



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Conseil supérieur de la marine marchande

Le Conseil supérieur de la marine marchande (CSMM) s'est réuni **jeudi 16 mai 2024** à 14h00, 69 Rue de Varenne à Paris, sous la présidence de Madame Christine EZCUTARI.

Étaient présents :

Membres au titre de l'État : TRIOLLE Alain

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

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 : CASTILLO Etienne, CORBEL Jean-Paul, CREPIN Jean-Emmanuel, LE VIGOUROUX Patrice, MAURAN Cyril, TANGUY David, TURCQ Melvin

Personnalités qualifiées: BIDOIRE Jean-Pascal, DROUIN Louise, PLURIEN Delphine

Absents excusés, ayant confié un pouvoir : BANEL Éric, BONNECARRERE Magali, CASANOVA Jean-Philippe, CHALARD Emmanuel, CLEMENT-LAUNOY Valérie, COUTOURIS Serge, DELEBECQUE Philippe, DELSALLE Bruno, GONSSE Franck, LOUIS DREYFUS Philippe, PERRIN Jean-Emmanuel, PORTAIL Jacques, RAISON Stéphane, SAMSON Pierrick, SAUVEE Jean-Emmanuel, SERVA Oudi, TRIFT Niolas

Présents à titre d'expert: BIWAND Loïc (DGOM), BLUM Alexis (MINARM), GIRARD Eric (MINARM), LE SOURD-THEBAUD Viviane (DGAMPA), MAIZIERES Pierre (DGAMPA), MARTENS Laurent (ADF), QUITOT Jean-Philippe (DGAMPA), ROYER-FLEURY Agnès (SGMer)

ORDRE DU JOUR

1. Validation des compte-rendu des séances plénières du 14 mars et du 4 avril 2024
2. Intervention sur la cohésion nationale (Marine Nationale) (point avancé par commodité pour le représentant de la marine nationale qui doit rejoindre Toulon ensuite)
3. Examen pour avis du projet de décret modifiant le décret 2007-1227 du 21 août 2007 relatif à la prévention des risques professionnels maritimes et au bien-être des gens de mer en mer et dans les ports
4. Examen pour avis des dispositions relatives aux carburants maritimes durables du projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne (FuelEU Maritime)
5. Points divers

I. Validation des compte-rendu des séances plénières du 14 mars et du 4 avril 2024

Madame la Présidente **EZCUTARI** souhaite la bienvenue aux membres du Conseil supérieur de la marine marchande (CSMM) pour cette séance plénière dont elle rappelle l'ordre du jour. Elle en profite pour annoncer que le rapport « lutte contre le dumping social sur les lignes régulières » sera prochainement diffusé.

Elle introduit ensuite Jean-Philippe **QUITOT**, nouveau chef du service Flottes et marins de la DGAMPA en remplacement de Christophe **LENORMAND**. Il en profite pour se présenter succinctement.

Elle laisse ensuite la parole à Monsieur Laurent **MARTENS**, nouvellement nommé délégué général d'Armateurs de France en remplacement de Jean-Philippe **CASANOVA**. Invité au CSMM le temps que sa nomination soit officielle, il se présente à son tour.

Madame **EZCUTARI** procède finalement à la validation des compte-rendu, tous deux adoptés à l'unanimité en tenant compte des remarques formulées en amont.

II. Intervention sur la cohésion nationale (Marine Nationale) (point avancé par commodité pour le représentant de la marine nationale qui doit rejoindre Toulon ensuite)

Le commandant **GIRARD**, Capitaine de vaisseau de réserve, ouvre son intervention en évoquant la réactivation de la réserve opérationnelle dans un contexte de renforcement stratégique. Il souligne l'importance de cette réserve tant pour la projection de l'outil maritime français que pour la défense du territoire national. Selon lui, cette prise de conscience politique a été suivie par la programmation militaire, visant une augmentation de la réserve opérationnelle à 100 000 hommes d'ici 2024-2030, afin de soutenir les armées et l'État sur le territoire national et au-delà.

Monsieur Girard a ensuite abordé la nécessité de renforcer les liens avec le monde maritime. Il explique que la Marine nationale s'appuie sur les forces, les composantes, et les capacités d'observation du secteur maritime civil. Sa mission principale, au sein de la division de cohésion nationale, consiste à recréer et consolider ces liens, tout en suscitant un élan de cohésion nationale dans le cadre de la programmation militaire prévue jusqu'en 2030. Bien qu'il reconnaisse que le terme "cohésion nationale" puisse sembler désuet, il a souligné le rôle crucial que joue la réserve opérationnelle pour rassembler des individus du monde civil qui partagent et promeuvent les valeurs républicaines et nationales.

Les récentes directives du chef d'état-major de la Marine, visant à porter le nombre de réservistes opérationnels à 12 000 en 2030, puis à 18 000 en 2035, représentent un véritable défi. Etant donné que la Marine nationale compte actuellement 39 000 hommes et femmes, l'augmentation prévue constitue un challenge majeur, particulièrement dans un contexte où le recrutement est difficile pour de nombreuses entreprises et institutions. La Marine Nationale n'échappe pas à ce phénomène : la formation est complexe et les coûts associés à l'engagement de jeunes recrues sont élevés. La réserve opérationnelle, en apportant des compétences spécifiques, permettrait de combler les déficits RH, notamment dans des domaines tels que le soutien logistique, les métiers de bouche, les pompiers, et les gardes armés. Il estime ce déficit entre 10 et 20%.

Selon lui, c'est de l'ensemble du secteur maritime dont a besoin la Marine nationale. Il ne se limite pas à la marine marchande, mais inclut également les écoles maritimes, la pêche, la voile, les industries maritimes, et la logistique portuaire. Ces domaines représentent des réservoirs de compétences précieux, nécessaires pour des missions spécifiques dans lesquelles la Marine a perdu de l'expertise, telles que le contrôle naval volontaire et le soutien aux états-majors de force pour la projection de force. Il illustre son propos avec des exemples concrets de missions où les compétences du secteur civil pourraient être précieuses, comme la création de ports provisoires (C-POD) et les travaux sous-marins.

Monsieur Girard a également abordé la nécessité d'élargir l'empreinte territoriale de la Marine nationale. Il a noté que le maillage territorial de l'armée est actuellement insuffisant, limité à trois grands ports maritimes (Brest, Toulon, et Cherbourg). Pour une couverture plus complète, il est crucial de collaborer avec d'autres acteurs maritimes et de renforcer la présence de la Marine sur les façades maritimes et dans les départements d'outre-mer.

Tous ces éléments conduisent à la volonté de constituer des réservoirs de force mobilisables dans le cadre de la réserve stratégique, en visant une densification de la répartition sur le territoire et en participant à l'affirmation de la cohésion nationale. Il mentionne les préparations militaires marine (PMM) et supérieure (PMS) comme des exemples d'initiatives attirant les jeunes vers la réserve opérationnelle. Il précise ensuite que les contrats de réserve ne nécessitent pas un engagement de 30 ou 40 jours par an. Ils peuvent être flexibles, allant de 5 à 10 jours, permettant aux jeunes professionnels de contribuer selon leurs disponibilités sans que cela ne soit comparable au service militaire.

Pour illustrer, il présente les récentes initiatives, notamment la création de flottilles de réserves côtières dont celles de Brest, Bayonne, et La Rochelle. Chaque escouade, composée d'environ 30 personnes équipées de semi-rigides et de drones, complémente les actions des gendarmes maritimes et des douanes. À l'horizon 2027-2030, l'objectif est de déployer 30 escouades, soit 3 000 réservistes, sur les façades maritimes métropolitaines et dans les départements d'outre-mer.

Outre les besoins humains, Monsieur Girard a évoqué les lacunes en compétences au sein de la Marine nationale et l'importance de faire appel à des experts civils pour y remédier. Il a donné l'exemple de professeurs de cours scientifiques engagés dans la réserve (ESR) pour dispenser des cours aux officiers de la Marine. Cette approche permet de pallier les difficultés de la Marine à maintenir ses objectifs de formation. Il indique par la même occasion que le chef d'état-major de la Marine envisage une communication officielle pour solliciter les

compétences et le soutien du secteur maritime. Actuellement, seules deux conventions ont été signées, dont une avec Louis-Dreyfus Armateurs, dans le cadre de la réserve. Il a invité les participants à diffuser ce message pour encourager davantage de collaborations.

Il termine par évoquer la clarté et le bon sens des initiatives entreprises. Il a mentionné les cours de préparation militaire supérieure (PMS) organisés récemment à Marseille, qui ont attiré une vingtaine de jeunes de l'École nationale supérieure maritime (ENSM). Ces jeunes ont montré une grande motivation et une compréhension claire des messages transmis par la Marine nationale. En somme, le fil directeur de son action se résume avec le concept de "communauté de praticiens", soulignant que malgré la diversité des métiers, il existe des risques communs et une assistance mutuelle entre les professionnels. Cette communauté encourage des idées simples mais efficaces, telles que l'invitation à embarquer avec la Marine pour partager des expériences et des méthodes de planification opérationnelle. Des cours communs pour les officiers de la marine marchande et de la Marine nationale seront mis en place pour favoriser cette acculturation mutuelle.

Il a finalement encouragé la poursuite des rencontres et des échanges dans les clusters professionnels, soulignant l'importance de ne pas hésiter à proposer des idées pour faire progresser la dynamique collaborative.

Madame **EZCUTARI** souhaite savoir si le message s'adresse uniquement aux armateurs ou également aux opérateurs portuaires. Il lui répond que l'axe portuaire fait effectivement partie du large champ de compétences qu'ils désirent couvrir.

Monsieur **CORBEL**, représentant de la CFDT Marins, souhaite avoir des précisions quant à la nature des conventions signées avec les compagnies maritimes. Monsieur **GIRARD** lui explique que la convention signée avec Louis Dreyfus Armateurs se limite, par exemple, à entériner le soutien de la compagnie aux employés qui souhaiteraient s'engager dans la réserve. Monsieur **BOZZONI** prend la parole, considérant qu'il serait intéressant que cette convention soit diffusée.

Monsieur **LE VIGOUROUX**, représentant de la CFE CGC Marins, témoigne de son expérience personnelle, accueillant positivement la dynamique actuelle de reconstruction d'une réserve opérationnelle.

Monsieur **TANGUY** représentant de la CFDT Marins, interroge Monsieur **GIRARD** sur le ciblage des profils. En effet, les jeunes retraités de la marine marchande seraient selon lui plus susceptibles de débiter une telle activité au contraire des actifs qui n'ont que peu de temps à accorder compte-tenu des plannings. Monsieur **GIRARD** lui répond que la priorité reste tout de même de cibler des jeunes hommes et femmes afin de leur transmettre des compétences. Les profils plus âgés, eux, sont les bienvenus pour diffuser leurs compétences déjà acquises.

Monsieur **CREPIN**, représentant de la CFE CGC Sédentaires, aimerait connaître les profils recherchés parmi les non-marins, en particulier chez les cadres. Il est persuadé qu'il y aurait un gros vivier. Il prend plusieurs exemples appartenant à la catégorie des sédentaires. Monsieur **GIRARD** abonde en son sens, expliquant que c'est exactement le type de profils qu'il recherche. La focale adoptée est le shipping au sens large.

Monsieur **ROUE**, représentant d'Armateurs de France, alerte sur le déficit d'attractivité que pourrait avoir cette politique. Il faut éviter selon lui qu'elle ne soit perçue comme une sorte de travail déguisé, affaiblissant les perspectives de carrière des réservistes. En ce sens, il considère que la collaboration des entreprises est cruciale, notamment au travers de la prise en compte du statut de réserviste dans la construction des plannings. Ce dialogue entre Marine nationale et armateurs doit selon lui être prioritaire.

III. Examen pour avis du projet de décret modifiant le décret 2007-1227 du 21 août 2007 relatif à la prévention des risques professionnels maritimes et au bien-être des gens de mer en mer et dans les ports

Madame **EZCUTARI** introduit ce projet qui concerne la prévention des risques professionnels maritimes et le bien-être des gens de mer, tant en mer que dans les ports. Le principal objectif de ce projet de décret est d'intégrer les récentes évolutions internationales et nationales dans la réglementation maritime française. L'accent est mis sur le renforcement de la sécurité et de la protection des gens de mer sur leur lieu de travail.

Le premier volet des modifications porte sur l'adaptation de la réglementation française au 6ème amendement de la convention du travail maritime, adopté en mai 2022. Cet amendement souligne la nécessité de fournir des équipements de protection individuelle (EPI) de taille appropriée, incluant spécifiquement le personnel féminin. Cette mise à jour est essentielle pour aligner les pratiques nationales sur les standards internationaux et assurer une protection optimale à bord des navires.

Le second aspect du projet de décret concerne l'actualisation des références et des terminologies dans le corpus législatif. Il est proposé de remplacer l'ancienne appellation « document unique de prévention » par « document unique d'évaluation des risques professionnels ». Cette nouvelle terminologie reflète mieux les processus actuels d'évaluation et de gestion des risques professionnels maritimes. De plus, le projet ajuste les références aux inspecteurs du travail et met à jour les renvois d'articles du code du travail, pour tenir compte des modifications législatives survenues depuis 2008.

Madame **EZCUTARI** conclut en cédant la parole à la représentante du bureau du travail maritime de la DGAMPA. Madame **LE SOURD THEBAUD** est en charge des travaux de négociation des évolutions de la MLC au niveau international et de la mise en œuvre des évolutions en droit français.

Madame **LE SOURD THEBAUD**, chargée de mission au sein du Bureau du Travail maritime de la DGAMPA, commence par effectuer un premier rappel. Elle explique que le droit du travail auquel sont soumis les marins est semblable au droit du travail général. En ce sens, le droit du travail dit « maritime » vient concrètement ajouter des dispositions sans avoir besoin de rappeler les éléments fondamentaux. Le décret de 2007 s'inscrit pleinement dans cette logique. Elle effectue ensuite une présentation succincte de chaque article.

Monsieur **TANGUY** s'attarde sur la question des Equipements de protection individuels (EPI). Il ne comprend pas bien pourquoi la question des tailles est évoquée dans le projet de décret. Madame **LE SOURD THEBAUD** lui explique que cela s'inscrit dans une volonté de féminiser les professions en s'assurant que des équipements de plus petite taille soient mis à disposition. Monsieur ROUE abonde dans son sens, saluant la mesure.

Madame **EZCUTARI** procède ensuite au vote sur le projet de décret :

VOTE

Compte-tenu des pouvoirs transmis, le quorum est atteint.

Les résultats sont les suivants :

CONTRE :

POUR : EZCUTARI Christine (SERVA Oudi), TRIOLLE Alain (BANEL Eric), BOZZONI Fernand (LOUIS DREYFUS Philippe), CAUBRIERE Henry (SAUVEE Jean-Emmanuel), ROUE Jean-Marc (CASANOVA Jean-Philippe), CORBEL Jean-Paul, CREPIN Jean-Emmanuel (PORTAIL Jacques), LE VIGOUROUX Patrice, MAURAN Cyril (COUTOURIS Serge), TANGUY David (GONSSE Franck), TURCQ Melvin, BIDOIRE Jean-Pascal (TRIFT Nicolas), DROUIN Louise (CLEMENT-LAUNOY Valérie), PLURIEN Delphine (RAISON Stéphane)

ABSTENTION :

Le résultat final est donc de 25 voix en faveur du projet de décret.

IV. Examen pour avis des dispositions relatives aux carburants maritimes durables du projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne (FuelEU Maritime)

Madame **EZCUTARI** débute par présenter règlement européen n° 2023/1805, connu sous le nom de "FuelEU Maritime", qui fait partie du Pacte vert de l'Union Européenne. Ce règlement, qui entrera en vigueur le 1er janvier 2025, a pour objectif principal de promouvoir l'utilisation de carburants renouvelables et à faible teneur en carbone dans le transport maritime, conformément à l'objectif de neutralité climatique de l'UE d'ici 2050.

Le règlement vise à assurer le bon fonctionnement du transport maritime tout en offrant une sécurité réglementaire et en évitant les distorsions sur le marché intérieur. Il établit des règles uniformes, notamment en imposant une limite d'intensité des gaz à effet de serre pour l'énergie utilisée à bord des navires. De plus, il oblige l'utilisation de sources d'alimentation à quai ou de technologies à émissions nulles dans les ports de l'UE.

Bien que le règlement soit directement applicable, il permet aux États membres une certaine marge de manœuvre dans l'élaboration de leur cadre juridique pour sa mise en œuvre. Cela inclut l'adoption de sanctions administratives à l'encontre des compagnies maritimes en cas de non-respect des nouvelles obligations. Les États membres doivent également désigner les entités autorisées à contrôler le branchement à quai des navires, nécessitant une définition précise de cette notion d'"entité dûment autorisée".

L'objet de la discussion est donc de formuler un avis sur les dispositions relatives aux carburants maritimes, inscrites dans le projet de loi d'adaptation du droit français au droit de l'Union Européenne (DADDUE). Madame **EZCUTARI** conclut en cédant la parole au représentant du bureau transition écologique des navires de la DGAMPA. Le bureau en question est responsable de toutes les négociations au niveau de l'UE et international concernant la décarbonation des flottes, ainsi que de la mise en œuvre des mesures en France.

Monsieur **MAIZIERES**, chargé de mission au sein du Bureau Transition écologique des navires de la DGAMPA, commence son intervention en remerciant la présidente et en saluant l'assemblée. Il a ensuite introduit le sujet de la décarbonation maritime et de la réglementation européenne liée à ce domaine, en particulier le règlement "FuelEU Maritime".

Dans un premier temps, il explique que le règlement "FuelEU Maritime" s'inscrit dans le cadre du Pacte vert européen (Green Deal), visant une réduction de 50 % des gaz à effet de serre par rapport à 1990. Il mentionne que plusieurs textes européens ont été votés pour atteindre ces objectifs, notamment la directive sur le marché carbone qui inclut le transport maritime. Il a détaillé les principales dispositions du règlement, qui se concentrent sur la promotion de carburants alternatifs durables et sur la réduction de l'intensité carbone des carburants utilisés à bord des navires. Le règlement impose des limites sur les gaz à effet de serre et oblige à l'utilisation de sources d'alimentation à quai ou de technologies à émissions nulles dans les ports de l'UE.

Adopté à l'été 2023 et publié en septembre 2023, le règlement entrera en vigueur en 2035. Monsieur **MAIZIERES** présente les quatre objectifs principaux :

- Accélérer la demande de carburants alternatifs durables : Encourager les opérateurs de navires à utiliser des carburants à faible teneur en carbone tout au long de leur cycle de vie.
- Apporter de la prévisibilité aux compagnies maritimes : Encourager les investissements à long terme grâce à une réglementation stable.
- Stimuler l'offre de carburants marins : Fixer des objectifs à long terme pour développer l'offre de carburants durables.
- Accélérer le branchement à quai des navires en escale : Réduire les émissions pendant les escales en utilisant des sources d'énergie à quai.

Le règlement s'applique aux navires de transport de passagers ou de marchandises d'une jauge brute supérieure à 5 000 tonnes. Il couvre 100 % de l'énergie utilisée entre deux ports de l'UE et à quai dans les ports de l'UE. Pour les voyages internationaux, seuls 50 % de l'énergie utilisée seront pris en compte. Monsieur **MAIZIERES** a également abordé les clauses de compétitivité, mentionnant des clauses spécifiques pour les ports de transbordement en Méditerranée, afin d'éviter des problèmes de compétitivité et de "fuites de carbone".

Monsieur **MAIZIERES** détaille ensuite les objectifs de réduction de l'intensité carbone des carburants maritimes, en commençant par la moyenne de référence fixée à 91,16 g de CO₂ équivalent par mégajoule en 2020. Des cibles de réduction seront mises en place tous les cinq ans, à partir de 2025, avec une réduction initiale de 2 %. Les objectifs de réduction progresseront jusqu'à atteindre une réduction de 80 % d'ici 2050 par rapport à la moyenne de 2020. Cette approche vise à encourager l'utilisation de carburants durables et à réduire progressivement l'intensité carbone annuelle des navires.

Il rappelle que le calcul de l'intensité carbone est annuel et prend en compte l'ensemble du cycle de vie des carburants, du puits au sillage, incluant la production, le transport, la distribution et la combustion du carburant. Cette méthode permet de mesurer avec précision l'impact environnemental global des carburants utilisés.

En somme, le règlement "FuelEU Maritime" repose sur un principe de neutralité technologique, sans privilégier un carburant particulier. Cependant, il comporte des exceptions, notamment pour les biocarburants de première génération, qui sont comparables aux combustibles fossiles en termes d'impact environnemental. Les nouveaux biocarburants de seconde génération, produits à partir de déchets, sont favorisés. De même, les carburants renouvelables d'origine non biologique (e-carburants), comme l'e-méthanol et l'e-hydrogène, bénéficient de multiplicateurs bonus pour encourager leur utilisation. Le règlement prévoit également des récompenses pour l'installation de systèmes de propulsion vélique, permettant de réduire

jusqu'à 5 % l'intensité carbone annuelle des navires équipés. Cette mesure vise à encourager l'adoption de technologies innovantes et durables.

Un premier sous-objectif spécifique a été ajouté pour les e-carburants, avec une cible de 2 % d'utilisation de ces carburants d'ici 2034. Cela vise à promouvoir les technologies de carburants renouvelables d'avenir et à stimuler leur adoption dans le secteur maritime. Un deuxième concerne les obligations de branchement à quai pour les ports conteneurs et les navires à passagers, à partir du 1er janvier 2030. Cette obligation s'applique aux ports identifiés comme "AFIR", soit environ 300 ports en Europe, dont de nombreux en France. À partir de 2035, cette obligation s'étendra à tous les ports équipés de technologies de branchement à quai.

Certaines exceptions sont prévues pour des escales de moins de deux heures, pour les navires utilisant des technologies zéro émission, en cas d'indisponibilité de raccordement ou de menaces à la stabilité du réseau. Ces exceptions sont cependant limitées en nombre. Les États membres peuvent également choisir d'imposer le branchement à quai avant 2035, s'ils le souhaitent.

Monsieur **TANGUY** soulève la question des tarifs de l'électricité pour le branchement à quai, soulignant la nécessité d'une politique tarifaire claire et équitable pour éviter les distorsions de concurrence entre les ports. Monsieur **MAIZIERES** a indiqué que cette question relève des discussions entre les ports et les autorités compétentes, et qu'une organisation et un contrôle des prix à l'échelle européenne sont envisagés pour assurer une régulation équitable.

Monsieur **MAURAN**, représentant de la CGT Ports & Docks, prend la parole pour réagir plus largement à la présentation. Il questionne l'origine des financements d'installations tels que les branchements à quai. Selon lui, les ports n'ont pas les ressources nécessaires en l'état.

Monsieur **QUITOT** partage l'inquiétude, mais préconise d'avoir une approche déclinée en fonction des situations réelles de chaque port. Il s'engage au nom de la DGAMPA à agir de concert avec la DGITM pour y parvenir.

Selon Monsieur **ROUE**, la capacité de la ressource doit être administrée par le port mais il faut à tout prix permettre à l'armateur de choisir et contracter avec le fournisseur d'électricité de son choix. Monsieur **QUITOT** considère que sur les réseaux d'approvisionnement, l'Etat peut avoir un rôle d'accompagnement crucial. Selon lui, lorsqu'il s'agit de lignes régulières, le calcul économique sera sans nulle doute positif.

Monsieur **LE VIGOUROUX** rappelle l'épisode marseillais du branchement à quai des navires de La Méditerranéenne. Ce devrait être selon lui un bon moyen d'effectuer un retour d'expérience. Monsieur **ROUE** ajoute que le branchement à quai peut constituer un outil de captation de clientèle non-négligeable, comme l'avait montré cet épisode.

Monsieur **BIDOIRE**, représentant de l'AMCF, alerte sur les potentielles distorsions de concurrence induites dans les ports voisins. Il invite à être bien attentifs quand à ces risques, ce à quoi Madame **DROUIN** souscrit. Elle explique avoir remarqué des hausses de tarifs dans les ports équipés de branchement à quais.

Monsieur **CREPIN** revient sur le calendrier présenté par la DGAMPA. Il aimerait apprécier le caractère réalisable de ce calendrier pour les producteurs de fioul. Monsieur **QUITOT** lui répond immédiatement, soulignant que la vitesse d'adaptation des acteurs est corrélée à la lisibilité de la politique.

Monsieur **MARTENS** explique que, si l'on souhaite arriver à une situation concurrentielle bénéfique, les grands ports maritimes vont devoir mettre fin à leur politique tarifaire à tendance monopolistique. Il faut avancer vers des prix de marché qui soient concurrentiels.

Monsieur **MAIZIERES** revient sur quelques éléments. Il explique que si les navires ne respectent pas les obligations, ils seront soumis à des pénalités selon le non-respect de l'objectif européen. De la même manière, s'il y a des escales non-conformes, la sanction sera calculée sur la base du temps à quai multiplié par le prix moyen de l'électricité fournie à quai. Une sanction payée par la compagnie maritime. Il explique ensuite le processus de contrôle de conformité en détail, réalisé par l'administration. Monsieur **ROUE** requiert une clarification plus précise de l'identité du contrôleur, présent dans les textes d'application selon Madame **LEGREGEAIS**. Elle lui assure qu'il pourra bientôt y avoir accès.

Madame **PLURIEN**, représentante du groupe Piriou, souhaite savoir si les chantiers seront exemptés, ce que Monsieur **MAIZIERES** lui confirme.

Monsieur **MARTENS** souhaite savoir si les modalités de calcul dépendront du règlement européen ou des textes d'application français. Monsieur **MAIZIERES** explique que seules les modalités d'organisation internes seront définies au niveau national.

Monsieur **ROUE** revient sur les éléments évoqués par Monsieur **MARTENS** un peu plus tôt. Il s'inquiète que la France se retrouve sur un volet stratégique hors-jeu de la compétitivité internationale et notamment européenne à cause des prix de son électricité. La crise en Ukraine et ses conséquences en matière d'approvisionnement en gaz ont révolutionné le métier d'armateur.

Madame **EZCUTARI** procède au vote sur le projet de décret :

VOTE

Compte-tenu des pouvoirs transmis, le quorum est atteint.

Les résultats sont les suivants (certains votants disposant d'un pouvoir ont formulé deux votes différents):

CONTRE :

POUR : EZCUTARI Christine (SERVA Oudi), TRIOLLE Alain (BANEL Eric), BOZZONI Fernand (LOUIS DREYFUS Philippe), CAUBRIERE Henry (SAUVÉE Jean-Emmanuel), ROUE Jean-Marc (CASANOVA Jean-Philippe), CORBEL Jean-Paul, TANGUY David (GONSSE Franck), (TRIFT Nicolas), DROUIN Louise (CLEMENT-LAUNOY Valérie), (RAISON Stéphane)

ABSTENTION : BIDOIRE Jean-Pascal, CREPIN Jean-Emmanuel (PORTAIL Jacques), MAURAN Cyril (COUTOURIS Serge), LE VIGOUROUX Patrice, TURCQ Melvin, PLURIEN Delphine

Le résultat final est donc de 17 en faveur du projet de décret et 8 abstentions.

V. Points divers

Monsieur **LE VIGOUROUX** souhaite revenir sur la présentation du BEAMer effectuée au mois de mars à laquelle il n'avait pas pu assister. Alors que le compte-rendu de séance fait état d'un fonctionnement parfait, il se montre plus réservé. L'exemple qu'il cite est celui de l'affaire du talonnage du Breizh Nevez survenu en 2019 à Lorient. Selon lui, cette enquête pose problème en matière de conformité, sur la forme comme le fond. Il cite un certain nombre d'éléments qu'il juge faussés, lesquels convergeaient afin de faire porter la faute au capitaine. Malgré la tenue d'une enquête parallèle arrivant à des conclusions sensiblement divergentes, le BEAMer refuse pour le moment de rouvrir le dossier. Il appelle le BEAMer à rouvrir cette enquête.

Monsieur **QUITOT** n'y voit pas d'objection. Bien que le BEAMer dispose d'une indépendance vis-à-vis de l'administration, les représentants de cette instance n'auront selon lui aucune réticence à rencontrer Monsieur **LE VIGOUROUX**. La meilleure solution est effectivement d'organiser un échange selon Monsieur **QUITOT**.

Monsieur **ROUE** aimerait savoir si le rapport rédigé par Monsieur **LE VIGOUROUX** a été transmis à l'ensemble des acteurs, ce que l'intéressé confirme. Or, le BEAMer continue de refuser toute ré-instruction de l'affaire. Monsieur **QUITOT** propose de transmettre le rapport en question au bureau Sécurité des navires du Service Flottes et marins ainsi qu'à la DIRM concernée.

Madame **EZCUTARI**, présidente du CSMM, prend la parole avant de clôturer la séance pour aborder plusieurs points d'actualité européenne et internationale. Elle informe les participants que l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a mis en place un suivi de la situation concernant l'évolution des transits par type de navire via le canal de Suez, les arrivées dans le Golfe d'Aden et, de manière générale, au Cap de Bonne Espérance. Ces informations seront discutées plus en détail lors de la prochaine séance.

Aussi, elle rappelle que la dernière séance plénière de l'année se tiendra au même endroit et à la même heure, mais au rez-de-chaussée, le jeudi 20 juin. Les participants recevront par mail le calendrier prévisionnel pour l'année scolaire à venir, comprenant les principales échéances du monde maritime, comme les Assises du Port du futur les 24 et 25 septembre, et les Assises de l'économie de la mer les 19 et 20 novembre. Lors de cette prochaine séance, un examen du décret d'application de la Loi relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables, dite Loi APER, sera effectué. Cette loi comporte un volet sur la production d'énergie en mer et sur les structures flottantes.

Madame **EZCUTARI** précise enfin que la demande formulée par Monsieur **SAMSON** lors de la séance de mars, concernant le FSRU du Havre, n'a pas été oubliée. Un état des lieux de la situation, incluant l'emploi, la formation et le registre d'immatriculation, est en cours de réalisation.

Elle clôt la séance à 16h00 en souhaitant à tous les membres une bonne fin de semaine.