

# Sommaire

## **Introduction : Présentation de la SNCM**

### **I - La SNCM : un armement en difficultés :**

- Affichant un déficit préoccupant p. 4
- Aux perspectives d'avenir incertaines p. 6
- Dans un contexte défavorable p. 7
- Mais qui conserve d'importants atouts p. 10

### **II - Un Service Public fondamental et original :**

- Un régime de desserte maritime efficace et satisfaisant p. 12
- Une situation s'avérant aujourd'hui lourde d'ambiguïtés p. 13
- Un équilibre financier source permanente de contestation p. 14

### **III - Un avenir de la desserte lourd d'incertitudes :**

- Du côté de la Corse, des perspectives à clarifier p. 18
- Du côté des Syndicats, de nouvelles relations à établir p. 19
- Du côté des Ministères, des efforts à faire partager p. 21
- Du côté de la Direction SNCM, des choix à confirmer p. 22

### **IV - Des problèmes difficiles à résoudre :**

- Complexité et contraintes du Service Public de la desserte maritime p. 24
- Difficultés de définition et d'organisation des services maritimes p. 25
- Nécessité d'adaptation rapide du matériel naval p. 26
- Perspectives d'évolution de la situation des Personnels p. 29

### **V - L'indispensable mobilisation de tous les partenaires :**

- D'abord, mieux associer les collectivités publiques p. 31
- Ensuite, davantage impliquer la SNCM dans l'économie insulaire p. 33
- Enfin, surtout développer les activités de la SNCM en Méditerranée p. 33

### **Conclusion : Engager un Plan d'Entreprise "SNCM 2000" :**

- Préciser les activités et moyens de la SNCM p. 36
- Solliciter les deux régions Corse et PACA p. 37
- S'assurer du soutien de l'Etat p. 37

### **Annexes** (17 pages)

### **Liste des personnalités consultées** (4 pages)

Héritière de la Compagnie "Transméditerranéenne", créée fin 1969 par intégration des flottes et des services méditerranéens de la Compagnie Générale Transatlantique et de la Compagnie de Navigation Mixte, la Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) est née en 1976 pour poursuivre la desserte de la Corse assurée par la Transat depuis 30 ans indépendamment de ses services maritimes vers l'Afrique du Nord, dans le nouveau cadre du Service Public de la continuité territoriale instauré par le gouvernement de l'époque, et concrétisé par une Convention d'une durée de 25 ans assortie d'un Cahier des Charges. Fondé sur le principe d'une application aux transports maritimes de tarifs dérivés de la tarification ferroviaire aussi bien pour les passagers que pour les voitures et les marchandises, **ce service public a donc été confié d'une part à une filiale de Compagnie nationale qui, à cette occasion, a ouvert son capital à la SNCF à hauteur de 20 %** pour marquer le souci de continuité territoriale, **et d'autre part à un autre armement marseillais, la Compagnie Méridionale de Navigation (CMN)** détenue en partie par la Compagnie Générale Transatlantique puis par la CGM, société mère de la SNCM, ainsi qu'à un petit armement spécialisé dans les transports de ciments, la SOMECA, auxquels sont venus s'adjoindre ultérieurement, hors Convention, trois autres petits transporteurs d'hydrocarbures.

**Aujourd'hui, premier employeur maritime français, la SNCM compte 1 400 navigants** se répartissant pour moitié entre officiers (220) et marins (480) employés au pont et à la machine, et pour l'autre moitié entre diverses catégories d'ADSG (Agents du Service Général) remplissant des fonctions de restauration et d'hôtellerie, ainsi que de sécurité générale à bord.

Ces personnels dont plus du tiers réside en Corse, assurent l'armement d'une flotte (Annexe 1) composée de **six grands car-ferries**, dont deux récents paquebots-transbordeurs "haut de gamme", "Napoléon Bonaparte" et "Danielle Casanova", **deux navires à grande vitesse (NGV)**, deux fois plus rapides que les ferries classiques, et de **quatre cargos rouliers mixtes**, spécialisés dans le transport de camions et capables d'accueillir aussi quelques centaines de passagers.

Avec pour activité principale la **desserte de six ports insulaires depuis les trois ports continentaux** de Marseille pour la moitié du trafic, Nice pour plus du tiers et Toulon pour le reste, cette flotte assure ainsi le transport annuel de plus d'un million de passagers, de 350 000 voitures et de 50 000 camions.

Assurant par ailleurs depuis ses origines la **desserte de l'Algérie, de la Tunisie et de la Sardaigne avec deux car-ferries**, après avoir abandonné celle des Baléares et de l'Espagne depuis 20 ans, elle a étendu à l'Italie depuis une dizaine d'années ses services à destination de la Corse par l'intermédiaire de sa filiale CORSICA MARITTIMA et plus récemment sur la Tunisie, participant ainsi directement au transport de près de 200 000 passagers, généralement motorisés.

Par ailleurs, présente **pour moitié dans la Société SUDCARGOS aux côtés de l'armement SDV - Bolloré pour la desserte du Maghreb par remorques** chargées sur cargos-rouliers, elle participe aussi dans ce cadre au recrutement et à l'acheminement du fret sur les pays d'Afrique du Nord, où elle développe en outre une activité d'organisateur de voyages et de séjours.

Au titre de ses multiples activités commerciales de fret et de passagers, **elle emploie à terre essentiellement à Marseille, quelques 800 personnes, dont une centaine en Corse** et une autre centaine dans la quinzaine d'agences portuaires ou commerciales qu'elle compte en France, Belgique, Allemagne, Algérie et Tunisie.

Confrontée depuis le début de la présente décennie à une **concurrence croissante moins aérienne que maritime notamment de la part des compagnies italiennes**, la SNCM s'interroge sur son avenir.

D'abord, en raison de ses récentes **difficultés financières découlant notamment de la chute de plus de 10 % du trafic maritime Continent-Corse enregistrée en 1995 - 1996, toutefois "remonté" en 1997 à son niveau habituel de 1,3 million de passagers par an.**

Ensuite et surtout du fait du rapprochement de **deux redoutables échéances : d'abord, d'ouverture imminente, début 1999, à la libre concurrence entre navires européens, des liaisons entre le continent et les grandes îles de Méditerranée occidentale, dont la Corse, jusqu'alors réservées par les différents pays de l'Union Européenne à leurs flottes nationales ; ensuite d'arrivée à échéance, fin 2001, de la Convention régissant en France les modalités d'organisation de la continuité territoriale** entre ports corses et continentaux ainsi que des concessions de service public conclues jusqu'à cette date.

De sorte que **la SNCM**, principal concessionnaire chargé de cette desserte maritime **risque de se trouver non seulement concurrencé d'ici un an** par de nouveaux armements bénéficiant sous certains pavillons européens de conditions de coûts plus avantageuses que sous pavillon français, **mais encore éliminé dans quatre ans**, lors du renouvellement des concessions de service public par l'Office des Transports de Corse chargé désormais de la définition de l'appel d'offres (sous contrôle de la Commission de Bruxelles), de la sélection des candidats, de l'attribution des lignes concédées et de la détermination des montants de subventions correspondantes.

En bref, la SNCM après des années de navigation en eaux calmes, troublées seulement depuis vingt ans par quelques mouvements sociaux d'ampleur limitée, aborde à présent une zone plus agitée car soumise à des vents contraires. A en juger par les pressions successives et contradictoires qui ont conduit ces derniers mois les responsables du Ministère des Transports d'abord à envisager une profonde et rapide modification du cadre juridique de la desserte de la Corse par suppression des articles 73, 74 et 78 de la loi de 1991 relatifs à l'organisation de la continuité territoriale (Annexe 2), puis y à renoncer devant l'opposition résolue des personnels de la SNCM, l'on est en droit de s'interroger sur les risques de changement d'un "statu quo"... pourtant insoutenable durablement tel qu'il est !

D'où la nécessité autant d'une véritable concertation que d'une sérieuse information préalable. C'est à cet effort d'information et de réflexion collective qu'il convient donc à présent de s'attacher, en sachant que toute décision ultérieure ne suscitera pas l'approbation générale.

D'où la démarche adoptée dans le présent document visant successivement à :

- évaluer les faiblesses, forces et chances de la SNCM,
- clarifier le concept de Service Public de la continuité territoriale
- exposer les positions relatives à l'organisation des transports Continent - Corse.
- analyser la nature des différents problèmes à résoudre.
- proposer des éléments de réponses aux questions pendantes.

## **I - La SNCM : un armement en difficultés surmontables -**

Comme l'indique ses initiales, **la SNCM est une compagnie "nationale"**, chargée de la desserte maritime de la Corse et des pays méditerranéens.

Société de droit privé dont l'essentiel du capital est détenue par la Société holding CGMF appartenant à l'Etat, elle constitue aujourd'hui un triple enjeu, d'abord politique pour les partisans des privatisations, ensuite économique pour tous ceux qu'intéresse le demi-milliard de francs que lui alloue l'Etat chaque année (via l'Office des Transports de Corse) et enfin social par les 5000 emplois directs et indirects générés en Corse et Provence-Côte d'Azur par ses activités.

**"Corse"**, la SNCM l'est autant par la destination de ses services que par les origines d'une majorité de ses personnels sédentaires et surtout navigants, divisés toutefois entre insulaires et marseillais. Apparemment anecdotique, cette réalité psychosociologique constitue une des dimensions essentielles de la SNCM dont l'évocation des services ou problèmes suscite généralement de vives réactions passionnelles, en Corse comme à Marseille.

La Méditerranée enfin, constitue le champs d'action naturel des services de la SNCM. Présentées sous l'appellation de **"réseau libre"** pour le distinguer du "réseau contractuel" de Corse, **les lignes desservant aujourd'hui l'Algérie et la Tunisie (ainsi qu'épisodiquement la Sardaigne et l'Italie) constituent l'essentiel de ce fonds de commerce "historique" de la "Transat"**. Aujourd'hui limité à la Méditerranée Occidentale ce réseau qui s'est étendu ces dernières années à la Méditerranée Orientale et à la Mer Rouge dans le cadre de la filiale SUDCARGOS, loin d'être résiduel peut cependant au contraire être considéré comme potentiel d'expansion future.

Raisons pour lesquelles, il convient pour prendre à présent la mesure de la situation de SNCM, de "dresser" le bilan de ses forces et faiblesses, mais aussi de ses chances.

## Un déficit préoccupant :

Positifs ou équilibrés jusqu'en 1994, les résultats de la SNCM s'inscrivent en perte depuis trois ans sous l'effet d'un ensemble de causes bien connues, même si souvent leur impact est plus ou moins bien apprécié.

Illustrée par une **forte et rapide dégradation de la capacité d'autofinancement de la SNCM** passée d'un niveau moyen de 250 MF par an au début de la décennie à 50 MF depuis 1995, cette situation est d'autant plus préoccupante qu'elle a coïncidé avec de nouveaux besoins de l'entreprise pour financer son programme d'équipement, en unité à hautes performances telles le "Napoléon Bonaparte" financé par emprunt (pour plus d'un milliard F) ou les "NGV", financés par crédit-bail.

Présentant **un niveau d'endettement élevé**, sa situation financière constitue ainsi autant une source de préoccupations pour les personnels de la SNCM que d'interrogations de ses dirigeants sur les capacités et modalités d'un redressement rapide et durable de la Compagnie.

L'examen des résultats analytiques de 1996 et 1997 révèle en effet autant l'originalité de la structure d'exploitation de ses lignes de Corse caractérisée par un niveau de recettes avant subvention inférieur de moitié à leurs coûts de fonctionnement et d'investissement, que la fragilité de l'équilibre financier de son réseau international (sur l'Algérie, la Tunisie, l'Italie et la Sardaigne) obtenu grâce au recours de navires âgés, quasi totalement amortis.

Sans doute pourrait on en conclure, comme le font certains observateurs ou tuteurs de la SNCM, que de telles "spécificités d'exploitation" constituent des anomalies, révélatrices de l'inadaptation de l'entreprise à ses marchés. Ce serait cependant oublier que les tarifs et donc les recettes de la SNCM ne résultent pas de la libre confrontation d'une offre et d'une demande de transport, mais relèvent de décisions négociées notamment avec l'Office des Transport de Corse. Pour autant, la gravité du déficit de la SNCM ne saurait s'accommoder de l'invocation de sa situation de concessionnaire d'un service public maltraité par l'autorité concédante. Il convient donc d'en examiner les causes, par analyse des différentes sources actuelles, réelles ou potentielles, d'aggravation de ses charges d'exploitation ou d'amputation de ses recettes.

## Dû à des causes multiples.

Du côté des charges, trois postes de dépenses méritent l'attention en raison de leur "poids" : les coûts de personnels, de matériels et d'emprunt.

Il convient ainsi de souligner que contrairement à une opinion répandue dans certains milieux hostiles à la SNCM, les **effectifs moyens (incluant les saisonniers) de navigants comme de sédentaires ont diminué à la SNCM entre 1990 et 1996, respectivement de 15 % et de 24%**. Cette baisse des effectifs, à un rythme moyen de 3 % par an s'est traduite par une baisse de la masse salariale de 16 %, puisque passée en francs courants de 487 MF à 475 MF en 6 ans tandis que l'inflation dépassait 13 % au courant de cette période (cf. Annexe 3).

Par ailleurs, la SNCM a été obligée depuis 1993 de poursuivre son **effort d'équipement**, sans apports en capital de son actionnaire principal, l'Etat, **au prix de recours coûteux à l'emprunt et à des solutions de crédit-bail qui génèrent actuellement un montant de frais financiers élevés**. De surcroît, il semble que "l'Etat ait contraint l'entreprise à faire construire ses navires ou à les transformer dans les chantiers français sans en compenser totalement le **surcoût qui a pu être estimé à 350 MF**", au total sur les commandes intervenues depuis cinq ans, d'après les évaluations des responsables de la Compagnie. De ce fait, compte tenu du niveau actuel de son endettement, représentant trois fois celui de ses fonds propres, la SNCM se trouve dans l'obligation de renforcer ses capitaux propres.

Par ailleurs, depuis trois ans, la SNCM a été confrontée à une **triple amputation de ses recettes**.

En premier lieu, celles résultant de la contraction simultanée de ses deux principaux courants de trafic. D'abord **avec la Corse, où en 1995 et 1996 le trafic a accusé un recul de 12 % en volume**. Ensuite avec l'Algérie où après avoir été suspendu en 1995 par décision gouvernementale, le trafic ne représente plus, depuis lors, que le tiers des flux des années passées. Avec pour conséquences un montant de **chiffres d'affaires maritimes relativement stagnant au niveau de 900 MF**, avec un maximum de 965 MF en 1992 et un minimum de 770 MF en 1995.

Parfaitement chiffrables, ces pertes brutales de trafic ont représenté ainsi un manque à gagner de 160 MF en 1995 et 140 MF en 1996, en terme de chiffre d'affaires.

En second lieu, la **SNCM a subi une érosion de certains de ses tarifs sur les lignes de Corse** qui, bien que peu spectaculaire et peu connue, a été cependant bien réelle, comme le reconnaît officiellement l'Office des Transports de la Corse (cf. Annexe 4). Si en effet les tarifs officiels "affichés" font apparaître des ajustements réguliers (de l'ordre de 2% l'an), l'analyse détaillée des tarifs réels "pratiqués" par la SNCM révèle des fluctuations globalement à la baisse depuis 1994, résultat des "effets de mixage tarifaires" liés à l'application de multiples types de rabais. Peu sensibles sur les recettes unitaires de passagers, ces "effets de mixage" ont en revanche nettement affecté les recettes de transport d'autos entre la Corse et le Continent dont le niveau unitaire en francs courants, depuis 1993, a baissé en moyenne chaque année de 1 % (ligne de Marseille) à 2 % (ligne de Nice) représentant ainsi une perte de recette de 13 MF en 1995 et de 25 MF en 1996. Sans doute, peut-on justifier cette **baisse tendancielle des recettes** par les gains de productivité réalisés par la SNCM. Toutefois, il convient de noter que ce type d'argument de caractère général est aussi utilisé pour justifier par ailleurs aussi bien la réduction des effectifs que la diminution de la subvention versée à la SNCM.

En dernier lieu, il faut enfin remarquer que depuis une dizaine d'années, le **montant de cette subvention (évaluée en francs constants 1997) n'a cessé de diminuer pour ne plus représenter cette année que 521 MF, soit les 2/3 seulement du montant de 1984 !**

Représentant ainsi depuis 1995 un **total annuel de 200 MF**, ces pertes de recettes maritimes (173 MF en 1995 et 175 MF en 1996) s'additionnant à l'alourdissement des frais financiers de l'ordre de 30 MF / an depuis deux ans et à la réduction de la subvention, expliquent la dégradation des résultats généraux de la SNCM, compte tenu de la relative **rigidité de ses charges d'exploitation et de structure**.

Il convient en effet, de souligner que la SNCM à l'instar de la SNCF ne dispose, à la différence des entreprises de transport aérien ou terrestre, que de très faibles marges d'action, par exemple pour réaffecter ses matériels sous-utilisés. La seule possibilité de réduction des ses coûts de fonctionnement consistant en "période creuse", à désarmer ses navires (faute de pouvoir les mettre en location sur un marché peu demandeur ...), et à débaucher en hiver, comme elle le fait de plus en plus, ses personnels saisonniers, en proportion croissante dans ses effectifs.

Compte tenu des rigidités inhérentes à sa double nature de compagnie maritime à forte activité saisonnière et d'exploitant d'un service public permanent, la SNCM se trouve ainsi pour la première fois depuis vingt ans dans une **situation d'extrême vulnérabilité**.

Dans ce contexte, il apparaît donc indispensable de s'interroger sur les chances et les voies de redressement de la SNCM.

Telle est la nature des débats en cours dans cette compagnie depuis un an, alimentés par des diagnostics et recommandations formulés par divers experts consultés par la Direction et par le Comité d'Entreprise.

### **Des perspectives d'avenir incertaines :**

Schématiquement au risque de caricaturer les points de vue, les positions des différents protagonistes peuvent être résumées sous la forme des trois types de scénarios suivants.

**Le scénario de "conservation-adaptation" défendu par les représentants des personnels** est fondé sur trois conditions préalables : la confirmation des emplois existants, la préservation du service public d'Etat assurée par la SNCM, Société Nationale, et l'attribution d'une subvention compensatrice ajustée aux besoins de la Compagnie.

S'appuyant autant sur de fortes et sincères convictions sur l'utilité sociale et économique de la SNCM que sur une connaissance détaillée de ses modes de fonctionnement et de ses causes de dysfonctionnement dans son environnement local et insulaire, les tenants de cette position de conservation des acquis, pourfendeurs de tous ceux qui veulent changer le statu-quo sous prétexte de "modernisation" (qu'il s'agisse de l'Office des Transports, de la Direction de la SNCM ou de ses Ministères de tutelle), commettent cependant l'erreur, pour la plupart, de sous-estimer la réalité des contraintes économiques et juridiques imposées par la nouvelle réglementation communautaire en matière de gestion des entreprises publiques et surtout d'organisation des Services Publics.

**Le scénario de "privatisation-liquidation" envisagé par diverses personnalités "libérales"** en Corse ou sur le Continent est fondé sur une triple conviction : l'incapacité "congénitale" des personnels de la SNCM accepter toute évolution, la proximité des échéances juridiques fatales à la SNCM sous sa forme actuelle, la réalité du pouvoir politique et financier détenu par l'Office des Transports de Corse, émanation de l'Assemblée Territoriale.

S'inspirant de l'exemple de la Compagnie aérienne corse basée dans l'île ou soulignant l'existence de candidats réels ou potentiels à la reprise des activités de la SNCM lors du prochain appel d'offres, les tenants de cette position d'élimination du concessionnaire actuel font valoir la nécessité absolue de s'adapter aux nouvelles conditions d'exploitation maritime "économiques" existant aujourd'hui en Europe, et l'obligation pour la SNCM de se dégager, plus ou moins rapidement, de son statut d'entreprise publique, pour préserver un minimum d'activités et d'emplois pour l'avenir.

**Le scénario de "mutation-modernisation" retenu par la Direction et les Ministères** de tutelle de la SNCM depuis ces dernières années procède d'un triple constat : d'abord de la crise financière actuelle que traverse la Compagnie, ensuite du bouleversement imminent du contexte juridique et économique dans lequel s'effectue la desserte de la Corse, enfin des chances réelles de survie de l'entreprise au prix de mesures d'adaptation plus ou moins radicales mais socialement acceptables.

S'attachant à valoriser les capacités d'innovation de l'entreprise, illustrées par le succès commercial de ses deux NGV actuels, la Direction souhaite ainsi renforcer les chances de la SNCM par l'acquisition d'une troisième unité de grande capacité du même type, et par la cession rapide d'au moins deux car-ferries anciens et amortis. Financièrement judicieuse une telle opération présente cependant l'inconvénient d'être socialement coûteuse.

S'appuyant sur les analyses et recommandations des missions d'audit réalisées par deux Cabinets Conseils (dont Arthur Andersen), **la Direction de la SNCM souhaite** ainsi pouvoir s'engager dans une telle voie d'optimisation de sa flotte, par la **commande immédiate du NGV3 et cession successive des car-ferries "Corse" et "Napoléon" accompagnée** par une modification des conditions d'emplois à bord des navires et réduction consécutive des effectifs navigants et sédentaires dans le cadre d'un **Plan social concernant environ 10 % des personnels**. Réaliste économiquement ce projet qui présente pour principal avantage pour le Ministère des Finances de ne pas solliciter l'Etat actionnaire, présente cependant l'inconvénient d'être difficile à engager pour l'instant, dans le climat social ambiant de l'entreprise.

### **Dans un nouveau contexte globalement défavorable à la SNCM**

Les interrogations actuelles sur les perspectives d'avenir de la SNCM incitent certains observateurs au pessimisme dans la mesure où ils notent une accumulation des difficultés au cours des prochaines années pour différents motifs. Trois séries de menaces fondent ce type de craintes.

D'abord, **le développement général de la concurrence**, en particulier d'une concurrence intermodale croissante sous l'effet de la multiplication des services maritimes et aériens. C'est ainsi qu'on observe, à la lecture des statistiques du trafic global franco-italien (cf. Annexe 5), un grignotage lent mais régulier du maritime par l'aérien qui aujourd'hui détient près de la moitié des quatre millions de passagers représentatif aujourd'hui du marché de la Corse.



Toutefois un examen détaillé de cette évolution révèle que **le recul enregistré par la SNCM ces dernières années est moins imputable à l'aérien, touché lui aussi par la contraction récente et générale de la demande,, qu'à l'intensification de la concurrence maritime de la part des compagnies italiennes CORSICA FERRIES et NAVARMA.**

En effet, contrairement à une idée répandue, **la baisse de 10 % du trafic SNCM en 1996 n'est pas due à la concurrence aérienne en trafic "bord-bord"** (entre aéroports des Régions de Corse et de PACA) **puisque ce trafic qui oscillait depuis 1990 autour de 959 000 passagers / an (+ ou - 3 %) est tombé l'an dernier à 880 000 passagers** (Annexe 6). De sorte que la **relative stabilisation, depuis trois ans, de parts de marché de la SNCM au niveau de 26 % du marché total**, maritime et aérien, franco-italien, autorise de légitimes espoirs d'amélioration de ses performances, de l'ordre de 15 % par rapport à l'an dernier, pour peu que le marché total retrouve les niveaux de 4,1 à 4,4 millions par an de passagers enregistrés au début de la décennie, contre 3,8 millions l'an dernier. **L'annonce d'un déclin irrémédiable du trafic de la SNCM est donc loin d'être une vérité incontestable.**

Néanmoins d'autres menaces semblent plus réelles. En particulier, **la fin prochaine du régime juridique protecteur actuel.**

Prévue par le Règlement communautaire du 7 décembre 1992 relatif à la libéralisation des services de cabotage en Europe, l'ouverture à la concurrence d'ici un an des trafics avec les grandes îles espagnoles, françaises et italiennes de Méditerranée présente en effet pour la SNCM moins d'avantages que d'inconvénients. Si on peut ainsi envisager l'extension de ses services actuels aux îles italiennes voisines de la Corse, depuis les ports français et italiens, en coopération ou en concurrence avec les divers armateurs italiens publics ou privés opérant en Mer Tyrrénienne, (tels que la Tirrénia, Grimaldi, Corsica Ferries ou Navarma), on ne doit pas aussi exclure que la SNCM voit son fonds de commerce actuel "sollicité" par ces mêmes armements, comme c'est déjà le cas par la "Corsica" au départ de Nice par NGV sous pavillon français, et même "attaqué" par de puissants armements européens résolus à s'implanter sur ce marché, par exemple au départ de Toulon (aujourd'hui considéré comme "port secondaire" en raison de la faiblesse de son trafic). Loin d'être théorique, une telle hypothèse doit en effet retenir l'attention moins en raison des inévitables rivalités portuaires que suscitent traditionnellement toute proximité, qu'en raison des disponibilités nouvelles qu'offre aujourd'hui le marché des car-ferries par suite de l'entrée en vigueur de **nouvelles normes de sécurité internationales qui frappent d'interdiction la navigation de certaines unités en Mer du Nord - Manche et Baltique, mais les autorisent encore en Méditerranée !!!**

Ainsi confrontée à la menace réelle d'une offensive potentielle d'armateurs nord-européens réputés pour leur professionnalisme et leur capacité à exploiter des navires de "bon standing", amortis et armés par des équipages européens "économiques", la SNCM doit sans délai se préparer à relever un tel défi.

**Plus redoutable encore apparaît l'échéance de 2001, date d'expiration des Conventions passées entre l'Etat et les compagnies concessionnaires actuelles.**

**A cette date, en effet, la SNCM risque de perdre son statut de concessionnaire quasi exclusif** au profit de concurrents mieux placés qu'elle auprès de l'Office des Transports de Corse. Car contrairement à un sentiment répandu, l'Office ne sera pas totalement libre de choisir parmi les "mieux-disants", dans la mesure où il sera contraint, en vertu de la nouvelle réglementation européenne relative aux marchés publics, de respecter les règles fondamentales d'une concurrence loyale, sous peine de plaintes et de sanctions.

De même en matière d'organisation du service public de la continuité territoriale et surtout de compensation des servitudes et charges spécifiques de service public, **l'Office sera tenu** comme tout organisme national, régional ou local concédant, **de respecter des règles particulièrement strictes, conformes aux orientations, recommandations et prescriptions prévues par la "Communication 205" du 5 juillet dernier de la Commission Européenne en matière d'aides d'Etat au transport maritime.** C'est ainsi que désormais les contrats de services publics devront faire l'objet d'adjudications publiques, de notifications officielles, de mesures de surveillance et de vérification des montants des subventions ainsi que d'éventuels aides croisées, surcompensations ou détournements de trafic (cf. Annexe 7).

**En bref, la SNCM doit se préparer pour l'avenir à exercer sa double activité d'armateur public opérant sur le secteur international et de concessionnaire d'un service public sur la Corse, dans un contexte juridique et financier totalement différent de ce qu'il est encore aujourd'hui.**

On peut craindre enfin que ne se réduisent au cours des prochaines années les marges de manoeuvres de la SNCM, pour des raisons strictement "locales", d'ordre politique ou psychologique.

A en juger en effet par une certaine dégradation des relations entre les représentants de la SNCM et de l'OTC ces dernières années, illustrée par le retard apporté à la signature de la dernière Convention, ainsi que par les interrogations ou suspicions qu'entretient la **situation politique pré-électorale actuelle**, on peut craindre des prises de positions prochaines non dénuées d'arrière-pensées.

Compte tenu, dans le même temps, de l'état actuel des esprits, marqués par l'inquiétude et la nervosité, chez les personnels navigants de la SNCM, il convient de prévenir toute montée des tensions, préjudiciable à l'intérêt même de la Compagnie et de la Corse. Aussi passionnels que traditionnels, ces affrontements latents qui, à y regarder de près, ne se sont que rarement transformés en épreuves de force, risquent cependant d'affecter sérieusement la vie économique et politique locale au cours des prochains mois, si l'on n'y prend pas garde. D'où l'impérieuse nécessité d'éviter toute initiative intempestive et toute déclaration inutile.

**Toutefois, la SNCM conserve d'importants atouts.**

S'il est vrai que la situation actuelle et les perspectives qui s'offrent à la SNCM n'incitent guère à l'optimisme, il convient néanmoins de noter qu'elle a depuis sa création connue des années de prospérité, dont elle conserve de nombreux et sérieux acquis.

Qu'il s'agisse en effet de l'importance de ses positions commerciales ou de ses moyens techniques et humains, la SNCM recèle de réelles potentialités à valoriser.

Elle dispose en premier lieu de certains atouts, dont il convient de ne pas sous-estimer la valeur économique. En particulier des **filiales et participations généralement complémentaires de ses activités principales**, telles que les compagnies SUDCARGOS, CORSICA MARITTIMA, CMN ou SOMECA dans le secteur des transports maritimes sur l'Afrique du Nord et la Corse, la SOTRAMAT et FERRYTOUR en matière de tourisme ou la SITEC et NAVITEL pour la réservation électronique et la distribution télématique. Elle dispose aussi de réelles positions commerciales sur la Tunisie ainsi que sur l'Algérie, malgré la dégradation du trafic passagers avec ce pays, et de relations privilégiées, sous forme de représentations croisées, avec plusieurs armements méditerranéens tel que la Tirrenia.

Mais c'est surtout la disposition d'un **matériel naval de première importance en quantité et surtout en qualité, qui constitue sa principale force.**

C'est ainsi qu'elle a pris livraison depuis deux ans d'un magnifique transbordeur "Napoléon Bonaparte" appelé à remplacer le ferry "Napoléon" (cf. Annexe 8), et surtout de deux NGV à hautes performances qui ont permis la sortie de l'"Esterel" et qui semblent constituer l'instrument idéal d'acheminement des passagers et voitures sur les ports de Haute-Corse en raison de la brièveté des traversées, réduites de près de moitié par rapport à celles des ferries, grâce à leur vitesse à la mer (37 noeuds) et à leur rapidité de manoeuvre au port.

Perturbés toutefois, comme toutes les autres lignes de NGV existant dans le monde, par quelques incidents techniques et aussi par de brusques détériorations des conditions nautiques, dues au régime spécifique des vents dans le golfe de Gênes, l'exploitation des NGV de la SNCM et de son concurrent CORSICA FERRIES a subi ainsi un certain nombre d'annulations qui ont suscité quelques doléances de la part de la clientèle amenant l'Assemblée de Corse à voter une motion pour "exiger de la SNCM qu'elle assure pleinement son rôle actuel de service public avec des moyens plus adaptés à la saison touristique". En dépit des inconvénients de ces annulations dont le taux ne saurait cependant être surestimé, il apparaît que les **NGV de la SNCM ont obtenu un remarquable succès commercial**, à en juger par les niveaux de remplissage et de trafic enregistrés représentant, avec **300 000 passagers cette année, (non compris les 120 000 transportés par le NGV de CORSICA FERRIES), près du quart du trafic Continent-Corse, ou l'équivalent des performances d'un car ferry classique.**

Indépendamment de ses deux NGV et trois car-ferries sur la Corse, la SNCM dispose de deux autres atouts majeurs : d'abord la **disposition de quatre cargos rouliers mixtes parfaitement adaptés**, en capacité d'accueil de camions et de passagers, aux besoins actuels du trafic, et offrant la possibilité d'héberger de nuit 500 passagers déjà actuellement sur l'un, et éventuellement autant sur un second, au prix de la construction d'un complément de cabines.

Ensuite et surtout, elle **dispose de navires encore relativement "jeunes" et totalement amortis** permettant de résister à la concurrence ou de tester certains marchés dans d'excellentes conditions de coût. Résultant de la **stratégie judicieuse engagée depuis dix ans par les responsables successifs de la SNCM, de modernisation de la flotte du "réseau contractuel" et de conservation de la flotte du "réseau libre"**, la disposition actuelle des quatre car-ferries "Liberté", "Napoléon" "Ile de Beauté" et "Corse" quasiment amortis, doit donc être appréciée comme un atout autant commercial que financier pour la SNCM. De sorte que si pour certains observateurs, la réalisation de ces actifs navals constitue la meilleure voie de rétablissement de la situation financière de la Compagnie, d'autres, en revanche, considèrent que l'utilisation optimale de ce matériel constitue la meilleure voie de renforcement et de redressement commercial pour elle. Tel est notamment le cas de ceux qui, à tous les niveaux de la SNCM, estiment **qu'elle doit davantage se développer sur son réseau libre**.

Il apparaît en effet, comme semblent en témoigner diverses études de marché, qu'il existe un potentiel réel de fret et de passages pour l'armement français en cabotage méditerranéen, aussi bien à destination ou en provenance des ports de Turquie, d'Egypte ou du Liban que du Maroc ou des Baléares ... Y compris pour des **croisières économiques de printemps et d'automne** comme le démontrent depuis des années au départ de Marseille l'activité des car-ferries de la BLASCO ukrainienne, et **même d'hiver** comme le révèle le programme de croisières annoncé cette année par la Cie FESTIVAL sur les Canaries au départ de Marseille (avec les ferries reconvertis "Azur" et "Boléro"). De sorte qu'il convient de réfléchir activement aux **possibilités d'exploitation (au prix de quelques adaptations) du "Bonaparte" en diverses formules de voyages croisières** vraisemblablement plus rentables, sinon moins ruineuses que ses actuelles traversées pendant les six mois d'automne-hiver sur la Corse (cf. Annexe 9). De même semble-t-il possible et souhaitable de développer, en liaison avec des grands voyageurs français et européens ainsi qu'avec des réseaux d'hôteliers ou d'associations touristiques une politique systématique de partenariat touristique aussi bien en Corse qu'en Tunisie et au Maroc, à bien plus grande échelle qu'aujourd'hui.

En bref, il convient sans tarder de libérer un potentiel d'initiatives et de compétences existant aujourd'hui à la SNCM, mais semble-t-il bridé et inhibé, de l'avis général, par une politique officielle (ou du moins perçue comme telle ...) de strict recentrage maritime sur la Corse.

Ainsi sans alimenter de vaines illusions, faut-il sans doute s'attacher à **valoriser les moyens commerciaux existants à la SNCM, par exemple en développant la fonction d'Agent Général** pour le compte d'armements du Bassin Méditerranéen. Car à supposer que les navires de la SNCM soient trop coûteux pour tester de nouvelles lignes, rien en revanche n'interdit d'optimiser les activités des services commerciaux chargés du recrutement du fret, en élargissant leur champs d'intervention pour le compte d'armements tiers !

Malgré ses faiblesses réelles, la SNCM, comme le pensent avec raison de nombreux membres et représentants du personnel, peut et doit donc sans délai valoriser ses nombreux atouts qui sont tout à fait réels, plutôt que de se "bloquer" sur un programme démobilisateur de repli.

## **II - Un Service Public fondamental et original aujourd'hui menacé -**

Depuis cinquante ans les conditions juridiques et financières d'exploitation des lignes de Corse ont subi plusieurs évolutions. C'est ainsi que la Loi 1948 sur la Marine Marchande confiant desserte de la Corse à la Transat sur la base d'une Convention entre l'Etat et cette compagnie prévoyait le versement d'une contribution de l'Etat déterminée d'après les résultats d'un compte spécial d'exploitation des lignes de Corse correspondant aux prescriptions contenues dans Cahier des Charges. Remis en cause en 1975 par l'introduction du concept du service public de la continuité territoriale, élaboré par une Commission associant représentants de l'Etat et des Chambres de Commerce de Bastia et Ajaccio, ce dispositif fut remplacé par un nouveau régime contractuel défini par une Convention conclue en mars 1976 pour une durée de 25 ans, qui eut pour principale originalité d'instaurer un régime tarifaire dérivé du ferroviaire.

Complété, sans pour autant être bouleversé, par les dispositions adoptées dans les Lois spécifiques de 1982 et 1991 relatives à la Corse, le régime des transports entre la Corse et le Continent institué il y a une vingtaine d'années est donc encore aujourd'hui celui fixé par cette Convention, jusqu'à fin 2001.

**Caractérisé par la création d'un Office des Transports de Corse, l'OTC, doté des pouvoirs, sinon de moyens, de plus en plus importants,** le nouveau cadre d'exercice des activités de la SNCM sur la Corse, a enfin été aménagé, sous l'effet de l'introduction de dispositions, nouvelles, techniques ou "pratiques", et surtout d'interprétations abusives.

De sorte qu'aujourd'hui, la SNCM et ses Ministères de tutelle se trouvent confrontés à une situation caractérisée par de réelles **difficultés d'application** de la Convention et du Cahier des Charges en vigueur, notamment **en raison des dérives auxquelles donne lieu le concept de continuité territoriale.**

### **Un régime de desserte maritime efficace et satisfaisant à l'origine**

Différent, dans son inspiration et ses modalités, des services contractuels subventionnés assurés par les armements publics espagnol (TRASMEDITERRANEA) et italiens (TIRRENIA et la filiale des chemins de fer) sur les Baléares, la Sardaigne et la Sicile, (comparables au système français d'avant 1976), le service public actuel de la continuité territoriale entre la Corse et le Continent comporte de réelles spécificités.

En premier lieu, **la Convention se réfère explicitement au ferroviaire**, raison d'ailleurs pour laquelle la SNCF s'est trouvée dès l'origine partie principale à la Convention, et se trouve encore aujourd'hui présente à hauteur de 20 % dans le capital de la SNCM ainsi qu'au Conseil d'Administration de la Compagnie, et a confié depuis l'origine les fonctions de messageries du

SERNAM à une filiale "ad hoc" de la SNCM, TETRACO, chargée de l'exécution des transports mixtes fer-mer . Plus fondamentalement, c'est au niveau de la conception des tarifs et du contenu des prestations que s'est manifestée l'influence de la SNCF. C'est ainsi que les représentants de l'Etat ont fait pendant des années prévaloir dans la conception des installations intérieures des car-ferries, les normes en vigueur à la SNCF, par exemple pour la définition des cabines et couchettes dont la relative austérité a toujours étonné les passagers désireux de bénéficier d'installations plus conformes aux normes maritimes.

Toutefois, **c'est en matière tarifaire que l'influence de la SNCF a été la plus sensible, puisque les tarifs ont été fixés à partir de 1976 par référence au prix du "kilomètre ferroviaire"** et à la distance kilométrique moyenne entre les ports corses et continentaux. De même en matière de rabais et ristournes en faveur de multiples catégories sociales, et surtout de hausses tarifaires annuelles, la SNCM s'est pendant des années alignée sur les décisions de la SNCF.

En second lieu, la **Convention prévoit une compensation financière du manque à gagner** résultant pour la SNCM, concessionnaire, d'une part de l'application de tarifs maritimes "artificiels" sans rapport avec les prix de revient réels du transport maritime et d'autre part de l'exécution de services maritimes de basse saison, sans rapport avec les fréquences, horaires et capacité offerts par un exploitant maritime normal, guidé par son seul profit.

Contrepartie des obligations de service public définies par la Convention quinquennale et le Cahier des Charges annexé, la "dotation de continuité territoriale" allouée au concessionnaire est ainsi destinée, comme le stipule l'article 78 de la Loi du 13 mai 1991 portant statut de la collectivité territoriale de Corse, à **"compenser tout préjudice résultant des restrictions apportées à la liberté de fixation des tarifs"**.

Définies de manière détaillée par les articles 3 et 4 du texte fondateur de la Concession, les modalités de détermination, de révision, de versements d'acomptes mensuels et de liquidation de la subvention annuelle ont ainsi pendant des années assuré la compensation des charges indues des trois compagnies concessionnaires, sans grave contestation, la précision des clauses d'indexation et de révision du montant des subventions permettant d'éviter tout contentieux.

L'adoption toutefois d'une succession de lois et décrets consécutifs aux changements successifs de statut de la Corse, a introduit une série de dispositions qui se sont avérées, au fil des ans, source de complications en provoquant des problèmes d'interprétation. La création en particulier d'un Office des Transports de la Corse par la Loi de 1982 et l'attribution par la Loi de 1991 de compétences étendues à cet établissement public a progressivement transformé les conditions de définition et d'exécution des services maritimes Continent-Corse.

### **Une situation s'avérant aujourd'hui lourde d'ambiguïtés**

Le signe le plus manifeste des ambiguïtés de la situation actuelle du service public de la continuité territoriale réside dans l'unanimité des soutiens qu'il recueille dans son principe auprès de tous les intéressés qui en tirent cependant des conclusions .... différentes, voire totalement opposées pour son application !

Trois types de questions permettent de prendre la mesure de la nature et de l'importance des désaccords actuels ; celles qui concernent la tarification, les décisions d'investissement et la subvention.

**Tout d'abord, la référence aux tarifs SNCF est devenue de plus en plus théorique.**

A preuve la remarque révélatrice inscrite dès le début de la Convention signée l'an dernier : "Les tarifs ont été fixés, à l'origine, par référence aux tarifs de la SNCF. Ils évoluent chaque année, en moyenne suivant la variation de l'indice du prix du PIB". Cette référence historique ayant pour but de confirmer que la tarification SNCM "Fret et passagers" n'a plus rien de commun avec celle de la SNCF !

C'est ainsi que déjà difficile dans le passé la transposition des tarifs de wagons de marchandises à ceux des camions-remorques est devenue pratiquement impossible. D'où **l'adoption depuis plusieurs années d'une tarification maritime fixée au mètre linéaire, quelle que soit la nature des marchandises**, sauf exceptions majeures, tels les transports de fruits à l'exportation de Corse à prix réduits (mais compensés par l'Office). De même pour les passagers, la référence aux tarifs ferroviaires est devenue, au fil des ans, de plus en plus théorique, aussi bien en raison des changements intervenus en matière tarifaire à la SNCF avec l'abandon de la tarification kilométrique, que de l'amélioration des conditions de transport à la SNCM, avec la généralisation d'installations à bord, notamment en cabines, plus confortables qu'à la SNCF.

De sorte qu'en dépit du maintien de certains éléments de similitude, tels que les "tarifs tricolores", ni la structure, ni les hausses de tarifs à la SNCM ne sont plus aujourd'hui liées à celles de la SNCF.

Tel est d'ailleurs le constat implicite exprimé dans la Convention en cours qui prévoit que "les tarifs sont arrêtés chaque année par l'Office sur propositions de la SNCM" et que la "Compagnie recherche des gains sur ses coûts de production qui se traduisent en baisses de tarifs, **l'objectif étant de parvenir à réduire de 2 % par an en moyenne, l'effet de l'indexation des tarifs**".

**Ensuite l'équilibre financier de la SNCM est devenu un sujet de contestation.**

"Verrou protecteur" des concessionnaires, introduit dans la Loi de 1991 confiant de larges compétences à la Collectivité Territoriale et à l'Office en matière de définition des éléments constitutifs du service public, la **double obligation faite à l'Office par l'article 74 pour la répartition des crédits de la continuité territoriale, d'une part de respecter les engagements contractés dans le cadre des Conventions, et d'autre part d'éviter d'affecter l'équilibre financier des compagnies** concessionnaires, a pu paraître longtemps efficace. Force est cependant de constater qu'il donne lieu depuis ces dernières années à interprétation.

**D'abord, par contestation de partie des charges de structure de la SNCM imputables au réseau libre**, et abusivement affectées, d'après l'Office, au réseau contractuel. Traditionnel entre concessionnaires et concédants, ce type de litige que la comptabilité analytique permet de trancher, contribue à alimenter un débat entre l'Office et la SNCM qui est en fait d'une toute autre nature et qui porte sur les coûts de fonctionnement et d'armement de la flotte de la SNCM.

**Ensuite, par intervention de l'Office auprès de la SNCM sur son programme d'équipement.** Bien que formellement la loi n'ait pas prévu d'approbation préalable des investissements des concessionnaires, le débat s'est porté depuis ces dernières années sur l'appréciation par l'Office des choix de la SNCM en matière de matériel naval, qu'il s'agisse de NGV ou du "Napoléon Bonaparte", en raison non seulement des services attendus de ces unités mais aussi de l'incidence sur le niveau de la subvention des conditions de leur acquisition.

C'est ainsi que l'Office a été amené à se prononcer positivement en faveur du "Napoléon Bonaparte" (cf. Annexes 10 et 13) et à encourager la commande du NGV 3 qu'il souhaite même financer en partie, se trouvant de ce fait engagé dans les choix techniques et financiers du concessionnaire, au-delà du rôle qui était initialement le sien. Disposant par ailleurs chaque année de documents d'information comptable détaillés prévus par la Loi de 1983, l'Office a été amené à développer, au fil des ans, une politique d'investigation et d'appréciation permanente des moyens mis en oeuvre par la SNCM qui a contribué à modifier progressivement les conditions d'application des textes régissant les relations entre l'autorité concédante et le concessionnaire.

C'est dans ce nouveau contexte que se sont ainsi développés, depuis 1995 **les griefs entre la SNCM (du moins ses personnels) et l'OTC, sur l'utilisation des crédits de la dotation de continuité territoriale.**

**Le débat porte d'abord, sur le droit que se reconnaît l'Office de ne pas verser l'intégralité de ces crédits aux concessionnaires.** Disposant en effet de crédits d'Etat explicitement et officiellement destinés au financement de la continuité territoriale, l'Office a été amené ces dernières années à se constituer une "réserve" de crédits disponibles sur l'enveloppe de continuité territoriale, par suite d'une part de la réduction en francs constants du montant de la subvention versée aux compagnies maritimes, d'autre part et surtout **du non-respect flagrant de l'article 74 de la Loi de 1991 qui prévoit que "la répartition des crédits ne doit pas affecter l'équilibre financier des compagnies".**

Faute d'instance d'arbitrage prévue par la Loi et de recours en justice de la part d'un concessionnaire soucieux de préserver de bonnes relations avec son concédant, la SNCM s'est ainsi trouvée placée devant une "situation de fait accompli". Alors que **dans le même temps l'Office s'engageait dans la voie de l'utilisation de crédits de fonctionnement à des fins d'investissement**, au point de susciter observations et critiques, comme le fait le Rapport du Sénateur OUDIN, qui déjà en Décembre 1995, recommandait une modification de la législation de la continuité territoriale pour éviter que "contrairement à la bonne règle comptable, des crédits de fonctionnement aient pu servir à financer des investissements" (cf. Annexe 11).



**Juridique autant qu'économique et politique cette question de l'utilisation de l'excédent de fonctionnement qui totalise aujourd'hui 136 MF cumulés nécessite donc à présent une clarification** officielle pour éviter le développement des polémiques entre ceux qui en contestent le caractère légal et ceux qui en affirment le bien fondé.

**Le débat porte ensuite sur la décision prise par l'Office de réduire le montant de la subvention forfaitaire** de 3 % en francs constants dans la dernière Convention (1995), par rapport à la précédente, (elle-même en recul de 8 % sur celle de 1986) pour inciter la SNCM à améliorer sa productivité, en lui demandant par ailleurs de réduire de 2 % par an ses tarifs !

**Et enfin sur le non-respect de l'article IV de la Convention en cours qui prévoit que "dans l'hypothèse où les niveaux de trafics ayant servi de base au calcul de la subvention se dégraderaient de façon substantielle, la SNCM et l'OTC se rapprocheront pour étudier ensemble les mesures à mettre en oeuvre en matière de desserte, de tarifs ou d'ajustement à la hausse du montant de la dotation en vue de rétablir l'équilibre financier de la Compagnie".** Or à l'heure où les dernières statistiques de trafics enregistrées en 1997 permettent de constater a posteriori pour 1995 et 1996 une dégradation substantielle du trafic maritime et aérien de plus de 10 % par rapport aux "base habituelles de trafic" voisines de 1,3 million de passagers maritimes par an, (justifiant d'ailleurs une demande d'ajustement de 12MF de la part d'AIR FRANCE pour une chute anormale du trafic aérien en 1996), il apparaît tout à fait souhaitable que soit mieux pris en considération par l'OTC **le manque de recettes de l'ordre de 100 MF enregistré en 1995/96 par la SNCM consécutif à la dégradation substantielle et exceptionnelle du trafic général sur la Corse.**

Perçue par les personnels de la SNCM comme un moyen de mise en déficit de leur entreprise, au nom de la recherche de gains de productivité, une telle démarche de la part de l'Office a suscité résistances et réactions qui expliquent la dégradation des relations entre l'Office et la SNCM. Révélatrice des intentions et des ambitions de l'Office à assurer ainsi un contrôle croissant sur la SNCM, en la menaçant d'un éventuel non-renouvellement de la concession en 2001, cette situation illustre au total, non seulement une modification des relations entre le concédant et le concessionnaire, mais plus fondamentalement la dénaturation progressive de l'esprit et de la lettre de la Loi de 1991.

**Le concept de continuité territoriale semble ainsi souffrir de dérives croissantes.**

Constatées ou anticipées par le Sénateur OUDIN dans son Rapport de Décembre 1995, les blocages ou évolutions en cours méritent ainsi d'être rappelés. **Soulignant tout d'abord que "le système de continuité territoriale a permis d'atteindre largement le but fixé, à savoir une desserte moderne et efficace des ports corses** répondant aux attentes tant insulaire qu'extérieure à l'île", le rapporteur, après avoir noté les progrès de nouvelles concurrences, aérienne de la part de la CCM et maritime de la part des compagnies italiennes ainsi que des navires à grande vitesse, **recommandait finalement une "déspécialisation de la dotation en étendant son utilisation aussi bien à l'amélioration des transports routiers intérieurs qu'au soutien de secteurs économiques tels que l'agriculture et le tourisme"** (page 61 du Rapport).

Véritable document d'inspiration de la réforme engagée sans succès au printemps dernier, dénonçant les surcoûts des compagnies maritimes et des structures portuaires, encourageant tout à la fois l'amélioration de la productivité des compagnies maritimes sous l'aiguillon de la concurrence et la consolidation de la compagnie aérienne corse, critiquant les menaces de grève des personnels de la SNCM et proposant de donner aux élus un pouvoir d'arbitrage dans l'affectation des crédits de continuité territoriale, **ce rapport concluait à la nécessité d'adapter la législation, notamment par suppression ou révision des articles 73, 74 et 78 de la Loi de 1991.**

Devenu de la sorte un concept "fourre-tout", donnant lieu à de multiples interprétations et attaques, la continuité territoriale semble ainsi ne plus être qu'une vague référence destinée à justifier l'attribution d'une enveloppe substantielle de crédits qu'un nombre croissant de personnalités insulaires souhaitent utiliser pour subventionner tous types d'activités via la tarification maritime (cf. annexe 12), dans la mesure où la desserte maritime demeure garantie par la Convention. Raison pour laquelle les crédits ont été au cours des dernières années utilisés non seulement pour financer **l'acquisition d'avions exploités en "bord-bord" mais aussi sur Paris par Air Inter** au nom de la continuité territoriale. Raison pour laquelle aussi ont été utilisés ces crédits pour financer des **abattements tarifaires de l'ordre de 30 % réservés aux insulaires sous forme de "tarifs résidents"**. **Contraire au principe d'égalité des citoyens devant le Service Public, en Droit français, ce concept tarifaire qui devrait normalement prendre la forme d'un tarif d'abonné a ainsi été progressivement étendu ces dernières années** d'abord à la desserte aérienne de Paris, puis aux services maritimes de "période rouge" par recours à l'enveloppe financière de la continuité territoriale.

Il apparaît donc aujourd'hui, inévitable de prendre acte de cette situation, pour en tirer toutes les conséquences y compris financières par exemple pour l'affectation des 136 MF de crédits inutilisés, en ayant à l'esprit le constat du Sénateur OUDIN :

"La notion même de continuité territoriale privilégie l'idée que la Corse subit le handicap de l'insularité qu'il convient de corriger. Or le handicap de l'insularité n'explique pas à lui seul les faiblesses de l'économie corse. Plutôt que de handicaps à compenser, il vaudrait mieux raisonner en termes d'atouts à exploiter. C'est à un tel renversement des mentalités que doivent procéder les Corses, avec l'aide des Pouvoirs Publics". (extrait - page 55 - du rapport "La Continuité territoriale et le développement économique de la Corse" - Décembre 1995).

### **III - Un avenir de la desserte lourd d'incertitudes :**

Moins que la situation actuelle de la SNCM, c'est **l'échéance de 2001 qui est au coeur des préoccupations de toutes les parties concernées par l'avenir de la SNCM.**

Elus corses, membres du personnel et représentants des Ministères concernés redoutent en effet le **"saut dans l'inconnu" que risque de représenter la fin de la concession d'ici quatre ans.** Sans doute ce sont les insulaires qui manifestent le moins de craintes, assurés qu'ils sont de pouvoir, en dernier recours, compter sur la candidature et les moyens d'un armement qui bien que critiqué donne globalement satisfaction. Et à l'inverse ce sont les personnels de la SNCM qui expriment le plus de craintes, notamment de pertes brutales de

leurs emplois, manifestant ainsi leur totale détermination à préserver le service public actuel. Toutefois, ce sont les représentants de l'Etat qui ont sans doute le plus à craindre pour les finances publiques ! Car comme le remarque à juste titre le Rapport OUDIN : **"Il ne faut pas que les efforts de productivité imposés aux compagnies de transport, aboutissent à déséquilibrer la structure financière de ces dernières. Dans cette hypothèse, on risquerait de voir l'Etat appelé à combler des déficits que la dotation de continuité territoriale a vocation de résorber. Il est évident que l'Etat ne saurait accepter de payer deux fois"**. (Rapport cité page 62).

### **Du côté de la Corse, des perspectives à clarifier.**

Contrairement à certaines impressions, en dépit des critiques dont elle fait l'objet, la relève de la SNCM n'est pas véritablement envisagée par la majorité des responsables politiques locaux.

La SNCM fait en effet l'objet **d'un diagnostic globalement positif** dont témoignent en premier lieu l'absence de critique des tarifs, notamment pour les marchandises dont le transport est très largement subventionné, et en second lieu les véritables louanges dont bénéficient les cargos mixtes de la SNCM et de la CMN.

**Sans doute ce bilan n'est-il pas totalement exempt de critiques**, par exemple sur le coût élevé des passagers en hiver d'une famille corse avec voiture ou sur la saturation en été du système de réservation. Sans doute aussi certains aspects de l'activité ou des choix de la SNCM sont-ils parfois dénoncés, qu'il s'agisse de sa gestion qualifiée de "calamiteuse" ou de certains investissements, tels celui du "Napoléon Bonaparte" qualifié "d'énorme et inconsidéré" ou ceux des NGV jugés plus coûteux et moins performants que les catamarans proposés par les chantiers scandinaves. Sans oublier les **menaces de grèves des "marins marseillais"**, véritable hantise et obsession des insulaires, jugées par tous inadmissibles !

Toutefois, c'est la diversité des suggestions faites par les personnalités corses rencontrées qui révèle l'intérêt porté à la SNCM, notamment pour l'extension à l'Italie de ses services de fret et à l'île d'Elbe de ses services de passagers, ou pour la promotion par voie publicitaire à bord (par brochures et prospectus) des attraits touristiques et gastronomiques des villes portuaires corses, ou encore pour la conversion des moyens d'acheminement du ciment en Corse du Sud par abandon des livraisons en vrac au profit de camions-citernes spéciaux.

D'où la **triple revendication exprimée par les responsables insulaires** : nécessité absolue de garantir un service maritime minimum ainsi qu'une bonne entente et même un partenariat entre les deux régions concernées (Corse et PACA), volonté locale de "contrôler" les crédits de la continuité, de définir le service public et de choisir les concessionnaires, et enfin souhait de bénéficier de retombées locales plus importantes en termes d'emplois et de commandes de biens et de services.

**Quant aux perspectives d'avenir, elles demeurent très floues dans l'esprit de la plupart des interlocuteurs.**

Sauf pour le Président de l'Office qui s'est souvent exprimé ces derniers mois en faveur d'une **solution d'affermage du Service Public**, consistant à confier, après appel d'offres, à l'opérateur mieux-disant l'exploitation des navires mis à sa disposition par l'Office, avec obligation de réemploi des personnels du précédent exploitant du service public (la SNCM) sur la base de la législation existante relative à l'emploi des personnels des sociétés concessionnaires de service public. Personnelle jusqu'à présent, cette position ne paraît partagée que par un faible nombre d'**élus corses, pour la plupart réservés à l'idée d'investir dans des matériels de transport coûteux et de procéder à des choix hasardeux.**

De même faut-il noter une certaine hésitation à choisir en matière de tutelle du service public entre le maintien de la structure actuelle d'EPIC pour l'Office des Transports, ou bien sa transformation en simple administration de la Région. Il en va de même en matière de **choix concernant le matériel naval ou la desserte des ports secondaires.** La consultation des élus révèle en effet que si certains souhaitent l'abandon de ce type de dessertes jugées trop coûteuses, d'autres à l'inverse les considèrent d'intérêt économique local ! Toute aussi opposées apparaissent les vues relatives à l'avenir des car-ferries, certains privilégiant les unités de grande taille, d'autres celles de taille moyenne.

En bref, il apparaît que comme pour la **définition du futur Cahier des Charges selon qu'elle sera fondée sur des objectifs ou sur des moyens**, les conceptions actuelles sont diverses et variées, mais devraient se clarifier d'ici deux ans, à l'occasion des débats prévus dans le cadre de la nouvelle Assemblée Territoriale élue au printemps prochain.

**Du côté des syndicats, un climat de confiance à rétablir.**

Incrédulité, incompréhension et inquiétude sont les sentiments exprimés par les personnels à titre individuel ou syndical.

**L'incrédulité** est tout d'abord fondée, comme dans d'autres entreprises en difficulté, sur le souvenir des années fastes marquées à la SNCM par des bénéfices utilisés pour "suramortir" le matériel naval, avec l'accord bienveillant des Administrations de tutelle, ou pour racheter à la société mère, CGM puis CGMF, divers actifs au "prix fort", au risque de provoquer des observations de la part de la Cour des Comptes.

**L'incompréhension**, ensuite, relative à la rapide dégradation des comptes ces dernières années découle du sentiment initial d'incrédulité renforcé par l'évocation d'abandon, plus ou moins imaginaire, de créances, de fonds de commerce ou d'activités, destinée à accréditer, sinon un "complot", du moins une volonté réelle de désengagement de la part de l'Etat.

**L'inquiétude**, enfin, perceptible à terre comme à bord, se nourrit non seulement de la multiplication des diagnostics alarmants sur la situation financière de la Compagnie, mais surtout de l'absence de perspectives précises pour l'avenir. De sorte que les échéances de 1998 et surtout 2001 sont perçues comme autant de quasi certitudes de licenciements et d'augmentation relative des emplois précaires de CDD.

D'où une forte mobilisation actuelle pour la défense de l'emploi accompagnée de propositions réelles de valorisation de l'entreprise.

**En particulier à la CGT**, syndicat prédominant chez les navigants et les sédentaires à Marseille et en Corse où s'expriment à la fois un sentiment d'amertume devant les mauvais procès faits à la SNCM "pour ce qu'elle fait ou ne fait pas" et les agressions sous forme d'attentats dont ont été victimes ses agences en Corse, et un souci de voir s'instaurer un climat de confiance, compromis par les menaces permanentes sur l'emploi. Soupçonneuse et volontiers accusatrice, cette organisation néanmoins avance des propositions constructives.

Ainsi s'interrogeant sur l'avenir des emplois, **elle se pose en triple défenseur de la filière professionnelle maritime, et d'un service public "optimal"**, de haut niveau, garant de l'emploi maritime et vecteur de développement économique de la Corse, **ainsi que d'une présence active de la flotte française en Méditerranée**, notamment sur l'Afrique du Nord.

**Ses critiques portent à la fois sur divers cas de gaspillage** (tels certains prix de cessions entre sociétés du Groupe), **de dépenses inconsidérées et diverses anomalies** telles que la "confiscation" par l'OTC des crédits la continuité territoriale, le triplement des taxes portuaires à Ajaccio, ou l'absence de publicité SNCM en Corse. **Plus professionnelles sont les questions de sécurité évoquées** concernant les "insuffisances", sur les NGV, des dispositifs de sécurité sur les unités de CORSICA FERRIES ou des effectifs sur celles de la SNCM, et surtout celles relatives à la consistance et à la structure de la flotte pour satisfaire la demande dans sa diversité et sa complexité, illustrée par les déséquilibres de trafics ou les problèmes d'affectations d'espaces de garage en service d'hiver.

Toutefois, ce sont **ses propositions qui méritent le plus l'attention**, par exemple en matière de transparence dans l'utilisation des fonds publics, en réclamant une meilleure représentation des intérêts économiques insulaires à l'OTC ou en recommandant l'instauration d'une commission de contrôle à la SNCM en matière d'approvisionnements. Et surtout **en recommandant des efforts accrus de la SNCM en faveur de l'économie insulaire**, d'une part en s'attachant à créer des emplois directs (pour offrir des débouchés aux élèves du Lycée Maritime de Bastia) et indirects (pour l'entretien en Corse des NGV) et d'autre part en recherchant des formules de promotion tarifaire (en faveur des familles corses en hiver).

Convaincue enfin de la **nécessité de recettes complémentaires**, elle suggère un développement des activités de croisières accompagné d'indispensables améliorations qualitatives des prestations offertes à bord, sur la base d'une "Charte de l'hôtellerie" ....

Traditionnelles ou nouvelles ces revendications et propositions témoignent ainsi autant d'une bonne connaissance des modes de fonctionnement de l'entreprise que d'une réelle volonté d'en préserver les acquis.

**Quant aux autres organisation syndicales, elles manifestent dans leurs diversités des dispositions d'esprit comparables**, dans l'ensemble constructives, et assez peu opposées d'ailleurs aux positions modérées exprimées par un "Syndicat des Travailleurs Corses" (STC) qui déclare refuser le "carcan de la xénophobie".

Déclarant toutes, en préalable que la SNCM est une "entreprise en danger" (selon FO), "en panne de stratégie et en panne d'action" (d'après la CGC), elles soulignent comme principale faiblesse actuelle de cette entreprise une certaine démobilitation des personnels sédentaires (FO), une réelle déresponsabilisation des officiers (SNPOMM), et une aggravation des heures supplémentaires liées à la réduction des effectifs sédentaires (CFDT et FO).

Souhaitant la définition et la mise en oeuvre d'un **"véritable projet d'entreprise" demandé par la CGC**, tous les représentants syndicaux réclament un développement et une diversification de la politique commerciale, notamment des lignes du réseau libre sur la Sardaigne (Olbia) et la Tunisie au départ de Gênes (pour FO) et des activités de la filiale CORSICA MARITTIMA (pour la CFDT).

**Seul point de désaccord, la politique défendue par la STC** en faveur de l'implantation en Corse de certaines fonctions de Direction et de la création d'un Comité d'Etablissement SNCM dans l'île (comme il en existe un à Paris) qui suscitent des réserves de la CGC soucieuse "d'éviter une fracture entre corses et non-corses". En revanche, la revendication du STC de développement des achats en Corse (où on ne compte qu'une cinquantaine de fournisseurs de la SNCM contre un millier en PACA) recueille l'avis favorable de la CFDT qui considère "qu'il faut **mieux** travailler avec la Corse" !

Au total, **sept recommandations méritent d'être retenues** : la nécessité pour la CGC et la CGT d'une approche "inter-régionale" du Service Public Continent-Corse, qui doit impliquer davantage des élus de la Région PACA ; le souhait du STC de réserver les crédits de la continuité territoriale aux seuls transports maritimes et aériens ; le vœu de la CFDT et de la CGT d'obtenir de l'Etat un double concours sous forme de compensation (via l'aide "ACOMO") des contraintes et des pertes imposées par l'Etat sur la ligne d'Algérie, et de recapitalisation de la SNCM ; le refus de la CFDT de "céder la flotte de la SNCM" l'OTC ; la demande de FO de défendre une conception du Service Public minimale exploitant les traversées d'hiver et de demi-saison ; la suggestion du SNPOMM " d'homogénéiser la flotte de cargos mixtes de la SNCM et de la CMN" ; la recommandation de la CGT de renforcer les dispositifs de sécurité sur tous les NGV exploités sur la Corse.

**Du côté des Ministères de Tutelle, des efforts à faire partager.**

Plus prosaïquement les représentants des administrations concernés (Directions du Trésor, du Budget, de la Flotte et des Ports et Contrôle d'Etat) font observer que la situation financière de l'entreprise nécessite réalisme et décisions rapides.

Le **maintien du "statu quo" leur semble impossible**, compte tenu des pertes accumulées depuis trois ans, de l'ordre de 200 MF/an, des dettes actuelles et de l'échéancier de remboursement, et de la vigilance de la Commission de Bruxelles qui s'oppose à tout concours de l'Etat, faute de perspectives sérieuses de redressement de l'entreprise publique et de sa situation de trésorerie.

En outre, il convient selon eux de **manifester une certaine prudence** aussi bien sur les chances de prolongement de la concession en cours, juridiquement difficile à mettre en oeuvre que sur les projets de recentrage sur le "réseau libre" dont la rentabilité semble médiocre, ou sur l'urgence de la commande du troisième NGV (actuellement inscrit en tranche prévisionnelle au FDES) eu égard à "l'erreur" que fut vraisemblablement la dernière décision prise au FDES, de commander un navire aussi coûteux que le "Napoléon Bonaparte" dont la charge financière obère aujourd'hui gravement les comptes de la SNCM.

D'où leurs **recommandations de recherche urgente de mesures destinées à redresser les comptes de l'entreprise**. Doivent ainsi être examinées d'abord toutes les possibilités de cession d'actifs, par exemple de filiales (telle que la SARA ou la SOMECA) et de navires anciens, tels "Corse" et "Napoléon" dont les coûts élevés de mise en conformité prochaine avec la nouvelle réglementation de sécurité, ne pourront être répercutés à la vente lors de leur cession dans trois ou quatre ans.

Ensuite, doivent être envisagées favorablement **toutes les possibilités de réduction de charges de l'entreprise** (recommandées d'ailleurs par la Commission de Bruxelles) qu'il s'agisse des allègements de cotisations sociales (via l'ENIM) ou des compensations de charges indues par exemple pour la desserte de l'Algérie (via la procédure ACOMO) ou de l'aménagement des taxes portuaires qui frappent lourdement l'exploitation de la SNCM.

Enfin, doivent être engagées diverses mesures destinées à réduire les coûts de personnels, par des négociations visant notamment à **rééquilibrer la pyramide des âges par rajeunissement du personnel navigant et à améliorer la productivité, comme déjà fait à la SNAT**.

En bref, les services compétents des Ministères des Finances, des Transports et du Budget formulent des recommandations élémentaires d'efforts partagés.

**Du côté de la Direction de la SNCM, des choix difficiles à confirmer.**

Convaincus à la fois de la gravité de la situation financière de l'entreprise et de la nécessité de sa mise en état de compétitivité avant l'an 2000, les responsables passés et actuels de la SNCM hésitent cependant moins sur le choix des mesures de redressement à prendre que sur leurs modalités et leur rythme d'engagement.

**Partageant tous le même diagnostic d'urgence de mise en oeuvre d'un programme de redressement** comportant trois volets, financier, commercial et social, ils s'interrogent autant sur l'impact social des dates de sorties des différents car-ferries d'ici 2001, que sur leur utilité et rentabilité économique sur leurs différents secteurs d'exploitation potentielle. L'aspect fondamental que constitue pour l'avenir de la SNCM, la **définition et l'évolution de la structure de sa flotte se trouve en effet gravement affecté par les sérieuses incertitudes pesant sur les formes et le contenu du Service Public après 2000.**

A en juger par les débats et projets actuels qui se préciseront courant 1998 à l'Assemblée Territoriale, on peut normalement penser qu'au **minimum les Autorités de Corse souhaitent préserver le Service Public existant assuré par les cargos mixtes de la SNCM et de la CMN**, au prix de certains aménagements. Et qu'à l'inverse elles **laisseront à Nice se développer une libre concurrence entre NGV, hors Service Public.**

Mais pour les autres services, toutes les hypothèses demeurent envisageables. Par exemple, au départ de Nice pour le transport de fret, ou le transport de passagers en hiver inconcevable par NGV même de grande capacité ainsi qu'en saison pour la desserte régulière d'Ajaccio. Raison pour laquelle CORSICA FERRIES envisage d'y affecter un car-ferry. De même se pose la question de l'avenir de la desserte de Toulon où la SNCM pourrait affecter en partie son troisième NGV.

Ainsi, en dépit des travaux de simulation et d'évaluation réalisés par le Consultant Arthur Andersen, subsistent de sérieuses incertitudes qui ne se dissiperont que d'ici deux ans, à l'occasion de la définition des grandes lignes des Cahiers des Charges du Service Public par l'Assemblée Territoriale de Corse.

Confrontés à une double contrainte d'urgence de décision et de délai d'information, **les responsables de la SNCM se trouvent donc condamnés à "gérer la crise actuelle sur deux ans", sous peine à la fois de précipiter un conflit social latent et de risquer un échec technique et commercial en prenant des décisions de vente de navires erronées**

#### **IV - Des problèmes difficiles à résoudre -**

Les deux prochaines années vont être consacrées à la SNCM et à l'Assemblée Territoriale à résoudre trois types de problèmes de caractère politique, économique et social, lourds de conséquences.

**Problèmes conceptuels**, d'abord, sur le contenu concret du service public des transports maritimes sur la Corse après 2000 et les formes et conditions de la continuité territoriale.

**Problèmes opérationnels**, ensuite, sur les modalités techniques de la desserte pour répondre à des besoins de transport complexes et difficiles à satisfaire à faible coût.

**Problèmes organisationnels**, enfin, à la SNCM pour s'adapter rapidement à la nouvelle donne et être en mesure de répondre dans de bonnes conditions techniques et financières aux appels d'offres de la Collectivité Territoriale.



Une telle approche logique et méthodique, loin de se confondre avec un attentisme frileux ou un immobilisme dangereux, est en effet commandée par le réalisme.

Dans le contexte actuel, deux voies s'offrent à la SNCM : celle de l'affrontement chronique sur les coûts et conditions de travail à bord, ou celle du développement d'un dialogue fructueux avec les différentes instances représentatives des intérêts insulaires.

**La première qui conduit à une impasse suicidaire pour la SNCM doit être dénoncée avec force**, en dépit de ses "séductions", pour la simple raison que **même si on supprimait tous les navigants et tous les navires, l'exploitation actuelle des lignes de Corse serait encore déficitaire et nécessiterait subvention!** D'où l'utilité de s'interroger sur la "spécificité" économique de ce type d'exploitation plutôt que de se focaliser sur la réduction systématique des effectifs et des coûts salariaux.

**La seconde voie qui vise à l'optimisation de l'emploi des navires après 2000, doit être préférée.** En effet, le véritable problème que pose la desserte de l'île, aujourd'hui assurée entre 3 ports continentaux et 6 ports corses, est celui de la définition du contenu du Service public "optimal", au meilleur coût.

D'où la nécessité d'élaborer la réponse technique et économique la mieux adaptée à des besoins de transport particulièrement complexes, et de contribuer aux réflexions et travaux de l'Assemblée Territoriale hors de toute préoccupation polémique.

Sans anticiper sur ces débats, il est néanmoins possible dès aujourd'hui de **fixer quelques repères et d'esquisser quelques éléments de réponse aux questions actuelles sur l'avenir de la desserte.**

### **Complexité et contraintes du Service Public de la desserte maritime.**

L'inventaire et l'analyse de la demande de transports entre l'île et le continent révèlent, d'une part, la présence de phénomènes bien connus en économie des transports, tels que les déséquilibres de trafic et, d'autre part, l'existence de problèmes spécifiques liés à la diversité des besoins à satisfaire selon les saisons sur la douzaine de liaisons concernées.

C'est ainsi que, le service public doit **tenir compte des spécificités d'un trafic de voyageurs caractérisé d'abord par une extrême irrégularité** (les flux d'été étant 4 fois supérieurs à ceux de printemps et 10 fois supérieurs à ceux d'hiver), **ensuite par de nombreux effets d'unidirectionnalité** (chaque période de vacances générant des flux dans les sens aller ou retour, déséquilibrés et décalés dans le temps), et enfin, **des effets d'élasticité de la demande** liés aux effets de prix et de temps de transport, comme l'illustre depuis un an la concurrence entre avions et NGV sur les liaisons courtes entre Nice et la Haute Corse.

**A ces données classiques s'ajoutent des contraintes supplémentaires.** D'abord, **celles tenant à l'insularité** qui limite les possibilités de substitution intermodale, par exemple pour le transport des voitures individuelles. Ensuite, **celles résultant de la diversité de la demande** de fret et passages entre 6 ports corses et 3 continentaux qui imposent à l'armateur

d'assurer toutes les liaisons à des fréquences et des horaires répondant aux vœux des usagers en toutes saisons. Enfin, **celles inhérentes aux caractéristiques des moyens de transport** utilisés qu'il s'agisse des garages de navires, non extensibles, à la différence des trains de marchandises, ou des navires à grande vitesse soumis aux aléas météorologiques, à la différence des car-ferries classiques. Autant de contraintes d'exploitation dont la réalité s'impose à tous, suscitant néanmoins des protestations de la clientèle en cas de défaillance même involontaire ou imprévisible de la part du transporteur.

### **Difficultés de définition et d'organisation des services maritimes.**

Une fois recensées les contraintes et évalués les flux de trafics permanents et saisonniers, deux séries de réflexions doivent être engagées sur la qualité et le prix des services souhaités.

Comme souvent en pareil cas, **s'offre une gamme de solutions s'ordonnant autour de 2 types de réponses** que l'on peut qualifier, pour les unes, de **formules "sur mesure"** généralement jugées coûteuses, et pour les autres de **formules "standard"** habituellement considérées plus économiques.

**La solution "standard" consisterait à instaurer un service de base, destiné à satisfaire les besoins de transport fondamentaux des seuls insulaires, et de le renforcer par des services d'appoint, destinés à satisfaire des besoins complémentaires, d'intérêt local ou national, soit ponctuels, tels que l'exportation en automne de la production fruitière de l'île, soit saisonniers, tels que les transports de masse de touristes en été.**

C'est avec à l'esprit une conception de ce type, que **certains responsables insulaires considèrent que l'avenir de la desserte de la Corse réside dans l'exploitation d'une demi douzaine de cargos-mixtes** disposant de moyens importants d'accueil de passagers et de réserves de puissance et de vitesse pour optimiser et moduler le nombre et les horaires des escales.

Fondée sur le sentiment général de satisfaction qu'inspire le service actuel assuré par les cargos-mixtes de la SNCM et de la CMN, cette solution a de bonnes chances de s'affirmer pour l'avenir comme le "service de base de la continuité". Toutefois, **cette formule nécessite des services complémentaires**. D'une part, pour satisfaire les demandes importantes de demi-saison que peuvent éventuellement satisfaire des NGV et/ou des car-ferries disponibles en Méditerranée Occidentale, notamment en Mer Tyrrénienne, d'autre part, et surtout pour répondre à la demande de masse estivale et motorisée que seuls peuvent satisfaire des car-ferries ou NGV de grande capacité.

Toutefois, **cette solution a pour triple inconvénient** de présenter à la fois des risques sérieux d'insuffisances occasionnelles de capacité disponible et de coûts élevés de recours potentiels à des services d'appoint et, surtout, de réelles incertitudes sur le niveau qualitatif et quantitatif de l'offre estivale et sur les besoins de subventionnement, compte tenu de la demande générale des car-ferries en période d'été.

De sorte que la solution séduisante parce qu'apparemment économique du "service public standard par cargo-mixtes", recèle de grands risques pour la promotion touristique de la Corse.

**La formule "sur mesure" inspirée du système en vigueur depuis 20 ans, paraît à la fois plus coûteuse que la précédente mais plus satisfaisante**, en s'efforçant de répondre du mieux possible aux besoins exprimés par chaque collectivité portuaire.

Attentive aux récriminations, revendications ou ambitions exprimées par chacun des 9 ports concernés, alors même que leur proximité (tels Calvi et Ile Rousse ou Marseille et Toulon) pourrait justifier d'un strict point de vue économique, une rationalisation voire une suppression des escales, la SNCM a habitué la Corse aux dispositions "sur mesure".

En raison, d'une part, de sa nature et de son rôle d'entreprise publique et, d'autre part, des préoccupations, partagées avec les différents élus et responsables insulaires, d'aménagement du territoire et de soutien des différents pôles d'activité des deux départements corses. Au prix parfois de décisions économiquement contestables, même si psychologiquement souhaitables, telles que l'extension à Ajaccio du service SNCM de NGV au départ de Nice, **injustifiable financièrement sur "ligne longue", comme le prouve le choix de l'armement privé "Corsica Ferries" qui a réservé l'exploitation concurrente de son NGV à la desserte de la "ligne courte" Nice-Bastia ...**

#### **Nécessité d'adaptation rapide du matériel.**

D'ici 4 ans, compte tenu des choix arrêtés par l'Office, la SNCM et la CMN, ainsi vraisemblablement que "Corsica Ferries" et éventuellement des armements italiens et nord-européens, auront à répondre à l'appel d'offres de l'OTC lancé en l'an 2000. Il convient donc pour ces armements de se préparer à entrer en concurrence ou à coopérer, et de déterminer pour l'avenir aussi bien la nature et la structure de leur flotte que leurs conditions d'armement, notamment à la SNCM.

#### **Du côté de la flotte, les réflexions et décisions concernent 3 types d'unités.**

**D'abord, les 7 cargos-mixtes de la SNCM et de la CMN**, dont 2 à 3 ("Monte-Rotondo", "Porto Cardo" et "Santa Régina") sortiront de flotte d'ici 4 ans, en raison de leur âge. D'où la nécessité, dès à présent, de définir dans chacune des 2 compagnies concernées les caractéristiques des futures unités en terme notamment de capacité d'accueil de passagers et de vitesse. De même, convient-il d'examiner les possibilités d'augmentation du nombre de cabines sur certaines des unités existantes.

A l'heure où la CMN envisage, avec l'appui de l'OTC le remplacement de ces trois unités par un cargo-mixte de 600 passagers capable, grâce à une vitesse de 28 noeuds, d'assurer la desserte journalière, par tous temps, des ports de Balagne et de Propriano, il convient d'arrêter, d'ici 2000, par négociation entre l'Office et les deux concessionnaires actuels la structure et les caractéristiques de cette flotte de cargos mixtes appelée à jouer au cours de la prochaine décennie un rôle fondamental, de l'avis général, notamment des responsables de l'Office (cf. Annexe 13).

Toutefois, compte-tenu du coût élevé d'investissement de cette flotte "sur mesure", qu'il s'agisse de l'acquisition du cargo mixte de la CMN ou de l'adjonction de 200 cabines sur le "Paglia Orba" de la SNCM, il apparaît indispensable d'obtenir avant même l'échéance de 2001, des engagements réciproques précis de la part de ces deux armements ainsi que de l'Office aussi bien sur les conditions futures de leur coopération que sur la durée de la concession qui devrait être portée à dix ans, sous peine de favoriser les armateurs disposant d'une flotte ancienne et amortie.

**Ensuite, les NGV nécessitent de nombreuses réflexions, pour décision avant 6 mois de commande d'une ou deux unités supplémentaires,** en raison à la fois des espoirs et des craintes qu'ils suscitent. Très appréciés par les passagers en raison de leur confort et de leur vitesse et par les armateurs en raison de leurs coûts d'exploitation, faibles en main d'oeuvre bien que forts en combustible et en entretien, les NGV méritent des compléments d'information dans plusieurs domaines.

D'abord en matière technique. Qu'il s'agisse aussi bien des choix des matériaux et des équipements ou même des dimensions des NGV, les débats sont loin d'être tranchés, en raison de la conception récente de ces unités dont la communauté maritime n'appréhende encore qu'imparfaitement tous les aspects. Il en va ainsi non seulement de l'évaluation de la durée de vie de ces navires, mais aussi du rythme de renouvellement des équipements et même des véritables capacités nautiques des grands NGV. A ces incertitudes technologiques et économiques s'ajoutent des interrogations sur les conditions d'évacuation en cas de nécessité, par gros temps ... Ainsi, sans chercher à jeter un doute ni le discrédit sur une technologie d'avant-garde, il convient seulement de recommander d'en évaluer correctement les limites, par exemple en termes de risques d'annulations pour cause d'intempéries pendant l'année, afin de déterminer les solutions de remplacement, sous peine de graves déconvenues.

En matière économique ensuite, **la question se pose de savoir s'il n'est pas préférable de passer commande de deux NVG de taille moyenne, comparables aux deux déjà en service plutôt que d'un grand NGV3.** Plusieurs raisons militent en faveur de cette solution. D'abord, le prix d'achat du NGV3 quasiment équivalent à celui des deux unités existantes dont le prix pourrait d'ailleurs être réduit d'au moins 10 % en remplaçant la porte avant par une porte arrière (comme c'est le cas sur le NGV de "CORSICA FERRIES"). Et ensuite la flexibilité et la disponibilité accrues, offertes par deux unités supplémentaires, pour assurer une meilleure couverture du marché en termes de fréquences et de nombre de ports desservis.

En particulier, la disposition d'une unité supplémentaire permettrait de mieux desservir aussi bien par NGV que par car-ferry classique, le port de Toulon qui risque, à défaut de fréquentation suffisante par les unités de la SNCM, d'attirer des armements concurrents. Ainsi apparaît-il très souhaitable, plutôt que de rechercher de nouveaux gains de productivité par un investissement coûteux, et peut-être hasardeux, de préférer des NGV de taille moyenne, de conception peut-être "rustique" mais d'exploitation classique.

**Les car-ferries, enfin, requièrent la plus grande attention pour plusieurs raisons,** essentiellement d'ordre commercial mais aussi social. S'il est évident que **l'avenir de la flotte n'est pas le "Tout NGV"** en raison à la fois des besoins des liaisons principales entre la Corse et Marseille, notamment en période de pointe, mais aussi sur les liaisons secondaires, notamment en demi-saison, il convient toutefois de souligner que la double mutation en cours

de transformation des cargos traditionnels en cargos mixtes et de substitution de NGV aux car-ferries sur les "lignes courtes" pose un réel problème d'avenir pour la flotte de car-ferries constituée aujourd'hui de cinq unités pour certaines utilisées seulement à temps partiel et désarmées l'hiver. Raison pour laquelle **l'Office des Transports de Corse attire aujourd'hui solennellement l'attention de l'Assemblée Territoriale sur la baisse de moitié en 10 ans, à volume inchangé de trafic maritime de passagers, de la part de marché des car-ferries, en raison de l'importance croissante prise par les cargos mixtes et les NGV.**

Il suffit d'ailleurs pour s'en convaincre, de constater que la nette reprise du trafic en 1997 de plus de 250 000 passagers par rapport aux deux années précédentes, a assez peu bénéficié à la SNCM, mais surtout à CORSICA FERRIES qui avec un seul NGV à Nice a capté avec 120 000 passagers, 10 % du marché Continent - Corse, et à la CMN qui avec ses cargos mixtes en attiré près de 80 000. D'où la remarque importante, en forme d'avertissement, formulée dans le Rapport de Novembre 1997 de l'OTC à l'attention de l'Assemblée Territoriale **"Cette nouvelle donne, d'une concurrence directe sur certaines lignes et avec certains modes de transport, ne manquera pas d'avoir des répercussions sur la structure et le contenu du Service Public dans l'avenir"**. Surtout lorsqu'on la rapproche de l'observation complémentaire suivante formulée dans le même document : "Il ressort des chiffres même de la SNCM, qu'en ce qui concerne le réseau Corse, il n'y a eu aucune économie sur le personnel navigant, bien au contraire, et que la productivité s'est dégradée depuis 1991".

Délibérément provocatrice, cette assertion mérite à l'évidence que s'engage au cours des prochains mois, (dans un contexte plus serein que la période pré-électorale actuelle) une réflexion approfondie sur les conditions d'utilisation "sur mesure" des car-ferries. Car il est bien évident qu'il devient déraisonnable de continuer à fixer chaque année, sur la base d'un cahier des charges aux prescriptions apparemment anodines, mais en réalité lourdes de conséquences, un programme d'exploitation "sur mesure" mais ruineux lorsqu'il concerne une unité aussi luxueuse que le "Napoléon Bonaparte" dont le seul coût en capital et en personnel avoisine le demi-million de francs par jour. Surtout quand on constate que **pendant les six mois de saison creuse, les deux plus modernes unités de la flotte SNCM, "Danielle Casanova" et "Napoléon Bonaparte" sont exploitées au rythme d'une traversée par jour, pour transporter une fois sur deux moins de 300 passagers !** (cf. Annexe 9).

Cependant, poser la question du désarmement en hiver de l'une sinon de ces deux unités, suscite inévitablement moins les protestations du personnel de la SNCM que celles véhémentes de la population insulaire, qui suggérera vraisemblablement qu'à la rigueur on en limite l'exploitation aux seuls week-ends, sans réaliser qu'un navire, à la différence d'un avion, ne peut être facilement exploité "à la demande", faute de pouvoir être utilisé rapidement ailleurs en milieu de semaine.

D'où les efforts méritoires actuels de la SNCM pour valoriser l'exploitation du "Napoléon Bonaparte" aussi bien en week-end qu'en semaine, en formules de "mini-croisières" en Méditerranée Occidentale au printemps, avec des succès cependant inégaux pour la simple raison qu'il est difficile de vendre des croisières de 3 jours en milieu de semaine.

Véritables "symboles", particulièrement coûteux, de la dérive technique et financière d'un service public de la continuité territoriale conçu à l'origine comme simple prolongement maritime des services de la SNCF, ces deux magnifiques transbordeurs nécessitent donc de la part de la Direction de la SNCM et de ses personnels la réouverture d'un débat serein avec l'OTC dès 1998 pour fixer durablement les conditions d'exploitation de ces 2 navires, notamment en hiver. Sous peine d'être confronté à l'horizon 2000 à un affrontement majeur concernant le sort de ces unités que vraisemblablement l'OTC refusera alors de subventionner à hauteur de leur coût.

### Perspectives d'évolution de la situation des Personnels :

La clarification de l'avenir des personnels doit aussi être engagée rapidement d'ici 2 ans, à l'occasion des travaux de réflexion et des négociations à ouvrir et à mener avec les représentants de l'Assemblée Territoriale et de l'OTC. D'autant que la situation des personnels navigants, notamment d'hôtellerie et de restauration, (ADSG) nécessite une double évolution, moins quantitative que qualitative.

La situation des 1.400 membres du personnel navigant est en effet aujourd'hui caractérisée à la fois par le poids des ADSG représentant la moitié des effectifs, par le niveau de précarité de l'emploi touchant un tiers du personnel, constitué de saisonniers à contrat de durée déterminée, et par la moyenne d'âge élevée des agents illustrée par des pyramides des âges et des anciennetés assez déséquilibrées, et permet d'envisager la mise en oeuvre de mesures d'âge et de départs négociés en nombre important au cours des prochaines années, mais en partie compensés par d'inévitables mesures de titularisation et de conversion de saisonniers en agents permanents, sous l'effet notamment de la réduction de la durée du travail.

Représentant un coût actuel de 350 MF par an, la charge salariale des navigants employés sur la flotte affectée à la Corse, qui représente les 2/3 de la subvention peut paraître élevée surtout si on se livre à des exercices de comparaison de coûts avec d'autres pays européens. Toutefois, pour relativiser ces coûts salariaux, par rapport à certains autres pays européens, **il convient de souligner 2 particularités françaises : d'une part, l'importance des charges sociales armatoriales en France, à la différence de la plupart des pays maritimes**, tels que la Grande Bretagne où elles sont totalement budgétisées, conformément aux recommandations de la Commission de Bruxelles pour aider le secteur maritime ; **d'autre part, le niveau élevé du nombre des "personnels d'hôtel-restaurant"** à bord des ferries français résultant des décisions d'effectifs de sécurité. Souvent méconnu, ce souci, sans doute excessif, de sécurité explique cependant peut être l'absence de pertes humaines en France (malgré un grave événement de mer à la SNCM en 1994), à la différence d'autres pays endeuillés ces dernières années par de terribles drames en Méditerranée, Manche et Baltique.

D'où la nécessité de veiller, en 1999, lors de l'ouverture du trafic corse à la concurrence européenne, au respect effectif des normes de sécurité et à une connaissance minimale de la langue française de la part des personnels embarqués, par une **stricte application des dispositions du Règlement communautaire n° 3.577/92 à l'article 3 § 2 (cf. Annexe 14) et par une défense résolue des droits du pavillon du pays d'accueil face aux menaces actuelles d'ouverture aux pavillons "économiques" européens.**

Toutefois, **les véritables débats relatifs à l'avenir des personnels concernent autant l'évolution quantitative de leur nombre et de leurs salaires que l'évolution qualitative de leur métier, car c'est de leur capacité à améliorer leurs prestations que dépend l'avenir de leurs emplois.**

**Le principal défi auquel les personnels navigants de la SNCM se trouvent confrontés est d'ordre professionnel.** Il implique tout à la fois un rajeunissement des effectifs, une réorganisation du travail à bord et une requalification de leurs spécialités en raison des inévitables transformations des conditions d'exploitation qui s'imposent sur les car-ferries pour assurer leur avenir.

Concurrencés aujourd'hui par les NGV et à partir de 1999 par des car-ferries européens exploités dans des conditions vraisemblablement plus économiques qu'en France, **les transbordeurs de la SNCM ne pourront conserver les faveurs de la clientèle qu'au prix d'innovations particulières et d'une qualité de prestations supérieure à celles de ses concurrents.** Appelés en outre à être utilisés, en hiver ou en demi-saison dans de nouveaux contextes d'exploitation, par exemple en structure d'accueil de Congrès (à l'exemple de BRITTANY FERRIES en Manche aujourd'hui), en affrètement outre-mer en "croisières-clubs" (à l'exemple du "CORSICA VICTORIA" aux Antilles en 1996), ou en "mini-croisières" (à l'exemple du "NAPOLEON BONAPARTE" aujourd'hui sur l'Italie), les navires à passagers de la SNCM peuvent connaître un autre destin que l'exploitation sur lignes de Corse, le désarmement ou la vente !

A condition de vaincre le pessimisme et le scepticisme ambiants, au motif que les car-ferries ne sont pas des navires de croisière. Or cette affirmation est trompeuse et méconnaît la diversité actuelle des formules de croisières (depuis la "croisière d'un jour", jusqu'à la "croisière vers nulle part" !) et au succès du tourisme maritime en Baltique ! A l'heure où Ajaccio, déjà port de croisières, cherche à valoriser son Centre de Congrès et à compenser son handicap d'accueil hôtelier, ne convient-il pas d'examiner les possibilités de coopération entre la SNCM et la Corse pour participer conjointement au développement du marché des Congrès en Méditerranée ? Autant de perspectives qu'il convient d'explorer sérieusement, en s'attachant à valoriser les aptitudes du personnel plutôt qu'à incriminer l'inadaptation du matériel.

**Quant aux divers autres navires, il convient aussi de mieux les utiliser notamment en exploitation de contre-saison, par exemple outre-mer** dans certaines zones d'archipels, où les NGV inutilisables d'Octobre à Avril sur la Corse, pourraient par exemple, être exploités en association avec des tours-opérateurs, et assurer ainsi l'emploi de personnels, condamnés à défaut à l'intermittence saisonnière.

En bref, il convient **d'engager un double effort simultané de prospection de nouveaux marchés du tourisme maritime et de formation des personnels sous peine de voir disparaître à terme, la quasi-totalité des transbordeurs et des emplois qui leur sont attachés.**

**La véritable "révolution" à engager à la SNCM est en effet moins sociale ou salariale, que culturelle à l'approche de l'échéance de 2001.** Par exemple, pour valoriser et mieux vendre les prestations annexes à bord, notamment de bar et restauration, dont les résultats financiers demeurent trop faibles. A l'instar des personnels des ferries de la Manche, dont le métier, les qualifications et les habitudes ont été profondément modifiés il y a 20 ans par la généralisation des ventes "hors taxes", à grande échelle, les personnels des navires de la SNCM doivent avec le concours des responsables commerciaux de la Compagnie, participer au renouvellement des prestations offertes à bord des car-ferries sous des formes à définir en commun, dans le cadre d'un véritable projet d'entreprise et d'un programme de requalification professionnelle.

**En bref, plutôt que de défier les navigants, il convient aujourd'hui de leur proposer de relever un défi professionnel en engageant sur 2 ans un triple effort de rajeunissement, de réorganisation et de requalification des bords.**

## **V - L'indispensable mobilisation de tous les partenaires -**

Sans vouloir brosser de sombres perspectives, on peut facilement imaginer les conséquences d'un rejet de partie ou de totalité de l'offre SNCM en 2001 par l'OTC. **Ce scénario d'échec entraînant à Marseille et en Corse la perte de plusieurs centaines d'emplois directs et de milliers d'emplois indirects chez les sous-traitants de la SNCM,** dans la réparation navale et l'avitaillement, doit être sérieusement envisagé, avec son cortège de désordres et de coûts de toutes sortes, à la veille des élections municipales de 2001.

Raison pour laquelle il est temps d'associer réellement au débat et au programme d'adaptation de cette Compagnie à la nouvelle donne, nationale et européenne, les collectivités publiques directement concernées, en s'inspirant de l'exemple donné par celles de Bretagne et du Nord-Pas de Calais qui se sont fortement et directement impliquées depuis 15 ans dans deux armements comparables à la SNCM, SEA FRANCE et la BAI (cf. Annexe 15).

### **En premier lieu, il faut mieux associer les collectivités publiques .**

Dans un souci de réalisme, il convient de constater que l'activité de la SNCM concerne autant les ports d'arrivée que ceux de départs et donc autant les ports de la Région PACA que ceux de la Région Corse. Cette réalité géographique l'emporte sur toute autre considération politique, juridique ou sociologique. De sorte qu'il convient de fuir les débats stériles sur la nature nationale, régionale, départementale ou interrégionale des services maritimes existants dont la **loi de 1991 se borne à préciser que "les modalités d'organisation entre l'île et toute destination continentale sont définies par la Collectivité Territoriale de Corse sur la base du principe de continuité territoriale, bénéficiant chaque année de crédits d'Etat intitulés "dotation de continuité territoriale".**



Il résulte de ces dispositions législatives (art. 73) que si la Collectivité de Corse dispose en matière de desserte maritime d'un véritable pouvoir de décision finale dans le cadre des services subventionnés, rien n'interdit cependant aux autres collectivités publiques, Etat, Région ou Départements de PACA, de proposer, voire financer, comme l'ont fait les Régions Bretagne et Nord Pas de Calais, des services d'intérêt régional ou national, hors de toute considération de "continuité territoriale", au même titre que les armateurs existants aujourd'hui, tel CORSICA FERRIES avec son NGV au départ de Nice, à condition naturellement que ne soient pas faussés les principes de concurrence tels que définis et surveillés par la Commission de Bruxelles.

**D'où la double recommandation suivante :**

**D'abord, à l'attention de l'Etat : de veiller à assurer le respect des principes fondamentaux d'une saine concurrence entre armateurs français et européens** lors de l'ouverture du marché en 1999, notamment par la compensation des charges armatoriales de cotisations sociales dont sont exonérées les concurrents des pays voisins, ainsi que des obligations nombreuses et particulièrement coûteuses auxquelles sont soumis les armements français et plus particulièrement la SNCM au nom de la sécurité, à la différence de leurs homologues européens.

Tout à fait conformes aux plus récentes recommandations de la Commission Européenne, ces aides d'Etat, au titre de la sécurité maritime et sociale, doivent donc être engagées dès 1998, en faveur de la SNCM et de la CMN, ainsi que des autres armements français de passagers au cabotage, soumis eux aussi à forte concurrence.

**Ensuite, à l'attention des Collectivités locales de Corse et de PACA : de participer effectivement aux choix d'investissement et d'exploitation de la SNCM et de la CMN en entrant dans leur capital et leur conseil d'administration dans le cadre d'une société d'économie mixte**, comme l'ont déjà fait les collectivités bretonnes, ou le font aujourd'hui la plupart des Régions pour le financement et l'organisation des services des "Trains Express Régionaux". Tel pourrait être dès à présent le cas des 2 Régions Corse et PACA pour le **refinancement de la flotte de cargos-mixtes de la SNCM et de la CMN dont l'emploi semble durablement assuré pour la desserte de la Corse et dont la propriété pourrait être confiée à une société commune d'investissement associant les 2 Régions, tandis que leur exploitation technique et commerciale demeurerait assurée par la SNCM et la CMN.**

Strictement calqué sur le schéma élaboré il y a 15 ans par les collectivités bretonnes, pour la Compagnie Brittany Ferries (BAI) et confirmé par le Gouvernement l'an dernier, un tel montage, simple et classique dans l'industrie maritime, distinguant entre propriété et gestion-exploitation de navires, faisant l'objet d'un contrat de location entre société d'investissement et société d'armement doit donc aujourd'hui être envisagé par les Départements et Régions de Corse et de PACA. Avec quelques espoirs de succès, à en juger par l'intérêt manifesté par l'OTC pour utiliser le reliquat actuel de crédits de continuité territoriale à des fins d'investissement, comme proposé actuellement à l'Assemblée Territoriale.

### **En second lieu, il faut davantage impliquer la SNCM dans l'économie insulaire.**

Mais aussi l'inviter à se développer sur les marchés voisins méditerranéens, pour échapper à la "monoculture du service public de la Corse".

Car la SNCM qui constitue l'un des principaux acteurs économiques insulaires, et qui fait déjà beaucoup, doit faire davantage encore pour la Corse ! D'après les calculs de la SNCM (cf. Annexe 16), **les retombées financières directes qu'elle engendre dans l'île représentent aujourd'hui 246 MF, soit la moitié du montant de la dotation de continuité territoriale**, dont 43 % au titre des rémunérations des 600 navigants et sédentaires résidant en Corse qu'elle emploie et 30 % au titre de charges portuaires. Il apparaît ainsi qu'en terme d'emplois directs, **le demi-millier d'officiers, marins et AD SG qu'elle emploie dans l'île est loin d'être négligeable.**

En revanche, on peut sans doute déplorer la modicité du niveau des achats réalisés dans l'île, plafonnant actuellement à 25 MF/an, ainsi que l'insuffisance des achats de prestations hôtelières et touristiques dans l'île.

**On doit donc aujourd'hui presser la SNCM de faire d'ici l'an 2000 un triple effort.**

**Pour accroître, d'abord, notablement ses approvisionnements de toutes natures en Corse, aussi bien en vivres pour ses restaurants à bord qu'en fournitures commerciales et publicitaires pour ses agences et en services d'entretien pour certains de ses navires.**

**Pour aider, ensuite, ses fournisseurs corses à développer leurs ventes à Marseille, Nice et Toulon. Invitée à développer des fonctions de "portage" à l'instar de nombreuses entreprises en faveur de certains de leurs fournisseurs et sous-traitants, la SNCM peut et doit ainsi jouer un rôle décisif d'élargissement des marchés et de promotion sur le continent des produits agro-alimentaires et de l'artisanat corses, en liaison avec les Chambres de Métiers et d'Agriculture.**

**Pour promouvoir, enfin, les structures d'accueil et d'hébergement, y compris la para-hôtellerie, dans les nombreux villages corses disposant d'équipements publics et privés souvent sous-utilisés. A cet effet, elle doit proposer systématiquement aux organismes professionnels concernés, l'utilisation de son réseau d'agences en France et en Europe pour réaliser de manière ponctuelle ou permanente la promotion et la commercialisation de séjours ou de circuits en montagne ou à la mer, en haute saison mais aussi et surtout en avant ou après-saison.**

### **En dernier lieu, il faut surtout développer les activités de la SNCM en Méditerranée.**

Diposant d'un réseau de moyens et de compétences techniques, commerciales et humaines importantes dans une demi-douzaine de ports méditerranéens, hors Corse, d'une dizaine d'agences de voyages en France, en RFA et au Bénélux et d'un nombre équivalent de représentations ou délégations dans toute l'Europe, la SNCM doit résolument à présent s'attacher à valoriser son fonds de commerce méditerranéen, selon trois axes de développement.

**Le transport de marchandises, limité aujourd'hui à l'Afrique du Nord, doit désormais être étendu au Bassin Méditerranéen,** sous des formes commerciales et modalités d'exploitation appropriées.

Exploitant actuellement dans le cadre de la structure partenariale SUDCARGOS, deux services "fret" sur l'Algérie et la Tunisie dans des conditions économiques tout à fait satisfaisantes depuis plusieurs années, la SNCM doit à présent définir une nouvelle stratégie pour la desserte des pays du Maghreb, à l'heure où sont en voie de mutation radicale la nature et l'organisation des trafics sous les effets conjugués du développement de la conteneurisation et de l'équipement des armements maghrébins, et, par voie de conséquence, les partenariats existants. Dans le contexte actuel de redéfinition des conditions de desserte des pays concernés, la SNCM dispose d'atouts techniques et commerciaux qui l'autorisent en effet à prendre de nouvelles dispositions et initiatives vis-à-vis des armements partenaires et concurrents, y compris dans le cadre de SUDCARGOS dont l'accord de coopération arrive bientôt à échéance.

A l'heure où par ailleurs, la conteneurisation gagne la Méditerranée avec la généralisation des services de feeders destinés à alimenter les services intercontinentaux des grands armements, **la SNCM qui dispose dans plusieurs de ses Services portuaires et commerciaux, d'une expérience limitée mais réelle de recrutement, de traitement et d'acheminement du fret en conteneurs (acquise dans le cadre du service "PACIFIC CHAMPION") doit impérativement relancer ce type d'activités et s'intéresser à nouveau aux échanges avec des pays aussi importants que la Turquie, le Liban, l'Egypte et même la Libye.** Longtemps intéressée par les trafics de Méditerranée Orientale et de Mer Rouge, dans le cadre de SUDCARGOS qui s'est progressivement désengagé de ces secteurs pour diverses raisons, la SNCM doit à nouveau prospecter ces marchés et proposer ses services aux armements présents sur ses trafics.

C'est ce même type de valorisation de compétences existantes ne nécessitant pas d'investissement, que la SNCM doit systématiquement engager dans d'autres secteurs tels que les "passages" ou le tourisme.

**Le transport de passagers actuellement orienté vers l'Algérie et la Tunisie doit ainsi être étendu à d'autres destinations.**

Souffrant aujourd'hui d'une relative contraction des échanges notamment avec l'Algérie, le trafic de passagers assuré par la SNCM sur ces deux pays représente près de dix fois moins que celui sur la Corse en volume, mais seulement trois fois moins en valeur. C'est dire qu'il ne saurait être considéré comme marginal, et que c'est à juste titre qu'a été expérimenté depuis un an, avec succès, un service entre Gênes et Tunis. D'où l'intérêt que doit accorder la SNCM aux trafics existants sur ses destinations traditionnelles de Corse, Sardaigne et Tunisie au départ des ports français mais aussi italiens.

Raisons pour lesquelles aussi, il est urgent pour la SNCM de stopper la politique de désengagement de la Sardaigne dont la desserte a été récupérée par la CMN sur Porto Torres et **d'envisager rapidement l'ouverture d'une ligne sur Olbia au départ de Nice (éventuellement couplée avec la desserte de Bastia) en raison du potentiel de clientèle**

**sarde existant**, évaluée dans une étude de marché de la SNCM en 1992 à 50 000 passagers minimum pour ce seul port vers cette île proche de la Corse et sept fois plus peuplée qu'elle, générant chaque année près de 5 millions de passages maritimes.

Sans exclure aussi l'exploration de nouveaux services, en étroite coopération avec les armements nationaux espagnols et marocains, sur les Baléares, le Sud de l'Espagne et Casablanca, en transport de fret et de passagers pendant certaines périodes de l'année. En bref, la SNCM qui dispose en hiver et demi-saison de six car-ferries, pour moitié d'entre eux amortis et souvent désarmés, doit **tester de nouveaux services méditerranéens en fixant préalablement avec les personnels navigants des conditions d'armement susceptibles d'assurer l'équilibre financier de ces nouvelles exploitations.**

**Les activités touristiques, enfin, complémentaires des activités de passages doivent être développées.**

Disposant d'un réseau d'une quinzaine d'agences de voyages presque exclusivement occupées à la commercialisation des traversées sur la Corse et donc en sous-charge d'activités une large partie de l'année, la SNCM qui s'est attachée depuis ces dernières années à développer la sélection et la vente de produits touristiques annexes par l'intermédiaire de sa filiale FERRYTOUR, doit assigner de nouvelles missions et ambitions aux quelques deux cents membres de son personnel concernés. A cet effet, elle doit évaluer différentes perspectives d'évolution de ce réseau de moyens techniques (notamment télématiques) et humains, et vraisemblablement envisager de **l'associer ou de l'intégrer à des réseaux d'agences ou de voyagistes spécialisés sur les productions et destinations méditerranéennes.**

Indépendamment de la préparation de cette évolution du réseau de distribution de la SNCM, il est par ailleurs nécessaire de **développer ses activités de "production" actuellement trop limitées. Et de mettre au point un programme prévoyant d'une part la réalisation et la promotion de circuits d'excursions en Corse, notamment hors saison ; d'autre part, l'organisation de séminaires et congrès à bord du "Napoléon Bonaparte" ; enfin, la réalisation de "manifestations" à bord des ferries, à quai ou sur rade, dans les différents ports lors d'événements majeurs tels que le Carnaval de Nice, le Grand Prix de Monaco, le Festival de Cannes ou la Coupe du Monde à Marseille.**

En bref, faute d'un triple effort d'imagination, d'animation et de mobilisation des personnels concernés, y compris des navigants, la SNCM connaîtra le triste sort de la Transat !

## Engager un Plan d'Entreprise "SNCM 2000"

En conclusion, au terme de cet inventaire des problèmes et défis auxquels est confronté la SNCM, il apparaît qu'elle dispose de deux à trois ans pour s'adapter à la nouvelle donne. D'où la nécessité d'engager le processus d'adaptation sans précipitation mais avec détermination, d'abord par réorganisation indispensable de la Compagnie, ensuite par coopération souhaitable avec les Régions, enfin par intervention inévitable de l'Etat.

### Le premier axe d'effort concerne la SNCM qui doit redéfinir ses activités et ses moyens.

Chargée d'assurer d'une part le Service Public maritime sur la Corse et d'autre part une activité d'armateur de fret et de passagers en Méditerranée, **l'organisation de la SNCM doit s'inspirer de cette dualité de vocation à tous les niveaux de son exploitation commerciale, maritime et terrestre**, sans pour autant nécessiter le dédoublement de toutes les fonctions, ni filialisations.

Destinée à améliorer l'efficacité commerciale, l'organisation à promouvoir à la SNCM doit consister, comme dans tout armement, à constituer des équipes compétentes et motivées, animées par des chefs de lignes ou d'agences responsables de leurs résultats. Facile à énoncer, mais difficile à élaborer, une telle organisation déjà engagée doit être encouragée à la SNCM.

Il convient ensuite de mieux définir les moyens nécessaires aux exploitations SNCM, afin de décider après évaluation précise des actifs, très divers à la SNCM, représentant 100 à 200 MF de participations, immeubles ou quirats localisés dans diverses filiales, **la nature et le rythme des cessions à envisager d'ici trois ans**, eu égard à l'état des marchés.

Enfin, il apparaît indispensable **de prendre des mesures sur l'avenir du matériel naval.**

Disposant sur la Corse, depuis l'entrée en service du "Napoléon Bonaparte" et des NGV, d'un nombre excessif de car-ferries eu égard à des besoins que le Consultant Arthur Andersen dans un scénario d'optimisation extrême de la desserte, propose de satisfaire avec trois car-ferries de moins qu'aujourd'hui (dont le "Napoléon Bonaparte" !), **la SNCM doit, de l'avis général, retirer dès l'automne 1998, au moins le car-ferry de nuit "Napoléon" âgé alors de 22 ans, et trouver à terme aux deux autres car-ferries, "Corse" et "Ile de Beauté", un meilleur emploi, notamment hors saison**, surtout lors de la livraison du (ou des) NGV programmée pour l'an 2000.

Autant de mesures de retrait ou de changements d'affectation de certaines unités étalées sur trois ans qui ne devraient cependant pas provoquer de problèmes sociaux majeurs en raison d'une part, des possibilités d'accompagnement d'un tel projet par des mesures de départs en retraite anticipée combinées à des mesures d'intégration de saisonniers destinées à rajeunir le personnel, et en raison d'autre part des possibilités de redéploiement de certaines unités sur le réseau libre, par exemple en Mer Thyrénienne dans de nouvelles conditions d'armement et d'exploitation.

En bref, **l'avenir de l'emploi maritime dépend désormais essentiellement des capacités d'expansion de la SNCM sur le "réseau libre", ouvert à la concurrence internationale.**

### **Le deuxième axe d'efforts concerne les deux Régions : Corse et PACA.**

Les collectivités locales méridionales dont le tissu économique bénéficie directement de l'activité de la SNCM, en particulier la Ville de Marseille et le Département des Bouches-du-Rhône, ne peuvent rester plus longtemps étrangères au débat concernant l'avenir de cette compagnie dont les commandes et la sous-traitance concernent un millier d'entreprises industrielles et commerciales locales, depuis la réparation navale jusqu'à l'avitaillement en passant par la manutention. A l'instar des collectivités bretonnes et normandes qui ont investi dans la flotte de la Compagnie BRITTANY FERRIES, **certains responsables des collectivités méridionales consultés envisagent de s'engager dans un processus comparable.** Tout à fait souhaitable cet engagement financier limité doit être encouragé pour déboucher si possible sur des décisions concrètes courant 1998.

Simultanément en Corse, **la nouvelle Assemblée Territoriale issue des élections aura à développer auprès de la SNCM une série de réflexions concernant pour l'avenir, la conception du Service Public, l'affectation des crédits de continuité territoriale et l'implication de la Région dans la SNCM.**

En particulier, il convient de mettre à profit les quatre dernières années de la Convention en cours, pour évaluer et **préciser l'avenir des car-ferries et des milliers d'emplois directs et indirects, y compris en Corse, qui leur sont attachés.** Et pour examiner, par ailleurs, à la lumière de l'Article IV de la Convention les conditions de **compensation des 100 MF de pertes occasionnées à la SNCM par la chute générale mais conjoncturelle du trafic en 1995 et 1996.** Notamment au moment où l'Office dispose d'un reliquat de 135 MF de crédits inutilisés de l'enveloppe de continuité territoriale que certains de ses dirigeants souhaitent aujourd'hui investir dans un NGV, alors même que l'exploitation de ce type d'unités ne semble pas destinée à relever dans l'avenir de la flotte du Service Public...

**Le troisième axe d'efforts concerne enfin l'Etat. Moins en sa qualité d'actionnaire de la SNCM, que d'acteur économique et juridique principal.**

**La mise en oeuvre du Plan d'Entreprise "SNCM 2000" doit en effet nécessiter** bien moins des dotations en capital pour assurer un renouvellement de la flotte dans des conditions normales, conformes à la conception communautaire de "l'investisseur avisé", qu'**une décision gouvernementale de budgétisation de ses charges sociales,** pour donner suite aux dernières recommandations de la Commission de Bruxelles, (Communication 205 du 5 juillet 1997) eu égard au handicap spécifique de la SNCM par rapport à tous les autres armements français et européens, exonérés en partie ou en totalité de charges sociales.

Moins coûteuse pour l'Etat, mais essentielle pour la sauvegarde des chances de survie de la SNCM, **la vigilance vis-à-vis des projets de la Commission Européenne constitue un deuxième impératif**, qu'il s'agisse des insuffisances de la réglementation sur la sécurité maritime et surtout du projet actuel d'abandon de la référence au Pavillon dans le **Règlement 3577/92 qui aboutirait rapidement faute de rapide réaction française appropriée à ouvrir les lignes Continent-Corse à toute sortes de pavillons autorisant l'exploitation éhontée d'une main-d'oeuvre extra-européenne** (cf. Annexe 17).

Raison pour laquelle, **il apparaît enfin très souhaitable que soit envisagé, par voie parlementaire, un "toiletage" de la loi de 1991 instaurant le Service Public de la continuité territoriale**, non seulement pour adapter certaines de ses dispositions à la nouvelle réglementation européenne, mais aussi pour apporter diverses précisions destinées à lever certaines ambiguïtés ou combler certaines lacunes apparues ces dernières années.

## Liste des Annexes

Page 1	<b>1.</b> Composition de la flotte - Caractéristiques des navires - Effectifs
Page 3	<b>2.</b> Extrait de la "Loi Joxe" du 13 mai 1991 (articles 73 - 74 et 78)
Page 4	<b>3.</b> Evolution des effectifs sédentaires et navigants et de la masse salariale (SNCM)
Page 5	<b>4.</b> Politique tarifaire : Extrait du rapport de l'Office des Transports (4.3 - 97)
Page 8	<b>5.</b> Statistiques des trafics maritimes et aériens (Rapport SECAFI -ALPHA)
Page 8	<b>6.</b> Trafics maritimes et aériens de "bord à bord" entre le Continent et la Corse
Page 9	<b>7.</b> Extrait de la "Communication 205" publiée au JOCE du 5.7.97
Page 10	<b>8.</b> Extrait du Rapport SNCM - 1974 (page 5)
Page 11	<b>9.</b> Passagers d'hiver sur "Napoléon Bonaparte" et Danielle Casanova"
Page 15	<b>10.</b> Lettre du Président de l'OTC (du 24.3.93) sur le renouvellement de la flotte
Page 16	<b>11.</b> Extrait du rapport du Sénateur OUDIN sur l'utilisation des crédits
Page 17	<b>12.</b> Délégation de Pouvoirs au Président de l'OTC (du 13.1.95)
Page 26	<b>13.</b> Déclaration du Directeur de l'OTC (du 8 août 1997)
Page 29	<b>14.</b> Règlement (CEE) relatif au Cabotage maritime (du 7 décembre 1992)
Page 31	<b>15.</b> Schéma d'organisation financière de la BAI
Page 32	<b>16.</b> Implication de la SNCM en Corse
Page 37	<b>17.</b> Projet de modification du Règlement "Cabotage maritime"



# ETAT DE LA FLOTTE AU 31 DECEMBRE 1996

=====

NAVIRES PASSAGERS	ANNEE ENTREE EN SERVICE	LONGUEUR HORS TOUT	LARGEUR HORS MEMBRES	JAUGE BRUTE EN TONNEAUX	CAPACITES COMMERCIALES			Effectifs dont (ADSC)
					Nombre de passagers		Emplace- ments Voitures	
					Jour	Nuit		
PAQUEBOTS TRANSBORDEURS								
NAPOLEON BONAPARTE	1996	172,00m	30,40m	37.768,21	2.104	2.150	708	165 (117)
DANIELLE CASANOVA	1989	165,54m	27,40m	21.317,86	2.254	2.150	800	157 (112)
LIBERTE	1980	164,40m	21,90m	13.511,58	1.218	1.600	500	130 (89)
ILE DE BEAUTE	1979	159,07m	23,02m	14.587,61	1.364	1.554	520	130 (86)
NAPOLEON	1976	155,02m	24,02m	14.918,37	1.306	1.688	500	146 (100)
<del>DORVILLE</del>	<del>1981</del>	<del>145,00m</del>	<del>23,80m</del>	<del>12.676,73</del>	<del>2.258</del>	<del>2.052</del>	<del>700</del>	<del>— —</del>
CORSE	1983	145,00m	23,80m	12.686,54	2.258	2.052	700	118 (73)
NAVIRES RAPIDES								
NGV ASCO	1996	102,00m	15,40m		530		148	14 (5)
NGV 2 ALISO	1996	102,00m	15,40m		530		148	14 (5)
CARGOS ROULIERS					Nombre de passagers		Mètres linéaires	
PAGLIA ORBA	1994	165,80m	29,00m	14.745,45		196	2.000	28 (10)
MONTE D'ORO	1991	145,00m	25,70m	12.855,20		508	1.350	40 (22)
MONTE CINTO	1984	136,04 m	22,52m	7.446,34		111	1.050	22 (5)
MONTE ROTONDO	1973	109,50m	17,50m	1.597,69		32	560	19 (4)
PETRA (QUIRAT)	1994	93,71m	18,00m	999,00		-	334 +333 EVP	-

Art. 73. - La collectivité territoriale de Corse définit, sur la base du principe de continuité territoriale destinée à atténuer les contraintes de l'insularité et dans les conditions du V de l'article 78, les modalités d'organisation des transports maritimes et aériens entre l'île et toute destination de la France continentale, en particulier en matière de desserte et de tarifs.

Les liaisons sont assurées dans le cadre d'un service public adapté à chaque mode de transport afin d'offrir des dessertes dans des conditions d'accès, de qualité, de régularité et de prix destinées à atténuer les contraintes de l'insularité.

La collectivité territoriale de Corse concède ces liaisons à des compagnies maritimes dont la flotte est immatriculée en France et à des compagnies aériennes titulaires d'une autorisation ou d'un agrément délivré par le ministre chargé des transports. Ces contrats assurent l'intégralité du transport des passagers et du fret toute l'année dans le cadre du service public.

La collectivité territoriale de Corse est substituée à l'Etat et à la région de Corse dans leurs droits et obligations pour la continuation des contrats en cours vis-à-vis des compagnies titulaires de concessions à compter de la date d'application de la présente loi.

Art. 74. - Sous la forme d'un établissement public de la collectivité territoriale de Corse à caractère industriel et commercial, l'office des transports de la Corse, sur lequel la collectivité exerce son pouvoir de tutelle, a les missions ci-après définies.

Pour l'application des contrats de concession conclus en vertu de l'article 73 et en prenant en considération les priorités de développement économique définies par la collectivité territoriale de Corse, l'office des transports de la Corse conclut avec chacune des compagnies de transport concessionnaires du service public des conventions quinquennales qui définissent les tarifs, les conditions d'exécution et la qualité de service ainsi que leurs modalités de contrôle.

L'office répartit les crédits visés au V de l'article 78 entre les deux modes de transports aérien et maritime, sous réserve que cette répartition reste compatible avec les engagements contractés dans le cadre des conventions conclues avec les concessionnaires et qu'elle n'affecte pas, par elle-même, l'équilibre financier de ces compagnies.

L'office assure la mise en œuvre de toute autre mission qui pourrait lui être confiée par la collectivité territoriale de Corse dans la limite de ses compétences.

L'office est présidé par un conseiller exécutif désigné par le président du conseil exécutif.

Le représentant de l'Etat dans la collectivité territoriale de Corse assiste de plein droit aux réunions du conseil d'administration et est destinataire de ses délibérations.

La gestion de l'office est assurée par un directeur nommé sur proposition du président de l'office par arrêté délibéré en conseil exécutif.

Le conseil d'administration de l'office est composé de représentants des organisations socioprofessionnelles, de représentants des départements de la Corse-du-Sud et de la Haute-Corse et, à titre majoritaire, de représentants élus de l'Assemblée de Corse.

L'office des transports de la Corse est substitué à l'office des transports de la région de Corse, institué par l'article 20 de la loi n° 82-659 du 30 juillet 1982 précitée, dans ses droits et obligations pour l'exécution des concessions en cours à compter de la date d'application de la présente loi.

Art. 75. - La collectivité territoriale de Corse assure la construction, l'aménagement, l'entretien et la gestion de la voirie classée en route nationale. Par convention, la collectivité territoriale peut en déléguer la mise en œuvre aux départements.

La voirie classée en route nationale est transférée dans le patrimoine de la collectivité territoriale.

## CHAPITRE VII

### De la formation professionnelle

Art. 76. - La collectivité territoriale de Corse assure la mise en œuvre des actions d'apprentissage et de formation professionnelle continue dans les conditions prévues pour les régions par la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 précitée.

La documentation Française : La SNCM : situation et perspectives

En outre, en application d'une convention passée avec le représentant de l'Etat dans la collectivité territoriale de Corse, la collectivité territoriale met en œuvre des stages créés en exécution de programmes établis au titre des orientations prioritaires de l'article L. 910-2 du code du travail et financés sur les crédits du fonds de la formation professionnelle et de la promotion sociale.

Les opérations d'équipement d'intérêt national menées par l'Etat au titre de l'Association nationale pour la formation professionnelle des adultes font l'objet d'une concertation entre le représentant de l'Etat dans la collectivité territoriale de Corse et la collectivité territoriale de Corse.

Le programme des autres opérations d'équipement de l'Association nationale pour la formation professionnelle des adultes est déterminé par la collectivité territoriale de Corse.

## CHAPITRE VIII

### De l'énergie

Art. 77. - Dans le respect des dispositions du plan de la nation, la collectivité territoriale de Corse :

1° Elabore et met en œuvre le programme de prospection, d'exploitation et de valorisation des ressources énergétiques locales de Corse, qui porte sur la géothermie, l'énergie solaire, l'énergie éolienne et de la mer, l'énergie tirée de la biomasse, l'énergie tirée de la valorisation et de la récupération des déchets, des réseaux de chaleur, l'énergie hydraulique des ouvrages dont la puissance est inférieure à 8 000 kilowatts et qui comporte également des mesures destinées à favoriser les économies d'énergie ;

2° Participe à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan tendant à couvrir les besoins et à diversifier les ressources énergétiques de l'île en concertation avec les établissements publics nationaux.

## TITRE V

### DES RESSOURCES

#### DE LA COLLECTIVITÉ TERRITORIALE DE CORSE

Art. 78. - I. - Les ressources de la collectivité territoriale de Corse sont constituées par les ressources financières et fiscales dont disposait la région de Corse en vertu de la loi n° 72-619 du 5 juillet 1972 précitée et de la loi n° 82-659 du 30 juillet 1982 précitée.

II. - En outre, les charges financières résultant pour la collectivité territoriale de Corse des compétences transférées en application de la présente loi font l'objet d'une attribution par l'Etat de ressources d'un montant équivalent.

Les ressources attribuées sont équivalentes aux dépenses effectuées à la date du transfert par l'Etat au titre des compétences transférées.

Leur montant est constaté par arrêté conjoint du ministre chargé de l'intérieur et du ministre chargé du budget, après avis d'une commission présidée par le président de la chambre régionale des comptes et comprenant, en nombre égal, des représentants de l'Etat et de la collectivité territoriale de Corse.

Les charges mentionnées au premier alinéa sont compensées par le transfert d'impôts d'Etat et par l'attribution de ressources budgétaires.

Ces ressources sont libres d'affectation et évoluent comme la dotation globale de fonctionnement.

III. - [Dispositions déclarées non conformes à la Constitution par décision du Conseil constitutionnel n° 91-290 DC du 9 mai 1991.]

IV. - Les charges résultant pour la collectivité territoriale de Corse de l'exercice de ses compétences en matière de formation professionnelle continue sont compensées dans les conditions prévues par l'article 85 de la loi n° 83-7 du 7 janvier 1983 précitée.

V. - L'Etat verse à la collectivité territoriale de Corse un concours individualisé au sein de la dotation générale de décentralisation de la collectivité territoriale de Corse, intitulé : « dotation de continuité territoriale », dont le montant évolue comme la dotation globale de fonctionnement.

## Evolution des effectifs et de la masse salariale

Source : Rapports annuels d'activité SNCM

Effectifs moyens	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	Evolution 96/90
Navigants	1 771	1 777	1 675	1 628	1 578	1 481	1 512	- 15 %
Sédentaires	1 074	1 015	976	916	880	854	816	- 24 %
Masse salariale (en millions de francs courants)	487	480	491	463	467	448	475	- 3%
Inflation (indice)	(100)	(103)	(105)	(107)	(109)	(111)	(113)	13 %

Remarque : L'effectif moyen comprend les personnels permanents et saisonniers.

- 8 -

## Sur la politique tarifaire

Ainsi que le constate le rapport (page 15 et 16), le coût relativement favorable des transports maritimes est méconnu dans l'île et il convient de mieux en informer le public. Pour ce qui est du fret et des navires rapides, ils sont sans équivalent en Europe. D'une manière générale, le coût du transport maritime Continent-Corse supporte aisément la comparaison avec ce qui se pratique ailleurs dans des conditions voisines.

Ce point étant précisé, l'Office n'a jamais négocié avec la compagnie une augmentation des tarifs contre une baisse de la subvention. Celle-ci, comme il a été précisé précédemment, a été négociée librement entre les deux parties, et fixée globalement pour cinq ans, avec possibilité d'ajustements en fonction de certains paramètres. La baisse des tarifs a toujours été l'un des objectifs poursuivis par les deux parties. Les circonstances et la conjoncture défavorable n'ont pas permis d'atteindre cet objectif autant qu'il aurait été souhaitable.

Cependant, la thèse selon laquelle les tarifs maritimes auraient régulièrement augmenté plus que le niveau général des prix ne résiste pas à un examen sérieux et approfondi des réalités.

Dans un premier temps, l'Office et la compagnie ont commencé par supprimer les deux classes, puis a été abaissé considérablement le coût des installations à bord - les cabines - afin de les rendre accessibles au plus grand nombre.

Indépendamment de cette importante réforme de la structure tarifaire, de nouvelles dispositions ont été prises depuis 1992 : création d'une zone verte au printemps, moins onéreuse que la zone blanche, et diminution très sensible de la zone rouge qui, au total, est maintenant réduite de 50 % et ne représente plus que seize jours dans chaque sens.

L'évolution des tarifs ne peut s'apprécier réellement que si l'on prend en considération, outre l'effet d'annonce, la combinaison de divers éléments tels que la variation des zones de tarification ou l'augmentation des taxes indépendante de la volonté de l'Office et de la compagnie.

Sur ce chapitre, la seule indication réellement significative est la recette de la compagnie par unité transportée. A cet égard on observe que la recette nette unitaire par passager sur les paquebots transbordeurs est passée de 216,69 F en 1993 à 215,13 F en 1995 en francs courants, ce qui représente une baisse en francs constants. La même tendance, plus accentuée encore, est enregistrée pour les véhicules dont la recette unitaire a baissé en francs constants et même en francs courants.

... / ...

Source : Office des Transports de la Corse - (4 Mars 1997)

# TRAFIC PASSAGERS SUR LA CORSE

TRAFIC PASSAGERS CORSE	AERIEN	Corsica fermes + Navarma	MARITIME ITALIEN Corsica Marittima	TOTAL ITALIEN	Corsica fermes (NGV)	CMN	MARITIME CORSE SNCM (*)	TOTAL HEAXAGONE	TRAFIC PASSAGERS GLOBAL
En nombre									
1988	1 821 359	779 913		779 913		24 586	1 283 648	1 308 234	3 909 506
1989	1 802 497	784 116		784 116		43 283	1 252 445	1 295 728	3 882 341
1990	1 964 388	898 343	16 320	914 663		55 954	1 223 424	1 279 378	4 158 429
1991	1 883 372	1 004 156	27 012	1 031 168		61 341	1 175 254	1 236 595	4 151 135
1992	2 028 993	1 122 329	20 665	1 142 994		61 284	1 192 811	1 254 095	4 426 082
1993	2 013 405	914 809	14 010	928 819		80 012	1 152 612	1 232 624	4 174 848
1994	2 054 514	972 127	20 158	992 285		81 710	1 145 274	1 226 984	4 273 783
1995	1 980 785	866 396	10 921	877 317		79 815	1 011 165	1 090 980	3 949 082
1996	1 913 983	769 680	37 700	807 380	60 000	72 779	1 013 573	1 146 352	3 867 715
Variation 96/95 en nombre	(66 802)	(96 716)	26 779	(69 937)	60 000	(7 036)	2 408	55 372	(81 367)
Variation en %									
91/90	-4,1%	11,8%	65,5%	12,7%		9,6%	-3,9%	-3,3%	-0,2%
92/91	7,7%	11,8%	-23,5%	10,8%		-0,1%	1,5%	1,4%	6,6%
93/92	-0,8%	-18,5%	-32,2%	-18,7%		30,6%	-3,4%	-1,7%	-5,7%
94/93	2,0%	6,3%	43,9%	6,8%		2,1%	-0,6%	-0,5%	2,4%
95/94	-3,6%	-10,9%	-45,8%	-11,6%		-2,3%	-11,7%	-11,1%	-7,6%
96/95	-3,4%	-11,2%	245,2%	-8,0%	ns	-8,8%	0,2%	5,1%	-2,1%
PART. TRAFIC									
En % traf.global									
1988	46,6%	19,9%		19,9%		0,6%	32,8%	33,5%	100,0%
1989	46,4%	20,2%		20,2%		1,1%	32,3%	33,4%	100,0%
1990	47,2%	21,6%	0,4%	22,0%		1,3%	29,4%	30,8%	100,0%
1991	45,4%	24,2%	0,7%	24,8%		1,5%	28,3%	29,8%	100,0%
1992	45,8%	25,4%	0,5%	25,8%		1,4%	26,9%	28,3%	100,0%
1993	48,2%	21,9%	0,3%	22,2%		1,9%	27,6%	29,5%	100,0%
1994	48,1%	22,7%	0,5%	23,2%		1,9%	26,8%	28,7%	100,0%
1995	50,2%	21,9%	0,3%	22,2%		2,0%	25,6%	27,6%	100,0%
1996	49,5%	19,9%	1,0%	20,9%	1,6%	1,9%	26,2%	29,6%	100,0%
En % maritime									
1988		37,3%		37,3%		1,2%	61,5%	62,7%	
1989		37,7%		37,7%		2,1%	60,2%	62,3%	
1990		40,9%	0,7%	41,7%		2,6%	55,8%	58,3%	
1991		44,3%	1,2%	45,5%		2,7%	51,8%	54,5%	
1992		46,8%	0,9%	47,7%		2,6%	49,8%	52,3%	
1993		42,3%	0,6%	43,0%		3,7%	53,3%	57,0%	
1994		43,8%	0,9%	44,7%		3,7%	51,6%	55,3%	
1995		44,0%	0,6%	44,6%		4,1%	51,4%	55,4%	
1996		39,4%	1,9%	41,3%	3,1%	3,7%	51,9%	58,7%	
En % marchés spécifiques									
1988		100,0%		100,0%		1,9%	98,1%	100,0%	
1989		100,0%		100,0%		3,3%	96,7%	100,0%	
1990		98,2%	1,8%	100,0%		4,4%	95,6%	100,0%	
1991		97,4%	2,6%	100,0%		5,0%	95,0%	100,0%	
1992		98,2%	1,8%	100,0%		4,9%	95,1%	100,0%	
1993		98,5%	1,5%	100,0%		6,5%	93,5%	100,0%	
1994		98,0%	2,0%	100,0%		6,7%	93,3%	100,0%	
1995		98,8%	1,2%	100,0%		7,3%	92,7%	100,0%	
1996		95,3%	4,7%	100,0%	5,2%	6,3%	88,4%	100,0%	

Source: Division Passagers / Paquettes activités + Tableaux bord

Source: Rapport SECAFi - ALPHA  
- 15 Mars 1997 -

- S N C M / P R E 1 / 1997 -

## Evolution des trafics maritimes et aériens

**Trafic "Bord - Bord"**  
(en milliers de passagers)

Années	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Aérien	981	909	971	963	959	937	887
Maritime	1 279	1 236	1 254	1 233	1 227	1 091	1 146
<b>TOTAL</b>	<b>2 260</b>	<b>2 145</b>	<b>2 225</b>	<b>2 196</b>	<b>2 186</b>	<b>2 028</b>	<b>2 033</b>
% Maritime	56 %	58 %	56 %	56 %	56 %	54 %	56 %

Remarque : le trafic maritime englobe les performances de la SNCM, de la CMN et de CORSICA FERRIES en 1996 (NICE - CORSE)

Source : SNCM

commun. De telles subventions peuvent cependant être acceptées en principe pour des obligations de service public (OSP), ce par quoi on entend toute obligation imposée à un transporteur en vue d'assurer la fourniture d'un service conforme à des normes précises de continuité, de régularité, de capacité et de tarification, normes que le transporteur ne respecterait pas s'il était mû par son seul intérêt économique.

Des OSP peuvent être imposées pour des services réguliers à destination de ports desservant des régions périphériques de la Communauté ou pour des itinéraires mal desservis considérés comme vitaux pour le développement économique des régions concernées, dans les cas où le jeu des forces du marché n'assure pas un niveau de service suffisant.

D'une manière générale, dans son appréciation des contrats relatifs à des OSP, la Commission considère que le remboursement des pertes d'exploitation résultant directement de l'accomplissement de certaines obligations de service public ne constitue pas une aide d'État au sens de l'article 92 paragraphe 1 du traité. Une notification au titre de l'article 93 paragraphe 3 n'est donc pas nécessaire si les critères suivants sont satisfaits:

→ pour que les contrats de service public soient compatibles avec le marché commun et ne constituent pas des aides d'État, la Commission attend que l'on recoure à des adjudications publiques, car l'élaboration et la mise en œuvre des mesures doivent être transparentes et laisser une place à la concurrence,

— les appels d'offres doivent faire l'objet d'une publicité adéquate, et toutes les exigences concernant le niveau et la fréquence du service, les capacités, les prix et les normes exigées, etc. doivent être précisées d'une manière claire et transparente, de façon à ce que tous les transporteurs de la Communauté jouissant du droit d'accès à la route (conformément au droit communautaire) aient bénéficié des mêmes possibilités de soumissionner,

— l'État membre peut alors attribuer un contrat au candidat retenu (c'est-à-dire, sauf dans des cas exceptionnels et dûment justifiés, celui qui exige la compensation financière la plus faible) et rembourser les coûts supplémentaires auxquels s'est exposé l'opérateur pour avoir fourni le service. Ces coûts doivent être liés directement au déficit calculé enregistré par l'opérateur à cette occasion. Ils doivent être comptabilisés séparément pour chaque service de ce type, pour permettre de vérifier s'il n'y a pas eu surcompensation ou subvention croisée, et pour éviter que le système ne soit exploité pour soutenir une mauvaise gestion et de mauvaises méthodes d'exploitation. Lorsqu'un État membre octroie une subvention sur cette base, et que cette subvention ne dépasse pas le montant des coûts supplémentaires subis

(compte tenu d'un rendement raisonnable du capital utilisé), la mesure ne sera pas considérée comme une aide d'État.

La durée des contrats de service public doit être limitée à une période raisonnable qui ne soit pas trop longue (normalement de l'ordre de cinq années); en effet, un contrat pour une durée très supérieure risquerait d'entraîner la création d'un monopole privé. À l'expiration de la période spécifiée, les contrats doivent être soumis à une nouvelle procédure d'offre publique, conformément à la procédure décrite ci-dessus.

Limitier l'accès à la route à un seul opérateur ne peut être autorisé que si, lorsque le contrat de service public est attribué selon la procédure décrite plus haut, aucun concurrent n'offre de services réguliers sur la route ni ne prévoit d'en offrir. Les conditions de toute limitation ou garantie d'exclusivité doivent de toute façon être compatibles avec les dispositions de l'article 90 du traité.

Il importe de souligner que s'il est établi que l'État membre n'a pas choisi l'offre la moins chère ou si des plaintes sont reçues mettant en cause le caractère loyal de la procédure d'adjudication, la Commission demandera des informations pour vérifier si l'adjudication comprend des éléments d'aide d'État. Si une aide a été octroyée en violation des exigences en matière de procédure prévues par le traité, la Commission peut ordonner la suspension du versement de l'aide et entamer, le cas échéant, la procédure prévue à l'article 93 paragraphe 2 du traité.

Bien qu'il y ait lieu pour les États membres d'utiliser au maximum les procédures précitées, des exceptions peuvent être justifiées, par exemple dans le cas du cabotage avec les îles comprenant des services de ferry-boats réguliers. Dans de tels cas, les mesures doivent être notifiées, et la Commission continuera à les évaluer dans le cadre des règles générales sur les aides d'État. Dans son évaluation de la compatibilité avec le traité, la Commission vérifie si l'aide est susceptible d'entraîner d'importants détournements de trafic ou si elle entraîne une surcompensation qui pourrait permettre au transporteur choisi de financer par des subventions croisées des opérations soumises à la concurrence d'autres transporteurs communautaires.

## 10. LIMITATION DES AIDES

Comme cela a été indiqué plus haut, certains États membres aident leur secteur maritime par la voie d'abattements fiscaux, tandis que d'autres préfèrent verser des aides directes, par exemple sous la forme d'un remboursement des impôts frappant les salaires des marins. Eu égard au manque d'harmonisation actuel des systèmes fiscaux des États membres, ces deux possibilités doivent demeurer ouvertes. Il est évident que ces deux approches

- L'acquisition, le 11 Août 1994, d'un quirat sur un navire roulier PETRA exploité par notre filiale SUDCARGOS sur les lignes d'Afrique du Nord.

La commande du remplaçant de NAPOLEON et la décision d'exploiter un navire rapide s'inscrivent dans le programme de renouvellement de la flotte retenu par la société au titre de la continuité territoriale dans le cadre des grandes orientations du Plan de Développement Régional de la Corse qui prévoit, pour les années à venir, une desserte maritime faisant appel :

- pour les liaisons longues au départ de Marseille et de Toulon à des cargos mixtes et à des paquebots de nuit de bon confort.

→ Le remplacement de NAPOLEON s'impose compte tenu de son âge (livré en 1976) et de l'évolution du marché, marquée par une demande de plus en plus pressante de confort, de possibilités multiples de restauration, de détente et d'agrément. Le navire en construction répondra à cette attente. Disposant de 550 cabines à quatre couchettes dotées d'un équipement complet, il permettra de satisfaire à l'exigence de plus en plus fréquente de la clientèle de pouvoir utiliser ces cabines de façon privative, moyennant l'acquittement d'un supplément de prix. Il offre à ses passagers ce que ceux-ci exigent désormais au cours d'une traversée : restaurants de différentes catégories, bars et salons, boutiques, piscine.

La flotte destinée à cette desserte comprendra donc au printemps 1996 trois paquebots transbordeurs : la nouvelle unité, DANIELLE CASANOVA, entrée en service en 1989, ILE DE BEAUTE remodelé en 1991 et six cargos mixtes offrant des installations de bon confort pour les passagers : PAGLIA ORBA (1994), MONTE D'ORO (1991), MONTE CINTO (1984) appartenant à notre compagnie, KALLISTE (1993), SANTA REGINA (1983) et PORTO CARDO (1980) appartenant à la COMPAGNIE MERIDIONALE DE NAVIGATION.

Les moyens mis en oeuvre sur les liaisons longues correspondront bien à la couverture des besoins jusqu'à l'horizon 2001 si l'on ne constate pas d'ici là d'évolution notable du trafic sur ce segment du marché où la demande est toujours restée d'un bon niveau.

- pour les liaisons courtes au départ de Nice à des navires rapides. Il s'agit là d'un segment de marché caractérisé par une clientèle privilégiant le faible coût du transport et la brièveté du voyage. C'est sur ce secteur que la compagnie a enregistré un effritement de son trafic ces dernières années, face à la concurrence des lignes italiennes qui pratiquent des prix particulièrement attractifs, la SNCM utilisant sur cette desserte des paquebots de jour dont le coût d'exploitation ne lui permet pas d'adopter une politique tarifaire plus incitative. Le développement de la technologie des navires rapides est à cet égard une opportunité que la compagnie se doit de saisir. Pour que la compagnie puisse faire face sans à-coups sociaux aux échéances des prochaines années et notamment à la concurrence directe à laquelle elle sera confrontée dès la saison 1995, il est indispensable qu'elle mette en service dans les toutes prochaines années plusieurs navires à grande vitesse complétant celui dont l'exploitation est prévue dès 1995.

SOURCE : Rapport annuel SNCM (page 5)  
- Exercice 1994 -



## Nombre de passagers par traversée

HIVER 1996 -1997 - (6 mois )

Navire "NAPOLEON BONAPARTE"

	OCT	NOV	DEC	JANV	FEV	MARS	TOTAL	%
Nombre de traversées	26	26	16	27	23	27	145	100%
Nombre de passagers								
-300	2	15	2	17	7	4	47	33%
300- 500	10	4	8	4	9	12	47	33%
500-800	10	3	2	3	3	8	29	20%
+ 800	4	4	4	3	4	3	22	15%

Navire "DANIELLE CASANOVA"

Nombre de traversées	27	29	22	13	30	39	160	100%
Nombre de passagers								
-300	8	21	9	7	23	25	93	58%
300- 500	12	4	5	2	3	7	33	21%
500-800	6	3	6	2	3	6	26	16%
+ 800	1	1	2	2	1	1	8	5%

TOTAL DES 2 NAVIRES.

Nombre de traversées	53	55	38	40	53	66	305	100%
Nombre de passagers								
-300	10	36	11	24	30	29	140	46%
300- 500	22	8	13	6	12	19	80	26%
- 500 ( %)	62%	80%	60%	75%	80%	73%	220	72%

Source : SNCM.

*Office des Transports  
de la Corse*

LE PRESIDENT

Ajaccio, le 24 mars 1993

Monsieur Bernard ANNE  
Vice-Président Directeur Général  
de la S.N.C.M.  
61, bd des Dames - B.P. 1963  
13226 MARSEILLE CEDEX 02

N/Réf. : CL/PA

Monsieur le Président Directeur Général,

Dans le cadre du renouvellement indispensable à terme des car-ferries NAPOLEON, qui aura vingt ans en 1996, et ILE DE BEAUTE, vous m'avez adressé les plans préliminaires d'un nouveau car-ferry pour avis.

Nous en avons pris connaissance avec intérêt et il nous apparaît, en première analyse, que ce car-ferry offrirait des conditions de service nettement améliorées et correspondant au souhait maintes fois exprimé par le Conseil d'Administration de l'Office des Transports.

Nous avons toujours pensé qu'en ce qui concerne les locaux communs et les installations de cabines, même le DANIELLE CASANOVA présente certaines lacunes et qu'il serait souhaitable de tendre, à l'avenir, vers un niveau de confort supérieur.

Les dimensions retenues par votre projet et la capacité qui en découle, compte tenu des impératifs de confort, nous paraissent raisonnables et s'inscrivent de toute façon dans les contraintes portuaires des ports desservis.

Aussi, ce projet nous paraît-il beaucoup mieux correspondre aux besoins futurs de la desserte de l'île.

Il conviendra évidemment de procéder à sa mise au point définitive en concertation avec l'Office.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président Directeur Général, l'expression de mes sentiments très distingués.

F. PIAZZA ALESSANDRINI



63

### 3 - ADAPTER LA LÉGISLATION A CET EFFET

Cette "désécialisation" de la dotation de continuité territoriale suppose une modification du statut de 1991 (article 78-V). Il convient en effet :

- d'englober la dotation de continuité dans la masse de la dotation globale de décentralisation, de façon à en faire une ressource ordinaire de la collectivité territoriale,

- d'assouplir le lien entre la dotation et les transports, en élargissant son affectation à tous les modes de transports et secondairement à toute opération à caractère économique,

Il semble logique que la décision de répartition soit prise au niveau de l'Assemblée de Corse, plutôt qu'à celui de l'Office des Transports dont la compétence est plus limitée.

En conséquence, il faudra indiquer dans la loi que "l'Assemblée de Corse procède chaque année à l'affectation d'une part de la DGD à la couverture des sujétions de la continuité territoriale", l'Office des Transports continuant à en assurer la répartition. A contrario, la partie non affectée à la continuité territoriale pourra l'être à d'autres dépenses dans le cadre du budget général de la collectivité territoriale et dans le cadre des outils de programmation déjà mentionnés.

En bonne règle comptable (et contrairement à ce qui a été fait jusqu'à présent, où des crédits de fonctionnement de la continuité territoriale ont parfois servi à financer des investissements, notamment des achats d'avions par la CCM), il serait souhaitable de distinguer explicitement crédits de fonctionnement du titre IV et subventions d'investissement du titre VI.

Cette ventilation suppose qu'un accord intervienne chaque année entre l'Etat et les autorités corses sur l'affectation globale de la dotation de continuité.

Cet accord pourrait intervenir sur la base d'un rapport soumis chaque année au Préfet de région par le Président du Conseil Exécutif, rapport qui retracerait l'utilisation des crédits à l'année N - 1 et les prévisions pour l'année N + 1.

C'est ainsi qu'une discussion pourrait s'engager entre autorités locales et représentant de l'Etat sur la meilleure façon d'utiliser les crédits de la continuité territoriale.

Extraits du

CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 13 JANVIER 1995

Délibération n° 03/95 du conseil d'Administration  
portant délégation de mandats

ARTICLE 2 :  
-----

Le Président est chargé :

En matière maritime :

- de la mise en oeuvre des crédits votés pour chaque compagnie concessionnaire et en particulier:
  - . de l'application de l'article II de la convention avec la S.N.C.M. en date du 8 août 1991
  - . de prendre les mesures tarifaires ponctuelles pour des transports particuliers répondant à des considérations économiques, humanitaires, culturelles, sportives, d'environnement, ainsi qu'à des opérations d'urgence pour faire face à des situations exceptionnelles.

En matière aérienne :

- de la mise au point définitive des différentes annexes annuelles après examen de la Commission aérienne.

ARTICLE 3 :  
-----

Le Bureau a délégation :

- pour effectuer des transferts de crédits à l'intérieur du budget de fonctionnement de l'Office,
- d'affecter les crédits prévus dans la rubrique "divers et imprévus".

ARTICLE 4 :  
-----

La présente délibération sera publiée au recueil des actes administratifs de l'Office des Transports de la Corse.

Fait à Ajaccio, le 16 janvier 1995

Le Président,



F. PIAZZA ALESSANDRINI

# Pierre Antoniotti : «la base du service public, c'est le cargo roulier»

Dépendant directement de l'assemblée territoriale, l'Office des transports de la Corse est chargé de gérer les liaisons de service public et de distribuer les subventions de l'État.

## Rapports tendus avec la SNCM



**C'**EST la loi du 13 mai 1991, dite loi Joxe, qui définit de manière extrêmement précise le statut territorial de la Corse (1). La nouvelle collectivité ainsi

constituée dispose de compétences variées qu'elle est apte à déléguer, dans certains cas, à des agences (tourisme, développement artisanal ou industriel...) ou à des offices (agriculture, environnement, équipement hydraulique...). Présidé par François Piazza Alessandrini, ancien chef de cabinet de Bernard Pons, ministre des Transports sous du gouvernement Juppé, l'OTC, Office des transports de la Corse (2) fait bien évidemment partie des ces "antennes" régionales, et a donc pour mission, selon son directeur Pierre Antoniotti, « de gérer les liaisons de services publics et les relations avec les compagnies concessionnaires, aériennes et maritimes ».

L'OTC répartit aussi la "manne" de l'État à ces dernières, soit une enveloppe globale, pour 1997, d'environ 940 millions de francs. Dans le domaine maritime, la mission de service public est confiée depuis des décennies à la SNCM et à la CMN (fret et passagers) ainsi qu'à la Sorneca (vrac), et ce dans le cadre de la continuité territoriale continent-Corse, dont le principe a été défini et instauré en 1976.

« Ceci dit, poursuit Pierre Antoniotti, les deux échéances à venir, celle du 1<sup>er</sup> janvier 1999 et la fin du monopole du pavillon sur les lignes intérieures pour le transport des passagers, et celle de 2001 qui signera la fin de la concession accordée à la SNCM (3), vont venir bouleverser la donne. Mais rien ne se fera vraiment avant que la nouvelle assemblée territoriale ne se mette en place, en mars 1998. C'est elle, en effet, qui aura à définir ce qu'elle entend mettre sous le vocable service public. »

En revanche, pour le directeur de l'OTC, qui n'entend pas préjuger à l'avance des réflexions des futurs élus, il n'en reste pas moins que « la base du service public reste et restera le cargo roulier ». Les ferries ? « Depuis environ dix ans, le trafic des ferries s'est effondré de près de 50%, et pourtant nous avons toujours à peu près le même format de flotte que dans les années 1987-1988. Alors... » Quant au prestigieux Napoléon Bonaparte, le vaisseau amiral de la SNCM, Pierre Antoniotti se contente de souligner que « le seuil de rentabilité d'un tel navire se situe à 600 000 passagers par an. Et il en fait à peine 300 000 ». La desserte des ports départementaux de Calvi, l'Île Rousse, Porto-Vecchio, Propriano, appelés un peu péjorativement, y compris en Corse, ports secondaires ? « Il est possible d'envisager une desserte

uniquement centrée sur Ajaccio et Bastia. Mais se posera alors inévitablement le problème des liaisons routières sur un réseau qui sera fatalement très vite saturé, connaissant l'état des routes corses. »

Visiblement, rien n'est simple, et ce d'autant moins que les rapports entre l'OTC et la SNCM, notamment, sont parfois sujet à tensions, comme le prouve une intervention, dans un quotidien local corse (4), du propre président de l'OTC, François Piazza Alessandrini. Celui-ci déclare en effet, en réponse au nouveau directeur régional de la SNCM en Corse,

Antoine Mattei : « Le « Napoléon Bonaparte » et les deux NGV ont été acquis par la SNCM sans l'accord de l'OTC et sous la seule responsabilité de la compagnie. S'agissant du « Napoléon Bonaparte », l'OTC a émis des réserves quant à l'opportunité d'un investissement aussi considérable de 1,1 milliard de francs. (Ndlr : dans une période de baisse du trafic) (...) Quant aux deux NGV, il est de notoriété publique que les choix techniques de la SNCM n'étaient pas ceux de l'OTC. »

Mais, au-delà de ces divergences, il semble néanmoins qu'un consensus

implicite se soit établi sur la dimension fret des liaisons maritimes Corse-contin. « Difficile de faire autrement, mais il faudra des arrangements », concède Pierre Antoniotti, qui rappelle à contrario que le service public n'est responsable « que du quart du volume passagers transitant en Corse », le reste se répartit entre l'aérien (50%) et les autres compagnies maritimes œuvrant au départ de l'Italie et de Nice (25%). Le transport des passagers, sa fréquence et son rythme, là est sans doute la clé du format futur de la desserte maritime de la Corse. Y-a-t-il actuellement surcapacité en la matière ? Pierre Antoniotti se gardera bien de répondre, mais posera simplement le problème. « Il faut que l'État nous dise enfin ce qu'il veut pour la SNCM. Après tout, il en est principal actionnaire. » ■

Michel LE TALLEC

(1) Disposant d'une large autonomie de gestion, la collectivité territoriale de Corse est constituée d'une assemblée de 51 membres élus régionalement au scrutin de liste et à la proportionnelle, et d'un conseil exécutif de sept membres. Le président de l'assemblée est Jean-Paul de Rocca Serra (RPR), celui du conseil exécutif Jean Baggioni (UDF).

(2) Celui-ci existait néanmoins, sous une autre forme, depuis les lois de décentralisation de 1982.

(3) Le 30 mars 1976, l'État et la toute nouvelle SNCM signent une convention de 25 ans organisant la continuité territoriale.

(4) « La Corse » du 25 juillet 1997.

## RÈGLEMENT (CEE) N° 3577/92 DU CONSEIL

du 7 décembre 1992

concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 84 paragraphe 2,

vu la proposition modifiée de la Commission <sup>(1)</sup>,vu les avis du Parlement européen <sup>(2)</sup>,vu l'avis du Comité économique et social <sup>(3)</sup>,

considérant que, le 12 juin 1992, le Parlement européen a adopté sa résolution sur la libéralisation du cabotage maritime et les conséquences économiques et sociales;

considérant que, selon l'article 61 du traité, la libre circulation des services en matière de transports maritimes est régie par les dispositions du titre relatif aux transports;

considérant que l'abolition des restrictions à la prestation des services de transport maritime à l'intérieur des États membres est nécessaire à la création du marché intérieur; que le marché intérieur comporte un espace dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée;

considérant que, de ce fait, la libre prestation des services devrait s'appliquer aux transports maritimes à l'intérieur des États membres;

considérant que les bénéficiaires de cette liberté devraient être des armateurs communautaires exploitant des navires immatriculés dans un État membre et battant pavillon de cet État membre, que ce dernier ait ou non un littoral;

considérant que cette liberté sera étendue aux navires également immatriculés dans le registre Euros dès que ce registre aura été approuvé;

considérant que, en vue d'éviter une distorsion de la concurrence, les armateurs communautaires bénéficiant de la libre prestation des services de cabotage devraient remplir toutes les conditions requises pour pratiquer le cabotage dans l'État membre dans lequel leurs navires sont immatriculés; que les armateurs communautaires exploitant des navires immatriculés dans un État membre qui n'ont pas le droit de pratiquer le cabotage dans cet État devraient néanmoins bénéficier du présent règlement au cours d'une période transitoire;

considérant que la mise en œuvre de cette liberté devrait être progressive et ne pas suivre nécessairement un modèle uniforme pour tous les services concernés, compte tenu de la nature de certains services spécifiques et de

l'étendue des efforts que certaines économies de la Communauté présentant des différences de développement devront supporter;

considérant que l'introduction de la notion de service public, assortie de certains droits et obligations pour les armateurs concernés, peut se justifier afin d'assurer la suffisance des services de transport régulier à destination et en provenance d'îles ainsi qu'entre des îles, à condition qu'il n'y ait aucune discrimination fondée sur la nationalité ou la résidence;

considérant qu'il conviendrait d'adopter des dispositions afin que des mesures de sauvegarde puissent être prises en ce qui concerne les marchés des transports maritimes touchés par une perturbation grave ou en cas d'urgence; que, à cet effet, il y aurait lieu d'introduire des procédures appropriées de prise de décision;

considérant que, en vue de la nécessité d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur et en vue des adaptations éventuelles à réaliser à la lumière de l'expérience, la Commission devrait présenter un rapport sur la mise en œuvre du présent règlement et présenter, le cas échéant, des propositions supplémentaires,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

1. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 1993, la libre prestation des services de transport maritime à l'intérieur d'un État membre (cabotage maritime) s'applique aux armateurs communautaires exploitant des navires immatriculés dans un État membre et battant pavillon de cet État membre, sous réserve que ces navires remplissent toutes les conditions requises pour être admis au cabotage dans cet État membre, y compris les navires immatriculés dans le registre Euros dès que ce registre aura été approuvé par le Conseil.

2. Par dérogation, l'application de la disposition du paragraphe 1 prévoyant que les navires doivent remplir toutes les conditions requises pour être admis au cabotage dans l'État membre où ils sont immatriculés à cette date est temporairement suspendue jusqu'au 31 décembre 1996.

*Article 2*

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1) « services de transport maritime à l'intérieur d'un État membre (cabotage maritime) » : les services normalement fournis contre rémunération et comprenant notamment:

<sup>(1)</sup> JO n° C 73 du 19. 3. 1991, p. 27.

<sup>(2)</sup> JO n° C 295 du 16. 11. 1990, p. 687. Avis rendu le 29 novembre 1992 (non encore paru au Journal officiel).

<sup>(3)</sup> JO n° C 56 du 7. 3. 1990, p. 70.

- a) « le cabotage continental » : le transport par mer de passagers ou de marchandises entre des ports situés sur la partie continentale ou sur le territoire principal d'un seul et même État membre sans escale dans des îles ;
- b) « les services d'approvisionnement *off shore* » : le transport par mer de passagers ou de marchandises entre tout port d'un État membre et les installations ou structures situées sur le plateau continental de cet État membre ;
- c) « le cabotage avec les îles » : le transport par mer de passagers ou de marchandises entre :
- des ports situés sur la partie continentale et sur une ou plusieurs des îles d'un seul et même État membre,
  - des ports situés sur les îles d'un seul et même État membre ;
- Ceuta et Melilla sont traitées de la même manière que les ports des îles ;

2) « armateurs communautaires » :

- a) les ressortissants d'un État membre établis dans un État membre conformément à la législation de celui-ci et exerçant des activités de transport maritime ;
- b) les compagnies de navigation établies conformément à la législation d'un État membre, dont le principal établissement est situé dans un État membre et dont le contrôle effectif est exercé dans cet État membre
- ou
- c) les ressortissants d'un État membre établis en dehors de la Communauté ou les compagnies de navigation établies en dehors de la Communauté et contrôlées par des ressortissants d'un État membre, si leurs navires sont immatriculés dans un État membre et battent pavillon de cet État membre conformément à sa législation ;
- 3) « contrat de service public » : un contrat conclu entre les autorités compétentes d'un État membre et un armateur communautaire dans le but de fournir au public des services de transport suffisants.

Un contrat de service public peut en particulier porter sur :

- des services de transport répondant à des normes fixées de continuité, de régularité, de capacité et de qualité,
  - des services de transport complémentaires,
  - des services de transport à des prix et des conditions déterminés, notamment pour certaines catégories de voyageurs ou pour certaines liaisons,
  - des adaptations des services aux besoins effectifs ;
- 4) « obligations de service public » : les obligations que, s'il considérait son propre intérêt commercial, l'arma-

n'assumerait pas dans la même mesure ni dans les mêmes conditions ;

5) « perturbation grave du marché intérieur des transports » : l'apparition sur le marché de problèmes spécifiques à ce marché :

- de nature à entraîner un excédent grave, susceptible de persister, de l'offre par rapport à la demande,
- dus aux activités de cabotage maritime ou aggravés par celles-ci et
- impliquant une menace sérieuse pour l'équilibre financier et la survie d'un nombre important d'armateurs communautaires,

à condition que les prévisions à court et à moyen terme sur le marché considéré n'indiquent pas d'améliorations substantielles et durables.

Article 3

1. Pour les navires pratiquant le cabotage continental et les navires de croisière, toutes les questions relatives à l'équipage relèvent de la responsabilité de l'État dans lequel le navire est immatriculé (État du pavillon), à l'exception des navires jaugeant moins de 650 tonnes brutes qui peuvent se voir appliquer les conditions de l'État d'accueil.

2. Pour les navires pratiquant le cabotage avec les îles, toutes les questions relatives à l'équipage relèvent de la responsabilité de l'État dans lequel le navire effectue un service de transport maritime (État d'accueil).

3. Toutefois, pour les navires de transport de marchandises jaugeant plus de 650 tonnes brutes et pratiquant le cabotage avec les îles, lorsque le voyage concerné suit ou précède un voyage à destination d'un autre État ou à partir d'un autre État, toutes les questions relatives à l'équipage relèveront, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1999, de la responsabilité de l'État dans lequel le navire est immatriculé (État du pavillon).

4. La Commission consacre un examen approfondi aux conséquences économiques et sociales de la libéralisation du cabotage avec les îles et présente un rapport au Conseil avant le 1<sup>er</sup> janvier 1997 au plus tard.

Sur la base de ce rapport, la Commission présente au Conseil une proposition qui peut prévoir des adaptations des dispositions prévues aux paragraphes 2 et 3 concernant la nationalité de l'équipage, afin que le régime défectueux soit approuvé par le Conseil en temps utile et avant le 1<sup>er</sup> janvier 1999.

Article 4

1. Un État membre peut conclure des contrats de service public avec des compagnies de navigation qui participent à des services réguliers à destination et en provenance d'îles ainsi qu'entre des îles ou leur imposer des obligations de service public en tant que condition à la conclusion de contrats de cabotage.

Lorsqu'un État membre conclut des contrats de service public ou impose des obligations de service public, il le fait sur une base non discriminatoire à l'égard de tous les armateurs communautaires.

2. S'ils imposent des obligations de service public, les États membres s'en tiennent à des exigences concernant les ports à desservir, la régularité, la continuité, la fréquence, la capacité à prester le service, les tarifs pratiqués et l'équipage du navire.

Toute compensation due, le cas échéant, en contrepartie d'obligations de service public doit être versée à tous les armateurs communautaires.

3. Les contrats de service public existants peuvent rester en vigueur jusqu'à leur date d'expiration.

#### Article 5

1. En cas de perturbation grave du marché intérieur des transports due à la libéralisation du cabotage, un État membre peut demander à la Commission d'adopter des mesures de sauvegarde.

Après avoir consulté les autres États membres, la Commission statue, le cas échéant, sur les mesures de sauvegarde nécessaires dans un délai de trente jours ouvrables à compter de la réception de la demande correspondante d'un État membre. Ces mesures peuvent comporter l'exclusion temporaire de la zone concernée du champ d'application du présent règlement, la durée d'une telle exclusion n'excédant pas douze mois.

La Commission communique au Conseil et aux États membres toute décision qu'elle prend concernant des mesures de sauvegarde.

Si, à l'issue d'une période de trente jours ouvrables, la Commission n'a pris aucune décision sur cette question, l'État membre concerné est en droit d'appliquer les mesures demandées jusqu'à ce que la Commission ait statué.

Cependant, en cas d'urgence, les États membres peuvent adopter unilatéralement les mesures provisoires appropriées, qui peuvent rester en vigueur pendant une période maximale de trois mois. Dans un tel cas, ils doivent informer immédiatement la Commission de l'adoption de telles mesures. La Commission peut abroger les mesures ou les confirmer avec ou sans modification jusqu'à ce qu'elle prenne sa décision définitive conformément au deuxième alinéa.

2. La Commission peut également adopter des mesures de sauvegarde de sa propre initiative, après avoir consulté les États membres.

#### Article 6

1. Par dérogation, les services maritimes suivants effectués dans la Méditerranée et le long de la côte de l'Espagne, du Portugal et de la France sont temporairement exemptés de l'application du présent règlement :

- les croisières, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1995,
- le transport de marchandises stratégiques (pétrole, produits pétroliers et eau potable), jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1997,
- les services effectués par des navires jaugeant moins de 650 tonnes brutes, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1998,
- les services réguliers de transport de passagers et de transport par transbordeur, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1999.

2. Par dérogation, le cabotage avec les îles de la Méditerranée et le cabotage concernant les archipels des Canaries, des Açores et de Madère, ainsi que Ceuta et Melilla, les îles françaises le long de la côte atlantique et les départements français d'outre-mer sont temporairement exemptés de l'application du présent règlement jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1999.

3. Pour des raisons de cohésion socio-économique, la dérogation visée au paragraphe 2 est prorogée, en ce qui concerne la Grèce, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2004 pour les services réguliers de transport de passagers et de transport par transbordeur, ainsi que pour les services effectués par des navires jaugeant moins de 650 tonnes brutes.

#### Article 7

L'article 62 du traité est applicable aux questions couvertes par le présent règlement.

#### Article 8

Sans préjudice des dispositions du traité concernant le droit d'établissement et de celles du présent règlement, une personne assurant un service de transport maritime peut, à cette fin, exercer son activité à titre temporaire dans l'État membre dans lequel le service est assuré aux mêmes conditions que celles qui sont imposées par cet État à ses propres ressortissants.

#### Article 9

Avant d'adopter les dispositions législatives, réglementaires ou administratives en application du présent règlement, les États membres consultent la Commission. Ils l'informent de toute mesure ainsi adoptée.

#### Article 10

Avant le 1<sup>er</sup> janvier 1995, et au moins tous les deux ans, la Commission présente au Conseil un rapport sur l'application du présent règlement ainsi que, le cas échéant, toute proposition nécessaire.

#### Article 11

Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1993.



# Schéma d'organisation financière de la BAI.

DES VOLONTÉS RÉGIONALES AU SERVICE  
DE LEUR PUISSANCE MARITIME.

LA SYNERGIE COLLECTIVITÉS-ARMATEURS



Dès 1973, soutenue par la SICA de Saint-Pol-de-Léon et la Chambre de Commerce de Morlaix, B.A.I.-Brittany-Ferries, sous l'impulsion de son Président Alexis Gourvennec, entreprenait une immense tâche d'aménagement du territoire.

Dix ans plus tard, son impact induit sur la seule Bretagne était évalué à un Milliard de Francs. Fin 1982, la Région de Bretagne et les Départements Bretons reconnaissant la valeur de ce résultat et la nécessité d'augmenter ses moyens s'engagent au côtés de Brittany Ferries et du Crédit Agricole dans la propriété de l'outil de production. Il s'agit à l'époque de 3 navires - Armorique, Cornouailles, Prince of Brittany - qui seront financés par la SABEMEN, Société Anonyme Bretonne d'Economie Mixte et d'Équipement Naval. Dans cette Société, Brittany Ferries possédait 21,4 % d'un capital de 70 MF. Quinze ans ont passé et la formule a prouvé son succès.

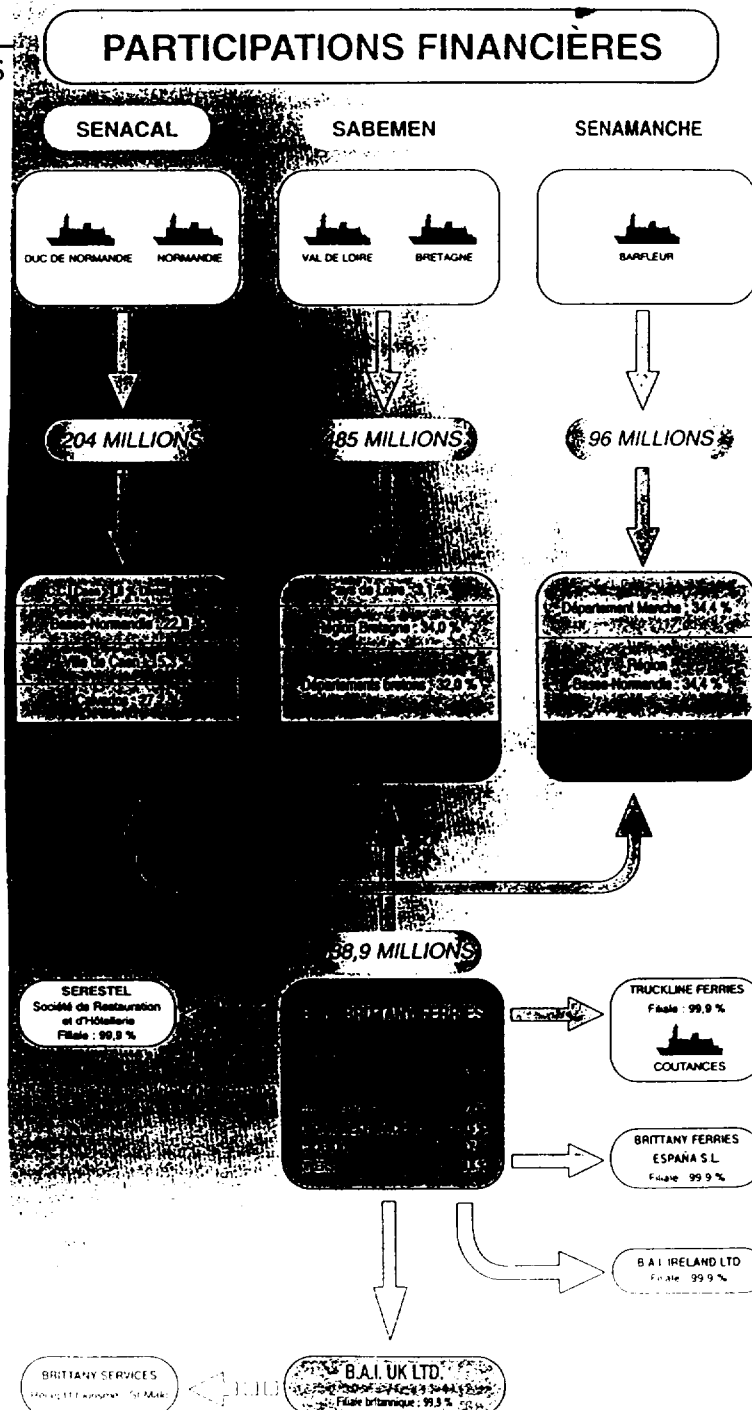
- Outre la SABEMEN, 2 autres Sociétés d'Economie Mixte ont vu le jour :
  - SENACAL, Société d'Équipement Naval du Calvados. (1985).
  - SENAMANCHE, Société d'Équipement Naval de la Manche. (1991).
- En 1994, la SABEMEN double son capital, acquiert un nouveau Jumbo, le Val de Loire, permettant à la Bretagne d'honorer les nouvelles possibilités nautiques du Port de Saint-Malo.
- De 3 navires au départ, (capacité totale 2 200 passagers et 635 voitures) on passe, en 1994, à 7 unités d'un plus gros calibre (capacité 12 000 passagers et 3 300 voitures)."

L'âge moyen de la flotte descend au-dessous de dix ans. Comme il est normal, la participation des Collectivités à ces S.E.M. est majoritaire.

L'appropriation d'une flotte par les Régions qu'elle dessert est la meilleure garantie pour que leurs intérêts soient servis. Au strict plan financier, l'opération n'a jamais été perdante, la valeur marchande de la flotte ayant toujours dépassé le niveau des mises de fonds, frais financiers inclus. Au moment où se lève un ARC ATLANTIQUE, à l'horizon de l'Europe, le slogan de BRITTANY FERRIES "L'Europe de l'Ouest passe par nous" prend toute sa signification. Cette réponse fulgurante des Régions aux délis d'enclavement qui les menaçaient peut contribuer à une meilleure prise de conscience des solutions maritimes dans les liaisons intra-européennes.

	SABEMEN	SENACAL	SENAMANCHE
Navires	Val de Loire (93*) Bretagne (89*)	Normandie (92*) Duc de Normandie (86*)	Barfleur (92*)

	Bretagne Pays de Loire 485 MF	Basse-Normandie Calvados 208 MF	Basse-Normandie Manche 96 MF
Collectivités	66,8 %	69,1 %	68,8 %
Brittany Ferries	33,0 %	30,9 %	31,2 %



### C) IMPLICATION DE LA SNCM EN CORSE

La Direction Régionale pour la Corse, créée en 1991, pour impliquer davantage la Compagnie dans le développement économique insulaire, continue à contribuer activement à instaurer et développer une politique d'achat dans l'île en recherchant des fournisseurs susceptibles de répondre aux besoins de nos navires tant en vivres qu'en prestations de services. En 1995, le volume d'achats réalisé s'élève à 27 millions de francs.

L'implication de notre société en Corse est en fait beaucoup plus large. Elle y occupe 75 personnes dans ses Agences et sa Direction Régionale auxquelles s'ajoutent 65 personnes employées dans ses filiales TETRACO, CORSICA MARITTIMA et SITEC. Les salaires versés représentent 22 millions de francs pour les sédentaires auxquels s'ajoutent 76 millions pour le personnel navigant résidant en Corse (544 personnes). La S.N.C.M. acquitte par ailleurs 5 millions de francs de taxes diverses et 75 millions de francs de frais portuaires (taxes, manutention, etc.). En outre, elle règle 16 millions de francs à SITEC au titre de l'exploitation de son système de réservation. Enfin, elle réalise en Corse directement ou par l'intermédiaire de ses agences de voyages ou filiales, un chiffre d'affaires voisin de 135 millions de francs et les agences insulaires bénéficient de 6 millions de francs de commissions.

Pour leur part, les filiales de la S.N.C.M. enregistrent 22 millions de francs de dépenses dans l'île.

Au total, les retombées de l'activité de la société dans l'île représentent un montant de l'ordre de 376 millions de francs, ce qui fait de la S.N.C.M. l'un des plus importants acteurs économiques de la Corse.

Source: Rapport annuel de la SNCM  
- 1995 -

## 5.5 Conclusions

L'application des conditions fixées par l'État d'accueil pour les équipages, prévue à l'article 3 du règlement 3577/92, doit être considérée comme une dérogation provisoire au régime normal de l'État du pavillon.

En ce qui concerne les services de cabotage pour le transport maritime de marchandises, l'analyse présentée dans les chapitres précédents du présent rapport n'a pas établi d'arguments décisifs en faveur d'une dérogation prolongée à l'application des conditions habituelles fixées par l'État du pavillon pour les équipages. Les services de cabotage pour les marchandises sont souvent assurés par des navires qui participent alternativement au commerce international et au commerce intérieur. Les conditions d'équipage pour ce type de cabotage ne peuvent donc pas s'écarter de manière substantielle des pratiques acceptées dans le commerce international. La Commission considère donc qu'à partir d'une certaine date (à décider) les conditions fixées par l'État du pavillon pour les équipages doivent être appliquées à l'ensemble du marché communautaire du cabotage pour le transport maritime des marchandises.

Pour les lignes régulières de passagers et de transbordeurs dans le cadre du cabotage avec les îles, le caractère spécifique du marché et les conséquences socio-économiques éventuelles de la libéralisation prochaine, associées au passage envisagé des conditions de l'État d'accueil aux conditions de l'État du pavillon en ce qui concerne les équipages, justifieraient l'adoption de certaines dispositions empêchant une perturbation éventuelle des conditions de concurrence. La Commission pense que cet objectif peut être atteint grâce à l'introduction d'un régime prévoyant l'application de principe des conditions d'équipage de l'État du pavillon à tous les services de cabotage pour le transport des passagers mais avec la possibilité pour l'État d'accueil d'exiger l'application, dans le cas de lignes régulières, de ses règles concernant la proportion de ressortissants de l'UE dans les équipages (ce qui demanderait une modification de l'article 3 du règlement 3577/92).

En outre, du point de vue de la sécurité, il convient de rappeler que les États membres peuvent exiger, conformément à la directive 94/58/CE, du 22 novembre 1994 sur le niveau minimal de formation des gens de mer (JO N° L 319, p.28), qu'un certain pourcentage des membres de l'équipage, et notamment ceux affectés, sur les rôles d'équipage, à l'assistance des passagers dans les situations de crise, possèdent des compétences de communication suffisantes à cette fin, qui peuvent consister, entre autres, en la maîtrise de la ou des langues appropriées aux principales nationalités des passagers transportés sur un trajet particulier.

Cette approche permettra le fonctionnement du marché intérieur, dans la mesure du possible, sur la base des normes sociales communautaires.

→ La Commission a l'intention de soumettre prochainement au Conseil une proposition de mesure législative modifiant l'article 3 du règlement 3577/92 dans le sens de ce qui a été présenté ci-dessus.

## **Représentants Syndicaux :**

---

### **CFDT**

Mme Danielle ARNAUD, Secrétaire Générale

Jean-François COLLIER

Roland JAUBERT

Alain RAVEL

### **CGC**

Alain GARDANNE, Secrétaire Général

Mme Chistiane AVALLONE

Mme Annie BOSSY

Maurice PERRIN

### **CGT**

#### **Marseille :**

Jean-Paul ISRAEL, Secrétaire Général des marins

Bernard MARTY, Secrétaire du Comité d'Entreprise de la SNCM

Charles NARELLI, Secrétaire Général des Officiers

Patrick OHEIX, Secrétaire Général des Sédentaires

Mme Anne MERIADEC

M. LOPEZ CANTAT

Alain CHIKHOUNE

François CIRILLO

Christian HAUTIN

Christian JOURDAN

Jean-Luc MAUROU

#### **Corse :**

Jean-Claude GRAZZIANI, Secrétaire Général de l'Union Départementale de Haute-Corse

Noël ZICCHINA, Secrétaire Général de l'Union Départementale de la Corse du Sud

Jean-Louis FALLENI

### **FO**

Roger SENATORE, Secrétaire Général

Guy BARBOLINI

Marc Elvis CARRUELLE

Hugues LOGER

Marc MANGANI

### **SNPOMM**

Cdt René LUIGI, Secrétaire Général

Cdt Raymond VERRIEUX

### **STC**

Etienne SANTUCCI, Secrétaire Général

Joseph-Jean BAGHIONI

Jean-Luc LENCI

Alain MOSCONI

Jean MOSCONI

Jean-Pierre VALLI

**Autres personnalités** : Paul MORACCHINI, Association "Transports 2001"

Pascal TOURRES, Expert économique Cabinet SECAFI-ALPHA

## **Dirigeants d'Entreprises :**

---

Georges MARAIS, Président de la CGMF  
Philippe GALY, Président Directeur Général de la SNCM  
Bernard ANNE, ex-Directeur Général de la SNCM  
Jean-Pierre ISOARD, ex-Directeur Général de la SNCM  
Robert de LAMBILLY, Président de la CMN  
Pascal LOTA, Président de "CORSICA FERRIES"  
Pierre MATTEI, Directeur Général de "CORSICA FERRIES"  
Patrick BERREST, Président de SUDCARGOS  
Gérard HIRGOROM, Président de PARIMAR - FRANCHARTE  
Didier CHALEAT, Directeur Général des Chantiers LEROUX et LOTZ  
Georges LESAVRE, Directeur Commercial des CHANTIERES DE L'ATLANTIQUE

## **Cadres de Direction de la SNCM :**

---

Yves LACOSTE, Conseiller du Président de la SNCM  
Jean-Loup BERTRET, Directeur Général Adjoint de la SNCM  
Raymond DUSSERT-VIDALET (Technique)  
Cdt Jean-Marie FAUCHON (Armement)  
Cdt Yves JONCOUR (Personnels navigants)  
Philippe DORSO (Personnels sédentaires)  
Laurent TERRIS (Finances)  
Guy LEPOINT (Informatique)  
Jean-Claude ZAMMIT (Juridique)  
Lucien PARIGGI (Fret)  
Guy RIGAILL (Passagers)  
Paul MARIANI (Nice)  
Jean-Pierre BRUNEL (Ajaccio)  
Antoine MATTEI (Bastia)

## **Personnels de Navires SNCM :**

---

"NAPOLEON BONAPARTE" : Cdt François SCHEIDER, son Etat Major et son équipage  
"MONTE CINTO" : Cdt Patrick JULLIEN, son Etat Major et son équipage

## **Représentants des Administrations :**

---

Claude ERIGNAC, Préfet de la Région Corse  
Bernard POMEL, Préfet de Haute-Corse  
Jean-Paul PROUST, Préfet de la Région PACA  
Pierre ANTONIOTTI, Directeur de l'Office des Transports de Corse  
Mme COUDERC, Cabinet du Président du Conseil Général des Bouches-du-Rhône  
André CHAVAROT, Directeur des Transports maritimes, des Ports et du Littoral  
Michel MEYNET, Directeur Adjoint des Transports maritimes, des Ports et du Littoral  
Serge GARACHE, Commissaire Adjoint du Gouvernement à la SNCM  
Isabelle MARTEL, Administrateur SNCM, Direction du Trésor  
Jean-Marc DELION, Administrateur SNCM, Direction du Budget  
Michel BATTAULT, ex-Contrôleur d'Etat de la SNCM  
Jean-Pierre DEMUMIEUX, Contrôleur d'Etat de la SNCM et des Ports Autonomes  
Karine RISPAL-BELLANGER, Administrateur Civil, Ministère des Affaires Européennes  
André COMBEAU, Directeur du Port Autonome de Marseille

## **Membres de Cabinets Ministériels :**

---

Mme Elizabeth BORNE, Conseiller Technique, Cabinet du Premier Ministre  
Roland PEYLET, Conseiller Technique, Cabinet du Premier Ministre  
Mme Catherine DELMAS-COMOLLI, Directeur Adjoint du Cabinet du Ministre de l'Intérieur  
Bruno METTLING, Conseiller Technique, Cabinet du Ministre des Finances  
Jean-Paul ALBERTINI, Conseiller Technique, Cabinet du Ministre des Affaires Européennes  
François ROL-TANGUY, Directeur de Cabinet du Ministre des Transports  
Patrice CAROLLO, Conseiller Technique, Cabinet du Ministre des Transports

## Liste des personnalités consultées

---

### Personnalités politiques de Corse

---

Jean BAGGIONI, Président du Conseil Exécutif de Corse  
Paul PATRIARCHE, Conseiller Exécutif, Député de Haute-Corse  
François PIAZZA-ALESSANDRINI, Conseiller Exécutif, Président de l'OTC  
Paul GIACOBBI, Conseiller Exécutif, Président de l'OEC  
Xavier VILLANOVA, Conseiller Exécutif, Président de l'ATC  
Emile MOCCHI, Conseiller, Président de la Commission "Transports"  
Paul-Antoine LUCIANI, Conseiller, Vice-Président de la Commission "Transports"  
Paul NATALI, Conseiller, Président du Conseil Général de Haute-Corse  
Dominique BUCCHINI, Conseiller, Maire de Sartène  
Jean MOTRONI, Sénateur de Haute-Corse  
Albert GALLONE, Maire de Bastia  
Ange ROVERE, Adjoint au Maire de Bastia  
Laurent CROCE, Adjoint au Maire de Bastia, ex-Président de l'OTC  
Joseph GALLETTI, Maire de Luciana, Administrateur SNCM  
Maurice BERTONI, Maire de Canari, ex-Représentant Général SNCM en Corse  
François DOMINICI, Maire d'Alata, ex-Directeur Financier de l'OTC

### Personnalités politiques de Provence - Côte d'Azur :

---

Lucien WEYGAND, Président du Conseil Général des Bouches-du-Rhône  
Renaud MUSELIER, Député, Premier Adjoint au Maire de Marseille  
Guy HERMIER, Député, Conseiller de la Région PACA  
Charles-Emile LOO, Conseiller de la Région PACA, Président du SEMFOS  
Jean-Claude GONDARD, Directeur de Cabinet du Maire de Marseille  
Philippe SANMARCO, ancien Député de Marseille

**COPIE**

# Les chiffres clés de la S.N.C.M. depuis l'origine de la Continuité Territoriale

(en francs constants)

Données Financières (en MF)	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Capital (inscrite)	9,00%	9,70%	11,70%	13,70%	13,90%	9,70%	9,30%	6,70%	4,70%	2,10%	3,10%	3,10%	3,60%	3,40%	3,10%	1,90%	2,10%	1,60%	2,10%	1,70%
Subvention	559	530	552	542	590	565	639	715	645	590	584	503	577	570	527	527	529	522	517	511
Charges de personnel	604	614	630	646	678	729	733	737	771	731	756	747	765	776	746	750	696	696	643	676
Résultat net	17	18	14	18	21	0	24	28	17	9	10	48	104	24	0	3	5	2	97	130
Autres données																				
Travailleurs passagers réseau Corse (en milliers)	1 113	1 222	1 285	1 310	1 392	1 406	1 233	1 174	1 245	1 304	1 298	1 284	1 253	1 223	1 175	1 193	1 153	1 145	1 011	1 013
Travailleurs réseau Corse (en milliers)	308	351	383	396	428	434	384	368	388	411	415	414	404	407	396	401	389	384	342	348
Travailleurs sédentaires	837	856	917	918	945	915	968	978	988	989	974	968	933	908	873	844	815	798	777	761
Travailleurs Havignani	1 439	1 368	1 436	1 516	1 493	1 503	1 589	1 572	1 629	1 579	1 671	1 658	1 805	1 691	1 629	1 552	1 472	1 398	1 402	1 346
							2550							2532						2105