



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Conseil supérieur de la marine marchande

Le Conseil supérieur de la marine marchande (CSMM) s'est réuni **jeudi 25 septembre 2025** à 14h00, sous la présidence de Madame Christine EZCUTARI.

Étaient présents :

Membres au titre de l'État : CUBIER Stéphanie, SERVA Oudi, JAMOT Xavier.

Membres représentant les armements : MARTENS Laurent (visio), ROUE Jean-Marc (visio), BOZZONI Fernand, SAUVÉE Jean-Emmanuel, GAILLARD André.

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 : GONSSE Franck, PORTAIL Jacques (visio), LE VIGOUROUX Patrice, COUTOURIS Serge, ROUSTEING Benoît (visio), TURCQ Melvin (visio), CREPIN Jean-Emmanuel (visio), CHALARD Emmanuel, SAMSON Pierrick.

Membres au titre des personnalités qualifiées : DANIEL François (visio), DELEBECQUE Philippe.

Absents excusés, ayant confié un pouvoir : BIDOIRE Jean-Pascal, PLURIEN Delphine, CLEMENT-LAUNOY Valérie.

Présents à titre d'expert : TOURRET Paul.

Ordre du jour :

1. Validation des comptes-rendus de séances plénières (15 mai et 1^{er} juillet 2025)
2. Le transport maritime dans le temps long : réflexions (Institut Supérieur d'Economie Maritime – Paul Tourret)
3. Groupe de travail EMR : pré-rapport

Ouverture de la plénière par la Présidente - Hommage et point d'actualités

Madame **EZCUTARI**, Présidente du CSMM, souhaite la bienvenue aux membres du Conseil supérieur de la marine marchande (CSMM) et adresse ses remerciements à ceux qui, ne pouvant être présents, ont pris soin de confier leurs pouvoirs.

Elle espère que les membres ont passé une belle période estivale et en profite pour rappeler l'intégration de 3 nouveaux membres au sein du CSMM et invite ces derniers à se présenter s'ils le souhaitent :

- Monsieur **Xavier JAMOT**, commissaire 1^{ère} classe à l'Etat-Major de la Marine Nationale et représentant du Ministère des Armées ;
- Monsieur **François DANIEL**, délégué aux affaires maritimes chez TLF Overseas (en remplacement de Louise DROUIN) ;
- Monsieur **Benoît ROUSTEING**, fédération nationale Ports et Docks CGT, Port de Bordeaux ;

Suite aux présentations des nouveaux membres, Madame EZCUTARI indique la rentrée du CSMM se déroule consécutivement au World Maritime Day de l'Organisation Maritime Internationale (OMI).

Elle mentionne ensuite la désignation des lauréats TotalEnergies et RWE pour le projet éolien Centre Manche 2 mi-septembre. Elle souligne également la mise en place d'une nouvelle coopération entre les administrations française et britannique, axée sur le partage d'informations dans le cadre de la lutte contre le dumping social sur le transmanche et des contrôles menés à bord des navires.

Elle rappelle enfin l'initiative portée par Monsieur COUTOURIS et la Fédération Nationale Ports et Docks de la CGT, concernant le volume de trafic de conteneurs sur la façade Atlantique. Elle confirme avoir pris note des courriers adressés par les Fédérations des ports de Bordeaux et Nantes-St Nazaire et de la tenue de tables rondes dans ces ports. Elle exprime son souhait de pouvoir échanger sur les résultats de ces dernières et propose que ces points soient mis à l'ordre du jour du prochain Conseil.

Elle invite ensuite les membres à partager, s'ils le souhaitent, un point d'actualité.

Monsieur **LE VIGOUROUX**, secrétaire général du Syndicat national des cadres navigants de la marine marchande CFE-CGC MARINE, relève que tous les candidats à l'appel d'offres lié au champ éolien d'Oléron se sont désistés en raison du manque d'attractivité du champ.

Monsieur **CHALARD**, Secrétaire général de la Fédération UGICT-CGT des officiers de la marine marchande, s'exprime au nom de la délégation CGT du CSMM et condamne à ce titre l'attaque de la « flottille Global Sumud » dans les eaux internationales en mer Méditerranée par des drones israéliens. Il fait connaître son souhait que la France prenne position à travers l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (AESM et EMSA en anglais), pour la défense du droit maritime dans les eaux internationales et l'assistance à des ressortissants européens en danger.

Monsieur COUTOURIS, secrétaire général adjoint de la Fédération nationale des ports et docks CGT, abonde en ce sens et indique la tenue d'actions ciblées par les fédérations dock et ports de son syndicat, dans ce le cadre du conflit israélo-palestinien et des attaques de drones sur la « flottille Global Sumud ».

Monsieur **LE VIGOUROUX** souhaite rebondir sur le sujet du sauvetage dans les eaux internationales et porte à la connaissance du Conseil l'agression d'un navire de sauvetage humanitaire européen par un bateau militaire libyen début septembre 2025. Il souligne que ces actes posent de graves questionnements autour du respect du droit international et du droit du sauvetage en mer. Il s'étonne du manque de réaction de la part des instances internationales et des Etats européens et se dit inquiet d'une dérive du droit du sauvetage en mer.

Monsieur JAMOT, commissaire en chef 1^{ère} classe et chef du bureau de l'action de l'Etat en Mer de la Marine Nationale, exprime au nom du Ministère des Armées l'attachement aux principes du sauvetage en mer et du respect du droit international.

1. Validation des comptes-rendus des séances plénières des 15 mai et 1^{er} juillet 2025

Madame **EZCUTARI** sollicite les demandes de modifications du projet de compte-rendu des séances plénières des 15 mai et 1^{er} juillet 2025 et indique le Secrétariat Général n'a pas reçu de demande de modification. Il n'y a pas d'autre demande. Les compte-rendu sont donc validés.

2. Intervention « Incrire le maritime dans le temps long » - Paul TOURRET – ISEMAR

Madame **EZCUTARI** introduit ensuite l'intervention de Monsieur TOURRET, directeur de l'Institut Supérieur d'Economie Maritime dans le cadre d'une présentation historique et économique de la marine marchande française sur le thème : « Incrire le maritime dans le temps long ».

Monsieur Paul **TOURRET**, directeur de l'Institut Supérieur d'Economie Maritime, partage son expertise historique de la marine marchande et souligne les transformations notables du secteur à travers le XX^e siècle : les guerres mondiales, la conteneurisation, la globalisation des chaînes de valeur, la place des conflits et des enjeux géopolitiques – en particulier les droits de douane et les crises sanitaires.

Il rappelle la place centrale qu'occupe le transport maritime dans l'économie mondiale et française à travers la présence d'armements familiaux historiques comme le géant national CMA-CGM ou l'armement SOCATRA.

Monsieur TOURRET partage également ses réflexions autour du verdissement des flottes et de la connectivité accrue des équipements à bord des navires.

La **présidente du CSMM** remercie Monsieur **TOURRET** pour sa présentation dont il indique qu'elle sera partagée avec limitation aux membres du Conseil et invite les membres à s'exprimer et à adresser leurs questions.

Monsieur Oudi **SERVA**, chef du bureau des politiques agricoles, rurales et maritimes au Ministère des Outre-Mer, remercie Monsieur TOURRET pour la mention faite aux territoires d'Outre-Mer français dans le cadre de sa présentation.

Monsieur Jean-Emmanuel **SAUVEE**, président sortant d'Armateurs de France, exprime son inquiétude quant au passage sous contrôle étranger du capital de la société d'armement Bourbon et du rachat de LDA par le fonds INFRAVIA Capital. Il invite à ce titre à se poser la question des impacts sur les emplois français et des possibilités de délocalisation et de perte, in-fine de souveraineté sur certains segments de l'armement maritime. Il salue néanmoins la réussite et l'ancrage d'acteurs plus ou moins importants : de la CMA-CGM des Saadé à Neoline ou TOWT créée par des officiers de la marine marchande.

Monsieur **BOZZONI**, ex-président directeur général de SOCATRA, souligne l'importance des dispositifs de compétitivité français comme la taxe au tonnage et le crédit-bail 39C, dispositifs dont la suppression nuirait, selon lui, à la compétitivité des armements français.

Monsieur **COUTOURIS** fait part de ses craintes autour de l'économie maritime française et des menaces pesant sur le développement du transport maritime et des trafics associés. Il fait en particulier part du développement récent d'un port « low-cost » à Port la Nouvelle, exploité par une société belge. Souveraineté portuaire et trafic maritime vont de pair selon M. COUTOURIS, d'où la défense et le développement du modèle français. Enfin, il souligne que le caractère unique de l'armateur CMA-CGM offre peu de redondance en cas de chute de ce géant et met en risque potentiel de facto le trafic de conteneurs dans les ports français.

Monsieur **CHALARD** note d'abord la différence d'assiduité entre les syndicats et les armateurs au sein du CSMM, et en particulier concernant Monsieur SAUVEE. Par ailleurs il notifie son souhait de pouvoir prolonger la discussion autour de la taxe au tonnage, du 39C et des exonérations fiscales. Il pointe des limites à ces dispositifs, avec pour exemple l'armateur KNUTSEN, qui n'embaucherait que 2 officiers français à bord de chaque navire. Monsieur CHALARD plaide pour une fiscalité juste, comprise et avec des effets sur l'activité et sur l'emploi. Il propose un suivi à travers des paramètres définis : nombre de marins français sur les navires sous pavillon français et nombre de navires sous pavillon français par rapport à la flotte totale de l'armateur. Monsieur CHALARD conclut son intervention en pointant une absence de stratégie maritime et de souveraineté nationale.

La présidente conclut la séquence en remerciant Monsieur TOURRET pour sa présentation et les membres pour leur participation.

3. Point d'étape sur les travaux du GT EMR volets portuaire et flottes & marins (retour sur les GT précédents, les auditions menées, et la réunion du GT en son volet portuaire)

Madame **EZCUTARI** introduit le point d'étape sur les travaux du Groupe de Travail EMR, dédié au volet flottes & marins et cède la parole à Madame **LEGREGEOIS**.

Madame **LEGREGEOIS**, secrétaire générale du Conseil supérieur de la marine marchande, rappelle les travaux menés par le groupe de travail EMR, dont le volet portuaire avait été finalisé et adopté en séance plénière avant l'été 2025.

Concernant le volet flotte et marins, elle note les contributions des rapporteurs Monsieur CHALARD de la Fédération UGICT-CGT des officiers de la marine marchande officiers et d'Armateurs de France. Elle rappelle les auditions menées en parallèle auprès des armateurs et énergéticiens liés aux EMR.

Détaillant le calendrier prévisionnel de finalisation du volet flotte et marins, Madame **LEGREGEOIS** indique viser une livraison du projet de rapport finalisé au CSMM fin octobre ou courant novembre 2025.

Elle propose ensuite de parcourir le pré-rapport en séance, avec pour objectif l'identification des contributions restantes et des points d'éclaircissement requis.

Elle interpelle d'abord sur la nouvelle dénomination du rapport : « L'ancre territorial de l'éolien en mer » remplaçant « le ruissellement territorial de l'éolien en mer français ».

Monsieur **ROUE**, président de Brittany Ferries, souhaite réagir à la présentation de l'état des lieux de la marine marchande française proposée par Monsieur TOURRET et aux réactions qu'elle a suscitée. Il convient, au même titre que Monsieur CHALARD, de certaines limites dans les dispositifs des politiques publiques existantes – en particulier autour de l'embauche de marins français. Il rappelle cependant, que si pratiquement tous les armateurs français se trouvent en compétition internationale, la justification économique de l'embauche de marins français n'est pas toujours avérée. Il cite ainsi des armateurs français dont l'essentiel des activités se situent hors de France. Il affirme que la France ne peut exiger, dans tous les navires qui touchent le territoire et qui réalisent des liaisons transmanche, l'emploi systématique et obligatoire de marins français.

Monsieur ROUE détaille ensuite les vecteurs de la compétitivité du pavillon français : la sécurité des marins, la visibilité fiscale, la capacité d'investissement à travers l'article 39C du CGI et la taxe au tonnage. Il affiche sa volonté de les défendre et leur caractère incontournable : sans l'article 39C du CGI, il soutient ne pas être en mesure de financer ce qu'un demi-navire. Monsieur ROUE résume et conclut son intervention en alertant sur les risques qui pèsent sur la filière.

Madame **EZCUTARI** remercie Monsieur ROUE pour son intervention et redonne la parole à Madame **LEGREGEOIS**.

Madame **LEGREGEOIS** débute la revue du pré-rapport par les régimes juridiques d'encadrement et d'accompagnement de la flotte existants (1.1) et indique qu'elle sollicitera Monsieur DELBECQUE ultérieurement pour pouvoir référencer la contribution de ce dernier dans la sous-partie « Droit international ». Elle indique ensuite (1.2) avoir reçu les contributions

de Madame PLURIEN et du GICAN (Groupement des Industries de Construction et Activités Navales) depuis la dernière réunion du Groupe de Travail EMR.

S'agissant de la deuxième partie du rapport : « des choix stratégiques pour le pavillon », Madame LEGREGEOIS souligne le travail fourni par la Mission flotte de commerce de la DGAMPA, à la fois autour d'un état des lieux comparatif entre registres (2.1), et de l'adaptation des cahiers de charge des appels d'offre des projets EMR (2.2). Elle précise que la Mission flotte de commerce de la DGAMPA a pu introduire des clauses contraignantes dans les appels d'offres AO9 et AO10 dans le cadre d'une collaboration étroite avec la Direction Générale de l'Energie et du Climat (DGEC). Elle agrémente ce point en précisant que la non-publication de la Programmation Pluriannuelle de l'Energie (PPE3) ne retarde pas pour le moment la publication de l'AO10, dont une partie de la capacité pourrait déjà être proposée au titre de la PPE2.

Monsieur HANNEDOUCHÉ, chef de la mission flotte de commerce à la DGAMPA, abonde dans ce sens, et rappelle que, dans le cadre du GT EMR, la Mission flotte de commerce a saisi l'occasion de sensibiliser la DGEC à un certain nombre d'éléments, préalablement à diffusion du rapport final, dont : le rappel de la réglementation sociale applicable à bord des navires intervenant dans les parcs EMR et la responsabilisation de l'ensemble de la chaîne de sous-traitance. Il rappelle l'intérêt du rapport, qui permettra à terme d'intégrer officiellement ces points dans les clauses des futurs appels d'offre.

Madame LEGREGEOIS remercie Monsieur HANNEDOUCHÉ pour son intervention, et introduit la troisième partie du rapport : « Un levier pour l'économie française, l'emploi maritime et la souveraineté sociale ». Elle souligne en particulier le travail fourni sur la question des personnels non-marins embarqués.

Elle poursuit ensuite la revue du rapport sur son deuxième volet : l'activité portuaire et sollicite des commentaires ou éléments complémentaires de la part de Messieurs CREPIN et DE CAMBIAIRE, co-rapporteurs sur ce volet.

Monsieur CREPIN, président de la CFE-CGC du personnel sédentaire des compagnies de navigation et Monsieur DE CAMBIAIRE, chef de bureau de la stratégie portuaire à la DGITM, indiquent qu'aucun changement n'est intervenu dans la construction du volet du rapport et qu'il demeure similaire à ce qui avait été annoncé en juillet.

Madame LEGREGEOIS remercie Messieurs CREPIN et DE CAMBIAIRE et indique que le rapport intégral et dans son état actuel sera transmis aux membres afin qu'ils en prennent connaissance en amont des prochaines réunions de travail.

Elle propose ensuite de revenir sur les parties du volet flotte et marins qui nécessitent des actions de la part des contributeurs.

Elle débute par le point 1.1.2 « Droit national » et en particulier la réservation de pavillon dans le cadre de la « loi APER ». Elle invite ensuite Monsieur HANNEDOUCHÉ à préciser ce point.

Monsieur HANNEDOUCHÉ remémore l'intervention de Monsieur PERSON (Directeur Général Adjoint de l'armement LDA) au CSMM sur ce thème. Il rappelle que les activités de transport maritime intracommunautaires bénéficient d'une réservation de pavillon européen. Il indique que la loi APER vient justement appliquer la réservation de pavillon européen sur les activités

de service liées à la maintenance courante des parcs EMR. Monsieur HANNEDOUCHÉ souligne que l'Administration identifie ce vecteur comme une manière d'appliquer cette réservation de pavillon à l'ensemble de la flotte de services. Il précise qu'une collaboration interministérielle a été engagée avec la Direction Générale des Douanes, dans la mesure où certains articles du Code des Douanes seront transférés vers le code des transports prochainement. Il indique qu'une saisine officielle du CSMM aura lieu en octobre ou en novembre 2025 et invite le CSMM, dans le cadre du GT EMR, à identifier ce sujet comme un levier d'action important. Il précise enfin que ce sujet doit être porté au niveau politique, et qu'à ce titre, les délais restent incertains.

Madame **LEGREGEIOS** complète le propos de Monsieur HANNEDOUCHÉ et indique les enjeux à moyen-terme de cette mise en œuvre de cette législation à travers notamment : l'émission d'autorisations de service déterminé (ASD) et l'échange d'informations régulier et efficace, lié à la flotte de service française.

Elle introduit ensuite la sous-partie « La question de l'application de la liberté d'établissement » (1.1.3) rédigée par Monsieur CHALARD, dont elle souligne l'expertise. Elle notifie par ailleurs de la publication des actes du colloque de Boulogne 2023, parus au « Droit Maritime Français » et qui analysent la jurisprudence d'autres secteurs du point de vue de la liberté d'établissement.

Monsieur **CHALARD** explicite son positionnement autour de la liberté d'établissement en arguant de la nécessité de clarifier le cadre d'intervention des activités de service, comme cela est fait entre la prestation de transport maritime (temporaire) et le transport maritime (régulier). Il place ce travail dans la continuité des propositions pour la régulation du dumping social transmanche, qui avait amené à des propositions d'amélioration de la loi Le Gac.

Madame **LEGREGEIOS** poursuit sa lecture du pré-rapport EMR, et présente les parties dédiées aux dispositifs budgétaires et fiscaux (1.1.4) existants ainsi qu'une projection de la flotte de services dédiée aux EMR produite par le GICAN (1.2), où aucune modification n'est nécessaire. Elle questionne ensuite Armateurs de France à propos de sa contribution à la sous-partie « 1.2.4 Comparaison des stratégies industrielles de soutien aux armateurs dans les pays voisins ».

Monsieur **MARTENS**, délégué général d'Armateurs de France, indique qu'il questionnera les associations d'armateurs néerlandaises, belges et norvégiennes.

Madame **EZCUTARI** signale sa possibilité de fournir des éléments concernant le Royaume-Uni, domaine où elle dispose d'une compétence particulière.

Monsieur **ROUE** exprime son soutien et son intérêt quant aux idées qui pourraient découler de ce parangonnage européen.

Madame **LEGREGEIOS** poursuit la revue de pré-rapport dans sa deuxième partie « des choix stratégiques pour le pavillon ». Elle souligne la contribution de la Mission flotte de commerce à travers le tableau comparatif inter-registres, qui reflète synthétiquement les stratégies spécifiques des armateurs concernant leur enregistrement au pavillon.

Monsieur **CHALARD** réagit au sujet de la différence entre le premier registre et le RIF et du dualisme qu'ils provoquent. Selon lui, pénaliser les armateurs du premier registre opérant à l'étranger ne fait pas de sens : il plaide pour l'établissement d'accords européens réciproques sur l'accès au marchés éoliens des pavillons européens. Il souhaite connaître la position de la DGAMPA sur le sujet.

Monsieur **HANNEDOUCHE** convient que le rapport doit être complété sur ces questions d'interprétation des registres. Il souligne que l'administration n'a pas formulé de préconisation unilatérale. Il convient que la politique du pavillon sur les navires de service n'est pas satisfaisante, car se situant à la croisée entre les deux registres. Il invite les membres du CSMM à se saisir de ces questions sur la base du pré-rapport.

Madame **LEGREGEOIS** le remercie, et poursuit la revue du rapport et de la partie « 2.1.3 Optimisation de l'attractivité et de la compétitivité de la flotte française : besoins et freins identifiés par les armateurs ». Parmi ces freins, elle souligne le recours aux Entreprises de Travail Maritime et la réglementation de la sécurité des navires.

Monsieur **CHALARD** indique qu'il souhaite réagir sur ce dernier point. En effet, il constate qu'à un armement ne réalisant pas de voyages internationaux, la réglementation appliquée sera plus souple en termes de sécurité. Il souligne cette contradiction.

Madame **LEGREGEOIS** remercie Monsieur CHALARD pour cette remarque et transitionne vers la partie « 2.1.4 Besoins identifiés par les organisations syndicales ». Elle salue la contribution fournie rédigée par Monsieur LE VIGOUROUX sur l'usage de la langue maternelle en termes de sécurité maritime. Elle mentionne également la contribution de Monsieur CHALARD, axée autour d'un comparatif du dispositif d'usage de l'anglais à bord des navires.

Elle poursuit la revue du pré-rapport sans remarque particulière et introduit directement la 3^{ème} partie : « Un levier pour l'économie française, l'emploi maritime et la souveraineté sociale ». Elle aborde le titre de la sous partie 3.1.1 et précise que la formulation initialement proposée par ADF « Projections d'emplois et de navires » a été changée pour « Projection d'emplois » - la projection des navires étant déjà couverte dans le premier chapitre du rapport.

Elle questionne ADF sur les données qui pourraient être fournis dans le cadre du recalibrage de cette sous-partie et indique que le Syndicat des Energies Renouvelables pourrait également apporter de la matière sur le sujet.

Monsieur **MARTENS** convient que la projection d'emplois donnée par ADF est suffisante, dans la mesure où certains paramètres comme la nationalité des marins ne peut être identifiée avec certitude.

Madame **LEGREGEOIS** remercie Monsieur MARTENS pour cette précision et poursuit vers la 3^{ème} partie du rapport « Anticiper les besoins en main d'œuvre maritime » et interroge les membres sur de possibles remarques qu'ils souhaiteraient partager.

Monsieur **CHALARD** intervient pour rappeler la discussion ayant eu lieu autour des normes et des certificats utilisés dans l'industrie pétrolière et applicables au secteur des EMR. Il indique qu'il souhaite que cette partie soit attachée au plan du pré-rapport. Il précise qu'il s'agit de

critères « qualité », appliqués dans un cadre anglo-saxon de « soft law » qui pourraient être mis en place pour les opérateurs des champs EMR.

Madame **LEGREGEIOS** remercie Monsieur CHALARD et poursuit la lecture du pré-rapport avec « l'identification des freins actuel : attractivité, adaptation des cursus, carence de marins, mobilité, pénurie de chefs mécaniciens 3000kW » (3.1.3). Elle mentionne qu'Armateurs de France avait proposé de porter des éléments quant à la pénurie des chefs mécaniciens et s'enquière du souhait d'intégrer cette contribution et de l'avancée de cette dernière.

Monsieur **MARTENS** indique ne pas avoir connaissance de cette contribution, mais s'engage à se renseigner en interne.

Madame **LEGREGEIOS** rappelle ensuite la contribution du bureau GM3 de la DGAMPA concernant l'adaptation des formations, notamment dans les lycées maritimes. S'agissant de la partie 3.1.4 touchant aux certificats maritimes pour les gens de mer non-marins, elle indique que le Secrétariat Général a déjà reçu cette contribution de la part de Monsieur CREPIN, et qu'elle doit être intégrée au pré-rapport prochainement.

Monsieur **CHALARD** indique à ce sujet qu'un référentiel de formation international existe déjà et que ces certificats sont inscrits dans la norme internationale. Il précise que ces certificats internationaux ont déjà des équivalents français.

Madame **LEGREGEIOS** remercie Monsieur CHALARD et souligne que l'importance de l'enjeu de l'intégration des référentiels industriels existants dans le socle législatif et règlementaire français.

Madame **LEGREGEIOS** conclut son intervention, en fixant un objectif de partage aux membres du projet de rapport entre fin octobre et mi-novembre . Elle indique que cette restitution se tiendra probablement après la séance plénière du CSMM du 16/10/2025. Elle invite ensuite les membres faire part de sujets d'intérêt qu'ils auraient souhaité voir intégrés dans le rapport EMR.

Monsieur **COUTOURIS** prend la parole et partage son inquiétude quant à la possible remise en cause de l'implantation d'un parc EMR en mer méditerranée par un couloir aérien militaire. Il ajoute sa crainte que cela vienne mettre en péril l'activité économique induite par l'implantation de ce parc éolien. Il exprime enfin sa préoccupation à l'idée que d'autres projets EMR soient remis en cause pour des raisons militaires.

Monsieur **JAMOT** fait suite au propos de Monsieur COUTOURIS et indique que ce sujet fait suite à la publication d'un arrêté concernant l'impact des champs éoliens en mer sur les enjeux de défense nationale. Il précise toutefois que ces impacts sont compensables ou ajustables et ont été pris en compte dans les études de zones réalisées préalablement par le Ministère des Armées. Il précise que celles-ci seront débattues dans le cadre du débat public. Il réitère que la majorité des études de zones ont déjà été étudiées et que les points bloquants ont déjà été soulevées et réglés. Des mesures plus fines sont actuellement réalisées par la Marine Nationale. Monsieur JAMOT indique suivre le sujet, et pourra à la demande, fournir davantage

d'informations, si des questions sont formulées lors des prochaines séances plénières du CSMM.

Madame **LEGREGEAOIS** remercie les contributeurs du rapport pour les différentes suggestions formulées.

Monsieur **COUTOURIS** prend la parole et déplore la coupe de l'allocation dragage dans le budget de l'Etat. Il s'inquiète de la remise en cause du modèle économique du dragage, que la baisse de ces subventions constitue, et pose des interrogations face aux engagements tenus précédemment par l'Etat. Il indique que des actions seront menées avec les ministères concernés afin de débloquer cette situation et l'enveloppe dédiée, arguant du risque de mettre à mal la fiabilité et la compétitivité des ports.

Madame **EZCUTARI** remercie Monsieur COUTOURIS et l'ensemble des membres du CSMM pour leur participation et clôture la séance plénière du CSMM à 16h00.