



**DEBAT SUR L'AVENIR DES TRANSPORTS MARITIMES
CORSE-CONTINENT**

LIVRE BLANC

Janvier 2005

SOMMAIRE

I. LA CONTINUITÉ TERRITORIALE AUJOURD'HUI

- Un principe de service public nécessaire pour la Corse.
- Les modalités du système actuel de continuité territoriale.
- La répartition des subventions de transport maritime.
- Le contexte économique actuel.

II. LE SYSTÈME DE CONTINUITÉ TERRITORIALE DOIT ÉVOLUER

- Le système de 2001 est dépassé par la réalité économique.
- Le Service complémentaire a été rattrapé par l'Aide sociale, plus efficace.
- Le Service complémentaire est devenu très coûteux pour la Collectivité territoriale de Corse.

III. LA SOLUTION : UN SYSTÈME PLUS OUVERT ET PLUS FLEXIBLE POUR RÉPONDRE À LA DEMANDE DES PASSAGERS ET AUX BESOINS DE L'ÉCONOMIE CORSE.

- Corsica Ferries est favorable au maintien du service de base pour répondre aux obligations de service public du fret et à la desserte des micro régions.
- Corsica Ferries est favorable à l'élargissement du système d'Aide sociale à l'ensemble des passagers.
- L'élargissement de l'Aide sociale au passager fera faire des économies très importantes à la Collectivité territoriale.

IV. CORSICA FERRIES, 1^{er} TRANSPORTEUR SUR LA CORSE, RÉPOND AUX OBJECTIFS DE SERVICE PUBLIC ET AUX BESOINS DE LA CORSE.

- Un savoir-faire et une expérience pour développer le trafic et le tourisme de l'île.
- Corsica Ferries assure des retombées en Corse représentant plus de 22 fois le montant de l'aide reversée au passager.
- Quelques bonnes réponses à de mauvaises questions.

I. LA CONTINUITÉ TERRITORIALE AUJOURD'HUI

• Un principe de service public nécessaire pour la Corse

▪ Créée en 1976, initialement pour quinze ans, la dotation de continuité territoriale visait à l'époque et vise toujours aujourd'hui, à compenser les handicaps de la Corse dus à son insularité et son isolement géographique.

Instituant un monopole public au départ de Marseille, avec une compensation forfaitaire annuelle de 706,3 millions de F (107,6 M euros) principalement en faveur de la SNCM pour financer la partie non rentable des transports maritimes, le principe, lourdement critiqué, s'est vu ensuite confronté à l'ouverture des lignes de cabotage aux pavillons de la Communauté européenne par un règlement européen de décembre 1992 et des orientations communautaires de juillet 1997. L'objectif de ceux-ci était, notamment grâce à la concurrence, de lutter contre les abus des monopoles.

▪ C'est ainsi que Corsica Ferries, qui avait lancé sa 1ère ligne depuis Nice en 1996 avec un NGV sous pavillon français, a développé son offre avec plusieurs ferries, sous pavillon italien dès 1999. En décembre 2000, la Compagnie ouvre la ligne de Toulon et augmente peu à peu sa flotte avec des ferries de nouvelle génération, les Mega Express. Le succès commercial engendré par ces choix fait désormais de Corsica Ferries un acteur essentiel des relations maritimes sur la Corse avec plus de 1,4 M passagers en 2001 (pour atteindre 1,8 M passagers en 2004) – sans aucune subvention publique.

▪ Cohabitent ainsi dès cette époque un système public de transport en faveur des 2 compagnies SNCM et CMN dans le cadre de la continuité territoriale et un système concurrentiel avec différentes compagnies dont la plus importante est Corsica Ferries.

En même temps que le principe de concurrence montre son efficacité en baissant les prix des traversées et en faisant faire un bond spectaculaire au trafic dans l'intérêt direct de l'économie insulaire, de nombreuses enquêtes et rapports publics critiquent une utilisation faite de l'argent public, jugée distante des finalités du service public et de l'intérêt de la Corse.

En conclusion, se fait de plus en plus jour une réflexion selon laquelle la concurrence, aujourd'hui indispensable dans le cadre européen, ne signifie pas absence de service public, pas plus que service public, jugé indispensable pour la Corse, ne signifie uniquement compagnie publique.

• Les modalités du système actuel de continuité territoriale

▪ Un appel d'offres européen est lancé pour la première fois en 2001 pour renouveler la concession de service public. Celui-ci bénéficie à la SNCM et à la CMN pour une durée de 5 ans (2002 – 2006) sur les lignes entre Marseille et la Corse, tant pour les passagers que pour le fret. Cette concession consiste en d'importantes subventions assorties d'obligations de service public (OSP) pour le type de navires, les destinations, les fréquences et la capacité.

Corsica Ferries ne participe pas à l'appel d'offres, analysant déjà le service complémentaire à partir de Marseille comme non-conforme à l'esprit du service public et préférant de ce fait développer ses activités à partir de Toulon, port jugé à plus fort potentiel.

▪ Le système de subventions et d'obligations de service public actuellement en vigueur est le suivant :

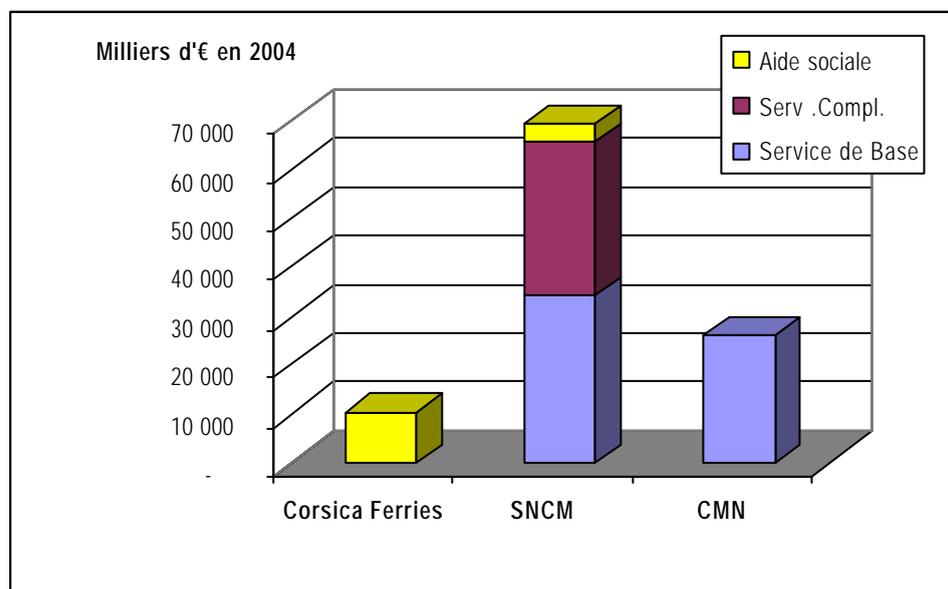
- **Au sein de la délégation de service public (pour la SNCM et la CMN) :**

- Un service de base : il concerne les obligations au départ de Marseille vers 5 ou 6 destinations dont les micro-régions, toute l'année, tant pour le fret que pour les passagers, avec des navires spécifiques, essentiellement les cargos mixtes de la SNCM et de la CMN. **Il coûte 32 Millions d'€ par an pour la SNCM et 26 Millions € pour la CMN**
- Un service complémentaire : ce sont les obligations uniquement pour les passagers, à certaines périodes de l'année (pointes des vacances scolaires et en été), vers 3 destinations et concernant les traversées effectuées en gros ferries par la SNCM. **Il coûte 34 Millions €**

- **En dehors de la délégation (pour toutes les compagnies obéissant à des obligations de service public) :**

- L'aide sociale : appliquée à partir de janvier 2002 et versée par la Collectivité Territoriale de Corse, cette aide concerne certaines catégories de passagers dits « sociaux » (résidents corses, familles nombreuses, personnes âgées, étudiants...) voyageant sur les lignes de Nice et de Toulon. Elle est de 15 € ou 20 € par passager selon les lignes. Cette aide est limitée à 65 % du trafic. **Elle coûte 14 Millions d'€**

• **La répartition des subventions de transport maritime**



- **Le contexte économique actuel :**

- **La SNCM**

Bénéficiaire de 320 M € de subventions sur la période 2002 – 2006, la SNCM a perçu une aide remboursable de l'Etat de 22,5 M € en 2002 puis a fait une demande de recapitalisation de 76 M € dont 66 M € étaient versés fin 2003.

Pour justifier cette demande très importante de fonds publics auprès de l'Etat et de la Communauté européenne, la SNCM a présenté un plan de redressement dont les objectifs se révèlent désormais hors d'atteinte, cela d'autant plus qu'une longue série de grèves en 2004 a durement frappé les revenus de la compagnie pour faire apparaître un déficit aujourd'hui estimé à près de 30 M €, absorbant la moitié des aides d'Etat. Il est à noter que la **CMN**, répondant également aux obligations de service public du Service de base – et non de celles du Service complémentaire - a doublé son trafic passager entre 2000 et 2004.

L'importance de l'argent public en jeu fait réfléchir aujourd'hui beaucoup d'observateurs sur les raisons de cette gestion. Les rigidités de l'entreprise mais aussi surtout le carcan administratif que représente la délégation de service public dans son régime actuel, ont été un frein de préparation à la concurrence, annoncée cependant depuis 1992 et se sont révélés inadaptés pour faire face à la volatilité du marché touristique. S'en sont suivis des choix contestables de conception de navires, des dépenses très élevées, une politique tarifaire inadaptée qui, avec des mouvements sociaux répétés, n'ont pas permis à l'entreprise de s'adapter au nouveau contexte économique.

- **Corsica Ferries**

La Compagnie n'a cessé d'augmenter son trafic depuis l'ouverture des lignes de Toulon en 2001 pour devenir aujourd'hui la 1^{ère} compagnie des relations maritimes Corse-Continent avec près de 1,8 M passagers fin 2004, devançant la SNCM de 825.000 passagers.

Cette performance, en moins de 10 ans, a fait faire un bond spectaculaire au trafic vers la Corse et a considérablement soutenu son économie touristique. Elle est due au choix d'une gestion « low cost » de Corsica Ferries ainsi que dans une large mesure, au reversement de l'Aide sociale de 15 et 20 € attribuée à certaines catégories de passagers par l'Assemblée de Corse en 2001. De ce fait, ceux-ci se sont vus offrir des tarifs jamais atteints à partir de 5€ / traversée dès janvier 2002. Cette politique d'aide innovante a permis à la Compagnie de proposer la plus grande fréquence et la plus grande capacité tant en période de pointe qu'en période hivernale. L'offre de 740.000 places supplémentaires en 2004 a été permise grâce à la conception des navires rapides à grande capacité que sont les Mega Express (et avec notamment la mise en service du Mega III en juin 2004 – 2150 passagers et 655 véhicules).

Tout en reconnaissant le bienfait d'obligations de service public pour réguler le transport maritime Corse/continent, Corsica Ferries veut souligner la nécessité d'un principe de concurrence juste et transparent pour ne pas déstabiliser les entreprises présentes sur le marché qui ont su satisfaire la demande et attirer de nouvelles couches de clientèles. C'est dans cet esprit et pour contester les distorsions de concurrence, qu'elle a déposé, en octobre 2003, une requête contre la décision de la Commission européenne accordant une aide financière de 66 M€ pour la restructuration de la SNCM.

II. LE SYSTEME DE CONTINUTE TERRITORIALE DOIT EVOLUER

- **Le système de 2001 est dépassé par la réalité économique**

- **Les arguments avancés à l'époque du précédent appel d'offres pour justifier le Service complémentaire sont aujourd'hui tous démentis par les faits.**

Le Service complémentaire devait nourrir la Corse avec une clientèle touristique transportée sur les gros ferries (Danielle Casanova et Napoléon Bonaparte) pendant les périodes de pointe de basse saison (vacances de Toussaint, Noël, février et Pâques). Or, depuis 4 ans, l'augmentation du trafic touristique se fait sur les Mega Express avec un trafic de pointe de basse saison assuré depuis les ports de Nice et de Toulon (hors continuité territoriale). L'augmentation du trafic se fait également par ailleurs sur les cargos mixtes du Service de base (avec la mise en ligne du Pascal Paoli, du Girolata et par la transformation du Paglia Orba et du Kalliste).

Ainsi, les objectifs donnés au Service complémentaire et à ses subventions, ne sont plus remplis. Le rapport de la commission d'appel d'offres du 4 mai 2001 ne s'y était pas trompé. Les hypothèses pessimistes se sont révélées exactes et, comme le dit ce rapport : « On peut se poser la question de l'utilisation des deux car-ferries sur les lignes de Marseille ».

- **Les modes de transport ont effectivement changé :**

Les ferries traditionnels qui transportaient plus de la moitié du trafic passagers en 2000, ne représentent plus que 18% en 2004. Durant la même période, les Mega Express de Corsica Ferries passaient de 16% à plus de 40% de part de marché en 2004. L'ORTC a ainsi pu désigner ces navires fin 2003 comme « les premiers vecteurs de transport entre la Corse et le Continent français drainant ainsi l'intégralité de la nouvelle clientèle ».

Répondant parfaitement aux besoins d'une clientèle toujours plus exigeante, les deux Mega Express de Corsica Ferries ont transporté en 2004, plus du double de passagers que le Napoléon Bonaparte et le Danielle Casanova réunis.

On constate en effet dans le tableau ci-après la baisse constante des ferries du Service complémentaire de Marseille et la forte progression des Mega Express opérant depuis Toulon et Nice.

Parts de marché par type de navire Continent - Corse

	2000	2001	2002	2003	2004 ⁽¹⁾
Ferries	55%	45%	33%	31%	18%
Cargos	14%	12%	17%	20%	20%
NGV	32%	27%	28%	23%	21%
MEGA Exp		16%	23%	25%	40%

¹ Estimation à fin octobre 2004

Source ORTC - Direct.Reg.Equipement -

- **Le port de Marseille, incontournable en 2001, va perdre sa place de 1^{er} port passagers à destination de la Corse.**

Marseille est en baisse constante au profit des ports dits de second rang et ce malgré l'augmentation du trafic global. L'intérêt de Toulon (distant de Marseille de 35 minutes) n'est plus aujourd'hui à démontrer. En quatre ans, ce port a gagné 21 points de part de marché pendant que Marseille en perdait 12. Marseille n'est donc plus incontournable et risque même de devenir un port de second rang. Le succès du port de Toulon démontre dans le même temps qu'il répond mieux aux exigences des passagers.

Parts de marché / port

	Marseille	Nice	Toulon
au 31/12/2000	48%	45%	7%
au 31/12/2001	41%	39%	20%
au 31/12/2002	40%	40%	20%
au 31/12/2003	41%	38%	21%
au 31/10/2004	36%	36%	28%

Source Direction Régionale Equipement Corse 2004

La démonstration est ainsi faite que les 35 mn d'autoroute entre Marseille et Toulon ne justifient en rien la différence de traitement entre les 2 ports. La Collectivité Territoriale de Corse investit à Toulon, pour les seuls passagers, 9 fois moins qu'à Marseille ...

- **Le Service complémentaire a été rattrapé par l'Aide sociale, plus efficace.**

- **L'Aide sociale a permis une baisse très importante des tarifs passagers et a amélioré les transports vers la Corse.**

Comme exigé par la Commission européenne qui a considéré que l'Aide sociale était en faveur des passagers et non des compagnies, Corsica Ferries reverse directement au passager, l'Aide sociale de 15 ou 20 € accordée à certaines catégories de passagers par l'Assemblée de Corse. Cette aide a permis une baisse des prix ainsi que des offres promotionnelles importantes. Elle a également permis une offre plus complète et mieux adaptée aux besoins des clients des ports de Toulon et de Nice et ainsi d'augmenter significativement leur trafic, rejoignant ainsi les objectifs initiaux de la continuité territoriale de baisser les tarifs, notamment pour les résidents corses qui attendaient ces baisses depuis longtemps...

L'exemple ci-après de l'évolution de tarifs d'un aller-retour pour une famille composée de 2 adultes et deux enfants se rendant en Corse le dernier vendredi de juin pour retourner le dimanche suivant, montre l'importance de la baisse des tarifs sur Nice, grâce à l'Aide sociale et à la concurrence et leur baisse même plus faible sur Marseille, port du Service complémentaire :

	1996	2004 (*)	Évolution
Nice Bastia	491,80 €	292,02 €	-36,99%
Marseille Bastia	713,46 €	595,63 €	-16,51%
(*) Prix de la traversée la moins chère entre les différents opérateurs			

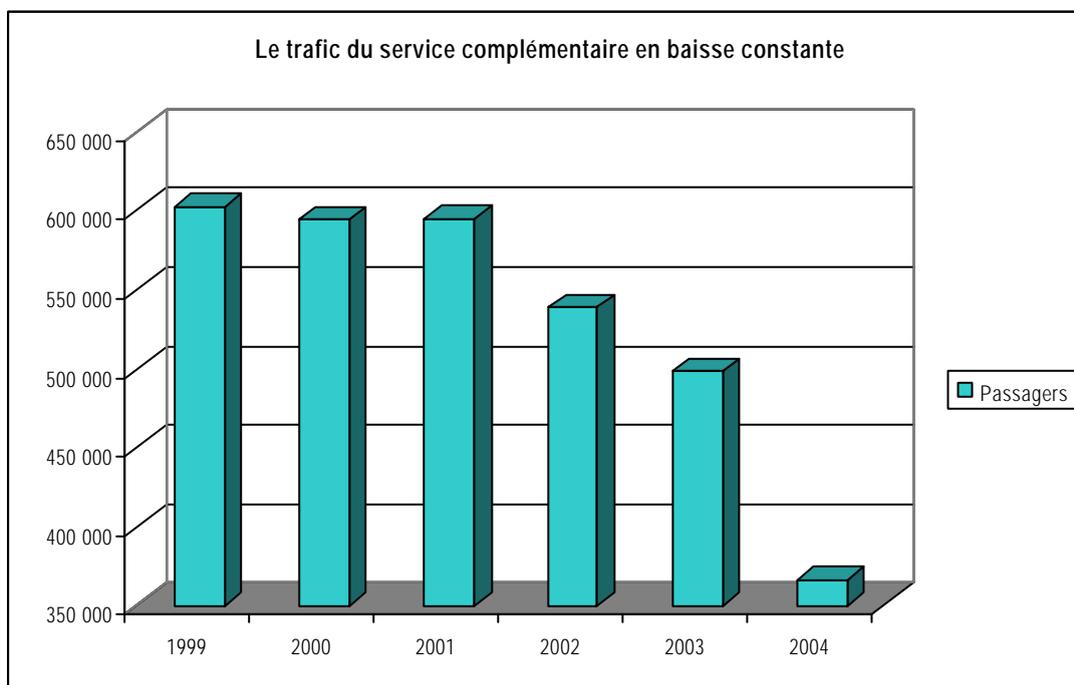
- **L'Aide sociale a effectivement permis une offre de capacité largement supérieure à celle du Service complémentaire :**

On constate par exemple que les obligations de capacité financées par le Service complémentaire sont largement couvertes par la seule ligne de Toulon :

	Service Complémentaire OSP Marseille – Ajaccio & Bastia	Secteur Aide Sociale Bastia- Toulon	Secteur Aide Sociale Ajaccio- Toulon
Période de Noël	20.000 places 8 rotations	40.095 places 14 rotations	32.670 places 11 rotations
Période de février	15.000 places 5 rotations	55.863 places 19 rotations	28.215 places 10 rotations
Période de printemps/automne	174.000 places 100 rotations	379.890 places 131 rotations	271.755 places 92 rotations
Période d'été	192.000 places 48 rotations	207.900 places 70 rotations	204.160 places 58 rotations

- **La bonne adéquation de l'outil Aide sociale à son contexte a considérablement fait baisser le trafic du Service complémentaire et donc aussi sa raison d'être :**

Le trafic du Service complémentaire est en baisse constante :



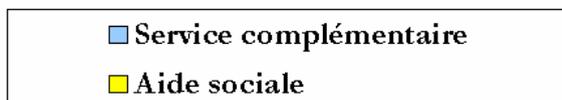
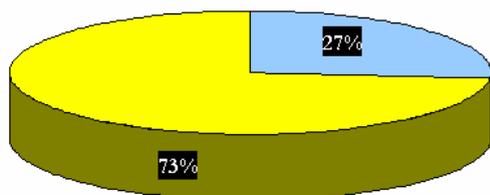
Le trafic Aide sociale a complètement dépassé celui du Service complémentaire :

	2000	2001	2002	2003	2004
Service complémentaire	594.060	594.823	538.665	499.075	366.251
Variation		0,13%	-9,44%	-7,35%	-26,61%
Aide Sociale	915.430	1.193.963	1.364.467	1.377.528	1.425.873
Variation		30,43%	14,28%	0,96%	3,51%

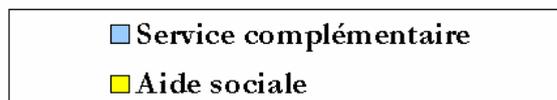
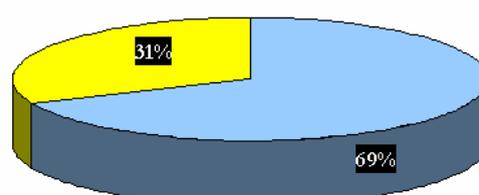
- Le Service complémentaire, de moins en moins efficace, est devenu très coûteux pour la Collectivité territoriale de Corse.**

Comparaison des systèmes Service complémentaire et Aide sociale en termes de volume et de coûts : les 27 % de passagers du Service complémentaire coûtent plus de 2 fois plus cher que... les 73 % de passagers de l'Aide sociale.

Contribution de chacun des secteurs à la desserte de l'île



Coût de chacun des secteurs pour la CTC



- En conclusion :**

L'outil Aide sociale, qui s'avère être davantage une « incitation » qu'une « subvention » car celle-ci est reversée au passager, se montre donc beaucoup plus performant que le Service complémentaire :

- il a favorisé une baisse très importante des tarifs,*
- il a permis une augmentation de fréquence des traversées, notamment en hiver et en basse saison,*
- il a favorisé un étalement du trafic en avant et arrière saison,*
- il a largement assuré les obligations de service public nécessaires à la Corse,*
- il revient beaucoup moins cher à la Corse que la délégation de service public actuelle,*
- il a prouvé que les contraintes fortes du Service complémentaire de Marseille ne se justifiaient pas économiquement,*
- il a enfin permis une forte augmentation de trafic contribuant directement au développement économique de l'île et au moindre coût pour le contribuable,*
- ...autant d'objectifs et de résultats qui ne sont plus aujourd'hui remplis par le système de continuité territoriale en vigueur pour les passagers maritimes.*

L'adaptation des compagnies tant publiques que privées à la réalité du marché, ainsi que les choix effectifs de la clientèle font que le système défini pour la délégation de service public des relations maritimes Corse/Continent en 2001 n'est plus opérationnel aujourd'hui.

L'analyse des faits économiques montre qu'il nous faut transformer un système administratif et rigide en une procédure plus souple, plus simple, plus à l'écoute d'un marché qui est devenu changeant et de plus en plus concurrentiel sur le plan touristique, comme le montrent à l'évidence les résultats de la saison 2004.

La Corse a désormais besoin d'un système de transport plus ouvert et plus réactif.

II. LA SOLUTION : UN SYSTEME PLUS OUVERT ET PLUS FLEXIBLE POUR REpondre A LA DEMANDE DES PASSAGERS ET AUX BESOINS DE L'ECONOMIE CORSE.

- **Corsica Ferries est favorable au maintien du service de base pour répondre aux obligations de service public du fret et de la desserte des micro-régions.**

Les obligations de service public sont nécessaires pour le transport vers la Corse **des marchandises** dans la plupart des secteurs économiques, en particuliers vers les ports des régions éloignées.

Dans le même état d'esprit, il est également possible de définir des OSP pour les **passagers**, en fixant des obligations de capacités à destination des ports secondaires et qui bénéficieraient d'une aide au passager.

- **Corsica Ferries est favorable à l'élargissement du système d'Aide sociale à l'ensemble des passagers.**

Comme l'a indiqué le Président du Conseil Exécutif de Corse, les compagnies maritimes opèrent au service de la Corse et non l'inverse. Pour répondre en conséquence aux objectifs de continuité territoriale, l'aide sociale n'est pas versée pour les compagnies mais en faveur du passager. Le montant alloué par passager étant identique pour toutes les compagnies, le système respecte une juste concurrence entre celles-ci. L'attractivité de l'opérateur n'est donc pas fonction du montant de la subvention mais bien de la qualité de son offre, c'est à dire de sa politique commerciale, de fréquence et de capacité. Le système d'Aide sociale encourage donc les compagnies à proposer de meilleurs tarifs et services à la clientèle en même temps qu'il optimise leur gestion.

Comparé au Service complémentaire qui définit un bloc immuable d'obligations sur une longue période, l'aide sociale reflète étroitement les besoins réels et changeants du marché. Elle permet donc de s'adapter à celui-ci de manière permanente tout en le dynamisant et ainsi augmenter le trafic.

C'est cette souplesse qui permet à Corsica Ferries d'offrir plus de capacité à partir de Toulon, avec l'Aide sociale au passager que celles définies par les obligations du Service complémentaire au départ de Marseille.

L'Aide sociale se montre donc nettement plus efficace que le Service complémentaire et doit donc être élargie au maximum de destinations.

Corsica Ferries est donc favorable à une aide sociale plus large, assortie d'obligations de service public.

La limiter ou la supprimer serait un retour en arrière vers la cherté des transports et conduirait à moins de places pour les touristes et les résidents. Cela casserait la croissance sans résoudre les problèmes d'adaptation des compagnies.

- **L'élargissement de l'Aide sociale au passager fera faire des économies très importantes à la Collectivité Territoriale de Corse.**

Outre sa performance pour répondre à la demande des passagers et le fait qu'il ne crée aucune distorsion de concurrence entre les compagnies, le système d'Aide sociale s'avère beaucoup moins coûteux pour la Corse.

En effet, le Service complémentaire a assuré en 2004, le transport de :

- 366.000 passagers pour un coût de 34.2 M €, soit 93 € par passager.

L'aide sociale a transporté dans la même période :

- 1.425.000 passagers pour un coût de 14 M €, soit 10 € par passager.

On notera en outre que si le développement probable de Nice et Toulon se confirme, le coût par passager du Service complémentaire atteindra pour la collectivité un montant exorbitant sans aucun rapport avec la réalité du marché...

Enfin, si on prend l'hypothèse que les subventions aux 366.000 passagers du Service complémentaire l'étaient par l'Aide sociale, c'est à dire que si les passagers transportés depuis Marseille étaient aidés au même titre que ceux de Toulon (avec l'Aide sociale), cela représenterait une économie d'argent public pour la Collectivité Territoriale de Corse de $366.000 \times 15 \text{ €} \times 65 \% \text{ (limitée à)} = 3,57 \text{ M €}$, soit $34,2 - 3,57 = 30.6 \text{ M €}$.

L'hypothèse d'une suppression de l'Aide sociale sur le seul port de Toulon, outre le fait qu'elle renforcerait une discrimination criante entre les ports et les compagnies, et donc entre les passagers, ne ferait économiser que 6 M € à la Collectivité Territoriale de Corse. Comment justifier ce choix alors qu'il n'y a que 35 mn d'autoroute entre Toulon et Marseille?

- **En conclusion,**

A l'évidence, le système d'Aide sociale s'avère aujourd'hui le meilleur outil de Continuité territoriale. Par sa simplicité, sa transparence et parce qu'il colle à la réalité de la demande, il est une chance pour les transports corses.

Il permet notamment une flexibilité indispensable en matière touristique car il pousse les compagnies à « aller chercher » le passager, contrairement au service complémentaire pour lequel il suffit de remplir les obligations définies pour percevoir la subvention, sans avoir besoin ni d'analyser ni d'anticiper le trafic pour chercher à l'augmenter.

Les choix à opérer par l'Assemblée et le Conseil exécutif de Corse pour le futur appel d'offres n'opposent nullement une vision de service public à une vision libérale, pas plus qu'ils n'opposent les intérêts des passagers contre ceux des entreprises. Comme le rappelait le précédent Ministre des transports, M. Gayssot : « Le tout Etat a finalement montré son indigence et sa faillite et je crois à une mixité économique que la loi exclusive du marché ne peut remplacer ».

Et comme le déclare par ailleurs, le Président du Conseil exécutif de Corse : « Il faut défendre le service public mais l'opérateur peut être public ou privé ».

Corsica Ferries est clairement en faveur de la mise en œuvre d'obligations de service public pour certains secteurs comme le fret, la desserte des micro-régions corses, les tarifs résidants qui ne sont pas garantis par la simple loi du marché. Pour les passagers, l'Aide sociale, assortie d'obligations de service public, a déjà montré et montrera encore sa fiabilité et son efficacité pour soutenir l'économie corse et particulièrement son tourisme.

Sauf à penser à l'intérêt des compagnies avant de penser au service public et à l'intérêt collectif, projeter de l'abandonner ou de la limiter ne résiste pas à l'analyse.

Comme tout organisme vivant, les transports corses doivent trouver un équilibre performant et complémentaire entre le dynamisme naturel de la concurrence (entre opérateurs publics et privés) et les corrections nécessaires du service public (assuré par un opérateur public ou privé).

IV. CORSICA FERRIES, 1^{er} TRANSPORTEUR SUR LA CORSE, REpond AUX OBJECTIFS DE SERVICE PUBLIC ET AUX BESOINS DE LA CORSE.

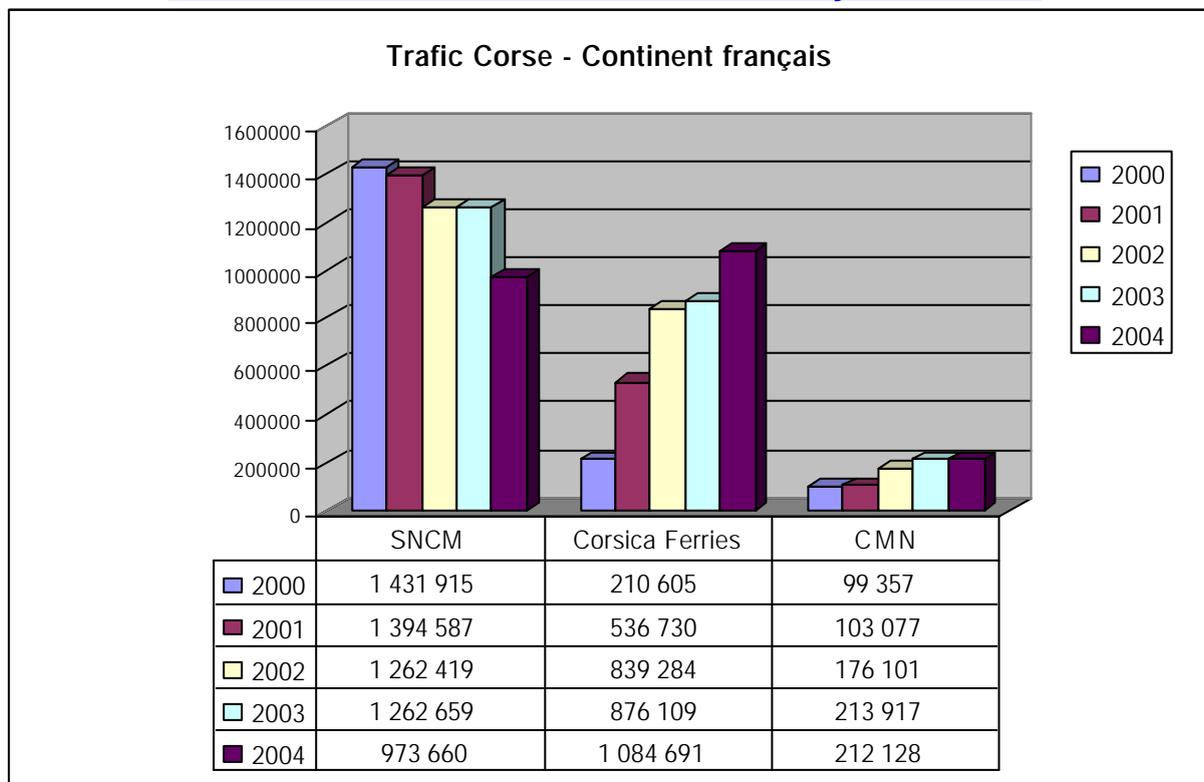
- **Un savoir-faire et une expérience pour développer le trafic et le tourisme de l'île.**

▪ **Une flotte performante :** Le groupe Lota Maritime dispose d'une flotte de 12 navires lui permettant une forte latitude de fréquence et de capacité entre ses différentes destinations. En 2001, Corsica Ferries a pris livraison de 2 Mega Express dont les caractéristiques de capacité (1860 passagers) et de rapidité (29 nœuds) lui ont permis de recueillir le choix de 40 % des passagers sur la Corse. En 2004, la compagnie a mis en service un 3^{ème} navire de même conception mais plus grand (2150 passagers) et plus rapide encore (30,5 nœuds).

Parfaitement adaptés aux besoins des transports corses, ces navires assurent à eux seuls l'intégralité de la nouvelle clientèle de l'île depuis 2001. Ils sont également en mesure de répondre économiquement aux obligations de service public du service complémentaire au départ de Marseille. Par exemple, ces navires peuvent effectuer 3 rotations quotidiennes Marseille –Balagne.

- **Un trafic en augmentation constante :**

EVOLUTION DU TRAFIC CONTINENT FRANÇAIS / CORSE



EN PARTS DE MARCHE

Parmi les 3 compagnies desservant la Corse depuis le continent français, Corsica Ferries augmente régulièrement ses parts de marché :

	2000	2001	2002	2003	2004
SNCM	82,11%	68,48%	55,37%	53,67%	42,88%
CMN	5,80%	5,06%	7,72%	9,09%	9,34%
Corsica Ferries	12,08%	26,36%	36,81%	37,24%	47,78%

- **Les tarifs les plus bas du marché :** Parce qu'elle sait utiliser les outils de la concurrence, Corsica Ferries propose depuis de nombreuses années les tarifs les plus bas des traversées Corse/Continent. Cette politique est mise en œuvre grâce à sa gestion « low cost » et à sa forte écoute du marché. Tant le choix de ses navires que celui de ses ports, sa politique de distribution et sa gestion des coûts lui ont permis de mettre en place une offre de tarifs innovante et très diversifiée. Dès janvier 2002, la compagnie a reversé à ses clients l'aide sociale attribuée par l'Assemblée de Corse à certaines catégories de passagers pour proposer un tarif de base jamais atteint de 5 € par personne et par traversée. Aujourd'hui, ce sont quelque 70 % de ses clients qui bénéficient de ces tarifs sociaux qui ont permis de séduire de nouvelles catégories de clientèles pour la Corse.
- **Quelques performances de Corsica Ferries :**
 - La Compagnie offre le plus grand nombre de départs quotidiens vers la Corse en haute saison.
 - Elle propose la plus grande capacité en hiver sur Nice et Toulon.
 - Elle est la seule compagnie à offrir un vrai choix entre navires rapides et ferries au départ de France et d'Italie.
 - Elle répond à la demande des passagers, pour qui les ports de départs sont moins importants que les types de traversées, les tarifs et les horaires.
- **Corsica Ferries assure des retombées en Corse représentant plus de 22 fois le montant de l'aide reversée au passager.**
- **En termes de retombées directes sur la Corse, Corsica Ferries est un acteur de 1^{er} plan.** Elle l'est pour la vie culturelle et sportive de l'île au travers de partenariats profitant à 90 manifestations et de sponsoring concernant 15 événements parmi les plus importants de Corse. La Compagnie est également un véritable acteur du développement économique insulaire en employant 290 personnes en 2004, dont le 1^{er} call center de Corse. Cela avec une masse salariale de plus de 5 M €. Elle est la seule compagnie maritime à avoir localisé en Corse son siège social, sa direction générale et plusieurs directions centrales, toutes managées par de jeunes corses. De plus, elle achète pour plus de 33 M € auprès de fournisseurs corses.

- **En termes de retombées indirectes, et en devenant le 1^{er} transporteur sur la Corse en 2004, Corsica Ferries a permis des retombées touristiques considérables en faveur de l'île.** En effet, en transportant vers la Corse 800.000 touristes/ an*, dépensant en moyenne 500 €, cela fait apparaître un apport de 400 M € à l'économie de l'île dont 225 M€ pour les touristes français «aidés » par l'Assemblée de Corse

*350.000 touristes depuis l'Italie et 450.000 hors période d'hiver depuis le continent français = 800.000 touristes.

Ce montant, quand il est mis en rapport avec les 10 M € d'aide qu'elle perçoit, montre une « rentabilité » tout à fait inégalée. Le même ratio appliqué sur le Service complémentaire conduit à des retombées de 87 M € pour une subvention de 34 M €. On constate ainsi un rapport de 1 à 22.5 avec l'Aide sociale contre 1 à 2.5 pour le Service complémentaire. Les retombées économiques en corses dues à l'Aide sociale perçue par Corsica Ferries sont donc 9 fois plus efficaces que celles du service complémentaire...

• Quelques bonnes réponses à de mauvaises questions :

- **Corsica Ferries serait une entreprise luxembourgeoise ou suisse...**

Corsica Ferries a son siège à Bastia tout comme le groupe Lota Maritime auquel elle appartient. Elle a également une filiale italienne nommée Forship. Le tout est coiffé par une holding, Lozali, située à Genève où habitent depuis de nombreuses années les actionnaires qui sont des membres de la famille du président Pascal Lota. Le groupe comprend une dizaine de filiales (sociétés de manutention portuaire, d'armement, de gestion portuaire, agence de voyages...).

- **Corsica Ferries ferait du dumping social...**

Les navires de Corsica Ferries battent pavillon italien et appliquent les conventions collectives françaises sur toutes les lignes continent français / Corse. Le groupe n'emploie qu'une cinquantaine de marins extra-communautaires sur les 3 navires effectuant les liaisons Italie-Corse. Selon le Ministre des transports, interrogé récemment au Sénat: « *L'application des obligations réglementaires et conventionnelles a été contrôlée, portant entre autres sur les effectifs, la durée du travail et le respect des obligations sociales. Aucune infraction n'a été relevée à l'encontre de Corsica Ferries. Ce sont des faits, pour le reste, chacun est libre de ses appréciations...* »

- **Corsica Ferries aurait des difficultés financières...**

Le chiffre d'affaires de Lota Maritime est de 165 M€ en 2003, dont 107 M€ sur la Corse. Son résultat courant est en équilibre et celui de Corsica Ferries est de 88.000 €. Les comptes de l'entreprise sont déposés (et publics) au greffe du Tribunal de commerce de Bastia.

Les banques font confiance au groupe depuis de nombreuses années, notamment pour la construction ou l'achat des navires. Les 3 Mega Express représentent chacun un investissement de l'ordre de 80 M€. L'exploitation des navires couvre les charges et la dette. La rentabilité est principalement assurée par les plus values latentes des navires (leur prix de vente une fois amortis).

- **Corsica Ferries « écrèmerait » le trafic estival corse...**

Dans les faits, c'est Corsica Ferries qui propose la plus grande offre et la plus grande capacité en hiver sur Nice et Toulon. Elle est ainsi le 1^{er} transporteur en hiver sur la Corse (246.000 passagers du 1^{er} oct. 2003 au 31 mars 2004). Ces traversées sont sur Mega Express (1868 passagers) alors que la SNCM n'effectue sur ces destinations, qu'une seule rotation avec un petit cargo mixte...En été, la SNCM augmente ses rotations dans une proportion plus forte que Corsica Ferries et elle est quasiment absente de Toulon où Corsica ferries opère quotidiennement toute l'année.

En conséquence, Corsica Ferries assume, à elle seule, la quasi-totalité des obligations de service public sur les deux ports de Nice et de Toulon...

- **Les difficultés de la SNCM vont conduire à un monopole de Corsica Ferries...**

Souvent utilisé par ceux qui cherchent des boucs-émissaires plutôt que d'analyser leur propre problème, le mot de monopole n'a de sens qu'au regard de l'ensemble des ports méditerranéens desservant la Corse...où sont implantées de multiples compagnies. Que penser d'ailleurs du monopole sur les passagers de la SNCM à Marseille ?

- **L'Aide sociale favoriserait une clientèle à faible pouvoir d'achat et donc peu profitable à l'économie corse...**

Le trafic au titre de l'Aide sociale se monte à 1.425.000 passagers en 2004, soit près de 63 % du trafic total. Essentiellement des familles qui sont venues plus nombreuses grâce à la baisse des prix et dont la dépense, selon l'Agence du Tourisme de la Corse, a augmenté en 2004. Par ailleurs, Corsica ferries a vendu, cette année, 120.000 traversées au départ de Corse vers et au retour de Nice et Toulon, transportant ainsi un grand nombre de résidents qui attendaient depuis longtemps de la continuité territoriale, une baisse des tarifs pour favoriser leurs déplacements.

- **L'évolution de la délégation de service public entraînerait la suppression de 500 emplois à la SNCM...**

Le postulat selon lequel la SNCM serait si fragile que la modification de modalités de la Délégation de Service Public conduirait à des suppressions massives d'emplois constitue du « catastrophisme » n'engageant que ses auteurs. L'entreprise publique dispose de ressources et d'un savoir-faire très importants lui permettant d'entreprendre des réformes structurelles qui seules lui permettront d'affronter l'avenir et de s'adapter au principe de concurrence, désormais incontournable dans le contexte européen. Il reste par ailleurs deux ans pour mener cette adaptation avant la nouvelle concession, avec des réformes pouvant s'étaler dans le temps.

- **Si l'Aide sociale remplaçait le Service complémentaire, cela ferait disparaître la SNCM...**

L'argument ne vaut guère car le Service complémentaire ne concerne que deux navires (sur 10) de la SNCM, ses deux gros ferries, qui sont utilisables sur d'autres lignes. Plus globalement, l'analyse selon laquelle la bonne santé de la SNCM ne serait liée qu'aux objectifs de service public définis par la Corse pour son transport maritime est un raisonnement ne pouvant que nuire à la survie de l'opérateur public. Les élus et l'exécutif corses vont décider des meilleurs choix de transport possibles pour le développement et l'avenir de l'île. C'est le rôle de tous les opérateurs que d'anticiper et de s'adapter à ces choix vitaux.