



N° 2998

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 21 juillet 2015.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

*tendant à la création d'une commission d'enquête relative aux **liaisons maritimes transmanche** et la **place des armements français de ferries** sur ce marché, s'agissant notamment des **conditions économiques et sociales de leur exploitation** et de l'**offre commerciale** entre le port de **Calais** et la **Grande-Bretagne**,*

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par Mesdames et Messieurs

Bruno LE ROUX, Jean-Paul CHANTEGUET, Rémi PAUVROS, Yann CAPET, Brigitte BOURGUIGNON, Nicolas BAYS et les membres du groupe socialiste, républicain et citoyen ⁽¹⁾ et apparentés ⁽²⁾,

députés.

⁽¹⁾ Ce groupe est composé de Mesdames et Messieurs : Ibrahim Aboubacar, Patricia Adam, Sylviane Alaux, Jean-Pierre Allossery, Pouria

Amirshahi, François André, Nathalie Appéré, Kader Arif, Christian Assaf, Pierre Aylagas, Jean-Marc Ayrault, Alexis Bachelay, Guillaume Bachelay, Jean-Paul Bacquet, Dominique Baert, Guy Bailliart, Gérard Bapt, Frédéric Barbier, Serge Bardy, Ericka Bareigts, Claude Bartolone, Christian Bataille, Delphine Batho, Marie-Noëlle Battistel, Laurent Baumel, Philippe Baumel, Nicolas Bays, Catherine Beaubatie, Jean-Marie Beffara, Luc Belot, Karine Berger, Gisèle Biémouret, Philippe Bies, Erwann Binet, Jean-Pierre Blazy, Yves Blein, Patrick Bloche, Daniel Boisserie, Christophe Borgel, Florent Boudie, Marie-Odile Bouillé, Christophe Bouillon, Brigitte Bourguignon, Malek Boutih, Kheira Bouziane, Emeric Bréhier, Jean-Louis Bricout, Jean-Jacques Bridey, François Brottes, Isabelle Bruneau, Gwenegan Bui, Sabine Buis, Jean-Claude Buisine, Sylviane Bulteau, Vincent Burroni, Alain Calmette, Jean-Christophe Cambadélis, Colette Capdevielle, Yann Capet, Christophe Caresche, Marie-Arlette Carlotti, Fanélie Carrey-Conte, Martine Carrillon-Couvreur, Christophe Castaner, Laurent Cathala, Jean-Yves Caullet, Nathalie Chabanne, Guy Chambefort, Jean-Paul Chanteguet, Marie-Anne Chapdelaine, Dominique Chauvel, Pascal Cherki, Jean-David Ciot, Alain Claeys, Jean-Michel Clément, Marie-Françoise Clergeau, Romain Colas, David Comet, Philip Cordery, Valérie Corre, Jean-Jacques Cotel, Catherine Coutelle, Jacques Cresta, Pascale Crozon, Frédéric Cuvillier, Seybah Dagoma, Yves Daniel, Carlos Da Silva, Pascal Deguilhem, Florence Delaunay, Michèle Delaunay, Guy Delcourt, Carole Delga, Pascal Demarthe, Sébastien Denaja, Françoise Descamps-Crosnier, Sophie Dessus, Jean-Louis Destans, Michel Destot, Fanny Dombre-Coste, René Dosière, Philippe Doucet, Sandrine Doucet, Françoise Dubois, Jean-Pierre Dufau, Anne-Lise Dufour-Tonini, Françoise Dumas, William Dumas, Jean-Louis Dumont, Laurence Dumont, Jean-Paul Dupré, Yves Durand, Philippe Duron, Olivier Dussopt, Henri Emmanuelli, Corinne Erhel, Sophie Errante, Marie-Hélène Fabre, Alain Fauré, Martine Faure, Olivier Faure, Hervé Féron, Richard Ferrand, Aurélie Filippetti, Geneviève Fioraso, Hugues Fourage, Jean-Marc Fournel, Valérie Fourneyron, Michèle Fournier-Armand, Michel Françaix, Christian Franqueville, Jean-Claude Fruteau, Jean-Louis Gagnaire, Geneviève Gaillard, Yann Galut, Guillaume Garot, Hélène Geoffroy, Jean-Marc Germain, Jean-Patrick Gille, Jean Glavany, Daniel Goldberg, Geneviève Gosselin-Fleury, Pascale Got, Marc Goua, Linda Gourjade, Laurent Grandguillaume, Estelle Grelier, Jean Grellier, Élisabeth Guigou, Chantal Guittet, David Habib, Razy Hammadi, Benoît Hamon, Mathieu Hanotin, Joëlle Huillier, Sandrine Hurel, Monique Iborra, Françoise Imbert, Michel Issindou, Éric Jalton, Serge Janquin, Henri Jibrayel, Régis Juanico, Armand Jung, Laurent Kalinowski, Marietta Karamanli, Philippe Kemel, Chaynesse Khirouni, Bernadette Laclais, Conchita Lacuey, François Lamy, Anne-Christine Lang, Colette Langlade, Jean Launay, Pierre-Yves Le Borgn', Jean-Yves Le Bouillonnet, Gilbert Le Bris, Anne-Yvonne Le Dain, Jean-Yves Le Déaut, Viviane Le Dissez, Annick Le Loch, Jean-Pierre Le Roch, Bruno Le Roux, Patrick Lebreton, Michel Lefait, Dominique Lefebvre, Patrick Lemasle, Catherine Lemorton, Christophe Léonard, Annick

Lepetit, Arnaud Leroy, Michel Lesage, Bernard Lesterlin, Michel
Liebgott, Martine Lignières-Cassou, Audrey Linkenheld, François
Loncle, Lucette Lousteau, Victorin Lurel, Jacqueline Maquet, Marie-Lou
Marcel, Jean-René Marsac, Philippe Martin, Martine Martinel, Frédérique
Massat, Sandrine Mazetier, Michel Ménard, Patrick Mennucci, Kléber
Mesquida, Pierre-Alain Muet, Philippe Nauche, Nathalie Nieson, , Robert
Olive, Maud Olivier, Monique Orphé, Michel Pajon, Luce Pane, Christian
Paul, Rémi Pavros, Germainal Peiro, Jean-Claude Perez, Sébastien
Pietrasanta, Christine Pires Beaune, Philippe Plisson, Elisabeth Pochon, Pascal
Popelin, Dominique Potier, Michel Pouzol, Régine Povéda, Patrice Prat,
Christophe Premat, Joaquim Pueyo, François Pupponi, Catherine Quéré, Valérie
Rabault, Monique Rabin, Dominique Raimbourg, Marie Récalde, Marie-Line
Reynaud, Eduardo Rihan Cypel, Denys Robiliard, Alain Rodet, Marcel
Rogemont, Frédéric Roig, Barbara Romagnan, Bernard Roman, Gwendal
Rouillard, René Rouquet, Alain Rousset, Béatrice Santais, Odile Saugues, Gilbert
Sauvan, Gilles Savary, Gérard Sebaoun, Christophe Sirugue, Julie
Sommaruga, Suzanne Tallard, Pascal Terrasse, Sylvie Tolmont, Jean-Louis
Touraine, Stéphane Travert, Catherine Troallic, Cécile Untermaier, Jean-Jacques
Urvoas, Daniel Vaillant, Jacques Valax, Michel Vauzelle, Fabrice
Verdier, Michel Vergnier, Patrick Vignal, Jean-Michel Villaumé, Jean-Jacques
Vlody et Paola Zanetti.

(2) Marie-Françoise Bechtel, Chantal Berthelot, Jean-Luc Bleunven, Guy-Michel Chauveau, Yves Goasdoué, Edith Gueugneau, Christian Hutin, Jean-Luc Laurent, Annie Le Houerou, Serge Letchimy, Gabrielle Louis-Carabin, Hervé Pellois, Napole Polutélé et Boinali Said.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le trafic maritime transmanche sous pavillon français a une longue histoire. On peut la faire remonter dès la naissance de la SNCF qui, en 1938, hérita de six navires alors exploités sur la ligne Dieppe-New Haven. La guerre va cependant interrompre cette activité qui ne reprendra que progressivement à partir de 1945. L'étape la plus significative du développement de ce marché interviendra en 1969 avec la création de la compagnie *Sealink* contrôlée par la SNCF pour laquelle l'activité d'armement naval apparaissait alors solidement ancrée dans ses missions au point de figurer comme un établissement à part entière dans son organigramme.

Pendant plus de trois décennies, le trafic a globalement enregistré une croissance de ses activités marquée par l'augmentation régulière du trafic des passagers, y compris à vocation touristique, une activité « dopée » par les ventes en *duty free* auxquelles il sera mis un terme en juillet 1999. Les traversées avec emports de véhicules particuliers comme les rotations de poids lourds connaîtront également une croissance soutenue avec un renforcement de l'offre caractérisée par la mise en service de ferries à double ponts à la fin des années soixante-dix. Dans ce contexte de marché favorable, une forte concurrence s'est installée. D'abord entre les ports, on citera par exemple Calais mais aussi Boulogne et Dieppe, et avec l'émergence de nouveaux armements qui ont pratiqué des politiques tarifaires et de services souvent agressives comme cela a été le cas du géant britannique *P&O*.

Pour sa part, le port de Calais a réalisé d'importants efforts d'adaptation en augmentant très sensiblement la capacité de son terminal par la construction de nouvelles passerelles et de postes d'accostage. Le bien-fondé de cette modernisation au travers de l'adaptation des capacités d'accueil n'est pas contestable. Elle représente toujours un atout majeur car la ligne la plus courte du détroit est à partir de Calais.

L'ouverture du tunnel sous la Manche en mai 1994 a évidemment bouleversé toutes les données économiques des liaisons maritimes transmanche. Pour les passagers le train à grande vitesse *Eurostar* s'est traduit par des gains de temps pour lesquels une partie de la clientèle était prête à acquitter de sensibles suppléments de prix. Pour les automobiles et les poids lourds, *Le Shuttle* et les navettes ont offert des solutions plus régulières, flexibles et à moindres ruptures de charges. Tous les armements

présents sur le marché transmanche ont subi un rude choc. *P&O* et la compagnie suédoise *Stena*, qui fusionneront en 1998, ont engagé une guerre des prix et de la productivité à laquelle l'ex-compagnie *Sealink* devenue à partir de 1990 la *SNAT* (*Société nouvelle d'armement transmanche*) puis, en 1996, *SeaFrance*, nettement moins puissante que ses concurrentes, était peu préparée. Les apports en capital à sa filiale par la SNCF et la difficulté à exprimer une stratégie claire ont sans doute hypothéqué le devenir d'une activité dont la sauvegarde restait néanmoins essentielle dans un contexte économique et social difficile.

L'actionnaire SNCF a aussi été victime d'une alliance qui s'est rapidement avérée illusoire. En créant la *SNAT*, la SNCF qui détenait 51 % du capital avait noué un partenariat avec *Sealink British Ferries* racheté par *Stena* qui a ainsi disposé de 49 % du capital.

Un peu plus d'un an après l'ouverture du tunnel sous la Manche, *Stena* dénonçait cet accord pour engager une concurrence frontale. À compter du 1^{er} janvier 1996, la *SNAT* rebaptisée *SeaFrance* poursuivra seule son activité avec seulement deux petits ferries : le *SeaFrance Renoir* (ex-*Côte d'Azur*) et le *SeaFrance Cézanne* (ex-*Fiesta*). La compagnie sera même contrainte de retirer de la ligne le *Nord-Pas-de-Calais*, faute de charge suffisante pour ce fréteur. En outre, il lui a fallu créer de toute pièce une nouvelle entité à Douvres, les infrastructures utilisées jusqu'alors appartenant à *Stena*.

Ce rappel démontre que *SeaFrance* a dû faire face à de nombreuses difficultés. À plusieurs reprises, la compagnie a été amenée à repartir sur de nouvelles bases dans des logiques de reconquête d'un marché que d'aucuns pensaient définitivement perdu. La modernisation de sa flotte (avec l'entrée en service de nouveaux navires : *Le Monet*, *Le Rodin* et *Le Berlioz*), des démarches commerciales ciblées et la mobilisation de ses personnels lui ont toutefois permis de connaître certains « temps forts », notamment dans les activités de fret en transportant ainsi près de 700 000 camions au terme de l'année 2006 contre seulement environ 100 000 dans les années quatre-vingt ! Le dynamisme du marché européen et l'ouverture des frontières expliquent en partie ce résultat qui démontre aussi l'existence d'un marché maritime transmanche au demeurant solvable et présentant un potentiel de croissance, en dépit des parts de marché acquises par le tunnel sous la Manche.

Force est de constater que depuis 2008, le pavillon français n'a pas été en mesure de bénéficier à plein du dynamisme du secteur. Sa réputation commerciale s'est trop fréquemment trouvée compromise par des conflits

sociaux parfois assortis de blocages portuaires. Les années 2009 à 2011 illustrent cette situation. Confrontée à une lourde dégradation de sa situation financière, *SeaFrance* fera l'objet d'un plan de redressement prévoyant, dans sa version initiale, la suppression de 650 emplois (40 % de l'effectif) et la réduction de sa flotte de sept à trois navires. Le tribunal de commerce de Paris lancera, dans un premier temps, une procédure de sauvegarde qu'il convertira en redressement judiciaire, au terme de l'année 2009. La période mettra à jour des fractures entre responsables syndicaux. Elles opposeront, au sein même de la compagnie, marins, personnels navigants commerciaux et sédentaires. Des conflits de personnes, des divergences d'appréciation et certaines réactions de « non syndiqués » vont durablement marquer le climat social de l'entreprise.

La crise de *SeaFrance* aboutira à une liquidation judiciaire prononcée le 16 novembre 2011 par le tribunal de commerce de Paris avec un maintien de l'activité jusqu'au 28 janvier 2012, dans l'attente d'offres de reprises. Pendant près de trois années, tous les projets de restructuration de la compagnie et les éventuelles réorientations de son offre commerciale ont abouti à des échecs. Les quelques armateurs ayant porté un intérêt à une reprise partielle de l'activité ont vite été dissuadés de maintenir leurs propositions. Tel aura été le cas, au cours de l'année 2011, de *Louis Dreyfus armateurs* en consortium avec la compagnie danoise *DFDS*, cette même compagnie qui est pourtant devenue un acteur majeur du trafic transmanche. À présent, *DFDS* se trouve en position de louer puis peut être même de racheter deux des trois bateaux de *SeaFrance* attribués par le tribunal de commerce de Paris, en juin 2012, au groupe *Eurotunnel (GET SA)* pour 65 millions d'euros !

Comment a-t-on pu aboutir à la situation d'une crise qui se perpétue ?

L'idée d'une reprise de l'activité de *SeaFrance* par une société coopérative et participative (Scop) a été exprimée en premier lieu par la CFDT, au cours de l'été 2011.

Cette organisation syndicale (à l'époque majoritaire au sein de *SeaFrance*) avait refusé d'approuver le premier plan de redressement présenté en février 2009 mais avait accepté, au terme de cette même année, après consultation des salariés, une seconde version de ce plan qui ramenait les suppressions d'emplois à 482.

La Scop sera effectivement la seule offre de reprise soumise au tribunal de commerce après liquidation. L'acceptation d'une telle solution a résulté pour une bonne part du soutien du gouvernement de l'époque qui

souhaitait d'ailleurs que la SNCF verse des indemnités « renforcées » aux salariés pour financer ce projet de reprise.

La Scop dénommée « *Scop SeaFrance* » reprenait une partie des effectifs de l'ancienne compagnie en ayant pour objectif un redémarrage avec 350 marins et sédentaires, un effectif potentiellement porté à 520 emplois en France et 70 à 75 emplois en Angleterre, au terme de l'année 2013. On rappellera que la direction de la SNCF s'était engagée, en janvier 2012, à proposer des solutions de reclassement à l'ensemble des salariés mais sous réserve de mobilité géographique et, dans la plupart des cas, de changement de métier (des emplois de chauffeurs de cars ayant notamment été évoqués). Dans cette option, seul un petit nombre de salariés pouvait être repris sur place, la compagnie étant basée à Calais.

Pour l'exercice de son activité la *Scop SeaFrance* loue les anciens bateaux à *Eurotunnel* qui en est devenu le propriétaire. L'opération est conclue dans le cadre d'un contrat d'affrètement « coque nue » qui représente environ 8 millions d'euros par an. La reprise d'une traversée Calais-Douvres sera ainsi effectuée le 20 août 2012 par *Le Berlioz*.

Un système de contrats croisés est mis en œuvre. Le groupe *Eurotunnel* a créé une marque et une société dénommées « *MyFerryLink* » qui achète les traversées à la nouvelle *Scop SeaFrance* et doit ainsi garantir son équilibre financier. Les revenus de *MyferryLink* proviennent du chiffre d'affaires réalisé grâce au transport du fret et de véhicules de tourisme. La *Scop SeaFrance* perçoit la plus grande partie des ventes à bord mais l'essentiel de son chiffre d'affaires est garanti par *MyFerryLink*.

Cette construction juridique et financière est l'expression d'un partenariat subtil et novateur qui a toutefois rencontré, dès l'origine, des difficultés.

La situation financière de *MyFerryLink*, nécessairement fragile en début d'activité, s'est néanmoins sensiblement améliorée en raison d'un certain succès d'exploitation : le chiffre d'affaires est ainsi passé de 7 millions en 2012 à 74 millions d'euros en 2013 (premier exercice complet d'activité). Malgré tout, *MyFerryLink* a enregistré des pertes d'exploitation : 22 millions en 2013 cependant ramenées à 12 millions d'euros en 2014. Au premier trimestre 2015, les résultats étaient encourageants.

En outre, des problèmes de gouvernance sont apparus en 2015 (dissensions entre le conseil de surveillance et le directoire de la Scop).

Mais une bataille juridique complexe a débuté dès la création de MyFerryLink. Comment et pourquoi le droit britannique de la concurrence a-t-il pu prétendre avoir raison de ce nouvel entrant sur le marché transmanche ?

Les concurrents directs de *MyFerryLink* (*P&O* et le consortium franco-danois *Louis Dreyfus / DFDS*) se sont plaints d'une perte de leur rentabilité sur le marché transmanche et ont réussi à faire valoir leur argumentaire auprès de la commission de la concurrence britannique qui, le 6 juin 2013, a interdit l'exploitation au départ de Douvres des ferries repris par *Eurotunnel*. Le groupe *Eurotunnel* a d'emblée dénoncé un acharnement à son égard et a fait appel de cette décision. La commission britannique de la concurrence a néanmoins confirmé sa décision initiale, au motif que le groupe *Eurotunnel* finançait les pertes de *MyFerryLink*.

S'il est exact que les résultats 2013 d'*Eurotunnel* ont quelque peu été affectés par la situation de *MyFerryLink* en reprise d'activité, il reste à tout le moins surprenant que la *Competition and Markets Authority* ait alors posé pour postulat la seule viabilité d'un duopole partagé entre deux compagnies solidement établies sur la liaison Calais-Douvres donc en excluant toute possibilité d'exploitation à un troisième opérateur.

Le 9 janvier 2015, un nouvel appel d'*Eurotunnel* a été rejeté, cette décision étant assortie de l'obligation assignée à *Eurotunnel* d'arrêter cette liaison dans les six mois et de rechercher un reprenneur à *MyFerryLink*. Toutefois, en mai 2015, la Cour d'appel britannique, cette fois saisie par la *Scop SeaFrance*, a cassé l'interdiction faite à *MyFerryLink* de desservir le port de Douvres : elle a d'ailleurs estimé qu'il n'y avait pas de fusion au sens juridique du terme entre *Eurotunnel* et *MyFerryLink* et que de ce fait, la *Competition and Markets Authority* ne pouvait se prévaloir d'une compétence d'examen de la situation sous cet aspect du problème. Cette victoire est malheureusement intervenue trop tardivement en raison du revirement de la direction d'*Eurotunnel* qui, après la décision rendue à la suite de son second pourvoi en appel, a décidé de rompre ses liens contractuels avec la *Scop SeaFrance* et de céder ses deux ferries à un nouveau partenaire, en l'occurrence *DFDS Seaways*.

Il est absolument essentiel de connaître l'exacte motivation d'*Eurotunnel* dans cette affaire dont les raisons pour lesquelles sa détermination de retrait n'a pas été entamée après la décision juridictionnelle de mai 2015. Il est pourtant clair qu'*Eurotunnel* s'est dès lors trouvé « blanchi » de toute accusation d'atteinte à la concurrence et voyait même son initiative validée : la construction juridique de location de

ses bateaux était légale et les visées du groupe *Eurotunnel* étaient légitimées car il s'agissait de construire une offre complémentaire à ses liaisons ferroviaires et en aucune façon de verrouiller le trafic transmanche sur la liaison Calais-Douvres.

En tout état de cause, la reprise du trafic sur cette liaison qui a retrouvé en 2013 ses volumes de 2006 (dernière « année record » avant la crise économique) et les parts de marchés atteintes par *MyFerryLink* (en augmentation mais très inférieures à celles de ses deux compagnies concurrentes) constituent deux éléments démontrant, s'il en était besoin, que les perspectives de marché sont favorables et n'ont aucunement été entachées par une quelconque atteinte à la concurrence.

Le jeudi 9 juillet 2015, la commission du développement durable a entendu M. Jacques Gounon, le président-directeur général d'*Eurotunnel*. Force est de constater que cette audition n'a pas levé toutes les interrogations et les incompréhensions. La stratégie du groupe est, en l'espèce, peu claire, ce qui est surprenant de la part d'une direction qui a su sortir *Eurotunnel* d'une crise existentielle qui, dès l'origine du groupe, semblait compromettre son devenir. La bourse a salué la capacité de cette direction à rétablir la crédibilité du modèle économique d'une entreprise qui a constamment adapté son offre de services, y compris dans le segment fragile du fret ferroviaire.

La situation particulièrement confuse qui est dorénavant celle du trafic maritime entre Calais et Douvres mérite qu'une commission d'enquête examine l'ensemble des problèmes qui caractérisent les conditions économiques et sociales de l'exploitation de cette liaison essentielle.

En effet, le port de Calais est le premier port maritime de passagers français. Il occupe même le second rang européen, derrière son partenaire naturel de Douvres.

Au sein d'un bassin d'emplois qui connaît de graves difficultés, la croissance des ports de Calais mais aussi de Boulogne doit constituer un facteur de développement déterminant. Tel est d'ailleurs l'objectif du projet Calais Port 2015 conçu à partir de 2003 et qui ambitionne de doubler les capacités portuaires à l'horizon 2020/2025 pour s'extraire d'une situation de saturation déjà sensible qui hypothèque l'avenir économique de la Côte d'Opale dans son ensemble. La région Nord-Pas-de-Calais, les autorités consulaires et un apport financier de l'Union européenne sont autant de pôles de mobilisation en faveur de cet enjeu.

Il est tout autant important de comprendre quelles ont été les réelles motivations des autorités britanniques en charge des questions de concurrence afin d'entraver et même de tuer l'activité d'un armement comme la *Scop SeaFrance* opérant sous la marque *MyFerryLink*. Leur degré d'indépendance comme la spontanéité de leurs actions semblent devoir être sérieusement suspectés. En outre, la divergence d'appréciation entre l'Autorité de la concurrence française et son homologue britannique mérite, à tout le moins, une réflexion approfondie alors que s'élabore un droit européen de la concurrence désormais particulièrement avancé dans le domaine des transports.

La stratégie du groupe *Eurotunnel* reste étrange. Il ne semble pas que le rachat des bateaux de l'ex-*SeaFrance* que lui avait accordé le tribunal de commerce de Paris lui permette de les céder sans conditions, trois ans après cette décision, et éventuellement de réaliser une forte plus-value à cette occasion. Autre question : pourquoi *Eurotunnel* prétend aujourd'hui conserver en exploitation directe un des bateaux vendus, le frétier *Nord-Pas-de-Calais*, alors que son offre ferroviaire sur les marchandises est loin d'être saturée ? Le lundi 13 juillet 2015, le secrétaire d'État aux transports a cherché à rassembler à Paris l'ensemble des parties prenantes dans le cadre d'une table ronde. Or, la direction d'*Eurotunnel* a préféré de pas répondre à cette invitation. Le secret des affaires ne peut être opposé à une commission d'enquête parlementaire lorsqu'il s'agit de mettre à jour des motivations ou des faits susceptibles de contrevenir à l'intérêt général.

La volonté d'*Eurotunnel* de dénoncer les contrats conclus entre cette société et la *Scop SeaFrance* avec pour conséquence la cession de ses ferries à un opérateur déjà en place a pour effet de priver de leur outil de travail quelque 577 salariés (dont 470 salariés permanents). Dans ces conditions, il est manifeste que la procédure de sauvegarde mise en place par le tribunal de Boulogne-sur-Mer aboutira à la liquidation pure et simple de la *Scop SeaFrance*, alors que rien ne permettait de conclure au caractère inévitable de cette perspective il y a quelques mois.

Depuis 2012, *SeaFrance*, qui a compté 1 600 salariés, a subi trois PSE (plans de sauvegarde de l'emploi) successifs. La situation actuelle accentuera encore cette véritable « casse sociale » en dépit des promesses de reprise d'environ 200 salariés par l'armement *DFDS* nouvel attributaire, depuis le 2 juillet 2015, des ferries *Le Rodin* et *Le Berlioz*, et de quelque 100 salariés par *Eurotunnel* pour l'exploitation du *Nord-Pas-de-Calais* qui semble, néanmoins, aléatoire car une fois encore soumise au bon vouloir de la *Competition and Markets* britannique. Il reviendra également à la

commission d'enquête d'établir en toute objectivité un constat sur les reclassements proposés à tous les anciens salariés de *SeaFrance* au cours des dernières années.

Au vu de ce panorama inquiétant à tous égards, il vous est proposé d'adopter les termes de la résolution qui vous est soumise afin qu'une commission d'enquête puisse examiner l'ensemble des aspects d'un problème qui depuis trop longtemps hypothèque le devenir de la liaison maritime transmanche.

PROPOSITION DE RÉOLUTION

Article unique

En application des articles 137 et suivants du Règlement, il est créé une commission d'enquête de trente membres sur les liaisons maritimes transmanche et la place des armements français de ferries sur ce marché, s'agissant notamment des conditions économiques et sociales de leur exploitation et de l'offre commerciale entre le port de Calais et la Grande-Bretagne.