
Dans les années soixante-dix, le développement économique et la manne touristique ont stimulé l'organisation des réseaux de car ferries avec les principales îles. En outre, l'intégration économique de la Grèce à la CEE (1981), le rôle économique du Maroc et de la Tunisie et maintenant la normalisation des pays de la côte adriatique ont accentué les échanges entre Etats méditerranéens. À l'exception majeure de la Grèce, les armements publics ont été très présents dans le développement des services ferry mais désormais, dans un contexte de libéralisation et de rajeunissement des flottes, l'évolution des armements privés et publics est plus instable.

Les données du marché

En Méditerranée, la non-concurrence des liens fixes est un avantage notable. Le pont de Messine pourrait naturellement modifier le marché sicilien mais la réalisation de ce projet, très contesté en Italie, est encore incertaine. Pour le Déroit de Gibraltar, des projets existent mais avec des délais encore non définis. Le rapport avec la concurrence aérienne est réglé depuis longtemps en laissant aux deux modes de transports leurs atouts et leurs faiblesses.

Les compagnies œuvrent ainsi avec moins d'inquiétude que leurs homologues d'Europe du Nord. Elles profitent même du développement de toute l'Europe du sud, alimenté par le tourisme et les fonds structurels. Ainsi, les trafics ont augmenté bien plus vite qu'en Europe du Nord. Pour les unités de fret entre 1997 et 2002, les trafics ont été quasiment doublés en Méditerranée alors qu'en Europe du Nord la croissance n'a été que de 20%¹. Pour les passagers, la croissance de l'Europe du Sud a été de 20% alors qu'en Europe du Nord les trafics stagnent.

La croissance des marchés et la nécessité impérieuse de renouvellement des flottes mises en service dans les années soixante-dix expliquent le très fort équipement des armements ferry d'Europe du Sud. Comme au nord du continent, rapidité et confort ont été des solutions pour attirer la clientèle de moins en moins apte à accepter les piètres aménagements des vieux transbordeurs.

En 2003, la plupart des armements opérants des lignes passagers de moyenne ou longue distance possédaient dans leur grande majorité une flotte jeune² : Minoan Lines et Grand Navi Veloci, 6 ans d'âge moyen; Attica Entreprises, 7 ans; la SNCM 8 ans, Trasmediterranea, 13 ans; Tirrenia, 14 ans. Si certains armements méditerranéens ont tout de même des flottes (réduites) âgées (Moby Lines, Corsica

Ferries, Anek), par comparaison, on est loin de la moyenne des flottes nord européennes qui se situent entre 17 et 20 ans d'âge moyen. En fait, l'absence de menace de lien fixe, les exigences de sécurité (notamment en Grèce), l'amélioration du confort et de la vitesse et une forte concurrence ont concouru à cette vigueur dans le rééquipement des flottes.

Les armements méditerranéens ont été très actifs dans leur acquisition des divers types de navires. Les navires sont devenus plus confortables et certains ont fait le choix du *cruise ferry* qui est néanmoins plus difficile à rentabiliser. En matière de rapidité, les NGV s'avèrent être un outil finalement difficile par leur manque de souplesse et parce qu'il subissent la hausse des carburants. Le choix gagnant semble être les car-ferries rapides (plus de 27 nœuds) pouvant effectuer des services plus ou moins longs avec des performances commerciales optimales.

La libéralisation

Le règlement du Conseil européen du 7 décembre 1992 a libéralisé le transport maritime à l'intérieur de l'Union pour les armateurs communautaires exploitant des navires immatriculés et battant pavillon d'un État membre. Le cabotage maritime intra communautaire a été libéralisé depuis le 1^{er} janvier 1993 mais les Etats du sud de l'Europe ont obtenu un calendrier spécifique de libéralisation pour le Portugal, l'Italie et l'Espagne en 1999, la France en 2001 et la Grèce en 2004.

Le règlement de 1992 reconnaît dans son article 4 qu'un Etat membre peut conclure des contrats de service public ou imposer des obligations de service public (OSP) aux armements desservant les îles.

La libéralisation s'accompagne d'une surveillance par la Commission européenne selon l'article 86 paragraphe 2 du Traité de l'UE : les états membres n'accordent que des aides compatibles avec le marché commun, ce qui aboutit à un contrôle strict du respect des règles de concurrence dans le cadre des services d'intérêt généraux.

¹ *Logistique portuaire*, juin 2003.

² Cette flotte est dans presque dans sa quasi-totalité détenue en propriété par les armements ce qui implique de lourdes politiques d'achat.

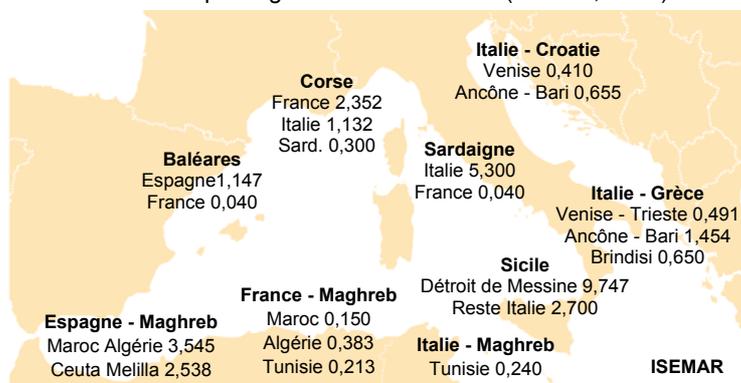
Les privatisations

En 1980, une grande partie du secteur du transbordement roulier européen était contrôlée par des intérêts publics, soit directement par l'État, soit par les compagnies nationales de chemin de fer. Seuls quelques États ne connaissaient pas l'engagement public comme la Grèce, la Finlande, la Norvège. Pour les États, il était notamment question d'assurer l'accès aux territoires insulaires alors que les sociétés ferroviaires devaient investir dans les liens courts où il existe des services de train - ferry.

Depuis une vingtaine d'années, un certain nombre d'opérateurs ont été privatisés, généralement à l'initiative de gouvernements libéraux³. Les armements "publics" restent donc peu nombreux : SeaFrance et la SNCM (France), le groupe Tirrenia (Italie), Scandlines (Allemagne - Danemark), Polferries (Pologne). L'avenir de certains de ces armements est incertain⁴.

Les trois grands pays ouest méditerranéens ont choisi des voies différentes avec la privatisation de Trasmediterranea en Espagne, le renforcement dans l'attente d'un statut pour Tirrenia, l'incertitude totale pour la SNCM en France, malmenée par la concurrence et les conflits sociaux.

Trafics de passagers en Méditerranée (millions, 2003)



La force préservée de Trasmediterranea privatisée

Devenu armement public en 1978, Trasmediterranea a perdu, en 1998, son monopole sur le transport des passagers vers les Baléares et les Canaries. La libéralisation du marché en janvier 1998 s'est accompagnée d'un appel d'offre pour le maintien du "service de navigation d'intérêt public", remporté par Trasmediterranea, mais cassé en 2001 par la Commission européenne pour non respect des règles européennes de mise en concurrence.

Le nouvel appel d'offre a été néanmoins gagné par

³ Sealink (Grande-Bretagne) en 1984, B&I (Irlande) en 1992, SweFerry (Suède) en 2000.

⁴ Cette interrogation peut être élargie au Maghreb. Très en difficultés, la COMANAV marocaine et la CNAN algérienne ont été renflouées par leur Etat respectif, qui n'ont pas abandonné l'idée de les privatiser.

Trasmediterranea en janvier 2002 qui, quelques mois plus tard, a été privatisée par un appel d'offre, remporté par un consortium regroupant divers intérêts privés dont le plus important était Acciona (55%) grande entreprise de construction espagnole.

Trasmediterranea reste dominant sur le marché des Baléares⁵ (60-70% de part de marché) face à deux armements privés (Balearia⁶, ISCOMAR) alors que sur le Détroit de Gibraltar, l'ex armement public représente un tiers de l'activité face notamment aux compagnies de ferry marocaines (COMARIT, COMANAV, Ferrymaroc) et de NGV espagnoles (FRS, Euroferry). Par ailleurs, l'ex-armement public est aujourd'hui très dynamique en s'engageant dans le fret roulier, d'une part pour le trafic de Gefco entre Vigo et Montoir mais aussi dans le cabotage méditerranéen avec une nouvelle ligne Barcelone - Livourne.

Tirrenia, attente de statut et prise de force

L'Italie possède deux grandes îles relativement peuplées où à un important trafic domestique permanent s'ajoutent de grands flux saisonniers. La liaison courte et la plus importante du Détroit de Messine est opérée par une filiale des chemins de fer italiens alors que les autres lignes vers la Sicile et la Sardaigne sont partagées entre l'armement public Tirrenia et plusieurs acteurs privés (Moby Lines, Gran Navi Veloci, Sardinia Ferries, SNAV, TTT Lines).

Le secteur privé est notamment emmené par deux armements. Grand Navi Veloci (GNV) a été fondé par Aldo Grimaldi en 1992 et s'est doté, entre 1993 et 2003, de neuf grands navires rapides. Cette politique a conduit GNV à un niveau d'endettement important et à la chute du titre en bourse jusqu'en juillet 2003. En novembre 2004, GNV (1,2 million de passagers en 2003) a été vendu au fond d'investissement britannique Permira Europe III.

A l'inverse de GNV, Moby Lines⁷ reste dans les mains de Vincenzo Onorato qui ne manque pas d'ambitions. Après avoir acquis 20% d'un petit opérateur, Enemar (Sardaigne, Istrie), il se dit prêt à reprendre la ligne de Messine des chemins de fer italiens. V. Onorato souhaite aussi, depuis 2003, introduire en bourse sa compagnie.

Détenu à 85% par l'Etat italien, le groupe Tirrenia opère de très nombreuses lignes domestiques via Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar, Toremar. Dans la perspective de l'ouverture du marché, Tirrenia a très fortement modernisé sa flotte.

⁵ Depuis la France, déjà trois tentatives de lignes ont été tentées depuis Sète dont la dernière en 2004 (Medmar).

⁶ Baléaria dont la flotte composé de NGV et de ferry plus anciens est détenue depuis 2003 par le groupe Matutes, préalablement désengagé de parts mineurs dans Trasmediterranea.

⁷ Cet armement familial (1959) a transporté, en 2003, 3,6 M de passagers (39% Sardaigne, 13% Corse, 48% Ile d'Elbe).

Il possède la flotte la plus récente avec, depuis 1999, une livraison annuelle de navires. La Commission européenne a autorisé le 16 mars 2004 les aides versées par l'Italie au groupe Tirrenia visant à couvrir les déficits d'exploitation sur la base des conventions de service public⁸. La Commission a accepté les aides versées pour les services internes et entre la Corse et la Sardaigne (intérêt local, faible potentiel de développement) mais a interdit les aides sur des services avec d'autres Etats de l'Union.

Il n'en reste pas moins que l'Etat italien, qui n'a pas fixé de date à la privatisation, a particulièrement renforcé Tirrenia, lui permettant ainsi de résister à la concurrence des armements privés. Moby ligne critique le soutien sans limites et improductif du gouvernement italien à Tirrenia mais peut aussi s'inquiéter de la confiance limitée des investisseurs envers les armements privés.

La SNCM au cœur de la tempête

La politique de "continuité territoriale" pour la Corse a été instaurée en 1976. L'Etat verse à la Collectivité Territoriale de Corse une "dotation de continuité territoriale" pour atténuer les contraintes de l'insularité dans le domaine des transports maritimes et aériens. L'autorité publique régionale définit les modalités d'organisation des transports, garantit des conditions d'accès, de qualité, de régularité et de prix.

La Collectivité Territoriale de Corse (via l'Office des Transports de la Corse) concède ces liaisons à des compagnies maritimes qui assurent l'intégralité du transport des passagers et du fret toute l'année dans le cadre du service public. Entre 1976 et 2001, la Société Nationale Corse Méditerranée⁹ a été titulaire d'une des délégations de service public. En 2002, à la suite d'un nouvel appel d'offre, SNCM et la Compagnie méridionale de navigation (CMN) ont obtenu la mission de la continuité territoriale entre Marseille et la Corse. En 2003, la SNCM a reçu 67,6 M € de compensation de service public et la CMN 28 M €.

En entrant dans le processus des subventions de la continuité territoriale (2002-2006), la SNCM s'est engagée dans la voie du déficit structurel, immanquablement associé à la nécessité de mettre en œuvre en permanence un lien maritime entre Marseille et la Corse. L'Etat s'est engagé dans une "aide à la restructuration" de la SNCM, que la Commission européenne a accepté à hauteur de 66 M € en juillet 2003 à condition d'engager un plan de restructuration (allègement de la flotte, redéploiement

d'activités, ventes d'actifs non stratégiques, réduction des effectifs).

Le destin de la SNCM est dans l'actualité depuis l'automne 2004. Les grèves ont encore plus aggravé le résultat net d'exploitation (2004 : -27,5 M €, 2003 : -12,5 M €, 2002 : -6,4 M €). Au printemps 2004, le gouvernement a lancé un processus d'appel d'offre pour engager la privatisation de la SNCM alors que certains évoquent un démembrement en laissant notamment l'activité roulière à la CMN ou CMA-CGM et la création d'un armement ferry Maghreb. La SNCM a traité 50% du marché tunisien et 29% du marché algérien en 2003.

Continent – Corse, pass. / port, part marché / armements						
	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Marseille	830 187	727 957	735 819	736 044	749 879	762 872
SNCM	89,8	88,5	87,8	80,5	77,5	78,2
CMN	10,2	11,5	12,2	19,5	22,5	21,8
Toulon	116 000	122 217	406 124	448 833	491 311	643 066
SNCM	100,0	98,2	72,4	5,5	8,0	2,4
Corsica F	0,0	1,0	27,6	94,5	92,0	97,6
Nice	697 131	779 330	787 839	903 576	886 217	782 843
SNCM	73,5	73,7	65,3	54,0	55,0	41,6
Corsica F	26,5	26,3	34,7	46,0	45,0	58,4

Sources, ORT Corse, ports et armements

La SNCM subit aussi un fort recul commercial sur les liaisons courtes de Toulon et Nice face à son concurrent Corsica Ferries (CF). Leader depuis 2002 sur le lien de Toulon, CF l'est devenu en 2004 à Nice. Sur ces liaisons, les deux sociétés bénéficient du subventionnement du prix de certains billets (aide sociale). En 2003, CF a reçu 10 M € et la SNCM 3,2 M €.

La société corse milite pour une généralisation de la subvention aux billets et non pas au service. CF est une filiale de la société Lota Maritime, elle-même détenue par la holding Lozali enregistrée en Suisse. Présent depuis 1972 sur le lien Italie – Corse et 1981 sur la Sardaigne (Sardegna Ferries)¹⁰, Lota Maritime a profité de la libéralisation de 2001 pour se positionner à Toulon et Nice avec des navires (NGV, ferry, Mega Express) sous pavillon italien.

L'armement s'est engagé dans une politique très dynamique nécessitant des besoins financiers et donc de l'endettement en absence de fonds propres. La rentabilité annuelle se base sur la forte productivité de la flotte et à terme, par la valeur des navires une fois remboursés¹¹. En 2003, Lota Maritime a réalisé 150 M € de chiffre d'affaire et seulement 88 000 euros de bénéfices alors que 2001 et 2002 s'étaient soldés par des résultats nets de -2,1 et -2,2 M €.

⁸ Tirrenia a une convention de service public en Sardaigne pour la période 1999 – 2008. En 2002, la société a dégagé un bénéfice d'exploitation de 12,4 M € en partie grâce aux 29,1 M € de la subvention de continuité territoriale.

⁹ La SNCM est une société anonyme de droit privé, dont le capital est détenu à 93,2 % l'Etat et à 6,98% par la SNCF.

¹⁰ En 2004, le groupe Lota a transporté 714 000 passagers entre l'Italie et la Corse (2/3 du marché) et 1 084 000 entre l'Italie et la Sardaigne (1/4 du marché).

¹¹ En 2003, le ratio de passagers transportés par employé était de 1990 chez Lota Maritime et 604 chez la SNCM.

Les armements grecs, les difficultés du secteur

En Grèce, le secteur intérieur du transbordement de passagers hors bac représente 15 M de passagers par an auxquels s'ajoute un marché italo-grec de 2,5 M de passagers. Traditionnellement, le marché domestique était réputé peu rémunérateur, notamment à cause de l'importance des "tarifs sociaux" et des contraintes de services réguliers imposées par l'Etat. En revanche, les armements s'étaient relativement partagés le marché et mettant en œuvre une flotte plus que vieillissante.

Le marché dynamique est le lien entre l'Italie et la Grèce. Il a été profondément bouleversé lorsque la société Attica Entreprise y a implanté un nouvel armement, Superfast Ferries et ses navires rapides pour les liaisons moyennes depuis Ancône et Bari¹². Rapidement, les autres sociétés présentes sur ces distances, Anek et Minoan, ont, elles aussi, suivi le rythme. Attica Entreprise prit aussi en 1995 le contrôle d'un autre armement, Strintzis (rebaptisé Blue Star) à la fois présent en Adriatique et en Mer Egée.

Outre la concurrence d'un outsider devenu redoutable par son effort de développement, les armements grecs devaient se préparer à la libéralisation du marché domestique prévue pour janvier 2004. Parmi les plus gros opérateurs, deux armements ont engagé une politique dynamique. Déjà détenus par de nombreux actionnaires crétois, Anek (1967) et Minoan (1972) se sont lancés dans une ambitieuse politique de prise de contrôle d'opérateurs régionaux¹³ et d'achat de navires, le tout financé par une entrée à la Bourse d'Athènes (1998).

En septembre 2003, on comptait sur 3 milliards d'euros pour l'achat d'une soixantaine de navires par les armements grecs, pour deux tiers levés auprès des banques et pour un tiers à la bourse d'Athènes. L'effort de renouvellement progressif de la flotte dans un climat de concurrence plus sein et dans la perspective de la libéralisation a été toutefois perturbé par l'accident de l'*Express Samina* du 26 septembre 2000. Suite à cette catastrophe, le gouvernement grec a décidé qu'au 30 décembre 2008 aucun navire de plus de 30 ans ne devait être présent sur le marché. Cette mesure envoyait alors 68% des ferries à la retraite.

Rapidement, la course à la capacité neuve (soutenue par les banques et le gouvernement) s'était accompagnée d'un premier mouvement de revente pour éponger les dettes. Plusieurs compagnies ont affiché des pertes d'exploitation en 2001 et 2002. Le marché a fini par sanctionner les armements avec une

chute très forte de leur valeur boursière. Certains armements sont désormais réputés fragiles et manœuvrent avec prudence. Attica Group, mené par Pericles Panagopoulos, continue sa politique ambitieuse, qui outre une place dominante en Adriatique et ses percées en Mer du Nord et en Baltique, s'intéresse aux autres compagnies. Au début de l'année 2005, Attica a acquis 9,51% de Hellas Flying Dolphins et 10% de Minoan.

Depuis quelque temps, la compagnie anglo-saxonne Sea Container très active dans plusieurs services rapides en Europe et aux Etats-Unis, souhaitait entrer sur le marché grec libéralisé. En mars 2005, J. Sherwood s'est associé le groupe grec Eugenides pour constituer un nouvel opérateur de liaison rapide dans la région du Pirée. Il est encore difficile de dire si Agean Speed Line est le premier pas de Sea Container sur un marché qu'il convoite depuis longtemps et où finalement beaucoup d'opérateurs sont des proies boursières relativement faciles.

Le secteur du ferry grec, longtemps protégé, en s'engageant tardivement et précipitamment dans la modernisation a démontré en partie la difficulté pour les armements privés de mettre en œuvre une flotte coûteuse, dans un contexte de rentabilité relativement faible d'autant plus que la desserte des petites îles relève davantage d'une mission publique que de l'économie de marché. Le système ne pouvait fonctionner avec le privé qu'avec une flotte très amortie et le "partage" du marché.

L'activité ferry n'est pas un marché véritablement captif et la libéralisation dans l'ensemble des pays a fait perdre la place dominante des armements publics. Le marché de haute saison fait l'objet d'une rude concurrence alors que celui de basse saison n'est souvent envisageable que dans le cadre de subventions publiques. Pourtant cette activité demande des investissements importants pour offrir des flottes rapides et confortables.

La question du statut est subsidiaire par rapport à la solidité globale de l'entreprise, qu'elle provienne du dynamisme d'un armateur - propriétaire ou du soutien des actionnaires (privés ou publics). Des compagnies grecques et italiennes ont montré leur fragilité par rapport à la levée d'un capital boursier lorsque les difficultés arrivent alors que d'autres compagnies évoluent avec de très faibles fonds propres pour financer des projets ambitieux visant notamment à entamer les marchés des sociétés publiques.

Paul TOURET

¹² Le lien le plus court de Brindisi restant opéré par quelques petits opérateurs avec des navires anciens.

¹³ Minoan a pris en 1999 le contrôle de 31,6% des parts de Hellas Flying Dolphins (rebaptisé Hellenic Seaways depuis), le plus important armement domestique. Anek possède des parts plus ou moins importantes dans des opérateurs régionaux DANE (Rhodes), ANEN (Ouest Crète) et NEL (Lesbos).