



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Conseil supérieur de la marine marchande

Le Conseil supérieur de la marine marchande (CSMM) s'est réuni **jeudi 20 juin 2024** à 14h00, 69 Rue de Varenne à Paris, sous la présidence de Madame Christine EZCUTARI.

Étaient présents :

Membres au titre de l'État : TRIFT Nicolas

Membres représentant les armements : CASANOVA Jean-Philippe, CAUBRIERE Henry

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 : CORBEL Jean-Paul, CREPIN Jean-Emmanuel, LE VIGOUROUX Patrice, PORTAIL Jacques, SAMSON Pierrick

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

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

Présents à titre d'expert: AYINKAMIYE Claudine (DGAMPA), BIWAND Loïc (DGOM), BOUCHET Cécile (SGMer), CARCELES Martin (DGAMPA), CHARDIN Nicolas (SGMer), GUERIN Xavier (DGAMPA), HANNEDOUCHE Antoine (DGAMPA), JAMONT Sarah (MINARM), LEGER Marc (DGAMPA), MC GREGOR Peggy (MINARM), QUITOT Jean-Philippe (DGAMPA), ROYER-FLEURY Agnès (SGMer), SADOUN Lucie (DGAMPA), WATON Kevin (MINARM)

ORDRE DU JOUR

1. Validation du compte-rendu de la séance plénière du 16 mai 2024
2. Projet de décret portant diverses dispositions relatives aux îles artificielles, aux installations, aux ouvrages flottants et aux navires professionnels conformément à l'article 63 de la loi APER n° 2023-175 du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables (titres I et III pour information ; titre II pour avis)
3. Projet de décret de codification à droit constant du décret n°2017-850 relatif à la flotte stratégique en application de l'article 47 de la loi de programmation militaire 2024-2030 (pour information)
4. Suites de la Conférence nationale maritime (CNM) relative à la flotte stratégique : présentation de la méthode de travail interministérielle pour l'élaboration d'une feuille de route de mise en œuvre de la flotte stratégique
5. Perspectives du programme de travail du CSMM pour l'année 2024/2025
6. Information : calendrier prévisionnel des séances plénières de l'année 2024/2025

I. Validation du compte-rendu de la séance plénière du 16 mai 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 appeler, dans un contexte politique particulièrement incertain, à maintenir la démarche de co-construction adoptée par le CSMM ces dernières années au service du secteur maritime et portuaire.

Elle accueille les quatre stagiaires de seconde qui assistent à la séance du jour, puis cède la parole à Antoine **HANNEDOUCHE**, nouvellement nommé à la tête de la Mission Flotte de commerce. Ce dernier se présente.

Madame **EZCUTARI** soumet le compte-rendu à validation, en prenant en compte la demande de Monsieur **LE VIGOUROUX** d'y joindre en annexe son rapport relatif à la conduite et aux conclusions de l'enquête du BEA-Mer sur le talonnage du Breizh Nevez le 19 février 2019.

Le compte-rendu est adopté.

II. Projet de décret portant diverses dispositions relatives aux îles artificielles, aux installations, aux ouvrages flottants et aux navires professionnels conformément à l'article 63 de la loi APER n° 2023-175 du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables (titres I et III pour information ; titre II pour avis)

Madame **EZCUTARI** présente le projet de décret. Une partie du décret est soumise pour avis, tandis qu'une autre partie est présentée pour information, car elle ne se rattache pas directement aux sujets du transport et des services maritimes ni aux sujets portuaires, mais permet une information exhaustive.

Le titre I du projet de décret porte sur les îles artificielles, installations et ouvrages flottants. En application de l'article 63 de la loi APER, ces structures bénéficient désormais d'un statut spécifique, se distinguant du statut de navire. Le décret définit un régime propre en matière de contrôle et de sécurité et harmonise le droit applicable dans les eaux sous souveraineté et sous juridiction françaises, incluant la mer territoriale et la zone économique exclusive.

Le titre II concerne les navires professionnels et porte des modifications du décret n° 84-810 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, afin de le mettre en cohérence avec les exigences internationales et les besoins des autorités locales. Ce titre sera soumis au vote. Comme cela a été indiqué par mail, l'article 11 du projet de décret a subi quelques modifications depuis la précédente saisine de ce Conseil, concernant en particulier la définition de la manifestation nautique, qui a été remaniée pour en préciser les finalités et les limites temporelles.

Enfin, le titre III contient des dispositions diverses relatives à la mise en œuvre de ce décret et sera également présenté pour information.

Madame **EZCUTARI** cède ensuite la parole aux représentants de la Sous-direction Sécurité et transition écologique des navires pour venir présenter plus spécifiquement le projet de décret.

Monsieur **LEGER**, sous-directeur de la sécurité et la transition écologique des navires au sein de la DGAMPA, présente le contexte du projet de décret en soulignant son lien avec la loi du 10

mars 2023, relative à l'accélération de la production d'énergie renouvelable, dite loi APER. Il rappelle que l'article 63 de cette loi poursuit plusieurs objectifs clefs : conférer un statut spécifique aux îles artificielles, instituer un régime propre en matière de contrôle et de sécurité pour ces installations, et harmoniser le droit applicable en mer territoriale et en zone économique exclusive.

Le titre I du projet de décret, suivi uniquement pour information, concerne les îles artificielles, les installations et les ouvrages flottants. Ces structures ne sont plus considérées comme des navires. Le décret prévoit un régime spécifique en matière de contrôle et de sécurité, et introduit en particulier:

1. La définition des îles artificielles, installations et ouvrages flottants, applicable aux installations de production d'électricité en mer et autres établissements similaires ;
2. Une définition par assimilation pour aborder spécifiquement le sujet des établissements flottants ;
3. Les exclusions du champ de cette définition pour certaines installations déjà soumises à un régime spécifique.

Le texte prévoit aussi les conditions d'agrément des organismes en charge des contrôles, les obligations de ces organismes, les modalités de contrôle des installations, et les conditions de transmission des résultats de ces contrôles à l'administration.

Le titre II concerne les navires professionnels et propose des modifications au décret n° 84-810 pour le mettre en cohérence avec les exigences internationales et répondre aux besoins des autorités locales. Il inclut des définitions pour les navires de maintenance, le personnel industriel et les manifestations nautiques, ainsi que les modalités de contrôle par l'État du port. Ce titre introduit également des dispositions dans le Code de l'Environnement concernant les opérations d'approvisionnement en combustible, dites opérations de soutage. L'objectif est de rehausser le niveau réglementaire de ces opérations, qui étaient jusque-là régies par une instruction du 16 février 2022 du Secrétariat général de la Mer. Le texte définit les opérations d'approvisionnement en combustible, les obligations des opérateurs, les exigences de modifications préalables, la possibilité de prescriptions par le représentant de l'État, et la tenue d'un registre de suivi. Il prévoit également que le représentant de l'État peut interdire ou suspendre les opérations de soutage en cas de non-respect des règles.

Monsieur LEGER conclut son intervention en rappelant l'importance de ces mesures pour la sécurité et la régulation des activités maritimes, avant de céder la parole aux autres intervenants pour des explications et une ouverture aux questions.

Monsieur **CORBEL**, représentant de la CFDT marins, souhaite savoir dans quelle mesure le FSRU Cape Ann, amarré au Havre, est concerné par le texte. Monsieur LEGER lui répond qu'il ne rentre pas dans ce cadre-là, car le FSRU est un navire pourvu de certificats navire. Le texte a pour objet uniquement l'éolien flottant et les barges amarrées qui n'ont pas de certificat et ne sont pas soumises aux conventions de l'OMI.

Madame **SADOUN**, responsable juridique au sein de la sous-direction sécurité et transition écologique des navires de la DGAMPA, ajoute que les deux critères pour être concerné par le texte sont d'une part de ne pas être un navire et d'autre part de rester immobile un certain temps. Le premier n'est pas rempli par le FSRU.

Monsieur **CASANOVA**, délégué général d'Armateurs de France, soulève plusieurs questions et réflexions concernant le projet de décret. Le premier sujet est relatif au délai de mise en œuvre dans le temps du décret en projet. En effet, il est nécessaire de pouvoir identifier précisément le nombre de contrôles à prévoir, et organiser la disponibilité des organismes chargés de ces contrôles. Il souligne l'absence d'information spécifique sur ce point et demande des

précisions à ce sujet. Monsieur **LEGER** indique que ces points sont en discussion avec les sociétés de classification.

Deuxièmement, concernant la conformité des organismes agréés, Monsieur CASANOVA s'interroge sur le délai accordé aux organismes agréés pour se conformer aux nouvelles obligations imposées par le décret. Il insiste sur l'importance de ce délai pour éviter des sanctions administratives ainsi que toute interruption d'activité. Monsieur **LEGER** fait état de la concertation étroite menée avec les sociétés de classification, qui prennent bien en compte ces délais.

Troisièmement, relativement à l'instruction des demandes par les représentants de l'Etat en mer, une modification en 2024 de l'article 122 pour intégrer les dispositions ministérielles, référencées par l'article R-218-18 du projet de décret est à souligner. Il note que, bien que l'article 122 soit applicable en France, l'instruction SGMer reste en vigueur pour réglementer les navires et les centrales d'opérations en France, et demande des précisions sur la continuité de cette instruction dans le contexte des nouvelles dispositions. Monsieur **LEGER** lui indique la pertinence de ce point et indique que cette modification a justement pour objectif et effet de rendre opposable et pérenne cette disposition, auparavant structurée de manière provisoire.

Monsieur **CREPIN**, représentant de la CFE CGC sédentaires, souhaite savoir si les organismes de contrôle seront des organismes exclusivement maritimes. Madame **SADOUN** lui répond avoir fait en sorte de prendre en compte ce type d'organisme.

Monsieur **LE VIGOUROUX**, représentant de la CFE CGC officiers, interroge les possibilités de transition d'un statut vers un autre. Madame **SADOUN** lui explique que, pour éviter tout contournement de la loi du pavillon, est mise en place une mesure d'interdiction d'implantation dans une zone naturelle. Il s'agit en effet d'une définition par assimilation. Monsieur **LE VIGOUROUX** évoque alors à nouveau le Cape Ann, ce à quoi Monsieur **LEGER** répond qu'un navire, tant qu'il conserve ses certificats, demeure un navire. Néanmoins, un navire qui souhaite quitter le statut de navire pour devenir établissement flottant sera soumis à un certain nombre de règles obligatoires.

Monsieur **CREPIN** souhaite savoir si les salariés employés sur ces établissements flottants ou îles artificielles seront soumis au statut de marins. Madame **SADOUN** lui répond que, s'agissant de l'industrie offshore, ils seront considérés comme des employés industriels.

Monsieur **SAMSON**, représentant de la CGT marins, aimerait savoir pourquoi le RIF est mentionné au fil des dispositions présentées. Madame **SADOUN** précise que les structures flottantes telles que les éoliennes en mer seront enregistrées au sein d'un registre à part, administré par le guichet unique du RIF, qui est ainsi mentionné. Monsieur **LEGER** ajoute que l'enjeu est de pouvoir identifier ces objets nouveaux. Ils disposent de leur propre registre dès lors qu'ils ne sont pas des navires. Administrativement, l'enregistrement revient au guichet unique du RIF.

Le Professeur **DELEBECQUE**, Président de l'association française du droit maritime, rappelle qu'il a été décidé que ces éléments soient soumis à un statut spécifique du droit maritime. Il se questionne sur l'évolution du positionnement des assureurs maritimes, souhaitant savoir s'ils se déclarent prêts ou non à couvrir les risques. Madame **SADOUN** lui répond que le type de couverture est en cours de détermination, et n'est pas encore déterminé de manière finalisée dans la mesure où la réglementation de la France reste avant-gardiste en sur les structures flottantes, posant des questions nouvelles.

Madame **EZCUTARI** soumet le projet de décret au vote.

VOTE

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

Les résultats sont les suivants :

CONTRE : 0

POUR : EZCUTARI Christine (RAISON Stéphane), CAUBRIERE Henry (ROUE Jean-Marc), CASANOVA Jean-Philippe (LOUIS DREYFUS Philippe), BIDOIRE Jean-Pascal (SERVA Oudi), DROUIN Louise (DELSALLE Bruno), PLURIEN Delphine (BONNECARRERE Magali), TRIFT Nicolas (JONQUIERE Louis), DELEBECQUE Philippe (CLEMENT-LAUNOY Valérie)

ABSTENTION : CORBEL Jean-Paul (GONSSE Franck), CREPIN Jean-Emmanuel, LE VIGOUROUX Patrice (SAUVEE Jean-Emmanuel), SAMSON Pierrick (CHALARD Emmanuel),

Le résultat final est donc de 16 voix en faveur du projet de décret et 7 abstentions.

III. Projet de décret de codification à droit constant du décret n°2017-850 relatif à la flotte stratégique en application de l'article 47 de la loi de programmation militaire 2024-2030 (pour information)

Madame **EZCUTARI** présente le sujet récurrent de la flotte stratégique, qui a été un objet d'étude de l'instance et a fait l'objet d'un rapport de ce Conseil il y a sept ans. Elle mentionne que ce sujet apparaît de nouveau à l'ordre du jour et sera abordé de manière plus substantielle lors du point suivant de l'ordre du jour.

Elle précise que l'intervention actuelle concerne un travail de codification à droit constant porté par le ministère des armées en application de l'article 47 de la loi de programmation militaire (LPM) 2024-2030. Ce décret procède d'une œuvre plus globale de refonte complète du droit des réquisitions pour les besoins de la défense et de la sécurité nationales, entraînant des modifications formelles, mais à droit constant, du code de la défense pour regrouper les différents dispositifs.

Elle cède ensuite la parole aux représentants de la Direction des affaires juridiques du Ministère des Armées présents pour détailler les modifications apportées par le projet de décret. Elle rappelle qu'il s'agit d'une présentation pour information, visant à une meilleure compréhension du corpus juridique dédié.

Après une introduction générale du projet, Monsieur **WATON** (chef du bureau d'expertise générale et de la légistique au sein du Ministère des Armées), intervient pour présenter en détail le projet de décret mettant en œuvre les dispositions de l'article 47 de la loi de programmation

militaire (LPM) 2024-2030. Il rappelle en préambule que le droit de réquisition est défini comme un mode de contrainte permettant à l'État d'obtenir, de la part de personnes physiques ou morales, la fourniture de biens ou l'exécution de services lorsque cela ne peut être obtenu par négociation. Le non-respect de ces mesures entraîne des sanctions pénales.

Il explique que, jusqu'à présent, le code de la défense comportait deux régimes de réquisition distincts :

1. Un régime principal visant l'approvisionnement des armées ;
2. Un régime général pour les besoins de la nation, créé en 1938, avant la Seconde Guerre mondiale.

Ces régimes ont été peu utilisés (six fois sous la Ve République) pour plusieurs raisons :

- Les conditions d'activation étaient insuffisamment précises ;
- Les réquisitions militaires nécessitaient une mobilisation des armées, correspondant historiquement à une situation de guerre ;
- Les réquisitions pour les besoins généraux de la nation étaient subordonnées à une menace non définie de manière précise ;
- Le régime d'indemnisation était complexe et lourd à mettre en œuvre.

Monsieur **WATON** donne des exemples concrets d'utilisation des réquisitions : en 1991 pour mobiliser le personnel des compagnies maritimes françaises et en 2022 pour réquisitionner des hélicoptères privés lors d'incendies de forêt.

Il précise que l'article 47 de la LPM 2024-2030 modernise et simplifie le dispositif en distinguant deux nouveaux cas de recours aux réquisitions :

1. Face à des menaces sur la nation nécessitant des mesures au-delà des capacités préfectorales, notamment pour la protection des infrastructures essentielles.
2. Face à des situations d'urgence nécessitant des moyens immédiats, permettant à l'État de conduire des opérations cruciales.

Ces réquisitions sont désormais encadrées par des principes de nécessité, de proportionnalité et de limitation dans le temps, précédées d'une recherche de solution amiable et ouvrent droit à indemnisation par l'État. Monsieur **WATON** précise que ce cadre législatif s'applique également aux activités maritimes, où la réquisition d'un navire ou de son équipage peut être envisagée, sauf pour les navires battant pavillon étranger, conformément aux conventions internationales. Il souligne l'importance d'une préparation en amont, avec l'identification des biens et personnes potentiellement réquisitionnables en cas de crise, et mentionne la possibilité de réaliser des essais ou des exercices.

Enfin, il rappelle que ce projet de décret, visant à codifier les dispositions sans modification substantielle, s'inscrit dans le cadre plus large de la réforme de la flotte stratégique, assurant la sécurité des approvisionnements et la continuité des services maritimes indispensables. La mise en œuvre de cette flotte sera définie par des arrêtés ministériels, avec des plans d'action pour le développement de ces capacités stratégiques.

Monsieur **CORBEL** souhaite savoir de quel pavillon il s'agit, ce à quoi Monsieur **WATON** répond que c'est encore à préciser. Monsieur **CORBEL** se déclare dérangé par cette situation. Il demande également si des représentants des marins seront invités dans les négociations.

Madame **MC GREGOR**, chargée de mission « droit et enjeux maritimes » au Ministère des armées, lui répond que cela ne relève pas du domaine de décision du Ministère de la Défense. Ces dispositions dépendront du Ministère chargé de la Mer.

Madame **EZCUTARI** ajoute que ce type de réponses viendront sans doute dans le prochain point à l'ordre du jour.

Monsieur **CREPIN** souhaite que soient développées les notions de « circonstances spécifiques » et « employés qualifiés ressortissants nationaux », citées à l'article 1335-7. Madame **MC GREGOR** lui répond que l'affectation d'un navire à une flotte stratégique sera conditionnée à ces conditions. Cela nécessite des précisions qui seront déterminées par les groupes de travail. Monsieur **WATON** ajoute qu'il s'agit bien d'un point d'information général qui pose le cadre de la discussion à venir.

Monsieur **CASANOVA** alerte sur les conséquences que certaines mesures annoncées lors de la campagne législative en cours pourraient avoir sur le périmètre de la flotte stratégique.

IV. Suites de la Conférence nationale maritime (CNM) relative à la flotte stratégique : présentation de la méthode de travail interministérielle pour l'élaboration d'une feuille de route de mise en œuvre de la flotte stratégique

Madame **EZCUTARI** introduit le sujet de la flotte stratégique en abordant les suites de la Conférence nationale maritime (CNM) relative à cette thématique. Elle rappelle que la CNM s'est réunie pour la première fois le 4 avril sous l'égide du Secrétaire général de la Mer, en parallèle de la réunion plénière mensuelle du Conseil supérieur de la marine marchande (CSMM).

La réunion de la CNM avait pour objectif d'examiner les suites à donner aux recommandations du rapport sur la réévaluation du dispositif de flotte stratégique, préparé par le député Yannick Chenevard et remis au Secrétaire d'État chargé de la Mer le 26 septembre 2023. La CNM devait permettre d'établir une feuille de route et d'assigner les tâches aux différentes parties prenantes, conformément aux recommandations du rapport.

Elle annonce que le Secrétariat général de la Mer va présenter la méthode de travail interministérielle élaborée pour mettre en œuvre cette feuille de route. Elle leur cède la parole pour détailler cette méthodologie.

Monsieur **CHARDIN**, chef du pôle environnement maritime au Secrétariat général de la mer, débute sa présentation. Il souligne l'importance du sujet de la flotte stratégique, rappelant qu'il a suscité des questions lors des échanges précédents au sein de la Conférence Nationale Maritime (CNM).

Il précise qu'il ne donnera pas de position officielle de l'État sur la vision actualisée de la flotte stratégique, car celle-ci est en cours de construction. La démarche d'actualisation du concept de flotte stratégique s'inscrit dans un contexte géostratégique de plus en plus complexe. La flotte stratégique doit assurer un double rôle : garantir les approvisionnements indispensables et répondre aux missions confiées par la Première Ministre en mars 2023 au député Yannick CHENEVARD pour réévaluer les besoins et identifier les moyens nécessaires.

Le Secrétariat général de la Mer, mandaté en décembre 2023 par la Première Ministre, est chargé de se saisir des propositions du rapport dit Chenevard, de piloter l'examen interministériel et d'établir une feuille de route de mise en œuvre. De nombreux travaux ont déjà été menés, et l'intérêt renouvelé au plus haut niveau de l'État offre une opportunité vue comme sans précédent de finaliser un dispositif opérationnel.

Le décret créant le Secrétariat général de la Mer et renovant les comités interministériels de la Mer vise à coordonner les actions de l'ensemble des administrations sur les sujets majeurs. La CNM est une instance étatique qui organise ses travaux en interne avant d'inclure les partenaires socio-économiques dans une démarche de concertation et de co-construction.

Lors de la conférence du 4 avril, plusieurs propositions ont été discutées. Le CSMM jouera un rôle clé dans cette interface de consultation. Les travaux de la CNM ont permis de présenter les grandes orientations du rapport Chenevard, de retracer les travaux accomplis et de définir une méthode de travail pour concrétiser cette stratégie.

La stratégie de flotte doit inclure les navires, les capacités portuaires, la construction et la maintenance navale, la formation et la qualité des équipages, et se développer en cohérence avec les compétences économiques et portuaires des collectivités et les synergies européennes. Les recommandations du rapport Chenevard ont été réparties en groupes de travail, chacun piloté par un service ministériel.

Chaque groupe de travail analysera les propositions, définira les actions nécessaires et inclura, si besoin, des partenaires socio-économiques. Une nouvelle session de la CNM est prévue pour la fin de l'automne, avec des réunions régulières tous les huit semaines pour suivre l'avancement des travaux.

Les résultats des travaux serviront de base pour les décisions ministérielles futures. Le CSNM est invité à conduire sa propre analyse du rapport CHENEVARD, à contribuer aux groupes de travail ministériels et à formuler des avis forts une fois les travaux terminés et la position de l'État consolidée.

Enfin, il mentionne un calendrier de travail qui s'étend jusqu'en juin 2025 pour les programmes plus complexes, avec des ajustements au fur et à mesure des conférences nationales et locales.

Monsieur **CORBEL** souhaite mieux comprendre la manière dont les organisations syndicales seront sollicitées. Monsieur **CHARDIN** lui explique que chaque service de l'administration désignée pilote sera chargé de mobiliser les acteurs nécessaires à la bonne conduite de son groupe de travail.

Monsieur **GUERIN**, adjoint du chef de la Mission Flotte de commerce, apporte une précision importante concernant les groupes de travail (GT). Il explique que, comme indiqué par le GMR, chaque GT avance à son propre rythme, ce qui est tout à fait naturel compte tenu de la diversité et de la complexité des sujets abordés.

Il souligne que le calendrier variera en fonction des GT. Certains GT traiteront des questions plus simples et avanceront rapidement, tandis que d'autres, confrontés à des enjeux plus complexes, prendront davantage de temps.

Il indique que, pour ce qui concerne les administrations et avant de revenir vers le CSMM et ses membres, il faudra d'abord avancer dans les procédures internes. Ainsi, les GT ne solliciteront pas simultanément l'avis du CSMM sur tous les sujets. Au lieu de cela, ils traiteront les questions au fur et à mesure de leur progression.

Il conclut en précisant que certains GT seront en mesure de présenter leurs avancées plus rapidement, et que le retour vers le CSMM se fera de manière progressive et continue.

Madame **EZCUTARI** explique bien vouloir relayer les voix et positions des membres du conseil, mais l'instance est et demeurera plurielle. Elle est disposée à tenir ce rôle, mais assure que cela nécessitera une bonne coordination.

Monsieur **CHALARD**, représentant de la CGT FOMM, critique le manque de coordination entre les différentes entités de l'État, déplorant les batailles entre services, commissions consultatives et autres instances. Il trouve particulièrement problématique que des réunions sur des sujets aussi importants se tiennent simultanément à Paris, dispersant ainsi les efforts et l'attention des participants. Il conclut en réitérant son appel à la cohérence dans les démarches entreprises, insistant sur l'importance d'une approche concertée et harmonisée pour traiter les enjeux maritimes.

Monsieur **CHARDIN** exprime son désaccord sur ce point avec Monsieur CHALARD. Il précise que la CNM est une enceinte où l'État organise sa réflexion. Étant donné la complexité des sujets abordés et le nombre de ministères concernés, il est crucial que l'État définisse d'abord ses positions avant d'entamer des discussions pertinentes avec les partenaires sociaux.

Il rappelle que la CNM est spécifiquement dédiée à la coordination des services de l'État. Une fois que cette coordination est stabilisée, des échanges avec le CSMM auront lieu. Aussi, il souligne que certains ministères peuvent initier des réflexions sur des éléments spécifiques pour alimenter les groupes de travail. Cette approche permet aux services de l'État d'avoir une démarche coordonnée au niveau interministériel, facilitant ainsi des consultations efficaces avec les partenaires sociaux.

Monsieur **QUITOT**, Chef du Service Flottes et marins, remarque que la situation actuelle lui rappelle celle d'il y a trois ans, bien que de nombreux changements aient eu lieu depuis. Il souligne que ces transformations sont positives, notamment parce qu'elles ont permis la définition d'une meilleure méthodologie. Grâce au rapport, le programme a été compartimenté et séquencé, sans fermer de portes. Il note qu'il existe une répartition des tâches entre les différentes administrations, certaines en ayant plus de sujets que d'autres, mais cela n'est pas problématique.

Il insiste sur l'importance d'organiser ces travaux de manière cohérente et concertée. Il propose que chaque administration puisse discuter avec la présidente pour déterminer comment organiser les travaux, que ce soit par séances groupées ou thématiques. Enfin, il met en avant la nécessité de maintenir des débats, échanges et une organisation continue. Il souligne que cette liberté de débattre et d'organiser les discussions est essentielle et pleinement justifiée.

Monsieur **CASANOVA** exprime son soulagement mais insiste sur la nécessité de cohésion. Il s'adresse à Monsieur **CHARDIN**, mentionnant que bien qu'il comprenne que la CNM soit un cadre où l'État décide de ses actions, il se questionne sur sa propre participation. Il affirme que, malgré cette distinction, les acteurs professionnels sont pleinement impliqués et travaillent activement. En début d'année, ils ont œuvré aux côtés de la DGAMPA pour identifier

les secteurs d'outils stratégiques dans leurs armements et ont déjà fourni une première réponse.

Il conclut en affirmant que les acteurs professionnels continueront à être présents et engagés, prêts à collaborer étroitement avec les autorités pour aborder les défis à venir.

Monsieur **CHALARD** réitère sa demande d'intégration du CSMM et de ses membres au cœur des travaux. Madame **EZCUTARI** lui assure qu'elle portera les positions du CSMM et de ses membres directement dans les groupes de travail. Monsieur **CHALARD** souhaite que la méthode et le calendrier soient ré-explicités.

Monsieur **CHARDIN** clarifie certains éléments, en commençant par le calendrier. Il précise que les échéances majeures concernent le travail en cours, et non des décisions finales. Il mentionne qu'il n'est pas question de mettre de côté le CSMM. Au contraire, lors de la CNM, il a été proposé que le CSMM soit l'instance de concertation avec les organisations professionnelles et syndicales, proposition retenue par la Conférence. Il rappelle que l'État est une entité plurielle et que pour parler d'une seule voix sur un sujet aussi important, il est nécessaire que ses différentes composantes se réunissent et travaillent ensemble. C'est précisément le rôle conféré à la CNM.

Ensuite, il souligne l'importance de la concertation et de la discussion avec les partenaires socio-économiques, qui se fait au sein du CSMM. Il indique que, en tant que représentant du Secrétaire général de la Mer, il ne s'invitera pas arbitrairement aux travaux du CSMM. Il assure que les travaux de la CNM seront régulièrement restitués au CSMM, permettant ainsi une information continue. Il conclut en affirmant que la visibilité des calendriers des GT est en effet très importante pour permettre au CSMM de suivre et d'encadrer les travaux de manière adéquate.

Madame **EZCUTARI** rappelle que s'il n'y avait pas eu un conflit d'agenda, elle se serait rendue à la CNM. Donc, le CSMM n'a pas été exclu en tant que tel puisqu'elle avait été invitée en qualité de présidente du Conseil. Selon elle, il faut avant tout essayer de trouver un mode opératoire.

Madame **LEGREGEOIS** abonde en ce sens et souligne que ce que l'on peut retenir des avis qui viennent d'être exprimés, c'est qu'il y a une vraie préoccupation partagée quant à l'intégration et la représentation des membres du CSMM sur ces travaux. Chaque pilote de GT de CNM a pour mission de contacter, thème par thème, GT par GT, le CSMM pour pouvoir travailler collectivement en son sein. La capacité collective à répondre aux sollicitations sera le principal enjeu pour l'instance. Il est donc proposé et collectivement acté que chacun des GT transmettra régulièrement l'avancée de ses travaux à l'instance.

Monsieur **CHARDIN** souscrit en effet à cette idée. Il explique que la date de la prochaine CNM n'est pas encore fixée mais aura normalement lieu à la fin de l'automne et les travaux s'étendront jusqu'à juin 2025.

Madame **EZCUTARI** insiste sur la nécessité pour l'instance de disposer de suffisamment d'information pour intervenir. Sans recevoir les informations en amont de la prise de décision, il lui paraît compliqué de faire en sorte que le CSMM soit effectivement associé. Bien que l'instance de décision soit le Comité interministériel de la mer, la consultation est un enjeu à ne pas sous-estimer.

La présidente **EZCUTARI** conclut ensuite la séance, saluant de manière appuyée et avec beaucoup de reconnaissance l'engagement sans faille de Messieurs **CASANOVA** et **CAUBRIERE** au sein du Conseil. Il s'agissait de leur dernière séance plénière, ils seront prochainement remplacés.

La séance prend fin à 16h12.