

Enrico Porsia

Corse :

Guerre maritime pour la conquête de l'île



Première partie
**Qui veut couler
la SNCM ?**

amnistia.net
les dossiers

Corse : Guerre maritime pour la conquête de l'île

Par Enrico Porsia

Tout au long des mois de septembre et d'octobre 2005, la SNCM occupait la une de l'actualité française.

Le gouvernement de Villepin avait, on s'en souvient, décidé de privatiser la Société Nationale Corse Méditerranée.

Les syndicats avaient répondu par un appel à la grève. Une grève qui, pour un observateur attentif, s'est déroulée de manière étrange. En effet, et nous ne craignons pas de l'affirmer, une partie des adhérents du syndicat nationaliste STC (Syndicat des Travailleurs Corses) ne s'est jointe au mouvement... que bien timidement.

Sur presque un mois de conflit social, ils ont réussi l'exploit de ne déclarer qu'un maximum de trois jours de grève ! Extraordinaire ? Pas pour Alain Mosconi, le responsable syndical du STC, qui, nous le verrons plus loin, a tenu à nous expliquer son point de vue.



Toute la documentation page 17 en deuxième partie du dossier

Depuis l'occupation du port de Marseille jusqu'au détournement du ferry Pascal Paoli nous avons donc assisté, en direct, à un long feuilleton.

Les rebondissements, les coups de théâtre, lui ont donné des apparences bien trompeuses. Il est donc nécessaire d'y regarder de plus près.

Un gouffre financier ?

Pour tout un chacun, la SNCM avait accumulé des pertes exorbitantes... c'était d'évidence un véritable gouffre financier ! Mais sur quoi repose ce dogme jugé comme incontestable et largement propagé par voie de presse ?

Il suffit d'aller y voir de plus près, de vérifier l'information, de recouper les documents, pour s'apercevoir que le prétendu gouffre ne s'avère pas être si abyssal que ça. Nous pouvons même affirmer qu'en 2003, la SNCM présentait des comptes équilibrés. Mieux encore, la compagnie publique affichait 15 millions d'euros de bénéfices. Ce qui n'était pas le cas de son principal concurrent...

Rappelons que, créée en 1976, la SNCM n'a été recapitalisée qu'une seule fois en juillet 2003. Mais, l'injection financière correspondant à la recapitalisation n'a débuté que, très lentement, à partir de la fin de cette même année. L'Etat n'étant pas pressé de sortir les crédits pour soutenir la compagnie publique.

Toujours en 2003 (avant d'avoir reçu la totalité de la recapitalisation), la compagnie publique avait même pu rembourser 22,5 millions d'euros qu'elle avait perçus, l'année précédente, sous forme d'aide.

Que s'est-il passé ? Pourquoi la SNCM s'est-t-elle, subitement, retrouvée en position de naufragée ? Ne serait-ce pas parce que quelqu'un a voulu la couler ?

Corsica Ferries : Une galaxie de sociétés

La situation dans laquelle nous nous trouvons fait qu'aujourd'hui la plus grosse partie du transport maritime des passagers entre le Continent et la Corse pourrait être offerte au groupe privé Lota Maritime. Ce groupe plus connu sous le nom de Corsica Ferries est souvent présenté comme un exemple de dynamisme et de réussite.

Et si l'on observe attentivement les activités de Corsica Ferries, on remarque qu'on a affaire à une galaxie de sociétés.

Il n'existe d'ailleurs aucune entreprise qui correspond au nom exact de Corsica Ferries. Tout au plus existe-t-il une société baptisée Corsica Ferries France SA. Corsica Ferries France SA, n'est rien d'autre qu'une société rattachée, comme tant d'autres, à un holding, Lota Maritime... qui est à son tour rattaché à un autre holding, à la manière des poupées russes. Autrefois, le holding qui était à la tête du groupe était luxembourgeois et s'appelait Tourship Group SA. De nos jours, il est suisse et se dénomme Lozali SA.

Tourship Group présentait, selon une série d'audits réalisés en 2000, 2003 et 2004 par le cabinet Alpha Secafi, pour le compte du comité d'entreprise de la SNCM, une « situation structurellement déficitaire »...

Surprenant, pour le champion du dynamisme et de la réussite !

Une privatisation opaque

La privatisation de la SNCM a été annoncée dans des conditions très opaques : aucun appel d'offre n'a été lancé. Le Gouvernement a choisi le fonds d'investissement Butler Capital Partners après une simple prospection bancaire organisée par la banque HSBC. Etrange choix... quand on sait qu'un fonds d'investissement a pour vocation de racheter et revendre des sociétés, à la manière d'un marchand de biens, empochant les bénéficiaires au passage. Il est donc pertinent de se poser une question : le véritable objectif de la décision gouvernementale n'a-t-il pas été de faire intervenir le fonds d'investissement pour liquider purement et simplement la compagnie publique ?

La SNCM, malgré son déficit de 32 millions d'euros, possède des actifs non négligeables, dont une flotte de 10 navires estimée à 450 millions d'euros. La compagnie détient aussi 69% du capital de la Compagnie Méridionale de Navigation qui a réalisé en 2004 un chiffre d'affaires de 70 millions d'euros, mais qui n'a jamais reversé un centime de dividendes à la SNCM. Plusieurs entreprises privées doivent aussi de l'argent à la compagnie de navigation. Si on additionnait les dettes qui ont été accumulées uniquement par les différentes entreprises de transport, ont atteint la somme de 3 millions d'euros...

1.500 licenciements ?

Pendant la grève de l'automne 2005, un autre plan a été imposé par le Premier ministre. Le groupe Veolia (ex-Vivendi), bien implanté dans le domaine des transports, devrait rentrer à hauteur de 28% dans le capital de la « nouvelle SNCM », tandis que Butler détiendrait 38% du capital. L'Etat ne garderait que 25% des parts, et les salariés 9%.

Les repreneurs garantissent le fait de ne procéder à aucun licenciement sec. Le plan de restructuration prévoit la suppression de 400 postes de travail, ce qui équivaut à environ 700 suppressions d'emplois. Veolia promet même d'offrir des emplois, dans son puissant groupe, à une grande partie du personnel qui sera débarqué, privatisation oblige. Enfin, Veolia garantit la mise en œuvre d'un plan industriel ambitieux.

Tout comme Butler, le groupe Veolia a néanmoins pris le soin de bien spécifier que son engagement était soumis au fait que la Collectivité territoriale de Corse maintienne en l'état les actuelles conditions

du contrat de service public du transport maritime.

Si la donne devait changer... les investisseurs privés pourraient alors se retirer et nous assisterions à la liquidation d'une entreprise publique française. Une première !

Ce qui se traduirait par le licenciement de près de 1500 personnes, selon les estimations de FR3 Corse.

Subventions publiques : l'exception corse

La Collectivité territoriale de Corse (CTC) fera connaître son offre de délégation de service public fin mars 2006. A ce moment-là, l'Assemblée de l'île devra se prononcer.

Contrairement à bien d'autres pays européens, (notamment L'Italie et l'Espagne), la France permet à la Corse de gérer directement l'enveloppe de continuité territoriale, une dotation budgétaire d'Etat. Une enveloppe bien garnie qui s'élève à 174 millions d'euros dont un peu plus de 107 pour le maritime. Cela représente la moitié du budget géré par la CTC et englobe aussi les subventions destinées au transport aérien.

Trois compagnies maritimes relient la Corse aux côtes françaises. La SNCM, la CMN (Compagnie Méridionale de Navigation), compagnie privée à participation publique contrôlée par la société privée Stef-TFE, et Corsica Ferries France appartenant au groupe Lota Maritime et au holding suisse Lozali. Ces trois compagnies bénéficient des subventions publiques gérées par la Collectivité territoriale.

La loi Joxe de 1991 a permis à la Collectivité territoriale corse de gérer l'enveloppe de continuité territoriale. D'une façon bien surprenante, en 2001, la CTC a imaginé un système de distribution des subventions assez original... Unique en Europe ! Regardons de plus près...

Trois compagnies maritimes

La ligne Corse-Marseille est soumise à un appel d'offre auquel Corsica Ferries s'est bien gardée, jusqu'en 2006, de participer. Il faut dire que le trajet est long. Le double de celui entre Nice et l'île de Beauté. Et le cahier des charges bien lourd.

Corsica Ferries se contente donc des lignes reliant quatre des six ports de Corse, à Toulon et à Nice.

Quant aux subventions, 64 millions d'euros pour la SNCM et 26 millions pour la CMN, elles sont soumises à un cahier des charges très contraignant. La SNCM doit relier, été comme hiver, la cité phocéenne aux six ports que compte l'île de Beauté. Six ports pour 260.000 habitants... Un nombre de destinations qui explique pour une part que la facture soit conséquente. Elle correspond néanmoins au service rendu, comme l'a très précisément spécifié, le 30 octobre 2001, la Commission européenne.

La SNCM est aussi présente sur les lignes vers Toulon et Nice. Ici, les subventions changent de forme. Elles sont allouées à certains types de passagers, dits « sociaux ». Les résidents en Corse, les familles nombreuses, les personnes âgées...

Les compagnies qui transportent des passagers « sociaux » reçoivent une subvention de 15 à 20 euros par passager transporté.

Un problème se pose pourtant : qui contrôle le nombre de passagers « sociaux » transportés ? Pas grand monde... selon nos informations.

En 2005, sur les lignes vers Toulon et Nice le montant de l'aide sociale a été le suivant :

S.N.C.M. : moins de 2 millions d'euros

Corsica Ferries France : près de 13 millions d'euros

« On peut dire que, plus que la concurrence, c'est l'argent public de l'assemblée de Corse qui permet le maintien de la tarification actuelle », souligne, très précisément, le journaliste Alain Verdi de FR3 Corse qui suit, avec attention, le très compliqué dossier des transports corses depuis plus de 10 ans.

Service public... mais compagnie privée

« Nous craignons qu'un accord secret n'ait pu être scellé entre différents acteurs économiques intervenants dans ce dossier », explique la CGC - « Nous craignons que demain la Collectivité territoriale ne dessine un nouvel appel d'offre qui n'engloberait plus le trafic passagers, mais uniquement les cargos mixtes. Et, dans ce cas, la SNCM serait obligée de vendre une partie de sa flotte, quant aux navires restants, ils iront, vraisemblablement, renforcer la Compagnie Méridionale de Navigation dont l'actionnaire majoritaire est le groupe Stef-TFE ». « Derrière Butler, il y a Stef-TFE qui espère ainsi récupérer les parts que la SNCM possède dans la CMN, ainsi que nos cargos mixtes », souligne de son côté un responsable CGT.

Une chose est sûre : si les conditions du contrat de service public devaient changer, si la SNCM devait perdre ce contrat, alors ce serait la fin de la compagnie. « La menace est d'autant plus lourde que nombre d'élus corses aimeraient supprimer l'actuel contrat de service public », soulignait la *Tribune* du 14 octobre 2005.

La menace est d'autant plus insidieuse que le président du Conseil exécutif de la CTC, Ange Santini, estime que « il faut défendre le service public, mais l'opérateur peut être public ou privé ». Il faut au moins reconnaître que Monsieur Santini, élu avec la participation des voix nationalistes, est un redoutable dialecticien.

Les amis corses de la compagnie privée

Dans cette hypothèse, le gros morceau du marché du transport des passagers serait ainsi offert à Corsica Ferries, une compagnie privée battant pavillon italien, mais soutenue par des solides réseaux insulaires. Des réseaux qui vont du MEDEF corse, jusqu'à certaines franges nationalistes. Le directeur général de Corsica Ferries n'étant autre que Pierre Mattei, autrefois engagé dans le mouvement des étudiants nationalistes. Il est aussi le frère de Marie-Hélène Mattei, l'ex-avocate du FLNC, l'ex-compagne de François Santoni, puis de Charles Pieri...

La société de capital-risque « Femu Qui », créée par une frange du mouvement nationaliste et recapitalisée à hauteur de 23 millions de francs pendant « les accords de Matignon », est, elle aussi, présente dans le tour de table de Corsica Ferries.

Dans un « livre blanc » édité par Corsica Ferries en avril 2000 on peut lire : « Corsica Ferries est aujourd'hui un des plus importants actionnaires de Femu Qui, société corse de capital-risque ».

Les grévistes atypiques du STC

Le syndicat nationaliste STC, quant à lui, est à l'origine de deux grèves, en 2004, qui ont mis à mal la SNCM, dont le compte de résultat était, contrairement aux idées reçues, en équilibre à la fin de l'année 2003. La principale revendication du mouvement nationaliste était « la corsisation des emplois »... Bizarre, quand on sait que la SNCM emploie plus de 800 personnes résidant sur l'île, sans compter les emplois indirects.

Pendant ces grèves, le STC a été soutenu par les chambres de commerce, de Haute-Corse et de Corse-du-Sud. Etonnant !

A l'issue de la dernière grève en date, celle de septembre-octobre 2005, le STC a vivement critiqué les autres organisations syndicales. « Les rats quittent le navire », s'était même exclamé Alain Mosconi, le délégué syndical nationaliste, lorsqu'il avait appris que la CGT appelait à la reprise du travail.

Or, nous sommes en mesure d'affirmer que les travailleurs du STC n'ont pas fait preuve d'une solidarité débordante pendant la grève. Nous nous sommes procurés des documents qui démontrent qu'une

grosse partie des militants du syndicat nationaliste n'a pas totalisé plus de trois jours de grève. Ce qui est peu sur presque un mois de conflit ! Selon nos informations, le délégué syndical du STC, Alain Mosconi, n'a pas effectué, quant à lui, plus d'une semaine de grève... Révolutionnaire ? Quand nous lui posons la question, Alain Mosconi ne se dérobe pas : « Si avec un seul gréviste nous arrivons à bloquer un bateau et à faire supporter à la direction la masse salariale au même temps, cela ne nous gêne pas ! » C'est un point de vue. Dommage qu'il n'ait pas été clairement revendiqué au moment des conflits sociaux.

Selon nos informations, lors du détournement du ferry Pascal Paoli, aucun gréviste ne se trouvait à bord. Alain Mosconi lui-même nous a confirmé qu'il n'était pas gréviste alors qu'il était à la tête des « mutins ».

Nous avons également pu recueillir des témoignages nous indiquant qu'en septembre 2004, pendant la première semaine d'une grève de 15 jours qui a paralysé la flotte de la SNCM, à l'initiative du STC, les travailleurs grévistes du syndicat nationaliste ne dépassaient pas le nombre de quinze personnes ! C'est bien peu sur les quelques 2400 salariés de la compagnie publique...

Pendant les grèves de 2004, un « comité pour la défense du service public » avait été créé en soutien des grévistes du STC. Parmi les principaux animateurs de ce comité, on retrouvait, en bonne place, Edmond Simeoni, le fameux chef nationaliste. Le comité se battait pour le « service public »... Reste à déterminer s'il se battait aussi pour la compagnie publique. Service public et entreprise publique n'étant pas exactement, pour certains, la même chose, comme l'a très clairement souligné Ange Santini le président, UMP, de l'exécutif de la Collectivité territoriale.

Le Conseil exécutif de la Collectivité Territoriale Corse a choisi un cabinet de consulting pour réaliser un audit sur les transports en vue de la préparation du nouvel appel d'offre.

Le cabinet en question est celui de Marc Simeoni, le fils d'Edmond.

Après les deux grèves (février et septembre) de 2004, on peut estimer à 150.000 le nombre de passagers qui se sont dirigés vers la concurrence. Le coût de la grève fut bien lourd pour la compagnie. La seule grève de septembre pour la corsisation des emplois a coûté 8 millions d'euros à la SNCM. Mais ce n'est pas tout. La Collectivité territoriale de Corse a retenu 4,8 millions d'euros à la SNCM pour absence de service public pendant les grèves de 2004.

Toujours en 2004, la SNCM a vendu, d'une façon inexplicable, deux Navires à Grande Vitesse. Résultat : là encore des dizaines de milliers de passagers ont été offerts à la principale rivale, la Corsica Ferries. Pendant la grève de septembre, qui bloquait la flotte de la SNCM, Corsica Ferries n'a pas hésité à augmenter de 20% le tarif de ses billets. Que se passerait si demain, cette compagnie privée devait conquérir, de facto, le monopole du transport des passagers vers l'île de Beauté ?

Pascal Paoli : Détournement d'un navire ou détournement d'attention ?

La dernière grève de septembre-octobre 2005 a été marquée par un coup de théâtre, le détournement du ferry Pascal Paoli. Cette action spectaculaire a été menée par le STC.

Les Renseignements généraux avaient été prévenus, la veille du détournement du ferry : cette honorable administration a immédiatement fait part de ses informations au préfet des Bouches-du-Rhône, par une note écrite.

Selon nos informations, la direction de la SNCM avait été mise dans la confiance, quelques heures avant le détournement du navire, des intentions des « mutins ».

Pourquoi les autorités, qui étaient donc au courant que le détournement du Pascal Paoli se préparait, ne sont-elles pas intervenues ?

Avons-nous assisté au détournement d'un navire ou bien au détournement de l'attention de l'opinion publique ?

A quelle fin ? Le Gouvernement cherchait-il à précipiter les événements afin de déclarer la SNCM en faillite ?

D'autant que, dans la semaine du 10 octobre, en pleine grève, la chambre de commerce d'Ajaccio avait décidé de déposer son dossier de créance auprès du tribunal de Marseille. Le but recherché n'était-il pas

celui de déclencher la mise en liquidation judiciaire de la compagnie publique ?

Il est évident que la disparition de la SNCM ferait le bonheur de Corsica Ferries. La compagnie privée a le vent en poupe dans l'establishment politique et socioprofessionnel de l'île.

« Des pertes égales aux trois quarts du capital social »

Corsica Ferries possède une structure originale. Dans son organigramme apparaissent plusieurs holdings qui comprennent plus d'une quinzaine de sociétés.

Les holdings : Tourship Group, dont le siège est à Luxembourg. Lozali, dont le siège est en Suisse et enfin Lota Maritime, dont le siège est à Bastia.

Corsica Ferries France SA, créée en 1963 par Pascal Lota, a également son siège à Bastia. Elle est contrôlée par les deux holdings Lozali (immatriculé à Genève en 1998) et Lota Maritime (créé en 1998).

En 1999, le tribunal de Luxembourg menaçait Tourship Group, qui jusqu'à l'année précédente contrôlait Corsica Ferries France, de liquidation judiciaire, la société enregistrant des pertes égales « aux trois quarts du capital social » et connaissant même « une absence de fonds propres ».

Le 27 janvier 2000, le cabinet Deloitte et Touche, réviseur d'entreprises, précisait qu'en raison « de l'incertitude résultant de la dégradation de la situation financière de Tourship group S.A., nous ne pouvons pas nous exprimer sur les comptes consolidés ».

Le 23 janvier 2001, Marc Muller, commissaire aux comptes luxembourgeois écrivait aux actionnaires de Tourship Group : « La perte cumulée au 31 décembre 2000 dépasse les trois quarts du capital social ce qui entraîne... l'obligation pour les actionnaires de se prononcer quant à la question de la continuation de l'activité de la société ».

La création d'une commission d'enquête parlementaire ?

Le premier octobre 2001, Vafa Moayed, au nom du cabinet Deloitte et Touche, adresse une lettre recommandée à Tourship Group : « Nous avons le regret de vous informer que nous avons démissionné avec effet immédiat de notre mandat de la révision légale des comptes annuels et de comptes consolidés de Tourship Group S.A ».

Sans commentaire.

Mais dès que la justice luxembourgeoise a commencé à s'intéresser de trop près à Tourship Group, un autre holding, Lozali, immatriculé en Suisse, a pris le relais en prenant le contrôle du groupe dont fait partie Corsica Ferries France SA.

Le 4 mai 2005, Alain Bocquet, président du groupe Communistes et Républicains à l'Assemblée nationale, a déposé une « Proposition de résolution tendant à la création d'une commission d'enquête sur les stratégies économique et sociale de l'entreprise Corsica Ferries France ; sur l'emploi des fonds publics dont elle a bénéficié ; et sur la restructuration de la politique de transports maritimes Corse-Continent ».

Le chef de file des députés communistes a pu affirmer devant la représentation nationale : « La Compagnie privée que l'on nomme communément Corsica Ferries, connaît de réelles difficultés financières (pertes de 7,9 millions d'euros), avec des pertes égales aux trois quarts de son capital, et une absence de fonds propres : une entreprise au bord de la faillite, une parmi la quinzaine de sociétés du holding Lozali, véritable nébuleuse basée en Suisse ».

Déjà en 1996, en Italie, les sénateurs Marino, Cò, Carcarino et Salvato avaient présenté une question parlementaire au ministre des Transports et de la Navigation sur le fonctionnement de la branche italienne, Tourship Italia : « Attendu que la société Tourship Italia SPA est reliée à une série de consoeurs ; dans certains cas il s'agit de soi-disant 'sociétés fantômes' : Tourship Company SA France, Tourship Company SA Jersey Channel Island, Tourship Company SA Panama, Caribia Ferries SA France, Jerika Corporation Nassau Bahamas, Corsica Ferries SA France, Elba Ferries (...), attendu que Tourship Italia, à travers ce type d'articulation sociétaire se soustrait aux obligations légales italiennes vis-à-vis du personnel par rap-

port aux caisses de prévoyance et au fisc, en le faisant tourner sur les navires sociétaires pour éviter l'acquisition du droit à la conservation de l'emploi et à l'ancienneté (...) nous demandons au Ministre s'il ne reconnaît pas dans le comportement de cette société des actions à la limite de la légalité (...) ».

Interrogations sur la partie maritime des résultats

Pascal Tourres, du Groupe Alpha Secafi, cabinet d'analyse financière, a réalisé plusieurs rapports, en 2000, 2003 et 2004, sur Corsica Ferries et les holdings Tourship Group et Lota Maritime. Dans ces documents, il est précisé qu'il existe des « interrogations sur la partie maritime des résultats (...) la partie maritime enregistre des pertes de près de 8 millions d'euros ». « L'état des fonds propres est encore plus significatif », remarque FR3 Corse. « 11 millions d'euros pour la compagnie privée, contre dix fois plus pour la SNCM », écrit Pascal Tourres dans son rapport.

Lors de la divulgation de ces rapports, la direction de Corsica Ferries n'a pas semblé très préoccupée par ces déboires financiers. Au contraire, elle souligne avec vigueur que « les banques lui font entièrement confiance ». Effectivement, malgré les pertes, « les banques » financent l'achat de trois « Méga Express ». Mais ce n'est pas tout. Jeudi, 2 février 2006, Pierre Mattei, le directeur général de Corsica Ferries a affirmé dans les colonnes de la *Tribune* qu'il avait l'aval de ses banquiers pour acheter trois navires supplémentaires, si besoin était. Si besoin ? « L'armateur se déclare prêt à s'installer à Marseille pour souffler le marché à son concurrent (la SNCM, NDLR) », écrit Gérard Tur dans la *Tribune* du 2 février 2006.

Une banque suisse

La question est de savoir à quoi ressemblera le nouveau cahier des charges qui est en cours de rédaction à l'Office des transports de la Corse. Pourrait-il venir à l'encontre des exigences de Corsica Ferries ? « Il doit être élaboré pour répondre aux besoins de la Corse, pas pour aider une compagnie », souligne encore Pierre Mattei, dans un credo très nationaliste.

Jusqu'à maintenant, Corsica Ferries n'avait jamais souhaité se porter candidate pour desservir Marseille, compte tenu de la rigidité du cahier des charges. Mais demain ?

« Corsica Ferries est prête à aller jusqu'à acquérir des cargos mixtes (fret-passagers) pour répondre au cahier des charges fixé par l'assemblée de Corse », martèle encore Pierre Mattei, qui précise que l'acquisition est possible grâce à « l'aval de ses banquiers »...

C'est une banque suisse, la banque du Gothard, qui était le plus gros actionnaire de Tourship Group, l'ancien holding « matrice » du groupe basé au Luxembourg. « Les lignes de crédit 2003/2004 confirment les relations avec les institutions financières suisse et italienne et particulièrement la Banque du Gothard, financeur historique du groupe », précise Pascal Tourres, du cabinet Alpha Secafi, dans son rapport du 30 novembre 2004.

La banque du Gothard a été citée dans plusieurs affaires financières très opaques : depuis le crack du Banco Ambrosiano, la banque proche du Vatican, jusqu'au Kremlin-Gate, l'énorme scandale financier mondial de l'époque Eltsine.

Les précisions du directeur général de Corsica Ferries

« Nos finances sont saines », affirme pourtant Pierre Mattei, le directeur général de Corsica Ferries. Doit-on le croire sur parole ?

En novembre 2000, il avait déjà affirmé, sur FR3 Corse, que les intérêts de Corsica Ferries n'étaient pas « liés directement à Tourship Group ». Etrange argumentaire, quant on sait que jusqu'en 1998 Tourship Group contrôlait Corsica Ferries France, via la société tampon EGM SA. Pierre Mattei affirme aussi que les rapports financiers rédigés par le cabinet Alpha Secafi ne sont pas crédibles, car ils ont été commandés par le comité d'entreprise de la SNCM. Corsica Ferries s'est pourtant abstenue de porter plainte.

Mais tout cela appartient au passé... De nos jours, si l’on se fie à ce que nous a déclaré le directeur général de Corsica Ferries, le groupe se porterait comme un charme. « Nous gagnons de l’argent », nous affirme, avec une grande assurance, Pierre Mattei. La preuve ? « Tenez, je vous envoie les comptes consolidés de Lota Maritime (le holding ‘intermédiaire’ du groupe, NDLR) ».

« Peut-on aussi avoir quelques éléments concernant Lozali, le holding de tête ? », demandons-nous.

« Lozali ne publie pas ses comptes. Les actionnaires de cette société ne souhaitent pas communiquer sur leurs activités, seul le groupe opérationnel dans la partie maritime publie ses comptes. Et notre activité dans ce secteur est rentable. Le holding Lozali s’occupe aussi d’autres activités, qui n’ont rien à voir avec le maritime », nous explique Pierre Mattei.

« Mais, si votre question est de savoir si nous gagnons ou nous perdons de l’argent avec nos activités maritimes, ma réponse est claire : c’est oui », souligne encore le directeur général.

« Donc, votre groupe est en actif ? »

« Certainement ».

« Et Lozali, votre holding de tête, est-il en actif ? » demandons nous encore.

« Je ne vous ai pas répondu sur Lozali, je vous ai répondu uniquement sur les sociétés qui participent au groupe Lota Maritime ».

Etant donné que Lota Maritime est « coiffé » (comme il est clairement indiqué dans une brochure publiée par Corsica Ferries) par le holding suisse Lozali SA, nous nous permettons d’insister.

« N’employez-vous pas une subtilité dialectique, Monsieur Mattei ? »

« No comment... » est la réponse du directeur général, « Mais si vous vous donnez la peine de regarder les comptes de nos activités maritimes, vous verrez qu’ils sont clairs », nous affirme-t-il, « tout est écrit noir sur blanc et je ne vois pas en quoi les comptes de Lozali pourraient être utiles pour juger de la rentabilité de Lota Maritime et de Corsica Ferries. Comme vous pouvez le remarquer, nous jouons la carte de la transparence : je vous envoie notre bilan. Et vous verrez que, en faisant la somme des résultats de toutes les sociétés qui y apparaissent, nous sommes largement bénéficiaires ».

Une transparence impénétrable

La lecture des comptes consolidés de Lota Maritime est pleine d’enseignements.

Et aussi de surprises ... Ainsi, le bilan « consolidé » ne l’est pas totalement. Deux navires, seulement, apparaissent dans le périmètre de consolidation du groupe Lota Maritime. Les sociétés SIME I, II, III et la société Medinvest SPA, qui détiennent 8 navires, ne sont pas consolidées dans le bilan, et pourtant elles sont annexées aux comptes qui nous ont été envoyés par Pierre Mattei. Pourquoi ?

Nous posons la question suivante au directeur général : « Selon la réglementation en vigueur, vous êtes obligés de consolider toute société contrôlée, même simplement ‘en substance’, par votre groupe. Pourquoi ne l’avez-vous pas fait ? »

Réponse : « Lota Maritime ne doit pas consolider ces sociétés, puisqu’elle n’en a pas le contrôle ».

Et qui les contrôle donc ?

Réponse : Lozali SA, le holding de tête du groupe.

CQFD !

En effet, comment est-il possible évaluer les comptes du groupe dans sa globalité, sans connaître la position du holding Lozali qui « coiffe » Lota Maritime et Corsica Ferries, et qui contrôle la majorité des sociétés détenant les navires ?

Lozali est solidement barricadé, à l’abri des Alpes suisses. Le holding n’estime pas nécessaire de publier ses comptes et n’autorise même pas Pierre Mattei à communiquer sur ses activités.

Pierre Mattei, qui occupe aussi la fonction d’administrateur de Lozali SA, nous parlait de « transparence ». Nous avons beau la chercher. Elle nous paraît aussi impénétrable que la porte d’un coffre blindé.

Transports et tout tourisme

A la fin du mois de mars 2006, la Collectivité territoriale de Corse fera connaître le contenu du cahier des charges du nouvel appel d'offre concernant les transports maritimes. C'est l'Office du transport de la Corse qui est en charge de la constitution du dossier.

Corsica Ferries s'emploie depuis plusieurs années à une intense campagne de lobbying, afin que les élus de l'assemblée de l'île modifient les règles qui définissent la délégation de service public de continuité territoriale. Cette compagnie privée, « coiffée » par le holding suisse Lozali, souhaiterait que seul le service dit « de base » soit compris dans l'appel d'offre. Ce service comprend uniquement les cargos mixtes (fret et passagers) au départ de Marseille. Pour les ferries qui transportent uniquement des passagers, Corsica Ferries préconise que le service soit subventionné, pour tout le monde, uniquement à travers le système des « passagers sociaux ».

Si les élus corses devaient se plier aux exigences de Corsica Ferries, il en découlerait que la Corse aurait des liaisons maritimes moins performantes.

Une autre conséquence, en l'état actuel des choses, consisterait dans la mise à la casse de la SNCM. Comme nous l'avons précisé précédemment, le groupe Veolia, qui devrait être le porteur du projet industriel de la compagnie maritime, a tenu à spécifier que son engagement est soumis au maintien en l'état des actuelles conditions du contrat de service public du transport maritime.

Force est de constater que le nouveau scénario proposé par Corsica Ferries, est aussi très chaleureusement appuyé par le président du groupe Stef-TFE, qui contrôle la direction de la Compagnie Méridionale de Navigation. La CMN, qui détient 3 cargos mixtes, est co-contractante, avec la SNCM, dans le cadre du contrat de délégation de service public au départ de Marseille. Pourtant, le groupe privé Stef-TFE tient particulièrement à souligner que les deux compagnies sont en concurrence sur toutes les autres liaisons maritimes.

Le groupe Stef-TFE, souhaiterait donc racheter la totalité de la participation de la SNCM dans la CMN. Il va de soi que si la SNCM devait être liquidée, ce même groupe serait partant pour racheter les 4 cargos mixtes de la SNCM et s'assurer ainsi le marché de l'appel d'offre pour le service de « base » au départ de Marseille. Corsica Ferries n'y verrait aucun inconvénient, car, dans ce cas de figure, elle obtiendrait, de facto le monopole du transport de passagers à destination de l'île de Beauté.

Or, il est intéressant de remarquer que Monsieur Castellani, le directeur régional de la CMN pour la Corse, a été détaché à l'Office du transport de l'île. Etrange choix, quand on sait que cet organisme est chargé de la rédaction du nouveau cahier des charges pour les transports maritimes. (Contacté, Monsieur Castellani n'a pas souhaité nous répondre).

Si les règles actuellement en vigueur devaient changer, la Corse serait moins bien desservie, et cela se traduirait également par un coût moindre.

On estime que la Collectivité territoriale pourrait économiser environ trente millions d'euros par an en échange d'un service réduit au minimum.

Corsica Ferries est aussi présente dans le secteur touristique

« A Sagone, les attentats cessèrent contre l'hôtel Le Grand Bleu - dont deux directeurs avaient été menacés dans le maquis puis rapatriés sur le continent - quand Nouvelles Frontières racheta l'établissement, à la fin des années 90 », c'est ce qu'on peut lire dans un article paru dans *Le Point* le 16 février 2001 sous le titre « L'argent sale des nationalistes ».

L'hôtel Le Grand Bleu avait été acquis en avril 1992 par Nouvelles Frontières. « Il faut savoir que depuis septembre 1992, 33% du 'Grand Bleu' appartient à des Corses, groupés au sein de la Corsim », expliquait dans *Corse Matin* le 27 mai 1993, Jacques Maillot, le PDG de Nouvelles Frontières. « La Corsim est une filiale de Corsica Ferries, dont le directeur général est Pierre Mattei », précisait encore Jaques Maillot.

« D'une façon plus ou moins ouverte, la mouvance nationaliste trouve des appuis logistiques et financiers chez des puissants patrons locaux. Pascal Lota, qui dirige le holding dont fait partie Corsica Ferries, ou encore Charles Capia, qui contrôle une partie de la grande distribution, sont considérés comme des 'amis' des nationalistes », souligne encore *Le Point* dans son édition du 16 février 2001.

Selon nos informations, recueillies par des sources proches du dossier, cette manne financière pourrait être injectée dans la mono-industrie touristique, et cela pour le grand bonheur des professionnels du secteur.

10 Octobre 2005. Les salariés de la SNCM entament leur troisième semaine de grève. Ils ne le savent pas encore mais, la société de voyages Selectour s'était empressée de déposer son dossier de créances auprès du tribunal de Marseille. Tout comme la chambre de commerce de la Corse-du-Sud, et celle de Nice, la société Selectour était visiblement décidée à précipiter la mise en liquidation de la SNCM. On l'oubliait presque, mais la société Selectour dispose en Corse d'un référent de taille. Il s'agit de l'entreprise Olandini Voyages qui, aux dernières nouvelles, souhaite se lancer dans un vaste chantier pour l'édification d'un imposant hôtel de 200 chambres dans le golfe d'Ajaccio.

Une fois que les trois créancier ont déposé leur dossier auprès du tribunal de Marseille, la procédure judiciaire devient inévitable. Mercredi 12 octobre, au matin, le préfet des Bouches-du-Rhône appelle Jean-Paul Israël, le secrétaire général CGT des marins de Marseille, et lui expose la situation. Le responsable syndical en prend la mesure : « La justice était saisie et nous savions que le Gouvernement nous avait abandonné. Quel choix nous restait-il ? » Le lendemain, les salariés ont voté la reprise du travail.

Découvrez la suite

Deuxième
partie



Troisième
partie



Téléchargement immédiat au moyen du service téléphonique Allopass

Nos abonnés peuvent télécharger la deuxième et troisième partie en cliquant [ici](#)

Abonnements en ligne

Abonnez-vous au site Amnistia.net : accès direct à tous les articles et dossiers exclusifs et recevez, chaque mois, notre journal *Les Enquêtes interdites* (format PDF).
Abonnements: 4 euros 15 jours (carte bancaire uniquement) | 18 euros 3 mois | 50 euros 1 an

Par chèque : imprimez et remplissez le bulletin ci-dessous

Bulletin d’abonnement

à nous faire parvenir avec votre règlement par chèque à l’ordre de *amnistia.net*
amnistia.net - 111 rue Ordener - 75018 Paris

Je souhaite m’abonner au site amnistia.net et à la revue *Les enquêtes interdites*

abonnement annuel au site amnistia.net et à notre revue *Les enquêtes interdites* (12 numéros par an) en format PDF : 50 euros

abonnement de trois mois au site et à notre revue en format PDF : 18 euros

nom prénom

adresse

.....

code postal ville pays

e-mail

***amnistia.net* – 111 rue Ordener – 75018 Paris – mail : redaction@amnistia.net**

Toutes les informations sont obligatoires. Les informations qui vous concernent sont destinées à Amnistia.net, dans le but de vous inscrire sur notre liste d’abonnés. Vous disposez d’un droit d’accès, de modification, de rectification et de suppression des données qui vous concernent (art. 34 de la loi « Informatique et Libertés »).
Pour l’exercer, adressez vous à : Amnistia.net, 111 rue Ordener, 75018 Paris, mail : redaction@amnistia.net.