



...la proposition de loi visant à lutter contre le dumping social sur le transmanche

ASSURER UNE CONCURRENCE LOYALE SUR LE TRANSMANCHE : UN TEXTE BIENVENU QUI RÉPOND À UNE SITUATION URGENTE

La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat a **adopté**, le 13 juin 2023, le rapport de Nadège Havet sur la **proposition de loi visant à lutter contre le dumping social sur le transmanche** adoptée par l'Assemblée nationale.

Ce texte poursuit un **triple objectif** :



Rétablir une **concurrence loyale** sur le transmanche en empêchant toutes les pratiques de **dumping social** qui s'y sont développées ;



Assurer la **sécurité des navigations** et éviter le risque de **pollution marine** sur la Manche, qui est la seconde route maritime la plus fréquentée au monde ;




Préserver l'usage du **pavillon français** sur le transmanche et éviter la disparition d'un pan entier de la marine marchande française, préjudiciable pour notre **souveraineté**.

Pour la commission, ce **texte répond efficacement** par des mesures concrètes aux **pratiques de dumping social** apparues depuis deux ans sur le transmanche. Afin de permettre une mise en œuvre rapide de ces dispositions, la commission n'a **pas proposé d'amendements** au texte transmis par l'Assemblée nationale auquel elle a émis, à l'unanimité, un **avis favorable**.

1. UNE CONCURRENCE SUR LE TRANSMANCHE DÉSÉQUILBRÉE PAR UN FORT « *DUMPING SOCIAL* » DEPUIS DEUX ANS

A. L'APPARITION D'UNE CONCURRENCE DÉLOYALE SUR LE TRANSMANCHE

Le transmanche est une route maritime très fréquentée, en particulier dans le Pas-de-Calais. Plusieurs dizaines de traversées ont lieu par jour entre la France et le Royaume-Uni.

Historiquement, trois compagnies armaient des navires de passagers pour relier la France et le Royaume-Uni : *Brittany Ferries*, *DFDS* et *P&O Ferries*. Elles opéraient sous pavillon français ou britannique, et avaient des normes sociales assez similaires. 

En 2021, dans un contexte général de diminution du trafic maritime et *via* le tunnel sous la Manche, un nouvel opérateur, *Irish Ferries*, entre sur ce marché. Ses navires battent le pavillon chypriote, aux règles sociales moins protectrices que les pavillons français et britannique.

Ce statut lui permet d'avoir des coûts de personnel 60 % inférieurs à ceux des autres compagnies, et de pouvoir vendre des billets à des prix inférieurs avec une marge équivalente.

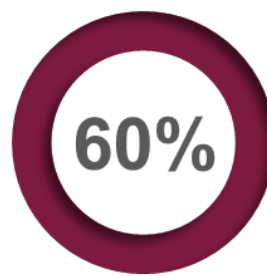


Réduction des tarifs des billets permise par le recours à une main-d'œuvre à bas coût

Dans ce contexte, P&O Ferries décide, en mars 2022, de **licencier** par courriel et sans préavis **des centaines de gens de mer** britanniques et de les remplacer aussitôt par une main-d'œuvre moins bien rémunérée. La compagnie change également le pavillon de ses navires.



Gens de mer britanniques licenciés par P&O Ferries en mars 2022



Réduction des coûts salariaux pour les compagnies qui embauchent de la main-d'œuvre à bas coût

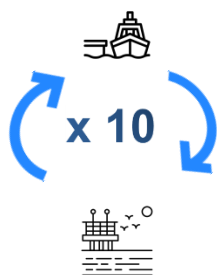
Ces pratiques, qui constituent un élément de concurrence déloyale, pèsent lourdement sur les deux compagnies qui appliquent des normes sociales plus protectrices des gens de mer.

B. LA NOUVELLE DONNE, UNE MENACE POUR LES INTÉRÊTS FONDAMENTAUX DE LA FRANCE

Cette situation est triplement préjudiciable aux intérêts fondamentaux de la France.



Tout d'abord, elle porte atteinte à la **sécurité des navigations** et accroît les risques de **pollutions marines**.



Les compagnies historiques ont un système de **parité** entre **temps à bord** et **temps à terre**, et des temps d'embarquement en mer pour les gens de mer n'excédant pas **14 jours**. Dans les compagnies moins-disantes, les gens de mer passent au moins les **deux tiers de l'année** et des périodes consécutives de **6 semaines à bord** - le chiffre de 90 jours a même été évoqué. Or, les navires sur le transmanche peuvent effectuer jusqu'à **10 manœuvres d'accostage par jour**. Les **rythmes de travail sont donc élevés** pour les équipages, avec une quasi-impossibilité de se reposer alors que ces opérations fréquentes impliquent des bruits et des vibrations permanentes.

L'**épuiement au travail** est une source majeure d'accroissement du risque d'**accidents maritimes**. Il ne serait pas raisonnable d'attendre qu'une catastrophe humaine ou écologique arrive pour légiférer.



En outre, cette concurrence déloyale risque fortement de conduire à la **disparition** d'un pan entier de la **marine marchande française** et le licenciement des gens de mer français travaillant sur le transmanche. Le pavillon français n'est pas en effet assez compétitif face à ce nouveau type de concurrence. Compte tenu du caractère stratégique de ce secteur pour la France, cette situation est de nature à fragiliser sérieusement l'**organisation sociale** et **économique** de notre pays.



Plus périlleux encore, la probable disparition du pavillon français sur le transmanche porte atteinte à la **souveraineté de la France**. Des navires opérant sur le transmanche ont déjà été utilisés à plusieurs reprises pour convoier des troupes françaises et du matériel sur divers terrains d'opérations à l'étranger. Le contexte géopolitique actuel rend vital pour la France de conserver des capacités de déploiement rapide de son armée dans le monde entier.

2. LE TEXTE ADOPTÉ À L'ASSEMBLÉE NATIONALE RÉPOND EFFICACEMENT AUX DÉSÉQUILIBRES ACTUELS

Le texte adopté à l'Assemblée nationale comprend deux principales mesures :



il rend applicables aux lignes transmanche le SMIC et les minima de branche pour la détermination de la rémunération horaire des gens de mer ;



il instaure un principe de parité entre temps à bord et temps passé à terre pour les gens de mer. Il est renvoyé à un décret en Conseil d'État le soin de déterminer une durée d'embarquement maximum. Ce décret s'appuiera sur une étude scientifique en cours sur le lien entre fatigue des marins et sécurité des navigations.

Cette équivalence entre temps en mer et temps à terre est un élément essentiel du dispositif. Le temps plus élevé passé à bord par les gens de mer des compagnies les moins-disantes explique une forte part des écarts salariaux et peut être la source d'un épuisement dangereux.



Un dispositif de sanctions fortes, tant administratives que pénales, vise à permettre une application réelle du texte. Ces sanctions sont surtout financières. Toutefois, lors de la troisième infraction constatée, une interdiction d'accoster dans un port français peut être prononcée par le juge pour les navires de la compagnie concernée.



Le texte exige donc l'**application** du droit français sur des liaisons internationales **hors du territoire français**, ce qui est désigné par la notion de **loi de police**.



Les lois de police



Selon le **règlement Rome I**, « une loi de police est une disposition impérative dont le respect est jugé crucial par un pays pour la sauvegarde de ses intérêts publics, tels que son organisation politique, sociale ou économique, au point d'en exiger l'application à toute situation entrant dans son champ d'application, quelle que soit par ailleurs la loi applicable au contrat ».

Le législateur a donc la capacité d'exiger son respect même hors du territoire français afin d'assurer la sauvegarde de ses intérêts publics.



Le **parlement britannique** a adopté une **loi de police** portant également sur le transmanche le 28 mars dernier. Elle devrait entrer en vigueur début 2024. Elle concerne seulement le **salaire minimum**. Cette initiative britannique ne saurait porter ses fruits sans une pleine coordination avec la France.

Le texte adopté par les députés ne concerne pas que le transmanche. Les **sanctions** prévues pour ce cas y sont transposées à d'autres situations de concurrence déloyale qui peuvent se rencontrer sur d'autres façades maritimes dans le cadre de l'application du **régime dit de « l'État d'accueil »**.

Dans les liaisons entre deux ports français, notamment entre le continent et la Corse, quel que soit le pavillon du navire, celui-ci doit respecter les principales règles du droit social français. Ce dispositif dit de « l'État d'accueil » **est complexe à faire respecter**. Afin de rendre plus efficace la lutte contre le non-respect de ce dispositif, des **sanctions administratives** analogues à celles prévues pour le cas du transmanche sont créées. Les **sanctions pénales** existantes sont également renforcées.



Cette **proposition de loi** répond avec **efficacité** à une **situation d'urgence**. Or, même promulguée, son **application** serait **suspendue** à la prise de plusieurs **décrets**.

Dans ces conditions, afin qu'elle puisse rapidement produire ses effets et être appliquée en même temps que la loi britannique, la commission, sur la proposition de sa rapporteure, a émis un avis favorable à l'adoption par le Sénat sans modification du **texte adopté à l'Assemblée nationale**.

Bien que certaines sanctions proposées puissent présenter un risque contentieux potentiel au regard du principe de proportionnalité, la commission estime indispensable d'agir avec célérité au regard de la situation sur le transmanche.



La **procédure accélérée** n'ayant **pas** été **déclarée**, la durée de la navette parlementaire pourrait en effet ne pas laisser assez de temps au gouvernement pour prendre les décrets d'application avant janvier 2024.

POUR EN SAVOIR +

- **Avis budgétaire « Transports » sur le projet de loi de finances pour 2023**



Jean-François LONGEOT

Président

Sénateur du Doubs

(*Union centriste*)



Nadège HAVET

Rapporteure

Sénatrice du Finistère
(*Rassemblement des
démocrates, progressistes et
indépendants*)

[Commission de l'aménagement
du territoire
et du développement durable](#)

Téléphone : 01.42.34.23.20

Consulter le dossier législatif :

[https://www.senat.fr/dossier-
legislatif/ppl22-469.html](https://www.senat.fr/dossier-legislatif/ppl22-469.html)

