



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transports maritimes

Question écrite n° 41899

Texte de la question

M. Jacques Bascou appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur les conséquences sociales et environnementales de la réforme en cours du pavillon français. L'objectif affiché de cette réforme est d'améliorer la compétitivité de la flotte nationale sur le marché mondial. Selon les armateurs, partie prenante de cette réforme, la proposition de loi adoptée par le Sénat portant création du Registre international français (RIF) permettrait un accroissement important de la flotte inscrite au TAAF, donc des navires et de la capacité de transport, avec secondairement des conséquences positives sur l'offre d'emploi des personnels navigants et sédentaires. De façon pressante, ils annoncent qu'à défaut de l'adoption de ce texte, une part tout aussi importante de la flotte française actuelle financée en quirats ou en GIE risquerait à l'expiration de ses obligations réglementaires de quitter le pavillon français, donc avec des conséquences négatives pour l'emploi national. Cette approche inquiète les travailleurs de la mer français. Une réforme améliorant la compétitivité du pavillon par la réduction des droits économiques, sociaux et syndicaux des équipages est légitimement redoutée par l'intersyndicale marins et officiers. Celle-ci remet en cause le principe d'un « développement » de la flotte nationale qui aurait pour effet de laisser les navigants nationaux à quai. Elle considère par ailleurs que cette réforme aurait des conséquences négatives non seulement pour l'emploi national en termes de régression sociale mais aussi pour la sécurité globale du transport maritime. En créant un nouveau cadre d'emploi plus défavorable, particulièrement par la généralisation de la sous-traitance ouverte aux équipages du tiers monde, elle instituerait un véritable « pavillon français de complaisance ». Avec le risque, en généralisant les équipages internationaux payés au rabais et sous-formés, d'une augmentation de catastrophes écologiques en mer. Elle constituerait une régression par rapport à l'amélioration des conditions de travail et de rémunération ainsi que de sécurité maritime engagée dans le cadre des paquets Erika 1 et 2 contre la généralisation des pratiques de dumping social. Suite à la forte mobilisation syndicale contre ces menaces des négociations auraient été ouvertes le 21 avril, entre l'intersyndicale marins et officiers et le secrétariat d'Etat à la mer. Il lui demande quelle suite le Gouvernement entend donner aux négociations engagées entre l'intersyndicale marins et officiers et le secrétariat d'Etat à la mer sur la réforme du pavillon français.

Texte de la réponse

L'ouverture du registre des terres australes et antarctiques françaises (TAAF) en 1987 aux navires de commerce ne touchant pas ce territoire, devait lutter contre le déclin de la flotte française face à la concurrence des pavillons de libre immatriculation. Le registre des TAAF souffrait de nombreuses insuffisances et en particulier, le rattachement à un territoire non communautaire le privait du droit d'effectuer des opérations de cabotage dans les autres États membres de l'Union. Plusieurs États européens, tels que les Pays Bas, le Danemark, l'Allemagne, la Norvège ou plus récemment le Royaume-Uni, ont su relancer leur flotte, par la création d'un second registre ou la réforme de ceux existants. Sur la base de ce constat, le Premier ministre a confié en 2003 à M. le sénateur Henri de Richemont une mission de réflexion. Le rapport remis fin mars 2003 par ce dernier préconisait la création d'un nouveau registre international français en s'inspirant des politiques maritimes de nos

voisins. Cette démarche a mené à la création du registre international français (RIF) par la loi du 3 mai 2005. Les points essentiels de la loi sont les suivants : le RIF est, contrairement au TAAF, un registre communautaire, ce qui lui garantit l'accès aux cabotages nationaux dans les États membres de l'Union européenne ; le RIF donne un statut à tous les navigants. Il offre un cadre juridique sécurisé pour le recours aux marins non-résidents, qui peuvent être employés aux conditions de leur pays d'origine, sous réserve des garanties et des minimaux définies par la loi RIF. Ces marins peuvent être mis à disposition de l'armateur par une entreprise de travail maritime ; des exigences de nationalité pour la composition de l'équipage sont définies dans la loi. L'équipage doit être composé de communautaires à hauteur d'au moins 25 % de la fiche d'effectif ou de 35 % pour les navires ayant bénéficié d'une aide fiscale à leur acquisition ; des mesures sont prises pour rendre l'immatriculation plus commode et plus attractive facilitation des procédures d'immatriculation par la création d'un guichet unique, exonération des cotisations sociales patronales dite « ENIM » (assurance maladie, invalidité, retraite), défiscalisation du salaire des navigants, autorisation des casinos à bord des navires de croisière. Le décret relatif à la création du guichet unique a été publié le 11 février 2006. La mise en place du registre international français est donc effective. La mise en oeuvre de la loi du 3 mai 2005 va permettre le développement de notre flotte et des emplois maritimes, dans une conjoncture économique particulièrement favorable pour le transport maritime.

Données clés

Auteur : [M. Jacques Bascou](#)

Circonscription : Aude (2^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 41899

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : équipement

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 22 juin 2004, page 4605

Réponse publiée le : 14 mars 2006, page 2854