

Un homme, une compagnie Pascal Lota et la Corsica Ferries

Acconier sur le port de Bastia, Pascal Lota a su mener au fil des années, avec l'aide de son bras droit Pierre Mattei, un groupe¹ dans lequel Corsica Ferries France SA est devenue leader sur les trafics de la Corse grâce à la libéralisation des services de cabotage.

Par Alain Lepigeon

¹ Touship, basé au Luxembourg, jusqu'en 1998, puis Lozali, basé en Suisse.



Débuts Corsica : Dès 1973, les navires sont devenus jaunes « afin de les rendre plus visibles » selon Pascal Lota. Ici le Corsica Ferry en avril 1973. (DR - Coll de l'auteur)



2 Cet attentat intervient durant la vive polémique des « boues rouges » ; une société italienne installée près de Livourne, la Montedison, était accusée de déverser des déchets au large du Cap Corse.

Rapidement la flotte Corsica Ferries va s'agrandir avec l'achat de petits ferries nordique comme le Corsica Star (1973), le Corsica Serena (1975) et le Corsica Marina (1977). (Paul Telli)

Pascal Lota, disparu en janvier dernier, était depuis l'après-guerre un acteur du port de Bastia. Il rejoint d'abord le Comptoir insulaire de Transport, société d'accoupage, qui devient par la suite l'Entreprise générale maritime (EGM), dont il deviendra le PDG, et qui existe encore de nos jours. Le trafic vers la France continentale est alors régi par le monopole de pavillon, au bénéfice de la Transat, la Méridionale et la Someca, pour lesquels EGM officie. Les liaisons vers l'Italie sont, elles, assurées par la compagnie nationale italienne Tirrenia dont les navires sont à manutention verticale. Le trafic vers la péninsule

italienne depuis Bastia ne demande qu'à se développer grâce à la technique du roll on/roll off, d'autant que le trafic des matériaux de construction est assuré par de petits caboteurs anciens à la capacité réduite. Pascal Lota voit là une opportunité à saisir. Après avoir créé sa société en 1963, il décide d'ouvrir une ligne entre l'Italie et Bastia. Le navire, le *Corsica Express*, est exploité sous les couleurs de Corsica Line. Il s'agit à l'origine d'un paquebot danois datant de 1937, appartenant à DFDS, le *Kronprins Olav*. Transformé à Gênes en ferry (60 voitures et 600 passagers), le navire, dont la coque est bleu marine, entre pour la

première fois dans le port de Bastia le 21 mai 1968 en provenance de Gênes. Pour l'occasion, une sortie jusqu'à l'île d'Elbe sera même organisée.

Touristes allemands

L'armateur bastiais, qui escomptait capter une partie de la clientèle française, connaît des débuts difficiles, car celle-ci ne répond pas aux attentes. Ce qui n'empêche pas Corsica Line de mener déjà une politique commerciale dynamique en proposant par exemple en 1970 une réduction de 20 % aux étudiants et la gratuité de leur véhicule hors saison. Mais ce



Dans les années quatre-vingt, les nouveaux navires sont de plus grande capacité, surtout garage, comme le Corsica Serena II (1983) et les Corsica Vera ou Marina II (1986). (Paul Telli)

sont les touristes allemands et suisses qui vont permettre à la jeune compagnie de connaître son essor. Ainsi, le 20 mai 1972, s'ouvre une ligne au départ de Livourne. Corsica Line se dote pour l'occasion d'un nouveau navire, le *Corsica Ferry*, petit ferry nordique de 57 mètres (260 passagers et 50 voitures). Si l'année suivante débute avec le *plasticage*², dans la nuit du 30 au 31 janvier, de ce navire dans le port de Bastia, occasionnant une brèche dans la coque, c'est aussi l'année où un troisième navire vient étoffer la flotte. Une flotte qui se pare de jaune selon la volonté de Pascal Lota, afin « de les rendre plus visibles ». La nouvelle unité (ex *Nordek*), en provenance également de Scandinavie, prend le nom de *Corsica Star*. Pour son inauguration, Corsica Line propose une croisière du 28 avril au 1^{er} mai entre Bastia et Naples. Avec 700 passagers et 120 voitures, il permet à Corsica Line d'augmenter sa capacité sur la ligne de Livourne. C'est cette même année, alors qu'elle est devenue Corsica Ferries, que la compagnie dépasse le seuil des 100 000 passagers sur ses lignes. Une croissance va s'opérer petit à petit au cours des années soixante-dix, sans pour autant attirer la clientèle italienne, le pays étant à la fois en proie à une crise économique et au terrorisme avec les Brigades Rouges (les fameuses « années de plomb ») ; mais le succès auprès de la clientèle germanique, lui, ne se dément pas. Après les *Corsica*

Serena (ex *Tanger* - 1975), *Corsica Nova* (ex *Europe Ferry II* - 1976) et *Corsica Marina* (ex *Olau West* - 1977), Corsica Ferries fait l'acquisition en février 1979 du *Stena Germanica*, renommé *A Regina*. La compagnie bastiaise passe avec ce navire à une autre dimension, tant par les caractéristiques que par les prestations. Pour marquer l'importance de cette nouvelle unité, le navire, en provenance directe de la mer du Nord, accoste pour une courte escale à Bastia le 16 février 1979, avant de rejoindre l'Italie pour être aménagé avant la saison estivale. Lors de son inauguration, l'*A Regina* effectuera une croisière au départ de San Remo vers Ajaccio, Tunis, Malte, Taormina, Capri et Bastia, avec à son bord essen-



Depuis 1990, Corsica Ferries possède une concession de Porto Vado à Savone. (Louis Moutard Martin)

tiellement des charters allemands et français. Cette unité était prévue pour être exploitée entre décembre et avril dans les Caraïbes. Et c'est au large de Porto Rico, exploité par la filiale Dominican Ferries³, que le navire finira sa carrière, en s'échouant sur un récif le 15 février 1985. En parallèle, les lignes se développent au départ de Savone, Imperia et San Remo ; en saison, les ports d'Île-Rousse et Calvi sont touchés en plus de Bastia. La principale offre reste cependant Livourne, port le plus proche du chef-lieu de la Haute Corse.

Avec le cap des 200 000 passagers dépassé en 1978, Corsica Ferries commence à prendre un certain poids dans le trafic maritime avec la Corse.

3 Il sera remplacé par le *Corsica Viva*, devenu le *Dominican Viva*, entre 1985 et 1988, année où le navire reprend son nom initial et son exploitation en Méditerranée.

4 Le projet referra surface à trois reprises dans les années 80, sans succès, avec le *Corse*, le *Comté de Nice*, puis le *Provence*, successivement à chacun de leur retrait du service public.

Le *Sardinia Vera* et le *Corsica Express III* (ci-dessous) seront exploités en Grèce entre 2008 et 2009. (G. Koutsoukis)



L'achat des Visby et Gotland à Stena constitue une étape marquante. Les deux navires offrent des prestations supérieures. Le *Corsica Regina* transformé avant qu'il ne devienne le *Sardinia Regina*. (Paul Telli)

5 En 1989, la cour de cassation ira dans le sens de Corsica Ferries, estimant que la réglementation française pénalise les liaisons maritimes intra-communautaires, et donc la libre circulation des personnes.

6 Olbia sera supplanté en 1990 par Golfo Aranci, plus proche du continent et aux coûts moins élevés.

7 Devenus respectivement le *Corsica Marina Seconda* en 1999 et le *Sardinia Vera* en 1987.

8 Gênes, jugé trop coûteux, a été abandonné de 1982 à 1989, puis définitivement délaissé en 1997.

9 Elle sera interrompue l'année suivante.

10 Il devient en 1989 le *Corsica Regina*, puis en 1996 le *Sardinia Regina*.

L'exploitation de la ligne entre Fort de France et Pointe à Pitre ne durera que quatre mois. (DR)



L'emploi pour ses navires du pavillon panaméen entraînera un blocage par des marins de la SNCM le 1^{er} juin 1979 du *Corsica Star*. L'année suivante, ce même personnel plaide pour qu'un navire de la SNCM (le *Corse* de 1966, retiré du service) soit employé entre Bastia et l'Italie⁴. Durant quelques semaines également à la fin de 1980, la direction de Corsica Ferries suspendra ses lignes (pour la première fois depuis 1946, l'Italie et la Corse ne seront plus reliées). En effet, la CCI de Bastia, gestionnaire du port, avait décidé de taxer les passagers de la compagnie non plus au tarif du cabotage national, par dérogation, mais international. Mais devant la gêne occasionnée pour l'économie corse, Corsica Ferries

reprendra ses lignes. Ce ne sont là que de bien timides prémices d'une bataille qui s'engagera quelques années plus tard⁵...Les années quatre-vingt marquent un virage au niveau de la clientèle avec un recul de la fréquentation des touristes français et surtout allemands, en raison essentiellement du contexte politique insulaire (attentats). Le marché italien, lui, bénéficie d'une embellie économique et est au contraire en plein essor. Corsica Ferries l'exploite à travers une vaste campagne de promotion de la destination corse dans la péninsule. Mais le début de la décennie est également marqué par l'acquisition en 1981 par le groupe Lota de la compagnie italienne Trans Tirreno Express (TTE). Cela lui per-

met d'étendre ses lignes à la Sardaigne en créant la marque commerciale Sardinia Ferries. Elle exploite à compter du mois de mai 1982 le *Sardinia Nova* (ex *Espresso Olbia*) entre Livourne et Olbia⁶. La flotte des débuts se renouvelle avec les départs des *Corsica Star* (1980) et *Corsica Serena* (1981). De nouvelles unités arrivent, pour la plupart en provenance d'Europe du Nord, ainsi les *Corsica Viva* (1980 – ex *Innisfallen*), *Corsica Serena II* (1983 – ex *Europafarjan III*), puis des jumeaux achetés tous deux en 1986 à Stena, les *Corsica Marina II* (ex *Stena Nautica*) et *Corsica Vera* (ex *Stena Atlantica*)⁷. Ces deux derniers navires, toujours exploités, sont depuis les véritables couteaux suisses de la compagnie, assurant aussi bien le transport de passagers que le rôle de remorques en fonction du trafic. Le *Sardinia Vera* sera même affrété entre 2001 et 2006 par Transmanche Ferries sur la ligne Dieppe/Newhaven, puis exploité entre 2008 et 2009 par la filiale Kallisti Ferries, de même que le *Corsica Express III*, au départ du Pirée vers les îles de Naxos, Ikaria, Fournoi et Samos. Mais la crise passera par là et l'exploitation sera interrompue en juillet 2009.

À la fin des années quatre-vingt, alors qu'une liaison sur Ajaccio depuis Savone⁸ (où Corsica Ferries obtiendra une concession à partir de 1998) et



Porto Torres est expérimentée⁹, le cap des 500 000 passagers sur la Corse est franchi en 1989, année où les navires arborent sur leur cheminée la tête de Maure. Le trafic entre l'Italie et la Corse est florissant (+16,7 % en 1989) ; rien que la ligne de Livourne est supérieure en passagers à celles de la Continuité territoriale. Corsica Ferries se taille la part du lion face à la seule concurrence de l'armateur italien Navarma (plus connu sous la marque Moby Lines). En 1991, la compagnie devient pour la première fois leader sur le port de Bastia en termes de passagers. Ce développement s'explique essentielle-

ment en raison de la levée des barrières douanières qui dope le marché de la clientèle française en Italie. C'est ce qui motive la direction de la SNCM, qui reçoit cette fois l'aval des pouvoirs publics, d'exploiter, via sa filiale Corsica Maritima et en dehors de ses obligations de service public, des navires (le *Corse* et l'*Estérel*) entre Bastia et Livourne à partir de la saison 1990. Corsica Ferries anticipe en renforçant ses lignes et intensifie sa campagne publicitaire pour sa ligne de Livourne. Elle transforme également à La Spezia les jumeaux *Corsica Viva II*¹⁰ (1986 – ex *Visby*) et *Corsica Victoria*

(1989 – ex *Gotland*). Ils sont allongés de 20 mètres et reçoivent un pont supplémentaire ; ils offrent ainsi une capacité plus importante et des prestations supérieures. Ainsi, chaque été, trois compagnies se concurrencent sur la ligne la plus courte entre la Corse et le continent. Et cette concurrence est amenée à s'accroître dans les années qui suivent...

L'essor de Corsica Ferries va également pousser la direction à diversifier ses activités dans le courant des années quatre-vingt-dix. Entre 1993 et 1998¹¹, Elba Ferries assurera la desserte de l'île d'Elbe entre Piombino



La construction du premier Corsica Express sera retardée en raison des difficultés financières des chantiers Rodriguez. (DR-Coll Commandant Capoulade)

11 Corsica Ferries reviendra sur l'île d'Elbe en 2012 avec le *Corsica Express Seconda* entre Piombino, Portoferraio et Bastia.

12 420 passagers et 40 voitures.

Le Corsica Express II sur Nice en 1996 marque les débuts de Corsica Ferries sur les liaisons entre le continent français et la Corse. (A. Lepigeon)



L'exploitation des deux premiers Mega Express à Toulon constituera la réponse de Corsica Ferries à la délégation de service public au départ de Marseille. (A. Lepigeon)

et Portoferraio, d'abord avec l'*Elba Nova* (1992 – ex *Östersjön*), puis l'*Elba Express* (1995 — ex *Madikera*), catamaran en aluminium de 50 mètres¹². Mais un trafic plus exotique va être expérimenté avec Caribia Ferries, chargée d'exploiter un navire entre Pointe-à-Pitre et Fort-de-France. Pour l'occasion, le *Sardinia Viva* deviendra le *Caribia Viva*. Il effectuera la desserte des deux ports antillais entre le 12 novembre 1993 et le 26 mars 1994. L'exploitation sera interrompue en raison de conflits avec les dockers locaux pour la manutention du fret roulant et d'un montant de droits et taxes jugés

excessifs. De retour en Europe, le navire sera affrété en novembre 1994 par Meridian Ferries sur la ligne entre Boulogne et Folkestone et prendra le nom de *Spirit of Independance*. La ligne faisant rapidement faillite, le navire rejoindra La Spezia pour y être désarmé, avant de trouver un acquéreur en 1998.

La libéralisation du cabotage

Le 7 décembre 1992 marque une date historique dans la vie de la Cor-

sica Ferries avec la libéralisation par la réglementation européenne des services du cabotage en Europe à compter du 1^{er} janvier 1999. Cela signifie pour ses dirigeants la possibilité de côtoyer les compagnies d'État sur un pied d'égalité, et plus particulièrement la SNCM¹³ au départ du continent français, sous condition de déléguer le pavillon panaméen au profit d'un européen (ce sera le pavillon Italien bis).

Cette modification de la réglementation va coïncider avec les débuts de l'ère de la vitesse. À cette époque, les progrès de la technique dans les différents domaines de l'industrie navale permettent d'envisager la mise en service de navires rapides transportant des véhicules, condition indispensable pour exploiter ce type d'unité sur la Corse, afin de se présenter comme une alternative sérieuse à l'aérien. La perspective de 1999 incite Corsica Ferries à offrir de nouveaux navires et la solution la plus simple à cette époque consiste à mettre en service des navires rapides (à l'époque, le baril est à 14 dollars). Deux lignes s'y prêtent : Nice vers la Corse (sous pavillon français) et Civitavecchia vers Golfo Aranci en Sardaigne (sous pavillon italien). À l'origine, Monaco devait être le départ de la ligne vers la Corse en raison de frais portuaires moindres, mais la compagnie s'est vue essuyer un refus de



Le Mega Express IV sera exploité quelques semaines avant que sa partie arrière soit transformée sur le modèle du Mega Express. (Paul Telli)



la Principauté, peu désireuse de voir débarquer des touristes d'un ferry. Sur le plan technique, elle se tourne vers les chantiers italiens Rodriguez, afin de construire un premier navire monocoque rapide, de type Aquastrada, dont la mise en service est prévue pour 1995. Mais elle sera reportée d'un an en raison des difficultés financières du groupe auquel appartenait le chantier. Celui-ci étant dans l'indisponibilité d'achever la construction, la coque sera « enlevée » afin d'être terminée aux chantiers INMA (Industrie Navale Meccaniche Affini) de La Spezia. Ces mêmes chantiers mettront également

sur cale deux autres unités identiques, qui seront terminées pour la saison estivale 1996. La SNCM ayant dû elle aussi reporter d'un an l'exploitation de ses NGV (en raison de modifications obligatoires à apporter sur leurs portes d'étrave suite à l'accident de l'*Estonia*), les deux armements se retrouvent pour la première fois directement face à face sur un port de la continuité territoriale, Nice. Ainsi, le *Corsica Express II* entre en service au départ de la cité azurienne le 6 juillet 1996. Alors que le *Corsica Express* est affrété au Venezuela, le *Corsica Express III* est exploité entre Civitavecchia et Gof-

Aranci en Sardaigne. Ces navires sont capables de transporter 500 passagers et 150 voitures en 2 h 45 entre Nice et Calvi. Mais au-delà de la performance technique, l'exploitation de ce navire marque un précédent qui revêt une importance capitale. Corsica Ferries démontre qu'il est possible d'assurer des liaisons régulières sans recours à des subventions. Le précédent est créé, dans la perspective de 2001, moment où l'Assemblée territoriale de Corse aura défini le cahier des charges de délégation de service public des liaisons maritimes, soumis à appel d'offres européen. Le 18 mars 1999 constitue une



Le succès rencontré sur Toulon et Nice va pousser Corsica Ferries à mettre en service quatre navires en quatre ans : les Mega Express III (2004), Mega Express IV (2006), Mega Smeralda (2008) et Mega Express V (2009)

L'arrivée de Corsica Ferries à Toulon va faire du port varois le premier port à passagers à destination de la Corse. (A. Lepigeon)

Dès 2004, Corsica Ferries devient le premier opérateur entre la France continentale et la Corse. (A. Lepigeon)



étape supplémentaire avec l'exploitation d'un car-ferry classique toujours depuis Nice, le *Corsica Regina*, sous pavillon italien bis, comme le lui autorise la réglementation européenne depuis le 1^{er} janvier 1999. Cette exploitation s'opérera à raison de six rotations hebdomadaires (quatre sur Bastia et deux sur Calvi). Outre des ambitions affichées pour l'échéance de 2001, Corsica Ferries positionne un ferry en avant et après saison pour pallier les problèmes météo rencontrés par les *Corsica Express*. Afin de faire face à ses ambitions et s'imposer, l'entreprise déplace sa stratégie commerciale, ses moyens humains et matériels sur le marché français.

Outre la dépendance météo et une certaine vulnérabilité mécanique, ces navires rapides sont également gourmands en carburant, ce qui pousse Corsica Ferries à étudier un autre type de navires, en partant toujours du postulat que la clientèle privilégie la vitesse, tout en exigeant la fiabilité du service. C'est ce qui va dicter la conception des *Mega Express*, réponse au futur appel d'offres de 2001. La vitesse minimale de 27 nœuds est retenue, car elle permet d'avoir des navires plus importants, donc de plus grande capacité et de plus grand confort. Pouvant naviguer par mauvais temps, alors que les navires rapides sont immobilisés, et naviguant plus vite que les ferries clas-

siques, leur capacité de tenue à la mer a également été particulièrement étudiée. Ainsi, les stabilisateurs réduisent l'amplitude de roulis de 90 % dès que le navire atteint 23 nœuds. Ces navires pourront effectuer à la fois des traversées de nuit sur les trajets longs et des traversées de jour sur les trajets plus courts, croisant ainsi les lignes entre l'Italie et la France. Une étude est ainsi commandée à l'architecte norvégien Delta Marine (concepteur des Superfast). Leur construction est confiée aux chantiers Orlando de Livourne pour une livraison prévue en 2001¹⁴. En attendant cette échéance, les résultats sur Nice sont en constante augmentation et atteignent 217 000 passagers

en 2000. En parallèle, les résultats sur les lignes italiennes sont au diapason avec 600 000 passagers transportés sur la Sardaigne (ce qui en fait la première compagnie non subventionnée sur ce trafic) et 858 000 passagers entre la Corse et l'Italie (soit 70 % de part de marché).

Corsica Ferries à Toulon

L'objectif est clairement affiché par son directeur général Pierre Mattei en mai 2001 : « Devenir leader sur les marchés corse et sarde, ouverts à la concurrence, sans que les subventions ne faussent le jeu des échanges ».

Pour parvenir à cet objectif, les navires jaunes ont commencé à accoster à Toulon à partir du 19 décembre 2000, au lieu du 2 avril 2001 comme initialement prévu. Les rotations étaient, au début, bihebdomadaires sur Bastia, assurées par le *Sardinia Regina*, avant la mise en service des *Mega Express* (avec huit rotations par semaine sur Bastia et Ajaccio) en 2001¹⁵. Corsica Ferries tient ainsi à démontrer, avant l'attribution de la première DSP, la possibilité d'assurer des rotations depuis le port varois sans recours au subventionnement. Corsica Ferries considère que ce port occupe une position stratégique, gage d'économie sur le compte d'exploitation (Ajaccio est à 150 milles et Bastia à 180), et



qu'il offre plus de facilité que Nice aux passagers qui descendent du couloir rhodanien.

Alors qu'elle mène son offensive sur Toulon, Corsica Ferries décide finalement en avril 2001 de ne pas répondre à l'appel d'offres de la première DSP pour la desserte maritime de la Corse. Sa stratégie s'avère payante à plus d'un titre. D'une part, dès la première année, 461 000 passagers et 145 000 voitures transiteront par Toulon sur les navires jaunes. D'autre part, ce port est dorénavant séparé de Marseille dans le cadre du service public. En effet, Corsica Ferries vient de démontrer qu'il ne saurait y avoir appel d'offres, car le marché pourvoit de lui-même à la desserte de la ligne. Par conséquent, le port varois ne fera l'objet de 2002 à 2014 que d'obliga-

tions de services publics « au niveau le plus faible possible » (selon les termes de la Commission européenne), assorties d'une compensation appelée « aide sociale » d'un montant initial de 15 par passagers¹⁶. S'appuyant sur une politique commerciale agressive (certains passages en 2002 seront proposés à 5), l'ascension de Corsica Ferries au départ de Toulon va être fulgurante. Dès 2002, la compagnie transporte 1,6 million de passagers sur la Corse au départ du continent italien comme français et la barre des 2 millions est franchie en 2005. L'année suivante, trois millions de passagers auront emprunté les bateaux jaunes, toutes lignes confondues. Cette croissance s'accompagne bien évidemment par un investissement dans la flotte durant ces mêmes années.

Légende

¹⁴ Si quatre navires étaient prévus à l'origine, deux seront construits.

La concurrence entre Corsica Ferries et SNCM se manifestera souvent par la voie des tribunaux. (A. Lepigeon)

¹⁵ Le *Mega Express* est présenté officiellement le 31 mars 2001 à Bastia alors que le *Mega Express 2* est livré le 13 juin 2001 par ses chantiers.

¹⁶ Dont les critères d'attribution seront assez larges.



Le *Caribia Viva*, affrété, deviendra quelques mois le *Spirit of Independence*, affrété par Meridian Ferries (Michel Prudhomme)

En 2015, Corsica Ferries aura investi dans deux navires, le *Silja Festival*, devenu le *Mega Andrea* (ci-dessous) (Louis Moutard Martin), et le *Superstar*, futur *Mega Express VI*. (Marc Ottini)



Ainsi seront mis en service en l'espace de quatre ans quatre car-ferries de grande capacité : les *Mega Express III* (ex *Ariadne Palace One* en juin 2004), *Mega Express IV* (ex *Spirit of Tasmania* en novembre 2006), *Mega Express V* (ex *Phoenix Express* en mai 2009¹⁷) et *Mega Smeralda* (ex *Color Festival* en juin 2008). Ce dernier, contrairement aux trois qui l'ont précédé, a une vitesse inférieure à 26 nœuds (22 nœuds). Il offre par contre de plus grandes prestations (au standard des ferries de la Baltique d'où il provient). Son investissement

correspond à un besoin d'offrir plus de cabines sur Toulon pour les traversées de nuit. Il permet également de proposer des produits touristiques (escapades à l'île d'Elbe ou réveil-lon). Il servira notamment de salle de presse lors des trois étapes en Corse du Tour de France 2013. Ce développement va aller de pair avec une volonté de consolider la capacité en fret. Le groupe Lozali fera ainsi l'acquisition en octobre 2008 de la majorité du capital de la compagnie italienne Stradeblu. Jusqu'en 2011, les rouliers de cette compagnie relieront Savone

à la Sardaigne et la Sicile. Mais la crise passe par là : alors que Stradeblu avait un contrat avec Fiat pour le transport de véhicules neufs, l'usine du constructeur à Termini Imerese en Sicile ferme en 2011 et le trafic sur la Sardaigne chute. Stradeblu est mise en liquidation le 19 juillet 2012. À la même époque (mars 2010), Corsica Ferries signera également un partenariat avec Grande Navi Veloci (GNV) afin de commercialiser en commun leurs services respectifs, ce qui représente un réseau de 27 lignes sur six pays avec vingt-cinq navires, soit un



¹⁷ Le navire a été acquis en septembre 2006 au Japon. Sa transformation par des chantiers de Mesine, puis de Gênes, aura été retardée. En raison de l'importance des modifications apportées, le navire a été reclassifié comme neuf.

total de 17,9 millions de places. Mais à la suite du rachat de GNV par le groupe Aponte, le partenariat s'est achevé en 2011.

Corsica Ferries va donc devenir le leader incontesté sur la Corse, à la fois sur les trafics passagers et fret (Italie et France réunies). Cette position dominante va aller de pair avec le lent et inexorable déclin sur le trafic avec le continent français de la SNCM, son principal concurrent. Les années 2000 seront le théâtre d'une lutte qui trouvera plus souvent son terrain d'expression au tribunal administratif ou au tribunal européen. Corsica Ferries multipliera ainsi les procédures, s'appuyant essentiellement sur le droit européen, défendant la libre concurrence et dénonçant les subventions pour un service qu'elle estime pouvoir assurer sans aides publiques. C'est à la suite de ses plaintes et recours que la SNCM sera mise en demeure de restituer la somme de 440 millions d'euros, jugés indûment perçus, ce qui entraînera le dépôt de bilan de la compagnie marseillaise en novembre 2014. Cette nouvelle situation sur le trafic a donné des ambitions supplémentaires à l'armateur bastiais. De nouvelles lignes vont ouvrir pour la saison 2016 vers Porto-Vecchio (jusqu'à là jamais desservi) et vers la Sardaigne depuis



Toulon et Porto-Vecchio. Deux nouveaux navires ont également été acquis en 2015 : le *Mega Andrea*¹⁸ (ex *Silja Festival*) et le futur *Mega Express VI* (ex-*Superstar*), mis en service en 2017.

Au moment du décès de son fondateur, Corsica Ferries a pris une dimension qu'elle n'a jusque-là jamais connue. Sa flotte est maintenant composée de 13 navires, ce qui la place au cinquième rang mondial des compagnies de ferries en capacité de transport de passagers. Trois millions et demi de passagers ont été trans-

portés sur toutes les lignes en 2015 et Corsica Ferries représente 83 % de parts de marché pour les liaisons entre la France continentale et la Corse. Elle s'est appuyée pour cela sur une politique commerciale agressive, des choix avisés pour sa flotte (notamment avec la construction de ses deux premiers *Mega Express*), le tout en s'appuyant sur la réglementation européenne (grâce à un service juridique actif) qui lui a permis de contester avec le succès que l'on sait la suprématie des compagnies d'État, française comme italienne. ■

Entre 2008 et 2011, Corsica Ferries tentera de développer ses moyens en exploitant les rouliers de Stradeblu, ici le *Strada Corsa* (Marc Ottini)

¹⁸ Le navire porte le nom d'*Andrée*, la femme de Pascal Lote, décédée en 2012.



Les *Corsica Marina Seconda* (ci-contre) et *Sardinia Vera*, après trente ans d'exploitation sont les véritables couteaux suisses de la compagnie. (A. Lepigeon)