



GOVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Conseil supérieur de la marine marchande

Le Conseil supérieur de la marine marchande (CSMM) s'est réuni **jeudi 12 septembre 2024** à 14h00, 1 Parvis de la défense à Puteaux, sous la présidence de Madame Christine EZCUTARI.

Étaient présents :

Membres au titre de l'État : BANEL Éric, PERRIN Jean-Emmanuel, TRIFT Nicolas,

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

Membres représentant les ports :

Membres représentant les industries de manutention : JONQUIERE Louis

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

Personnalités qualifiées: BIDOIRE Jean-Pascal, DELSALLE Bruno, DROUIN Louise,

Absents excusés, ayant confié un pouvoir : BONNECARRERE Magali, CLEMENT-LAUNOY Valérie, DELEBECQUE Philippe, GONSSE Franck, LOUIS DREYFUS Philippe, PLURIEN Delphine, SERVA Oudi, TRIOLLE Alain

Présents à titre d'expert: CARCELES Martin (DGAMPA), GUERIN Xavier (DGAMPA), HANNEDOUCHE Antoine (DGAMPA), QUITOT Jean-Philippe (DGAMPA), RAFAT Cécile (ADF), RANDRIAMIHANTA Miora (DGAMPA)

ORDRE DU JOUR

1. Validation du compte-rendu de la séance plénière du 20 juin 2024
2. Préfiguration du groupe de travail sur les énergies marines renouvelables (EMR)
3. Intervention du Directeur général des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (actualités, priorités et temps d'échange)

4. Conférence nationale maritime (CNM) relative à la flotte stratégique: point d'information concernant l'avancée des groupes de travail
5. Discussions thématiques :
 - FSRU Cape Ann du Havre (pavillon, emploi et formation, conditions d'exploitation)
 - Mise en œuvre de l'EU ETS maritime: impact sur les lignes maritimes régulières (transbordement, croisière) du point de vue portuaire et armatorial.

I. Validation du compte-rendu de la séance plénière du 20 juin 2024

Madame la Présidente EZCUTARI souhaite la bienvenue aux membres du Conseil supérieur de la marine marchande (CSMM). Avant d'introduire la séance, elle annonce qu'il s'agit de la dernière séance plénière de Monsieur PERSONNAZ qui sera remplacé par Madame SAMAKE, qu'elle présente..

Elle rappelle que la précédente séance plénière s'est déroulée peu avant les élections législatives anticipées. Depuis, le nouveau Premier ministre, Michel BARNIER a été nommé. Il est en train de constituer un nouveau gouvernement qui, elle l'espère, comptera un Ministre de la Mer. La désignation du nouveau ministre permettra, d'un point de vue matériel pour ce Conseil, de pérenniser des salles dans le centre de Paris, conformément au souhait des membres du Conseil.

Le CSMM n'ayant pas été saisi de projets de textes législatifs ou réglementaires, la présidente propose que du temps soit accordé d'une part aux actualités maritimes en présence du Directeur des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture, Monsieur BANEL, et d'autre part au sujet des EMR que ce Conseil a souhaité voir au cœur de ses travaux des prochains mois.

La présidente appelle ensuite les membres à formuler des remarques sur le compte-rendu de la précédente séance plénière. Une demande de modification est formulée par

Monsieur SAMSON, secrétaire général de la FNSM CGT, qui souhaite être listé parmi les membres présents et non parmi les absents.

Madame **EZCUTARI**, procède à la validation du compte rendu de la séance plénière du 20 juin 2024.

II. Préfiguration du groupe de travail sur les énergies marines renouvelables (EMR)

Madame **EZCUTARI** rappelle que, lors de la précédente séance plénière, il a été décidé de constituer un groupe de travail sur la thématique des énergies marines renouvelables (EMR). L'objectif de la discussion est de déterminer les contours de ce groupe de travail, pour qu'il soit utile et complémentaire des travaux déjà en cours.

Elle rappelle les enjeux cruciaux pour la France, à commencer par la souveraineté énergétique et la transition écologique. Cela nécessite la prise en compte du secteur maritime et portuaire, d'un point de vue économique et social. Ainsi, il y a une volonté partagée d'accompagner cette filière et des questions liées à la flotte de service et aux activités portuaires.

Elle rappelle la préoccupation qu'avait suscité le GT dédié à la lutte contre le dumping social qui avait pour finalité d'accompagner les travaux parlementaires dédiés au sujet. Pour faire de même avec le groupe de travail EMR, elle appelle les membres au dialogue et à l'investissement afin de définir les contours puis assurer l'animation du groupe de travail. Elle leur cède la parole.

Monsieur **CHALARD**, secrétaire général de la FOMM CGT, remercie la Présidente et indique l'importance que ce GT ait en son cœur le sujet des gens de mer et leurs droits. Ce sont d'ailleurs deux aspects qui font notamment écho aux débats relatifs au Transmanche : le premier concerne les activités régulières, pour lesquelles il souhaite l'exclusion du RIF ; le second concerne la liberté de prestation de service, laquelle n'est selon lui pas un cadre légal satisfaisant. La CGT adopte les mêmes positions s'agissant des EMR.

Sa volonté est que le GT EMR propose la définition d'un cadre pour les activités régulières fondé sur la durée du contrat et le type d'activité. Selon lui, les activités telles qu'actuellement réalisées posent un certain nombre de problèmes.

Monsieur **COUTOURIS**, secrétaire général adjoint de la Fédération nationale des ports et docks CGT, considère que le défi de la transition énergétique ne doit pas se faire au détriment de la souveraineté commerciale. Aujourd'hui, des espaces dédiés aux futures constructions et trafics se réduisent et, mécaniquement, une situation de tension apparaît. Il alerte sur les risques que pourraient poser certains choix stratégiques sur l'emploi.

Il rappelle que la CGT sera attentive à tout ce qui concerne les questions d'aménagement des espaces portuaires et les retombées en termes d'emplois induites par tel ou tel type de construction. La transition écologique ne doit pas être punitive socialement, il appelle à une réflexion collective pour y veiller.

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, demande plus de précisions à la présidente concernant le groupe de travail sur les EMR.

Madame **EZCUTARI**, précise qu'elle souhaiterait connaître davantage les attentes des membres du CSMM, ainsi que la manière dont ils souhaiteraient travailler avant de faire une proposition en ce qui concerne le cadre de ce nouveau groupe de travail.

Monsieur **CASTILLO**, s'inquiète de phénomènes de dumping social prenant place dans le domaine portuaire.

Monsieur **CREPIN**, président du syndicat national des personnels sédentaires des compagnies de navigation CFE-CGC, fait état d'une situation qui l'interpelle, celle du statut des non-marins à bord des navires restants stationnés près des éoliennes. Il souhaite savoir s'ils disposeront d'un statut ou d'un rythme de travail équivalent à celui qu'on trouve sur les plateformes pétrolières. Il n'est pas certain que les entreprises assurant l'entretien des éoliennes soient vraiment au fait de ces éléments à l'heure actuelle.

Monsieur **MARTENS**, délégué général d'Armateurs de France, exprime l'intérêt des armateurs pour les énergies marines renouvelables (EMR). Il se montre réservé quant à la constitution d'un groupe de travail sans cadrage, tout en partageant quelques éléments de cadrage auxquels les armateurs ont déjà réfléchi.

Il met en avant plusieurs craintes, notamment concernant les règles de compétitivité, qui doivent être équitables et adaptées au contexte européen, où de nombreux concurrents sont présents. Il souligne également la nécessité d'une meilleure visibilité de la part des pouvoirs publics, notamment sur le rythme, le nombre et la durée des appels d'offre. Il souhaite discuter

des critères de ces appels d'offre, afin qu'ils ne favorisent ni ne désavantagent les acteurs locaux ou environnementaux. Il insiste aussi sur l'importance d'aborder la question des pavillons, rappelant l'objectif de positionner les armateurs français comme leaders mondiaux des marchés émergents. Concernant les règles de concurrence sociale, il regrette les contradictions actuelles en ce qu'elles peuvent freiner le développement des leaders français.

Monsieur JONQUIERE, président de l'Union nationale des industries de la manutention, se prononce sur le sujet des aménagements du territoire et des zones portuaires. Il rappelle que l'objectif est la préservation des activités d'interface terre/mer qui apportent de la richesse à travers le transit de marchandises.

Dans un premier temps, il précise la nécessité de ne pas céder les premières et deuxième zones qui enrichissent le territoire par les flux à l'import et à l'export à des entreprises qui ne généreront pas de flux autour de l'activité des EMR.

Deuxièmement il ajoute qu'il faut être vigilant concernant la politique foncière, car les activités logistiques génèrent des profits et sont de nature à accepter un foncier plus élevé. De ce fait, il insiste sur la nécessité de préserver les activités existantes qui assurent les emplois et de la valeur ajoutée au territoire.

En somme, au-delà du développement des EMR, il enjoint à ne pas priver les flux d'avenir l'ensemble des espaces disponibles.

Monsieur TRIFT sous-directeur des ports et du transport fluvial, reconnaît la concurrence des usages susceptible d'impacter les activités essentielles des ports. Il précise que lorsque l'État déploie les projets d'éoliennes offshores, cela se fait selon un schéma nouveau, sur la base d'infrastructures portuaires déjà fonctionnelles, n'ayant pas vocation à être toutes entièrement dédiées à cette nouvelle activité. Il s'associe à la nécessité de diversifier les activités au-delà des seules éoliennes.

Il souligne également qu'un modèle économique reste à définir pour que les ports puissent tirer une réelle valeur ajoutée de cette économie industrielle. Il rappelle que l'État soutient la modernisation et le renforcement des infrastructures portuaires avec une enveloppe de 100 millions d'euros, dans le cadre d'un projet en cours prévu pour janvier 2025. Il note enfin que cette nouvelle activité devra trouver sa place au sein des autres activités portuaires, et attire l'attention de Monsieur CASTILLO sur le fait qu'elle constitue également un relai de croissance à ne pas négliger.

Monsieur QUITOT, chef du Service des flottes et des marins de la DGAMPA, indique l'un des points clés des récentes consultations régionales concerne justement le développement des EMR, notamment l'implantation de champs d'éoliennes. Il précise que la future carte des champs éoliens est en cours de préparation par la DGEC, ce qui répond en partie à la question de la visibilité et de la vision du développement. Concernant les EMR, il souligne que les grands projets industriels en cours, avec un objectif de 45 GW d'ici 2050, représentant une énorme opportunité économique pour le secteur portuaire, à exploiter comme levier de croissance. Il insiste également sur le fait que cette opportunité doit être un levier pour le développement des compétences et la formation des marins, en mettant en avant les travaux engagés par les compagnies en collaboration avec les lycées maritimes. Il voit ainsi l'occasion de développer une filière industrielle complète, avec des compétences adaptées à ces nouveaux défis.

Monsieur SAUVEE, représentant d'Armateurs de France, indique qu'il y a sur ce marché des EMR pour le secteur maritime des enjeux énormes surtout en termes de développement spécifique, d'expérience et de compétence des marins. Il précise la nécessité d'avoir des armateurs volontaires ainsi qu'une dotation financière incitative.

Il en profite pour évoquer la remise en cause des dispositifs dont bénéficient les armateurs et qui ont selon lui démontré leur efficacité. Il revient sur la dynamique actuelle qui anime le pavillon français avec une situation proche du plein emploi concernant les marins. Il considère qu'il ne faut pas remettre en cause ces projets en attaquant les leviers qui le permettent.

Les conséquences pourraient s'avérer négatives, avec notamment un recours aux armateurs étrangers sur les sites éoliens français. Il ajoute que derrière tout cela, ce sont les financements maritimes ainsi que les exonérations de charges qui permettent aux acteurs français d'être compétitifs sur le marché.

Il termine en précisant l'importance du tripartisme du CSMM et appelle à la collaboration et à la solidarité des membres de l'instance afin de sanctuariser les dispositifs qu'il a évoqué.

Monsieur **CHALARD** ajoute, que la fixation d'un cadre doit être accompagnée de la définition d'objectifs clairs. Il exprime une certaine méfiance quant au contenu des appels d'offre, mais précise que, une fois cette incertitude levée, cela permettrait d'entamer des discussions pour définir des règles applicables à tous. Concernant l'aspect du travail, il estime nécessaire d'adapter le code des transports aux nouvelles activités, en s'appuyant sur la réglementation européenne qui distingue les activités pérennes des activités temporaires.

Il fait également un point sur les travaux de construction maritime, notamment dans le domaine de l'éolien flottant. Il souligne que de nombreux postes stratégiques, comme ceux de *deck foremen* ou de gréeurs, sont actuellement occupés par des Anglo-Saxons ou des Asiatiques, en raison d'une disparition des compétences correspondantes en France. Ces postes jouent pourtant un rôle crucial dans les opérations de transport, ce qui est lié aux discussions sur les investissements nécessaires pour moderniser les flottes. Il insiste donc sur l'importance de recréer ces compétences en s'appuyant sur les académies maritimes et les établissements existants.

Il rappelle également la nécessité de discuter de la conditionnalité des aides octroyées aux armateurs. Concernant le transport de passagers ou de personnel, il note l'existence d'une concurrence déloyale entre les armateurs français, certains appliquant le RIF (Registre International Français) tandis que d'autres utilisent le premier registre. De plus, certains bénéficient de conventions collectives, tandis que d'autres n'en ont pas, exacerbant ces disparités.

Monsieur **COUTOURIS** regrette que le sujet de la taxe au tonnage vienne sur la table alors que ce n'est pas l'objet du débat. Il revient ensuite sur la question portuaire. Il précise que la CGT a toujours été en faveur de la complémentarité des activités. En revanche, l'organisation continue de s'opposer à la spécialisation des ports, qu'il déplore, et insiste sur la nécessité de fournir des garanties en termes d'emploi.

Madame **EZCUTARI** remercie les représentants de la CGT pour les documents envoyés qui permettent de fournir un point d'ancrage. Elle mentionne que le sujet des EMR est intéressant et vaste car il concerne tant le maritime, avec notamment le sujet du pavillon, que le portuaire. Elle précise que le GT prendra en compte le plus de composantes possibles, tout en étant dédié à des objectifs précis. Elle ajoute que les membres ont toujours la possibilité de revenir vers le secrétariat général du Conseil pour formuler toute autre proposition d'ici la prochaine réunion plénière.

Monsieur LEVIGOUROUX, représentant de la CFE CGC pour les officiers de la marine marchande, ajoute que, pour la mise en place de ce groupe de travail sur les EMR, il faudrait faire un inventaire et s'inspirer notamment des groupes de travail déjà existants.

III. Intervention du Directeur général des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture

Monsieur Éric BANEL, directeur général des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture, partage tout d'abord ses inquiétudes dans le contexte budgétaire actuel de la France, soulignant la nécessité d'anticiper la révision des dispositifs de soutien. Il rappelle que cette problématique budgétaire est bien sûr au cœur des préoccupations actuelles. Monsieur BANEL précise que toute proposition budgétaire devra passer par l'Assemblée nationale avant d'être discutée et adoptée, avec un échéancier serré jusqu'au début du mois de décembre. Il insiste sur le fait que plus les discussions sont retardées, plus les propositions gouvernementales

gagneront en poids, ce qui pourrait avoir des conséquences importantes sur les dispositifs sociaux et fiscaux relevant des affaires maritimes.

Monsieur **BANEL** détaille ensuite la question des allègements de charges sociales, des dispositifs anciens et fondamentaux, financés directement par le budget de l'État. Il avertit que ces dispositifs, tout comme les plus récents, sont susceptibles d'être modifiés ou ajustés dans le cadre des révisions budgétaires. Selon lui, l'exécution budgétaire à venir sera centrale pour les affaires maritimes, que ce soit en termes de rattachement ou de portage des projets, et que cela pourrait avoir des répercussions directes pour les différents acteurs du secteur.

Sur le volet environnemental, Monsieur **BANEL** évoque les engagements internationaux de la France, notamment au sein de l'OMI, où la France a joué et continue de jouer un rôle majeur et moteur. Il souligne que les autorités françaises ont montré un engagement fort dans la mise en œuvre concrète des actions prévues, avec comme point de bascule en 2025 la mise en œuvre du paquet Fit for 55, et l'extension du système européen d'échange de quotas d'émission de carbone (EU ETS). Ce dossier est particulièrement suivi par la France.

Monsieur **BANEL** poursuit en partageant le constat selon lequel, bien que les questions environnementales bénéficient d'une prise de conscience généralisée, les questions sociales n'ont pas encore reçu le même niveau d'attention au sein de l'Union européenne. Il salue dans ce contexte le succès français dans l'adoption de la loi transmanche, qui vise à encadrer le travail maritime dans le segment des lignes régulières de passagers, et qui a permis le lancement des premiers contrôles sur le territoire français. Il reconnaît que le Royaume-Uni a pris du retard dans la mise en œuvre de cette loi en raison de son processus parlementaire complexe, mais demeure optimiste, estimant que les Britanniques seront très prochainement effectivement alignés sur les Français.

Sur le plan européen, Monsieur **BANEL** indique que la Commission européenne a engagé une procédure formelle de consultation contre la France sur certains aspects de conformité de la loi au droit européen, bien qu'il soit peu probable que cette procédure aille plus loin à ce stade. Il explique que la France est dans une position délicate, car soutenir cette réforme sociale l'expose à des critiques de la part d'autres États membres moins engagés sur ces questions. Néanmoins, Monsieur **BANEL** réaffirme que ce dossier social restera une priorité pour la France, et que l'accent sera mis sur son opérationnalisation dans les mois à venir.

En parallèle, Monsieur **BANEL** met en lumière les projets de simplification des normes et des réglementations, soulignant l'importance de réduire les lourdeurs administratives et de mettre à disposition des outils numériques pour faciliter la vie des entreprises et des marins. Ces initiatives sont déjà en cours, avec certains outils opérationnels et d'autres en phase de développement, contribuant ainsi à l'amélioration du quotidien des usagers et à une meilleure efficacité du secteur.

Il conclut en évoquant les travaux en cours pour renforcer le capital humain au sein de l'administration maritime, un projet structurant que Monsieur **BANEL** suit de près depuis deux ans. Ce chantier vise à attirer de nouvelles compétences, à moderniser les formations et les statuts, et à promouvoir les métiers maritimes. Il souligne l'importance de cette réforme pour garantir l'avenir du secteur et renforcer l'interface entre le monde portuaire et maritime.

Suite à ce panorama de défis budgétaires, environnementaux et sociaux auxquels le secteur maritime français est confronté à plusieurs échelles, il rappelle également l'importance d'un engagement fort de la France sur la scène européenne et internationale, tant en matière de politique environnementale que sociale. Un engagement qu'il souhaite collectif, partagé par l'ensemble des acteurs du secteur. Il invite ensuite les membres du Conseil à un temps d'échange.

Jean-Emmanuel **SAUVEE** questionne Monsieur **BANEL** sur la façade méditerranéenne. Il souhaite connaître l'état d'avancée des discussions en matière de lutte contre le dumping social dans la zone. Monsieur **BANEL** lui confirme que les engagements ont été respectés en matière de réunions et d'association des acteurs sur ce sujet. Cependant, il précise qu'il ne s'agit pas encore de généraliser la loi transmanche à la Méditerranée dans les conditions actuelles, notamment en raison des procédures en cours. Il met l'accent sur la clarté des constats et des actions menées, tout en insistant sur l'importance de l'implication du dialogue social pour faire avancer ce dossier en y associant les acteurs.

Madame **LEGREGOIS, secrétaire générale du CSMM**, intervient ensuite pour expliquer l'actuelle mise en place d'un plan de contrôle intensifié en Méditerranée, élaboré en concertation avec les syndicats, les affaires maritimes et l'administration du travail. Ce plan de contrôle est partie intégrante d'un plan d'actions plus large présenté fin juillet par le Préfet de région aux acteurs, visant aussi à contrôler la conformité du recours à l'usage du registre international italien sur certains segments spécifiques du trafic Corse-continent. Ce cadre d'actions, déjà bien structuré, doit être évalué lors d'une nouvelle réunion prévue en décembre, afin de faire un bilan de la mise en œuvre du plan d'actions.

Monsieur **BANEL** conclut en évoquant les actions menées pour garantir la compatibilité au droit européen des délégations de service public en Corse, où les tensions ont été fortes, y compris dans des contentieux multiples parfois extrêmement hostiles envers l'État et la communauté corse. Il souligne que, malgré ces difficultés, l'État continue d'agir pour protéger les intérêts locaux tout en restant fidèle aux engagements pris au niveau national et européen. La réunion de fin d'année sera déterminante pour ajuster les mesures prises dans le cadre du plan d'action en Méditerranée.

Monsieur **MAURAN** pose une question concernant la gestion des capitaineries. Il fait référence aux questions relatives aux effectifs, aux formations et aux candidatures. Il souhaite notamment connaître le planning et une date précise pour résoudre ces problématiques.

En réponse, Monsieur **BANEL** explique que la situation des capitaineries est en cours de rééquilibrage. Il mentionne les efforts déjà réalisés pour améliorer leur fonctionnement. Il souligne que les ajustements statutaires sont quasiment terminés, indiquant que la concertation a été améliorée et que des changements concrets sont en cours. Il précise que, bien que la finalisation dépende encore de la signature du ministre, les avancées devraient rapidement se concrétiser une fois cette étape franchie.

Monsieur **BANEL** met également en lumière deux problèmes principaux du point de vue des ressources humaines. D'une part, certains lieux disposent de postes mais n'ont pas les candidats nécessaires pour les pourvoir. D'autre part, certains endroits ont des postes vacants sans pour autant avoir d'activité suffisante pour justifier leur maintien. Ce double enjeu, qu'il décrit comme un problème croissant dans plusieurs secteurs, est actuellement en train d'être abordé pour rétablir une meilleure répartition des ressources humaines et des missions dans les capitaineries.

Monsieur **CASTILLO** soulève la question de la fusion des branches maritimes et celle du rétablissement des collèges navigants, demandant si les engagements pris par l'ancien ministre seront respectés.

Monsieur **BANEL** constate que le processus est toujours en cours. Il fait état d'une attente pour certaines contreparties (rétablissement des collèges navigants possible par voie réglementaire en échange de la définition par les partenaires sociaux d'un calendrier de fusion des branches). La fusion reste une priorité, confirmée par un accord entre les deux ministères concernés. Il souligne qu'il ne devrait pas y avoir d'obstacles majeurs à la réalisation de cette fusion. La question de la fusion des branches maritimes est discutée depuis longtemps. Cette réforme

est l'un des axes majeurs du ministère, et Monsieur **BANEL** confirme que les discussions avec ses homologues montrent un engagement fort pour faire aboutir ce dossier.

Revenant sur le sujet de la lutte contre le dumping social en Méditerranée, Monsieur **CHALARD** rappelle la position de la CGT en faveur de l'exclusion du RIF sur les zones régulières, incluant les EMR. Il précise que la CGT n'a pas participé à la réunion de juillet. Le dispositif dit de l'Etat d'accueil, qui semble avoir été choisi, ne convient pas selon lui. S'agissant de l'aspect conventions collectives applicables, il annonce que la CGT y demeurera très attentive. Il conclut sur le fait que le sujet des collègues navigants, en l'absence de ministre, ne peut faire l'objet d'aucune initiative utile.

Monsieur **BANEL** commence par revenir sur le sujet des énergies marines renouvelables (EMR). Il se réjouit de l'avancée politique dans ce domaine, soulignant que l'objectif principal est de développer 45 gigawatts en mer. Il insiste sur l'ambition de déterminer les futures zones d'implantation pour les éoliennes fixes et flottantes d'ici 2030, 2035 et 2040, ce qui, selon lui, aura un impact positif sur les secteurs du transport et des services maritimes.

Il reconnaît qu'il existe un débat concernant les projets, mais affirme que l'État a déjà pris une position claire sur la question. Il est ouvert à de nouvelles discussions si nécessaire, mais reste focalisé sur l'importance de garantir des emplois pour les secteurs industriels liés à cette transition énergétique. Monsieur **BANEL** évoque également les autres aspects industriels, tels que la construction, la conception et la maintenance, en insistant sur l'importance de donner des garanties solides.

Enfin, il conclut en abordant la question des collègues électoraux. Tout en reconnaissant que la réforme est en attente, notamment en raison de l'absence de ministre, il souligne que l'intérêt de l'ensemble des parties prenantes doit être respecté et que le calendrier de travail sera fixé en conséquence.

Monsieur **SAMSON** exprime ses préoccupations concernant la fusion des branches, affirmant que la majorité des organisations syndicales n'est pas favorable à cette initiative. Il souligne que le dialogue social fonctionne très bien dans certains secteurs, comme le gaz, tandis qu'il est moins efficace chez Armateurs de France. Sur la Méditerranée, il déplore le manque de progrès sur les propositions faites avant l'été.

Monsieur **BANEL** rappelle la différence fondamentale entre le Transmanche et la Méditerranée. Il souligne que la France, contrairement au Royaume-Uni, reste profondément ancrée dans l'Union Européenne et ne peut pas agir de la même manière. Aussi, les contentieux concernant la délégation de service public en Corse sont parmi les plus complexes et les plus anciens. Cependant, il se réjouit qu'un accord de principe ait été trouvé, marquant une avancée significative pour répondre aux attaques récurrentes sur ce sujet. Il y voit un signal fort et pérenne de stabilité. Il conclut sur la question des branches en mentionnant que réunir l'ensemble des branches autour d'une table permettra selon lui de sensibiliser et d'encourager des avancées dans le dialogue social.

Monsieur **JONQUIERE** exprime son inquiétude face aux restrictions budgétaires qui affectent le secteur portuaire depuis plusieurs mois. Si ces restrictions sont une nécessité pour maintenir la compétitivité des entreprises, il regrette toutefois l'absence d'interlocuteurs gouvernementaux pour poursuivre les discussions relatives aux investissements publics. Il salue la patience des organisations patronales et syndicales qui sont tombées d'accord sur la suspension des préavis de grève concernant des enjeux tels que la pénibilité. Il appelle à une reprise rapide des discussions pour éviter un blocage des activités portuaires françaises.

Monsieur **BANEL** reconnaît que personne ne souhaite un blocage des ports français. Il met en garde contre les conséquences d'un tel blocage, soulignant les conséquences déléteres sur la souveraineté nationale. Il reconnaît que la situation est difficile et qu'il faut affronter la réalité

en cherchant des solutions concrètes, basées sur des gains en termes de croissance, d'emploi, et d'économies. Il insiste sur le devoir de vérité de l'administration et se dit prêt à préparer des réponses face à ces défis. Il évoque également la possibilité de solutions plus agressives ou conservatrices auxquelles il faut se préparer, tout en encourageant à continuer le travail déjà entamé pour trouver des compromis.

Monsieur **MARTENS** revient dans un premier temps sur les risques induits par une suppression de la taxe au tonnage. Si elle disparaissait, la marine marchande française serait largement affaiblie. Il rappelle que des compagnies emploient de nombreux marins français. Il ne s'agit pas de sauver des bénéficiaires mais bien la flotte française elle-même. Sur les sujets environnementaux, il rappelle que l'International Chamber of Shipping (ICS) a voté à l'unanimité en faveur de la stratégie dédiée de l'OMI, de qui est un consensus assez rare. Cela symbolise la fin de l'isolement européen en la matière et ouvre des perspectives positives. Sur le social, il se réjouit du début des contrôles prévus par la loi Le Gac. Néanmoins, il mentionne que le représentant grec à l'ICS a réclamé la saisine par l'organisation d'une chambre arbitrale pour sanctionner la loi française. Il souhaite que la France anticipe les débats à venir au niveau mondial sur le sujet social. Il conclut sur la fusion de branches, rappelant que les armateurs sont prêts à discuter à partir du moment où un consensus aura été trouvé sur la représentativité des branches. Il appelle à l'installation d'un dialogue social de qualité.

Monsieur **BANEL** commence par rappeler que la politique d'accompagnement de la flotte française menée depuis 2004 a été construite progressivement, malgré des difficultés, mais qu'elle porte aujourd'hui ses fruits. Il souligne une augmentation significative du nombre de navires inscrits au registre international français, un signe du succès de cette politique. Il insiste sur l'importance de ne pas remettre en cause cette trajectoire, car toucher à certains aspects fondamentaux, comme la taxe au tonnage, pourrait déstabiliser non seulement la marine marchande française mais également l'ensemble du secteur économique, et la stratégie nationale elle-même. Monsieur **BANEL** réitère que les engagements pris doivent être respectés pour maintenir cette dynamique, en particulier ceux relatifs à la collaboration avec les armateurs. Il met en garde contre les conséquences d'un abandon ou d'une remise en question de ces engagements, qui mettrait en péril la compétitivité de la France.

Il aborde ensuite l'enjeu de l'application de l'EU ETS, un des principaux pour les années à venir. Il explique que ce dispositif pourrait être utilisé pour financer la transition écologique. Il souligne l'importance de démontrer que ces fonds sont bien gérés et dédiés à des objectifs précis. Face aux nombreux outils de financement disponibles pour la transition énergétique, il reconnaît que la France sera challengée pour justifier l'usage de ces ressources. Selon lui, il est impératif d'avoir des arguments solides et des engagements clairs pour prouver que les mesures prises sont nécessaires et pertinentes dans le cadre de cette transition, que les armateurs ont bel et bien besoin de cet argent.

Madame **DROUIN** alerte sur la situation préoccupante des ports français, notamment ceux du Havre et de Marseille-Fos. Depuis février 2024, ces ports ne sont plus desservis directement par Maersk, l'un des plus grands transporteurs maritimes mondiaux, mais sont désormais feederisés, c'est-à-dire que de plus petits navires collectent les marchandises pour les rediriger vers de grands ports européens. Cela entraîne une perte de flux maritimes durables, avec un impact direct sur l'emploi local. Elle rappelle l'importance des ports non seulement comme pôles industriels, mais aussi comme acteurs clés du transport logistique en France. Elle exprime son inquiétude quant à l'avenir des ports français dans un contexte de concurrence européenne accrue, soulignant que certaines alliances maritimes continuent de desservir les ports français, mais avec un investissement moindre. Selon elle, cette perte de compétitivité des ports français est une conséquence indirecte des mouvements sociaux qui ont affecté ces infrastructures stratégiques.

Monsieur **BANEL** répond en réaffirmant l'engagement ferme de l'État pour soutenir les ports français face à ces difficultés. Il reconnaît que les mouvements sociaux, ainsi que certaines

décisions internationales des grands transporteurs, ont des répercussions notables sur la compétitivité des ports du Havre et de Marseille. Cependant, il insiste sur la nécessité de poursuivre les efforts pour maintenir un réseau portuaire dynamique, capable de répondre aux enjeux économiques nationaux et internationaux. Il souligne que ce soutien est vital pour protéger les emplois et la logistique portuaire. Pour lui, la clé réside dans une action continue et renforcée, qui permettra de limiter les conséquences des pertes de flux et de préserver l'économie portuaire française.

Monsieur **TRIFT** ajoute que la recombinaison des alliances est effectivement un point de vigilance majeur. La stabilité économique et sociale des ports français sera un facteur prépondérant pour déterminer l'impact sur les flux et récupérer des parts de marché.

Monsieur **COUTOURIS** exprime ses inquiétudes quant à l'austérité annoncée que son organisation contestera toujours. Il considère que les orientations prises par le secteur maritime relèvent surtout de choix politiques. Sur la question de la pénibilité, il rappelle que le Président de la République a pris des engagements clairs. C'est sur cette base que les organisations syndicales ont décidé de suspendre les préavis de grève. Ainsi, la stabilité des ports que l'ensemble des membres souhaite voir maintenue dépend de la tenue de ces engagements. En ce sens, la question de l'emploi sera déterminant dans le maintien d'une situation sociale apaisée.

Alors que 12 milliards d'investissements étaient annoncés, il s'inquiète des discours d'austérité. Selon-lui, l'annulation des crédits induirait mécaniquement le détournement des trafics vers des ports concurrents. Il considère que la fiabilité des ports ne dépend pas principalement des organisations syndicales mais surtout des choix politiques qui seront faits.

Monsieur **BANEL** ne revient pas sur les débats précédents, mais considère également que les investissements seront un enjeu crucial. Il tempère néanmoins sur la question de la stabilité, arguant qu'elle dépend de l'ensemble des acteurs.

Monsieur **BIDOIRE** exprime ses inquiétudes concernant l'EU ETS maritime, en soulignant que des ports non-européens, notamment en Afrique du Nord, pourraient bénéficier de cette réglementation à travers une augmentation des escales et de la feederisation, au détriment des ports français. Il s'interroge sur la position de la France et les mesures qui pourraient être prises pour prévenir ces détournements.

Monsieur **BANEL** commence par évoquer les propositions défendues par Malte et la Grèce, qui, selon lui, pourraient créer des inégalités profondes entre certains ports européens. Il souligne que la France comprend les enjeux pour les entreprises, mais insiste sur la nécessité d'un système uniforme qui s'applique à tous de manière équitable. Dans les mois à venir, un bilan d'étape sera effectué pour évaluer l'impact réel de l'EU ETS maritime, et distinguer ce qui relève véritablement de ce dispositif et ce qui pourrait être attribué au contexte international. Il souligne que pour défendre efficacement les intérêts français, il est nécessaire de constituer un dossier solide s'appuyant sur des retours d'expérience objectifs.

IV – Suites de la Conférence nationale maritime (CNM) relative à la flotte stratégique : point d'information concernant l'avancée des groupes de travail

Madame **EZCUTARI** introduit le point suivant en indiquant que, comme promis lors de la séance plénière de juin dernier, et par souci partagé par tous autour de cette table de bonne association des membres du Conseil concernant les travaux de la Conférence nationale maritime (CNM) relative à la flotte stratégique, un peu de temps est consacré à ce point d'information sur les travaux en cours, qui s'échelonnent selon un calendrier qui mène à 2025.

Monsieur CHARDIN, chef de pôle environnement marin / économie maritime au sein du SGMer, indique que chaque groupe de travail, lancé dans le cadre de la flotte stratégique, se déploie, reste actif et a vocation à se poursuivre. Les administrations concernées ont lancé leurs travaux, les ont accueillis, et il en profite pour saluer tout le travail accompli par les différents services pilotes qu'il a mentionnés.

Il précise ensuite que, bien que la nouvelle conférence nationale maritime n'ait pas encore été expérimentée, elle représente un état d'avancement sur un certain nombre de travaux déjà visibles. Cette conférence est toujours prévue pour le mois d'octobre prochain et aura pour objectif de dresser un premier bilan officiel des avancées. Par ailleurs, la prochaine session de cette conférence sera également l'occasion pour le gouvernement de réaffirmer son engagement sur ces questions.

Monsieur GUERIN, adjoint au chef de la mission flotte de commerce de la DGAMPA, présente un bilan des groupes de travail dont l'ADG ENPA est pilote. Il souligne que la contribution varie selon les groupes, avec parfois un seul contributeur et d'autres fois plusieurs. Un premier bloc de recommandations, 1.1, 1.2, et 1.3, concerne un changement de paradigme dans l'analyse des besoins. Il explique que, par exemple, pour assurer la souveraineté française, il pourrait être nécessaire de disposer de 2,5 millions d'euros, mais que cela repose d'abord sur une analyse approfondie des vulnérabilités des différents secteurs, qui est en cours. Cette analyse a déjà été réalisée en interne, avec des contributions d'acteurs comme les préfets, et des spécificités liées à l'outre-mer doivent encore être intégrées.

Concernant la recommandation 1.5, qui implique la création d'une liste de flottes contrôlées par l'État, l'information principale provient des armateurs, notamment par l'intermédiaire d'Armateurs de France, qui travaillent activement sur le sujet. L'État devra fixer cette liste par arrêté, mais cela ne pourra se faire qu'après avoir finalisé l'analyse de vulnérabilité, permettant d'identifier les éventuels manques dans la flotte.

Il aborde également la recommandation 2.1 visant à réduire le temps d'instruction des projets liés à la flotte stratégique. Monsieur Guérin explique qu'une étape supplémentaire, la réactivation de la COPAND (Commission Permanente d'Adaptation des Navires de la Flotte de Commerce aux Besoins de la Défense Nationale), pourrait paradoxalement allonger le processus, et questionne l'utilité de cette commission, même si son mécanisme semble efficace.

Quant à la recommandation 3.1 sur l'évolution du dispositif de transport TRAMIN vers un dispositif capacitaire CAPAMIN, il juge cette mesure pertinente et fait savoir qu'elle est en cours de discussion avec les armées, bien que l'adoption législative risque de poser des difficultés. Enfin, il évoque la recommandation 7.3 concernant la flotte civile dans le cadre de mécanismes européens de résilience, où le ministère de l'Intérieur et l'état-major des armées sont en première ligne.

Monsieur PERRIN, adjoint Action de l'Etat en mer auprès du sous-chef des opérations de la Marine Nationale, étant tenu de quitter la séance, Madame LEGREGEOIS présente ses éléments. Elle fait état des avancées importantes des travaux entre la marine marchande et la Marine nationale, notamment en ce qui concerne les ressources humaines. Les travaux ont porté sur la création de liens renforcés pour favoriser la coopération militaire-marine avec les compagnies maritimes, axe de travail essentiel pour le GT en charge de la coopération militaire-marine marchande.

Elle évoque également un projet de formation commune qui inclut une proposition de césure pour les volontaires officiers aspirants. Bien que certains travaux aient moins progressé (c'est le cas par exemple pour le croisement des référentiels STCW et marine nationale, donc entre les formations civiles et militaires), ces sujets restent à l'ordre du jour. En parallèle, elle souligne

l'encouragement au recrutement d'officiers de la marine marchande dans la réserve de la Marine. Des progrès significatifs ont été réalisés.

Davantage de résultats sont attendus dans un avenir proche.

Monsieur BIWAND, adjoint chef du bureau des politiques agricoles, rurales et maritimes au sein Ministère des Outre-mer, explique que côté DGOM, les remontées sont en cours et les avancées seront consolidées très rapidement.

Monsieur **MARTENS** indique que la réflexion autour de la stratégie française doit inclure les armateurs français. Il salue l'approche qui consiste à segmenter la flotte stratégique et à procéder par étapes. Le GT segmenté de la flotte stratégique est en charge de ce travail. Il propose de commencer avec un ou deux segments, puis d'évaluer les résultats avant d'aller plus loin. Il exprime sa satisfaction générale quant aux travaux, tout en soulignant que des commentaires écrits ont été fournis et que certains ont été suivis, d'autres non, ce qui fait partie du processus. Il assure que les armateurs soutiennent ces initiatives et qu'ils sont prêts à être proactifs, notamment dans la prise de position publique pour appuyer ces projets.

Monsieur **MARTENS** évoque également la question du financement, un sujet abordé dans un GT lié au financement de la flotte. Il explique que, malgré les contraintes budgétaires actuelles, certaines mesures pourraient être mises en place sans coûter excessivement cher, voire sans coût du tout. Ce groupe est prêt à explorer de nouvelles propositions de financement, notamment via des mécanismes garantis par l'État, qui pourraient générer des revenus pour les caisses publiques tout en soutenant les besoins de la flotte.

Monsieur **TRIFT** mentionne trois mesures principales, dont l'une concerne l'approvisionnement en carburant, qui est traité par un GT sur la transition énergétique de la flotte. Il souligne l'importance de garantir un approvisionnement en carburants propres dans le cadre de la stratégie de résilience nationale. Il aborde aussi des sujets comme l'utilisation d'hélicoptères hybrides et la stratégie liée à l'hydrogène.

Monsieur **BANEL** évoque la structuration du travail sur les interfaces stratégiques, notamment en commençant par des segments spécifiques de la flotte, avec l'objectif de développer des outils qui pourront ensuite être généralisés à l'ensemble de la flotte stratégique. Il insiste sur la nécessité d'être ambitieux pour ces segments cibles et sur l'importance de créer une réserve d'administrateurs d'affaires maritimes pour garantir la pérennité des opérations.

Monsieur **BANEL** poursuit son intervention en soulignant l'importance de structurer le travail sur la flotte stratégique par étapes. Il rappelle que l'approche par segmentation, proposée dès 2017, consiste à commencer par des segments spécifiques de la flotte sans chercher à tout englober d'un coup. Bien que cela puisse susciter quelques réticences, il insiste sur le fait qu'il est essentiel d'avoir une vision claire de ce que l'on attend pour chaque segment visé, tout en conservant un esprit ambitieux. Le développement de ces segments permettra ensuite de mettre en place des outils qui serviront pour l'ensemble de la flotte stratégique. Il fait référence à l'objectif de créer une réserve d'administrateurs d'affaires maritimes, une mesure qui serait utile à la gestion à long terme de la flotte.

Monsieur **BANEL** précise ensuite que cette approche ne se limite pas à des aspects techniques, mais qu'elle comporte aussi une dimension politique. La flotte stratégique est, selon lui, un outil politique important, qui joue un rôle crucial dans le contexte actuel. Il rappelle l'importance de cette stratégie, citant des discussions précédentes dans lesquelles la nécessité de défendre les droits maritimes, de protéger l'emploi et d'assurer la souveraineté maritime avaient été mises en avant. Ce groupe de travail, chargé de ces aspects politiques, met l'accent sur la création de dispositifs qui garantiront la pérennité des efforts stratégiques, en coopération avec des entreprises comme CMA CGM.

Il conclut en réaffirmant que tous les acteurs sont mobilisés et au rendez-vous pour mener à bien cette mission, qui repose sur des outils précis, élaborés par des groupes de travail bien structurés. Il insiste sur l'importance de continuer à avancer dans cette direction, afin d'aboutir à une stratégie maritime claire et cohérente pour la France, avec la participation active de tous les partenaires impliqués

Monsieur **SAMSON** aimerait des précisions relatives au pavillon, souhaitant savoir si le terme pavillon « national » inclue l'ensemble des registres. Monsieur **GUERIN** lui répond que tous les registres sont concernés tandis que Monsieur **SAMSON** déclare vouloir se concentrer sur le premier registre.

Monsieur **CORBEL** souhaite des précisions relatives à la composition de l'équipage d'un navire « stratégique ». Monsieur **MARTENS** lui répond en soulignant qu'il est peu réaliste d'imaginer qu'un bateau stratégique, destiné à un usage ponctuel par l'État, puisse être constamment armé avec des marins français. Cela serait difficile à maintenir, surtout dans un contexte de concurrence internationale. Cependant, il insiste sur l'importance de garantir que, lorsque l'État en a besoin — par exemple, en période de crise ou de guerre —, le bateau soit prêt à être armé avec des marins français, formés et disponibles. Cela représenterait un engagement minimal de la part des armateurs vis-à-vis du gouvernement français, en cas d'utilisation pour des raisons de défense nationale.

Monsieur **MARTENS** reconnaît qu'il est complexe, dans un cadre international, d'imposer que certains navires soient armés en permanence par des équipages français sans perturber l'écosystème concurrentiel. Toutefois, il estime qu'il est impératif que tous les acteurs, y compris les armateurs, prennent leur part dans cette mission nationale de préparation stratégique. Les armateurs, en particulier ceux qui ont des navires sous pavillon français, doivent être prêts à fournir l'équipage nécessaire lorsque la situation l'exige.

Il se demande également ce que deviendraient les marins pendant les périodes où les navires stratégiques ne sont pas sous pavillon français. En réponse, il propose que ces marins soient employés sur d'autres navires de l'armateur, lorsque ces derniers ne sont pas mobilisés pour des missions stratégiques. Il souligne que cela devrait être un accord interne à l'entreprise, afin de s'assurer que l'armateur puisse gérer efficacement ses ressources humaines tout en répondant aux besoins stratégiques de l'État.

Monsieur **CHALARD** revient sur un sujet discuté précédemment au sein du Conseil, en soulignant un défaut de coordination lors de la dernière réunion. Il mentionne que le Conseil pourrait se saisir de la question, mais comprend que cela entraînerait le remplacement de certains travaux déjà programmés. Il explique que ce manque de coordination est survenu alors que le rapport Chenevard était en cours de constitution. Il note également que les organisations syndicales avaient été écartés du rapport, mais maintenant que celui-ci est finalisé, le Conseil pourrait, en parallèle, envisager de s'en saisir pour mener ses propres travaux. La décision revient au Conseil, selon lui, s'il souhaite approfondir cette question.

Monsieur **CHALARD** poursuit en évoquant l'importance de la formation des marins nationaux, notamment dans le cadre des missions stratégiques. Il comprend que l'évaluation proposée concerne l'intégration de marins français dans des opérations militaires sans surcharge excessive, et approuve les précisions apportées par le directeur général à ce sujet. Il rappelle toutefois que le manque d'intégration des ambassadeurs français et des lignes stratégiques a été constaté, ce qui, selon lui, a freiné la stratégie nationale dans ce domaine.

Il conclut en abordant un autre point crucial : l'augmentation de la flotte sous pavillon étranger. Il souligne que cette augmentation a contribué à une réduction du nombre de marins français qualifiés. Le Conseil devra donc se pencher sur les implications de ces changements et sur la manière d'assurer une meilleure gestion de la flotte et des effectifs marins français.

V – Discussions thématiques

Madame **EZCUTARI** introduit la thématique portant sur le FSRU Cape Ann, objet d'une discussion lors de la réunion multipartite du 4 juillet 2023. Elle évoque l'accord multipartite conclu entre les parties prenantes, en particulier certains engagements qui n'ont pas été suivis d'effet. Ensuite, elle invite Monsieur **TRIFT** à faire un point sur la situation.

Monsieur **TRIFT**, revient sur la question de la sécurité et l'exploitation du FSRU. Concernant la sécurité, il annonce la mise en place de mesures de sureté incluant plusieurs évaluations et des actions de sécurisation du périmètre autour du FSRU, afin d'assurer l'isolation du navire et de garantir des conditions optimales. Il précise que tous les engagements en matière de sureté, pris par les organisations syndicales au niveau local et national ont été respectés. En ce qui concerne l'exploitation, il explique que le chargement du FSRU ne s'est pas heurté à des difficultés majeures hormis une légère complication lors d'un point de passage. Il conclut en affirmant que les conditions techniques sont satisfaisantes et qu'il n'y a pas eu de dysfonctionnements notables.

Monsieur **COUTOURIS**, demande plus de détails notamment concernant l'emploi de personnels français.

Monsieur **QUITOT**, explique en détail avoir fait un point avec Total Energies (T&E) afin de répondre efficacement aux attentes des parties prenantes notamment sur l'emploi français et donne quelques indications chiffrées.

Premièrement, il explique que Total Energies a fait le choix d'un commandement français avec 4 emplois sur le navire. Il ajoute qu'il y aura cinq marins au total dont 2 commandants et 2 capitaines en rotation ainsi qu'un officier. Deuxièmement, il aborde la question de la formation, indiquant que la contribution à la formation des marins a été perçue comme insuffisante. Il mentionne néanmoins une collaboration en cours avec des lycées maritimes notamment par le biais d'un poste de stagiaire. Il ajoute qu'actuellement seul un élève est embarqué à bord du FSRU, mais il souligne que l'objectif avec l'ENSM est d'augmenter ce nombre. Il s'interroge sur la raison de cette pénurie de stagiaires, se demandant si elle résulte d'un problème d'offre ou de demande. Il annonce également qu'une intervention dans les écoles est prévue afin de susciter l'intérêt des élèves à travers des propositions d'offres de stages.

Monsieur **SAMSON** exprime son mécontentement, soulignant que la question de l'emploi français a été soulevée depuis longtemps, mais qu'il n'observe aucune avancée concrète à ce sujet. Il revient sur les propositions concernant les stages et l'alternance, visant à former des français de personnels d'exécution. A ce sujet, il se dit toujours dans l'attente de résultats.

Il réitère sa demande d'enregistrement sous le pavillon français de premier registre, rappelant que l'enregistrement au RIF demeure insuffisant. Il souhaite connaître l'état d'avancement de l'enregistrement du navire sous le pavillon français de premier registre, conformément à l'engagement pris précédemment. Il estime que Total Energies pourrait fournir davantage d'efforts sur cette question et il demande des précisions supplémentaires concernant la formation de marins français de personnels d'exécution.

Monsieur **QUITOT** précise que cette partie dépendra des échanges en cours entre Total Energies et les lycées maritimes, mais qu'à ce stade, il n'est pas en mesure de fournir plus de détails quant à l'issue de cet échange.

Monsieur **COUTOURIS** aborde la question portuaire et souligne les problématiques soulevées par le FSRU au niveau des ports. En effet, il dénonce le manque de transparence et d'accessibilité des informations liées à l'installation dans le port, notamment en ce qui

concerne l'espace et les aspects de sécurité. Il cite en exemple l'absence d'informations sur les zones de délimitation de travail pour les dockers.

De plus, il se demande pourquoi une telle opacité persiste et s'interroge sur l'existence éventuelle de zones de non-droit, insistant sur le fait qu'ils devraient être informés à ce sujet. Il critique la procédure d'installation qu'il juge arbitraire, bien qu'elle ait fait l'objet d'un appel d'offres.

Monsieur **TRIFT**, indique que le FSRU est traité comme toute autre installation portuaire, avec des plans de sureté portuaire et des évaluations spécifiques de sureté. Il précise que le service en charge de ces évaluations effectue des interventions régulières. Il ajoute que d'un point de vue réglementaire, le terminal flottant est traité comme toute installation portuaire.

Monsieur **COUTOURIS**, interroge Monsieur TRIFT sur le cadre légal de la procédure des appels d'offre.

Monsieur **TRIFT**, répond en revenant sur la contestation de ces appels d'offre devant le tribunal administratif et le Conseil d'Etat, précisant que cette contestation a été rejetée. Il ajoute que la décision des instances administratives confirme la régularité de la procédure des appels d'offre. Il souligne également qu'en matière de sureté, les documents sont disponibles et que tout est transparent. Il termine par le fait que depuis l'installation, aucun incident de sureté n'a été déclaré.

Monsieur **LE VIGOUROUX** revient sur l'aspect de la formation et reconnaît que, bien que l'expérience sur un navire tel que le FSRU soit intéressante d'un point de vue technique, elle demeure limitée en matière de navigation puisque le navire reste à quai. Il émet l'hypothèse que cela explique la pénurie de stagiaires.

Il souligne également que le FSRU devrait pouvoir offrir des expériences de services professionnels. Il insiste sur le fait qu'un élève embarquant sur un navire sans réelle expérience de navigation pourrait rencontrer des difficultés. Il termine par le fait que ces préoccupations s'inscrivent dans le cadre de la sécurité maritime.

Monsieur **TRIFT** explique que si une opportunité se présente, elle sera saisie. Il indique qu'il y a des situations individuelles qui font que, pour ce type d'embarquement, certains élèves sont satisfaits car ils acquièrent une compétence technique. Il laisse le directeur d'école gérer cette situation. Il estime que l'essentiel est que la possibilité soit ouverte et qu'elle soit saisie lorsqu'elle se présente.

Monsieur **LE VIGOUROUX** explique qu'en raison de la nature particulière du navire, il avait proposé à l'époque qu'un élève ne passe pas plus de 10 mois à bord du FSRU. Il estime qu'une rotation devrait être mise en place avec les officiers, afin qu'un élève ne reste pas dix mois consécutifs sur ce type de navire. Cette rotation permettrait de combiner l'expérience technique acquise sur le FSRU avec une expérience de navigation sur un navire spécialisé.

Monsieur **CHALARD** s'exprime sur les pistes de recherche en formation, soulignant qu'il ne s'agit pas seulement des lycées maritimes. Il considère également que c'est une excellente opportunité pour les officiers monovalents. Il affirme que l'idée de l'apprentissage avec les lycées maritimes est une bonne initiative car certains élèves peinent à trouver un embarquement en raison de l'absence de certification. Il ajoute que ces élèves manquent de l'expérience que l'on peut acquérir sur un navire gazier. Il voit cela comme une belle opportunité pour les officiers et propose de trouver d'autres possibilités avec les lycées maritimes professionnels pour augmenter les effectifs.

Madame EZCUTARI, remercie les membres de l'instance pour le travail fourni et la collaboration. Elle clôt la séance à 17h00 et exprime tous ses remerciements à Max PERSONNAZ pour son investissement au service du Conseil ces deux années durant.