

26 février 2010

Quelques vérités bonnes à dire sur la concurrence dans les relations maritimes de la Corse

Corsica Ferries soutient le principe d'une mission parlementaire :

- Corsica Ferries prendra une part active dans la mission parlementaire animée par le Sénateur Charles Revet. **La Compagnie en approuve les objectifs déclarés** « *d'analyse des dispositifs d'aides publiques et la formulation si nécessaire d'ajustements de ces aides afin que la concurrence entre les compagnies soit équitable* ». Elle considère cependant que, compte tenu de la gravité du sujet, cette mission n'a de sens qu'à une condition.
- Il est en effet indispensable que figure également dans ces objectifs, l'analyse **des conditions de recapitalisation et de privatisation de la SNCM** à hauteur de 280 M € et qui ont bénéficié à l'actionnaire privé gérant actuellement la SNCM. En effet, en replaçant la SNCM en situation favorable, ces fonds publics ont gravement entaché la concurrence entre les compagnies et sont toujours d'actualité puisqu'ils font l'objet d'une action devant la Cour européenne de justice dont on attend prochainement le jugement.

Dans un conflit syndical où certaines voix souhaiteraient supprimer l'Aide sociale, Corsica Ferries rappelle ici les objectifs, résultats et comparaison des deux systèmes d'aides publiques en vigueur :

- **Deux systèmes de continuité territoriale complémentaires** : la Délégation de Service Public, au départ de Marseille, vise à assurer une partie du trafic de marchandises vers la Corse et celui des passagers vers les ports dits secondaires, là où une activité purement privée ne peut trouver sa rentabilité. L'aide sociale de 15 € par passager, votée en 2001 par l'Assemblée de Corse, a pour objectif de faire baisser les prix, jugés trop élevés, afin que les résidents Corses se rendent plus facilement sur le Continent et pour aider au développement du tourisme corse, principal revenu de l'île.
- **114 M € + 2 M € contre 18 M €** : En 2009, la SNCM et la CMN ont reçu 114 M € au titre de la délégation de service public au départ de Marseille et les passagers de Corsica Ferries, 18 M € au titre de l'Aide sociale accordée au départ de Nice et de Toulon. Toutes les compagnies étant concernées par l'Aide sociale, la SNCM a également reçu 2 M € pour ses traversées depuis Nice.
- **Un passager DSP coûte 100 €, un passager Aide sociale coûte 10 €** : Corsica Ferries transporte 1.870.000 passagers entre le Continent français et la Corse qui sont donc « aidés » à hauteur de 18 M € et les compagnies SNCM et CMN transportent 1.126.000 et ont reçu 114 M €. Résultat : l'aide sociale transporte + 1,5 fois plus de passagers et coûte aux contribuables 6 fois moins cher que la délégation de service public. Si on restreint l'analyse au seul service de pointe, c'est-à-dire le transport subventionné des touristes en saison (et dont bénéficie la seule SNCM), le passager coûte 100 € à la collectivité, à comparer aux 10 € par passager que représente en moyenne l'aide sociale...
- **L'Aide sociale a fortement développé le trafic** ; celle-ci étant accordée au passager et non à l'armateur, Corsica Ferries reverse intégralement cette aide

de 18 M € aux passagers en baissant ses tarifs. Ceux-ci ont été diminués de 16 % depuis 2002 et ont ainsi permis de générer une nouvelle clientèle et de développer considérablement le trafic qui a augmenté de + 1 M de passagers depuis la mise en vigueur de l'aide sociale. L'analyse de cette augmentation de trafic entre 2001 et 2009 montre que tous les ports sont en croissance : Marseille (+6,7%), Nice (+20,3%), Toulon (+183,4%)... on se demande alors si certains ne confondent pas jalousie et concurrence déloyale ? Ce sursaut du trafic a fait faire un bond considérable à l'économie touristique de la Corse. A noter également, qu'avec la concurrence, les prix ont également baissé au départ de Marseille alors qu'ils ne cessaient de croître quand régnait le monopole.

- **Corsica Ferries est favorable au service public** : il est certainement nécessaire de consacrer des fonds publics là où l'entreprise privée ne peut répondre à l'intérêt général. Malheureusement, quelques 40 M € de la DSP financent le trafic en période de pointe, là où elle n'est pas nécessaire car la demande de la clientèle est suffisante pour rentabiliser l'activité. Le système actuel est donc très mal adapté, trop coûteux et nuit à la concurrence. Corsica Ferries en sait quelque chose car elle avait été candidate à l'appel d'offres de la DSP en 2007 avec une offre 50 % moins chère que son concurrent.
- **Corsica Ferries assure une véritable mission de service public** : Il faut rappeler que Corsica Ferries doit, elle aussi, faire face à des obligations de service public tels que des tarifs maximum et des impératifs de fréquence. Plus globalement, pour Corsica Ferries, le service public, c'est se mettre au service du public et être à l'écoute de la clientèle en termes notamment d'offres de places et de tarifs. La Compagnie offre en 2010, un record de 5,8 M de places sur ses navires depuis Toulon et Nice vers la Corse et 8,8 M de places avec les départs d'Italie, l'ensemble avec + de 5000 traversées. A signaler qu'elle est seule à proposer des traversées Nice-Bastia et Nice-Ajaccio en hiver et que la SNCM baisse son offre de 259.000 places en 2010 sur Marseille pour laquelle elle touche l'argent de la DSP et l'augmente sur Nice de 395.000 places en saison où ses passagers perçoivent l'aide sociale...
- **Corsica Ferries est ouverte à tout meilleur contrôle de l'aide sociale** : certains esprits ne pouvant attaquer le bien fondé de l'Aide sociale, en contestent le contrôle. La procédure originelle de vérifier la nature de chaque passager aidé s'étant révélée trop lourde et trop coûteuse par l'Office des Transports de la Corse, l'Assemblée de Corse a institué un plafond : chaque compagnie ne pouvant considérer qu'un maximum de 65 % de son trafic comme pouvant bénéficier de l'aide. Ce système a été demandé par la SNCM elle-même pour ses départs de Nice... L'Assemblée de Corse a voté en novembre dernier un nouveau plafond de l'aide sociale à 16 M €, soit moins 23 % - alors que le montant de la DSP n'a baissé que de moins 6 %.... Corsica Ferries est en tout état de cause, ouverte à toute idée pouvant contribuer à améliorer le contrôle de cette aide.

Corsica Ferries répond à certains dénigrements partisans :

- **Corsica ferries est une compagnie française**. Créée à Bastia en 1968, son siège est à Bastia depuis sa création et ses comptes sont déposés chaque année au Tribunal de commerce de Bastia. Sa holding est en Suisse où habitent ses actionnaires qui font partie de la famille du fondateur et président de la Compagnie, Pascal Lota. La Compagnie transporte ses passagers sous pavillon italien selon le règlement européen de 1999 sur la libéralisation du cabotage européen en Méditerranée, ouvert à tous les pavillons de la Communauté européenne, afin d'installer la concurrence dans le domaine maritime comme dans les autres secteurs économiques.

- **La flotte de la Compagnie a une moyenne d'âge de 22 ans** : ce chiffre est à comparer aux 20 ans d'âge moyen des navires de la SNCM. Plus important est la nature des navires. L'Observatoire Régional des Transports de la Corse a maintes fois souligné que l'investissement de la Compagnie dans les ferries de dernière génération que sont les Mega Express (10 ans d'âge moyen) a permis de générer la totalité des passagers supplémentaires vers la Corse depuis 2001. Les décideurs successifs de la SNCM, dont l'Etat, n'ont pas su ou voulu adapter leurs navires en prévision des échéances pourtant connues de l'ouverture à la concurrence....
- **Le dumping social n'existe pas** : sont souvent évoquées de supposées différences de règles sociales entre les pavillons français et italien alors que les conventions collectives françaises s'appliquent sur toutes les rotations entre le continent français et la Corse, soit plus de la moitié du trafic de la Compagnie. Les conditions de travail des marins de Corsica Ferries sont régulièrement contrôlées par la Direction des affaires maritimes de Marseille. Par ailleurs il est vrai que les autorités italiennes réduisent les charges sociales sur les emplois de marins et taxent moins les activités des armateurs afin de maintenir une flotte nationale mais...les autorités françaises font exactement la même chose et bien sûr la SNCM et la CMN en bénéficient....

Ces quelques « vérités bonnes à dire » seront peut-être (?) utiles à l'intention de ceux qui s'expriment publiquement surtout en période électorale ainsi qu'à ceux qui seront amenés à prendre des décisions importantes pour l'avenir des transports et de l'économie de la Corse.

Nous pensons qu'aujourd'hui, dire « *DSP ou Aide sociale* » c'est avoir une conception corporatiste du service public, c'est refuser de constater les résultats performants de l'Aide sociale et cela serait surtout suicidaire pour l'économie touristique de la Corse.