



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

SNCM

Question écrite n° 39487

Texte de la question

M. Alain Griotteray appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme sur la situation pour le moins préoccupante de la filiale de la Société nationale Corse-Méditerranée, dénommée Corsica Marittima. Alors que ses principaux dirigeants s'efforcent de faire preuve d'un optimisme douteux quant à l'avenir de leur entreprise, d'autres, plus réalistes, ont pris la pleine mesure de l'abîme financier dans lequel Corsica Marittima se débat. Un rapport Menestrier, se penchant sur les comptes de la SNCM, présente une situation qu'il qualifie de « sujet de préoccupation » puis « d'échec total » avant de s'interroger sur le bien-fondé de la poursuite d'une telle opération au sein d'un groupe public. À l'heure des comptes, la perte de la filiale SNCM se chiffre à près de 30 millions de francs sur la période allant de sa création à la fin du mois de décembre 1994. S'ajoute à cela un déficit de plus de 21 millions de francs apparaissant dans les comptes de la société mère qui frète ses navires à sa filiale. Au total l'addition est lourde puisque l'expérience italienne se solde par un déficit cumulé de 51,9 millions de francs. De surcroît, les mauvais résultats de 1994 comme ceux de 1995, plus catastrophiques, n'apportent aucune « accalmie » dans un univers de déficits cumulés puisque la perte totale prévisible devrait atteindre près de 64 millions de francs. Que dire, en vérité, si ce n'est qu'une fois encore la politique de réduction des dépenses publiques demeure un vœu pieux. Seuls un monopole de fait, associé au versement de subventions, apportent la garantie de la pérennité de la SNCM et de sa filiale. C'est pourquoi il lui demande de bien vouloir lui faire état de la situation de l'entreprise et de sa filiale et des éventuelles reorientations dans la gestion comme dans la stratégie que la tutelle pourrait utilement exiger.

Texte de la réponse

La Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) a créé en 1990 la société Corsica Marittima dans le but de se préparer à l'ouverture à la concurrence de ses marchés traditionnels. Dès cette époque en effet, l'évolution de la réglementation communautaire laissait prévoir que l'accès aux trafics de cabotage entre les îles et la côte continentale d'un même État membre, encore réservé aux compagnies et aux navires nationaux, serait à brève échéance autorisé à tout navire battant pavillon d'un autre État membre. Cette perspective s'est trouvée confirmée par l'adoption du règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992. Celui-ci établit le principe de la libre prestation, en faveur des armateurs communautaires exploitant des navires immatriculés dans un État membre et battant pavillon de cet État membre, pour les services réguliers de transport de passagers et de transport par transbordeur entre le continent et les îles de la Méditerranée, à compter du 1er janvier 1999. À cette date, la Corse et la Sardaigne pourront être desservies indifféremment à partir de la France et de l'Italie continentales par des navires battant pavillon français, italien ou d'un autre État membre. Les compagnies présentes aujourd'hui dans l'un ou l'autre secteur de ce marché ont donc intérêt à consolider leur réseau commercial et à prendre position sur les autres liaisons pour étendre à terme leur part de marché ; une telle stratégie de diversification des activités et des fonds de commerce dans le métier du transport maritime de passagers requiert plusieurs années d'effort. C'est de cette analyse que procède la création de Corsica Marittima. Son activité s'exerce sur les liaisons Bastia-Livourne, Porto Vecchio-Livourne et Bastia-Genes, avec des moyens limités puisqu'il s'agit des navires de sa maison mère, affrétés pendant les plages horaires laissées

disponibles entre les voyages programmes pour le service public de continuite territoriale France continentale-Corse. La creation de cette filiale n'a pas conduit la SNCM a investir dans de nouvelles unites. Elle lui permet d'utiliser au mieux sa flotte pour rechercher une nouvelle clientele. L'objectif initial etait d'atteindre, sous un terme rapproche, une clientele de 30 a 40 000 passagers mais les premieres realisations (27 000 en 1991 et 21 000 en 1992) n'ont pu etre ameliorees, le trafic italien a destination de la Corse subissant des 1993 les effets de la devaluation de la lire. Les conflits sociaux de la SNCM ont aussi provoque l'annulation ou le report de nombreuses traversees, notamment au cours de l'exercice 1995. Simultanement, au cours de ces quatre premieres annees d'exploitation, la concurrence s'est exacerbee jusqu'a l'instauration de tarifs promotionnels en pleine saison. Cette situation a conduit recemment la compagnie italienne Navarma a reduire son activite sur le marche corse, laissant aux deux autres exploitants, Corsica Ferries et Corsica Marittima, une plus grande marge de manoeuvre. S'agissant des resultats financiers de Corsica Marittima et de leur repercussion sur les comptes de la SNCM, il convient de rappeler, en prealable, que le service public de continuite territoriale, d'une part, et les activites non subventionnees, dites « du reseau libre », d'autre part, font l'objet de comptes separes au sein de la SNCM. Les loyers d'affretement verses par la filiale a la societe mere viennent en credit dans les comptes du service public dont ils constituent un appoint de ressource et non une charge. En revanche, les pertes d'exploitation que Corsica Marittima a subies pendant les premieres annees de son existence sont integrees dans les comptes des activites internationales de la SNCM qui ne beneficent pas de fonds publics. On rappellera que les navires de la societe mere connaissent contractuellement des periodes de disponibilite entre les liaisons de la continuite territoriale et, plutot que de les laisser a quai avec leurs equipages, il a paru judicieux de les utiliser sur le « reseau libre » en versant a la societe mere des loyers calcules au prix du marche et qui couvrent tous les frais a l'exception du combustible, des droits de port et de la manutention qui sont payes par Corsica Marittima. La filiale de la SNCM a enregistre des pertes qui se sont elevees au total a 29,8 millions de francs sur les cinq premiers exercices, de 1990 a 1994, dont 18,3 millions de francs au cours des deux premieres annees. Ces chiffres s'entendent apres paiement des loyers d'affretement a la societe mere pour un montant de 14,9 millions de francs, au credit du compte du service public de la continuite territoriale. Ainsi la perte consolidee, cumulee sur les cinq ans et liee a l'activite de Corsica Marittima, s'eleve pour la SNCM a 14,9 millions de francs et non pas a 51,9 millions de francs. On peut considerer comme investissement commercial ce deficit annuel de l'ordre de 3 millions de francs, eu egard a l'importance strategique de la nouvelle activite, etant rappele que ces pertes ont ete entierement autofinancees par les activites du « reseau libre » qui sont regulierement beneficiaires. Le caractere strategique de la nouvelle activite doit s'apprécier a partir du constat que le marche maritime Italie- Corse evolue dans une fourchette de 800 000 a 1 000 000 de passagers par an contre 330 000 pour le marche Nice-Corse. Sachant que la SNCM peut s'attendre a voir la concurrence capter 100 000 passagers a Nice et son chiffre d'affaires diminuer d'environ 50 millions de francs, Corsica Marittima devrait lui permettre de compenser cette baisse d'activite. La tutelle enfin continuera a veiller a une stricte separation des comptes du « reseau libre » dont la finalite est d'obtenir dans tous ses composants la meilleure rentabilite possible dans les delais les plus rapproches.

Données clés

Auteur : [M. Griotteray Alain](#)

Circonscription : - UDF

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 39487

Rubrique : Transports maritimes

Ministère interrogé : équipement, logement, transports et tourisme

Ministère attributaire : équipement, logement, transports et tourisme

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 3 juin 1996, page 2940

Réponse publiée le : 9 septembre 1996, page 4829