

Didier Le Gac

*Remarque : Cette contribution est basée sur l'intervention orale du député Didier Le Gac à l'occasion de sa participation à la première table ronde du Colloque « Dumping dans le transport transmanche : Quelles réponses française, européenne et internationale ? », organisé par la Faculté de droit de Boulogne/mer et le Laboratoire de Recherche Juridique LARJ, le 25 janvier 2024 à Boulogne-sur-Mer. Les propos repris dans cette contribution sous forme de synthèse, s'inscrivent donc avant la publication des décrets d'application et l'entrée en vigueur de la loi du 26 juillet 2023 sur la lutte contre le dumping social dans le secteur du transmanche, dont le député était le rapporteur.*

Tout d'abord, je suis député du Finistère, un département qui a vu naître dans les années 60 au prix d'une aventure extraordinaire, et à l'initiative de paysans bretons, la Brittany Ferries.

Il y a deux grands piliers économiques en Bretagne : l'agriculture et la mer. C'est donc tout naturellement que je me suis tourné, en tant qu'élu, vers ces deux sujets. A l'Assemblée nationale je suis par exemple membre du Conseil Supérieur des Gens de Mer depuis mon premier mandat en 2017.

Concernant la réponse française au dumping social dans le transmanche, une première remarque : nous avons, comme législateurs, été très réactifs pour répondre à cette pratique. Ainsi, si on revient sur la chronologie :

- En mars 2022 la compagnie P&O licencie 800 marins immédiatement remplacés par des marins aux conditions de rémunération et de repos moins-disantes.
- En novembre 2022 : à l'occasion de « l'appel de Saint-Malo » et à l'initiative de Jean-Marc Roué, les parlementaires normands et bretons, ainsi que le Gouvernement, sont alertés de l'urgence de la situation, et de la nécessité d'agir pour sauver les armements français concernés face à une concurrence qui pratique le moins-disant social, le dumping social.
- Quelques jours après, à l'occasion des Assises de la Mer, à Lille, le Secrétaire d'Etat chargé de la Mer, Hervé Berville, déclare aux armateurs que le message est bien reçu et que, oui, il faut agir. Une réponse sera construite dans les prochains mois.
- Le 31 janvier 2023 une Proposition de Loi est ensuite déposée à l'Assemblée ; texte qui sera adopté en première lecture par l'Assemblée le 28 mars 2023, soit un an après le débarquement des marins de P&O.
- Après son examen en première lecture par le Sénat, le texte revient en deuxième lecture à l'Assemblée nationale où il est voté le 19 juillet 2023, à l'identique. En effet, pour aller vite et tenir compte des dangers qui pèsent sur les emplois dans le secteur du transmanche, il nous fallait adopter la même version que celle du Sénat, au risque de s'engager vers un nouvel examen du texte et une commission mixte paritaire.

Il faut souligner que cette rapidité est bien la preuve que le bicamérisme a parfaitement fonctionné et démontré son utilité : le texte a ainsi été enrichi, précisé et sécurisé, à l'occasion des échanges entre les deux chambres et de la navette parlementaire.

Il aura donc fallu un peu plus d'une année, de mars 2022 à juillet 2023 pour que le politique s'empare d'un sujet, que les parlementaires légifèrent et qu'une réponse soit apportée.

Néanmoins cela n'a pas été simple. En tant que politique je m'étais fixé des objectifs : lutter contre des conditions sociales déplorables rencontrées chez certains armateurs étrangers ; préserver

l'emploi (je rappelle d'ailleurs que la BAI était déjà en difficulté 2 ans avant avec l'effet ciseau du brexit, et de la crise du covid durant laquelle les navires sont restés au quai pendant des mois). Enfin, il s'agissait d'agir pour renforcer la sécurité maritime et la prévention des pollutions marines. C'est un sujet que je connais bien, étant élu du Finistère et d'une circonscription qui a vu le naufrage et la marée noire de l'Amoco Cadiz en 1978.

Ce dernier point est fondamental. Pourquoi ?

Du point de vue juridique (et les débats de la journée y reviendront) il a fallu justifier et fonder l'intervention du législateur français dans un domaine très marqué par le droit international, avec les compétences de l'OMI et de l'OIT notamment, mais aussi par le droit européen. Le risque était ainsi de se mettre en difficulté en se plaçant en dehors du champ de compétences du législateur et de se voir reprocher d'intervenir dans les compétences de l'Union Européenne, ou dans le droit du travail d'un autre Etat.

C'est pourquoi nous avons retenu le principe d'une « loi de police » afin de construire notre texte de loi. Précisément, il s'agissait de se placer dans le cadre du règlement « Rome I » qui dispose notamment que, à partir du moment « où une disposition impérative dont le respect est jugé crucial par un pays pour la sauvegarde de ses intérêts publics (...) », une intervention est possible. C'est sur cette disposition que nous nous sommes appuyés pour légiférer dans ce domaine, en considérant que la sauvegarde de la sécurité maritime passe par de bonnes conditions de travail, de repos et de rémunération des marins.

Pour conclure, je rappelle à nouveau que le travail parlementaire a été exemplaire : ma proposition de loi a été discutée, amendée par plusieurs autres députés de différents groupes, il y a eu un véritable consensus, large, à l'Assemblée. Les parlementaires savent - contrairement à certaines images – travailler ensemble et trouver des compromis. Je souligne d'ailleurs que deux autres projets de textes avaient été déposés sur ce sujet et qu'ils ont permis d'enrichir le texte initial.

Ainsi, ma proposition de loi qui ne comportait qu'un élément sur la rémunération des marins par un salaire minimal conventionnel obligatoire, a été complétée grâce au travail parlementaire pour aller encore plus loin, en introduisant des dispositions sur la parité entre temps de travail et temps de repos.

La loi a ensuite été promulguée le 26 juillet et le gouvernement travaille désormais à l'élaboration de deux décrets d'application qui doivent venir préciser les modalités pratiques du texte, les contrôles et les sanctions. Ces décrets nécessitent des consultations et également l'avis du Conseil d'Etat pour l'un d'entre eux ; ils sont attendus pour le printemps (*les décrets ont effectivement été signés le 19 mars 2024, ndlr*).