



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

transport de voyageurs

Question écrite n° 101041

Texte de la question

M. Michel Vauzelle attire l'attention de M. le secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sur les difficultés que rencontrent la SNCM et la CMN, deux compagnies assurant un service public indispensable de desserte maritime entre les régions Corse et Provence-Alpes-Côte d'Azur et pourvoyeuses de milliers d'emplois dans ces deux régions. Ainsi, ces deux compagnies subissent une concurrence déloyale de la part de compagnies dites *low cost* dont les sièges sociaux sont situés hors du territoire national, dont les pratiques, salariales et écologiques sont parfois contraires à l'éthique et qui reçoivent, au titre de l'aide dite sociale par passager transporté, de l'argent public. La récente décision du conseil général des Alpes-Maritimes d'écarter toute desserte du port de Nice par la NGV Liamone met encore plus en péril l'équilibre financier de la SNCM et fragilise par là-même le service public. Il lui demande donc quelles mesures il compte prendre afin de préserver l'équilibre financier des deux compagnies et de mettre fin à la concurrence déloyale dans le transport maritime de passagers entre la Corse et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Texte de la réponse

La réglementation, tant internationale que communautaire, ne permet pas d'interdire l'accès de nos ports à un navire battant pavillon communautaire pour des motifs autres que ceux portant sur la sécurité. Le règlement communautaire n° 3577-92 prévoit qu'un navire remplissant toutes les conditions requises pour être admis au cabotage dans l'État membre dans lequel il est immatriculé est également autorisé pour le cabotage dans les autres États membres. Or, la loi n° 36-2003 de la République italienne permet aux navires inscrits au registre international italien d'effectuer des services de cabotage maritime national (si le trajet aller-retour dépasse les 100 miles nautiques entre le port d'origine et de destination). La Commission européenne a déclaré cette disposition compatible avec le marché commun (communication n° 2683 du 14 juillet 2004). Par conséquent, les navires inscrits au registre international italien opèrent légalement sur les lignes de cabotage entre la Corse et le continent français. Dans le marché ouvert à la concurrence du cabotage maritime (R. 3577-92), le rôle de l'État consiste à veiller à ce que cette concurrence se déroule dans des conditions saines et loyales. S'agissant du respect des conditions sociales, le décret n° 99-195 du 16 mars 1999 relatif à l'application des conditions de l'État d'accueil conformément au règlement (CEE) du Conseil n° 3577/92 du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime) précise que les membres de l'équipage doivent être ressortissants d'un État membre de la Communauté ou d'un État partie à l'Espace économique européen (EEE). Sur ce point, il n'y a pas de différence entre le premier registre du pavillon français utilisé par la SNCM et la CMN et le registre international du pavillon italien auquel ont recours les compagnies non délégataires du service public opérant sur les liaisons maritimes Corse - continent. L'ensemble des équipages de ces compagnies comporte une part préfixée de marins communautaires. Ce décret prévoit, en outre, que soient appliquées aux navires battant pavillon étranger les règles sociales suivantes : durée du travail, repos et congés : respect des règles applicables pour les navires français ; détermination des effectifs : respect des règles issues soit de la

convention SOLAS, soit de la réglementation française ; rémunération : respects des règles relatives au SMIC ou des salaires minima conventionnels ; protection sociale : exigence de couverture en la matière par le dispositif de protection sociale d'un des États membres de l'Union européenne ou d'un État partie à l'EEE, avec au moins la couverture des risques maladie-maternité, vieillesse, accidents du travail, invalidité et chômage. Les vérifications effectuées par les services déconcentrés du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement sur les nationalités des équipages à bord des navires Corsica Ferries ont permis de constater que cette compagnie emploie des personnels de plusieurs nationalités européennes, notamment des Pays baltes, de la Roumanie et de la Bulgarie, en accord avec les dispositions prévues par le décret n° 99-195 susvisé. Les inspections menées en 2009 par le ministère du travail, des relations sociales, de la famille, de la solidarité et de la ville ont également permis de constater que le personnel employé par le groupe FORSHIP SPA sur les navires Corsica Ferries est soumis à des règles respectant les dispositions de la convention collective de la marine marchande française en matière d'heures supplémentaires, de repos, de rémunération des heures supplémentaires et de durée de travail effectif. Concernant la sécurité, les contrôles portent non seulement sur le respect des conditions de sécurité prévues par la convention SOLAS, mais également sur les pollutions (convention MARPOL). Les navires desservant la Corse sont inspectés par des visites conjointes menées en coopération par les autorités italiennes et françaises. Globalement, ce dispositif se caractérise par l'équité de traitement des compagnies et des navires. Les contrôles annuels effectués par le centre de sécurité des navires de Marseille conjointement avec les autorités italiennes ont amené à constater des infractions pour toutes les compagnies présentes sur la desserte de la Corse, à l'exception de la CMN. Sur ces deux points de la sécurité et des conditions sociales, les contrôles ont été considérablement renforcés ces deux dernières années. Ainsi, des inspections régulières sont menées sur les conditions sociales et de travail à bord des navires desservant la Corse, quel que soit leur pavillon. Des actions coordonnées, tenant compte de la nouvelle organisation territoriale des services, ont été mises en place entre la direction interrégionale de la mer (DIRM) et la DIRECCTE. Une réunion régionale s'est déroulée le mardi 18 janvier 2011 entre les services concernés afin d'arrêter un programme d'inspection pour les mois à venir. Enfin, les modalités d'organisation des transports maritimes entre la Corse et la France continentale, en particulier en matière de desserte et de tarifs, relèvent de la compétence de la collectivité territoriale de Corse (CTC). En particulier, l'article L. 4424-19 du code général des collectivités territoriales prévoit que pour « les liaisons de dessertes aériennes et maritimes, la collectivité territoriale peut également établir un régime d'aides individuelles à caractère social pour certaines catégories de passagers », à la condition que ce régime respecte les règles communautaires relatives aux aides d'État. Le dispositif d'aide social instauré en 2001 par la CTC a été approuvé par la Commission européenne le 2 juillet 2002, qui a également validé le dispositif révisé en 2009. S'il est vrai que la chambre régionale de la Cour des comptes, dans son rapport annuel de 2010 sur la continuité territoriale entre la France et la Corse, a souligné l'impact de la coexistence de la DSP et du dispositif d'aide sociale sur les finances de l'Office des transports de la Corse (OTC) et l'insuffisance de contrôle de ce dispositif par l'OTC, l'existence et les modalités du dispositif d'aide sociale relèvent de la seule compétence de la CTC.

Données clés

Auteur : [M. Michel Vauzelle](#)

Circonscription : Bouches-du-Rhône (16^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 101041

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 22 février 2011, page 1698

Réponse publiée le : 7 juin 2011, page 6107