



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

transport de voyageurs

Question orale n° 865

## Texte de la question

M. Michel Vaxès interroge M. le secrétaire d'État chargé des transports sur l'avenir de la SNCM (société nationale Corse-Méditerranée), de la CMN (Compagnie méridionale de navigation) et sur les conséquences de la déréglementation du transport maritime entre nos ports continentaux et la Corse.

## Texte de la réponse

### AVENIR DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE CORSE-MÉDITERRANÉE ET DE LA COMPAGNIE MÉRIDIONALE DE NAVIGATION

M. le président. La parole est à M. Michel Vaxès, pour exposer sa question, n°865, relative à l'avenir de la Société nationale Corse-Méditerranée et de la Compagnie méridionale de navigation.

M. Michel Vaxès. Pour compenser le handicap que représente l'insularité, dès 1976 une dotation d'État garantissait un service public de continuité territoriale entre le continent et la Corse. Aujourd'hui, ce service, assuré par les opérateurs historiques que sont la SNCM et la CMN et dont l'État est actionnaire, est très gravement menacé par des mesures qui favorisent une concurrence dont vous n'ignorez pas qu'elle pratique le dumping social.

La Corsica Ferries comme la Moby Lines utilisent en effet un pavillon au registre international et ne se privent pas d'en tirer tous les avantages pour leurs actionnaires au détriment des conditions de travail et de salaire de leurs marins, et de la sauvegarde de notre environnement maritime.

Corsica Ferries qui appartient à la holding Lozali basée en Suisse, donc hors CEE, a été condamnée en 2004 pour avoir dégazé en zone écologique protégée. Elle utilise tout au plus trente navigants français pour quatorze navires, là où la CMN et la SNCM en comptent 1 850 et génèrent 4000 emplois, pour l'essentiel en régions Corse et PACA où le niveau de chômage est, vous le savez, supérieur à la moyenne nationale.

Vous conviendrez que les intérêts de nos populations sont incomparablement mieux servis par les compagnies SNCM et CMN.

De surcroît, pour la première fois depuis 1976, votre gouvernement n'indexe plus la dotation de continuité territoriale sur la DGF. Pire, depuis 2002, l'aide au passager transporté a été très généreusement et sans véritable contrôle distribuée à Corsica Ferries, au point de se transformer progressivement en prime à la casse de la délégation de service public et des emplois.

Ajoutons que les réductions de services des deux fleurons de notre flotte, le *Danielle Casanova* et le *Napoléon Bonaparte*, vont aggraver le déplacement des flux existants vers Toulon au bénéfice des compagnies concurrentes et de leurs deux vieux navires - 32 et 34 ans d'âge ! Avouez qu'à l'heure du Grenelle de la mer, on est en droit d'exiger mieux !

Monsieur le secrétaire d'État, comme s'y était engagé votre précédent directeur de cabinet en décembre 2008 devant les élus CGT des salariés des deux compagnies, allez-vous faire toute la transparence sur l'utilisation de l'aide au passager transporté dont vous savez que le principe a été remis en cause le 26 novembre dernier par l'ensemble des élus de la collectivité territoriale de Corse ? Allez-vous par ailleurs, très rapidement, proposer des mesures qui préservent l'intérêt général et régulent la concurrence comme vous le demandent les salariés

de la SNCM et de la CMN ?

M. le président. La parole est à M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d'État chargé des transports*. Il est dans l'intérêt de tous que les tarifs soient le plus bas possible et que l'offre soit la meilleure. À la suite de la libéralisation du cabotage en Méditerranée, intervenue en 1999 pour répondre à un règlement européen, la desserte de l'île a été ouverte à la concurrence, ce qui a permis à Corsica Ferries de s'implanter et d'améliorer par conséquent l'offre pour les passagers.

L'Assemblée territoriale de Corse a redéfini les modalités de la desserte de l'île, elle a lancé des appels d'offres au niveau européen et la DSP - délégation de service public - a été accordée aux opérateurs historiques SNCM et CMN jusqu'en 2013.

L'augmentation de l'offre concurrentielle a conduit la collectivité à réviser la DSP 2007-2013 avec une réduction du service dit " supplémentaire " pour les périodes de pointe.

Ces subventions de la collectivité territoriale de Corse permettent de maintenir des tarifs attractifs à partir de Marseille. Sur Nice et Toulon, un dispositif d'aide à caractère social au bénéfice de nombreuses catégories de passagers - résidents corses, familles, jeunes, étudiants etc - complète la DSP Marseille-Corse.

Le développement de la concurrence et des tarifs promotionnels ont permis un fort développement du trafic maritime avec la Corse. D'un peu plus de trois millions en 1999, le nombre de passagers transportés a atteint 4,26 millions en 2008. De janvier à novembre 2009, en pleine période de crise, ce trafic a encore progressé de presque 7 %.

Le développement de la concurrence a également permis de maintenir un lien maritime permanent entre le continent et la Corse au départ des ports de Toulon et Nice. N'oublions pas que la " gréiculture " de certains personnels explique aussi la désaffection des passagers. L'année 2009 a en effet été marquée par des mouvements sociaux avec quatorze jours de grève à la SNCM et neuf à la CMN. Les passagers se sont alors rabattus sur Corsica Ferries, ce qui est compréhensible.

Nous avons recapitalisé la SNCM. Aujourd'hui, Véolia Transports en détient 66 %, les salariés 9 %, l'État conservant 25 % du capital.

La part de marché de la SNCM est restée stable par rapport à 2007 - 31 %, tout comme celle de la CMN, même si celle-ci a légèrement régressé l'an passé.

L'intensification de la concurrence, monsieur Vaxès, s'est traduite par une modération des tarifs et peut-être une restriction des parts de marché pour certains, qui en portent malheureusement parfois une part de responsabilité.

La SNCM et la CMN ont aujourd'hui stabilisé leurs parts de marché. Elles ont par ailleurs conclu entre elles un accord de partenariat. Je souhaite à tous le succès, mais ces compagnies doivent s'en donner les moyens en assurant la continuité du transport, ce qui n'a pas toujours été fait.

M. le président. La parole est à M. Michel Vaxès.

M. Michel Vaxès. Monsieur le secrétaire d'État, vous n'avez pas répondu à la question de l'utilisation transparente de l'argent public versé sous forme d'aide dite " sociale " au passager transporté. Il s'agit là d'une question importante sur laquelle l'ensemble des élus de la collectivité territoriale corse s'est mobilisé pour en contester le principe.

Par ailleurs, vos arguments sur la concurrence ne tiennent pas compte des risques. Je viens de vous rappeler que la Corsica Ferries avait été condamnée pour dégazage en Méditerranée dans un lieu protégé.

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d'État*. Ce n'est pas bien.

M. Michel Vaxès. Non, en effet, et c'est bien la preuve qu'il s'agit là d'une concurrence profondément déloyale, non du fait de la SNCM ou de la CMN mais de ces compagnies qui utilisent de vieux rafiot...

M. le président. Veuillez conclure.

M. Michel Vaxès. ...pour en retirer le maximum de bénéfices, au détriment du pays, et en violation de tous les principes du Grenelle de la mer.

## Données clés

**Auteur :** [M. Michel Vaxès](#)

**Circonscription :** Bouches-du-Rhône (13<sup>e</sup> circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question** : 865

**Rubrique** : Transports par eau

**Ministère interrogé** : Transports

**Ministère attributaire** : Transports

Date(s) clé(e)s

**Question publiée le** : 19 janvier 2010, page 415

**Réponse publiée le** : 27 janvier 2010, page 447

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 19 janvier 2010