

Catherine Procaccia

En mai 2023, la commission des affaires sociales du Sénat me confie la PPL « Dumping social Transmanche » votée dans le consensus à l'Assemblée nationale,

Je ne doutais ni de la justesse sociale des dispositions ni de leur intérêt économique pour les ferries français, mais je sais que les intentions louables ne font pas toujours de bonnes lois...

Dès ma 1^{ère} lecture de la PPL, j'ai compris que le vote « conforme » qui était attendu au Sénat, n'était pas la meilleure solution pour rendre effective cette loi.

- D'abord, c'était « **une loi de police** » qui devait respecter certains impératifs. (Un OVNI juridique que je n'avais jamais rencontré en 19 ans de mandat),
- Le **droit international maritime** et le **droit européen** autorisaient le dumping social puisque l'armateur - quel que soit son pays - choisit librement son pavillon et donc le droit social applicable au personnel sur ses navires - aussi minimal soit-il-
- En Europe, ni salaire minimum, ni convention de branche n'existaient dans le transport maritime de voyageurs.
- Le rapporteur et le Gouvernement avaient accepté en séance à l'Assemblée nationale deux amendements portant sur les liaisons continent-Corse, dans une loi Transmanche ! Ce cavalier me paraissait fragiliser le texte en cas de recours,

Après avoir auditionné toutes les parties intéressées en France, en Irlande, en GB en Italie, des juristes, les administrations, j'en ai conclu que si le Sénat ne modifiait pas certains points, ce texte, juridiquement fragile eu égard au droit maritime, serait attaqué. En tant que politique, j'ai estimé que même s'il y avait urgence, le vote « conforme » espéré ne réglait pas la fragilité du texte, d'autant que la Commission européenne m'avait envoyé une fin de non-recevoir qui laissait peu de place à l'ambiguïté.

Par contre, je n'ai modifié ni la disposition de la **rémunération au salaire minimum de branche** sur des lignes régulières qui seraient précisées par un décret en Conseil d'Etat, d'autant que le Royaume

Uni allait aussi l'imposer au taux britannique, ni l'autre point essentiel, le **temps de repos équivalent au temps d'embarquement**, même s'il m'a paru hors normes du droit du travail français.

Pour le reste j'ai fait le choix d'assurer l'effectivité, la solidité juridique du texte et la proportionnalité de ses dispositions en modifiant certaines dispositions.

Sécurisation du texte

Le 1^{er} souci était que les **pratiques de dumping social sont permises**, que ce soit par la convention de Montego Bay ou par le droit européen. C'est parce que la France impose aux compagnies arborant son pavillon d'appliquer le droit du travail français, déjà lui-même adapté aux gens de la mer, qu'elles sont fragilisées par rapport aux concurrentes européennes ou britanniques, qui ne sont pas, pour autant dans l'illégalité.

De plus la « loi de police » qui en droit européen permet à un État de fixer des dispositions impératives dont le respect est jugé crucial pour la sauvegarde de ses intérêts publics, implique une **stricte proportionnalité des obligations et des sanctions**. D'où la suppression de **l'interdiction d'accoster** pour tous les navires de la compagnie fautive dans un port français en cas de 3eme infraction, dispositif disproportionné et en plus contraire aux principes constitutionnels d'individualisation des peines et de légalité des délits. (Les sanctions financières déjà très élevées étaient suffisamment dissuasives).

Pour justifier l'exigence d'une durée maximale d'embarquement équivalent au temps de repos, nous l'avons liée à la **sécurité de la navigation** et à la lutte contre les pollutions marines, (même si aucun chiffre n'établit pour l'instant un lien direct entre eux). **L'intitulé de la loi** a ainsi été modifié pour y intégrer la « sécurité du transport maritime ».

Pour aligner les sanctions administratives sur le droit commun du travail, nous avons introduit la possibilité pour l'administration d'adresser un avertissement à l'employeur ou à l'armateur, mais aussi une **date d'entrée en vigueur qui, étrangement, n'était pas prévue**

J'ai proposé le 1^{er} janvier 2024, pour laisser le temps aux décrets de sortir et aux armateurs le temps de se réorganiser, mais aussi pour aligner l'application de la loi sur la loi britannique.

Toujours pour sécuriser le texte, j'ai supprimé les amendements intégrés à l'AN qui s'appliquaient aux liaisons avec **la Corse**. En effet, si les compagnies battant pavillon italien bénéficient de conditions fiscales et sociales avantageuses, leur personnel est bien, lui, soumis au régime de protection sociale conforme au dispositif de « l'Etat d'accueil ». Concurrence ne veut pas forcément dire dumping social. Sans compter que le cabotage en méditerranée, dans une loi sur les liaisons transmanche pouvait facilement être considéré comme un cavalier.

Cependant, au cours du débat, le Ministre a justifié les sanctions de l'article 1^{er} ter comme destinées aux installations d'éoliennes en mer ! Bien que surprise, et je ne fus pas la seule, j'ai accepté de réintégrer certaines sanctions administratives à la condition que tous nos autres amendements demeurent.

Et c'est ainsi que l'assemblée nationale a voté un conforme au texte du Sénat, et non l'inverse !

Autres modifications :

Nous avons étendu aux gens de mer, autres que les marins la sanction pénale sur les conditions d'aptitude et les certificats médicaux établis à l'étranger.

Et conformément à la doctrine sénatoriale, qui relève du principe de réalité, le Gouvernement ne remettant quasiment jamais les rapports qui sont votés, nous avons supprimé ceux votés par nos collègues députés. (1)

Pour conclure : une certaine impréparation

- La commission européenne -qui n'avait pas été concertée à l'élaboration de la PPL- m'a fait savoir après le vote, qu'elle considérait que les dispositions du texte sur le salaire minimum et la durée d'embarquement ne semblaient "pas conformes, à première vue" avec le droit international et européen.
- Alors qu'il y avait « urgence » selon le Ministre, les décrets n'étaient même pas pré-rédigés !

Wait and see !

Dans les faits, 28 % des rapports votés sont remis au parlement, les bonnes années 30 %. Jamais plus...