



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Application de la loi contre le dumping social sur les liaisons transmanches

Question écrite n° 14605

Texte de la question

Mme Agnès Firmin Le Bodo appelle l'attention de M. le ministre des transports sur les difficultés persistantes liées aux pratiques de *dumping* social sur les liaisons transmanche. Malgré l'adoption de la loi du 26 décembre 2023 visant à instaurer un salaire minimum pour les marins sur les liaisons transmanche, la situation demeure critique. Certaines compagnies continuent de recourir massivement à des sociétés de *manning* aux standards sociaux dégradés, créant une distorsion de concurrence insoutenable pour les opérateurs respectueux du pavillon français ou de conditions sociales décentes, tels que Brittany Ferries ou DFDS. Cette situation a déjà conduit à l'annonce de 400 suppressions de postes chez DFDS. L'inquiétude gagne également les infrastructures stratégiques, au premier rang desquelles le terminal transmanche du groupe Getlink (1 800 salariés) et les ports français. Les acteurs de terrain signalent une insuffisance de contrôles effectifs pour faire respecter les nouvelles dispositions législatives. À ce jour, seuls deux contrôles par semestre seraient prévus par les autorités françaises. Au-delà des enjeux économiques, le non-respect des règles de repos (règle d'équivalence 14/14 jours) pose un risque majeur pour la sécurité maritime en raison de la fatigue accrue des équipages. En conséquence, elle lui demande de rendre publiques les conclusions des premiers contrôles effectués en 2024 et 2025, de préciser quelles infractions ont été constatées et quelles sanctions ont été prononcées, et enfin de préciser si un calendrier de renforcement des contrôles est prévu à l'avenir.

Texte de la réponse

La loi n° 2023-659 du 26 juillet 2023 visant à lutter contre le dumping social sur le transmanche et à renforcer la sécurité du transport maritime, adoptée à l'unanimité par l'Assemblée nationale, est entrée en vigueur le 30 juin 2024 à la suite de la publication des décrets n° 2024-297 et n° 2024-298 du 29 mars 2024. Elle instaure un cadre juridique imposant aux armateurs l'application du salaire minimum ainsi que des règles d'organisation du travail relatives aux temps d'embarquement et aux périodes de repos consécutives à terre pour les équipages assurant un transport régulier de passagers entre la France et le Royaume-Uni. La mise en œuvre de ces dispositions fait l'objet d'un suivi conjoint et attentif par les services de l'inspection du travail et des affaires maritimes. Dans ce cadre, le dispositif ne prévoit pas d'obligation quant à la nature de l'employeur. Les armateurs comme les sociétés de placement et de recrutement de gens de mer encourent, en cas de manquement constaté aux obligations légales et réglementaires, des sanctions administratives ou pénales. Le contrôle de ces dispositifs est une compétence partagée entre les agents des affaires maritimes et de l'inspection du travail. La mise en place d'une convention signée le 4 juillet 2023 entre la DGT et la DGAMPA sur le contrôle de l'application du droit du travail français aux salariés des navires battant pavillon étranger a permis de renforcer à ce titre les actions entreprises conjointement dans ce domaine. Cette convention s'inscrit dans une dynamique de coopération renforcée entre les services en vue de partager leur expertise et assurer une action cohérente et efficace. S'agissant du nouveau dispositif transmanche, 5 contrôles physiques ont été réalisés depuis la mise en place de cette réglementation dont 4 en 2025. À ce jour, 66 % des opérateurs concernés par le dispositif ont fait l'objet de contrôles réalisés conjointement par les services des affaires maritimes et de l'inspection du travail sur les façades maritimes Nord-Atlantique-Manche Ouest et Manche-Est-Mer du Nord. Ce niveau traduit un engagement soutenu des services de l'État sur cette thématique, au regard notamment des niveaux de couverture de contrôle observés dans d'autres secteurs également prioritaires. Les

contrôles opérés ont porté sur la vérification des trois points de réglementation introduits par la loi « Le Gac » : le respect du salaire minimum, la durée d'embarquement maximale et la durée de repos consécutive, obligatoirement équivalente à la durée d'embarquement. En matière de méthodologie, les agents de contrôle ont établi leurs constats à partir de l'analyse des situations de travail d'un panel de salariés représentatifs de l'ensemble des fonctions occupées à bord (personnels navigants, techniciens, cuisiniers, vendeurs en boutique). Ces travailleurs ont été entendus par les agents de contrôle et les informations ont été recroisées avec les documents obligatoires mis à disposition par l'employeur : bulletins de salaire, contrats de travail, liste d'équipage, registres des heures de travail et de repos. Les premiers constats mettent en évidence que l'entrée en vigueur de la loi « Le Gac » a eu pour effet un changement de pratique des navires à pavillon étranger par rapport à ce qui était observé auparavant. Sur l'un des contrôles, les manquements restants au respect de la durée d'embarquement et au repos à terre ont donné lieu à deux sanctions administratives. Deux autres contrôles sont en cours de procédure administrative tandis que deux contrôles ont fait l'objet d'une lettre d'observation. La réalisation de ces contrôles est en cohérence avec le plan national d'action (PNA) de l'inspection du travail 2026-2029 qui cible comme sujet incontournable la lutte contre les fraudes, notamment en matière de dumping social. Compte tenu des conclusions tirées des constats établis lors des différents contrôles sur l'applicabilité effective des dispositions légales par les opérateurs transmanche, l'inspection du travail a déjà répondu pleinement à son principe de diligence. À ce titre, la multiplication des contrôles sur un même opérateur ne se justifie pas. L'organisation des contrôles de l'inspection du travail doit par ailleurs tenir compte de l'ensemble des priorités nationales. Ainsi, le taux de couverture, à terme, de 100 % des opérateurs concernés du secteur est bien plus conséquent que d'autres secteurs également considérés comme prioritaires en raison, par exemple, du besoin de prévention des risques d'accident du travail ou de protection des travailleurs les plus vulnérables. Pour 2026, la coopération DGT-DGAMPA en matière de lutte contre le dumping social va se poursuivre en particulier sur la réalisation de contrôles conjoints des opérateurs qui n'ont pas encore été contrôlés. La priorité demeure la pleine effectivité du cadre instauré par la loi du 26 juillet 2023. Ce partenariat se structure également à travers la tenue régulière d'instances de pilotage rassemblant administrations centrales et services déconcentrés. Un appui méthodologique est ainsi apporté aux agents à travers la création d'outils et la mise en œuvre de formations et d'ateliers. À cet effet, un atelier de pratiques professionnelles dédié au transmanche s'est tenu en décembre 2025, réunissant les services centraux et déconcentrés compétents.

Données clés

Auteur : [Mme Agnès Firmin Le Bodo](#)

Circonscription : Seine-Maritime (7^e circonscription) - Horizons & Indépendants

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 14605

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [21 avril 2026](#), page 3344

Réponse publiée au JO le : [9 juin 2026](#), page 5281