



Dumping social et concurrence déloyale dans le secteur du transport maritime

Bernard Dujardin

Capitaine de vaisseau (h)

La Revue Maritime a publié dans son numéro 499 sous le titre « *Dumping* social et transport maritime européen », la partie maritime du rapport d'information publié le 10 avril 2014 sur le « *Dumping* social et transports européens », d'Éric Bocquet, sénateur du département du Nord. Le commentaire ci-dessous s'essaye à poser les limites de la notion de « *dumping* social » au sein du monde de la marine marchande.

La rédaction

En 1988, de belles âmes s'étaient élevées contre un slogan affiché par le port d'Anvers pour collecter de la marchandise en France : « *Dans le port d'Anvers, les chargeurs européens bénéficient d'une douane compétitive !* » Vue par mes collègues des Finances, cette publicité était scandaleuse. Sous leur regard hexagonal, le *clearing* belge des marchandises importées en Europe par la filière portuaire d'outre-Quévrain et des exportations faisant l'objet de restitutions procédait d'un honteux *dumping* administratif. La douane belge était nécessairement laxiste, peu regardante, voire on ne sait jamais, sensible aux « pressions amicales » des opérateurs. Me rendant à Anvers peu de temps après, j'ai l'occasion de rencontrer un haut fonctionnaire des douanes. Il m'explique que les ports belges étaient (à l'époque) les seuls où les opérations de douane pouvaient se dérouler 365 jours par an, 24 h sur 24 et que son service était dimensionné non pas pour la seule économie belge, mais pour répondre aux besoins de la clientèle des États de la Communauté : « En Belgique, le service public des douanes est au service des opérateurs économiques européens autant qu'au service des États membres de la Communauté européenne. » De *dumping*, point donc à ses yeux ! Depuis le 1^{er} janvier 2014, les ports belges n'acceptent plus, à l'exportation, de véhicules d'occasion de plus de

3 000 euros achetés en argent liquide. En France, la tolérance douanière est de 15 000 euros. *Dumping*, vous dites *dumping*. Impossible !

Le rapport Bocquet donne l'impression d'une approche également « hexagonalo-centrée » où la raison militante l'emporte sur la réalité objective. Vu du Pirée, d'Helsinki ou de Lisbonne, ce langage risque d'apparaître comme celui de l'arrogance française. Il se résume à ce constat : « *Le dumping, ce sont les autres, encouragés par l'ultralibéralisme européen, et la vertu régulatrice, c'est la France.* »

Le rapport Bocquet ne s'intéresse pas à l'emploi maritime français ou européen en termes quantitatif et qualitatif¹. Si on recense les personnels des seuls navires sous pavillons nationaux, la France est probablement le dixième employeur européen après la Grèce, l'Italie, la Norvège, l'Allemagne, le Danemark, le Royaume-Uni, les Pays-Bas, l'Espagne, la Belgique, et la Croatie. Si on y ajoute les nationaux embarqués sur les navires battant d'autres pavillons que le pavillon national, la France reculerait au douzième rang des employeurs européens après la Grèce, le Royaume-Uni, la Norvège, l'Allemagne, les Pays-Bas, l'Italie, la Pologne, le Danemark, l'Espagne, la Belgique, l'Irlande, et la Croatie. Une étude fine montrerait également que la France est mal placée en matière de ratio nombre d'officier par navigant : l'emploi maritime y fait la part trop belle aux personnels non et peu qualifiés en raison du principe appliqué au rôle d'équipage² et par défaut de son système de formation. Il en résulte qu'avec 3 500 officiers français (en diminution constante quant au nombre de navigants) sur 150 000 européens, la question du *dumping* social ne va bientôt plus se poser. Il n'y aura bientôt plus de navigants français qualifiés sur les mers du globe.

Un modèle de cohérence, l'organisation du transport maritime

Le *dumping* social dans le monde maritime existe. Je l'ai rencontré mais non où semblent l'attendre ceux qui considèrent le modèle social français comme « la » référence alors qu'il est simplement unique au monde. Les idées reçues ont la vie dure. Il en est ainsi de considérer que produire (du transport maritime) est une finalité économique en soi comme produire de l'acier. Eric Bocquet écrit : « *Le secteur du transport maritime est sans doute le plus libéralisé au monde. La concurrence entre les États pour maintenir la compétitivité de leurs flottes, induite en partie par la multiplication des pavillons de complaisance, a longtemps primé sur les conditions de travail à bord.* » Or la fonction transport n'existe que si elle est en mesure de vendre sa prestation de service. Il s'agit pour l'industrie maritime de faire en sorte que les marchandises transformées produites dans un pays soient accessibles à des marchés

1. Eurostat ne dénombre pas les marins européens embarqués par nationalité, par pavillon et par qualification. Les constats faits sont des estimations que des enquêtes approfondies pourraient remettre en question à la marge, si elles permettaient de préciser par État de l'Union, les populations de navigants qualifiés, travaillant sur des navires de commerce battant pavillon national, pavillon d'un État-membre et pavillon d'un État n'appartenant pas à l'Espace économique européen (EEE).

2. Voir note 15.



solvables sur l'ensemble de la planète. Pour cela, il faut deux conditions de transport : que l'importation des matières premières nécessaires à leur fabrication par l'industrie nationale ne soit pas grevée de charges d'acheminement insupportables et que leur coût de livraison sur les marchés extérieurs ne les rendent pas invendables à l'exportation.

Les chargeurs ont besoin d'un service de transport maritime leur permettant de produire et de vendre dans des conditions compétitives... et de créer des emplois productifs en fournissant le marché mondial. Le principal obstacle au développement des échanges intérieurs et internationaux est historiquement le coût des transports terrestres et maritimes. La baisse séculaire des coûts du transport est à l'origine du développement économique des nations, de l'enrichissement des peuples et de l'accroissement de leurs échanges, de l'émergence de l'État providence et aujourd'hui, de la mondialisation. Étiqueter ce processus d'enrichissement sous l'étiquette - qui se veut de la condamnation - de l'ultralibéralisme trahit un manque de connaissance des lois de l'économie réelle. Le fonds de commerce des tenants du repli nationaliste que l'on voit se renforcer dans les institutions européennes à l'occasion des dernières élections au Parlement de l'Union, se nourrit de cette approche réductrice au nom de la préférence nationale. Ou les nations s'enrichissent mutuellement en ouvrant leurs frontières ou elles s'enferment derrière des barrières douanières et alors tôt ou tard, elles se font la guerre au nom du « Lebensraum ».

Dès lors que le temps des colonies est définitivement clos, la compétition commerciale entre armements concurrents est le meilleur stimulant au développement des échanges internationaux et partant de l'activité de transport maritime. A contrario, c'est bien parce qu'en Europe, il existe des monopoles ferroviaires que, malgré les incantations des politiques et les obstacles fiscaux³ dressés autour de ses concurrents (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises, taxe spéciale sur certains véhicules routiers (TSVR ou taxe à l'essieu), ... écotaxe), le transport de marchandises par voie ferrée régresse constamment au profit des transports routiers et par voie d'eau, là où la concurrence existe.

La compétition entre transporteurs maritimes doit être régulée pour être régulière, c'est-à-dire à armes égales entre concurrents. La régulation de l'activité de transport maritime obéit à une contrainte majeure, le respect de la loi internationale. Loin d'être « sans doute le plus libéralisé au monde », comme le sénateur Bocquet l'écrit, « le secteur du transport maritime » est le secteur économique qui fait au plan international l'objet des réglementations les plus strictes tant à l'OMI en matière de sécurité et de sûreté maritimes et de protection de l'environnement qu'à l'OIT où la Convention du Travail Maritime, « véritable code du travail mondial pour le transport maritime », fait œuvre de pionnière en matière de droit social universel. Cette législation maritime commune, loin de rester lettre morte comme bien des conventions internationales par absence de moyens de coercition à l'égard des États qui ne

3. La SNCF est exonérée de la taxe intérieure sur la consommation finale de l'électricité (TICFE) et paye une TICPE réduite de 83 % sur le gazole non routier.

respectent pas leurs engagements, s'inscrit dans le cercle vertueux (selon l'expression de Francis Vallat) organisé par les contrôles par les États du port. Certes il existe encore des compagnies d'État maintenues artificiellement à flot par des fonds publics, mais les concurrences déloyales du type Morflot ou Polish Ocean Lines, sévères pour l'armement français sur certains secteurs au temps de la guerre froide, ont disparu pour leur plus grande part.

La loi de la mer fixe un principe de liberté de circulation pour tout navire immatriculé dans un État reconnu par les Nations unies⁴. Chaque État reste en droit de refuser l'accès de ses ports à des navires n'obéissant pas aux normes techniques et sociales qu'il fixe souverainement. Cette souveraineté s'exerce dans un espace maritime de libre circulation. L'Albanie qui a exercé cette souveraineté en interdisant ses ports aux étrangers sous l'empire de son régime communiste jusqu'en 1992 reste aujourd'hui le pays le plus pauvre d'Europe. Plus récemment quand la Chine a tenté d'interdire l'accès de ses ports aux vraquiers ultra-larges de la compagnie brésilienne Vale, la grande taille de ces navires n'était pas un argument juridique suffisant au regard de la communauté internationale. La Chine a cédé. Elle risquait des sanctions ou des mesures de rétorsion sur son commerce qui lui aurait fait plus de mal que la concurrence de navires respectueux de la loi internationale.

Dans le domaine de la marine marchande, sans consensus international, il n'y a pas de possibilité de légiférer pour son propre compte. Et en Europe, ce qu'examine particulièrement le sénateur Bocquet dans son rapport, la règle commune s'impose à tous. On ne comprend pas pourquoi, le voyage de et vers la Corse à partir de Marseille n'obéirait pas à la même règle que le voyage de et vers la Corse à partir de Gênes. Le voyage de et vers l'Irlande à partir de Cherbourg obéit aux mêmes règles de droit que le voyage de et vers l'Irlande à partir du pays de Galles.

Vérité en deçà des frontières, erreur au-delà

La lecture du rapport Bocquet tente de nous convaincre que la société marseillaise SNCM est victime d'un *dumping* social de la part de la société bastiaise Corsica Ferries.

Vu de l'autre côté de la frontière, c'est la société bastiaise qui est victime de *dumping*. C'est elle qui demande justice au niveau européen et qui gagne ses procès contre l'État français pour soutien abusif de « sa » compagnie. Que le système de la continuité territoriale, cher, très cher au contribuable français, soit une « exception française » et conduise à droguer avec des subventions mortifères l'opérateur ex-public est une chose, il n'en reste pas moins que cette contribution publique est appréciée par le juge comme du *dumping*. À l'abri des versements « involontaires » du contribuable, se sont additionnés au fil du temps des surcoûts accumulés à l'époque du monopole. Dès lors que des règles communes ont été adoptées par la France à Bruxelles, la concurrence européenne peut s'exercer entre la Corse et le continent français. Les surcoûts français sont les « privilèges sociaux » conquis au fil du temps

4. C'est pour cette raison que même un État enclavé, le Luxembourg par exemple, peut créer un registre d'immatriculation des navires au commerce.



par un syndicalisme de combat⁵ prenant en d'otage l'économie de la Corse. Le personnel de la compagnie et du port de Marseille de la continuité territoriale travaille toujours moins pour gagner encore plus. Il y a quarante ans déjà, les charges salariales de la SNCM étaient si lourdes que sans le concours récurrent du contribuable (dont l'avis n'est pas sollicité), la SNCM aurait dû dès cette époque déposer le bilan. À ne pas obéir aux règles de l'économie de marché, coexistent dans notre pays un chômage insupportable et des îlots d'enrichissement sans cause.

La SNCM est tenue par décision de la Cour de justice européenne de rembourser à l'État les subventions perçues. Corsica Ferries ne demande pas à être subventionnée, mais simplement que la concurrence ne le soit pas. Je rappellerai sur ce sujet l'article de Laurence Martin « Une desserte insulaire exemplaire : la Corse » dans le n° 472 (juin 2005) de la Revue Maritime⁶. Elle note à juste titre la malignité d'obligations de service public justifiant des subventions abusives, détournées de leur objet : « *L'état des finances de la SNCM depuis fin 2004 nécessite rapidement de sévères mesures de redressement. Ces difficultés ne tiennent pas à son marché qui apparaît tout à fait sain mais aux conditions techniques d'exploitation. Celles-ci sont pénalisées par une concession de service public dont il est raisonnable de juger que les contraintes en sont déraisonnables, sujettes au clientélisme, tant en termes de destinations qu'en termes de fréquences. Bien que bénéficiant de 320 millions d'euros de subventions sur la période 2002 – 2006, la SNCM n'est pas en mesure de faire face à des obligations qui ne sont plus réellement de service public, mais de "service politique".* »

Le sénateur Bocquet omet de corréler deux problèmes, celui du *dumping* social et celui du *dumping* d'État (au moyen de fonds publics). Les pratiques héritées du passé colonial et maintenues bien qu'obsolètes ont la vie dure. Il les ignore. C'est pourquoi les propositions de son rapport resteront des vœux pieux et ne constituent pas la boîte à outils d'une politique de concurrence loyale entre pavillons permettant, et c'est la finalité à ne pas perdre de vue, au pavillon français d'être compétitif sur le marché international du transport maritime, d'être créateur d'emplois français et non facteur de chômage. Pour ignorer le second problème, le rapport sénatorial tord la réalité économique : « *Les pratiques de Corsica Ferries sont d'autant plus choquantes que la compagnie perçoit, comme ses concurrents, une subvention de l'Office des transports de Corse destinée à maintenir des liaisons régulières entre la Corse et le continent. L'aide à caractère social est en effet accordée à la compagnie afin qu'elle réduise les prix des billets pour certaines catégories de voyageurs (...) voyageant à titre onéreux sur les lignes régulières entre Toulon ou Nice et l'île... 60 % des passagers de Corsica Ferries sont ainsi subventionnés. La compagnie aurait perçu 147 millions d'euros au titre de ce dispositif depuis 2001.* »

Dans la réalité, si Corsica Ferries percevait comme ses concurrents une rente et engrangeait ainsi un bonus sans rien faire, rien ne lui serait reproché, mais Corsica Ferries répercute les aides individuelles à caractère social sur son tarif et réduit ainsi le prix du passage pour les bénéficiaires. Voilà le délit ! Ou la SNCM s'aligne sur ses prix et du fait de ses conditions de production hors normes économiques

5. Dont on remarque l'origine à la fois coloniale et colbertienne.

6. <http://ifm.free.fr/htmlpages/pdf/2006/472-9corse-martin.pdf>

accumule des pertes, ou elle vend le passage à un prix supérieur et perd sa clientèle. La SNCM suit en fait les deux voies : tarif élevé sur le secteur de la délégation de service public (DSP) dit de « continuité territoriale » entre Marseille et l'île et tarif à prix d'appel insuffisant sur le secteur à régime d'aides à caractère social entre Nice et l'île. C'est pourquoi dans son rapport public annuel du 17 février 2011⁷, la Cour des Comptes constate l'effondrement de la part du transporteur public devenu privé alors même que l'aide individuelle stimule la demande et que le nombre de passagers maritimes croît avec l'amélioration de la qualité du service... grâce à la concurrence. La population corse ne peut plus être prise en otage par la filière marseillaise et ceci grâce à la détermination d'un armateur bastiais, de l'Office des Transports corse et des juridictions européennes.

Trafic maritime France – Corse

	2002	2009
Passagers maritimes (millions)	2,3	3
SNCM/CMN (DSP - Marseille)	0,9	0,9
soit :	40 %	30 %
SNCM (aide sociale - Nice)	0,6	0,2
soit :	25 %	7 %
Corsica Ferries (aide sociale - Nice et Toulon)	0,8	1,9
soit :	35 %	63 %
Fret (million de mètres linéaires)	1,4	1,8
SNCM/CMN (DSP - Marseille)	1,4	1,4
Corsica Ferries (hors DSP)	0	0,4

(Source : Cour des comptes)

Face à son déficit persistant, l'Office des Transports Corse tente d'aider la SNCM à renouveler son « droit historique » à collecter la dotation de continuité territoriale. Les appels d'offres sont faussés à son profit en fixant des délais brefs (3 mois) trop brefs entre deux DSP pour qu'un nouvel opérateur ait le temps, une fois sélectionné, de déployer les moyens navals précis⁸ exigés dans les temps requis. Mais revers pervers de la médaille pour la compagnie subventionnée, les spécifications de la DSP sont incompatibles avec une exploitation économique de la desserte. Il n'est que de comparer les liaisons maritimes de l'Irlande – peuplée de 6,4 millions d'habitants – avec le Royaume Uni et celles de la Corse – peuplée de 0,3 million d'habitants – avec le continent français pour s'en convaincre. En Irlande, en l'absence de toute politique de DSP, quatre ports de destination sur la côte orientale irlandaise font face aux quatre ports d'accès, les plus proches ou pratiques, au Pays de Galles et en Angleterre. En Corse, la DSP impose cinq ports de destination autour de l'île reliés à un port, Marseille, qui n'est pas géographiquement le mieux

7. <http://www.ccomptes.fr/Publications/Publications/Rapport-public-annuel-2011>

8. Qui s'inscrivent traditionnellement dans ceux du couple SNCM/CMN.

9. Nécessitant une sur-motorisation des ferrys pour qu'ils puissent effectuer deux allers-retours par 24 heures en période de pointe.



placé pour assurer la desserte à partir de l'hexagone⁹. Nice et Toulon sont beaucoup plus accessibles, sans compter bien sûr les ports italiens de Gênes, Livourne et Civitavecchia.

Au-delà du rapport Bocquet

Curieusement, le rapport ne fait pas état des questions de concurrence déloyale que soulève l'exploitation des lignes transmanche, dans laquelle peu ou prou la collectivité publique intervient. Or là, il lui est difficile d'évoquer le *dumping* qui risque, en effet, d'être le fait des exploitants contrôlés par des intérêts publics français.

D'un côté, Eurotunnel porte plainte contre la ligne Dieppe-Newhaven subventionnée plus d'une trentaine de millions d'euros chaque année par le Conseil général de la Seine-Maritime. Nicolas Rouly qui cumule les fonctions de président du département de la Seine-Maritime et de président du Syndicat mixte de promotion de l'activité transmanche (SMPAT), annonce le jeudi 26 juin 2014 : « *Nous entrons dans une période de réflexion et d'action pour faire en sorte qu'après janvier 2016, nous ayons su bâtir une alternative à ce qui existe actuellement.* » Seconde tentative en trois ans pour sortir de l'impasse dans laquelle s'est fourvoyée le Conseil général du département.

De l'autre, Eurotunnel rachète les navires de SeaFrance pour les fréter à une SCOP exploitante sous la marque MyFerryLink sur Calais-Douvres. Dans un premier temps, cette opération est acceptée en France dans l'urgence : « *L'Autorité de la concurrence française avait autorisé en novembre 2012, au terme d'une procédure rapide (phase 1) et donc sans ouvrir la procédure approfondie (phase 2) réservée aux cas soulevant des doutes sérieux de concurrence, la reprise d'actifs de l'ancienne société SeaFrance S.A. par le Groupe Eurotunnel S.A.* »¹⁰. Dans un second temps, elle est refusée le 27 juin 2014 par la Competition and Market Authority (CMA) qui décide d'interdire à MyFerryLink sous six mois l'accès au port de Douvres. Que reproche l'organe de régulation britannique à Eurotunnel ? Le Monde du 26 juillet 2013 posait – sans y répondre – la question de fond : « *C'est un constat sévère. Et une raison de plus de se demander ce qu'Eurotunnel est allé faire dans la galère du transport maritime transmanche. Jeudi 25 juillet, le gestionnaire du tunnel sous la Manche a annoncé une perte nette part du groupe de 18 millions d'euros au terme du premier semestre, pour un chiffre d'affaires de 509 millions d'euros, en hausse de 10 %. Cette perte est exclusivement attribuable à MyFerryLink : la compagnie maritime, créée sous forme de SCOP..., a accumulé des pertes de 19 millions d'euros sur six mois.* » La CMA qui lit entre les lignes, à tort ou à raison,

10. Rapport « Pour un contrôle des concentrations plus simple, cohérent et stratégique en Europe – Une réforme "gagnant-gagnant" au service de la compétitivité » – de Fabien ZIVY – Autorité de la concurrence – 16 décembre 2013. (http://www.economie.gouv.fr/files/rapport_concentrations-transfrontalieres.pdf)

La décision de l'Autorité de la concurrence est absente de la liste des décisions et avis émis en 2012 par cette autorité. (http://www.autoritedelaconcurrence.fr/doc/liste_ra2012.pdf)

considère qu'il existe une menace grave de *dumping* sur le secteur, à savoir qu'Eurotunnel, propriétaire des navires de MyFerryLink, est en mesure par divers moyens dont les conditions exceptionnelles de frètement et d'amortissement des navires de subventionner un opérateur maritime directement concurrent des deux autres opérateurs du Flexilink... jusqu'au jour où l'un d'eux voire les deux seront obligés de cesser leur activité ce qui conduirait au monopole d'un opérateur unique sur le détroit.

Est-ce possible d'opérer une ligne maritime de ferry sous pavillon français dans les conditions d'une concurrence loyale ? La gageure mérite d'être tentée. Peut-être faut-il aller jusqu'à Roscoff pour l'étudier ?

La loi ferroviaire 2014¹¹ illustre parfaitement la rhétorique du *dumping* dit social que le sénateur Éric Bocquet souhaiterait appliquer au secteur maritime. Comme le coût de production de la tonne ou du passager / kilomètre est excessif et qu'à aucun moment, il n'est envisagé de revoir les modalités d'exploitation pour le faire baisser, le député Gilles Savary propose comme alternative à la concurrence loyale deux mesures protectionnistes :

- des cargaisons réservées pour la SNCF : « *Si le rail est incontestablement un objet de concurrence de la part des autres modes de transport, sa compétitivité ne saurait s'envisager sans le rétablissement de modalités de concurrence plus équitables. C'est ce à quoi s'emploient le Gouvernement et le Parlement avec la proposition de loi visant à renforcer la responsabilité des maîtres d'ouvrage et des donneurs d'ordre dans le cadre de la sous-traitance et à lutter contre le dumping social et la concurrence déloyale, en cours d'examen parlementaire.* »

- Un statut monopolistique des personnels dont les conséquences sont de rendre le réseau intérieur ferré inaccessible à tout « nouvel » opérateur national¹² (employant donc des Français) dès lors qu'il ne disposera pas du concours du contribuable pour équilibrer ses comptes comme la SNCF¹³ en ayant comme celle-ci des charges salariales exorbitantes, en résumé en appliquant des normes sociales type SNCM : « *Votre rapporteur soutient pleinement la volonté gouvernementale d'abriter l'ensemble des salariés du secteur ferroviaire sous une même convention collective et une même réglementation du temps de travail. Cette évolution apparaît inévitable, sauf à organiser un système à deux vitesses entre un statut très protecteur dans le groupe public et la possibilité d'un dumping social prédateur au sein des nouveaux entrants.* »

11. Rapport sur le projet de loi portant réforme ferroviaire (n° 1468) du député Gilles Savary du 28 mai 2014.

12. Une compagnie ferroviaire étrangère opérant sur plusieurs pays de l'UE pourra déployer ses trains sans ces contraintes en utilisant des sillons sur le réseau français. Un conducteur de train SNCF : 4 500 €/mois, 25 heures de travail hebdomadaire, 50 ans à l'âge de la retraite ; un conducteur de train Deutsche Bahn : 1 500 €/mois, 41 heures de travail hebdomadaire, 67 ans à l'âge de la retraite.

13. La SNCF finance ses déficits récurrents par des emprunts garantis par l'État, donc par l'impôt. Sa dette croît sans inquiéter ni les services financiers ni le président dont l'avenir n'est pas lié à cette intendance.



Du dumping social à « l'overcharging » social

Au-delà de la question des ferrys sous pavillon français, se pose la question de la compétitivité du marin qualifié de nationalité française à l'international. Son coût est supérieur à celui des marins étrangers alors que son revenu salarial net est un des plus bas d'Europe, voire bientôt du monde¹⁴. Une raison évidente conduit à cet état de fait. Le marin français est enfermé dans une législation sociale et maritime¹⁵ rigide et des conventions collectives étouffantes que le régime colonial du pavillon couplé avec le cliquet des avantages acquis a instaurées en France.

Le premier point est la très faible durée effective de travail : « *Le temps de travail... est basé sur une alternance de périodes de navigation et de périodes de congés. Pour un mois de navigation, il y a environ 25 jours de repos à terre.* »¹⁶ - facteur d'attractivité du métier¹⁷ développé par le Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (MEDDE), retraite imposée à 55 ans. Ce cadre social est loin de celui qui est appliqué dans les pays les plus socialement avancés comme les pays scandinaves : 40 heures de travail hebdomadaires, 6 semaines de congés payés, retraite prise entre 62 et 67 ans. Alors que la vie professionnelle d'un marin français embarqué sous régime social français (calcul théorique car peu de marins passent toute leur vie active en naviguant) représente 33 000 heures (33 années de 1 000 heures), celle d'un marin scandinave ou grec représente plus du double. Le revenu salarial net cumulé de ce dernier est près de quatre fois supérieur à celui du Français à compétence égale. Où est le facteur *dumping* dans cette concurrence ? Si apparemment, le navigant français ressemble à un Gulliver entravé, il a tous les moyens de s'exiler. Aux 3 500 officiers français au commerce en activité recensés par l'ENIM s'ajoutent (estimation) environ 1 500 exilés du travail français exerçant leur métier d'officier sur des navires battant pavillon étranger dont une majorité est composée de jeunes retraités entre 55 et 65 ans. D'un côté, le MEDDE constate que : « *Le transport maritime mondial connaît depuis quelques années une pénurie croissante d'officiers et de personnels navigants qualifiés.* » De l'autre, il doit s'employer à débloquer les emplois potentiels existants pour les personnels de nationalité française.

Le second point est le régime (obligatoire) de protection sociale. Si le contenu de la couverture maladie invalidité des marins français est comparable à celui des pays les plus socialement avancés, son coût supérieur de 30 % est imputable aux

14. Exemple : le revenu mensuel net disponible d'un officier taïwanais est en équivalents dollars de 50 % supérieur à celui d'un officier travaillant sous droit social français.

15. La décision d'effectif (rôle d'équipage) visée par l'administration conduit à des sureffectifs à bord des navires sous pavillon français au nom d'un principe de précaution qui tient plus de l'effet parapluie que d'une sécurité maritime de haut niveau. Dans les nations maritimes, la règle du *safe manning* confie à l'armateur la responsabilité d'entrepreneur en matière d'effectif de conduite des navires au regard de ses obligations SOLAS.

16. http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/09008-7_mer-passion-metiers_DEF_assises_light_double_BM.pdf

17. Et facteur de « répulsivité » pour les armements européens dans l'embauche de Français.

conditions d'organisation de la santé publique en France¹⁸. Quant au régime de retraite par répartition, il est victime d'une démographie défaillante de la population des cotisants qui conduit à un déséquilibre obligeant l'État à compléter le financement des actifs¹⁹ avec le concours obligé du régime général de sécurité sociale. Dans les pays avancés, les régimes de retraite par capitalisation ne contraignent pas les jeunes générations à financer les pensions de leurs aînés, mais préparent leur propre retraite : le montant moyen de cotisation vieillesse du travail salarié est moitié moins élevé qu'en France.

Combien de sourires diplomatiques aimables bien que narquois n'ai-je pas dû affronter dans les réunions « transport maritime » à Bruxelles quant la partie française – que je représentais – s'obligeait à défendre le principe de l'alignement des conditions de travail en mer sur la *best practice* française ? Le traitement du *dumping* social dans le maritime ne peut en aucun cas se faire par alignement sur les conditions françaises de travail, pudiquement appelé « alignement par le haut » par les politiques. Comme aucune décolonisation du régime social du marin français n'a été engagée depuis 1960, la population de navigants français au commerce s'éteint doucement accompagnée par des soins palliatifs bruyants et inefficaces dont le RIF est le dernier avatar.

En conclusion

Au risque d'enfoncer une nouvelle fois des portes ouvertes, faut-il rappeler que les États européens qui aujourd'hui disposent d'une flotte nationale sous pavillon propre conséquente sont ceux qui à l'initiative des Pays-Bas et de la Norvège, ont pris exemple sur la Grèce et qui ont externalisé leurs armements et leurs navigants nationaux. Cette *best practice* est applicable en France. Faut-il attendre l'acte de décès du dernier marin français au long cours pour l'engager ?

La Convention du travail maritime dont le Parlement a voté la ratification en novembre 2012 est en vigueur depuis le 20 août 2013. Le ministre des transports et de la mer Frédéric Cuvillier constate le 6 décembre 2012 : « Cette convention crée un véritable code du travail mondial pour le transport maritime. En traitant de l'ensemble des conditions de travail et de vie à bord, d'emploi, de santé et sécurité au travail, sans omettre la sécurité sociale, la convention du travail maritime permet d'intégrer l'élément humain dans le dispositif de contrôle des navires²⁰ ... La convention vise aussi à apporter des réponses concrètes aux défis de la mondialisation en luttant contre le *dumping* social. » L'occasion se présente pour la France d'engager la décolonisation de son pavillon et de reconquérir sa compétitivité en se conformant aux règles internationales, aux seules règles internationales.

18. Notamment du coût des hôpitaux publics que les régimes sociaux financent deux fois en participant aux investissements et en remboursant le prix de journée, et du coût de la surmédicalisation engendrée par le tiers payant.

19. La subvention de l'État versée à l'ENIM représente 85 % en moyenne de la dotation budgétaire affectée à l'économie du transport maritime.

20. Par l'État du port comme par l'État du pavillon.