

Jean-Marc Roué

Les échanges économiques entre le continent européen et les îles britanniques par voie maritime existent depuis longtemps et ont été au fil des siècles précurseurs de beaucoup d'évolutions du Shipping international. Ceci étant, au vu de la proximité des deux territoires qui nécessite d'importantes capacités de transport, au vu du besoin des populations, notamment au Royaume Uni (70 millions d'habitants), les dispositions techniques se sont spécialisées sur le transport maritime dit du RORO et du Ropax. Le RORO qualifie des équipements portuaires et maritimes qui proposent des services de transport de poids lourds sans le voyage des chauffeurs. Ce type de transport est aussi appelé Non-accompagné. Le Ropax combine le transport de poids lourds accompagné ou non-accompagné et aussi le transport de tout type de véhicules tourisme ou individuels avec leurs passagers. D'ailleurs, ces navires permettent aussi à des voyageurs sans véhicule de se faire transporter du point de départ au point d'arrivée. Ces descriptions techniques sont nécessaires pour comprendre les choix qui ont été réalisés par les opérateurs au fur et à mesure des évolutions.

En effet, le dispositif du Transmanche aujourd'hui entre la France et le RU est quasi essentiellement assuré par des navires Ropax car il y a des quantités importantes de passagers avec ou sans véhicule ainsi que des milliers de camions à traverser la Manche dans les deux sens chaque jour !

La classification de ces deux types de navires a une importance dans les effectifs alloués à l'armement du bateau dû à la sécurité de la navigation. En effet, dès que votre navire dépasse un quota de 22 personnes à bord (équipage + voyageurs), il est classé dans les Ropax et doit donc être armé par un minimum de 37 personnes afin d'assurer la sécurité de l'ensemble des personnes à bord en cas de sinistre en mer.

Il y a donc sur la Manche au départ des ports Français de Roscoff à Dunkerque 24 ferries de type Ropax qui assurent le service tous les jours en prenant indifféremment camions avec ou sans chauffeurs, véhicules de tourisme avec leurs passagers et aussi des voyageurs piétons. Le service Transmanche ferry est depuis 1994 également réalisé par la société d'exploitation du tunnel sous la Manche, la société Getlink ex-Eurotunnel.

Depuis l'entrée dans la CEE des îles britanniques (1973) et surtout depuis l'entrée dans le marché commun (1993) de ces îles outre-Manche, les volumes transportés ont été en forte croissance jusqu'à 2008 en passagers et jusqu'à 2019 en véhicules industriels (poids-lourds).

Le nombre de bateaux et leur taille ont évolué au vu de ce marché grandissant.

Ceci étant, jusqu'en 2021, sans aucun dispositif de régulation, l'ensemble des compagnies assurant le service Transmanche le faisait avec le choix soit du pavillon britannique soit du pavillon français premier registre, et ceci même s'il y a eu des évolutions importantes en nombre de compagnies et de cessions ou disparitions d'opérateurs. Un *modus vivendi* partagé existe donc jusqu'à cette date.

En 2021, se préparant à ce que le Brexit ait un effet négatif sensible (moins 20%) sur les échanges de marchandises entre le continent et le Royaume-Uni, le port de Calais qui recevait un très gros investissement d'infrastructures (nouveau port, plus de 600 millions d'euros) dimensionné selon les conditions de volume connu d'avant Brexit, a sollicité un nouvel opérateur maritime, Irish Ferries, pour ouvrir un service entre Calais et Douvres. Ce service

venait en concurrence des deux autres compagnies maritimes et de Getlink, déjà présents sur ce marché et sur ce secteur géographique, le Calaisis. En soi, cette évolution ne devrait pas être très décriée. Sauf que DFDS entrant comme nouvel opérateur en 2012 sur la route Calais-Douvres s'est vu exigé de la part de l'autorité gestionnaire du port de Calais d'armer ses navires au pavillon français afin de ne pas créer de conflit social sur cette place maritime.

Irish Ferries, depuis 2005, arme ses navires aux pavillons les plus économiques du marché au détriment des normes de protection sociale habituellement en vigueur sur le Transmanche. L'armement irlandais a donc appliqué les mêmes dispositions d'armement sur les navires qu'il mettait en service sur la route Calais Douvres que sur le reste de sa flotte.

Aucune loi n'interdit cela. Cela étant, le modus vivendi du Transmanche connaît alors l'évolution la plus négative depuis des décennies au vu des conditions sociales appliquées aux équipages. La différence de coût social entre les pavillons français et britanniques et le pavillon chypriote utilisé par Irish Ferries est de 60%. Autrement dit, si le coût social d'un ferry battant pavillon français est de 9 millions d'euros, le coût d'armement de ce même navire au pavillon chypriote sera de 3 millions d'euros !

Avec cette nouvelle donnée apportée par la volonté des dirigeants du port de Calais, les autres armements avaient deux choix.

1. Attendre et voir si les volumes transportés allaient évoluer rapidement en faveur de l'opérateur proposant les tarifs de transport les plus bas au vu de sa capacité à baisser ses prix vu sa structure de coût.

En effet, quel que soit le nom et la nationalité de la société qui assure un service Ferries Transmanche, seul le coût social d'armement du navire peut apporter un bénéfice concurrentiel. Les navires et leurs amortissements sont équivalents quelle que soit la société exploitante. Les prix des carburants aussi, et les carburants utilisés sont les mêmes. Les taxes portuaires sont bien entendues équivalentes pour chacun des opérateurs pour un même port. C'est le choix du pavillon français que fait Brittany Ferries, et le choix du pavillon français ou britannique (trois navires français et trois navires UK) que fait DFDS. Tout en militant pour une législation de régulation permettant de gommer les différences engendrées par cette nouvelle donnée, notamment sur le volet sécurité maritime.

2. L'autre attitude possible est de copier le modèle. C'est ce qu'a choisi dès le début 2022 la compagnie P&O présente sur la ligne Calais-Douvres depuis des décennies. Voyant que son désormais voisin, Irish Ferries, était accepté sans problème à Calais comme à Douvres, après avoir rompu les codes d'usage d'armement, les dirigeants de P&O ont donc licencié 790 marins britanniques pour les remplacer par des marins extra-européens avec un niveau de rémunération dérisoire par rapport aux marins britanniques et sans aucune couverture sociale, ces conditions d'armement social étant totalement équivalentes à celles d'Irish Ferries.

Cette affaire P&O a fait grand bruit au Royaume-Uni puisque les dirigeants de la compagnie ont véritablement jeté dehors les marins britanniques.

Le gouvernement britannique a tenté de s'opposer mais en vain n'ayant en effet que peu de levier et d'influence puisque les navires sont sous juridiction chypriote car inscrits au pavillon

chypriote et que l'actionnaire est DPWorld basé à Dubaï. Le Parlement britannique a donc décidé de légiférer, appelant le Gouvernement français à faire de même. Le Parlement français a donc saisi le dispositif des niches parlementaires notamment pour trois groupes parlementaires afin de proposer trois projets de loi assez proches. La niche parlementaire du groupe du député du Finistère Didier Le Gac arrivant en première lecture, celle-ci a abouti le 22 juillet 2023 à une loi votée à l'unanimité des deux chambres, prenant des dispositions minimales d'armement sur les navires en service régulier sur le Transmanche au départ des ports français. Les décrets sont sortis du Conseil d'Etat fin janvier 2024 et ils sont soumis à la signature des ministres concernés depuis début mars 2024. Après ces signatures, ils seront publiés au Journal Officiel de la République française et entreront en application.

Cette loi et ses décrets d'application légifèrent sur un niveau de rémunération qui est le SMIC horaire français et surtout un temps d'embarquement compté en jours suivi d'un temps de repos équivalent en nombre de jours, le temps d'embarquement ne pouvant pas dépasser 14 jours. Cette disposition est souhaitée par le législateur au bénéfice de maintenir comme au pavillon français un état de repos satisfaisant permettant d'assurer à l'équipage et aux clients le meilleur niveau de sécurité à la Mer.

Cette réglementation est très attendue des armements qui continuent à armer aux pavillons français et britanniques. En effet, les deux années de présence du dumping social sur le Transmanche ont déjà modifié très sensiblement la structure du marché.