



## Le pavillon italien n'est pas un prédateur du pavillon français

Pierre Mattei

Président de Lota Maritime Corsica Ferries

*Dans le cadre du Fontenoy du maritime un grand débat s'est installé ayant pour thème l'attractivité du pavillon français, le développement des activités soutenables, la transition environnementale, la formation... Autant de thèmes qui pourraient permettre à la France de mieux rayonner sur la scène internationale et de gagner la place qui lui revient quand on considère ses façades maritimes et l'importance de sa ZEE (Zone Economique Exclusive).*

**A**u milieu de ce concert d'intentions positives, un petit peu comme une excuse d'ailleurs, revient lancinante, une question qui pourtant devrait être purgée depuis plus de 20 ans : le pavillon italien est-il la source des problèmes des armateurs desservant la Corse ?

Malheureusement ces 20 ans n'ont pas suffi à faire taire ceux qui hurlent contre la concurrence pour protéger leur pré carré. Pour se défendre de l'inadaptation de leur modèle économique, ils se plaignent de différences sociales et donc de coûts du personnel entre la France et l'Italie, réclamant au passage toujours plus d'aide, toujours plus de subventions, toujours plus d'intervention publique en leur faveur.

Non, le pavillon italien ne permet pas 66% d'économie sur le pavillon français, que ce soit en ce concerne les équipages, ni quoi que soit d'autre d'ailleurs.

Ce débat est récurrent. Il a conduit la SNCM à sa perte car au lieu de travailler sur l'évolution de son modèle économique -qui était prévisible puisque la réglementation européenne prévoyait depuis 1992 une ouverture à la concurrence et révision des délégations de service public-, elle n'a eu de cesse que d'attaquer, dénigrer son concurrent Corsica Ferries pour justifier sa propre inadaptation.

# Le pavillon italien n'est pas un prédateur du pavillon français

Mais pourquoi, aujourd'hui, faut-il à nouveau répondre à cette question ?

Tout simplement parce que certaines compagnies n'ont pas tiré les enseignements du passé. Elles préfèrent une fois de plus pousser des hauts cris en réclamant toujours plus d'aide pour elles et toujours plus de contrôle pour les autres, alors même que ces contrôles existent depuis très longtemps et qu'ils ont tous permis le même constat : un salarié italien, lorsqu'il est en cabotage français, bénéficie des conventions collectives françaises.

Le dumping social est donc interdit et impossible sur ces lignes. C'est aussi simple que cela.

Visiblement, il est nécessaire de faire une fois de plus la comparaison.

## *Du point de vue de l'armateur*

**L**es compagnies maritimes battant pavillon français sont, comme les compagnies battant pavillon italien, **exonérées du paiement des cotisations patronales.**

Les compagnies maritimes battant pavillon français sont, comme les compagnies battant pavillon italien, **exonérées du paiement des cotisations d'allocations familiales et des contributions à l'allocation d'assurance contre le risque de privation d'emploi.**

Les compagnies maritimes battant pavillon français sont **exonérées du paiement de la taxe professionnelle** (devenue Contribution économique territoriale), alors que les **compagnies battant pavillon italien sont soumises à l'IRAP** (*Imposta sulle attività produttive*- impôt sur les activités productives).

La base imposable de l'IRAP est déterminée à partir de la valeur de la production nette qui peut se définir, d'une manière générale, comme la différence entre

les produits et charges de l'exercice à l'exception des charges de personnel et des frais financiers. Elle soumet donc ainsi les charges des marins à un impôt de 8,5% sur le coût total, soit environ 11% de la masse salariale. Son calcul intervient par l'application à la base imposable d'un taux qui varie de 1,9% à 8,5% en fonction du type de l'activité (il peut également être augmenté d'un point selon la région d'activité).

En contrepartie de cet impôt supplémentaire, les armateurs italiens sont exonérés de charges sur les salaires et l'Ita-

lie permet ainsi un système où le coût équivaut à un salaire net.



Katie Deshayes



*Au total et compte tenu des diverses cotisations et taxes pesant sur les compagnies maritimes battant pavillon français et celles battant pavillon italien, il n'existe aucune différence en termes de charges sociales entre elles.*

## Comparaison indicative Pavillon Italien/Pavillon Français

### Charges directes sur les salaires

	France	Italie
Cotisation Patronale	Exonérée	Exonérée
Cotisation Salariale	Soumise	Exonérée

### Fiscalité sur la masse salariale

	France	Italie
Taxe Professionnelle (*)	Exonérée	Soumise

(\*) La taxe professionnelle ancienne est comparable dans sa conception à l'IRAP Italien

le tonnage) et l'impôt négligeable et connu d'avance.

Enfin pour ce qui touche à l'IS (impôt sur les sociétés), l'italien voit sa base réduite de 80%, tandis que le français bénéficie d'un dispositif bien plus avantageux : une taxe au tonnage où la base d'imposition est fixe (calculée sur

## Du point de vue des marins

Comme le RIF (Registre International Français), le registre international italien permet, mais dans un cadre négocié avec les syndicats, qu'une partie de l'équipage soit non communautaire, sauf **quand les navires opèrent en cabotage national**.

Seuls des ressortissants de l'Union Européenne peuvent donc être embarqués sur les navires des armements au départ de Marseille, Toulon ou Nice vers la Corse.

De plus, les compagnies maritimes exerçant une activité de cabotage en France sont toutes soumises à la même législation sociale. Le décret n° 2014-881 du 1<sup>er</sup> août 2014, dont les dispositions sont codifiées aux articles R.5561-1 à R.5566-7 du code des transports<sup>1</sup> fixe les règles applicables aux personnels à bord des navires exerçant une activité de cabotage maritime en France.

Toutes les compagnies européennes, quelle que soit la nationalité de leur pavillon, se voient imposer le respect des règles françaises et en particulier,

- le contenu du contrat de travail de chaque membre de l'équipage- et bien sûr le salaire,
- la langue parlée à bord des navires,
- la réglementation sociale (règles relatives à la durée du travail, détermination des effectifs, rémunération) ou, encore,
- la protection sociale.

Le respect de ces règles (observées par Corsica Ferries depuis plus de 20 ans) est contrôlé par les inspecteurs de la navigation et la mise en ligne de chaque navire déclarée et documentée selon les dispositions prévues par ce texte.

1. <https://www.mer.gouv.fr/dispositif-relatif-aux-conditions-sociales-du-pays-daccueil-pour-le-travail-maritime>

# Le pavillon italien n'est pas un prédateur du pavillon français

Economie

Economie

Katie Deshayes



qu'elle ?

2. INPS Istituto Nazionale di Previdenza Sociale

3. Établissement national des invalides de la marine.

Pour les seuls douze derniers mois et malgré les limitations dues au contexte sanitaire, pas moins de 9 contrôles ont été effectués chez Corsica Ferries.

Au risque de déplaire, Corsica Ferries a trouvé un environnement favorable au recrutement en Italie, et ce n'est qu'un exemple du dynamisme et de l'attractivité transalpine dans ce domaine. Les chiffres le démontrent facilement : l'Italie compte 38 000 marins (selon les données de l'organisme INPS<sup>2</sup> homologue de l'ENIM<sup>3</sup>) et près de 1 400 navires.

Alors plutôt que de chercher à faire disparaître la concurrence, pourquoi ne pas plutôt essayer de faire aussi bien

## Institut Français de la Mer

47, rue de Monceau - 75008 Paris

Tél.: 01 53 89 52 08 - [association.assifm@sfr.fr](mailto:association.assifm@sfr.fr)

Rejoindre et soutenir l'IFM



Promouvoir sans relâche les activités maritimes, réunir tous les responsables maritimes, faire entendre et respecter la voix de tous ceux pour qui la mer est une priorité, tels sont les objectifs majeurs de l'Institut Français de la Mer, le « Parti de la Mer ».