flotte ; tandis que les exonérations de charges sociales ont pour objectif de renforcer la compétitivité du marin français et de garantir sa présence à bord.

Enfin, il conclut en soulignant qu'il ne s'agit pas de décider, de manière isolée, de supprimer ou de restreindre tel ou tel dispositif, mais d'interroger l'efficacité globale des dispositifs actuels : permettent-ils réellement d'atteindre les objectifs fixés, à savoir le développement de l'emploi maritime, le soutien au pavillon français et le renforcement des entreprises françaises ?

Monsieur **LE VIGOUROUX**, Secrétaire général du Syndicat national des cadres navigants de la marine marchande CFE-CGC MARINE, revient sur le sujet de la flotte stratégique qui ne se limiterait pas au seul soutien des besoins et missions de la Marine nationale et du ministère de la Défense mais doit aussi contribuer à la sécurité et la résilience des approvisionnements. Il sollicite davantage de précisions sur l'orientation future de cette flotte stratégique et ses missions spécifiques.

En ce qui concerne les exonérations de charges, Monsieur **LE VIGOUROUX** souligne la responsabilité d'Armateurs de France qui a défendu certains armateurs et pas d'autres. Les petits armateurs ont été sacrifiés, tout le monde le sait. Il souligne qu'il est crucial, dans un contexte de réduction budgétaire, de travailler ensemble pour trouver des solutions équilibrées. L'objectif est d'éviter des situations où les entreprises pourraient se retrouver confrontées à des difficultés similaires à celles rencontrées par d'autres secteurs, et contraintes à délocaliser.

Monsieur BANEL répond qu'il est très à la mode de vouloir désigner des coupables ou des

bouc-émissaires faciles, quitte pour certains à réécrire l'histoire ou les faits. C'est un exercice futile qui nous éloigne de l'objectif. Sur un sujet aussi sensible, avec un processus de décision long - 7 mois - et des intervenants multiples, chacun doit assumer sa part de responsabilité et regarder vers l'avenir. La priorité n'est pas de se faire la guerre mais au contraire d'unifier nos efforts, d'agir collectivement et ensemble, armateurs, partenaires sociaux et administrations, afin de convaincre ceux qui aujourd'hui considèrent que ces dispositifs ne sont pas utiles ou justifiés. L'objectif est de construire un périmètre solide, argumenté et valorisable, allant au-delà des navires câblés et EMR déjà identifiés fin 2024. Il rappelle à nouveau que le sujet est aujourd'hui porté par des ministres déterminés et combattifs. La première étape se déroule en ce moment même, dans le cadre de la préparation du budget de l'Etat pour 2026. La DGAMPA y défend le rétablissement des exonérations de charges. L'arbitrage politique interviendra en juillet. La seconde étape sera à l'automne avec la discussion sur le projet de loi de finances et le projet de loi de financement de la sécurité sociale. La discussion ne sera pas seulement budgétaire mais également politique. Il faudra convaincre nos interlocuteurs, en dépassant le débat sur les profits de certaines entreprises, et il considère que sur ce sujet, le CSM a un rôle à jouer, car il réunit tous les partenaires sociaux et constitue un cadre large et non partisan dont les travaux peuvent être écoutés.

Il conclut en affirmant qu'il est possible de parvenir à un consensus pour défendre un modèle commun, dès lors que chacun accepte de s'y investir.

Pour ce qui est de la flotte stratégique, Monsieur **BANEL** confirme qu'il y a effectivement - dans la flotte stratégique - une orientation davantage tournée vers les enjeux de sécurité nationale et de défense. Cela inclut la sécurité des approvisionnements énergétiques, la capacité à projeter des forces à l'international, ainsi que la possibilité d'intervenir en cas de crise pour venir en aide aux ressortissants français. Il précise que cette capacité de projection implique certaines compétences RH et des types de navires très différents. Ce n'est pas l'ensemble de la flotte qui est concernée, mais des segments précis. Il insiste sur le fait qu'il ne faut pas chercher à opposer les objectifs liés à la sécurité et à la défense nationales à ceux - plus larges - que porte son ministère pour le développement de la Marine Marchande et la promotion de l'emploi maritime français. Ce sont deux démarches complémentaires. Ainsi, le soutien à la flotte stratégique n'épuise pas - et ne résume pas - le soutien de l'Etat au secteur du transport et des services maritimes dans son ensemble. Ce serait une erreur de le présenter ainsi. Il en est par contre un des fondements, une des justifications : si l'Etat défend une flotte et un emploi maritimes français, c'est notamment parce qu'ils permettent d'alimenter, de structurer le concept de flotte stratégique. Dans le contexte géopolitique actuel, il estime que cette prise de conscience politique est non seulement indispensable, mais aussi utile pour défendre le modèle du pavillon français.

Monsieur **MARTENS** indique qu'il partage le programme présenté par Monsieur **BANEL**. S'agissant du dumping social, il exprime son soutien aux démarches engagées et souligne

qu'un renforcement des contrôles est nécessaire. Il propose qu'Armateurs de France soit s'associée aux actions de communication qui s'y rapportent, et insiste sur l'importance du respect de la loi, rappelant que son application est essentielle. Il se déclare prêt à apporter son appui en ce sens.

Concernant la flotte stratégique, il soutient les démarches initiées par l'Etat. Il précise qu'ils entreront dans le détail une fois que les besoins auront été clairement identifiés. Il souligne l'importance de la défense nationale et appelle à aborder des cas concrets accompagnés de moyens de financement.

Sur la question de la décarbonation et notamment du financement de l'ETS, il fait savoir qu'ADF, en lien avec l'UPF et le GICAN, mène une étude technique actuellement finalisée à 80 %, qui sera présentée aux services de l'État (Ministres, DGAMPA) fin avril.

S'agissant de la défense du pavillon français, c'est bien une priorité des armateurs. Il précise que des études d'impact sont menées, segment par segment, sur les exonérations de charges et leur impact, afin de produire un bilan destiné aux cabinets ministériels, pour démontrer les avantages ainsi que les effets d'une éventuelle suppression. En ce qui concerne les négociations à venir durant le MEPC 83, ADF tout comme les membres de l'ECSA (association européenne des armateurs), il est bien pris en compte que l'absence de mécanisme économique constitue une ligne rouge à ne pas franchir.

Au sujet des exonérations comme de l'ETS, Monsieur **BANEL** rappelle que des engagements ont été pris à haut niveau. Il salue l'initiative portée par Armateurs de France et le GICAN pour un plan global en faveur de la décarbonation du secteur, en appui à la feuille de route que la DGAMPA vient d'actualiser. Toutefois, dans le contexte budgétaire politique et actuel, il note que la marge de manœuvre est réduite. Il insiste donc sur la nécessité d'anticiper le débat à venir et de se préparer en amont. Il insiste également sur la nécessité pour le secteur de s'engager, en présentant notamment les investissements des entreprises. Il précise enfin qu'il faut travailler notamment avec les petites entreprises et les secteurs émergents sur des dispositifs spécifiques, pour lesquelles d'autres outils de soutien sont mobilisables. L'administration travaille déjà depuis plusieurs mois sur différentes pistes (tels les C2E) pour accompagner autrement les acteurs du secteur.

Monsieur **LOUIS-DREYFUS** fait part de ses interrogations concernant la campagne de promotion menée par le ministère et l'administration en faveur du RIF, questionnant l'opportunité de cette démarche, précisément en ce moment. La défense du RIF suscite aujourd'hui à la fois de nombreuses incertitudes et quelques certitudes.

Monsieur **BANEL** indique que ce soutien apporté au pavillon français est plus que jamais nécessaire car derrière le registre (RIF et premier registre), c'est bien la valorisation de nos entreprises maritimes, de la technologie, de l'emploi et du savoir-faire français qui est visée et qui est aujourd'hui en jeu. Notre présence est aussi un formidable outil d'influence pour la politique internationale française, avec les enjeux de négociation à venir à l'OMI et à l'OIT. Cette action de promotion et d'influence est un des objectifs

prioritaires assignés par les Ministres à l'administration, et plus particulièrement au RIF. Il remercie d'ailleurs Monsieur LOUIS-DREYFUS pour sa présence à ses côtés en Grèce l'an dernier, à l'occasion de POSIDONIA. Si la France cessait de promouvoir son pavillon et de soutenir ses entreprises à l'international, cela signifierait tout simplement qu'elle aurait cessé de croire en la pertinence de son modèle, en la nécessité d'une flotte française et en l'utilité d'un dispositif de soutien. Elle abandonnerait alors la taxe au tonnage et les autres dispositifs associés. Certes, le coup porté par la loi votée début 2025 a été rude mais il ne doit pas affaiblir notre détermination. Bien au contraire. Le pavillon français, qui est en pleine croissance, avec plus de 450 navires désormais, est un élément essentiel de notre souveraineté et de notre capacité à nous positionner comme une grande Nation maritime. Il doit être soutenu. C'est sa conviction et c'est celle du Gouvernement. Monsieur BANEL ajoute que cette politique est structurante pour l'armement français, qu'il soit de transport ou de service, mais également pour la filière dans son ensemble, dont il salue les représentants aujourd'hui. Il appelle ainsi les partenaires sociaux à soutenir l'attractivité du RIF comme étendard du modèle social français.

Monsieur **CASTILLO**, représentant la fédération de l'équipement, de l'environnement, des transports et des services FO pour le personnel de la marine marchande, revient sur la question du dumping social dans le transmanche, en saluant la mise en place d'un dispositif qu'il qualifie de réussite. Il souligne néanmoins l'importance de rester vigilant quant à son application et au contrôle que l'administration mettra en œuvre pour garantir son efficacité.

Abordant la question des exonérations de cotisations sociales, il insiste sur le fait que, de leur point de vue, il s'agit avant tout d'un mécanisme de compensation des cotisations sociales. Il précise qu'ils n'ont aucune opposition de principe à ce que l'État apporte un soutien aux armateurs. Toutefois, il insiste sur le fait que lorsqu'on parle "d'exonérations", il ne faut pas oublier que ce sont les systèmes de protection sociale des marins qui financent indirectement ces aides, et non uniquement l'État. C'est pourquoi il estime préférable de parler de compensation plutôt que d'exonération. Concernant la flotte stratégique, il rappelle qu'au moment des discussions du Fontenoy du maritime, il avait été promis que les marins soient pleinement intégrés à cette réflexion, dans une logique de « marins stratégiques ». Pour conditionner l'inscription dans les effectifs stratégiques au fait que le marin soit français, afin de renforcer leur lien avec la flotte concernée.

Monsieur **BANEL** remercie Monsieur CASTILLO pour son soutien et partage avec lui la nécessité d'une grande vigilance dans la mise en œuvre du dispositif de lutte contre le dumping social. Il retient par ailleurs les termes de « marins stratégiques » qu'il trouve très pertinents. Il confirme que le Gouvernement souhaite en effet travailler sur ce point avec les organisations syndicales. Concernant les exonérations de charges patronales, quel que soit l'appellation retenue, il rappelle que ce dispositif est le seul dont la finalité est exclusivement centrée sur l'emploi de marins français.

Monsieur **CASTILLO** remercie M. BANEL et indique que le lien à établir entre flotte stratégique et marins concerne la qualification du marin, laquelle sera considérée comme nécessaire dans le cadre de la flotte stratégique.

Madame **EZCUTARI**, remercie Monsieur BANEL et les membres pour la qualité de ces échanges.

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

Madame **EZCUTARI** résume les sujets à l'ordre du jour de la dernière séance plénière du 12 décembre 2024 qui portait principalement sur des textes relatifs au paquet « fit for 55 » (Ajustement à l'objectif 55), notamment sur le FuelEU Maritime et l'EU ETS, ainsi qu'un texte concernant l'information sur les émissions de gaz à effet de serre (GES).

Madame **EZCUTARI** indique que le Secrétariat général n'a reçu aucune demande de modification et interroge les membres sur leurs éventuelles demandes de modification. Il n'y a pas de demande.

Le compte rendu est donc validé.

2. Avis relatif au projet de décret d'application du Titre II de la loi n°2024-537 du 13 juin 2024 visant à accroître le financement des entreprises et l'attractivité de la France

Madame **EZCUTARI** introduit le projet de décret d'application du Titre II de la loi n°2024-537 du 13 juin 2024. Elle explique que ce texte vise à encadrer la dématérialisation des titres transférables, avec pour objectif de moderniser la « *Trade finance* » et de renforcer la sécurité ainsi que la fluidité des transactions commerciales internationales.

Elle précise que la Direction générale du trésor (DGTrésor) a permis aux membres du CSMM de prendre connaissance du projet de décret dès le 20 janvier, permettant de recueillir des observations. Elle mentionne celles du professeur **DELEBECQUE**, qui a suggéré de viser sans ambiguïté le connaissance à ordre. Il a également souligné que l'article L. 5422-3 alinéa 3 du Code des transports se trouve plus précis que le projet de décret, en indiquant que le connaissance doit être « établi, signé, transféré, modifié, conservé et remis », alors que le décret se limite à mentionner qu'il « est établi et remis ». Il a donc recommandé de reprendre les termes exacts de la loi portés par le Code des transports afin d'assurer une meilleure précision et une cohérence rédactionnelle renforcée. La présidente indique que ces éléments ont été transmis à la DGTrésor.

La présidente cède ensuite la parole au représentant de la Direction générale du Trésor, Monsieur **CHAUMET**.

Monsieur **CHAUMET**, chargé de mission auprès du sous-directeur des financements internationaux à la Direction générale du trésor, remercie les membres du CSMM et rappelle que les opérations de *trade finance*, c'est-à-dire ayant trait au crédit documentaire, représentent un volume mondial de 6400 milliards de dollars. A l'échelle européenne, ce volume s'élève à 3100 milliards, dont 650 milliards pour la France. Il précise que, concrètement, la *trade finance*, aujourd'hui, repose encore largement sur des échanges de documents papier entre les différents acteurs, et que le connaissance maritime en fait pleinement partie.

Ce sont des documents qui se transmettent manuellement. Trois risques majeurs liés à ce système sont identifiés :

- le premier est un risque opérationnel, du fait de la complexité et de la multiplication des documents ;
- le deuxième est un risque de non-conformité, en particulier dans un contexte où les réglementations se durcissent face aux risques de blanchiment d'argent. Il souligne à ce titre l'importance de sécuriser l'ensemble des documents qui transitent entre les mains des différents acteurs ;
- le troisième risque est celui du non-paiement.

Monsieur **CHAUMET** ajoute que le traitement des opérations est actuellement très long, avec un délai qui peut aller de 66 à 245 jours, ce qui représente un désavantage important pour les opérateurs économiques.

C'est dans ce contexte que la digitalisation apparaît comme une solution efficace pour accélérer les délais de traitement. Il rappelle que, dès 2017, l'Organisation mondiale pour le commerce (OMC) a proposé une réglementation type sur le sujet. En 2023, la France a été saisie pour travailler sur cette question, aboutissant à un rapport qui a servi de base à la loi. Il précise enfin que l'article 16 de la loi fait référence à l'adoption d'un décret, qui permettra de définir avec soin la notion de « méthode fiable », afin de permettre la mise en œuvre effective de la dématérialisation dans le domaine de la *trade finance*.

Monsieur **CHAUMET** indique que les observations formulées par le Professeur **DELEBECQUE** ont été prises en compte et intégrées dans le projet de décret. Ce projet a déjà été approuvé par le Comité consultatif de la législation financière. La présentation du texte pour avis du CSMM est la dernière étape avant sa transmission au Conseil d'Etat.

Monsieur **MARTENS** remercie pour cette présentation et fait part d'une remarque liée à l'activité du vrac sec. Il interroge sur la possibilité de réfléchir à la question de la partition du connaissance maritime, c'est-à-dire la manière dont on pourrait scinder un connaissance en fonction de la quantité de cargaison.

Il pose également une question sur le retour éventuel au format papier : il exprime une inquiétude quant à certaines zones géographiques, en particulier dans des ports plus reculés d'Afrique de l'Est, où le format numérique pourrait ne pas être accepté ou applicable. Il souhaiterait donc savoir si, dans ces cas, il sera possible d'avoir recours à un format papier.

Monsieur **CHAUMET**, répond tout d'abord à la question relative à la partition du connaissance maritime. Il indique qu'il va se renseigner plus précisément sur ce point et qu'il reviendra vers Armateurs de France à ce sujet.

Concernant la possibilité de revenir au format papier, il précise que l'article 4 du projet de décret prévoit bien la possibilité de conversion, aussi bien du papier vers le numérique, que l'inverse. Il ajoute que cette question a été évoquée dans le cadre de leur groupe de travail, notamment pour répondre aux besoins spécifiques de certains ports, en particulier ceux situés dans des zones où l'infrastructure numérique reste limité.

Madame **EZCUTARI**, procède ensuite au vote et prononce l'avis favorable du Conseil.

POUR : 24

CONTRE : 0

ABSTENTION : 5

3. Point d'étape sur les travaux du groupe de travail relatif aux énergies marines renouvelables

Madame **EZCUTARI**, rappelle que le groupe de travail relatif aux énergies marines renouvelables (EMR) a été officiellement lancé le 7 novembre 2024. Elle précise que ce groupe a été structuré en deux volets : un volet portuaire et un autre consacré à la flotte et aux marins. Pour le premier volet, les rapporteurs sont la DGITM et Monsieur **CREPIN** ; pour le second, ce sont, la DGAMPA, Monsieur **MARTENS** et Monsieur **CHALARD** qui assurent le rôle de rapporteurs.

Elle procède ensuite à un rappel du calendrier, en évoquant les principales étapes déjà franchies et les échéances à venir. Elle indique que lors des séances de janvier et février, le CSMM a progressé sur plusieurs points : tout d'abord, le 16 janvier, la DGEC et la DGAMPA ont présenté aux membres du Conseil un état des lieux du déploiement des projets de parcs éoliens en mer sur les quatre façades métropolitaines. Cette présentation a été suivie par un retour d'expérience et des perspectives sur le raccordement des parcs, exposés par RTE.

Ensuite, le 6 février, le GICAN a présenté une projection des besoins en flottes de CTV et de SOV à l'horizon 2050 en ce qui concerne la maintenance des parcs posés et flottants. La DGITM a quant à elle exposé les grandes lignes de sa feuille de route pour l'adaptation des ports à l'arrivée de l'éolien en mer.

La Présidente conclue en rappelant les ambitions collectives du groupe de travail :

- Mener d'ici début mai auprès des énergéticiens et des fédérations concernées un maximum d'entretiens convenus ;

- Sur la base des contributions déjà fournies par les membres du Conseil, ainsi que les présentations effectuées par les experts sollicités et les résultats des auditions menées auprès des énergéticiens, procéder à la rédaction d'un projet de plan et de premières recommandations d'ici les deux prochaines séances plénières du Conseil ;
- Finaliser les travaux au début de l'été.

Elle indique qu'en appui des entretiens à venir avec les producteurs, France renouvelables et le syndicat des énergies renouvelables (SER), a été élaboré un questionnaire qui leur sera adressé (il s'agit d'Iberdrola, OceanWinds et EDF Renouvelable, ainsi que France renouvelables et le SER). Ce questionnaire, qui est soumis ce jour aux membres du CSMM pour enrichissement et validation, constitue un outil essentiel pour affiner nos analyses et préparer les prochaines étapes de ce groupe de travail stratégique.

Concernant le volet portuaire, elle précise que la DGITM, représentée par Madame **CUBIER**, présentera la feuille de route sur l'adaptation des ports à l'arrivée de l'éolien en mer qu'il conviendra dans le cadre des travaux du Conseil de commenter cette feuille de route pour la compléter.

Monsieur **CREPIN**, président du syndicat national des personnels sédentaires des compagnies de navigation CFE-CGC, indique que la société SECAFI, qu'il avait précédemment évoquée et contactée, a donné une réponse favorable et devrait être présente lors du prochain groupe de travail.

Madame **LEGREGEOIS**, Secrétaire générale du Conseil supérieur de la marine marchande, propose de prendre le temps de revoir ensemble le questionnaire, afin de le compléter et d'en combler les éventuelles lacunes.

Fruit des échanges ainsi tenus pour l'examen du projet de questionnaire d'audition, les questions suivantes ont fait l'objet de demande de modifications qui ont été approuvées:

Question n°2 : Monsieur **COUTOURIS** propose de remplacer le termes « réseau » par celui de « complémentarité » ;

Question n°3 : il est demandé de supprimer les termes « européen ou français » dans la seconde partie de la formulation ;

Question n°4 : il est suggéré d'ajouter la notion de sécurité parmi les critères prépondérants, et de privilégier la proximité géographique plutôt que la référence à une dimension européenne ou française ;

Question n°5 : reformulée afin d'y intégrer la dimension de politique RSE ;

Question n°7 : élargie pour inclure également les personnels sédentaires ;

Question n°10 : les expressions « directs ou indirects » ainsi que « maritimes » ont été supprimées.

Enfin, une nouvelle question a été ajoutée, portant sur les mesures d'accompagnement du développement de la filière au niveau local.

Le questionnaire ainsi validé sera circularisé parmi les membres et servira aux auditions

menées par la présidente et le secrétariat général du Conseil.

Madame **EZCUTARI** remercie les membres de l'instance pour le travail fourni et le souhait de collaboration exprimée. La prochaine réunion se tiendra le 15 mai prochain, la plénière du 3 avril ayant été annulée dans la mesure où le Conseil n'a pas été saisi de projet de texte normatif d'une part, le temps pouvant ainsi être mis à profit de l'avancée des travaux du GT EMR.

La présidente clôt la séance à 17h00.