

Ajaccio
Alger
Bastia
Belpia
Calvi
Cânes
Île Rousse
Marseille
Nice
Oran
Porto Torres
Porto Vecchio
Propriano
Toulon
Tunis
Skikda



RAPPORT ANNUEL 2005



EXERCICE 2005

COMPTABILITÉ GÉNÉRALE



Assemblée Générale Ordinaire

du 28 Avril 2006

<i>Le Conseil d'Administration</i>	4
<i>Les Mandats d'Administrateurs</i>	5
<i>Le Comité Exécutif</i>	5
<i>Les Chiffres-clés</i>	6
<i>L'activité passagers et véhicules</i>	8
<i>L'activité fret</i>	11
<i>Les activités annexes</i>	12
<i>Les ressources humaines</i>	13
<i>La SNCM et la Corse</i>	15
<i>L'entretien de la flotte</i>	16
<i>Sécurité et environnement</i>	17
<i>Les investissements</i>	18
<i>Les principales filiales d'exploitation</i>	19
<i>Les comptes de l'exercice</i>	21
<i>Comptabilité générale</i>	Annexe I

Conseil d'Administration et Actionariat

au 14 mars 2006

PRESIDENT :

Bruno VERGOBBI *Président du Conseil d'Administration*

ADMINISTRATEURS :

COMPAGNIE GENERALE MARITIME & FINANCIERE *Représentée par Pierre VIEU
Président et Directeur Général de la CGMF*
César BALDERACCHI *Ancien Président du SNAV*
Jean BAGGIONI *Maire de Ville de Petrabugno (Haute-Corse)*
Alexis GOURVENNEC *Président de Brittany Ferries*
Jacques ROCCA SERRA *Adjoint au Maire de la ville de Marseille*
Sixte UGOLINI *Ancien Bâtonnier de Marseille*

ADMINISTRATEURS NOMMES PAR DECRET :

Agnès CLARET DE FLEURIEU *Présidente des Affaires Juridiques & Sociales -
Conseil Général des Ponts & Chaussées*
Pierre LUBEK *Inspecteur Général des Finances – Ministère de l'Economie*
Edouard VIEILLEFOND *Chef du Bureau Transport Ferroviaire, Maritime et Automobile
Agence des Participations de l'Etat*

ADMINISTRATEURS ELUS PAR LE PERSONNEL :

Christiane AVALLONE *Chef Section Intégration de Systèmes – DSI*
Joseph BAGHIONI *Agent de Quai – Exploitation Fret – SNCM Ajaccio*
Jean-François COTI *Marin – Direction de l'Armement*
Pierre FERMON *Second Polyvalent – Direction de l'Armement*
Patrick OHEIX *Chargé d'Etudes – Direction du Pôle Corse*

CONTROLEURS D'ETAT :

Jacques BATAIL *Service du Contrôle d'Etat*
Thierry ZIMMERMANN *Service du Contrôle d'Etat*

COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT :

Pierre Alain ROCHE *Direction des Transports Maritimes, Routiers et Fluviaux*

COMMISSAIRE ADJOINT DU GOUVERNEMENT :

Marc Jacquet *Direction des Transports Maritimes, Routiers et Fluviaux*

COMMISSAIRES AUX COMPTES :

Christine BLANC-PATIN *Ernst & Young Audit*
Vincent GROS *Deloitte & Associés*

SECRETAIRE DU COMITE D'ENTREPRISE :

Bernard MARTY *Secrétaire du Comité d'Entreprise SNCM*

Le capital de la SNCM est composé de 3.705.740 actions pour un montant total de 55.586.100 €. 3.455.850 actions, soit 93,26 %, sont détenues par la CGMF, Société Anonyme elle-même détenue à 100 % par l'Etat français, et 249.884 actions, soit 6,74 % par la SNCF.

Mandats d'Administrateurs au 14 mars 2006

ADMINISTRATEURS MANDATS

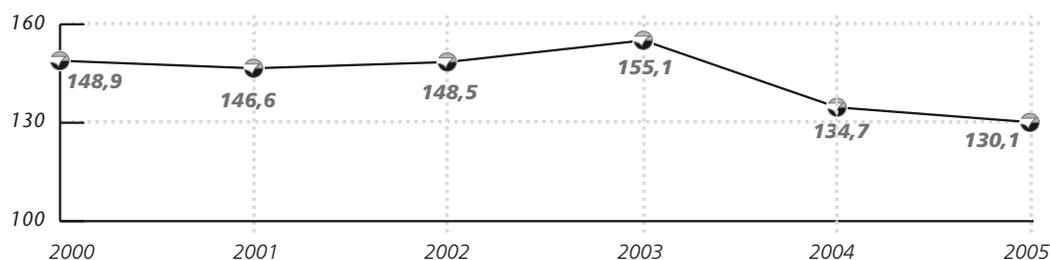
Bruno VERGOBBI Président	Administrateur de la CGMF
Jean BAGGIONI	Maire de Ville de Pietrabugno (Haute Corse) Membre du Conseil Economique & Social Conseiller Général Honoraires
César BALDERACCHI	Administrateur Voyages WASTEELS Administrateur au sein de la CGMF
Agnès CLARET DE FLEURIEU Administrateur nommé par décret	Présidente de la 2 ^{ème} section du Conseil Général des Ponts et Chaussées Administrateur nommé par décret au sein de la CGMF Présidente du Conseil d'Administration de l'Institut Régional d'Administration de Bastia
Jean-François COTI Administrateur élu	Administrateur élu au sein de la CGMF
Pierre FERMON Administrateur élu	Administrateur élu au sein de la CGMF
Alexis GOURVENNEC	Président Directeur Général de Brittany Ferries
Patrick OHEIX Administrateur élu	Administrateur élu au sein de la CGMF
Jacques ROCCA SERRA	Sénateur Honoraire des Bouches du Rhône Conseiller régional PACA Adjoint au Maire de la ville de Marseille
Edouard VIELLEFOND Administrateur nommé par décret	Administration de SAPRR (Société d'Autoroutes Paris Rhin Rhône) Administration de RFF (Réseau Ferré de France)
Pierre VIEU Représentant la CGMF	Président Directeur Général de la CGMF Président du Conseil d'Administration d'ALISO VOYAGES Administrateur de la CMN

Comité exécutif de la SNCM au 14 mars 2006

Bruno VERGOBBI	Président Directeur Général
Joseph MOULIN	Directeur Général Délégué
Laurent TERRIS	Directeur Général Adjoint Activités, Economie et Finances
Nicolas VELLUTINI	Directeur Général Adjoint pour la Corse
Michel BALSAN	Directeur des Ressources Humaines
Pierre MARCY	Directeur de la Clientèle et de la Communication
Cdt Alain AUZANNEAU	Directeur de l'Armement et de la Sécurité Maritime et Terrestre
Michel MALANDAIN	Directeur des Investissements et de la Maintenance de la Flotte
Cdt Alain PONTOIZEAU	Directeur de l'Armement
Jean-Loup BERTRET	Conseiller du Président
Arnaud BLAIN	Directeur Délégué de l'Armement

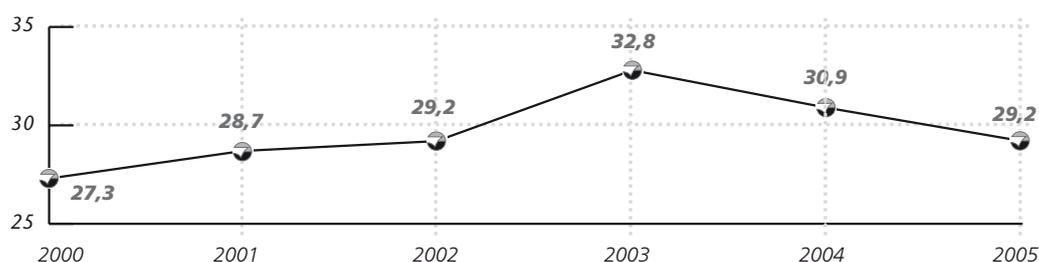
Les chiffres-clés (comptes SNCM S.A.)

CHIFFRE D'AFFAIRES PASSAGES* TOUS RÉSEAUX en Millions d'Euros

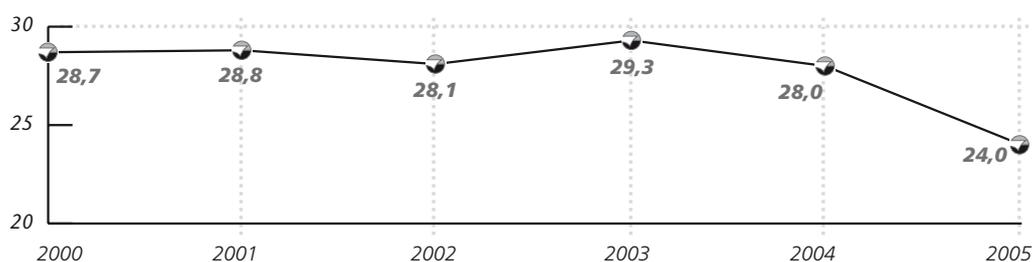


* Inclus les recettes passages, véhicules, hôtellerie à bord et bagages.

CHIFFRE D'AFFAIRES FRET TOUS RÉSEAUX en Millions d'Euros

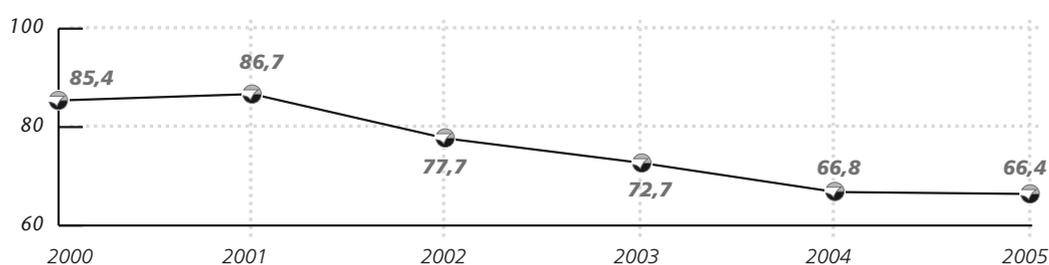


CHIFFRE D'AFFAIRES DES ACTIVITÉS ANNEXES* en Millions d'Euros

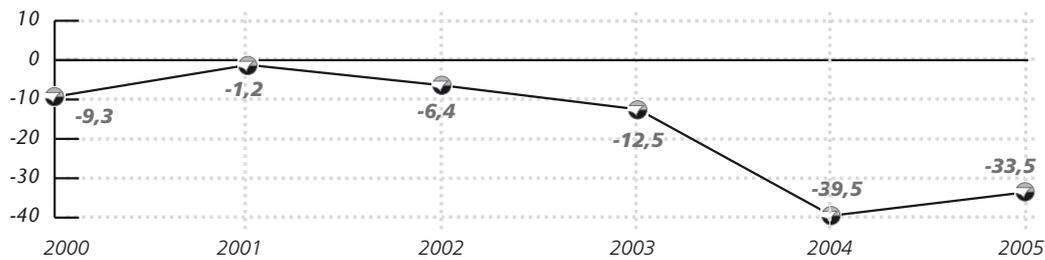


* Transit, représentation générale, consignation de navires, personnel refacturé, prestations informatiques, etc.

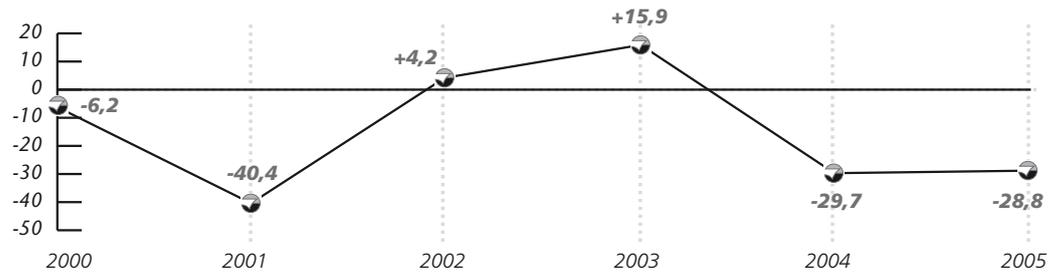
COMPENSATION FINANCIÈRE DE CONTINUITÉ TERRITORIALE en Millions d'Euros



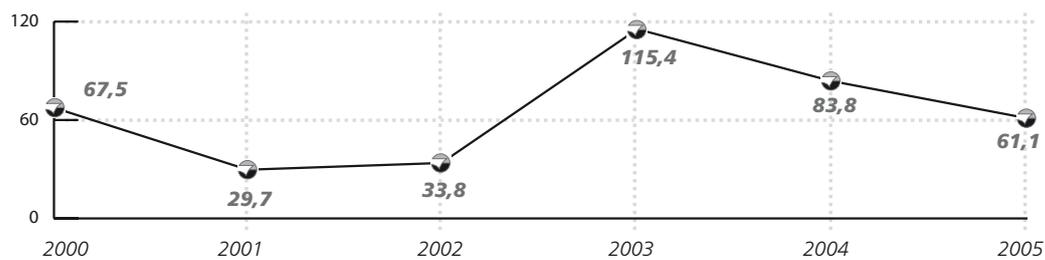
RÉSULTAT D'EXPLOITATION en Millions d'Euros



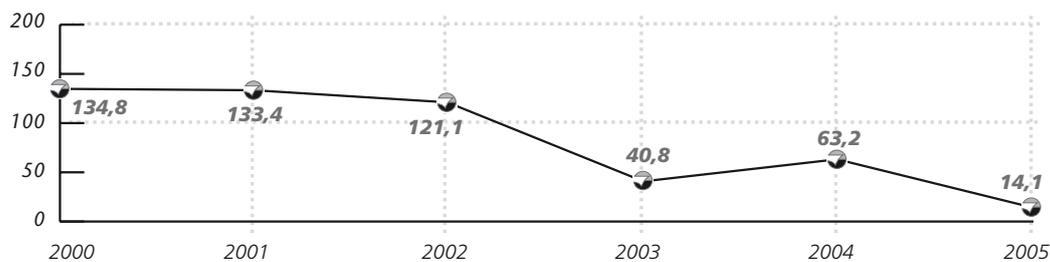
RÉSULTAT NET en Millions d'Euros



FONDS PROPRES en Millions d'Euros

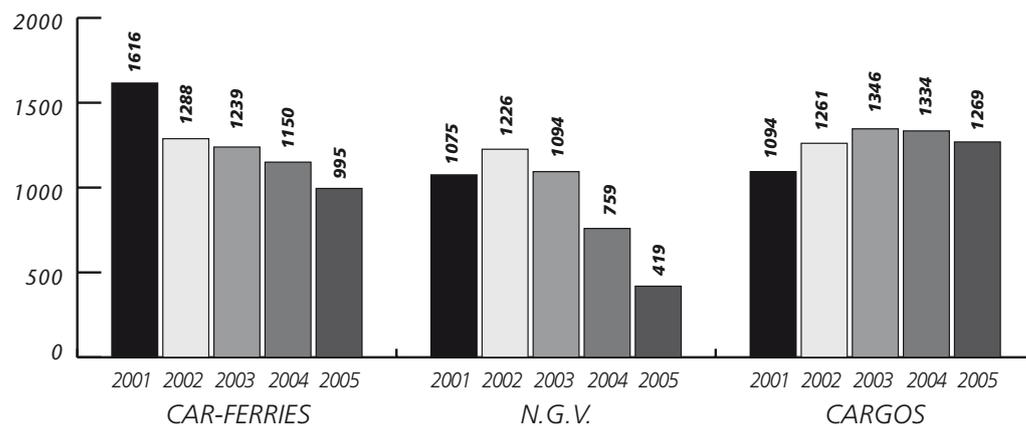


ENDETTEMENT NET DE LA TRÉSORERIE en Millions d'Euros*



* Dettes à long et à moyen termes, concours bancaires et soldes créditeurs de banques diminués des disponibilités.

NOMBRE DE TRAVERSÉES



L'activité passagers et véhicules

SNCM

Années	Passagers	Véhicules
1998	1.415.836	472.175
1999	1.550.409	517.613
2000	1.633.643	543.454
2001	1.587.399	526.282
2002	1.518.323	497.213
2003	1.540.291	506.543
2004	1.238.333	409.519
2005	1.079.308	357.495

EVOLUTION DES RECETTES BRUTES SNCM

(Passagers et véhicules – y compris hôtellerie et bagages, en millions d'Euros – hors produits sur exercices antérieurs).

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Corse	107,3	104,4	94,2	92,9	68,6	58,2
Algérie et Tunisie ⁽¹⁾	38,3	39,3	48,9	55,3	58,8	65,9
Divers	3,7	3,1	3,6	3,7	4,3	3,0
Tous réseaux	149,3	146,8	146,7	151,9	131,7	127,1
Evolution annuelle totale	5 %	- 2 %	0 %	4 %	-13 %	-3,5 %
Part réseau Corse	71,9 %	71,1 %	64,2 %	61,2 %	52,1 %	45,8 %

(1) Y compris ligne Espagne – Algérie.

Pour la deuxième année consécutive, le trafic de la Compagnie s'est, une nouvelle fois, effondré sur la destination Corse alors que la croissance de nos trafics sur le Maghreb s'est confirmée. Cette évolution est en partie la conséquence du redéploiement et du re-dimensionnement de la flotte de la Compagnie (réduction d'une unité de la flotte avec la cession du «NGV ASCO»), mais aussi et surtout la conséquence de la très forte conflictualité qui a secoué la Compagnie en 2005.

Durant 45 jours – essentiellement sur deux périodes : avril et septembre / octobre – la flotte de la SNCM a été totalement immobilisée ; ces périodes d'arrêt d'activité ont été suffisamment longues pour affecter de manière substantielle l'activité de la Société pendant les semaines qui ont suivi ces conflits, particulièrement sur le réseau Corse.

Dans ces conditions, et pour la première fois de son histoire, le chiffre d'affaires de l'activité passagers et véhicules du réseau Maghreb dépasse en 2005 celui du réseau Corse (51,7 % contre 45,8 %).

I - LE RESEAU CORSE

a) Le marché global

Après une année de repli en 2004, le marché global a retrouvé le chemin de la croissance en 2005, tant pour le maritime (+ 1,3 %) que pour l'aérien (+1,6 %) sans pour autant que le marché atteigne les niveaux record de 2003.

Le maritime France (liaisons France continentale - Corse) a connu une croissance modérée (+ 2 % à 2,32 millions de passagers) alors que le marché italien se tassait (de 0,5 % à 1,04 million de

passagers). La part du marché maritime France représente en 2005, 69 % du marché maritime.

ANNEES	SNCM	Autres Maritimes France	Autres Maritimes Italie, hors trafics inter îles	Aérien
1998	26,7 %	4,8 %	22,0 %	46,5 %
1999	26,8 %	5,2 %	22,0 %	46,0 %
2000	28,0 %	5,7 %	20,8 %	45,5 %
2001	25,9 %	11,2 %	18,9 %	44,0 %
2002	21,8 %	16,8 %	18,8 %	42,6 %
2003	21,3 %	18,3 %	18,9 %	41,5 %
2004	17,4 %	23,2 %	18,7 %	40,7 %
2005	14,0 %	26,8 %	18,4 %	40,8 %

b) La SNCM et le réseau Corse

Au sein de ce marché, la SNCM réalise une mauvaise performance en perdant 173.000 passagers par rapport à 2004 (soit une baisse de 18,0 %) dont 135.000 au titre des conflits qui ont stoppé la flotte, le solde provenant de la réduction de la programmation sur ce réseau (vente du «NGV ASCO») et l'affectation pleine et entière du «CORSE» sur la desserte de l'Algérie.

Le trafic sur les ports de Marseille et Toulon enregistre une baisse de 7,94 % tandis que Nice baisse de 39,35 % avec un nombre de traversées programmées en baisse de 50,2 %.

La part de marché de la SNCM, dans ces conditions, continue à s'effriter à 34,3 % (à fin novembre 2005).

Au total, le nombre de passagers transportés par la SNCM sur la Corse s'inscrit à 764.092, en baisse de 18,0 % par rapport à 2004.

Dans cet environnement défavorable, plusieurs éléments positifs peuvent toutefois être notés. Le premier est le retour à une excellente fiabilité horaire et météo de notre desserte NGV. En effet, la vente du «NGV ASCO», navire de première génération dont l'exploitation était limitée à des mers de 4 mètres de hauteur de vague, a permis, d'une part, de concentrer l'offre NGV sur le seul «NGV LIAMONE» dont la fiabilité météo, en été, est excellente et, d'autre part, de détendre les horaires en positionnant le «NGV LIAMONE» en majorité sur la Balagne. La satisfaction de la clientèle sur cette ligne a, dans ces conditions, connu une très forte amélioration en 2005. Le deuxième élément positif est la réalisation d'une bonne saison estivale, cœur du marché, pendant laquelle nos taux de remplissage se sont significativement améliorés sur Nice (57,11 % contre 47,22 % en 2004 pour le «NGV LIAMONE»), ainsi que sur Marseille.

Au niveau du marché maritime France continentale – Corse, la concentration du trafic pendant les deux mois d'été se confirme et s'accroît même en 2005 : ces deux mois représentent 47,3 % de l'activité générale contre 46,5 % en 2004.

Cette très forte saisonnalité, qui plus est dissymétrique, nécessite des moyens spécifiques sur cette période dont l'équilibre économique sur l'ensemble de l'année n'est pas assuré. Dans ces conditions, les deux ferries de la desserte du service public sont essentiels dans le dispositif de transport vers la Corse. Malgré les difficultés de commercialisation du printemps liées à la situation de la Compagnie, les deux ferries de la SNCM auront finalement transporté plus de passagers, dans le sens de charge, que ceux de la concurrence à Toulon durant les deux mois d'été.

ANNEES	PASSAGERS	VEHICULES
1998	1.233.392	416.396
1999	1.352.205	453.398
2000	1.433.151	478.114
2001	1.393.627	461.658
2002	1.262.165	410.276
2003	1.264.087	410.346
2004	936.903	306.801
2005	764.092	251.127

Dans cet environnement troublé les tarifs ont peu évolué sur 2005, à l'exception du service NGV.

Sur les lignes de Nice, l'exploitation sur près de la moitié des traversées du NGV à 29 Kn au lieu de 38 Kn, a permis de différencier la tarification offerte au client et d'offrir des produits compétitifs à notre clientèle. Globalement, la recette unitaire sur nos deux réseaux et sur l'ensemble de l'année évolue positivement (+ 2 %) favorisée par la concentration du trafic l'été, plus rémunérateur.

c) Les lignes de Sardaigne

Cette desserte, effectuée pour l'essentiel par triangulaire de la Corse a, elle aussi, subi les contrecoups des conflits sociaux de 2005. Malgré une programmation d'escales équivalente à celle de 2004, le nombre d'escales effectivement réalisé baisse de 93 à 81 sur la période.

Le trafic baisse également et se trouve réduit à 25.296 contre 27.700 en 2004 avec un chiffre d'affaires de 2,45 M€ (- 9 %).

L'offre de la SNCM sur ce réseau se fait de façon coordonnée avec la CMN et permet ainsi un service annuel avec une fréquence et des capacités renforcées l'été.

II - LES ACTIVITES CROISIERES ET FRETEMENTS

Après le lancement, en 2003 du produit mini-croisières (de 1 à 4 nuits) sur des voyages exclusivement dédiés à cet effet (réalisés par le «NAPOLEON BONAPARTE» et le «DANIELLE CASANOVA»), la SNCM a poursuivi son activité en 2005 avec 5 croisières programmées en demi-saison. Ces périodes ont coïncidé avec la conflictualité qu'a connue l'entreprise en 2005 et, en conséquence 5 croisières ont dû être déprogrammées. Le chiffre d'affaires de cette activité s'est, en conséquence, inscrit en forte baisse (0,5 M€) et de nombreuses indemnités ont dû être versées aux passagers dont la croisière a été annulée.

III - LES LIGNES DU MAGHREB

La SNCM dessert de façon régulière l'Algérie et la Tunisie au départ de Marseille. En été, des traversées supplémentaires sont programmées sur les lignes Toulon – Tunis et Barcelone – Alger.

Le redéploiement réussi de l'offre sur ce réseau entre 2002 et 2004 s'est poursuivi en 2005 durant l'été. Sur ces lignes sont désormais affectés le «MÉDITERRANÉE» en année pleine, et en saison l'«ILE DE BEAUTÉ» et le «CORSE» (ce navire était jusqu'à présent affecté de façon partielle au réseau Nice – Corse). Le «DANIELLE CASANOVA» vient renforcer l'offre Maghreb en semaine durant une bonne partie de l'année. Ce renforcement de l'offre a porté ses fruits puisque le nombre de passagers transportés sur ces lignes a crû de 7 %, à un rythme supérieur à celui du nombre de traversées (+5 %).

a) L'Algérie

Le renforcement, en moyens nautiques sur ce réseau permet à la SNCM de desservir de façon régulière Alger, Oran, Skikda, Bejaia et en saison Annaba. La programmation de notre desserte se fait de façon coordonnée avec l'ENTMV (Algérie Ferries), qui a, en 2005, modifié de façon importante son offre sur ces lignes. Notre

partenaire public algérien a, en effet, pris livraison de deux navires neufs qui sont venus remplacer quatre de leurs anciens ferries – de plus petite capacité et de vitesse plus lente -. Cette évolution est importante car elle permet dorénavant d'offrir une qualité de service relativement homogène sur les lignes France - Algérie dans le cadre de l'offre combinée SNCM et ENTMV.

Malgré les deux conflits de la SNCM, le marché France - Algérie aura connu une belle croissance en 2005 (509.002 passagers, soit + 7,4 %), évolution qui confirme les choix stratégiques de l'entreprise.

Cette croissance du marché est d'autant plus remarquable qu'elle fait suite à celle enregistrée en 2004 (+ 16 %) et en 2003 (+ 8 %).

La part de marché de la SNCM continue de s'améliorer pour atteindre 35 % sur l'année, près de 43,70 % en saison, grâce à une progression de ses trafics de 11,6 % atteignant 176.390 passagers.

La performance de l'exercice 2005 a pu être atteinte malgré les difficultés techniques rencontrées sur l'«ILE DE BEAUTÉ» en juillet 2005. Lors de sa remise en service, certains ballasts n'ont pas résisté à la pression lors de leur remise en eau et ont dû être réparés dans l'urgence, immobilisant le navire du 27 juin au 13 juillet. Fort heureusement pour la Compagnie, la programmation alternée du «MÉDITERRANÉE» sur l'Algérie à cette période, a permis avec sa très grosse capacité d'emport, d'éponger une bonne partie des annulations. La qualité du service offert s'est néanmoins fortement dégradée durant cette période.

La Compagnie estime avoir perdu 3.400 passagers durant cette première quinzaine d'été. A ce chiffre se rajoutent les 11.000 passagers que la Compagnie a perdus sur ce réseau pendant les deux conflits d'avril et septembre – octobre.

Sur les lignes Espagne – Algérie, l'arrêt de l'«ILE DE BEAUTÉ» début juillet a réduit de façon significative les rotations offertes sur ce réseau durant la saison estivale. Au total 6.042 passagers auront été transportés sur ces lignes contre 7.900 en 2004.

Au total, la SNCM aura transporté 182.432 passagers entre l'Europe et l'Algérie en 2005, contre 165.986 en 2004.

Si l'environnement a été porteur en 2005 sur l'Algérie, la décision prise par les autorités algériennes d'interdire à compter de fin septembre l'autorisation d'importation de véhicules d'occasion de moins de trois ans aura des conséquences importantes sur le marché des ferries de basse et moyenne saison, période durant laquelle le transport de ces véhicules représentait une part importante de l'activité. SNCM et ENTMV ont, dans ces conditions, immédiatement pris des décisions commerciales de nature à compenser cette perte d'activité. Des tarifs excursions, plus agressifs sur le plan tarifaire, ont été mis en place et semblent à ce jour donner satisfaction. Cependant la recette unitaire s'est fortement dégradée et les compagnies n'ont pas, à ce stade, compensé entièrement la perte d'activité liée à la décision administrative algérienne.

Réseau Algérie (toutes lignes)

ANNÉES	PASSAGERS	VEHICULES
1998	57.573	15.736
1999	67.978	20.567
2000	70.726	21.986
2001	68.407	21.510
2002	118.349	39.959
2003	140.248	48.426
2004	165.986	56.415
2005	182.432	60.103

b) La Tunisie

Ce marché, qui a connu ces dernières années moins de soubresauts que celui de l'Algérie, connaît lui aussi une bonne progression de ses trafics en 2005 (+5,8 %) après une bonne année 2004 (+ 7 %). Près de 257.000 passagers auront emprunté la voie maritime pour rallier la France et la Tunisie.

L'offre de la SNCM et de la CTN – coordonnée – aura connu peu d'évolution entre 2004 et 2005 –avec un maintien d'un niveau qualitatif globalement élevé («DANIELLE CASANOVA» et «MÉDITERRANÉE» pour SNCM, «CARTHAGE», «EL VENIZELLOS» et «HABIB» pour CTN).

La SNCM, en 2005, malgré les conflits qui lui ont coûté près de 4.000 passagers sur ce réseau, réalise un résultat encourageant avec une progression de 8,30 % de son trafic pour un nombre de traversées réalisé de 150 (- 2). Il est vrai que l'année 2004 avait été difficile sur ce réseau pour la SNCM qui avait subi de plein fouet plusieurs annulations techniques du navire «MÉDITERRANÉE».

La part de marché de la SNCM remonte dans ces conditions à 40 % contre 39 % en 2004.

Les tarifs sur ce réseau ont globalement suivi l'inflation en 2005 après trois années de gel tarifaire.

Malgré les bons scores enregistrés sur ces lignes, la SNCM doit rester vigilante car la croissance des trafics est encore plus dynamique sur le port de Gênes qui capte une partie de la clientèle française par des tarifs plus agressifs et par l'arrivée de nouveaux opérateurs avec des moyens nautiques de bonne qualité.

Cette situation met aussi en évidence, pour l'ensemble de la desserte Maghreb, la nécessité d'améliorer de façon significative le flux de traitement des passagers à Marseille, particulièrement à l'export. Les retards enregistrés sont en effet significatifs et très fréquents sur les lignes du Maghreb, alors que les installations du port de Marseille ne permettent pas de gérer de façon convenable l'attente de centaines de véhicules. Ces retards, qui ont pour origine des causes très diverses (météo, contrôle compagnie, contrôle police et douanes) doivent impérativement être réduits pour conquérir une nouvelle clientèle.

Cette évolution ne pourra être atteinte qu'avec le concours de l'ensemble des parties concernées : Port Autonome de Marseille, douanes, manutentionnaires et agents de la compagnie. Une première étape sera atteinte en 2006 avec la mise en service d'une nouvelle gare maritime internationale à Marseille, facilitant le traitement des piétons.

Tunisie (toutes lignes SNCM)

ANNEES	PASSAGERS	VEHICULES
1998	82.724	33.190
1999	95.688	37.538
2000	91.847	35.788
2001	92.517	35.792
2002	94.744	36.376
2003	103.491	39.311
2004	95.250	35.974
2005	103.183	38.699

IV - POLITIQUE COMMERCIALE

La SNCM a, dès le début des réservations pour la saison estivale 2005, mis en marché 130.000 places en offre tarifaire Plein Soleil

pour les lignes de Nice, appuyant ainsi sa nouvelle offre au départ de ce port.

Cette nouvelle offre consistait à proposer à parité des traversées à Grande Vitesse essentiellement en week-end et en période de forte affluence, et à vitesse réduite en semaine générant des économies de carburant répercutées directement sur le tarif (suppression du supplément vitesse en particulier).

D'une façon plus globale, la politique tarifaire mise en œuvre en 2004 avec la combinaison possible entre plein tarif, tarif social et offre Plein Soleil a permis à près des 2/3 de nos passagers en 2005 de bénéficier de ce type de tarification, plus souple et adaptée à chaque profil de clients.

D'autre part, au cours du mois de juin (opération - 40 %) puis pour la période des fêtes de Noël (50 % de réduction aller/retour sur les croise-ferries au départ de Marseille) des actions promotionnelles limitées dans le temps et en volume de places offertes ont été expérimentées. Ces deux opérations ont permis d'amplifier pour la première le rythme des réservations de dernières minutes, phénomène accentué depuis 2 ans sur ce marché, et, pour la deuxième, d'atteindre un volume de places vendues équivalent – pour la même période – à ce que nous avions transporté en 2004, alors même que nos prévisions étaient nettement en retrait à la suite du lourd conflit de l'automne.

Sur le plan de la distribution de nos produits, la part des ventes réalisées par notre site Internet BtoC www.sncm.fr a fortement progressé pour atteindre plus de 20 % de nos ventes sur les lignes de Corse, portant la part des Ventes A Distance (VAD = téléphone + Internet) à 40 % en 2005.

Gestion de la Relation Client (CRM) : les premières campagnes de Marketing Direct (e-mailing ou courriers) réalisées à partir de notre base de données clients, constituée des contacts de nos clients ayant voyagé depuis 2003, ont pu être lancées avec des résultats encourageants. En effet, le taux de transformation* atteint a été de 3 à 6 % selon les campagnes et doit être comparé au standard professionnel de 3 % qui est considéré comme un taux satisfaisant.

* taux de transformation = nombre de billets vendus / nombre total de clients touchés par la campagne

V - POLITIQUE QUALITE

La SNCM a maintenu son engagement dans les démarches Qualité et a poursuivi ses actions pour l'amélioration de ses prestations et de son fonctionnement.

Les contrôles internes Qualité des prestations à bord de l'ensemble de la flotte, qu'ils soient certifiés ou non, ont été poursuivis mensuellement afin de garantir à la clientèle le meilleur service possible quel que soit le navire qu'elle emprunte. Le nombre de non-conformités enregistré lors de ces contrôles a baissé de 8 %.

Accompagné dans sa démarche par la Direction Qualité de la SNCM, notre agent consignataire à Porto-Vecchio a obtenu au mois de juillet son Certificat ISO 9001 pour l'ensemble de ses activités.

Le Comité Transport et Logistique de l'AFAQ (Association Française d'Assurance Qualité) a jugé satisfaisantes les preuves d'efficacité des actions que nous avons engagées pour corriger les écarts constatés lors de l'audit de renouvellement de décembre 2004.

Nous avons obtenu le maintien de la Certification de Service pour les prestations aux passagers sur les lignes de Corse, à bord des navires «DANIELLE CASANOVA», «NAPOLÉON BONAPARTE», «PASCAL PAOLI», «PAGLIA ORBA» et «MONTE D'ORO», suite aux audits réalisés par Qualicert, marque de certification de Services du groupe SGS-ICS.

L'activité fret

I - LE RESEAU CORSE

Après une progression de volume transporté de 2,7 % en 2004, le marché fret à destination de la Corse a crû de 1,2 % en 2005, malgré les très fortes perturbations de desserte rencontrées en octobre (blocage du port de Marseille et de nombreux ports corses).

Cette évolution confirme la tendance de 2 % de progression régulière de l'activité fret sur la Corse.

Au départ des ports du continent, Marseille demeure et de très loin le principal port fret de la destination Corse avec 84 % de l'activité, suivi par Toulon 15 % et Nice 1 %. En Corse, Bastia pèse à lui seul 53 % du marché, Ajaccio 33 %, Porto Vecchio 7 % ; le solde se répartissant équitablement entre la Balagne et Propriano.

La SNCM, avec l'arrêt de sa flotte durant plus de 40 jours au total dans l'année, est le seul opérateur à voir son trafic reculer (-6,12 %), à 725.274 mètres linéaires, tandis que la CMN enregistre une croissance de 3,3 % à 727.000 mètres linéaires et Corsica Ferries de 16 % à 295.000 mètres linéaires.

Outre les conflits sociaux pendant lesquels la SNCM estime avoir perdu 82.000 mètres linéaires, elle a également été pénalisée par la fermeture du port de Porto Vecchio au trafic fret pendant près d'un mois de mi-février/mi-mars, à la suite de l'affaiblissement d'une zone de déchargement. Dans l'attente du renforcement du terre-plein, près de 7.000 mètres linéaires n'ont pas pu être transportés par la Compagnie sur ce port.

La concurrence à Toulon, en pratiquant un écrémage du marché en offrant des tarifs à coûts marginaux, attire une part importante du trafic fret sur Bastia (seul service de nuit de la concurrence) avec 23 % de part de marché sur ce port. Cependant, la priorité étant donnée aux véhicules des passagers, le volume fret revient à Marseille en juin, juillet et août, période où à la fois l'activité passages et fret est élevée. Les co-délégués du service public à Marseille doivent ainsi gérer les pointes de trafic sur une période relativement courte, dimensionnant ainsi les équipements navals à un niveau élevé par rapport à l'utilisation moyenne qui en est faite.

Cette situation conduit à un renchérissement du coût du service public.

Les ferries de la SNCM participent également en périodes de pointe ou pendant les périodes d'activité réduites des cargos (dimanche, arrêt technique) au transport du fret -souvent accompagné-. Ils représentent à eux seuls 13.888 mètres linéaires du trafic de la SNCM soit 1,9 % de notre activité fret.

Les tarifs fret quai/quai du service public s'élèvent à 46,31 € en nord/sud et 30,63 € en sud/nord, à la suite de deux augmentations tarifaires, l'une en janvier de 1,8 % et l'autre en juillet de 2,9 % pour atténuer les surcoûts combustibles des cargos mixtes.

La recette brute de la SNCM sur le réseau Corse s'est, au total, élevée à 28 M€, en baisse de 2,94 % par rapport à 2004.

Evolution du trafic SNCM (en mètres linéaires transportés)

ANNÉES	Réseau Corse	Réseau International Algérie Tunisie - Sardaigne	Total tous réseaux
1998	660.400	14.000	674.400
1999	717.500	15.200	732.700
2000	784.450	11.835	796.285
2001	773.324	14.280	787.604
2002	773.960	14.553	788.513
2003	827.404	20.943	848.347
2004	772.501	23.240	795.741
2005	725.274	12.367	737.641

Recettes fret (en millions d'euros)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Corse	26,1	27,3	27,8	30,7	29,0	28,3
Algérie et Tunisie	1,1	1,4	1,4	0,7	1,0	0,9
Divers	0	0	0	1,4	0,8	0
Tous réseaux	27,2	28,7	29,2	32,8	30,8	29,2
Evolution annuelle totale	8 %	5 %	2 %	12 %	-6 %	-5 %
Part réseau Corse	95,7 %	95,0 %	95,3 %	93,7 %	94,2 %	97,0 %

II - LE RESEAU INTERNATIONAL

Sur la Tunisie, nos ferries ont transporté l'équivalent de 8.954 mètres linéaires, constitués pour l'essentiel d'autos commerce. La fréquence des départs et la capacité de prendre des lots de taille moyenne répond à une demande de transitaire. La SNCM participe également au transport de remorques entre Marseille et Tunis.

En revanche, l'activité sur l'Algérie s'est révélée décevante en 2005 ; les contraintes d'exploitation ont été très fortement renforcées avec la décision des autorités portuaires du port d'Alger d'imposer aux réceptionnaires de retirer le fret des postes à quai dédiés aux ferries dès le débarquement du fret sous peine de repartir avec le fret non délivré.

Par ailleurs, et à la différence des exercices 2003 et 2004, aucun voyage spot d'autos commerce n'a pu être réalisé en 2005 ; les besoins du marché de la Méditerranée occidentale ayant été couverts par les lignes régulières des navires spécialisés.

Au total, le chiffre d'affaires fret de la Compagnie à l'international s'est élevé à 0,9 M€ et ne représente que 3 % de l'activité fret de la Compagnie.

Les activités annexes

La SNCM a développé et commercialisé une forte compétence en matière de vente et de réservation Passages qui lui permet d'assurer la représentation générale sur le territoire national, et dans certains pays européens, de six armateurs, pour la plupart étrangers. La SNCM assure la vente, la réservation et le reversement des recettes aux compagnies concernées. Cette activité a représenté en 2005 un chiffre d'affaires de près de 13,1 M€ (soit +7 % par rapport à 2004).

De même, l'expérience acquise par la SNCM en matière de gestion de l'embarquement des passagers et de leurs véhicules ainsi que du fret roulant lui permet d'offrir ses services aux compagnies escalant à Marseille, Nice, Sète et Bastia : ces services sont assurés par la SNCM pour ce qui concerne la mise à disposition des moyens informatiques de contrôle à l'embarquement et de personnel assurant l'enregistrement des passagers (226.814 passagers traités à Marseille en 2005).

Les services liés à la consignation des navires (gestion de la relation portuaire, documents douaniers, assistance aux navires et à leurs équipages) ont été rapatriés directement au sein de la SNCM après l'abandon de l'activité croisières. La filiale MCA, dans ces conditions, a été dissoute dans le courant du premier trimestre 2005 avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2005 et son activité transférée à SNCM. Ce transfert représente un chiffre d'affaires de 0,1 M€ qui explique la totalité de la progression de l'activité Consignation de la SNCM, dont le chiffre d'affaires atteint 1,2 M€ en 2005.

L'activité du service Transit, qui intervient pour toutes les opérations de transit international – essentiellement à destination du Maghreb –, opère dans un secteur très concurrentiel et a subi de plein fouet les difficultés financières de la SNCM et leur médiatisation ainsi que les conflits qui ont, par périodes, interdit l'accès aux locaux de la compagnie. Dans ces conditions, une part importante de la clientèle s'est tournée vers la concurrence. Le chiffre d'affaires de cette activité s'est effondré à 3,7 M€ (- 52 %).

Les ressources humaines

L'exercice 2005 a été marqué par d'importantes difficultés financières, entraînant l'élaboration d'un projet de recapitalisation et d'évolution de l'actionnariat de l'entreprise.

L'activité de l'entreprise au cours de cet exercice a également été perturbée par d'importants conflits sociaux.

Les dépenses de personnel (salaires, charges, formation, frais de déplacement, provision fin de carrière, hors dépenses du plan de sauvegarde des emplois) s'inscrivent, tout effectif confondu, à 108,9 M€ (soit - 8,09 % par rapport à 2004 en euros constants).

Dépenses de personnel (en millions d'euros 2005)

ANNÉES	Navigants*	Sédentaires	Total
1999	77,4	38,6	116,0
2000	78,3	39,8	118,1
2001	81,3	39,7	121,0
2002	79,4	39,0	118,4
2003	81,0	36,0	117,0
2004	80,8	35,9	116,7
2005	73,4	35,5	108,9

* avant remboursement des charges patronales et y compris personnels affectés aux tâches internalisées.

I - LE PERSONNEL NAVIGANT

a) Les métiers :

Le personnel navigant de l'entreprise se répartit essentiellement selon les quatre métiers suivants :

- L'Etat Major, qui encadre le personnel embarqué et assure la bonne marche des opérations,
- le Service Pont qui a en charge la conduite, l'entretien nautique, la sécurité et le chargement,
- le Service Machine, responsable de la propulsion du navire, de la production d'énergie, de la climatisation et de l'entretien technique de tout le matériel,
- et le Service ADSG (Agent du Service Général), en charge de l'hôtellerie et de la restauration.

b) Les effectifs :

Effectifs moyens annuels des navigants *

	2002	2003	2004	2005
CDI	1.143	1.113	1.093	1.058
CDD	451	546	551	351
CDI + CDD	1.594	1.659	1.644	1.409

* en ETP payé.

La baisse significative des effectifs moyens sur 2005 (- 14,3 %) s'explique notamment par une participation significative des salariés aux conflits sociaux ayant touché l'entreprise ainsi que par une adaptation des effectifs (en particulier CDD) à la réduction de l'activité née de la cession du «NGV ASCO» et des pertes de trafics générées par les conflits. De plus, la modification des règles de gestion des contrats à durée déterminée impacte le calcul de l'effectif moyen sans toutefois réduire les charges salariales correspondantes (impact de méthode de 81 ETP). Ces contrats sont gérés à partir de 2005 comme pour le personnel sédentaire. Un solde de tout compte comprenant notamment le paiement des jours de repos congés dus au salarié est établi en fin de contrat.

II - LE PERSONNEL SEDENTAIRE

a) Les métiers :

Les effectifs à terre de la Compagnie se répartissent entre le siège, la Direction Régionale Corse, cinq agences portuaires (Marseille, Nice, Sète, Ajaccio, Bastia), une agence à Paris, trois délégations commerciales régionales et deux agences à l'étranger (Tunis, Bruxelles).

Sont regroupés au siège de la Compagnie, les services administratifs mais également d'importantes unités fonctionnelles ou opérationnelles comme la Division technique (entretien des navires, spécification et suivi des nouvelles unités), l'informatique ou encore un centre de ventes à distance.

Près de 30 % de l'effectif est employé en agences portuaires où le personnel assure les prestations de ventes, de contrôles à l'embarquement et au débarquement ainsi que liaison avec le bord (à la fois pour les navires SNCM et pour les navires consignés).

Dans certains ports, cette activité est confiée à des prestataires (Propriano, Porto Vecchio et Balagne) ou à des compagnies partenaires (Tunis et Alger).

L'agence de Paris ne représente qu'une faible part de l'effectif de la SNCM. Les tâches qui y sont assurées sont très proches de celles d'une agence de voyages spécialisée.

Les délégations commerciales, avec l'appui de la direction commerciale au siège, assurent, quant à elles, l'animation du réseau des agences de voyages (hors groupe SNCM) qui réalise 45 % des ventes de la SNCM.

b) L'évolution des effectifs :

Effectifs Sédentaire (moyenne annuelle)*

	2002	2003	2004	2005
CDI	678	640	621	594
CDD	119	108	98	75
CDI + CDD	797	748	719	669

* SNCM SA y compris locaux (hors personnel détaché dans nos filiales)

La baisse des effectifs sédentaires est sensible depuis 2003 : - 6,1 % en 2003, - 4 % en 2004, - 6,9 % en 2005. Elle s'explique par la mise en place d'un plan de sauvegarde en 2003, par une adaptation des ressources humaines liée à la réduction d'activité globale de l'entreprise et, plus particulièrement en 2005, à la durée des conflits sociaux.

III - LA FORMATION

Les actions lancées en 2004 ont été poursuivies, 117 officiers et 90 cadres de la compagnie ont suivi la formation lancée fin 2004, ayant pour but de développer et unifier au sein de la SNCM une même culture managériale. Cette action se poursuit en 2006.

Les difficultés rencontrées dans la gestion des clients en attente d'embarquement nous ont conduits à lancer un nouveau cycle de formation à la «gestion des situations conflictuelles» pour le personnel des agences portuaires.

Les formations techniques et à la sécurité des marins restent un axe prioritaire des actions de formation (un tiers du plan de formation est consacré à la formation aux règles de sécurité du personnel titulaire, chaque année de nouvelles normes nécessitent la mise en œuvre de nouveaux programmes de formation).

Pour répondre aux nouveaux besoins de la formation des saisonniers, un partenariat a été établi avec l'ANPE et a permis de former plus de 150 saisonniers au «Stage de Formation de Base Sécurité» dispensé par l'organisme de formation de la compagnie habilité à cet effet

>>> LES RESSOURCES HUMAINES

par les Affaires Maritimes. Ce programme doit continuer sur les mêmes volumes durant les prochaines années.

Depuis cette année, les «Matinales de la Formation» réunissent pendant deux heures, une fois par mois, les managers de la compagnie sur un sujet d'actualité ou de connaissance de l'entreprise (le contrat de travail, l'entretien annuel, les finances de la

compagnie, la politique commerciale, la politique environnementale et de la qualité ... sont parmi les sujets abordés). Cette formation est accessible par téléconférence à tous les managers même lorsqu'ils sont hors de Marseille.

Durant l'année 2005, la SNCM a consacré 2 % de sa masse salariale à la formation de son personnel.

La SNCM et la Corse

Plus qu'un transporteur desservant tous les ports de l'île, la SNCM est la compagnie la plus impliquée dans l'île, ce qui en fait un acteur privilégié de la vie économique insulaire :

- Elle a employé 803 salariés résidant en Corse.
- Le montant de retombées économiques est de 47,3 M€ en 2005 (51,7 M€ en 2004, soit une baisse de 8,4 %). L'année 2005 se caractérise pour la SNCM par une perte de 18,0 % de son trafic passagers sur la Corse, en raison notamment des événements sociaux qui ont perturbé la desserte maritime du 12 au 28 avril et du 20 septembre au 13 octobre 2005. Ces conflits ont encore des effets indirects sur les trafics de la SNCM et sur l'économie insulaire (à noter que déjà en 2004, les retombées économiques étaient en retrait de 7,9 % par rapport à l'année précédente, traduisant la répercussion sur l'ensemble de l'économie insulaire des difficultés de la Compagnie).
- Plus de 140 entreprises insulaires sont des fournisseurs de la Compagnie,
- Près de 100 partenariats touristiques sont réalisés avec des hôtels et des résidences de tourisme (TO Ferrytour).

Les effectifs :

La SNCM apparaît comme le premier employeur de Corse dans le domaine des transports.

La SNCM est le 4^{ème} employeur de l'île derrière La Poste, CODIM (groupe CASINO) et EDF-GDF.

Sur cette année 2005, 803 résidents corses (456 CDI et 347 CDD) ont travaillé à la SNCM :

- Personnel Navigant : 650 marins (358 CDI et 292 CDD).
- Personnel Sédentaire : 153 sédentaires (98 CDI et 55 CDD).

La masse salariale versée en Corse pour l'année 2005 s'élève à 21,8 M€ (- 6,9 %).

Les achats en Corse :

La SNCM est le seul opérateur maritime à s'investir fortement en Corse. La SNCM dessert, en effet, tous les ports de l'île ; mais plus qu'un transporteur, elle est aussi un acteur économique majeur de la région.

Cette politique volontariste se manifeste, entre autres, par une recherche permanente du développement de ses achats en Corse : location et nettoyage du linge, approvisionnements en eaux, en vivres, en boissons, mais aussi prestations informatiques sont d'ores et déjà confiés à des entreprises insulaires.

Dans le domaine informatique, la SITEC, dont 35 % du capital est détenu par la SNCM, traite l'ensemble des réservations de la Compagnie pour les lignes nationales et internationales et pour les Compagnies représentées. Cette activité représente plus de 50 % du chiffre d'affaires de la SITEC (qui emploie elle-même près de 30 personnes).

La SNCM a travaillé durant l'année 2005 avec plus de 140 entreprises insulaires dont quatre d'entre elles font partie des dix plus importants fournisseurs de la Compagnie.

Les achats de produits et prestations effectués en Corse par la SNCM et sa filiale FERRYTOUR se sont élevés à 19,7 M€ en 2005, en retrait de 9,6 % par rapport à l'année précédente, en raison de la baisse importante des trafics passagers SNCM réalisés sur la Corse (- 18 %) et des consommations liées. Sur cette somme, 9,5 M€ concernent les achats de produits et 10,2 M€ des prestations à caractère portuaire (redevances portuaires, manutention, consignation, pilotage).

En matière de formation, la SNCM verse 81 % de sa taxe d'apprentissage en région Corse et l'AGEFOS PME de Corse assure

le suivi et la gestion de l'ensemble du plan de formation de la SNCM.

Enfin, FERRYTOUR, seul tour opérateur spécialisé dans le maritime, travaille avec une centaine de socioprofessionnels (hôtels, résidences de vacances et de tourisme, fermes auberges ...).

Sur la base d'une rémunération moyenne de l'ordre de 22.300 € / an par salarié, on peut estimer que l'activité de la SNCM représente près de 700 emplois indirects dans l'île au cours de l'année 2005.

Au total, les retombées économiques de la SNCM en Corse s'élèvent à 44 M€ auxquels il convient d'ajouter les 3,3 M€ de taxes régionales de transports reversées à la Région Corse, soit un total de 47,3 M€.

Répartition de l'activité par ports :

Nombre de passagers par port

	2004	2005	% d'évolution
Ajaccio	335.857	285.341	-15 %
Bastia	319.618	211.741	-33,8 %
Balagne	165.628	154.358	-6,8 %
Propriano	45.082	45.242	0
Porto-Vecchio	70.718	67.410	-4,7 %

Nombre de mètres lineaires roll (hors autos commerces)

	2005	2004	Ecart 05/04	2003	Ecart 04/03
Ajaccio	223.738	241.866	-7,50 %	252.263	- 4,1 %
Bastia	299.229	308.391	-2,97 %	340.881	- 9,5 %
Balagne	57.378	51.317	+11,91 %	58.413	- 12,1 %
Propriano	2.955	4.772	-38,08 %	1.290	+269,9 %
Porto Vecchio	102.265	112.689	-9,25 %	121.402	- 7,2 %
Total	685.565	719.035	-4,65 %	774.249	- 7,1 %

La SNCM : promoteur de partenariats :

La SNCM poursuit son implication dans la vie culturelle et associative en Corse. Dans les domaines des sports nautiques, elle participe et sponsorise le Défi Inter Iles (épreuve de planche à voile comptant pour le Championnat de France) et la Route des Iles (épreuve comptant pour le Championnat de France de course au large).

Elle a créé, avec la «Ligue d'Echecs», le Trophée SNCM des Jeunes qui a réuni plus de 800 enfants des écoles primaires de la Haute-Corse et de la Corse du Sud, favorisant ainsi un sport qui est appelé à devenir une discipline majeure en Corse.

La XII^{ème} édition de la «Mer en Fête» s'est déroulée à bord du «NAPOLEON BONAPARTE», présentant plus de 40 ateliers à la fois scientifiques et ludiques, cette manifestation est destinée à sensibiliser les enfants au respect de l'environnement. Ainsi, plus de 5.000 scolaires ont pu partager avec des scientifiques une meilleure connaissance du milieu marin.

En 2005, la SNCM a poursuivi sa collaboration avec l'Ecole Pratique des hautes Etudes et le Sanctuaire pour les Mammifères Marins en Méditerranée, en organisant à bord des observations et des conférences.

Enfin, la SNCM soutient de nombreuses manifestations culturelles comme «Arte Mare» à Bastia, les «Nuits de la Guitare» à Patrimonio, «Porto Latino» à Saint Florent, qui ont acquis aujourd'hui un rayonnement international.

L'entretien de la flotte

Pour assurer à ses clients un service de qualité, la SNCM met en œuvre une politique de maintenance de sa flotte qui lui permet d'offrir des navires sûrs et fiables.

Les travaux d'entretien des dix navires de cette flotte sont effectués soit en escales, soit lors d'arrêts techniques d'une durée de 3 à 4 semaines pendant lesquels interviennent plusieurs dizaines de prestataires parmi lesquels la SNCM elle-même avec son atelier de 80 personnes et ses métiers de mécanique, chaudronnerie, tuyauterie et emménagements.

Pendant ces périodes d'immobilisation des navires, est effectuée la majorité des gros travaux de visite des organes de propulsion et de production d'électricité.

Après le niveau exceptionnellement élevé des dépenses de maintenance en 2004 (36,6 M€) les charges d'entretien de la flotte reviennent en 2005 à un montant global de 26,3 M€, soit un écart de - 10,3 M€, réduit à - 6,4 M€ pour le périmètre des dix navires exploités en 2005. Ce niveau de dépense est équivalent à la moyenne des dépenses 2000 – 2003, à périmètre analogue de dix navires.

Dans le contexte d'un encadrement renforcé des dépenses, ce résultat 2005 provient également de la conjugaison sur l'année de plusieurs éléments économiquement favorables :

- Le nombre d'arrêts techniques et de gros travaux périodiques programmés en 2005 est moins important qu'en 2004, avec pour résultat une réduction cumulée des coûts qui s'élève à 6,3 M€ avant provision, et à 4,0 M€ avec provision (à périmètre constant). Les arrêts techniques 2005 ont concerné les car-ferries et le navire rapide (arrêts techniques annuels) et un seul cargo roulier le «MONTE D'ORO».

- L'entretien courant des navires en escale a fait également l'objet d'une rigueur de gestion renforcée, conduisant à une dépense 2005 en baisse de 4,1 M€ (à périmètre constant).

- Les charges sur garanties sont en diminution de 0,3 M€.

En revanche, les charges sur avaries déclarées aux assureurs (expertises, franchises, rejets assureurs) sont en augmentation de 2,1 M€ dont 0,9 M€ sur «NGV LIAMONE» (pour l'essentiel de compléments de provisions relatifs à des avaries sur exercices antérieurs), 0,4 M€ sur «NAPOLEON BONAPARTE» et 0,3 M€ sur «PAGLIA ORBA».

La SNCM a eu par ailleurs un engagement financier important (4,0 M€) en 2005 pour la mise en conformité des navires avec les nouvelles réglementations applicables concernant notamment la stabilité et les dispositifs de détection et d'extinction incendie. Les navires concernés ont été, cette année, principalement le «MÉDITERRANÉE», le «CORSE» et le «MONTE D'ORO».

Dépenses d'entretien de la flotte (en millions d'euros)

1998	21,9
1999	23,9
2000	30,0
2001	26,9
2002	22,5
2003	27,6
2004	36,6
2005	26,3

Sécurité et environnement

Le transport maritime, notamment sur les navires rouliers, est un domaine dans lequel la sécurité des personnes et des biens tient une place prépondérante et fait l'objet d'une réglementation internationale et nationale stricte, abondante et en perpétuelle évolution.

Le « Troisième paquet sécurité maritime » Européen, récemment présenté, la renforce encore en appuyant tout particulièrement sur l'intensification et la coordination des contrôles des navires dans les eaux et dans les ports des états membres.

Les navires, le siège et les agences portuaires de la Compagnie font périodiquement l'objet de vérifications par le Centre de Sécurité des navires. Ils sont tous certifiés conformément aux dispositions du Code ISM, Code de gestion de la sécurité.

Après les lignes internationales le 1^{er} juillet 2004 le Code ISPS, renforçant de manière significative la sûreté à bord des navires et dans les installations portuaires, est entré en vigueur sur les lignes nationales le 1^{er} juillet 2005. Les navires sont tous certifiés par l'Administration française et une large sensibilisation du personnel accompagnent la mise en application de ce dispositif qui sera prochainement harmonisé dans le cadre d'une doctrine nationale.

La Compagnie opère en mer Méditerranée, espace écologiquement très sensible, et, depuis déjà de nombreuses années, le respect de l'environnement revêt pour elle un caractère prioritaire.

Le « zéro rejet polluant » reste l'objectif premier. La Compagnie s'investit fortement dans l'expérimentation de dispositifs de filtrage des eaux rejetées garantissant une concentration minimum en hydrocarbures. L'objectif est de parvenir à des teneurs inférieures à 5 ppm, largement inférieures à la norme réglementaire (15 ppm). Ces appareils équiperont l'ensemble de la flotte en dépit de l'investissement qu'ils représentent.

La Compagnie, qui a agi depuis de nombreuses années pour réduire les rejets atmosphériques en utilisant des combustibles à teneur en soufre inférieure à la norme, sera soumise à la nouvelle réglementation MARPOL annexe 6 à partir du 11 août 2006. Elle prépare d'ores et déjà l'échéance de 2010 sur les rejets atmosphériques des navires dans les ports.

Sa démarche environnementale est toujours certifiée ISO 14001 pour l'ensemble de ses activités et de ses installations par l'organisme

de certification BVQI (Bureau Veritas Quality International). L'attachement à cette certification, qui est une démarche volontaire et non réglementaire, prouve l'importance que la Compagnie donne au respect des réglementations et son engagement dans un processus d'amélioration continu de ses performances environnementales : poursuite du développement du tri sélectif des déchets et ses objectifs de revalorisation et de recyclage à travers les 16 filières d'élimination des déchets qu'elle met en œuvre, contrat avec l'ADEME pour la maîtrise des énergies.

Elle contribue activement à des études sur la localisation et le comportement des mammifères marins (partenariat avec l'EPHE de Montpellier), à des programmes de sécurisation de l'exploitation des navires à grande vitesse, au développement de moyens performants d'information météorologique, et à des campagnes de sensibilisation à l'environnement marin (Mer en Fête, conférences sur ses navires pendant la période estivale, participation à « SOS Planète Eau », sensibilisation interne...).

La Compagnie est attentive à la santé de ses passagers et de son personnel. Une surveillance de la sécurité alimentaire est exercée avec le concours d'un laboratoire agréé (analyses, audits sur les règles d'hygiène, suivi HACCP). Une démarche globale visant à instaurer un système de gestion de la sécurité alimentaire a été engagée, qui conduira à une normalisation ou une certification de services.

Les mesures de lutte contre les risques de la légionellose ont été renforcées en généralisant l'installation à bord des navires de stations de traitement de l'eau, surveillées contractuellement par un opérateur industriel reconnu pour sa compétence dans le domaine.

La qualité de l'air à bord des navires fait également l'objet d'attentions à travers des traitements des gaines de ventilation et d'un élargissement des zones non-fumeurs.

La création en 2004 d'un poste dédié à la sécurité du travail dans l'entreprise a permis dès 2005 une amélioration sensible de l'analyse des risques et de l'accidentologie à terre comme à bord, supports indispensables à une politique de prévention renforcée.

Les investissements

Les investissements navals de l'année concernent pour l'essentiel l'acquisition du «NGV LIAMONE» le 23 novembre, jusque-là détenu par le GIE Véronique Bail dans le cadre de son financement par GIE fiscal. La valeur brute rentrée au bilan pour ce navire s'élève à 32,7 M€ ; le remboursement concomitant par le GIE du prêt subordonné consenti par la SNCM au démarrage de l'opération est venu compenser partiellement l'achat du navire, de telle sorte que la sortie de trésorerie pour l'acquisition de ce navire s'est en fait élevée à 10,6 M€.

Ce navire est amorti sur une durée de vie résiduelle de 4 ans et 7 mois, de telle sorte que son plan d'amortissement se termine 10 ans après sa livraison de neuvage.

Le reste des dépenses d'investissement naval correspond à l'application des CRC 2002-10 et CRC 2004-04 et à l'intégration qui en résulte, dans la valeur des immobilisations de certains autres postes de l'actif : les pièces de rechange spécifiques aux navires (1,5 M€) et certaines dépenses de pré-exploitation, classées jusqu'alors en charges à répartir (2,4 M€), ont été virées au compte d'immobilisation.

A terre, les investissements 2005 correspondent pour l'essentiel à l'acquisition d'un logiciel de contrôle de l'embarquement des passagers (Sésame V2) dont le déploiement a commencé à l'automne 2005. Il vient remplacer la première version de ce logiciel qui date de plus de 10 ans. Cette acquisition simplifiera la gestion et le traitement des données, et renforcera la sécurisation de la gestion des recettes.

La capitalisation des intérêts des prêts sur les opérations de leasing (6,4 M€) constitue le principal élément des investissements financiers de l'exercice.

En 2005, la Compagnie a cédé à un armateur grec le «NGV ASCO», NGV de première génération acquis début 1996, pour une

valeur brute de 7,45 M€. Cette cession s'inscrit dans le cadre de la réduction de flotte de la Compagnie liée aux graves difficultés financières rencontrées.

Fin 2005, la participation de 50 % que détenait la SNCM dans Sudcargos a été cédée pour 3,3 M€ à CMA-CGM qui, du fait du rachat de l'armateur Delmas à Bolloré, était en voie de devenir actionnaire de 50 % de Sudcargos. La conteneurisation de plus en plus marquée de l'activité de Sudcargos et le développement des échanges entre l'Asie et le Maghreb ont retiré à cette participation dans Sudcargos son caractère stratégique pour la SNCM.

Investissements (en millions d'euros)

Années	Navals	Terrestres	Financiers	Prêts Opérations de leasing
1998	17,6	1,2	1,1	7,1
1999	0,5	1,7	1,0	7,5
2000	1,6	1,1	1,5	22,2
2001	8,1	0,7	3,0	29,7
2002	143,3	1,5	2,4	12,1
2003	1,5	2,3	1,1	5,9
2004*	13,8	2,7	0,9	6,5
2005*	37,4	1,2	0,5	6,4

* Les années 2004 et 2005 sont atypiques : Elles sont marquées par la levée en option d'achat du «NGV ALISO» et «NGV LIAMONE» dans le respect des engagements pris dans le cadre de leur financement.

Les principales filiales

ALISO VOYAGES

C'est le réseau de distribution agence de voyages en propre de la SNCM dont il assure 8,5 % des ventes (9,8 M€ contre 11 M€ en 2004). Il est constitué de 18 agences réparties dans toute la France. Seul réseau d'agences de voyages spécialiste des ventes de billetterie maritime (44,5 % du volume d'affaires contre moins de 3 % en général dans la profession), il réalise respectivement 48,5 %, 47 % et 4,5 % de celles-ci en billetterie SNCM, compagnies représentées par la SNCM et compagnies diverses.

L'appartenance d'ALISO Voyages à l'enseigne SÉLECTOUR (550 agences en France) lui permet de bénéficier d'une certaine notoriété, de capacités de recherche et développement, d'investissements et de négociations auprès des fournisseurs que la SNCM seule ne pourrait assurer. ALISO Voyages participe en tant que membre de SÉLECTOUR à la vie et à l'évolution de la profession.

Le volume d'affaires de l'exercice 2005 s'établit à 45,6 M€ (46,7 M€ en 2004), soit un tassement de 2,4 %. Ce dernier est imputable :

- aux pertes de volume de billetterie SNCM (-1,2 M€) dont les conflits sociaux SNCM sont largement responsables,
- à la fin du service d'un important compte sociétés à Paris (- 1,25 M€).

Par ailleurs, le développement d'autres activités et la mise en compte de nouvelles sociétés ont permis de réduire la baisse globale de volume à - 1,1 M€ (soit - 2,4 %).

Les produits nets (4,29 M€) s'améliorent de 2,1 % par rapport à l'exercice précédent (4,18 %). Par conséquent, compte tenu, parallèlement de la baisse du volume d'affaires de 2,4 %, cela engendre un taux net supérieur à celui de 2004, en l'occurrence 9,38 % contre 8,16 % (+4,63 %).

Les charges d'exploitation ont été contenues (-0,7 %) dans un contexte difficile marqué par l'abandon du commissionnement des agences de voyages par les compagnies aériennes (1^{er} avril 2005) et la mise en place d'un nouveau modèle économique.

Il a été procédé à quelques réajustements d'effectifs (- 4 %) correspondant à 2,85 ETP, ramenant l'effectif ETP de l'entreprise de 71,95 à 69,10.

Après impôts, le résultat net s'inscrit à + 0,47 M€, en hausse de 17,5 % (+ 0,40 M€ en 2004).

Années	Volume d'affaires en millions d'euros	Nombre d'agences	Résultat net en millions d'euros
1999	43,14	17	+ 0,52
2000	43,91	17	+ 0,59
2001	42,53	17	+ 0,58
2002	46,18	17	+ 0,87
2003	45,01	18	+ 0,54
2004	46,71	18	+ 0,40
2005	45,60	18	+ 0,47

FERRYTOUR

SNC détenue à 100 % par le groupe SNCM, FERRYTOUR exerce le métier d'organisateur de voyages.

Les activités développées sont :

- le TO FERRYTOUR VACANCES, utilisant essentiellement le transport maritime à destination de la Corse, de la Sardaigne et de la Tunisie,

- le TO OBJECTIF DECOUVERTES, utilisant le transport aérien spécialisé sur la destination Méditerranée, la Grande Bretagne, les capitales européennes et les USA,

- l'activité CROISIERES ET DECOUVERTES, portant sur l'organisation de mini-croisières et l'activité CAP AFFAIRES portant sur les manifestations liées au Tourisme d'Affaires (congrès, séminaires ...). Ces deux activités sont réalisées sur deux car-ferries de la SNCM.

L'activité «croisières» qui accuse une diminution de son chiffre d'affaires de - 40 %, voit son résultat passer de + 65 K€ à - 11 K€.

Le chiffre d'affaires de Ferrytour Vacances a diminué cette année de 18 % et celui d'Objectif Découvertes de 13 %.

En 2005, les périodes importantes de mouvements sociaux de printemps et d'automne ont amputé significativement les résultats des trois activités de la Société.

Au final, le résultat de FERRYTOUR est de - 286 K€ contre - 112 K€ en 2004

Ferrytour (en millions d'euros)

Années	Chiffre d'affaires en millions d'euros	Résultat net
1999	14,9	+ 0,59
2000	13,8	+ 0,26
2001	13,2	+ 0,17
2002	11,2	+ 0,21
2003	10,4	- 0,16
2004	8,0	- 0,11
2005	6,0	- 0,29

SARA

Créée en 1989, avec une vocation industrielle de production de plats cuisinés et de découpe de boucherie, cette filiale, aujourd'hui détenue à 100 % par le Groupe SNCM, après le rachat des parts des actionnaires minoritaires il y a cinq ans, a recentré son activité sur l'avitaillement des navires de sa maison mère et la logistique réalisée pour le compte de la S.N.C. « Les Comptoirs du Sud », autre filiale en charge de l'exploitation des boutiques embarquées.

SARA, pour son activité, dispose des entrepôts loués à la SNCM à Aubagne.

2005, pour la deuxième année consécutive, connaît une baisse marquée du chiffre d'affaires, passant de 7,38 M€ à 6,60 M€ (- 11 %), conséquence directe des chutes de trafic et des conflits sociaux qui ont paralysé l'activité plusieurs semaines durant. L'activité réalisée avec «Comptoirs du Sud» est, elle aussi, affectée par cette conjoncture.

En deux exercices, la baisse du chiffre d'affaires est de 1,8 M€ (- 21,4 %).

Le taux de marque de l'activité courtage à 10,69 % connaît aussi un tassement de 0,69 point, conséquence, entre autres, des pertes sur stock engendrées par les deux blocages de la flotte.

Ainsi, et pour la première fois depuis 8 ans, malgré des charges d'exploitation contenues à 1.108 K€ (- 1,8 %), SARA accuse un léger résultat déficitaire de 8,3 K€ et une dégradation significative de sa capacité d'autofinancement (- 93,3 K€).

Un partenariat avec la Société Navalliance a porté ses premiers fruits en 2005, mais demeure à ce jour marginal par rapport à l'activité principale de SARA.

SARA (en millions d'Euros)

Années	Chiffre d'affaires en millions d'Euros	Résultat net
1999	8,52	+ 0,01
2000	8,54	+ 0,13
2001	8,58	+ 0,19
2002	8,44	+ 0,19
2003	8,40	+ 0,18
2004	7,38	+ 0,08
2005	6,60	- 0,01

LES COMPTOIRS DU SUD

Cette filiale, créée en 1996 pour reprendre l'exploitation en concession des boutiques à bord des navires est détenue à 100 % par le Groupe SNCM.

En 2005, les Comptoirs du Sud subissent les conséquences des deux importants conflits sociaux qui ont paralysé la flotte de la SNCM au printemps et à l'automne. Ainsi, le chiffre d'affaires connaît un tassement de 12 %, passant de 5,05 M€ à 4,46 M€, tandis que la contribution groupe (redevance + résultat) à 1,38 M€ se dégrade de 14 %.

Toutefois, le résultat, à 259,43 K€, reste encore parmi les meilleurs résultats enregistrés par la société depuis sa création.

A notamment contribué à ce résultat, la très nette amélioration de la démarque inconnue.

La maîtrise des frais de personnel et le remboursement des charges sociales ont également contribué au maintien du résultat.

Toutefois l'activité et le résultat de la société restent très fortement conditionnés au seul marché du «duty-free» – tabac et alcool – sur le Maghreb qui assure à lui seul la totalité du résultat de la filiale.

Les Comptoirs du Sud (en millions d'euros)

Années	Chiffre d'affaires (en millions d'euros)	Résultat net
1999	4,09	+ 0,11
2000	4,01	+ 0,08
2001	3,69	+ 0,08
2002	3,50	+ 0,09
2003	4,06	+ 0,21
2004	5,05	+ 0,33
2005	4,46	+ 0,26

MCA

Créée en 2003, M.C.A. avait pour vocation, en sous-traitant de la S.N.C.M., de traiter la consignation maritime et aérienne de la VI^{ème} Flotte US pour l'ensemble de ses escales sur la côte méditerranéenne française.

Sur les deux exercices 2003 et 2004, le montant total des pertes enregistrées par la société est de 186 K€.

La Société a été dissoute au 1^{er} janvier 2005.

Les comptes de l'année 2005

I - LE RESULTAT D'EXPLOITATION

Les trafics réalisés en 2005 tels que décrits dans le présent rapport et l'activité générée par les activités annexes ramènent le chiffre d'affaires de l'exercice à 183,3 M€ en baisse de 5,3 % par rapport à l'exercice précédent.

Ce niveau d'activité a été atteint avec une flotte ramenée à 10 navires contre 11 en 2004 ; le «NGV ASCO» qui effectuait les liaisons saisonnières entre Nice et la Corse a été vendu le 24 mai 2005.

Avec la baisse de l'activité sur le réseau Corse qui en résulte, accentuée par la conflictualité qui a plus impacté ce réseau que les lignes internationales, la part du chiffre d'affaires (avant compensation de service public) réalisée sur le réseau Corse passe, pour la première fois, sous la barre des 50 % à 47,9 %. L'activité maritime sur le Maghreb croît en revanche pour représenter 37,2 % de l'activité et 42,7 % si l'on tient compte des activités terrestres qui y sont liées (agences générales, consignation ...).

Le montant de la compensation de service public s'inscrit en très légère baisse en 2005, à 66,4 M€ (- 0,6 %). Ce montant se décompose en 64,4 M€ pour la délégation de service public Marseille – Corse (après 4,2 M€ de retenue pour services non faits) et 2,0 M€ d'aide sociale pour les lignes Nice – Corse. Ce montant de retenue tient compte du fait que la compagnie a pris à sa charge des indemnités conséquentes pour les transporteurs fret de l'île (environ 2 M€, sous la rubrique services extérieurs) contraints d'effectuer de nombreux repositionnements de remorques tant sur le Continent qu'en Corse durant le conflit de septembre et octobre.

Les reprises de provisions et amortissements représentent un produit de 15,2 M€ (en baisse de 2,1 M€ par rapport à 2004) constitué pour l'essentiel des reprises de provisions pour les gros travaux des navires ayant été arrêtés en 2005 (3,5 M€), de la reprise de provision pour ré affectation de coût du leasing du «NGV LIAMONE» (4,4 M€) – rentré en pleine propriété dans les livres de la compagnie le 23 novembre 2005 -. L'exercice 2004 avait par ailleurs été marqué par des reprises de provisions nettement supérieures à celles de 2005 pour couvrir les charges du plan de restructuration de 2002.

Après 2,4 M€ de transfert de charges et 1,2 M€ de produits divers, (en forte baisse, l'exercice 2004 ayant été marqué par l'indemnisation partielle par l'Etat des conséquences du blocage illégal des navires durant le conflit de septembre 2004), le total des produits d'exploitation s'élève à 268,5 M€, en baisse de 5,75 %.

Le poste des achats baisse de 3,3 M€ à 46,2 M€, malgré la hausse de 5,6 M€ des dépenses de combustibles (32,3 M€). Ce dernier poste qui représente désormais 17,5 % du chiffre d'affaires a subi une hausse du prix du fuel de l'ordre de 44 % en euros. L'effet volume est, quant à lui, négatif du fait de la réduction de flotte et de l'exploitation optimisée du «NGV LIAMONE». La SNCM a subi de plein fouet les effets de la hausse du prix du baril, les couvertures ayant pris fin en 2004. Néanmoins, des couvertures sur l'USD, monnaie de référence des achats de combustibles, ont permis de réduire cette dérive (cf. rubrique produits financiers).

La baisse importante des dépenses d'entretien en 2005, qui avait atteint un niveau sans précédent en 2004, a des répercussions positives sur le poste «achats» (- 4,6 M€). De même, la contraction de l'activité du transit réduit les achats de cette activité d'intermédiaire (- 3 M€).

Les services extérieurs s'inscrivent également en baisse de 10,1 %, à 115 M€. Cette baisse résulte essentiellement de la réduction des dépenses d'entretien (- 8,4 M€) et des leasings (effet année pleine de la cession du «NGV ALISO» et entrée du «NGV LIAMONE» dans le patrimoine de l'entreprise en novembre 2005).

Sous l'effet combiné de la réduction du périmètre d'activité de la SNCM (10 navires), de l'immobilisation de la flotte en avril et en automne et de la mise en place de mesures de productivité, les charges de personnel s'inscrivent en forte baisse (- 10 %). Cette évolution est en ligne avec la baisse des ETP payés (- 9,4 %). Les charges patronales évoluent a contrario à la hausse (+ 23,6 %). En effet, la SNCM, comme les autres armateurs sous pavillon français, ne bénéficiera pas – au titre de l'exercice 2005 – du remboursement des charges patronales ENIM. La mise en place à compter du 1^{er} janvier 2006 de l'exonération à la source des ces mêmes charges vient se substituer au précédent régime de remboursement. Neutre en trésorerie, ce changement de réglementation conduit à augmenter les charges de l'exercice de 9,4 M€.

L'application, à compter du 1^{er} janvier 2005 du CRC 2002-10 et du CRC 2004-06 conduit à d'importants changements dans les rubriques des dotations aux amortissements (d'exploitation et exceptionnel). Les principales modifications qui en résultent ont trait à l'uniformisation de la durée du plan d'amortissement des navires (20 ans à partir du neuvage pour les ferries et les cargos mixtes et 10 ans pour les NGV), à la prise en compte d'une valeur résiduelle de 10 % en fin de plan d'amortissement et à l'intégration à la valeur de l'actif des charges à étaler (surveillance travaux constructions neuves, frais de positionnement des navires après neuvage, ...). L'application de ces nouvelles règles s'est faite de façon prospective, c'est-à-dire que seuls les navires non encore totalement amortis ont vu leur plan d'amortissement modifié : il s'agit du «PAGLIA ORBA», du «NAPOLEON BONAPARTE» et du «NGV LIAMONE».

L'impact de ces nouvelles règles sur les comptes 2005 est un allègement de la charge d'amortissement des immobilisations navales de 10,9 M€ qui explique l'essentiel de la baisse de ce poste entre 2004 et 2005 (- 12,9 M€), le solde provenant de la cession du «NGV ALISO» en 2004 et du «NGV ASCO» en 2005.

L'application de ces règles a également conduit à affecter en réduction de la valeur d'actif du «NGV LIAMONE» les provisions de ré affectation de charges qui figuraient au passif du bilan (4,4 M€ de reprise en exploitation et une dotation exceptionnelle aux amortissements d'un même montant), ainsi que la provision de dépréciation constituée en 2001 de telle sorte que la valeur nette du «NGV LIAMONE» au bilan ne soit pas supérieure à son évaluation de marché (impairment test).

Au total, le résultat d'exploitation se trouve amélioré de 14,7 M€ par la seule application de ces nouvelles normes tandis que le résultat exceptionnel est dégradé de 11,9 M€.

Les dotations aux provisions pour risques et charges augmentent significativement en 2005 (+ 7,9 M€ à 16,5 M€) sous l'effet de l'augmentation des provisions pour litiges aux prud'hommes (+2,7 M€), pour mutuelles des retraités (+ 2,5 M€), pour gros travaux et arrêts techniques de la flotte (+ 1,7 M€) et pour indemnités de fin de carrière (+ 1,6 M€). La baisse du taux d'actualisation de 5 % à 4,1 % (conformément à l'évolution des taux à long terme) retenu pour calculer l'engagement actuel des dépenses futures (IFC et Mutuelles) contribue de façon significative à la hausse des provisions.

Au total, le résultat d'exploitation s'inscrit à - 33,3 M€ en amélioration de 6,1 M€ par rapport à 2004.

II – LE RESULTAT FINANCIER

Celui-ci s'améliore de 0,78 M€ à + 7,7 M€, essentiellement sous l'effet d'une augmentation des dividendes reçus des filiales et des plus-values de change. CGTH, filiale à 100 % de la SNCM, a distribué au titre de l'exercice 2004 un dividende exceptionnel de 2 M€ qui a eu pour effet de réduire sa situation nette ; une provision sur

titres a été constituée à cet effet chez SNCM, si bien que l'impact de cette distribution exceptionnelle sur le compte de résultat est de 0,56 M€. SUDCARGOS, avant sa cession, a également versé un dividende significatif (0,4 M€ pour la part SNCM).

L'essentiel des produits financiers (autres intérêts et produits assimilés) correspond aux produits financiers des prêts subordonnés que la SNCM a consentis aux GIE fiscaux. Ces montants (7,8 M€) sont stables.

La charge d'intérêt sur la dette financière (court terme et long terme) est stable d'un exercice sur l'autre grâce au maintien à un bas niveau des taux d'intérêts.

III - LE RESULTAT EXCEPTIONNEL

Il se dégrade de 5,7 M€ à - 3,3 M€, essentiellement sous l'effet de l'application des nouvelles normes de comptabilisation des actifs et des amortissements, qui, à elles seules, dégradent le résultat exceptionnel de 11,9 M€, dont 3 M€ pour un excédent de dotation d'amortissement dérogatoire (qui vient augmenter à due concurrence les capitaux propres) et 1,7 M€ d'impairment test sur le «NGV LIAMONE».

Pour le reste, le résultat exceptionnel 2005 est impacté par la cession du «NGV ASCO» (+ 4,7 M€ de plus-value) et de la participation dans SUDCARGOS (+ 0,9 M€ de plus-value), cessions rendues nécessaires par la situation très dégradée de l'entreprise et allant au-delà des conditions de réduction du périmètre d'activité imposées par la Commission Européenne dans sa décision de juillet 2003.

Après un produit d'impôt de 0,45 M€ correspondant à la consommation faite par les filiales bénéficiaires des déficits fiscaux de la SNCM, via l'intégration fiscale, **le résultat net de la SNCM s'inscrit à - 28,8 M€.**

La capacité d'autofinancement reste négative en 2005, à -10,3 M€, en légère amélioration par rapport à l'exercice précédent (- 12 M€). Pour des investissements navals de 10,7 M€ («NGV LIAMONE» essentiellement) et de 7,1 M€ pour la capitalisation des prêts subordonnés et des remboursements de dettes financières de 13 M€, les ressources demeurent insuffisantes : 3,3 M€ d'augmentation de capital correspondant à la deuxième tranche de l'augmentation de capital autorisé par la Commission Européenne, et 11,6 M€ de cession d'actifs.

Dans ces conditions la trésorerie de l'entreprise (avant compte courant financier CGMF) se dégrade significativement (- 27,5 M€) pour atteindre en fin d'année - 69,6 M€.

PRINCIPAUX EVENEMENTS SURVENUS DEPUIS LE DEBUT DE L'ANNEE 2005

Le processus de recomposition des fonds propres de l'entreprise et de l'ouverture de son capital suit son cours et devrait se concrétiser au début du printemps 2006.

Les premières réunions d'information du Comité d'Entreprise sur le projet d'ouverture du capital se sont tenues en janvier et février.

L'opération de reconstitution des capitaux propres de la SNCM et d'entrée des nouveaux actionnaires, (Butler Capital Partner, Veolia Transport et les salariés), se déroulerait principalement en plusieurs étapes : (1) une recapitalisation sous la forme d'une augmentation de capital d'un montant de 142,5 M€ intégralement souscrite par la CGMF, (2) suivie d'une réduction de capital ramenant le capital social de l'entreprise au minimum légal, (3) à l'issue de ces opérations, la CGMF céderait des actions représentant 75 % du capital de la SNCM à BCP et Veolia Transport. (4) une nouvelle augmentation de capital de 35 M€ serait souscrite par BCP, Veolia Transport et la CGMF au prorata de leur nouvelle participation, (5) une avance en compte courant de 8,75 M€ serait accordée par les nouveaux actionnaires. (6) enfin, une offre réservée aux salariés, à des conditions préférentielles, serait réalisée ultérieurement, visant à leur proposer 9 % du capital de la SNCM.

A l'issue de ces opérations, le capital de la SNCM serait donc détenu par BUTLER CAPITAL PARTNERS pour 38 %, par VÉOLIA TRANSPORT pour 28 %, par la CGMF pour 25 % et par les salariés pour 9 %.

Concernant le futur cahier des charges de la prochaine Délégation de Service Public, la Collectivité Territoriale de Corse a établi un premier projet qui sera débattu en assemblée le 24 mars prochain et un appel d'offres devrait être lancé peu après.

Ce premier projet maintient les grands principes d'organisation de la desserte de la Corse depuis le continent français, à savoir un contrat de Délégation de Service Public sur Marseille – Corse, et un mécanisme d'aide au passager social sur les lignes Toulon – Nice / Corse, en contrepartie de légères obligations de Service Public.