



N° 784

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

SEIZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 31 janvier 2023.

## PROPOSITION DE LOI

*visant à lutter contre le dumping social  
dans le cabotage maritime transmanche,*

(Renvoyée à la commission des affaires sociales, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.),

présentée par Mesdames et Messieurs

Sébastien JUMEL, Jean-Paul LECOQ, Claudia ROUAUX, Matthias TAVEL, Paul CHRISTOPHE, Thierry BENOIT, Jean-Luc BOURGEOUX, Jean-Charles LARSONNEUR, Paul MOLAC, Hubert WULFRANC, Soumya BOUROUAHA, Moetai BROTHERRSON, Jean-Victor CASTOR, Steve CHAILLOUX, André CHASSAIGNE, Elsa FAUCILLON, Tematai LE GAYIC, Frédéric MAILLOT, Yannick MONNET, Marcellin NADEAU, Stéphane PEU, Fabien ROUSSEL, Jean-Marc TELLIER, François RUFFIN, Michel SALA, Aurélien TACHÉ, Xavier BATUT, Maxime LAISNEY, Élisabeth MARTIN,

Député.e.s.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

*Par tous les temps ils prenaient le large,  
Loin du port ils craignaient moins la mer, ses creux,  
Au large ses houles intempérantes,  
Qu'à terre le reflux de la loi des hommes  
Devant la déferlante des injustices*

*Pierre D, marin dieppois*

Mesdames, Messieurs

Le licenciement brutal, le 17 mars dernier, de 800 de ses marins par la compagnie P&O a littéralement sidéré la communauté maritime de part et d'autre de la Manche. Les personnels de cette entreprise ont appris de leur direction par simple message vidéo leur éviction la veille pour le lendemain ; ceux qui étaient encore à bord le jour ayant suivi la notification de leur licenciement ont été débarqués manu militari par des agents de sécurité, et les équipages ont été remplacés au pied levé par des salariés de pays tiers à bas coûts.

Sans précédent dans le secteur de par son ampleur, sa soudaineté et des méthodes marquées du sceau d'une grande violence sociale et symbolique, et pour autant pleinement assumée par les dirigeants et actionnaires de la compagnie, cette restructuration sauvage a été rendue possible par le passage sous pavillon chypriote des navires de la P&O ; ce qui autorise le recrutement de marins aux conditions d'emploi moins-disantes par une société de manning (placement) qui embauche notamment des marins issus de pays en développement.

Ce mauvais coup social a soulevé une vague d'indignation outre-Manche et amené les parlementaires britanniques à réfléchir à une réponse législative appropriée. En abandonnant les normes du pavillon britannique qui offrent, à l'instar du premier registre du pavillon français en vigueur au sein des compagnies transmanche établies dans notre pays, des garanties de sécurité maritime élevées en relation directe avec des conditions décentes de travail, de repos compensateur et de rémunération, le groupe P&O s'est engouffré de manière agressive dans une politique des

bas coûts - et des coups bas contre la concurrence ; une politique dite *low cost* de différenciation par le bas, consistant à vendre un service de qualité limitée à un prix sensiblement inférieur à ceux des concurrents qui répondent, eux, à un haut niveau d'exigences sociales, d'exigences de qualité et de sécurité indispensables à l'activité maritime régulière de transport de passagers et de fret.

### **La sécurité maritime, défi n° 1**

Le transport transmanche s'effectue dans un couloir de navigation des plus empruntés au monde avec 600 passages de navires par jour. La mer de la Manche et le détroit du pas de Calais constituent à la fois « un grand passage du monde, le plus fréquenté avec en Asie le détroit de Malacca » et « une petite mer franco-britannique ». <sup>(1)</sup>

La densité de trafic est telle dans cet espace réduit, où les eaux territoriales françaises et britanniques se rejoignent, formant au niveau du détroit une sorte de « mer domestique », que la question de la **sécurité maritime** - qui comporte la **sécurité des personnes** et la **prévention de la pollution** - est le défi n° 1 posé aux autorités publiques par ces échanges transmanche entre la France et le Royaume-Uni et la France et l'Irlande. La sécurité en mer repose sur l'observation de normes élevées pour les conditions de travail et de vie des équipages embarqués.

L'affaire P&O a mis en lumière l'émergence dans l'espace Manche d'un modèle dégradé à l'image de celui qui prévaut depuis de nombreuses années dans le transport maritime international, accéléré par la mondialisation et la libéralisation des échanges, et qui a fait perdre à notre pays plus de 1 000 emplois de marins.

Pour autant, le dumping social auquel s'adonnent désormais certaines compagnies maritimes européennes dans la Manche n'est pas une nouveauté dans les eaux intracommunautaires, ni même dans les eaux nationales. La situation en Méditerranée en est l'illustration : depuis l'entrée en vigueur du règlement européen du 7 décembre 1992 sur la libéralisation du cabotage <sup>(2)</sup>, les navires appartenant à des armements français, et immatriculés au premier registre du pavillon français, font face dans cet espace à une concurrence agressive, à armes inégales alimentée

---

(1) <http://atlas-transmanche.certic.unicaen.fr/fr/page-255.html>

(2) Règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil, du 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime).

par le libre recours à des pavillons européens équivalents au registre international français, moins-disant socialement.

### **Avant P&O, Irish Ferries a ouvert le bal en Manche**

En Manche, avant même le scandale des 800 marins licenciés de la P&O ferries, qui a jeté une lumière crue sur les réalités du dumping social, la compagnie Irish Ferries choisissait d'investir en juillet 2021 la ligne Calais-Douvres, celle dont le trafic est de très loin le plus intense. 40 des 120 rotations par jour sur toute la Manche se situent dans le détroit. 14 millions de passagers traversent par ce passage resserré qui concentre 70 à 80 % du trafic des ferries, tandis que 3 millions de personnes passent en Manche centre et ouest, au départ ou à l'arrivée des ports normands et bretons <sup>(3)</sup>.

Cette différenciation des niveaux de trafic fait dire aux opérateurs de ferries que le détroit « donne le la » du transmanche. L'arrivée d'Irish Ferries sur la desserte Calais-Douvres a introduit pour la première fois dans ces eaux un autre pavillon que le 1<sup>er</sup> registre français ou son équivalent britannique. En choisissant le pavillon chypriote très peu regardant socialement, la compagnie maritime créée en 1992 à Dublin a précipité la logique du dumping social et son corollaire, la concurrence déloyale, au cœur du trafic transmanche.

Jusqu'alors, le modèle social protecteur garanti incarné par le pavillon britannique ou français avait été globalement préservé des pratiques commerciales et sociales agressives, délétères à la fois pour la sécurité, pour les conditions de travail, pour la qualité de service et l'attractivité des métiers du bord.

### **Au détriment des compagnies vertueuses**

La comparaison des structures de coûts entre les opérateurs *low cost* – Irish Ferries et P&O - et les compagnies respectant les règles du premier registre du pavillon français est sans appel : le différentiel sur la masse salariale est de 80 % au bénéfice des premiers, ce qui entraîne une différence globale de plus de 30 %, si l'on considère l'ensemble des coûts de production et permet aux deux compagnies pratiquant le dumping social d'exploiter leurs navires à des tarifs et des prix défilant toute concurrence qui déstabilisent le marché.

---

(3) <http://atlas-transmanche.certic.unicaen.fr/fr/page-255.html>

On mesure déjà les effets de cette guerre des prix, initiée par Irish Ferries en 2021 et dans laquelle s'est engouffrée P&O début 2022, sur le fret avec des pertes de parts de marché importantes pour les opérateurs vertueux sur le plan de la sécurité et sur le plan social. Les deux compagnies établies en France à savoir, DFDS Seaways SAS dont le siège est à Dieppe, qui fait partie du groupe danois DFDS, qui opère cinq navires entre Dunkerque et Douvres, Calais et Douvres et Dieppe et Newhaven, et Brittany Ferries dont le siège social est à Roscoff, qui effectue des rotations avec neuf navires sur les lignes Caen-Portsmouth, Cherbourg-Poole, Cherbourg-Portsmouth, Saint-Malo-Portsmouth, Le Havre-Portsmouth, Roscoff-Plymouth et vers l'Irlande sont bien l'objet d'une forme de concurrence déloyale.

Cette concurrence à armes très inégales se niche dans les contrats de travail des marins. Les marins embauchés par P&O début 2022, pour remplacer les 800 personnels licenciés qui relevaient du régime social garanti par le pavillon britannique, l'étaient sur des salaires horaires de 3 à 4 £ contre 9,50 £ de l'heure pour le salaire minimum britannique. La presse britannique a examiné des contrats de travail de marins intérimaires remplaçant les titulaires licenciés. Elle évoque des contrats d'une durée de 17 semaines prévoyant que le membre d'équipage travaille 12 heures par jour, sept jours sur sept, soit un rythme de travail hebdomadaire de 84 heures. « Un marin indépendant employé par P&O avec un tel contrat pourrait, en théorie, gagner légalement environ 20000 £ par an, s'il était physiquement capable de supporter des semaines de 84 heures pendant 11 mois. Le marin moyen licencié par P&O gagnait 36 000 £ par an et bénéficiait de deux semaines de congé payés à terre pour deux semaines en mer. »<sup>(4)</sup> Frances O'Grady, secrétaire générale du British Trade Union Congress a dénoncé des « conditions de misère (...) Le licenciement délibéré de personnel expérimenté et syndiqué afin de le remplacer par des travailleurs intérimaires payés au rabais (...) des tactiques de casse des syndicats (...) des agissements de gangster ».

Un tel recul a conduit la classe politique en Angleterre à exiger une réponse législative de nature à garantir un salaire pour les marins *a minima* équivalent au salaire minimum national britannique. Mais le taux horaire n'est pas le seul paramètre aboutissant à un écart de compétitivité considérable.

---

(4) ITV News – 27 avril 2022.

## **14 jours de mer ici, 17 semaines là-bas : la question clé des rythmes de travail**

Avec les conditions salariales, trois autres paramètres discriminent les coûts de production, à savoir : l'organisation à bord et les conditions de travail ; les temps de repos et le coefficient ; enfin, les cotisations sociales. À titre d'exemple, les marins de DFDS effectuent des marées, un service général de 14 jours en alternance avec 14 jours de repos à terre, pleinement intégrés au salaire. Ce standard est indispensable au bien-être des marins, à l'attractivité de leur métier et à la sécurité à bord. Tous les témoignages et les expériences concordent : l'absence de repos compensateurs ou son insuffisance se paie cash sur le plan de la sécurité maritime ; durée, rythmes de travail et sécurité maritime sont fortement corrélés.

Chez P&O, le recours au pavillon chypriote et à un recrutement international dans des pays extra-européens à faible coût de main d'œuvre -qui peut contribuer à former jusqu'à 75 % de l'effectif à bord – est utilisé pour dynamiser un système protecteur qui garantissent le premier registre du pavillon français et son équivalent britannique ; la compagnie fait reposer l'exploitation des navires sur un temps passé en mer, un service général atteignant 17 semaines d'affilée pour les agents du bord et 4 semaines pour les officiers ; elle privilégie des contrats courts dont la durée est calée sur les 17 semaines de marée. A l'échéance du contrat, le travailleur doit signer un nouveau contrat d'embarquement à durée déterminée, s'il souhaite poursuivre sa collaboration, contrat qui ne rémunère pas comme il le faudrait les temps de repos indispensables à une exécution du service en pleine possession de ses moyens physiques. Or, les personnels qui viennent de pays tiers éloignés (Asie, Amérique latine) n'ont souvent d'autre choix que d'enchaîner ainsi les CDD.

### **Un modèle *low cost* qui divise par deux les emplois de marin**

Ce système, qui conjugue très bas salaires et très fortes amplitudes de travail, permet aux armements qui l'appliquent, en s'appuyant sur des pavillons de complaisance comme le pavillon chypriote, de diviser par un facteur deux le nombre de marins nécessaires à l'exploitation d'un navire avec un salarié pour un poste, contre deux salariés pour un poste pour les armements qui, à l'instar de DFDS et Brittany Ferries, intègrent pleinement dans le contrat les repos compensateurs indispensables.

Cette question du coefficient est pointée par les syndicats de marins comme par Armateurs de France comme étant un facteur déterminant des pratiques concurrentielles déloyales mises en œuvre dans le secteur

transmanche. Jeu sur le taux horaire et jeu sur les rythmes de travail et donc sur les effectifs d'exploitation sont les clés du modèle *low cost* qu'Irish Ferries et P&O ont déployé et cherchent à imposer en s'appuyant sur les 30 % de parts de marché du transmanche qu'elles détiennent déjà.

### **En l'absence d'un cadre européen commun suffisamment protecteur**

Depuis la mise en application du règlement européen du 7 décembre 1992, sur la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres, toutes les tentatives législatives et réglementaires de bannir les stratégies de concurrence déloyale des eaux communautaires ont montré leurs limites.

La volonté du législateur et du pouvoir exécutif - plus ou moins affirmée il est vrai - de faire prévaloir des normes protectrices pour le bien-être des gens de mer et la sécurité, pour préserver l'emploi maritime dans notre pays et notre souveraineté maritime s'est heurtée au primat du libre exercice des services au sein de l'Union résultant du modèle - théorique - de la concurrence.

La libre circulation des pavillons rend inopérants les garde-fous conçus pour encadrer peu ou prou la libéralisation du cabotage en Europe prescrite par le Conseil de l'Union européenne en 1992, à l'image de la règle de l'État d'accueil introduite à partir de 1999, estime la CGT des marins. Une étude juridique commandée en 2011 par le syndicat dressait le constat suivant : « l'objet du dispositif d'État d'accueil (État où a lieu le transport) était d'appliquer en matière de droit du travail aux équipages des navires étrangers effectuant des services de cabotage en France les mêmes dispositions législatives, réglementaires et administratives qui régissent les marins nationaux à bord de ces navires. Sa mise en œuvre aurait dû ainsi écarter les pratiques de dumping (conformément au considérant n° 17 des Orientations communautaires du règlement n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil <sup>(5)</sup>) et ne pas réduire le niveau général de protection

---

(5) « En vertu du principe de subsidiarité, les autorités compétentes peuvent établir des critères sociaux et qualitatifs afin de maintenir et d'élever les normes de qualité pour les obligations de service public, par exemple en ce qui concerne les conditions de travail minimales, les droits des voyageurs, les besoins des personnes à mobilité réduite ou la protection de l'environnement, la sécurité des passagers et des travailleurs ainsi que les obligations de conventions collectives et autres règles et accords concernant le lieu de travail et la protection sociale sur le lieu où le service est fourni. Afin de garantir des conditions de concurrence transparentes et comparables entre les opérateurs et de conjurer le risque de dumping social, les autorités compétentes devraient pouvoir imposer le respect de normes spécifiques sur le plan social et de la qualité du service. »

des travailleurs pour des raisons évidentes de cohésion économique et sociale. C'est pourtant la menace d'un lourd impact sur l'emploi national de marins, en raison des pratiques légales comme illégales associées à des pavillons tiers, qui ressort au 1<sup>er</sup> janvier 2011 du rapport du ministère de l'Écologie, du développement durable, des transports et du logement sur l'état de la flotte de commerce sous pavillon français au 1<sup>er</sup> janvier 2011 ».

Plus loin, la même étude concluait que « la réglementation actuelle et le décret 99-195 (sur l'état d'accueil, NDR), même révisés sont insuffisants et inefficaces pour faire face aux problématiques suivantes :

– **Conjurer le dumping** afin de supprimer les menaces qui pèsent sur la survie des compagnies basées sur le territoire national, immatriculant leurs navires en France et employant des marins nationaux ;

– **Garantir le respect des règles de l'État d'accueil**, en appliquant les mêmes droits aux marins qui travaillent en France, suivant la réglementation française ;

– **Pouvoir imposer des normes** sociales, environnementales et de qualité de service élevées comme condition d'accès à ces services pour toutes les compagnies, allant dans le sens d'une concurrence saine et loyale ;

– **Mettre en place des règles claires et identiques pour tous les armateurs** afin de garantir une égalité de traitement des compagnies et permettre une application efficace de la loi dans l'intérêt général ;

– **Permettre des contrôles rigoureux et exhaustifs** (à l'identique dans toutes les compagnies effectuant ce type de services) ;

– **Éliminer dans ces services les infractions aux règles de sécurité et de pollution en mer** afin de sauvegarder les vies humaines en mer et l'environnement maritime et côtier exceptionnel de la nation ».

Les échanges récents <sup>(6)</sup> de l'auteur de cette proposition de loi avec les syndicats montrent que ce constat établi en 2011 reste d'actualité. Le décret du 1<sup>er</sup> août 2014 relatif aux règles sociales de l'État d'accueil est impuissant à stopper le dumping social.

---

(6) Le 7 juin dernier, notamment, près 150 marins des compagnies transmanche DFDS et Brittany Ferries et leurs organisations syndicales CGT et CFDT participaient à Dieppe à une réunion d'échange sur les menaces liées au dumping social suite à l'affaire de P&O, organisée par l'auteur de cette proposition de loi et le maire de la ville.



## **Le Brexit : un appel d'air pour le dumping social**

Le Brexit est venu aggraver la menace d'une généralisation du dumping social en sortant les relations maritimes entre les ports français et le Royaume-Uni du cadre réglementaire européen. Son entrée en vigueur a **placé les échanges maritimes entre le Royaume-Uni et la France - qui relevaient jusqu'alors des règles du cabotage intracommunautaire - dans le monde encore plus déréglementé du transport maritime international.** Les compagnies les moins regardantes socialement y ont vu l'opportunité de développer des stratégies commerciales agressives afin de s'imposer sur ce marché du cabotage entre le continent et les côtes britanniques en cassant les prix. Les sociétés d'armement établies en France assurant des lignes maritimes régulières entre le continent et la Grande-Bretagne sont directement visées par cette offensive libérale qui se pare du discours lénifiant sur les vertus de la concurrence pour faire prévaloir une logique d'actionnaire au détriment d'une logique de métier et de service, au détriment des garanties de sécurité et du bien-être des gens de mer.

La loi du 3 mai 2005 <sup>(7)</sup> a institué le Registre international français (RIF), auquel des navires de commerce peuvent être immatriculés. Elle interdit l'immatriculation au RIF des navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires ou, selon une liste fixée par décret, des lignes régulières internationales. Elle interdit également l'immatriculation au RIF des navires exploités exclusivement au cabotage national. Les navires battant pavillon français exploités entre le continent et la Corse sont ainsi immatriculés au premier registre, qui offre un cadre social plus protecteur. Il en va de même de ceux opérant des lignes régulières entre les ports français et les ports anglais ou irlandais. **La fin du caractère intracommunautaire des liaisons transmanche avec l'Angleterre fragilise cette immatriculation au premier registre français et le modèle vertueux sur le plan social qu'elle implique.**

Depuis mars 2022, les syndicats de marins, tout comme les armements français du transmanche, ont tiré le signal d'alarme et alerté à plusieurs reprises les pouvoirs publics sur cette situation nouvelle d'accélération de la déréglementation et de recours au dumping social comme arme commerciale sur le transmanche. Les armateurs établis en République française ont annoncé la couleur en indiquant que si aucune disposition de nature à stopper cette concurrence déloyale n'était prise, ils n'auraient d'autres choix que de cesser leur activité ou d'adopter les mêmes

---

(7) Loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français.

dispositions que ceux de leurs concurrents britanniques qui utilisent un pavillon international moins disant socialement.

### **Risques pour la sécurité maritime et le bien-être des gens de mer**

Le statu quo est porteur de risques majeurs ; le dumping social constitue une menace tant pour la sécurité maritime, sécurité des personnes et prévention de la pollution, que sur le plan économique et social pour le secteur maritime français, et contre la souveraineté maritime de la France : c'est la conviction commune des acteurs français du cabotage maritime - salariés, organisations syndicales de marins et armateurs – partagée par les pouvoirs publics et les élus nationaux et locaux qui connaissent l'importance économique, sociale et culturelle de ces activités pour leurs territoires.

La sécurité constitue la première des exigences. Laisser se généraliser un modèle qui repose sur l'intensification des rythmes de travail et les bas salaires, c'est accroître le risque potentiel d'accident dans une zone de navigation des plus fréquentées au monde avec des équipages fatigués, moins expérimentés, moins bien formés, fragilisés par un fort turn-over des personnels et moins à même de faire face aux situations à risques qui peuvent survenir en mer de manière impromptue. Les conditions d'exploitation des navires et les conditions de travail des marins ne doivent pas servir de variable dans la quête de parts de marché supplémentaires suivant une logique d'exacerbation effrénée de la concurrence et de guerre commerciale encouragée par l'absence d'un socle minimal de règles communes.

### **Risques pour l'emploi marin en France**

En France, le transmanche, à travers l'ensemble des lignes opérées par DFDS et Brittany Ferries, représente près de 2500 emplois de marins français bien formés, expérimentés et reconnus pour leurs compétences. Il devient donc urgent de poser des règles d'encadrement de la concurrence mettant un frein au dumping social qui se fait au détriment des marins et qui menace l'équilibre économique des compagnies basées sur le territoire national, immatriculant leurs navires au 1<sup>er</sup> registre du pavillon français et assujetties à des règles protectrices pour la sécurité maritime et le bien-être des gens de mer.

À moyen terme, c'est la pérennité d'une filière des métiers maritimes, l'attractivité de ces métiers, la transmission des savoir-faire et le maintien d'une flotte marchande souveraine qui constituent les enjeux majeurs de

l'indispensable régulation du secteur transmanche et des lignes maritimes régulières en Méditerranée.

### **Risques pour notre souveraineté maritime**

La montée en puissance du dumping social dans le transport maritime menace notre souveraineté maritime et met à mal l'ambition affichée ces dernières années de garantir à notre pays ses besoins vitaux d'approvisionnement grâce à un périmètre de flotte stratégique marchande.

La loi Leroy du 20 juin 2016 <sup>(8)</sup> a permis de donner un début de traduction concrète au concept de flotte à caractère stratégique, au-delà du transport des hydrocarbures, domaine pour lequel la France s'est dotée en 1992 d'un dispositif visant à garantir ses capacités <sup>(9)</sup>. L'article 58 de la loi du 20 juin 2016 insère dans le code de la défense un article L. 2213-9 qui prévoit que « *les navires battant pavillon français peuvent être affectés à une flotte à caractère stratégique permettant d'assurer en temps de crise la sécurité des approvisionnements de toute nature, des moyens de communication, des services et des travaux maritimes indispensables ainsi que de compléter les moyens des forces armées* ».

Le décret n° 2017-850 du 9 mai 2017 <sup>(10)</sup> définit dans son article 1<sup>er</sup> la composition de cette flotte. Celle-ci comprend les navires et les emplois y afférents, répondant aux besoins de l'État en matière de transport, de ravitaillement, de services ou de travaux ainsi que ceux susceptibles d'assurer la sécurité et la continuité : des approvisionnements industriels, énergétiques et alimentaires du territoire métropolitain et des outre-mer ; des transports opérant dans le cadre d'une délégation de service public ; des services portuaires et des travaux maritimes d'accès portuaire ; de l'intervention et de l'assistance en mer des navires en difficulté ; des communications par câbles sous-marins ; de la recherche océanographique ; des travaux de production énergétique et d'extraction en mer.

### **La nécessité d'une flotte stratégique face aux crises**

Si la création de cette flotte stratégique est aujourd'hui au point mort, notamment parce que la définition de ses missions reste un chantier inabouti, elle n'en demeure pas moins une proposition tout à fait pertinente et nécessaire pour garantir demain à notre pays des capacités d'autonomie

---

(8) Loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue.

(9) Loi n° 92-1443 du 31 décembre 1992 portant réforme du régime pétrolier.

(10) Décret n° 2017-850 du 9 mai 2017 relatif à la composition et à la mise en œuvre de la flotte à caractère stratégique, pris pour l'application de l'article L. 2213-9 du code de la défense.

de transport et de manœuvre maritime civils en temps de crise. **La constitution d'un périmètre de flotte marchande stratégique et la définition de ses missions doit aller de pair avec une réflexion sur les emplois, les métiers, les marins, femmes et hommes, disponibles aujourd'hui et demain pour le fonctionnement de cette force maritime civile de crise.**

**La présente proposition de loi appelle à la reprise rapide des travaux sur la flotte stratégique pour compléter les dispositifs réglementaires qui conditionnent sa création effective, travaux qui devrait inclure de notre point de vue une réflexion sur la pérennité de nos emplois de marins** afin de garantir dans notre pays l'existence dans la durée d'une force civile de marins à caractère stratégique.

### **Des possibilités d'agir contre la spirale du dumping social**

La nécessité de mettre un terme à la spirale du dumping social compte tenu des risques multiples qu'elle fait peser sur le secteur maritime ne fait pas débat en son principe.

La jurisprudence de la Cour de Justice de l'Union européenne est constante dans l'affirmation qu'un État membre est en droit de prendre des dispositions visant à empêcher des prestataires de tirer parti de façon abusive des principes du marché intérieur. Par ailleurs, selon le paragraphe 2 de l'article 3 du règlement européen du 7 décembre 1992 <sup>(11)</sup>, pour les navires pratiquant le cabotage avec les îles, toutes les questions relatives à l'équipage relèvent du droit de l'État d'accueil.

**La jurisprudence de la Cour de Justice européenne définit la notion de « raisons impérieuses d'intérêt général », laquelle confère aux États membres la possibilité, pour sauvegarder cet intérêt, d'agir en atténuation du principe de libre prestation de services prévu par l'article 56 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.** Parmi ces raisons impérieuses reconnues par la Cour figure la protection des travailleurs.

Cette notion, au sens que lui donne la jurisprudence de la Cour, couvre au moins les justifications suivantes : l'ordre public, la sécurité publique et la santé publique, au sens des articles 52 et 62 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, le maintien de l'ordre social, des objectifs de politique sociale, la protection des destinataires de services, la

---

(11) Règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil, du 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime)

protection des consommateurs, **la protection des travailleurs, y compris la protection sociale des travailleurs**, la préservation de l'équilibre financier du système de sécurité sociale, la lutte contre la fraude, **la lutte contre la concurrence déloyale**, la protection de l'environnement... Le constat d'utilisations abusives et répétitives de la règle de l'État du pavillon devrait permettre de déroger au principe du bénéfice de l'État du pavillon pour imposer le pavillon de l'État d'accueil.

Face au dumping social, la volonté politique d'agir passe par une politique de contrôle plus forte ; ce qui suppose de doter les services de l'État des moyens y afférents afin d'être véritablement en capacité d'établir, quand il y a lieu, les pratiques de concurrence déloyale. Enfin, l'article 151 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne fait reposer la politique sociale de l'Union comme celle des États membres sur le principe de « *l'amélioration des conditions de vie et de travail, permettant l'égalisation dans le progrès, une protection sociale adéquate* ».

En ce sens, le dumping social, dont la notion existe en droit communautaire, est contraire au droit communautaire, dont l'objectif est clairement celui de l'amélioration des conditions de vie et de travail, et non l'inverse. La liberté de prestation de services en matière de transport maritime doit être compatible avec cette finalité et non lui porter atteinte.

### **Une charte de bonne volonté mise au panier par les tenants du *low cost***

En riposte à la situation dans la Manche, le Gouvernement a confié au cours de l'été 2022 à l'inspection générale des affaires maritimes et à l'inspection générale de l'environnement et du développement durable, une mission pour étudier les voies et moyens de mieux réguler l'exploitation des services de cabotage maritime, afin d'éviter que la recherche de la compétitivité dans ce domaine ne soit atteinte à travers une dégradation profonde des conditions sociales des gens de mer.

Dans le prolongement de cette mission, le ministre en charge de la Mer, le secrétaire d'État Hervé Berville a évoqué le 8 novembre dernier, lors des assises de la Mer à Lille, l'hypothèse d'une interdiction de « l'accès, au départ ou à l'arrivée d'un port français, à tous les navires qui pour des liaisons régulières ne respecteraient pas des normes sociales élevées ». Un amendement au projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2023 avait d'abord été évoqué comme moyen d'agir par le

ministre, sans que le Gouvernement n'ait finalement rien ajouté en ce sens au texte.

En parallèle, le Gouvernement, qui travaille avec son homologue britannique à la recherche d'une réponse semblable des deux côtés de la Manche, a soumis aux acteurs du transmanche la proposition d'une « *charte d'engagement volontaire pour la protection des gens de mer dans le transmanche* ». Bien que ce texte n'ait aucune portée juridique, il a été rejeté sans ménagement - et sans surprise - par les deux sociétés <sup>(12)</sup> alors qu'avec leur modèle *low cost*, tourné exclusivement vers la recherche du profit maximal, elles tentent de dynamiter le modèle transmanche qui prévaut. Aujourd'hui, malheureusement, les déclarations des dirigeants de P&O et d'Irish Ferries laissent à penser que cette initiative n'aboutira pas.

### **Légiférer pour des raisons impérieuses d'intérêt général**

Si la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne a servi de tremplin à l'offensive *low cost* sur le transmanche, parce que les garde-fous intracommunautaires ont volé en éclats, les deux États concernés au premier chef ne sont pas dépourvus de moyens de réagir et de contrer cette offensive de déréglementation en faisant prévaloir l'intérêt général.

Premier constat, là où se joue l'essentiel du trafic transmanche, sur la liaison Douvres-Calais, qui concentre 70 % à 80 % des flux, les eaux territoriales françaises et britanniques se touchent et forment une sorte de « mer domestique » commune aux deux nations. Celles-ci sont donc, dans cet espace, en pleine maîtrise de souveraineté, ce qui leur donne toute latitude pour prendre le cas échéant des mesures motivées encadrant l'exploitation des ferries pour défendre la sécurité, le bien-être des gens de mer et leurs intérêts souverains. En effet, l'article 2 de la convention de Montego Bay du 10 décembre 1982 dispose que « *la souveraineté de l'État côtier s'étend, au-delà de son territoire et de ses eaux intérieures [...], à une zone de mer adjacente désignée sous le nom de mer territoriale* ». Par ailleurs, si l'article 3 de la convention de Rome du 19 juin 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles prévoit que « *le contrat est régi par la loi choisie par les parties* », son article 7, relatif aux lois de police, dispose que : « *lors de l'application [...] de la loi d'un pays déterminé, il pourra être donné effet aux dispositions impératives de la loi d'un autre pays avec lequel la situation présente un lien étroit, si et dans la mesure*

---

(12) Lors d'une réunion de présentation de la charte d'engagement volontaire aux acteurs économiques du transmanche à laquelle participait l'auteur de cette PPL, organisée par le cabinet du Secrétaire d'Etat à la Mer, le 30 novembre 2022 à Matignon, les représentants de P&O et d'Irish Ferries n'ont pas fait mystère de leur réserve quant à cette démarche, sinon de son rejet pur et simple en défendant leur modèle.

*où, selon le droit de ce dernier pays, ces dispositions sont applicables quelle que soit la loi régissant le contrat ». De ce fait, si le contrat de travail d'un marin embarqué sur un navire battant pavillon étranger et naviguant dans les eaux territoriales françaises, est la loi du pays du pavillon, « ce choix ne peut priver le travailleur d'une protection, minimale que lui assure la loi du lieu d'exécution du travail », comme le rappelle Patrick Chaumette. Il précise que la loi du lieu d'exécution du travail « ne peut être écartée en tant que loi de police, participant à l'ordre public social »<sup>(13)</sup>.*

Deuxième constat, le principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres, qui a souvent été opposé à tous ceux qui défendaient un droit plus protecteur, ne s'applique plus dans cet espace de la Manche entre ces deux États, la France et le Royaume-Uni, dont le second n'est plus membre de l'Union européenne. **On peut donc considérer, au regard de l'étendue du préjudice causé par le dumping social et par l'exercice d'une concurrence déloyale aux effets économiques et sociaux délétères, que chacune des deux parties au trafic transmanche est fondée, au titre de mesure de police, pour des raisons impérieuses d'intérêt général dont la sécurité maritime, la protection sociale des travailleurs, la lutte contre la concurrence déloyale, la protection de l'environnement... à interdire l'accès à ses ports aux navires de transport de passagers et de fret assurant un service de ligne régulière entre les deux pays dont les contrats d'embarquement des marins ne souscrivent pas aux règles sociales de l'État d'accueil.**

La proximité géographique entre la France et le Royaume-Uni ; l'influence décisive – attestée depuis le Moyen-Âge - de ce facteur géographique sur le développement des échanges économiques entre nos deux pays ; le caractère indispensable de ces échanges au bon fonctionnement des économies des deux pays et à leur cohésion sociale ; la circulation maritime quotidienne qu'ils génèrent à travers la mer de la Manche au départ ou à l'arrivée des ports français ; l'importance des flux de transport maritime dans la mer de la Manche et le détroit du pas de Calais ; les enjeux de sécurité maritime, sécurité des personnes et prévention de la pollution, liés à cette densité du trafic transmanche ; la forte corrélation qui existe entre des conditions de travail des gens de mer – rémunération, niveau de formation, de qualification, durée et rythmes de travail – et les garanties élevées de sécurité maritime ; la protection

---

(13) Patrick Chaumette, « Droit social des gens de mer », dans Jean-Pierre Beurrier (dir.), Droits maritimes, Paris, Dalloz, 2014, p.902.

nécessaire du bien-être des gens de mer, de l'emploi maritime et de la souveraineté maritime de notre pays contre une concurrence déloyale qui repose sur la recherche d'un avantage économique à travers l'abaissement des conditions sociales ; les enjeux de souveraineté attachés à la préservation d'une flotte stratégique marchande et des emplois de marins y afférents : l'ensemble de ces considérations et motifs d'intérêt général appellent à prendre des dispositions fortes contre le dumping social dans le cabotage maritime. En conséquence de quoi :

**L'article 1<sup>er</sup>** de la proposition de loi prévoit que l'accès au départ ou à l'arrivée d'un port français de la Manche pour les navires assurant les liaisons régulières entre la France et son voisin le Royaume-Uni est conditionné à l'application de normes sociales qui ne sauraient être inférieures à celles prévues par le premier registre du pavillon français et ce quel que soit le pavillon choisi par les compagnies armant les navires effectuant ces rotations. L'article 1<sup>er</sup> vise à garantir aux gens de mer travaillant sur ces navires, quelle que soit leur nationalité, une rémunération qui ne puisse être inférieure à celle prévue par la convention collective dont jouissent les marins français travaillant à bord de navires battant pavillon français et immatriculés au premier registre. Il vise aussi à garantir des rythmes de travail fondés sur l'alternance de jours de mer/ jours de repos à terre dans laquelle le nombre de jours de mer ne peut excéder en durée celui prévu par les normes fixées dans la convention collective dont jouissent les marins français travaillant à bord de navires battant pavillon français et immatriculés au premier registre. De même, le nombre de jours de repos à terre ne doit pas être inférieur à celui prévu par ces normes.

Pour assurer le respect de cette disposition, **l'article 2** instaure une sanction. Il punit le non-respect des dispositions de l'article 1<sup>er</sup> d'une amende de 3 750 euros, montant comparable à l'amende infligée en application de l'article L. 5566-2 du code des transports pour sanctionner les amateurs qui ne feraient pas bénéficier les gens de mer du régime de protection sociale prévu par le dispositif de l'État d'accueil. La constatation des infractions est régie par le chapitre VII du titre VI du livre V de la cinquième partie du code des transports.

Enfin, disposition complémentaire à celle de l'article 1<sup>er</sup>, **l'article 3 modifie** l'article L. 5611-3 du code des transports pour prévoir que les navires transporteurs de passagers armés par des compagnies établies en France assurant des lignes régulières en Manche entre les ports français et les ports britanniques ne peuvent pas être immatriculés au registre international français.



## PROPOSITION DE LOI

### Article 1<sup>er</sup>

- ① Le chapitre II du titre VI du livre V de la cinquième partie du code des transports est complété par un article L. 5562-4 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 5562-4.* – Les dispositions légales et les stipulations conventionnelles applicables aux gens de mer employés sur les navires de transport de passagers assurant des lignes régulières reliant la France hexagonale au Royaume-Uni qui ne battent pas pavillon français sont celles applicables aux gens de mer embarqués sur des navires de transport de passagers battant pavillon français et immatriculés au premier registre assurant des lignes régulières reliant la France hexagonale au Royaume-Uni, pour :
- ③ « 1° Le salaire et le paiement du salaire, y compris les majorations pour les heures supplémentaires ;
- ④ « 2° Le rythme de travail, et en particulier, le nombre de jours effectués en mer et le nombre de jours de repos à terre. »

### Article 2

- ① Après l'article L. 5566-1 du code des transports, il est inséré un article L. 5566-1-1 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 5566-1-1.* – Est puni d'une amende de 3 750 € le fait pour l'armateur, l'employeur ou la personne faisant fonction de méconnaître les dispositions du 1° ou du 2° de l'article L. 5562-4.
- ③ « L'amende est prononcée autant de fois qu'il y a de gens de mer concernés. »

### Article 3

À la fin du 1° de l'article L. 5611-3 du code des transports, les mots « ou, selon une liste fixée par voie réglementaire, des lignes régulières internationales ; » sont remplacés par les mots : « , des lignes régulières

reliant la France hexagonale au Royaume-Uni et, selon une liste fixée par voie réglementaire, d'autres lignes régulières internationales ; ».



