

Conseil supérieur de la marine marchande

Le Conseil supérieur de la marine marchande (CSMM) s'est réuni **jeudi 12 décembre 2024** à 14h00, sous la présidence de Madame Christine EZCUTARI.

Étaient présents :

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

Membres représentant les armements : BOZZONI Fernand, GAILLARD André, MARTENS Laurent, ROUE Jean-Marc, SAUVEE Jean-Emmanuel

Membres représentant les ports :

Membres représentant les industries de manutention : BONNECARRERE Magali

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

Personnalités qualifiées : BIDOIRE Jean-Pascal, DELEBECQUE Philippe, DELSALLE Bruno, PLURIEN Delphine

Absents excusés, ayant confié un pouvoir : CORBEL Jean-Paul, COUTOURIS Serge, GONSSE Franck, JONQUIERE Louis, LOUIS-DREYFUS Philippe

Présents à titre d'expert : BOUCHET Cécile (SGMer), CAZZATO Romain (DGAMPA/STEN), JORET Fabien (DGAMPA), KAUFMAN Uriel (DGITM), MAIZIERES Pierre (DGAMPA/STEN), MEDMOUN Mehdi (DGITM), QUITOT Jean-Philippe (DGAMPA), RIVIERE Marie (DGEC), ROELLINGER Alix (DGAMPA)

Ordre du jour

1. Validation du compte-rendu de la séance plénière du 7 novembre 2024 ;
2. Avis relatif au projet de décret portant transposition du règlement européen FuelEU Maritime 2023/1805 sur l'utilisation de carburants durables pour le maritime ;
3. Avis relatif au projet d'arrêté fixant les tarifs des frais de gestion des comptes ouverts à la Caisse des dépôts et consignations par les compagnies maritimes assujetties au marché carbone européen (EU-ETS) ;
4. Avis relatif au projet de décret relatif au dispositif d'information aux consommateurs des émissions de gaz à effet de serre des services de transport, dit système « InfoGES » ;
5. Retour sur la première réunion du groupe de travail EMR.

1. Validation du compte-rendu de la séance plénière du 7 novembre 2024

Madame la Présidente **EZCUTARI** souhaite la bienvenue aux membres du Conseil supérieur de la marine marchande (CSMM) et salue les efforts de ceux qui n'ont pu être présents, et qui ont pris soin de confier leurs pouvoirs. Elle introduit les trois projets de textes soumis à l'avis du Conseil (FuelEU Maritime, EU ETS et information sur les émissions de GES) qui seront présentés en détails par les experts de la DGAMPA, la DIGITM et de la DGEC.

Un point sur l'actualité maritime est dressé, en commençant par les Assises de l'économie de la mer qui se sont déroulées novembre dernier à Bordeaux et auxquelles les membres du CSMM étaient nombreux à assister. La présidente souligne les annonces politiques qui y ont été faites par le ministre délégué à la mer et à la pêche, Fabrice LOHER. Parmi celles-ci, il a été réaffirmé la volonté d'affecter une partie des revenus de l'EU ETS au secteur maritime, afin de contribuer à sa décarbonation. Dans cette dynamique de soutien à la décarbonation des navires, un nouvel appel à projets, doté d'une enveloppe de plusieurs dizaines de millions d'euros, a été annoncé afin d'encourager le développement de technologies et de solutions plus propres pour accélérer la transition vers une flotte maritime durable. Cet appel à projets sera accompagné d'un nouvel appel à manifestation d'intérêt du CORIMER (Conseil d'orientation de la recherche et de l'innovation de la filière des industriels de la mer).

La présidente indique aussi que le CSMM a été représenté aux Assises par elle et Madame LEGREGEON, autour de deux tables rondes relatives d'une part aux enjeux de la décarbonation pour les acteurs du secteur des banques et les assurances, d'autre part à la lutte contre le

dumping social.

Madame **EZCUTARI** fait part de la demande formulée par le représentant de la Fédération française des pilotes maritimes afin de décaler la séance plénière initialement prévue le 3 avril à une date ultérieure, ce qui est agréé.

Madame **EZCUTARI** procède à la validation du compte rendu de la séance du 10 octobre, indiquant que le Secrétariat général n'a été saisi d'aucune demande de modification.

Le compte-rendu est validé.

2. Avis relatif au projet de décret portant transposition du règlement européen FuelEU Maritime 2023/1805 sur l'utilisation de carburants durables pour le maritime

Madame la présidente **EZCUTARI** introduit le règlement FuelEU Maritime, qui est une initiative de l'Union européenne visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur maritime, en ligne avec les objectifs de décarbonation du Pacte vert européen. Adopté dans le cadre du paquet « Fit for 55 », cet outil législatif impose des normes de réduction progressive des émissions de GES pour les navires opérant dans les eaux de l'Union européenne. Cette réglementation entrera en vigueur à compter de janvier 2025 et tend à s'inscrire dans les efforts de décarbonation des transports et de l'économie maritime en poussant à l'adoption de carburants alternatifs et à faible teneur en carbone. Le règlement FuelEU Maritime vient renforcer l'EU ETS.

Afin d'assurer une mise en œuvre efficace du règlement FuelEU Maritime, l'adoption de textes réglementaires est prévue, parmi lesquels s'inscrit le projet de décret soumis à cette instance. Ce projet vise principalement à définir un cadre général pour l'application des sanctions administratives réprimant les manquements des compagnies maritimes aux nouvelles obligations qui leur incombent. Et un projet d'arrêté quant à lui viendra préciser les entités autorisées à contrôler l'obligation de branchement à quai des navires dans la partie réglementaire du code des transports.

Il s'agit de garantir une conformité stricte aux exigences du règlement, notamment en matière de réduction des émissions de GES, et de soutenir ainsi les objectifs de décarbonation du secteur maritime. Elle cède ensuite la parole aux représentants du bureau de la transition écologique des navires, Monsieur **CAZZATO** et Monsieur **MAIZIERES**.

Monsieur **CAZZATO**, chef du bureau de la transition écologique des navires, remercie les membres du CSMM et introduit Pierre **MAIZIERES**, responsable du suivi de ces deux règlements au sein de son bureau et qui présentera la mise en œuvre de FuelEU Maritime et de l'EU E. Il est précisé que les informations relatives au GES seront quant à elles présentées par les membres de la DGITM. Il salue également la présence de la Direction générale de l'Energie et du climat (DGEC) en appui.

Monsieur **MAIZIERES**, adjoint au chef du bureau de la transition écologique des navires, présente tout d'abord le projet de décret relatif au règlement européen 2023/1805 portant sur le Fuel EU Maritime, qui a fait l'objet d'une présentation au CSMM dans le passé. Ce règlement complète du point de vue des carburants alternatifs le dispositif du marché carbone (EU ETS) ainsi que d'autres règlements européens relatifs à l'offre de carburants et aux infrastructures,

et impose des obligations de branchement à quai des navires à partir de 2030. Le projet de décret soumis à avis du Conseil permet de poursuivre la mise en œuvre de ce règlement en i) prévoyant la compétence du ministre chargé de la mer pour le suivi du texte, et ii) en fixant le cadre des sanctions du règlement FuelEU Maritime qui figurent directement dans les annexes du règlement européen. Ces annexes précisent le mécanisme des sanctions ainsi que leur niveau. Le droit interne doit donc définir la manière dont la France pourra mettre en œuvre les sanctions, notamment en désignant les entités compétentes pour veiller à leur respect. Les annexes du règlement étant normatives, et il s'agit ici d'adapter le cadre normatif national afin de pouvoir appliquer ces sanctions qui ont pour caractéristiques de s'appliquer en cas de non-conformité au règlement (ce qui se distingue du dispositif financièrement incitatif et donc contraignant de l'ETS). Cela inclut également la clarification du cadre normatif concernant les cas dérogatoires, permises par l'article 2 du règlement. Deux de ces possibilités d'exemption concernent particulièrement la France. Peuvent en effet être exemptés les voyages entre deux ports situés dans les régions ultrapériphériques (RUP). Cela inclut les voyages entre deux ports d'une même RUP exemption. La France fait le choix d'opter pour cette exemption pour la période permise par le règlement FuelEU Maritime, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 2029. La seconde possibilité d'exemption concerne les navires opérant dans le cadre d'un contrat de service public. En France, cela s'applique aux lignes entre la Corse et le continent. Après arbitrage interministériel, la France opte en faveur de ce régime dérogatoire d'exemption pour un an, jusqu'au 31 décembre 2025. Ce délai a vocation à permettre de clarifier les incertitudes sur la disponibilité des carburants alternatifs et la certification de ces derniers.

Monsieur QUITOT, chef du service Flottes et marins de la DGAMPA vient préciser que l'une des principales raisons de cette précaution est de faire le lien avec l'évolution de la continuité territoriale. Il ajoute que c'est pour cette raison que les DSP sont spécifiquement concernées, car elles sont soumises à un régime économique moins flexible que celui de régimes autres.

Monsieur **MAIZIERES** indique que ces deux exemptions seront présentées à la Commission européenne puis adoptées par voie d'arrêté. Il ajoute que l'année 2025, sera dédiée à la surveillance des émissions et au calcul de l'intensité carbone ainsi que de l'énergie utilisée à bord des navires. En 2026, les chiffres seront vérifiés par des organismes afin de déterminer si une réduction de l'intensité carbone a bien été réalisée pour chaque navire. Si un navire ne respecte pas les objectifs, même après avoir utilisé les mécanismes de flexibilité (comme la vente ou l'emprunt de crédits de conformité), il devra se mettre en conformité d'ici fin mai et payer une sanction en juin 2026. Il fait savoir que cette sanction, détaillée dans les annexes du règlement FuelEU Maritime, vise à encourager le respect des règles et la conformité aux objectifs fixés. M. MAIZIERES explique aussi qu'une sanction sera prise par les services de l'Etat et adressée aux compagnies maritimes pour laquelle la France est désignée autorité responsable. A partir de 2030, des pénalités seront également prévues pour les navires ne respectant pas les obligations de branchement à quai ou n'atteignant pas une émission nulle lors des escales à quai.

Monsieur TANGUY, représentant l'Union fédérale maritime CFDT pour le personnel de la marine marchande, partage son interrogation sur l'articulation de ces réglementations européennes et celles issues de l'Organisation maritime internationale (OMI)

Monsieur **CAZZATO** confirme que c'est une interrogation partagée par les Etats membres. Il existe un mécanisme de révision dans chacun des deux textes (EU ETS et FuelEU Maritime) : une clause de révision générale et une clause de révision spécifique, nommée « clause de révision OMI ». Selon cette dernière clause, dès que l'OMI adopte un texte entrant dans le champ déjà

réglementé au niveau européen, , le règlement ou la directive Eu concernée est dès lors automatiquement réouverte à la négociation. En tout état de cause, les Etats membres dont la France restent vigilants quant aux textes adoptés par l'OMI, afin d'activer cette clause spéciale et d'adapter les textes européens en conséquence. En l'occurrence, le texte technique porte sur l'intensité carbone, mais le véritable enjeu pourrait se situer sur le volet économique. En effet, l'objectif est d'éviter un double paiement de la part des compagnies opérant en Europe. L'administration restera particulièrement attentive à ce point, afin de prévenir tout risque de surcharge pour les compagnies maritimes. Il faut garder en tête qu'il est fort probable que les mesures adoptées à l'OMI soient moins ambitieuses que celles prises au niveau européen.

Monsieur **TANGUY** fait part de ses inquiétudes syndicales car toute exigence supplémentaire financière à la charge des armateurs éroit se répercuter sur une aggravation du le dumping social, les marins deviennent une variable d'ajustement des coûts à supporter.

Monsieur **MARTENS**, délégué général d'Armateurs de France, affirme son soutien à la mise en œuvre du règlement FuelEU Maritime pour la décarbonation. Il rappelle qu'il souterait que les éventuelles amendes soient utilisées en priorité pour soutenir la décarbonation du transport maritime, avec un fonctionnement et un fléchage similaire à ceux du marché carbone (EU ETS). Les armateurs soutiennent également les exemptions pour les trajets intra-RUP, ainsi que pour les trajets transnationaux et continentaux dans le cadre des délégations de service public. Il s'interroge sur la période qui suivra la fin des exemptions qui concernent les DSP pour savoir si des discussions seront possibles alors.

Monsieur **QUITOT** rappelle qu'il est nécessaire de se donner du temps pour réfléchir, et du temps pour évaluer les résultats. Il rappelle qu'il est possible de reconduire cette exemption jusqu'à 2029. A ce jour, la prolongation de l'exemption des DSP d'année en année comme le le choix de ne pas prolonger n'est pas tranchée.

Monsieur **ROUE**, président du conseil de surveillance de Brittany Ferries, souligne qu'il reste la question de l'équipement des ports en installations de branchement à quai, alors que les armateurs de navires passagers adoptent de plus en plus des navires à propulsion électrique. Il insiste également sur le fait que, si un port n'est pas équipé, l'armateur ne devrait pas pouvoir être sanctionné. Il propose donc que la sanction soit alors portée par les ports qui soient pénalisés par exemple sous la forme de la réduction des droits portuaires pour les armateurs déjà équipés.

Monsieur **TRIFT**, sous-directeur des ports et du transport fluvial, précise que ce dispositif de réduction n'est pas prévu juridiquement et réaffirme que les ports seront bien équipés de branchement à quai en 2030, le déploiement étant en cours.

Monsieur **ROUE** demande s'il en sera de même en ce qui concerne les ports régionaux.

Monsieur **TRIFT** répond qu'il existe un seuil à prendre en compte pour les ports français, mais que tous se préparent à cette évolution.

Monsieur **GAILLARD**, Président de la Fédération française des pilotes maritime, ajoute que les ports doivent non seulement être équipés, mais aussi proposer des tarifs raisonnables et non prohibitifs, exprimés en kilowatts.

Monsieur **DELSALLE**, directeur général de l'Association internationale Villes et Ports, s'interroge sur l'entité qui supportera les pénalités prévues, dans la mesure où sont en présence tant des affréteurs que des fréteurs, les navires étant en pratique affrétés. Madame **EZCUTARI** salue la pertinence de cette question qu'elle complète avec celle de l'identification du déclarant qui est aujourd'hui le propriétaire et non l'armateur.

Monsieur **DELSALLE** estime qu'il est difficile de faire supporter le paiement au propriétaire, car l'exploitant (l'armateur) n'est pas nécessairement le propriétaire du navire.

Monsieur **MAIZIERES** précise ce point en expliquant que l'identification de l'entité responsable dépend de deux cas de figure. Le premier concerne le marché carbone (EU ETS), dans ce cas, par défaut, l'entité responsable est le propriétaire du navire, qui peut déléguer cette responsabilité à la compagnie ISM. Il est nécessaire qu'un mandataire soit alors désigné, et c'est à cette entité que la responsabilité incombe.

Madame **EZCUTARI** précise que cette délégation ne peut cependant pas se faire vers un affréteur coque nu.

Monsieur **MAIZIERES** complète ses propos par le deuxième cas qui concerne le règlement FuelEU Maritime, dans lequel la compagnie maritime exploitant le navire selon les normes du code ISM est alors l'entité responsable aux yeux de la loi et de l'administration, indépendamment du propriétaire enregistré ou d'un éventuel mandat donné. Ainsi, il existe bien deux cadres parallèles et distincts. D'un point de vu commercial, rien n'exclut les parties prenantes d'organiser par accord "imputation finale des pénalités. Des travaux sont en cours dans ce sens et BIMCO a publié des recommandations visant à intégrer ces aspects dans les contrats, en prenant en compte FuelEU Maritime. Mais cela concerne spécifiquement le volet commercial et privé de l'exploitation du navire et ne sera pas pris en compte par l'administration.

Par ailleurs, en cas de changement de propriétaire ou de compagnie ISM, il est imposé à l'ancienne compagnie de faire vérifier toutes les données de navigation effectuées sous sa gestion. Elle est également tenue de transmettre ces informations à la nouvelle compagnie, afin que celle-ci puisse vérifier que les faits antérieurs ne sont pas de son ressort. C'est à la nouvelle compagnie de prendre contact avec l'ancienne pour faire le point. Il ajoute que chaque changement de compagnie, est examiné pour s'assurer qu'il est correctement effectué.

Monsieur **CAZZATO** ajoute que, pour ces textes, le modèle de contrôle est similaire à celui exercé au titre de l'Etat du port. Cela implique l'intervention d'un vérificateur et la délivrance d'un certificat attestant de la conformité du navire. Il rappelle que si un navire ne dispose pas de ce certificat, il s'expose à des sanctions.

Monsieur **MAIZIERES** précise que, dans le cadre du règlement FuelEU Maritime, si la compagnie ISM n'est pas en conformité, elle sera sanctionnée administrativement et devra s'acquitter d'une amende, que le Trésor public recouvrera par les moyens prévus par le décret. Il rappelle qu'en cas de récidive l'année suivante, une nouvelle sanction sera appliquée, avec une majoration de 10% sur la pénalité. Enfin, si après ces deux ans le navire demeure non conforme, et qu'il ne bat pas pavillon français, il pourrait se voir refuser l'accès aux ports de l'UE. Tandis que, s'il bat pavillon français, il pourrait être immobilisé à quai jusqu'à mise en conformité et paiement des pénalités. Ainsi la responsabilité du capitaine n'est pas engagée, la seule entité responsable devant la loi et l'administration étant la compagnie ISM.

Monsieur **CASTILLO**, représentant de la Fédération de l'équipement, de l'environnement, des transports et des services FO pour le personnel de la marine marchande, s'interroge sur les modalités de fixation des objectifs de réduction carbone, et leur justification (base de simulation de capacité de transition ou de l'équipement progressif ou selon le type d'équipement, branchement à quai ?). Par ailleurs, en cas de DSP, est-ce que seule la DSP Corse est concernée?

Monsieur **CAZZATO** explique que la détermination des trajectoires s'inscrit dans le cadre du pacte vert européen, qui comprend 13 textes couvrant l'ensemble des secteurs. A partir des objectifs fixés au niveau européen, chaque secteur a vu sa contribution prise en compte,

certains étant plus difficiles à décarboner que d'autres. C'est notamment le cas du secteur maritime, car les navires sont des actifs qui ont une durée de vie particulièrement longue. Cela explique pourquoi l'objectif de réduction de l'intensité carbone est fixé à 50% plutôt qu'à 100%. Il a donc été décidé que le secteur maritime contribuerait moins que d'autres pour tenir compte de cette difficulté. Quant à l'exemption DSP, l'exemption ne concerne que la DSP Corse car le texte ne s'applique qu'aux navires de plus de 5000 tonnes, ce qui ne concerne que la DSP Corse.

Monsieur **CHALARD**, secrétaire général de la Fédération UGICT-CGT des officiers de la marine marchande, indique que ITF est particulièrement impliqué sur des travaux relatifs aux critères d'évolution et les contraintes supplémentaires à venir en application du règlement FuelEU. Ces travaux internationaux étant en cours, il est préférable selon lui de s'abstenir sur les projets présentés. En effet, certains carburants alternatifs posent des problèmes au niveau des conditions de travail, et des discussions sont en cours à l'OMI pour déterminer s'il est possible d'y avoir recours. Monsieur **CHALARD** fait état de son inquiétude quant à cette transition, laquelle ne devrait pas se faire au détriment de la santé des travailleurs à bord des navires dans le contexte de pression financière (ou éviction de sanctions) accrue sur les armateurs pour qu'ils aient recours rapidement à de nouveaux carburants. Il est crucial que ces carburants respectent les normes de sécurité.

Monsieur **QUITOT** confirme que ces textes soulèvent des questions, notamment en lien avec les travaux de l'OMI. Il précise que si les membres souhaitent faire part de leurs interrogations, ils peuvent s'adresser au bureau STEN1 qui est bien représenté ce jour.

Monsieur **BOZZONI**, président de la société Socatra, demande si, lorsqu'un navire équipé fait escale dans un port disposant d'une prise à quai, l'armateur aura la liberté de choisir entre utiliser un carburant plus respectueux de l'environnement, se brancher à la prise à quai, ou continuer un carburant classique, ce qui est moins protecteur de l'environnement. Il fait remarquer que le prix de l'électricité est constant, tandis que celui de la soute varie. L'armateur aura-t-il le droit de choisir ou sera-t-il obligé d'utiliser la prise à quai si elle est disponible ?

Monsieur **MAIZIERES** répond que le règlement impose de se brancher à quai, car il exige des émissions nulles pendant l'escale. Cela signifie que soit le navire se branche à quai, soit l'armateur doit utiliser une technologie à émissions nulles. Il s'agit des deux options permises par le règlement et en cas de non-respect, des pénalités dissuasives seront appliquées.

Monsieur **BOZZONI** explique que c'est le port qui facture l'électricité au prix du kilowatts. Il souligne que dans le cas de la Corse, selon le prix de l'électricité à quai dans le port de chargement et celui de Gênes, le différentiel de prix peut influencer la décision de charger en Corse ou à Gênes. Il considère que c'est un facteur important, et concernant les trajets ultrapériphériques, ils sont exemptés de l'obligation de sanction. Il prend l'exemple de l'Italie et de la Corse et demande si ce voyage sera exempté de sanctions. Monsieur **ROUE**, demande spécifiquement si le trajet entre l'Italie et la Corse est exempté.

Monsieur **CAZZATO** précise que, en application du règlement européen, l'exemption ne peut s'appliquer qu'aux lignes reliant une île au continent. Pour ce qui est de la Corse, cela uniquement les lignes intérieures à la France. Il explique que l'Italie ne peut pas exempter ses lignes entre l'Italie à la Corse. En ce qui concerne les Outre-mer, seules les régions ultrapériphériques françaises sont concernées par une possible exemption. Ainsi, la France peut choisir d'exempter sa DSP entre le continent et la Corse, ce qui n'est pas possible pour l'Italie.

Monsieur **BOZZONI**, ajoute que bien que cela soit possible, il s'interroge sur la durée de cette exemption DSP, rappelant qu'elle n'est pas obligatoirement utilisée.

Monsieur **QUITOT**, explique que, pour les DSP, il n'y a pas de risque, car leur structure repose sur le principe selon lequel le surcoût lié au service public est systématiquement compensé par un mécanisme d'équilibre. Il estime que le règlement Fuel EU Maritime entraînerait le prolongement du coût qui viendrait s'ajouter à la subvention d'équilibrage. Au final, le coût marchand reste inchangé. Cependant, il considère que l'enjeu réside dans le transfert financier entre entités publiques, d'où la précision apportée par le règlement concernant les seules DSP et non les autres liaisons passagères.

Madame **EZCUTARI**, remercie les différents intervenants et procède au vote dont le résultat est le suivant :

POUR : 15

CONTRE : 0

ABSTENTION : 8

3. Avis relatif au projet d'arrêté fixant les tarifs des frais de gestion des comptes ouverts à la Caisse des dépôts et consignations par les compagnies maritimes assujetties au marché carbone européen (EU-ETS)

Madame **EZCUTARI**, introduit cette partie en présentant le système d'échange de quotas européen dit EU ETS qui est en vigueur depuis 2005, et a été récemment étendu au secteur maritime dans le cadre du paquet « Fit for 55 », et qui vise à inclure les émissions de gaz à effet de serre des navires effectuant des trajets intra-européens et internationaux depuis ou vers l'Europe. Le secteur maritime est ainsi conduit vers à évoluer vers une décarbonation progressive, en ligne avec les objectifs climatiques européens pour 2030 et 2050. Ainsi, les exploitants assujettis doivent chaque année restituer un nombre de quotas correspondant à leurs émissions vérifiées de l'année précédente. Dans le cadre de la première restitution de quotas pour les compagnies maritimes assujetties à l'EU ETS, prévue en septembre 2025, la Caisse des dépôts et consignations assurera pour la France la comptabilisation des quotas délivrés, détenus, transférés et annulés.

La présidente précise que projet d'arrêté soumis à l'avis du Conseil vise principalement à fixer le montant des frais de tenue de compte applicables aux détenteurs de compte pour l'année en cours. Elle cède ensuite la parole aux intervenants.

Monsieur **MAIZIERES** complète cette présentation du projet soumis et indique son caractère interministériel, couvrant tous les secteurs soumis à l'ETS. Il remercie la DGEC, qui suit d'un point de vue structurel tous les secteurs et qui épaulé la Sous-direction de la transition écologique des navires (STEN) pour mettre en lien le maritime et les autres secteurs. Il précise qu'en pratique c'est la première année pour le secteur maritime et que les armateurs ont eu besoin d'ouvrir un compte auprès de la caisse de dépôt et consignation (CDC). La CDC est gérée tous les comptes assujettis à l'ETS de tous les secteurs y compris les comptes des acteurs non assujettis comme les intermédiaires financiers.

Une procédure administrative de fixation annuelle du tarif pour tous les secteurs assujettis est en place. Le processus de facturation et de paiement est effectué par et vers la CDC pour tous les comptes, au 1^{er} septembre de chaque année.

Monsieur **MAIZIERES** met en avant une partie importante du règlement européen, connue des

règlementations financières européenne et française : les contrôles d'honorabilité. Ils permettent de s'assurer que le détenteur d'un compte assujetti est fiable, c'est-à-dire qu'il représente réellement la compagnie maritime. Ainsi ces contrôles sont effectués à l'ouverture du compte, suivis de contrôles d'honorabilité effectués tous les 4 ans (si la compagnie ne possède qu'un compte d'assujetti) ou tous les 3 ans (si elle a un compte de non assujetti).

Pour l'année 2024, il a été décidé -en lien avec les autres administrations qui travaillent - sur le sujet de fixer des frais de comptes identiques à ceux du secteur de l'aviation (frais affichés, une fois à l'ouverture du compte effectuée). S'y ajoutent des frais de gestion, qui se décomposent en une part fixe et une part variable (réduite pour cette dernière, par rapport à l'aviation compte tenu du volume moindre d'émissions).

C'est selon ce schéma que se met en place l'ETS maritime pour l'année 2024 Le chiffrage concernant les émissions elles-mêmes ne sera disponible qu'en 2025. La facturation sera prête en 2025 et se basera sur cet arrêté qui couvre tous les secteurs et qui doit être adopté avant le 31 décembre 2024.

Monsieur CREPIN, président du Syndicat national des personnels sédentaires des compagnies de navigation CFE- CGC, demande s'il existe une estimation du nombre de tonnes de CO2 émises chaque année et ce que cela pourrait rapporter à la France.

Monsieur GAILLARD, s'interroge sur le coût pour les armateurs.

Il lui est indiqué que les armateurs ont contribué à hauteur de 77 millions cette année, somme payée en mars et 200 millions à terme, des montants destinés à la décarbonation. Il ajoute qu'il s'agit du coût des quotas ETS.

Monsieur CHALARD, secrétaire général de la Fédération UGICT-CGT des officiers de la marine marchande, demande si une partie de cette somme sera spécifiquement allouée aux armateurs.

Monsieur CAZZATO, précise qu'il convient de distinguer deux sujets. D'une part, le coût du quota, qui est commun à tous les secteurs inclus dans le marché carbone (aérien, maritime, industrie), soumis à un coût similaire, actuellement estimé à 65€ la tonne. Les projections indiquent qu'à partir de 2026, en fonction du prix des quotas, la France devrait récupérer entre 150 et 200 millions d'euros. Cela s'explique par un système où l'UE conserve un quart des revenus pour réinvestir dans l'innovation, tandis que 75% sont redistribués aux Etats membres. Historiquement, cet argent est affecté au budget de l'Agence nationale de l'habitat pour la rénovation thermique. Monsieur CAZZATO, ne souhaite pas revenir sur la question du retour de ces fonds, car il s'agit d'une décision politique.

Il ajoute qu'aujourd'hui, il présente un sujet connexe qu'est la facturation par la CDC aux compagnies maritimes pour les frais de tenue de compte, similaire à ce que fait un établissement bancaire. Il précise que la CDC s'est alignée sur les autres secteurs pour les frais fixes, mais a choisi un tarif plus bas pour les frais variables, soit 0,009€ par tonne. Cet argent servira uniquement à financer le fonctionnement de la CDC, ainsi que les frais fixes et le personnel chargé de la gestion des comptes.

Monsieur ROUE, exprime, au nom des armateurs, que le montant est élevé, même s'il comprend le calcul concernant les frais d'ouverture et de gestion. Toutefois, il trouve que les contrôles d'honorabilité annuels sont inappropriés pour des armateurs « honorables ». Il précise qu'il ne remet pas en cause la somme finale, qu'il juge cohérente et justifiée. Cependant, il aimerait savoir ce qu'il en est des autres pays européens, car il considère que les coûts liés à

l'honorabilité semblent disproportionnés.

Monsieur **CAZZATO**, apporte des précisions techniques, notamment sur le fonctionnement de la CDC, qui finance ses dépenses de fonctionnement de manière similaire à une banque. La fixation des tarifs est basée sur leur coût réel. Il présente un bilan montrant le nombre d'employés affectés à la gestion du registre, ainsi qu'une part des coûts fixes qui leur est imputée. Sur cette base, le ministre effectue un calcul pour aligner les dépenses avec les émissions, afin d'atteindre un équilibre financier. L'objectif n'est pas que la CDC réalise un profit, mais que les coûts soient compensés.

Par ailleurs, en ce qui concerne les contrôles d'honorabilité, il rapporte des éléments de comparaison avec d'autres pays. Il indique qu'en Allemagne, il a été décidé que ces frais seraient supportés par les contribuables, ce qui n'est pas le choix retenu par la France. Il ajoute que d'autres pays ont adopté des approches différentes, mais qu'historiquement, la France a opté pour que ces coûts soient pris en charge par les opérateurs économiques, plutôt que par l'ensemble des contribuables.

Madame **EZCUTARI**, remercie les intervenants et procède au vote

POUR : 8

CONTRE : 0

ABSTENTION : 12

4. Avis relatif au projet de décret relatif au dispositif d'information aux consommateurs des émissions de gaz à effet de serre des service de transport, dit système « InfoGES »

Madame **EZCUTARI**, indique que le dernier projet de texte a été introduit en 2011 par une ordonnance relative au code des transports, le système d'information de gaz à effet de serre (GES) des prestations de transport a pour objectif de sensibiliser l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique à la réduction des émissions de GES. L'objectif est de sensibiliser et responsabiliser les clients des transporteurs. Ce système soumet les entreprises concernées à quelques obligations incluant notamment : le calcul des émissions de GES de chacune de leur prestation de transport et l'obligation de soumettre l'information au bénéficiaire de la prestation. Elle termine en précisant que le projet de décret vise à prévoir le régime de sanctions en cas de non-respect du dispositif d'obligation d'information sur les émissions de gaz à effet de serre des prestations de transport.

Monsieur **CAZZATO**, reprend la suite et revient en détail sur le projet de texte en présentant le dispositif. Il dit que s'agissant du dispositif, l'objet est de sensibiliser et responsabiliser les clients des transporteurs sur les émissions de GES qui sont causés par le transport de marchandises ou de passagers. Ce texte est ancien datant de plus de 10 ans et les prestataires de transports sont assujettis depuis 2013. Finalement depuis 2013, ensemble des secteurs de transports devraient fournir cette information à leurs consommateurs, dans loi climat et résiliences, il a été prévu un cadre de contrôle et de sanction lorsque pas de respect. Décret a préparés par la DGITM, qui pilote le sujet. Poss de contrôler et de sanctionner entre en vigueur le 1^{er} janv. 2025, il souhaite mettre en avant le fait qu'on est dans moment d'élaboration et de réflexion pour l transport maritime, aujourd'hui la version du texte qui n'est pas figé et qui sera amené à évoluer au fur et à mesure des discussions. Le texte présenté sera mouvant les

orientations sur les contrôles et sanctions doivent être arrêtés définitivement. Il ajoute que le dispositif se trouve dans le code des transports.

Pour transport marché, le texte concerne toutes les entreprises (pas de limite concernant la taille des entreprises), à savoir que ce soit le transport national de passagers et de cabotage par voie maritime. Les obligations du transporteur sont de rendre public au bénéficiaire les émissions de GES de la prestation et texte fixe les modalités de communication vers le consommateur.

C'est immédiatement et par plusieurs moyens pour les passagers et dans un délai de 1 mois et par écrit pour les marchandises. Donc il y a une différenciation entre les deux.

Il ajoute que le point sur lequel il y a un peu de travail à faire, c'est pour adapter ce dispositif au transport maritime, notamment aux armateurs pour essayer d'utiliser des bases de données qui soient cohérentes entre les obligations internationales, européennes et nationales. Il s'agit d'une précision demandée par la DGAMPA pour essayer d'aligner ces bases de données. Pour accompagner les assujettis un livre méthodologique qui explique la manière dont l'information sera donnée au bénéficiaire, mais qui est aujourd'hui obsolète et qui va être mis à jour qui tiendra compte de l'inclusion du secteur maritime.

Monsieur KAUFMAN, chef de la mission de la synthèse et de l'analyse stratégiques à la DGITM, remercie les membres et apporte une précision, à savoir, le fait que le texte ne s'applique qu'aux trajets dont le point d'origine et de destination se trouve sur le territoire national. Il prend l'exemple d'un transport effectué entre Genève et Lyon, qui ne serait pas concerné par la réglementation actuelle. Il précise que sa direction collabore avec les différents secteurs du transport terrestre (routier, fluvial et ferroviaire), tandis que le transport maritime relève de la DGAMPA. Il indique que de leur côté, il n'est pas envisagé une application stricte des contrôle et sanctions dès le 1^{er} janvier. Cette approche vise plutôt à accompagner les acteurs du secteur, pour les aider à s'emparer du sujet et réaliser leur bilan des émissions GES. Il ajoute que les membres du CSMM sont également concernés et dit ouvert à recueillir leurs avis sur le projet de texte, qui est en cours de finalisation, car la version présentée n'est pas définitive.

Monsieur **MAIZIERES**, termine sa présentation sur les orientations et sur la manière dont tout cela va se dessiner pour le transport maritime, étant entendu qu'il y a encore du travail avant d'arriver à un texte définitif. Sur le sur cas du contrôle, il s'agit d'une obligation légale, inscrit dans la loi, mais en ce qui concerne l'entité qui fera le contrôle n'est pas tranché, de même pour la temporalité du contrôle.

Concernant les entités qui seront contrôlées, ce sera l'ensemble des entreprises qui livre une prestation de transport de passagers ou de marchandises, mais, il faudra avoir une approche différenciée entre de grandes entreprises qui ont structuré de la connaissance des réglementations sur le GES des plus petits opérateurs. Esprit de cette réglementation est d'informer consommateurs et de comparer le trajet qui émet le moins. Le principe est de pouvoir objectiver tout cela.

En termes de sanctions, est prévue une sanction administrative pour un montant 3000€ par prestation de transport lorsque l'obligation de communiquer au client n'est pas respectée, sachant qu'il faut s'entendre sur notion de « prestation de transport » et les sanctions peuvent se cumuler dans le temps si le manquement est répété. A ce stade, c'est le préfet de région qui sera responsable du prononcé de la sanction selon un mécanisme classique sur les sanctions administratives. Concernant les communications de calendrier, c'est en évolution, il y aura des efforts de communication faits vers l'ensemble des représentants des professionnels. Une première communication en 2025 et ensuite la communication sera plus approfondie lorsque les orientations pour le maritime décidé. Il est probable qu'il n'y ait pas de contrôle lors de la première phase de mise en place du dispositif, et probablement jusqu'à la fin de la

première année.

Monsieur **MEDMOUN**, chargé de mission Politique et Économie des Transports à la DGITM, remercie l'instance pour la discussion et ajoute que la base de calcul de l'empreinte carbone n'est pas adaptée au transport maritime. En réalité, elle ne l'est pas totalement non plus pour le transport terrestre ni pour l'aérien. Il souligne cette difficulté et précise que son administration travaille actuellement à résoudre ce problème. Un plan d'action a été mis en place pour une durée de 2 à 3 ans. À court terme, ce plan prévoit l'acquisition de données sur les facteurs d'émissions liés à divers carburants et modes de transport. Il indique également que les membres peuvent contacter l'administration pour obtenir des précisions supplémentaires à ce sujet. Monsieur MEDMOUN termine en soulignant l'obsolescence du guide actuel et mentionne qu'une nouvelle norme internationale, l'ISO 14083 :2023, a été adoptée depuis l'année dernière. Cette norme reprend l'ancienne version tout en élargissant son périmètre pour inclure les plateformes d'embarquement et de débarquement. L'administration a choisi de s'aligner sur cette norme, car elle sera adoptée au niveau européen. Il conclut en précisant que, conscients du délai nécessaire pour les entreprises, l'administration a prévu une période de tolérance pour leur adaptation. Cependant, il rappelle que les entreprises devront progresser sur ce sujet et souhaite que ce décret serve à informer tous les acteurs des changements à venir au niveau européen.

Monsieur **MARTENS**, exprime son soutien au texte encore en discussion, mais souhaite apporter plusieurs observations générales, notamment en matière de simplification administrative. Il se dit favorable à l'application progressive des sanctions, mais se questionne sur le caractère cumulatif de celles-ci. Il suggère que si tel est le cas, de ne pas appliquer de cumul. D'autre part, il estime que la méthodologie devrait être actualisée et propose une révision du guide de 2019. Il souhaite également une mise en cohérence avec un document de référence non précisé, qu'il considère essentiel. Concernant le transport de personne, il pense qu'il serait judicieux de travailler sur les modalités d'information afin de simplifier davantage les procédures. Ensuite, il propose une meilleure du mécanisme de reporting au niveau européen et international pour éviter une surcharge administrative. Enfin, il annonce que le document sera transmis au secrétariat et réaffirme sa volonté de collaborer avec la DGITM pour contribuer à la simplification administrative à travers des documents spécifiques.

Madame **EZCUTARI** remercie les équipes de l'administration pour la présentation de ce projet de texte, qui ne sera pas soumis à un vote car il est encore en cours d'élaboration.

A la suite d'une question de Monsieur CHALARD, Monsieur **MEDMOUN**, précise que les trajets couverts par le texte concernent ceux effectués à l'échelle nationale, c'est-à-dire à l'intérieur du territoire français. Cependant, une clause prévoit la possibilité d'étendre cette réglementation à toutes les prestations de transport commençant ou se terminant en France, une fois que les conditions européennes et internationales seront plus claires. Il ajoute qu'après réflexion, il a été décidé d'attendre une décision au niveau européen afin d'obtenir une base plus solide pour l'application de cette mesure.

Monsieur **CREPIN** indique qu'il comprend que seules les catégories de navires à passagers ou de transport de marchandises sont concernées, mais il souhaiterait savoir si des exemptions sont prévues pour les navires de servitude, tels que ceux utilisés pour le pilotage, le remorquage, ou d'autres navires similaires.

Monsieur **MEDMOUN**, pense qu'il ne s'agit pas de prestation de transport mais plutôt d'assistance

Monsieur **CREPIN**, demande des clarifications sur la situation des navires de servitude transportant du personnel travaillant sur les Énergies Marines Renouvelables (EMR). Il souligne que ces personnels, bien qu'étant des marins, sont parfois considérés comme des passagers et parfois non. Il insiste sur la nécessité d'apporter une réponse à cette question, mentionnant également le cas du remorquage.

Monsieur **CAZZATO**, rappelle l'esprit de la réglementation, qui est d'informer les consommateurs pour leur permettre de choisir entre différents modes de transport, comme le train ou l'avion. Selon lui, soumettre les personnes se rendant sur les champs éoliens à cette obligation d'information n'aurait que peu d'utilité.

Monsieur **MEDMOUN**, intervient en précisant qu'il existe une autre exemption, non adoptée, car elle concerne moins le maritime. Il rappelle que l'obligation d'information ne s'applique qu'aux prestations réalisées pour autrui. Si les salariés de l'entreprise possèdent le bateau, il estime qu'il n'y a pas lieu de débattre davantage sur ce point.

Monsieur **ROUE**, souligne l'importance de cette séance pour les armateurs, qui ne pouvaient pas manquer la plénière d'aujourd'hui. Il affirme que la clé de la réussite de la décarbonation du secteur maritime est essentielle, mais n'est pas convaincu que les armateurs soient les mieux placés pour en faire la communication. Selon lui, les débats qui ont eu lieu révèlent que les armateurs français sont exemplaires de décarbonation, notamment en ce qui concerne l'âge de leur flotte et l'innovation en termes de consommation d'énergie et de décarbonation par rapport à leurs concurrents européens. Il rappelle la nécessité et l'utilité de ce type de débat au sein du CSMM et remercie les différents intervenants pour leurs contributions.

Il réaffirme le fait que, le social constitue la variable d'ajustement pour la compétitivité du transport maritime. Il rappelle que la majorité des navigateurs français se trouvent sur des navires à passagers, en grande partie opérant en France. Il salue les investissements réalisés par les ports en matière de décarbonation, ainsi que les efforts pour maîtriser les coûts de l'électricité, qu'il juge cruciaux dans ce contexte. Il exprime sa préoccupation quant à la situation actuelle, mais pense que le secteur a une chance de faire face aux défis de compétitivité. Concernant la séquence de l'automne 2023, il réfute l'idée selon laquelle les armateurs ne paient pas leur part des coûts. En réalité, avec les sujets discutés à l'ordre du jour, il apparaît que ce sont les armateurs qui vont supporter des coûts supplémentaires, ce à quoi ils ne sont pas opposés.

Monsieur LE VIGOUROUX, secrétaire général du Syndicat national des cadres navigants de la marine marchande CFE-CGC MARINE, demande des précisions concernant les entreprises qui ne seraient pas françaises, et se questionne sur ce qui se passerait dans ce cas. Il souhaite également savoir quel préfet de région serait concerné.

Monsieur **MEDMOUN**, répond que, bien que la question semble plus simple pour le transport terrestre, il admet que pour le maritime, la réponse est moins claire. Il propose, dans un premier temps, de considérer le préfet de région comme une base, mais précise qu'il n'a pas encore d'informations précises sur ce qui se passe en termes de sanctions au niveau des organisations Internationales. Ils travailleront avec la DGAMPA pour obtenir des précisions et l'inclure dans le texte.

Madame BONNECARRERE, générale de l'UNIM de l'Union Nationale des Industries de la Manutention, intervient pour demander des précisions sur les transports de marchandises effectués dans l'enceinte portuaire avant le transport maritime. Elle souhaite savoir si ces

transports seront concernés par les nouvelles règles

Monsieur **MEDMOUN**, précise que la loi s'applique aux transporteurs, et non aux entreprises de plateformes, donc ces dernières ne devraient pas être concernées. Toutefois, il note que le mode de calcul qu'ils utilisent inclut des prestations liées aux plateformes. À défaut de mieux, ils proposeront des valeurs par défaut. Il souligne que la loi ne vise que les transporteurs et invite Madame **BONNECARRERE** à les contacter pour des informations plus détaillées.

Madame **EZCUTARI**, propose au moment venu de voter à distance, et ajoute qu'il n'y aura lieu de revenir au CSMM pour une autre présentation du texte.

Monsieur **CHALARD**, attire l'attention du CSMM sur un sujet préoccupant, et indique qu'ils ont interpellé la DGAMPA concernant le respect des pratiques entre armateurs français, notamment en ce qui concerne le Registre International Français (RIF), le cabotage international, la navigation côtière, et le cabotage international au premier registre.

Le point de préoccupation porte sur la question du respect des règles et la nécessité de clarifier celles-ci, en particulier concernant les services portuaires définis dans la directive 2017/352. Il prend l'exemple de Marseille, où il estime que la situation n'a pas évolué, ce qui motive son interpellation aujourd'hui. Il évoque le cas du « Gaz Vitalti », un navire qui, bien qu'il effectue un seul voyage par an, ne répond pas aux critères pour caractériser un voyage international. Selon lui, cette situation représente une pratique déloyale par rapport à d'autres armateurs qui effectuent du soutage sous le premier registre. Il déplore que le « Gaz Vitalti » soit autorisé depuis des années à effectuer son soutage dans le port de Marseille et ses différentes installations, ce qu'il considère comme une inégalité de traitement.

La deuxième remarque de Monsieur **CHALARD** concerne la gestion des « slots » portuaires. Il mentionne qu'il y a un nouveau président des armateurs marseillais, mais déplore que la pratique liée à l'achat de ces slots, bien qu'elle y ressemble, ne soit pas véritablement du soutage. Il explique qu'il s'agit d'un navire qui a reçu les "bouts" des navires, mais qui n'a pas été vu depuis des années. Il considère cela comme une réelle interpellation pour l'ensemble du secteur maritime concernant cette pratique. Monsieur **CHALARD** souligne qu'il y a un argument majeur autour du « Gaz Vitalti » concernant l'acte de soutage, qui est utilisé pour définir la réglementation. Il estime que cela couvre une mauvaise pratique en contournant les règles en place. Cette situation interpelle particulièrement à partir du moment où la direction générale affirme que le soutage fait partie des pratiques portuaires.

Monsieur **ROUE**, dans le cadre de la mission qui lui a été confiée sur le dumping social, souhaite rappeler que bien qu'ils soient dans l'application du texte parlementaire, un contrôle récent a été effectué. Cependant, il le trouve très limité, soulignant qu'un seul contrôle ne permet pas de conclure que la régulation sociale a atteint son objectif. Selon lui, la situation est encore loin d'être résolue. Il appelle donc les organisations syndicales à jouer pleinement leur rôle dans cette lutte commune contre le dumping social. En tant qu'armateur, il partage également la difficulté des discussions avec les banques. Il évoque une publication concernant les comptes de P&O¹, et explique que si cette entreprise est basée en France, c'est parce que les banques françaises ont financé les bateaux.

Monsieur **ROUE** souligne que la responsabilité incombe aux OS de s'assurer que les banquiers sont prêts à financer ce genre de projets, et qu'il est crucial de vérifier cela pour avancer sur cette question du dumping social dans le secteur maritime.

¹ Annexe 1

Monsieur **CHALARD**, revient sur la mise en place d'une nouvelle ligne régulière entre Anvers et l'Angleterre. Il mentionne qu'il a entendu dire par des organisations syndicales qu'une négociation est en cours sur les règles sociales, similaire à celle conclu entre la France et l'Angleterre, et qu'il y a également la possibilité d'un départ de P&O du Canal.

Monsieur **ROUE**, répond en soulignant que l'ambition des deux pays est d'examiner le texte adopté par le parlement français. Il ajoute que le nouveau gouvernement britannique a été très clair dès son entrée en fonction en indiquant que la charte proposée par l'ancien gouvernement ne serait pas retenue, et qu'ils opteraient plutôt pour une loi miroir à celle de la République française. Il n'est cependant pas certain que ces ambitions soient atteintes dans un délai très court. Il précise que la DGAMPA est actuellement en discussion avec ses homologues britanniques et que Brittany Ferries a été reçu par le ministre pour aborder l'efficacité d'une telle loi. Monsieur **ROUE** note que si le Royaume-Uni adoptait une loi similaire à celle de la France, cela changerait sensiblement les pratiques sur l'ensemble des mers du Nord.

Il se dit prêt à collaborer sur ce sujet, mais reconnaît qu'avec le changement de gouvernement et de majorité au Royaume-Uni, il est désormais possible de parler d'un accord bilatéral, ce qui n'était pas envisageable auparavant en raison des conséquences du Brexit.

Monsieur **CHALARD**, indique qu'il n'est pas d'accord avec les propos de Monsieur **ROUE** concernant l'inaction des organisations syndicales dans la lutte contre le dumping social.

Monsieur **QUITOT**, quant à lui, souligne que ce n'est pas la première fois que la question du registre international revient sur la table, mais que, pour le moment, l'état du droit n'a pas évolué. Concernant le dumping social, il précise que la DGAMPA est en contact permanent avec les autorités britanniques pour suivre ce qui se fait de leur côté et qu'ils ont l'intention de faire évoluer les choses. Il indique qu'ils cherchent également à pousser cette question au niveau européen pour en faire une règle systématique. Il termine ses propos en précisant que la prochaine étape est d'harmoniser cette approche au niveau européen. Il estime que certains États, notamment ceux qui ont une situation archipelagique, sont susceptibles de se rassembler autour de cette question pour avancer dans ce domaine.

Monsieur **CASTILLO**, interpelle sur le risque d'un potentiel d'un report de trafic avec la Belgique, un sujet qui avait été soulevé dès le début des travaux sur le dumping social. Il souligne que ce risque, pour les ports français, mérite d'être pris en compte, et exprime son regret que les contacts n'aient pas été pris plus tôt à ce sujet.

Monsieur **ROUE**, répond que, bien que la captation d'une part du trafic soit possible en cas d'augmentation du volume transporté entre le continent et la Grande-Bretagne, le volume du trafic du détroit du Pas-de-Calais devrait rester à 95% du volume global. Il précise que les tarifs du Pas-de-Calais sont trois fois moins chers que ceux des autres ports, et qu'une entreprise qui tire parti de cette situation capte 35% du volume. Il ajoute que le temps moyen de traversée dans le Pas-de-Calais est de 75 minutes, ce qui le rend particulièrement compétitif par rapport aux autres itinéraires.

Monsieur **QUITOT**, précise que la DGAMPA a déjà pris contact avec les autorités belges et qu'ils discutent également de cette question avec leurs homologues au niveau européen. Il souligne que cette réflexion concerne principalement les lignes régulières de passagers.

Monsieur **MARTENS**, mentionne qu'il était à Bruxelles cette semaine, et pour la première fois, leurs propos n'ont pas paru insensés. Il note une relative neutralité, avec certains interlocuteurs. Selon lui, cela montre que le discours fonctionne et qu'il faut continuer dans cette direction, car des progrès positifs sont à constater.

Monsieur **QUITOT**, ajoute que, pour l'instant, du côté de la DGAMPA, ce sont principalement les armateurs qui sont intéressés par cette question, plutôt que les États. La procédure d'enquête menée par la Commission européenne (dite EU pilot) à l'égard de la Loi Le Gac a pour origine les plaintes de deux compagnies qui se sont tournées vers la Commission.

Monsieur **CHALARD**, informe qu'il y a des discussions avec les syndicats britanniques, et que ceux-ci étaient réceptifs aux commentaires faits lors des échanges. Il indique que la prochaine étape consiste à aller vers un accord bilatéral entre la France et l'Angleterre, qui pourrait ensuite servir de modèle pour d'autres pays. Il conclut que ces informations montrent que la situation mûrit en faveur de cet accord bilatéral.

Monsieur **CASTILLO** revient ensuite sur les commentaires de Monsieur ROUE, en soulignant qu'il comprend la question des trafics, mais qu'il y a également la question de la sensibilité de chaque port face au trafic. Il rappelle que le port de Calais représente 10 à 15 % des effectifs au cours des six dernières années, mais il estime que ce chiffre pourrait être un peu exagéré.

Monsieur **ROUE**, indique que, depuis la crise du Covid et avec l'ajout du Brexit, ils n'ont pas récupéré les 20% des volumes passagers. De plus, il y a une réduction de 25% des poids lourds, ce qui a eu un impact significatif. Il précise qu'il n'est pas favorable à l'idée de considérer la variable d'ajustement social pour le port de Calais

Madame **EZCUTARI** remercie les intervenants pour ces échanges importants.

5. Retour sur la première réunion du groupe de travail sur les EMR

Madame **EZCUTARI** indique que, durant la réunion du GT EMR du 7 novembre, deux volets des travaux ont été identifiés, le premier portant portuaire et le second sur la flotte et les marins. Il a été décidé que les deux sous-groupes de travail se réuniraient séparément par principe. Le volet flotte et marins a pour objet le pavillon et les registres pour les flottes de construction mais plus encore de maintenance des champs éoliens en mer français ; le volet portuaire quant à lui porte sur l'intégration de l'activité des champs éoliens en mer français dans les stratégies locales portuaires.

Elle cède la parole à Madame **LEGREGEOIS**.

Madame **LEGREGEOIS** remercie les membres pour leur mobilisation active dans le cadre des travaux EMR en effet débutés en novembre, et relève que certains membres regrettent le terme de "ruissellement" utilisé dans les termes de référence de ce GT. Madame **EZCUTARI** indique également ne pas être très favorable à cette formulation et partage le souhait de la changer. Madame **LEGREGEOIS**, indique que toutes les propositions de reformulation sont les bienvenues, et poursuit en indiquant que le groupe de travail (GT) a convenu de l'objectif de finalisation de ses travaux avant l'été. Elle demande si des membres sont volontaires pour compléter les membres déjà identifiés comme participant au GT, car il est nécessaire de finaliser la configuration du GT EMR, étant entendu que certains membres souhaiteront peut-être faire partie des deux sous-GT.

Monsieur **CHALARD** répond qu'il souhaite en effet être présent dans les deux groupes.

Madame **LEGREGEOIS** fait un appel à volontaire pour identifier un rapporteur pour chaque sous-GT. Monsieur **TRIFT (ou représentant de la DGITM)** et Monsieur **CREPIN** seront en charge du volet portuaire ; la **DGAMPA**, Monsieur **MARTENS** et Monsieur **CHALARD** s'occuperont du volet flotte et marins.

En ce qui concerne la méthodologie, Madame **LEGREGEOIS** propose que les travaux soient impulsés sur une périodicité de rencontres ajustée, soit toutes les 6 semaines à partir de début 2025. Il est convenu que ce soit à chaque co-rapporteur de prévoir ces sessions. Elle souhaite que, d'ici fin janvier, chaque sous-GT se réunisse une fois. Elle rappelle également que le compte-rendu du GT EMR du 7 novembre est en cours de finalisation et qu'il sera envoyé à tous les membres. Les travaux seront alimentés à fil e l'eau par les comptes-rendus des auditions des experts externes au CSMM identifiés par les membres du GT.

Monsieur **CHALARD**, indique que, pour le volet pavillon, il y a deux thèmes principaux : l'un est axé sur l'appel d'offre et l'autre sur la réglementation. Il suggère de commencer par la réglementation pour établir des bases solides et s'assurer du chemin à suivre.

En ce qui concerne le volet portuaire des travaux, Madame **LEGREGEOIS** poursuit en rappelant qu'une feuille de route sur l'éolien sous le prisme portuaire étant en cours d'élaboration par la DGITM, ces travaux pourraient alimenter le GT EMR et inversement. L'objectif premier des travaux de ce sous-GT est de dresser un état des lieux des opportunités et limites des projets éoliens en mer, selon leurs différentes phases d'avancement. Pour cela, il sera nécessaire de recueillir les différents retours d'expérience des ports français déjà impliqués dans ces projets, à commencer par le GPM de Nantes St-Nazaire. Elle aborde ensuite la nécessité d'un comparatif avec les ports étrangers en appui de parcs antérieurs aux nôtres. Pour disposer de cela en complément des retours d'expérience des deux champs éoliens en mer déjà présents en France. Elle remercie Monsieur **MAURAN** qui contribuera à cette action, notamment en lien avec le Port de Saint-Nazaire. Concernant la deuxième action à mener, elle précise que cela portera sur l'identification dans le modèle économique des différents positionnements du maillon portuaire dans la chaîne industrielle EMR. Madame **LEGREGEOIS** cite une liste d'experts, non exhaustive, qui seront auditionnés.

Monsieur **CREPIN** précise que SECAFI est un cabinet d'expertise et d'audit, constitué d'experts exerçant auprès des CSE des grands ports maritimes, des ports décentralisés ainsi que des ports intérieurs. Il souligne qu'ils ont une bonne vision économique et sociale. Il indique pouvoir organiser cette audition.

Monsieur **CHALARD** suggère que la CGT puisse aussi prendre contact avec SECAFI en appui de cette démarche. Il ajoute que Monsieur **MAURAN** a reçu des retours de ses collègues de Nantes et La Rochelle, qui pourront être auditionnés en janvier, ainsi que de SECAFI également.

Madame **LEGREGEOIS** attire l'attention des membres sur le fait que la liste des experts à auditionner n'est pas figée et a vocation à inclure également des opérateurs et énergéticiens comme ENGIE, EDF, ou encore des acteurs comme SIEMENS, le CEREMA, ainsi que la coalition européenne de ports qui existe depuis 2022. Elle passe ensuite au volet flotte/marins, mentionnant que la question de la réparation navale pourrait intervenir dans un second temps. Elle commence par la première action qui consistera également à dresser un état des lieux des opportunités et limites des projets éoliens en mer du droit. Elle précise que l'idée est de partir d'une étude juridique intégrant des aspects sociaux, fiscaux et, éventuellement, douaniers, pour analyser le droit international et les conditions d'intervention des navires dans les eaux françaises. L'objectif est de faire un constat juridique et économique sur les différentes pratiques.

Monsieur **CHALARD**, propose d'inclure RTE aux travaux à venir.

Madame **LEGREGEOIS**, poursuit en abordant la deuxième action, qui consiste à réfléchir à des propositions et recommandations en lien avec le contenu des clauses dans les cahiers des charges des marchés publics en soutien des résultats attendus du point de vue du contenu local, pour ce qui concerne le volet flotte et marins.

Madame **LEGREGEOIS**, demande aux membres de à réfléchir aux experts à auditionner pour les prochains GT EMR, en précisant qu'il sera aussi nécessaire d'inclure des experts juridiques dans le processus.

Monsieur **MARTENS** annonce qu'il fournira une liste d'armateurs qui pourraient être intéressés par les auditions.

Il est souligné que l'AO 10 à venir et son calendrier sont à bien suivre car que de nombreux éléments en lien avec le contenu local seront inclus dans cet appel d'offre. Madame **LEGREGEOIS** acquiesce, et indique que la sollicitation prochaine de la DGEC et de la DGAMPA permettront d'examiner la question et chercher à obtenir des informations à ce sujet.

Monsieur **QUITOT**, propose que soient présentés prochainement au Conseil les travaux réalisés dans le cadre de la « mer en débat », ainsi que les zones sélectionnées, en ajoutant une intervention transversale de la DGEC pour préciser le calendrier.

Certains membres du Conseil indiquent qu'il existe bien par ailleurs des sujets communs aux deux sous-groupes et proposent que, pour la prochaine réunion, les deux groupes travaillent ensemble en tronc commun, avant de se séparer pour travailler individuellement sur leurs thématiques respectives.

Madame **LEGREGEOIS** annonce la tenue d'un GT EMR pour le 16 janvier, avec un début en tronc commun, suivi d'une possible séparation des groupes pour leurs travaux spécifiques.

En marge des discussions sur les EMR, Monsieur **SAUVEE** rappelle qu'il y a quelques semaines, a été rédigée une lettre ouverte aux parlementaires, à laquelle quasiment tous les membres du CSMM ont adhéré. Il relit un passage de cette lettre qui souligne que « *le modèle social doit être défendu, notamment en ce qui concerne le fléchage vers la décarbonation en mer, à l'instar des efforts réalisés en terre* »². Il évoque ensuite un point soulevé par Monsieur **ROUE** concernant la compagnie P&O qui finance un de ses navires en crédit-bail, mais qui battrait pavillon chypriote. Selon lui, cela constituerait une dénaturation de l'esprit des lois maritimes. Il s'adresse en particulier au membre du Conseil représentant le ministre chargé des comptes publics, soulignant qu'une telle pratique irait à l'encontre des efforts consentis par la Nation pour la marine marchande, la décarbonation et l'emploi.

Monsieur **CHALARD**, rappelle qu'un communiqué CGT a par ailleurs été publié concernant les risques intrinsèques liés aux lois existantes, en particulier le dispositif de la taxe au tonnage. Ce système permet à n'importe quelle entreprise européenne d'avoir son siège en France sans nécessairement avoir un pavillon français. Raison pour laquelle il a exprimé des réserves car il considère que ce dispositif n'offre pas une réelle protection contre les armateurs étrangers.

Monsieur **ROUE**, indique avoir aussi pris position à propos du débat ayant eu lieu au Parlement sur taxe au tonnage.

Madame **EZCUTARI** souligne que cette question touche avant tout au respect de la loi, précisant qu'il existe un cadre légal à respecter dans ce domaine.

² Extrait de la lettre ouverte aux parlementaires

Madame **EZCUTARI** remercie les membres de l'instance pour le travail fourni et le souhait de collaboration exprimée. La prochaine réunion se tiendra le 16 janvier prochain. Elle clôture la séance à 17h00.



P&O Ferries licencie des marins et les remplace par des travailleurs intérimaires en provenance de pays non européens

<https://fr.businessam.be/couts-restructuration-po-ferries/>



(Photo by Bernard BARRON / AFP) (Photo by BERNARD BARRON/AFP via Getty Images)

par [Business AM](#)

publié le jeudi 14 novembre 2024 à 13:58 • Il y a 3 sem.

Principaux renseignements

- P&O Ferries a dépensé 56,4 millions d'euros pour licencier des centaines de marins et les remplacer par des travailleurs intérimaires en provenance de pays non européens.
 - Les mesures de restructuration de l'entreprise auraient contribué à une réduction des pertes de plus de 150 millions d'euros et ont ouvert la voie à une rentabilité potentielle.
 - P&O Ferries dépendait de prêts d'un total de 522 millions d'euros de la société mère DP World pour rester opérationnel.
-

Des documents financiers récemment révélés par [Sky News](#) mettent en lumière la pression financière considérable à laquelle P&O Ferries a été confronté en 2022. L'entreprise a dépensé plus de 56,4 millions d'euros pour licencier brusquement des centaines de marins, principalement britanniques, et les remplacer par des travailleurs intérimaires en provenance de pays non européens, rémunérés seulement 4,87 euros de l'heure. Cette mesure controversée, qui a entraîné des critiques généralisées et des boycotts menaçant, aurait contribué à une réduction des pertes de plus de 150 millions d'euros et a ouvert la voie à une rentabilité potentielle.



P&O affirme que ces mesures de restructuration étaient essentielles pour pouvoir concurrencer ses rivaux sur les routes du Canal et pour éviter la disparition totale de l'entreprise, ce qui pourrait entraîner la perte de plus de 2 000 emplois. Les états financiers déposés par P&O Holdings, avec un retard important de onze mois, font état d'un coût total de restructuration de 56,88 millions d'euros, comprenant les frais juridiques et les frais de conseil. Cela a entraîné une réduction de la masse salariale totale de 25,56 millions d'euros.

Coûts de restructuration et situation financière

Dans leur note d'accompagnement des comptes soumis, les administrateurs de P&O décrivent la restructuration comme faisant partie d'un « voyage de transformation » visant à atteindre la rentabilité avant impôts cette année. Ils soulignent que l'entreprise a entrepris des changements significatifs pour surmonter les défis découlant de la pandémie mondiale, du Brexit et des perturbations causées par le changement d'organisation des équipages.

Les états financiers mettent en lumière la situation financière précaire de P&O en 2022. Après des pertes de 450 millions d'euros l'année précédente en raison de la baisse du nombre de passagers pendant la pandémie et des complications liées au Brexit, l'entreprise a eu des difficultés à honorer ses obligations envers les créanciers externes impliqués dans le financement de nouveaux ferries hybrides pour la traversée du Canal.

Revenus et prêts

Malgré les coûts de restructuration, les revenus pour l'exercice ont augmenté de 100 millions d'euros pour atteindre

1.101 millions d'euros. L'entreprise a toutefois enregistré une perte de 298,8 millions d'euros et dépendait de prêts totalisant 438 millions d'euros de la part de sa société mère, DP World, pour rester opérationnelle. Un prêt supplémentaire de 84 millions d'euros a été mis à disposition cette année avec un taux d'intérêt de 4,5 pour cent, ce qui a permis de reporter le remboursement jusqu'au moins 2028.

Les états financiers révèlent que P&O a été contraint de vendre l'un de ses nouveaux ferries pour la traversée du Canal à une filiale en France, afin de rembourser un prêt de 92,28 millions d'euros auprès de créanciers externes, avant de le louer à nouveau auprès du propriétaire final. Dans une déclaration, P&O Ferries a affirmé que les comptes financiers de 2022 mettaient en évidence les défis auxquels l'entreprise était confrontée à ce moment-là et qui rendaient nécessaire une transformation pour devenir un exploitant compétitif avec un avenir durable.

S'adapter aux conditions changeantes du marché

La compagnie déclare avoir pris des mesures pour s'adapter à l'évolution des conditions du marché, en alignant la capacité sur la demande et en adoptant un modèle d'exploitation plus flexible pour mieux servir les clients.