

T1.5.12 - Mise à jour de l'”Analyse comparative de dessertes maritimes dans le cadre de la continuité territoriale en perspective GECT”

09/2017

Office des Transports de la Corse



Analyse comparative de dessertes maritimes dans le cadre de la continuité territoriale en perspective GECT



- **Espagne**
- **Ecosse**
- **Québec**
- **Colombie-Britannique**
- **Danemark, Suède, Grèce**
- **Conclusion**

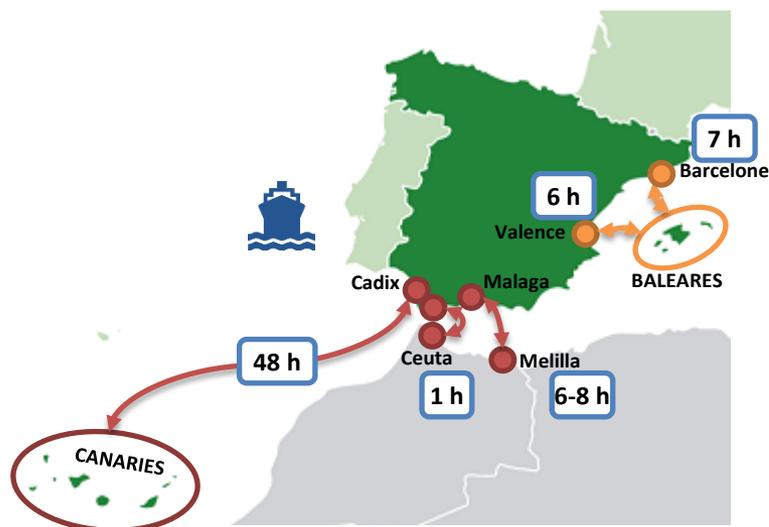


- Nos recherches dans le temps imparti, n'ont pas permis d'identifier de compagnie régionale de ferries actuellement active dans l'Union Européenne sur une distance équivalente à la route reliant la Corse au continent français.
- Sont présentées dans les pages qui suivent des exemples dans le cadre communautaire d'organisation mixte public / privé (Ecosse) ou de compagnies privatisées (Espagne).
- Les exemples canadiens (Québec et Colombie Britannique) montrent l'intérêt et les difficultés des autorités provinciales concernant des dessertes régionales publiques sur des lignes de distance comparable (Basse-Côte-Nord et Îles de la Reine Charlotte).
- Quelques éléments du Nord (Danemark, Suède) et du Sud (Grèce) de l'Europe illustrent l'organisation des lignes de ferries nationales.



ESPAGNE





- Le Décret royal n° 1516/2007 fixe le régime juridique des lignes régulières de cabotage maritime (notamment information) et les lignes d'intérêt public (notamment fréquences et durée minimales) sous « obligation de service public » ou « contrat public ».
- Un contrat de 37,35 M€ a été passé pour les 3 « lignes d'intérêt public » entre la Péninsule Ibérique, Les Canaries, Ceuta et Melilla en 2015-2017.

1917

1978-2002

2002-2007

2011

2015-2017

Faits marquants



- Naissance de Trasmediterránea



- Nationalisation** de Trasmediterránea, privatisée et rachetée en 2002 par le groupe Acciona

— TRASMEDITERRANEA
— ACCIONA —

- Attribution des 4 lignes maritimes d'intérêt public (durée 5 ans) réparties par façade : Canaries, Baléares, Ceuta & Melilla
- Décret royal n° 1516/2007 fixant à 2 ans minimum la durée d'une Obligation de Service Public (OSP)

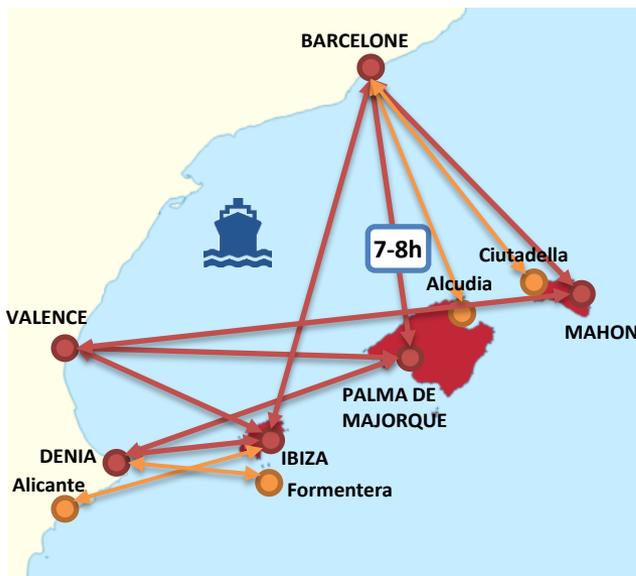
- Appel d'offre de lignes sous OSP pour les Baléares infructueux

- Attribution des lignes d'intérêt public Canaries, Ceuta et Melilla à Trasmediterránea



Fortuny (photo Trasmediterranea)

Routes	Melilla / Malaga, Almeria et Motril
Fréquences	<p>Desserte quotidienne dans le cadre de la ligne d'intérêt public (Trasméditerranéa) Départ Melilla : 0h30 ou 14h Arrivée Malaga : 6h45 ou 20h Départ Malaga : 14h30 ou 23h (dimanche) Arrivée Melilla : 20h45 ou 07h (dimanche) Départ Melilla : 15h Arrivée Almeria : 20h30 Départ Almeria : 00h Arrivée Melilla : 08h</p> <p>Dessertes additionnelles privées vers Motril (Naviera Armas) : 6 j par semaine</p>
Moyens nautiques	<p>2 navires ferry ou RoPax (670-1000 PAX / 140-148 VL / 1300-1500 ml)</p>
Statistiques	<p>Malaga : 215 300 PAX / 26 500 VL Almeria : 243 700 PAX Motril : 312 700 PAX (2014)</p>
Contrat	<p>DSP pour la « ligne d'intérêt public » d'une durée de 2 ans renouvelables une fois accordée à la compagnie Trasméditerranéa Contractuellement, navires de moins de 15 ans, 300 PAX, 270 VL. Minimum 3 A/R par semaine. Tarifs maximum réglementés.</p>
Compensation	15,4 M€ prévus pour 2 ans [2015-2017] mais attribué à 7,6 M€ à Trasméditerranéa
Historique	cf. page précédente



SF Levante



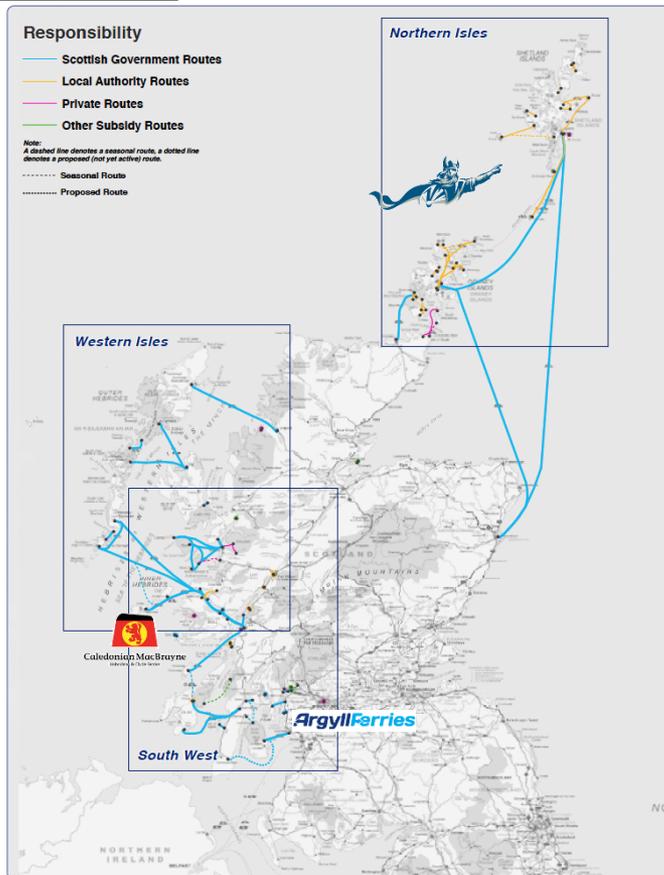
- Les îles Baléares sont également desservies par de nombreuses compagnies aériennes provenant de plusieurs aéroports espagnols et de toute l'Europe.

Routes	<p>8 routes sous obligations de service public :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Barcelone / Palma de Majorque - Valence / Palma de Majorque - Denia / Palma de Majorque <ul style="list-style-type: none"> - Barcelone / Ibiza - Valence / Ibiza - Denia / Ibiza - Barcelone / Mahon - Valence / Mahon <p>De nombreuses autres dessertes de la Péninsule ibérique librement organisées.</p>
Fréquences	<p>Même en hiver, les fréquences réelles sont largement supérieures aux OSP, ex. Palma dispose de 14 traversées par semaine sur Barcelone, 18 sur Valence avec Balearia ou Trasméditerranéa, 7 sur Denia avec Balearia</p>
Moyens nautiques	<p>Ferries (900-1300 PAX / 120-195 VL / 1650-2000 ml) et navires rapides ou rouliers (3400 ml)</p>
Statistiques	<p>Palma : 805 000 PAX (2014), dont 337 000 de Barcelone, 248 600 de Valence, 67 000 de Denia, et 170 000 véhicules</p>
Contrat	<p>Selon les appels d'offres sous OSP d'une durée de 2 ans, minimum 3 A/R par semaine sur chaque route</p>
Compensation	<p>Aucune actuellement</p>
Historique	<p>Dans le passé les contrats sous OSP avaient une durée de 5 ans, Le dernier appel d'offres de lignes sous OSP en juillet 2011 A raccourci la durée à 2 ans, et n'a obtenu qu'une réponse. Depuis les lignes sont opérées dans un cadre de libre marché.</p>



ECOSSE

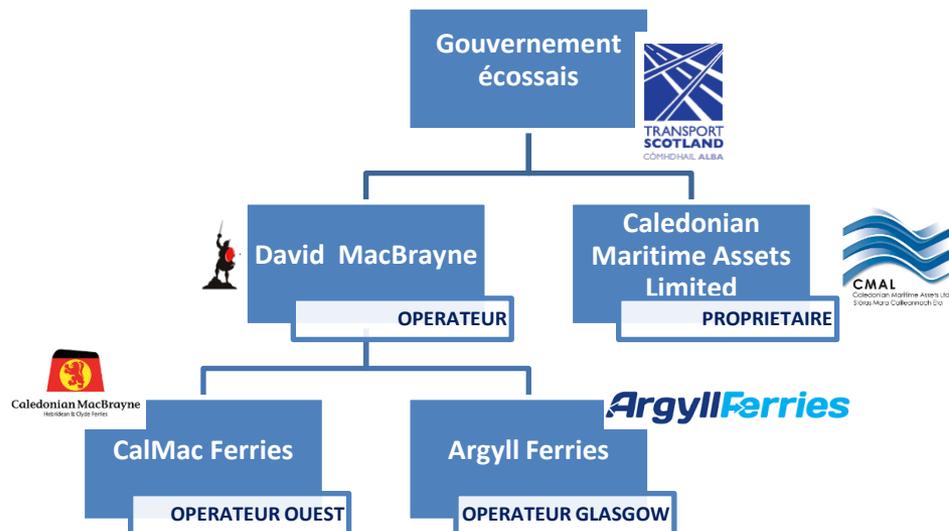




- Le Gouvernement écossais subventionne les opérateurs de la côte Ouest et vers les Îles du Nord à travers des contrats de service public.
- Depuis 2006, à la demande de l'Europe pour une concurrence équitable, une séparation a été effectuée entre les opérateurs et les propriétaires des navires et infrastructures.
- La société publique écossaise Caledonian Maritime Assets Limited (CMAL) est propriétaire de 31 navires (tous les ferries sauf un) et de 24 ports de la côte Ouest.
- Après appel public à la concurrence, les services vers l'Ouest (Clyde et Hébrides) [2013-2016] et la courte liaison en périphérie de Glasgow [2011-2017] sont opérés par des filiales de la société publique David MacBrayne.

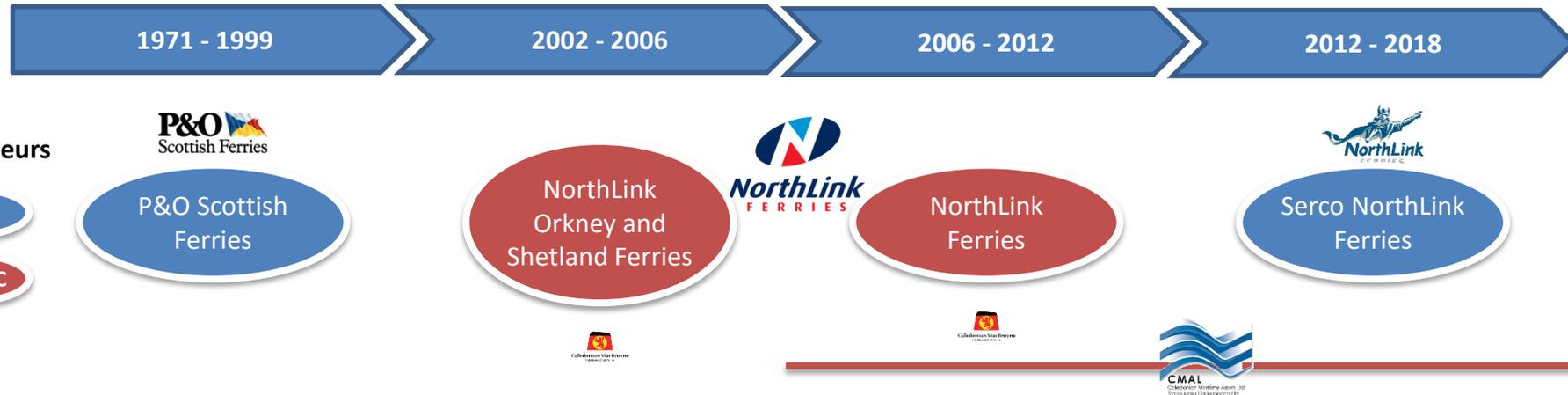
7,8 M PAX et 2,6 M véhicules transportés par les ferries écossais en 2013

- Les services du Nord sont détaillés en page suivante.
- En complément, de nombreux autres services locaux sont proposés par des opérateurs privés ou via les collectivités locales.
- Depuis 2008, le Gouvernement met en place une « tarification équivalente à la route » (RET) sur certaines dessertes courtes.
- Les personnes âgées résidentes des îles ont droit à 2 A/R piétons par an.





	MIXTE	FRET
Routes	cf. carte ci-contre	cf. carte ci-contre
Fréquences (Shetland seulement)	1 A/R Aberdeen / Lerwick par jour dans chaque sens toute l'année Départ Aberdeen : après 17h (via Orkney) ou 19h (direct) Départ Lerwick : après 17h30 (via Orkney) ou 19h (direct) Arrivée Aberdeen : avant 07h Arrivée Lerwick : avant 07h30	2 A/R par semaine 
Moyens nautiques	2 RoPax (capacité 600 PAX / 450 ml) 1(+1 en été) RoRo (capacité 1050 ml)	Porte conteneurs (290 EVP)
Statistiques	283 000 PAX / 56 000 VL en 2013 pour ≈37,5 M€ de subventions	
Contrat	La desserte s'effectue par Serco NorthLink Ferries (compagnie privée) dans le cadre d'un contrat public de 6 ans [juillet 2012 - avril 2018], avec des navire RoPax fournis par la société publique CMAL . Les Orkneys sont également desservies par des lignes privées (2 toute l'année + 1 en été).	Un service additionnel de fret est opéré par Shetland Line 1984 Ltd dans le cadre d'un contrat de 6 ans [mai 2008 - 2014]
Compensation	243 M€ (≈ 320 M€) pour 6 ans	max 750 000 £ (≈987k€) pour 165 000 t par an
Historique	cf. page suivante	Le service est actuellement opéré hors subventions



Faits marquants			
<ul style="list-style-type: none"> Alors que le service était opéré par P&O Ferries depuis 1971, après le rachat de la compagnie historique <i>North of Scotland, Orkney & Shetland Steam Navigation Company</i> (en service depuis 1875), le Gouvernement la ligne a décidé d'attribuer la ligne par appel public à la concurrence 	<ul style="list-style-type: none"> Joint venture de Caledonian MacBrayne et RBS, NorthLink Orkney & Shetland Ferries est attributaire du service Elle fait défaut en 2003, notamment face à la concurrence et aux coûts de fonctionnement L'Ecosse refinance provisoirement le service 	<ul style="list-style-type: none"> Création de la CMAL, propriétaire public des navires Caledonian MacBrayne crée une nouvelle compagnie NorthLink Ferries, attributaire du service pour 6 ans 	<ul style="list-style-type: none"> Initialement dégroupés, les 2 services (Orkneys et Shetlands) sont joints devant le faible nombre de réponses, et attribués à Serco qui utilise les navires de son prédécesseur Shetland Lines a fait appel (candidat sur le fret) mais a été débouté

QUÉBEC





La Société des Traversiers du Québec est une entreprise publique créée en 1971 pour :

- ✓ le désenclavement des populations insulaires ;
 - ✓ le transport des travailleurs et des étudiants ;
 - ✓ l'approvisionnement des régions de la Basse-Côte-Nord, de l'île d'Anticosti et des Îles-de-la-Madeleine.
- 9 traversées (ronds bleus sur la carte ci-contre) sont exploitées par la STQ via une flotte de 18 navires, alors que 3 dessertes et 2 lignes maritimes (triangles verts) sont exploitées en partenariat le privé
 - En 2014-2015, la STQ a effectué 115 888 traversées pour près de 5 millions de passagers et 2,5 millions d'équivalents VL.
 - Les traversées locales sont gratuites ou avec un tarif encadré. La STQ autofinance à 35% les traversées qu'elle exploite. La STQ a reçu 89,2 M\$ (~58 M€) de subvention du Québec en 2014, pour un déficit d'exploitation avant subvention de 93 M\$.



Faits marquants				
1971-1981	2001	2007	2009	2013-2014
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Création de la Société des Traversiers du Québec en relais d'une entreprise privée entre Québec et Lévis qui souhaitait cesser ▪ Nationalisation de 5 traversées, confiées à la STQ 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dévolution par le Gouvernement du Québec de 10 quais 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Maintien de la STQ en tant que société d'Etat et optimisation de la gouvernance et de la tarification 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Transfert par le Gouvernement de la responsabilité de la desserte des Iles-de-la-Madeleine (exploitée par une société coopérative insulaire) et de la Basse-Côte Nord (cf. p. suivante) ▪ Dévolution du reste des quais et appontements 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Test de desserte 12 mois sur 12 vers Anticosti et la Basse-Côte-Nord



NM Bella-Desgagnés (photo relais Nordik)

- La mise en service depuis 2013 du nouveau navire le NM Bella-Desgagnés soulève un vent de critique de la part des usagers, car ses pannes à répétition entraînent retards et annulations.
- Sa taille ne lui permet pas d'accoster sur les plus petits quais de la desserte.
- Par ailleurs il ne navigue pas dans les glaces.
- Pour la fin de l'année 2015, l'ancien Nordik Express (268 PAX / 60 EVP) a été remis en service

- Faute de route, les 5000 habitants de la Basse-Côte-Nord ne sont desservis que par voie maritime ou aérienne.

Routes	Rimouski (côte Sud) / Blanc-Sablon (village le plus à l'Est du Québec) via l'île d'Anticosti et 8 municipalités de la Basse-Côte-Nord
Fréquences	Desserte hebdomadaire d'avril à janvier Durée : 7 jours Départ Rimouski : lundi 22h Arrivée Blanc-Sablon : vendredi 6h (automne) ou 07h45 (printemps - été) Départ Blanc-Sablon : vendredi 11h (automne) ou 12h15 (printemps - été) Arrivée Rimouski : lundi 09h30 (automne) ou 10h45 (printemps - été)
Moyens nautiques	1 navire mixte (capacité 381 PAX / 125 conteneurs EVP) 12,5 nœuds
Statistiques	2014-2015 : 42 trajets / 13 500 PAX / 18 380 t
Contrat	Liaison de service maritime de passagers et marchandises exploitée par Relais Nordik (filiale du Groupe de transport maritime Desgagnés). Contrat de 10 ans [2011-2021] signé par le Ministère des Transports, qui pourrait être étendu à 13 ans (2024)
Compensation	Subvention de 15 M\$ (≈ 9,8 M€) pour la desserte maritime de la Basse-Côte-Nord
Historique	Contrat signé par le Ministère des Transports en 2008. En 2013 et 2014, le Gouvernement du Québec a essayé de prolonger la desserte sur 12 mois mais le navire en service ne le permettait pas (cf. ci-contre).

COLOMBIE-BRITANNIQUE

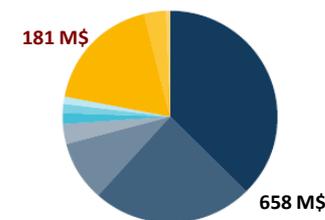




Créée en 1960 pour desservir les habitants de cette Province occidentale du Canada, BC Ferries est le plus grand opérateur de ferries au monde.

Elle offre toute l'année des services aux passagers et véhicules sur 24 lignes depuis 47 terminaux sur le continent et les îles de Colombie-Britannique. Sa flotte compte 34 navires.

- En 2015, BC Ferries a transporté 19,8 millions de passagers et 7,7 millions de véhicules.
- Les prix maximaux sont fixés chaque années par la Province de Colombie Britannique.
- 78,4% des recettes de BC Ferries proviennent directement des services fournis (en 2015), le solde soit 181 M CAD\$ [≈118 M€] provient de subventions provinciales et fédérales.



- VEHICLE TARIFF
- PASSENGER TARIFF
- CATERING & ON-BOARD
- SOCIAL PROGRAM FEES
- RESERVATION FEES
- FUEL SURCHARGES
- OTHER REVENUE
- FERRY TRANSPORTATION FEES
- FEDERAL-PROVINCIAL SUBSIDY
- OTHER GENERAL REVENUE



Avant 1960

1960

2003

Faits marquants

▪ Hudson Bay Company, Canadian Pacific Railway et autres compagnies privées opèrent sur les côtes

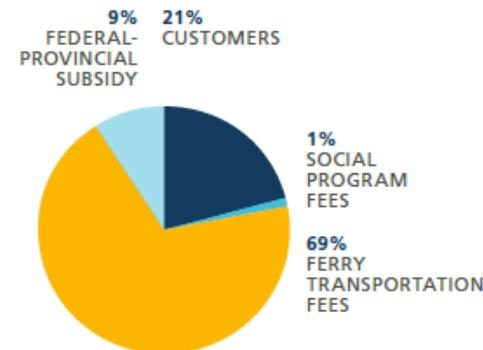
▪ Création de la **British Columbia Toll Authority Ferry System** pour un « service fiable et durable »

- Création de **British Columbia Ferry Services Inc.** société commerciale indépendante (dont l'actionnaire unique est la Province)
- Contrat de service de 60 ans entre BC Ferries et la Province



Northern Expedition (photo BC Ferries)

Routes	Prince Rupert (continent) / Skidegate (Îles de la Reine Charlotte)
Fréquences	3-5 A/R par semaine (1 ^{er} juillet – 1 ^{re} semaine de septembre) 2 A/R minimum (hors saison) Départ : 10h ou 22h / Arrivée : 17h ou 07h
Moyens nautiques	2 RoPax (capacité 600 PAX / 100-130 équiv. VL) 21 nœuds 40 membres d'équipage
Statistiques	2014 : 35 500 PAX / 14 400 équiv. VL
Contrat	Compagnie publique commerciale 139 A/R contractuels au minimum
Compensation	Compensation publique sur cette route : 192 k\$ [126 k€] par A/R, soit un maximum de 26,8 M\$ [17,5M€] Sur cette route, les compensations publiques représentent la majorité (79%) des recettes et seulement 21% viennent des usagers (cf. schéma ci-dessous pour l'ensemble des 2 routes du Nord)
Historique	cf. page précédente



DANEMARK, SUÈDE, GRÈCE



Pays	DANEMARK	SUEDE	GRECE
Lignes	65 routes nationales + 25 routes internationales Desserte de l'île de Bornholm : 2 routes de 40 milles (2-5 traversées par jour) et 100 milles (1 par nuit)	63 liaisons continentales en continuité routière. Desserte de l'île de Gotland (100 km) dans la Baltique	365 routes, dont 84 subventionnées par l'Etat, 30 locales et 242 concurrentielles. Forte saisonnalité (août = 23% du trafic PAX)
Propriété des navires	Majorité publique (collectivité locale), mais le dernier appel d'offre pour la desserte de l'île de Bornholm a demandé aux candidats de fournir les navires [note : l'Etat possède des parts dans la société retenue].	Publique pour les ferries « routiers » Privée pour la desserte de Gotland : 2 RoPax	100% privée Nombreux navires récents et rapides.
Exploitation des navires	Généralement privée, via appel d'offre	Publique pour les liaisons « routières » Privé pour la desserte de Gotland	100% privée
Contrat	Contrats de DSP de 5 + 1 ans depuis 1997 Appel d'offre en cours pour une durée de 10 ans : 2018-2028	Obligation de service public avec 5 A/R par semaine. Les discussions pour les futurs appels d'offre portent sur la séparation entre la fourniture et l'exploitation des navires, voire une totale dérégulation	Age maxi des navires 30 ans (loi nationale)
Compensation	18,4 M€ par an pour île de Bornholm dans les anciens contrats. Provision de 41 M€/an dans l'appel d'offre en cours.	46,4 M€ /an de subvention pour la desserte de Gotland (passagers et fret) en 2009	Taxe de 3% sur les billets pour péréquation avec les lignes moins rentables. 80 M€ de subventions globales (2011)



Carte : Destination Bornholm



Carte : Destination Gotland



Carte : Sailingissues

- **Il ne semble pas y avoir aujourd'hui en Europe de compagnie régionale publique de ferry sur une liaison longue** (des régies maritimes existent en France mais sur de courtes distances, à l'exemple de la régie départementale desservant l'île d'Yeu, ou des continuités routières en Ecosse ou au Danemark).
- **Certains Etats ou territoires ont des participations publiques dans la propriété des navires ou dans les compagnies maritimes qui les exploitent.**
- **Afin de mettre les candidats aux appels d'offres sur un pied d'égalité, l'Ecosse a confié la propriété des navires à une compagnie dont elle détient le capital.**
- **La Société (publique) des Traversiers du Québec (STQ) pourrait envisager de garder la propriété des moyens nautiques et d'en confier l'exploitation par appel d'offre.** Il faut noter que, contrairement à l'Office des Transports de la Corse, **la STQ possède également un savoir-faire d'exploitant depuis plus de 40 ans, ce qui lui permet de définir précisément les besoins techniques** (spécifications des navires, entretien...).
- **Tous les Etats européens ainsi que le Québec comptent sur la mise en concurrence des lignes pour améliorer l'efficacité et diminuer les coûts d'exploitation. Il s'agit également de ne pas augmenter les effectifs de la fonction publique. Le cahier des charges doit être garant de la qualité de service, ce à quoi les usagers sont très attentifs en particulier sur les territoires insulaires.**
- **Dans les cas présentés, les infrastructures portuaires et appontements restent sous la responsabilité et propriété de l'Etat, de la collectivité ou d'une société publique dédiée.**





Odysée Développement
144 bd Emile Delmas
17000 La Rochelle
contact@odysseedev.com

