

# RAPPORT ANNUEL 2004



# **Assemblée Générale Ordinaire**

## **du 30 Juin 2005**

---

<i>Le Mot du Président .....</i>	<b>3</b>
<i>Le Conseil d'Administration.....</i>	<b>4</b>
<i>Les Mandats d'Administrateurs.....</i>	<b>5</b>
<i>Le Comité Exécutif.....</i>	<b>5</b>
<i>Les Chiffres-clés .....</i>	<b>6</b>
<i>L'activité passagers et véhicules .....</i>	<b>8</b>
<i>L'activité fret.....</i>	<b>11</b>
<i>Les activités annexes .....</i>	<b>12</b>
<i>Les ressources humaines .....</i>	<b>13</b>
<i>La SNCM et la Corse .....</i>	<b>15</b>
<i>L'entretien de la flotte.....</i>	<b>17</b>
<i>Sécurité et environnement .....</i>	<b>18</b>
<i>Les investissements .....</i>	<b>19</b>
<i>Les principales filiales d'exploitation .....</i>	<b>20</b>
<i>Les comptes de l'exercice .....</i>	<b>23</b>
<i>Comptabilité générale .....</i>	<b>ANNEXE I</b>
<i>Comptes consolidés.....</i>	<b>ANNEXE II</b>



## **Le Mot du Président**

---

L'année 2004 restera une année "noire" dans l'histoire de la SNCM : baisse de 11 % de son chiffre d'affaires commercial, résultat net déficitaire de 29,7 M€.

Le développement de notre activité sur le Maghreb porté par la très forte croissance des trafics sur la ligne Marseille-Algérie (+ 42 %) n'aura pas permis de compenser la chute de 26 % du nombre de passagers acheminés sur le réseau Corse.

La baisse de notre activité passagers sur les liaisons France continentale-Corse a été indiscutablement amplifiée par des facteurs conjoncturels : baisse de la fréquentation touristique dans l'île de Beauté, lourds conflits sociaux que la compagnie n'avait pas connus depuis plusieurs années, indisponibilité de navires liés à des problèmes techniques.

Mais elle résulte aussi d'un développement important de l'offre concurrente qui a provoqué dans un marché en baisse, une situation de déséquilibre par rapport à la demande tout particulièrement pendant l'avant et l'arrière saison.

Compagnie publique ayant longtemps vécu en situation de monopole, la SNCM est contrainte de s'adapter très rapidement aux changements importants de son environnement concurrentiel.

Elle doit réduire de manière importante ses coûts de production tout en maintenant une stratégie de haut de gamme en matière d'offre de service en valorisant une flotte moderne garantissant un confort et un niveau de sécurité élevés.

Elle doit ouvrir son capital à un partenaire privé lui apportant à la fois les fonds propres nécessaires à son développement et la réactivité que son actionnaire public n'est plus en mesure de lui garantir compte tenu des règles de la concurrence européenne.

Elle doit garantir à ses clients une fiabilité sociale qui est aujourd'hui la base de toute dynamique commerciale, et une condition *sine qua non* pour conserver la confiance de son premier client : la Corse au travers du contrat de délégation de service public qui lie la SNCM à la Collectivité Territoriale de Corse.

La Compagnie est donc à un tournant de son histoire.

De sa capacité à s'inscrire dans une stratégie de rupture tout en préservant ses valeurs fondées sur sa contribution historique au service public de continuité territoriale dépend son avenir.

**Bruno VERGOBBI,**  
Président du Conseil d'Administration

# Conseil d'Administration et Actionnariat

## au 17 mai 2005

### PRÉSIDENT

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 NOMMÉS PAR DÉCRET

Agnès CLARET DE FLEURIEU *Présidente des Affaires Juridiques & Sociales -  
Conseil Général des Ponts & Chaussées*

Pierre LUBEK *Inspecteur Général des Finances – Ministère de l'Économie*

Edouard VIEILLEFOND *Chef du Bureau Ferroviaire Ports – Direction du Trésor*

### ADMINISTRATEURS ÉLUS 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'Études – Direction du Pôle Corse*

### CONTRÔLEURS D'ÉTAT

M. Jacques BATAIL *Service du Contrôle d'Etat*

Thierry ZIMMERMANN *Service du Contrôle d'Etat*

### COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT

Didier SIMONNET *Directeur du Transport Maritime, des Ports et du Littoral*

### COMMISSAIRE ADJOINT DU GOUVERNEMENT

Marc JACQUET *Directeur Adjoint du Transport Maritime, des Ports et du Littoral*

### COMMISSAIRES AUX COMPTES

Christine BLANC-PATIN *Ernst & Young Audit*

Gérard QUILLET *Deloitte Touche & Associés*

### SECRÉTAIRE DU COMITÉ D'ENTREPRISE

Bernard MARTY *Secrétaire du Comité d'Entreprise SNCM*

*Le capital de la SNCM est composé de 3 580 000 actions pour un montant total de 53 700 000 €. 3.330.110 actions, soit 93,02 %, sont détenues par la CGMF, Société Anonyme elle-même détenue à 100 % par l'Etat français, et 249.884 actions, soit 6,98 % par la SNCF.*

# Mandats d'Administrateurs au 17 mai 2005

(loi NRE du 15 mai 2001)

<b>ADMINISTRATEURS</b>	<b>MANDATS</b>
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 <sup>e</sup> 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	Administrateur de SAPRR (Société d'Autoroutes Paris Rhin Rhône) Administrateur 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 Président du Conseil de Surveillance de SUDCARGOS

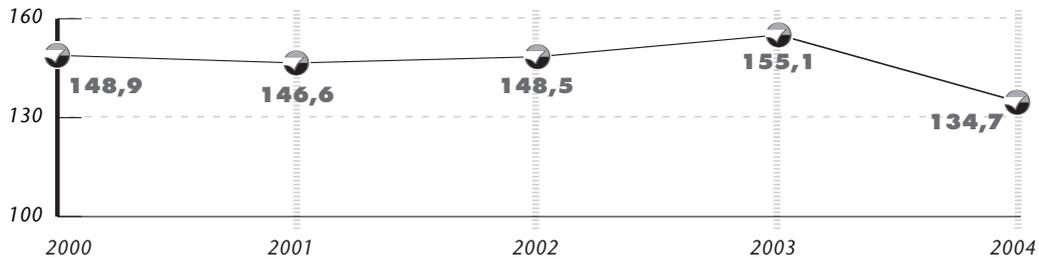
---

## Comité Exécutif de la SNCM au 17 mai 2005

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
Arnaud BLAIN	Directeur Délégué de l'Armement

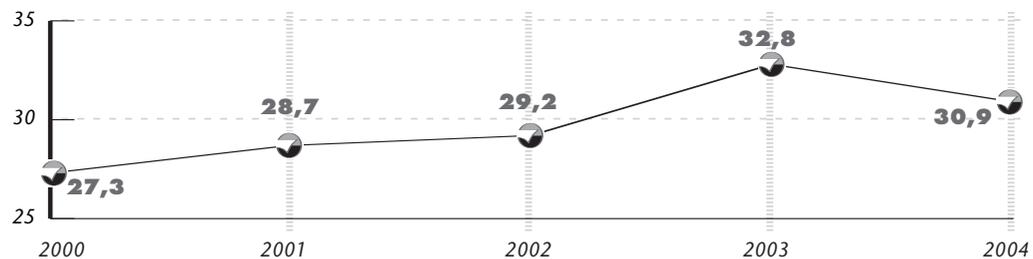
# Les chiffres-clés (Comptes SNCM SA)

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

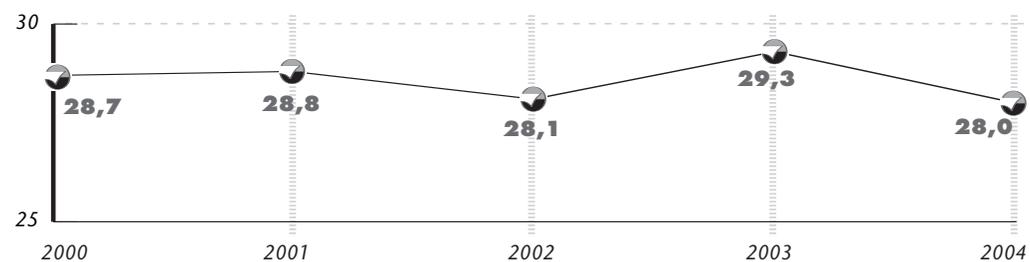


\* Inclus les recettes passages, véhicules, hôtellerie à bord et bagages.

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

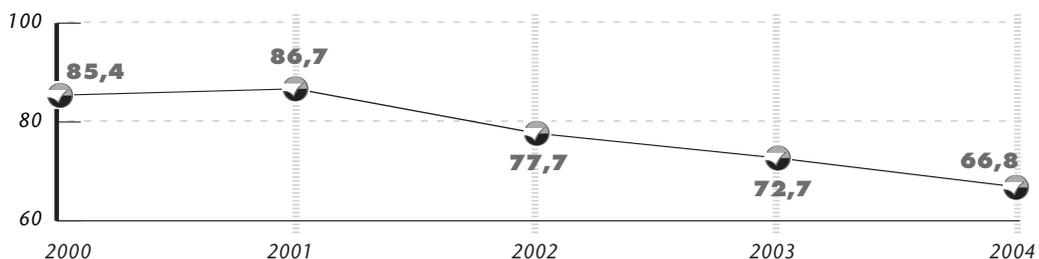


## CHIFFRE D'AFFAIRES DES ACTIVITÉS ANNEXES\* en Millions d'Euros

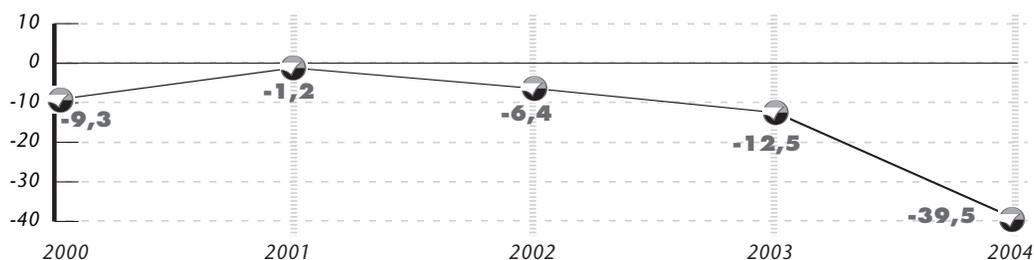


\* Transit, représentation générale, consignation de navires, personnel refacturé, prestations informatiques, etc.

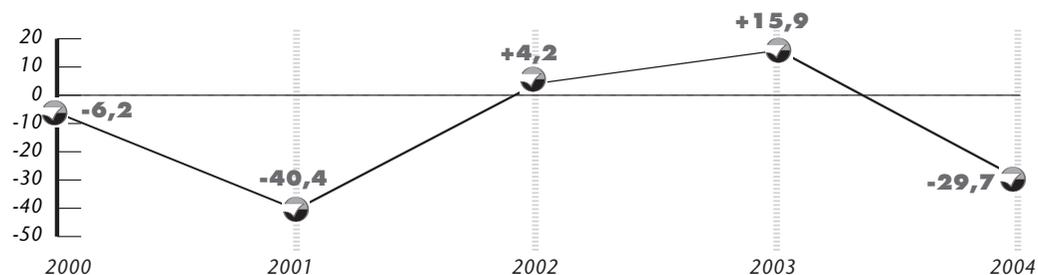
## COMPENSATION FINANCIÈRE DE CONTINUITÉ TERRITORIALE en Millions d'Euros



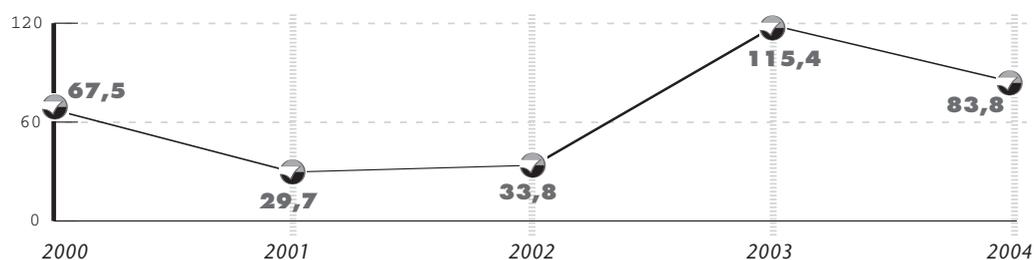
### RÉSULTAT D'EXPLOITATION en Millions d'Euros



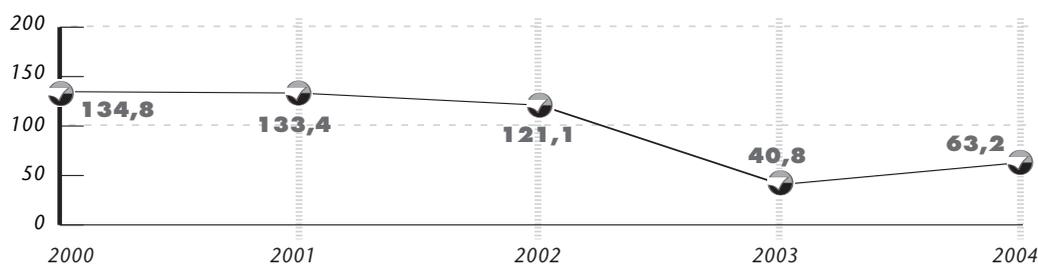
### RÉSULTAT NET en Millions d'Euros



### FONDS PROPRES en Millions d'Euros

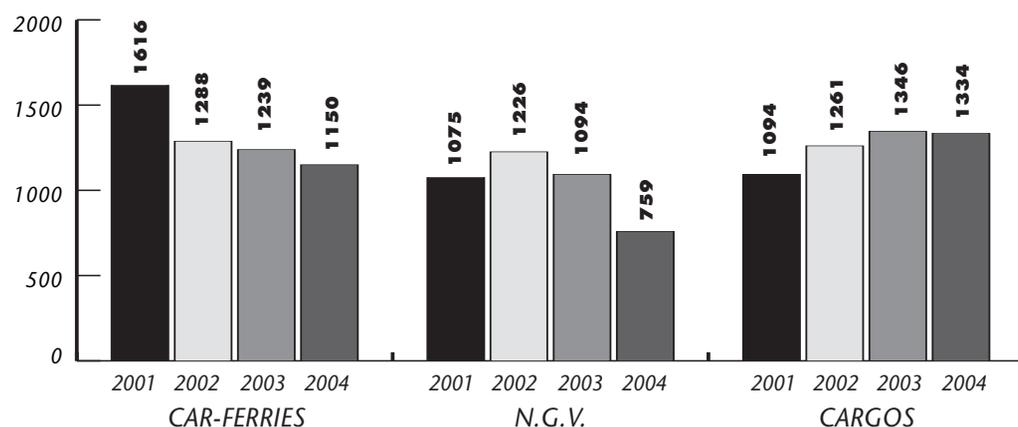


### ENDETTEMENT NET DE LA TRÉSORERIE en Millions d'Euros\*



\* 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 (NON COMPRIS CORSICA MARITTIMA)

	PASSAGERS	VEHICULES
1995	1.113.581	377.803
1996	1.173.517	395.534
1997	1.276.427	431.938
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

## ÉVOLUTION DES RECETTES BRUTES SNCM

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

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Corse	100,3	107,3	104,4	94,2	92,9	68,6
Algérie et Tunisie <sup>(1)</sup>	38,1	38,3	39,3	48,9	55,3	58,8
Divers	3,5	3,7	3,1	3,6	3,7	4,3
Tous réseaux	141,9	149,3	146,8	146,7	151,9	131,7
E.A.T. <sup>(2)</sup>	10 %	5 %	-2 %	0 %	4 %	-13 %
Part réseau Corse	70,7 %	71,9 %	71,1 %	64,2 %	61,2 %	52,1 %

(1) Y compris ligne Espagne – Algérie. (2) Evolution Annuelle Totale.

Malgré la continuation de notre redéploiement – réussi – sur le Maghreb, notre activité Passages<sup>(1)</sup> s'est effondrée en 2004, entraînée par les résultats très négatifs enregistrés sur notre réseau Corse.

(1) C'est-à-dire le chiffre d'affaires généré par les passagers et leur véhicule.

## I) Le réseau Corse

### a) Le marché global

Après plusieurs années de forte croissance, le marché avait déjà été marqué au deuxième semestre 2003 par un fléchissement de l'activité. Ce mouvement s'est largement amplifié en 2004.

Le marché maritime entre la Corse et la France continentale a enregistré une baisse de 5,4 % en 2004, et celui avec l'Italie de 6,5 %. Cette baisse a pour origine une désaffection de la clientèle touristique à l'égard de la destination Corse. Cette évolution s'illustre par une concentration de la baisse de fréquentation entre mai et septembre 2004, les mois de basse saison ayant, quant à eux, légèrement progressé.

Ce changement de tendance à l'égard de la destination Corse peut s'expliquer par le retour en force des destinations touristiques lointaines favorisées par le plus grand calme enregistré sur le plan géographique après les attentats du 11 septembre

2001, du conflit en Irak et du SRAS. La baisse du dollar par rapport à l'euro et les monnaies qui lui sont rattachées, a renforcé la compétitivité des destinations lointaines. L'ouverture à l'Europe de l'Est amplifie par ailleurs le phénomène.

Le trafic aérien sur la Corse a enregistré, de son côté, une baisse légèrement plus forte de son activité que celle du maritime. La part du maritime dans le transport sur la Corse continue dans ces conditions sa progression et atteint 59,3 % en 2004 (+ 0,3 %).

C'est dans cet environnement globalement défavorable que la concurrence a très significativement augmenté les capacités offertes, particulièrement à Toulon – tant en traversées de jour que de nuit –. Cette politique a entraîné une baisse du prix du passage et un déplacement de la clientèle.

Le port de Nice a enregistré une baisse de 13% de son trafic tandis que le pôle Toulon – Marseille était globalement stable avec une hausse significative de Toulon. Marseille demeure néanmoins le premier port du continent dans le trafic de la Corse, Nice le second et Toulon le troisième.

	SNCM + Corsica Marittima	Autres Maritimes France	Autres Maritimes Italie hors trafic inter îles	Aérien
1995	26,0 %	2,0 %	22,1 %	49,9 %
1996	27,2 %	3,4 %	19,2 %	50,2 %
1997	27,2 %	4,3 %	20,6 %	47,9 %
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 %

### b) La SNCM sur le réseau Corse

	PASSAGERS	VEHICULES
1995	1.011.165	342.154
1996	1.013.421	348.539
1997	1.095.685	378.011
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

Dans cet environnement général difficile, la SNCM a cumulé les handicaps durant cette année 2004 : 3 périodes de conflits sociaux ont marqué l'exercice : une semaine en février à l'initiative du STC, plusieurs jours perlés au printemps à l'initiative des syndicats d'officiers et près de trois semaines de conflit en septembre (STC puis plateforme syndicale). Un tel niveau de conflictualité ne s'était pas rencontré dans l'entreprise depuis plus de 15 ans, du temps où la SNCM opérait seule sur la desserte de la Corse. La concurrence, bien présente en 2004, a bien évidemment profité de cette situation. A ces problèmes sociaux sont venues se rajouter deux avaries significatives en juin qui ont immobilisé le "NAPOLEON BONAPARTE" et le "MONTE D'ORO" pendant plus d'une semaine chacun.

Les trafics de la SNCM se sont en conséquence effondrés (- 26 %) dont - 36 % sur Nice et - 20 % sur Marseille.

La Compagnie estime que la perte aurait été limitée à 17 % hors conflits sociaux.

L'analyse des pertes de passagers montre que celle-ci s'est concentrée en dehors des jours d'hyper pointes, la Compagnie continuant d'enregistrer d'excellents taux de remplissage durant cette période. Ainsi, les deux ferries de la Convention de Délégation de Service Public sur Marseille étaient quasiment complets durant toute la deuxième quinzaine d'août dans le sens des retours. En d'autres termes, les capacités maximales sont toujours atteintes mais sur des périodes plus courtes que dans le passé.

La baisse des taux de remplissage qui en a résulté et l'augmentation de la pression concurrentielle ont eu des effets sur le niveau de la recette unitaire globale de la SNCM sur son réseau Corse qui s'est inscrit en baisse de 0,7 % en 2004. Le niveau tarifaire atteint sur le réseau Corse est maintenant nettement inférieur à ceux rencontrés sur d'autres marchés maritimes de longueurs et services équivalents en Europe du Nord.

### c) Les lignes de Sardaigne

A partir de Marseille ou de Toulon, la SNCM a continué à assurer une desserte saisonnière de Porto Torrès au Nord Ouest de l'île et a pu – malgré la limitation de ses moyens navals – augmenter le nombre d'escales à Porto Torrès (92 traversées contre 71 en 2003) notamment en allongeant l'activité saisonnière jusqu'à fin octobre au lieu de fin septembre auparavant.

La quasi-totalité de cette desserte s'effectue en prolongation de la Corse. Elle permet donc à la fois une desserte inter îles et un débouché français pour la Sardaigne, située à 400 km à l'Ouest de Gênes, principal port des lignes sardes.

L'offre de la SNCM sur ce réseau se fait de façon coordonnée avec la Compagnie Méridionale de Navigation et permet ainsi un service annuel avec une fréquence renforcée l'été.

En 2004 la refonte de l'offre tarifaire couplée à l'augmentation du nombre de rotations a permis d'augmenter de 12 % le nombre de passagers transportés à 27.700 et le chiffre d'affaires de 23 % à 2,7 M€.

## II) Activités croisières et frètements

Après le lancement en 2003 du produit mini-croisières (de 1 à 4 nuits) sur "NAPOLEON BONAPARTE" et "DANIELLE CASANOVA" en semaine de demi-saison, la SNCM a poursuivi son activité en 2004 et a maintenu son chiffre d'affaires avec 10 croisières.

Toutes sont au départ de Marseille et offrent à la clientèle quelques atouts différenciés par rapport à la concurrence : langue parlée à bord et embarquement de son véhicule notamment.

Les opérations spéciales type affrètement ont été en revanche moins nombreuses qu'en 2003, le climat social ayant pesé sur la commercialisation.

## III) Les lignes du Maghreb

Le redéploiement de notre activité sur ce secteur, entamé en 2002, s'est poursuivi en 2004, avec un renforcement de l'offre tant en basse saison qu'en haute saison. Le "MEDITERRANEE" est affecté à l'année sur ces lignes. Le "DANIELLE CASANOVA" vient renforcer l'offre de façon ponctuelle tout au long de l'année. En saison l' "ILE DE BEAUTE" est affecté entièrement à ces lignes et le "CORSE" en semaine.

### a) L'Algérie

Malgré la fermeture de la ligne saisonnière Almeria – Oran en 2004, conséquence de la cession du "NGV ALISO" rendue obligatoire par la décision de la Commission Européenne autorisant la recapitalisation de la Compagnie, la SNCM a pu continuer à développer son activité sur les lignes entre Marseille – Barcelone et l'Algérie. Le chiffre d'affaires sur ces lignes a en effet crû de 20 % malgré la baisse de 30 % du nombre de rotations. Ce résultat a pu être atteint grâce à l'optimisation des moyens navals : les touchées ponctuelles à Barcelone ont permis à l' "ILE DE BEAUTE" d'effectuer le maximum de rotations possibles en saison estivale.

Par ailleurs, le renforcement de la desserte en semaine de saison pour le "CORSE" a permis d'augmenter les capacités offertes. Enfin, en basse et moyenne saison, le "DANIELLE CASANOVA" a effectué ses premières rotations sur l'Algérie.

Ce redéploiement des moyens – facilité par l'allègement des contraintes très lourdes de sécurité jusqu'alors imposées sur ces lignes – a permis de rouvrir en 2004 de nouvelles lignes : Marseille – Oran et Bejaia et Barcelone – Oran et Alger.

La SNCM a, dans ces conditions, réaffirmé sa présence sur cette desserte aux côtés de son partenaire algérien, l'ENTMV. La construction commune des horaires et l'interchangeabilité de la billetterie entre les deux Compagnies permettent à la clientèle de disposer de fréquences réparties sur ces lignes.

Sur les lignes Marseille – Algérie, les deux Compagnies ont transporté 438.000 passagers (+16 %) dont 158.000 pour la SNCM (+42 %). La part de marché de la SNCM remonte ainsi à 36 % contre 29 % en 2003.

La croissance du trafic enregistré par la SNCM est supérieure à celle du nombre de traversées offertes (+28 %). A noter que ce secteur a été très peu touché par les conflits sociaux de l'entreprise en 2004.

Pour les lignes d'Espagne, les trafics se sont fortement contractés avec la baisse de l'offre : 7.900 passagers ont été transportés en 2004 via Barcelone, contre 29.200 via Almeria en 2003 (-73 %). Le nombre de traversées est en baisse quant à lui de 89 %. Cependant, grâce à une recette unitaire plus élevée à Barcelone qu'à Almeria, le chiffre d'affaires sur ces lignes a moins diminué que le trafic (-60 %).

La SNCM demeure confiante dans la poursuite de son développement sur ces lignes et compte continuer à augmenter son offre pour accompagner la croissance des échanges entre la France et l'Algérie – après une longue période de troubles.

Elle entend également dynamiser le marché en adaptant son offre tarifaire. C'est ainsi qu'en 2004 les tarifs de certains services ont été réduits, ceci explique la baisse de la recette unitaire enregistrée sur ce secteur en 2004 (-6 %).

**RÉSEAU ALGÉRIE** (Toutes lignes SNCM)

	PASSAGERS	VEHICULES
1995	4.514	1.712
1996	46.518	11.469
1997	46.114	11.453
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

**b) La Tunisie**

Malgré l'amélioration qualitative de notre offre, avec la programmation du "DANIELLE CASANOVA" une fois par semaine sur ce réseau en été – en lieu et place du "CORSE" qui est venu renforcer les lignes d'Algérie – les résultats enregistrés par la SNCM en 2004 sont décevants avec 95.300 passagers contre 103.500 en 2003 (-8 %) et pour un nombre de traversées lui aussi en baisse de 8 % (152 traversées contre 165).

Ce réseau a connu cependant de nombreuses perturbations sociales ou techniques au cours du premier semestre 2004. La Compagnie estime avoir perdu – à la suite des différentes annulations et transferts de ses passagers sur les navires de notre partenaire la CTN – près de 6.000 passagers. Ceci a contribué aux résultats en forte progression de l'armement tunisien (+20 % pour les passagers sur Marseille -Tunis).

Cette évolution a également été favorisée par l'augmentation des capacités offertes par la CTN rendue possible par l'affrètement d'un navire de plus grande capacité l'été.

Au global, le marché entre Marseille – Toulon et la Tunisie aura cru de 7 % en 2004.

Malgré la hausse qualitative de l'offre, les deux armements ont maintenu leur grille tarifaire globalement inchangée en 2004, pour la troisième année consécutive.

**RÉSEAU TUNISIE** (Toutes lignes SNCM)

	PASSAGERS	VEHICULES
1995	80.883	29.870
1996	80.399	29.623
1997	92.956	35.190
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

**IV) Politique commerciale**

Confrontée à un renforcement sensible de la concurrence à Toulon, la SNCM a continué à adapter son offre tarifaire sur le réseau Corse, particulièrement sur Marseille. Des baisses tarifaires ciblées – notamment sur les enfants – ont été réalisées en 2004 sur les lignes Corse – Marseille. Sur Nice, les tarifs sont demeurés inchangés sauf en hyper pointe, période pendant laquelle la SNCM a légèrement augmenté ses tarifs.

Les tarifs de basse saison offerts par la SNCM s'avèrent être en 2004 très inférieurs dans la plupart des cas, au maximum autorisés par les Obligations de Service Public.

La gamme de tarifs spéciaux a, quant à elle, été profondément remaniée afin de faciliter son accès à des clientèles différenciées.

Cette politique a eu des effets satisfaisants pendant la saison estivale malgré la croissance de l'offre de la concurrence à Toulon.

Début 2004 a été lancé notre nouveau site Internet BtoC sur lequel la clientèle peut consulter l'offre de la Compagnie, réserver sa billetterie avec édition immédiate d'un e-ticket et avoir accès aux dernières informations de la Compagnie. Porté par la généralisation de l'Internet dans les foyers, ce canal de vente a fortement progressé en 2004 au détriment des agences de voyages traditionnelles.

Le lancement du site [sncm.biz](http://sncm.biz) en 2003 (site BtoB) a continué sur sa progression en 2004, de nombreuses agences de voyages non spécialisées utilisent ce vecteur de vente accessible sans formation particulière des agents de vente.

La SNCM a poursuivi en 2004 ses partenariats commerciaux avec la SNCF et Orange et en a développé de nouveaux, notamment dans le domaine de l'Internet.

**V) Politique qualité**

Résolument engagée dans l'amélioration de ses prestations et de son fonctionnement, la SNCM a, en 2004 poursuivi ses actions dans les démarches qualité :

Après en avoir fait la demande auprès de l'AFAQ (Association Française d'Assurance Qualité), l'audit de renouvellement du Certificat ISO9001 (2000) de l'activité fret a été anticipé et le Certificat a été revalidé par le Comité de Certification "Transport et Logistique" de l'AFAQ le 24 décembre 2004.

Deux navires supplémentaires ont intégré avec succès le périmètre de la Certification de services des prestations aux passagers à bord des navires des lignes de Corse par QUALICERT (marque du groupe SGS-ICS). Depuis le 16 novembre 2004, le "DANIELLE CASANOVA" et le "PASCAL PAOLI" ont ainsi rejoint le "NAPOLEON BONAPARTE", le "PAGLIA ORBA" et le "MONTE D'ORO" dans la famille des navires titulaires d'un certificat Qualité.

Les contrôles qualité mensuels des prestations à bord ont été étendus à l'ensemble des navires de la flotte, qu'ils soient certifiés ou non, afin de garantir à la clientèle le meilleur service possible quel que soit le navire qu'elle emprunte.

En collaboration avec la Direction Qualité de la SNCM, la Société d'Acconage Porto Vecchiaise, fournisseur de la SNCM, s'est engagée dans un projet de certification ISO9001 (2000) de l'ensemble de ses activités, qui devrait aboutir d'ici la fin du 1<sup>er</sup> semestre 2005. La SNCM matérialise par ce partenariat son souci d'étendre la maîtrise de ses prestations à l'ensemble des acteurs intervenant dans ses processus.

# L'activité fret

## I) Le réseau Corse

En 2004, le marché fret sur la Corse a poursuivi sa croissance. Tous opérateurs confondus, le trafic entre les 3 ports du continent français : Marseille, Toulon et Nice et les ports corses, progresse de 2,7 % pour atteindre 1.730.000 mètres linéaires.

Après le niveau record atteint en 2003, l'année 2004 s'est traduite pour la SNCM par une perte de trafic de 55.000 mètres linéaires (-6,60 %), pertes directement liées aux conflits sociaux internes qui ont perturbé l'exploitation des lignes aux mois de mars (1 semaine) et septembre (3 semaines).

Au départ de Marseille, la CMN a absorbé une partie du trafic, ce qui lui a permis de progresser de 4 %, mais c'est surtout la concurrence à Toulon qui a bénéficié de l'absence des rotations de la SNCM, notamment durant le long conflit du mois de septembre où elle a doublé son trafic par rapport à septembre 2003.

En 2004, Corsica Ferries a encore augmenté son offre de transport au départ de Toulon de + 23 % et elle propose désormais un service quotidien sur Bastia. Dans ces conditions, le port de Toulon a capté en 2004, 14,7 % du trafic fret sur la Corse soit près de 250 000 mètres linéaires. Cette offre de transport fret sur Toulon constitue cependant un écrémage des trafics du service public, les navires assurant ce service sur Toulon ne pouvant garantir un service fret en toute saison, la priorité étant donnée au trafic passagers : en conséquence le trafic fret est assuré essentiellement à Marseille pendant les périodes chargées de juin et juillet, laissant aux co-délégués la mission d'assurer la pointe du trafic.

Les tarifs fret quai / quai du service public s'élèvent à 44,25 euros en Nord/Sud et 29,20 euros en Sud/Nord, ce qui représente une hausse de 1,7 % par rapport à 2003.

La recette brute de la SNCM sur le réseau Corse s'est élevée à 28.907 K€ en baisse de 5,75 % par rapport à 2003.

### ÉVOLUTION DU TRAFIC SNCM

Exprimé en mètres linéaires transportés

	RESEAU CORSE	RESEAU INTERNATIONAL Algérie-Tunisie-Sardaigne	TOTAL TOUS RESEAUX
1997	641.000 ML	23.700 ML	664.700 ML
1998	660.400 ML	14.000 ML	674.400 ML
1999	717.500 ML	15.200 ML	732.700 ML
2000	784.450 ML	11.835 ML	796.285 ML
2001	773.324 ML	14.280 ML	787.604 ML
2002	773.960 ML	14.553 ML	788.513 ML
2003	827.404 ML	20.943 ML	848.347 ML
2004	772.501 ML	23.240 ML	795.741 ML

## RECETTES FRET (en Millions d'Euros)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Corse	23,6	26,1	27,3	27,8	30,7	29,0
Algérie et Tunisie	1,6	1,1	1,4	1,4	0,7	1,0
Divers	0,0	0,0	0,0	0,0	1,4	0,8
Tous réseaux	25,2	27,2	28,7	29,2	32,8	30,8
E.A.T. (1)	10 %	8 %	5 %	2 %	12 %	-6 %
Part réseau Corse	93,7 %	95,7 %	95,0 %	95,3 %	93,7 %	94,2 %

Evolution Annuelle Totale.

## II) Le réseau international

En 2004, le fonds de commerce fret des ferries sur le Maghreb constitué majoritairement de voitures commerce a progressé sur la Tunisie de 22 % et a redémarré très fortement sur l'Algérie.

Le chiffre d'affaires fret sur l'Afrique du Nord a atteint 984 K€, en progression de 59 % par rapport à 2003.

Comme en 2003, la SNCM a saisi toutes les opportunités pour positionner ses navires disponibles sur des voyages spot de véhicules neufs entre la France, la Turquie, l'Italie et l'Espagne.

Sur ce marché international, elle a transporté 3.700 voitures pour le compte de Renault et Peugeot/Citroën, en baisse par rapport à l'exercice 2003 qui avait été marqué par de nombreux affrètements. Par ailleurs, plusieurs transports au départ de l'Espagne au printemps n'ont pu être réalisés en raison des avaries techniques du "NAPOLEON BONAPARTE" et du "MONTE D'ORO".

Au global, le chiffre d'affaires fret réalisé à l'international s'est élevé à 1,8 M€ en baisse de 14 % par rapport à 2003.

## 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 2004 un chiffre d'affaires de près de 12,3 M€ (soit +5 % par rapport à 2003).

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 personnels assurant l'enregistrement des passagers (226.594 passagers traités à Marseille en 2004).

Les services liés à la consignation des navires (gestion de la relation portuaire, documents douaniers, assistance au navire

et à son équipage), ont été domiciliés début 2003 au sein de MCA "Multiservice Cruise Agencies" filiale à 100% de la SNCM (voir chapitre filiales).

Le chiffre d'affaires traité directement par la SNCM s'élève à 1,1 M€ en 2004 (comme en 2003).

Le service Transit, qui intervient pour toutes les opérations de transit international, essentiellement à destination du Maghreb, opère dans un secteur concurrentiel. Il est apporteur d'affaires à notre filiale Sudcargos, ainsi que plus accessoirement à nos navires desservant le Maghreb : 7.840 dossiers auront été traités en 2004 (+ 0,8% par rapport à 2003) mais le chiffre d'affaires (débours compris) est stable à 7,7 M€.

Le résultat dégagé par cette activité demeure, quoiqu'en progrès par rapport à 2003, encore légèrement déficitaire et nécessite une poursuite de la réorganisation des moyens affectés à ce secteur.

# Les ressources humaines

L'exercice 2004 a été marqué par la consolidation des mesures mises en place dans le cadre du Projet Industriel et par la mise en service des mesures liées à l'accord global concernant le personnel navigant d'exécution (accord révisant les conditions de travail, l'armement des navires, les modalités de rémunération etc.).

Les dépenses de personnel (salaires, charges, formation, frais de déplacement, provision fin de carrières, hors dépenses du plan de sauvegarde des emplois) s'inscrivent – tout effectif confondu – à 116,7 M€ (soit – 0,25 % par rapport à 2003 en euros constants).

Cet exercice a également été marqué par une série de conflits sociaux ayant gravement perturbé l'activité de l'entreprise.

## DÉPENSES DE PERSONNEL (en Millions d'Euros 2004)

	Navigants*	Sédentaires	Total
1998	75,3	39,7	115,0
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

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

## 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 AD SG (Agent du Service Général), en charge de l'hôtellerie et de la restauration.

### b) Les effectifs

#### EFFECTIFS MOYENS ANNUELS DES NAVIGANTS\*

	2001	2002	2003	2004
CDI	1.138	1.143	1.113	1.093
CDD	461	451	546	551
CDI + CDD	1.599	1.594	1.659	1.644

\* en ETP payé.

L'accord global du personnel navigant a permis la mise en oeuvre de mesures de productivité. Néanmoins, l'évolution des effectifs annuels 2004 (passant de 1.659 à 1.644, soit – 0.9 %) ne reflète pas entièrement les gains de productivité générés par ces mesures. En effet, ces effectifs sont calculés à partir des journées d'embarquement et des jours de repos congés pris. Ainsi, la provision de repos congés a diminué de 10.919 jours passant de 94.556 jours en 2003 à 83.637 jours, générant un effet positif de 30 ETP.

A cela il faut ajouter des mesures d'internalisation d'activités auparavant sous traitées et représentant l'équivalent de 23 ETP, la contrepartie économique se retrouvant dans une diminution de nos prestations extérieures.

## II) Le personnel sédentaire

### 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 contrôle à l'embarquement et au débarquement ainsi que la 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 SÉDENTAIRES (moyenne annuelle)

	2001	2002	2003	2004
CDI	662	678	640	621
CDD	162	119	108	98
CDI + CDD	824	797	748	719

L'année 2004 est placée sous le signe d'une diminution de plus de 4 % de l'effectif sédentaire, venant après une baisse de 6,1 % constatée en 2003.

*Cette baisse est à attribuer tant à l'effet sur cet exercice des licenciements économiques réalisés courant 2003 qu'à un effort de l'entreprise d'adapter ses ressources humaines à son activité.*

### **III) La formation**

*L'année 2004 a été marquée par le lancement d'une action de formation sur plusieurs années ayant pour but de développer et unifier au sein de la Compagnie une même culture managériale. A travers cette nouvelle action de formation appelée "cursus manager", il est prévu de former environ 400 cadres, officiers, maistrance et agents de maîtrise de la compagnie. Cette action de formation commencée en octobre 2004 devrait se terminer avant la saison 2006.*

*Un effort particulier a été fait concernant la formation à la bureautique, pour proposer aux stagiaires une méthode pédagogique interactive offrant un éventail de niveaux et de sujets de formation plus larges que les années précédentes.*

*Comme les années antérieures, les formations techniques et à la sécurité du personnel navigant ont été maintenues. L'évolution de la réglementation, plus particulièrement en matière de sûreté maritime, nous a conduit à proposer des nouvelles formations donnant accès aux nouveaux certificats nécessaires à l'exploitation de nos lignes.*

*Durant l'année 2004, 2,02 % de la masse salariale de la Compagnie ont été consacrés à la Formation Professionnelle.*

# La SNCM et la Corse

La SNCM est le principal opérateur maritime concessionnaire du service public entre la Corse et le Continent qui ne concerne plus exclusivement que les liaisons maritimes Marseille/Corse depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2002.

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 corse :

- Elle a employé 845 salariés résidant en Corse,
- Le montant des retombées économiques est de 51,7 M€ en 2004, soit une baisse de 7,9 % par rapport à 2003 liée notamment à la stagnation du marché insulaire et aux événements internes de l'entreprise qui ont conduit à l'arrêt total de la flotte à trois reprises en février, juin et septembre 2004.
- 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).

## a) Répartition de l'activité par ports

La place d'Ajaccio comme premier port passagers pour la SNCM avec + 5% de passagers transportés par rapport à Bastia, s'explique par le rééquilibrage opéré entre les deux ports des traversées NGV au départ de Nice. En 2003, Bastia avait 30 % d'escales NGV de plus qu'Ajaccio.

En 2004, la fréquence des NGV a été significativement réduite sur Bastia en raison de la mise en ligne quotidienne du "MEGA EXPRESS" venu remplacer le petit NGV de Corsica Ferries, et qui, de ce fait a considérablement augmenté l'offre de transport de la ligne.

Sur Porto Vecchio, 70 % de la baisse du trafic est constatée sur le seul mois de septembre en raison de l'annulation des traversées liées au conflit social. Avec une baisse de trafic de 10 % par rapport à 2003, cette ligne est celle qui a le mieux résisté aux turbulences rencontrées par l'entreprise et à la concurrence de Corsica Ferries.

La Balagne, dont 80 % du trafic est apporté par la ligne de Nice a subi de plein fouet la baisse de fréquentation touristique en Corse, constatée au printemps (-12 %) et en saison (-5 %).

La baisse a particulièrement affecté le port de Nice qui a perdu 16 % du trafic de juin à fin août. Ce contexte, aggravé par la concurrence de Corsica Ferries et la dégradation des services de la SNCM, explique les mauvais résultats réalisés sur la Balagne.

### NOMBRE DE PASSAGERS PAR PORTS

	2003	2004	% d'évolution
<b>Ajaccio</b>	437.465	335.857	- 23,2 %
<b>Bastia</b>	455.100	319.618	- 29,8 %
<b>Balagne</b>	230.848	165.628	- 28,3 %
<b>Propriano</b>	61.796	45.082	- 27, 1%
<b>Porto-Vecchio</b>	78.878	70.718	- 10,4 %

En matière de fret, la chute du trafic roll (hors autos commerce) s'observe sur tous les ports, excepté Propriano où la SNCM a réalisé 26 traversées de cargos mixtes en 2004 pendant les arrêts techniques des cargos mixtes de la CMN et de la SNCM.

La baisse du trafic s'explique essentiellement par l'annulation de 89 traversées cargos durant les conflits sociaux.

Cette baisse est particulièrement significative sur Bastia avec - 32.500 mètres linéaires (-9,5 %). La ligne Marseille / Bastia est directement concurrencée par Toulon / Bastia qui a bénéficié en outre d'une grande partie du trafic non transporté par la SNCM, notamment au mois de septembre.

Bastia confirme sa position de premier port fret de Corse avec, pour l'ensemble des opérateurs, une progression de + 5,6 % et une part de marché de 51 %.

### NOMBRE DE MÈTRES LINÉAIRES ROLL

(Hors Autos Commerces)

	2004	2003	Ecart 04/03	2002	Ecart 03/02
<b>Ajaccio</b>	241.866	252.263	- 4,1 %	195.638	+ 28,9 %
<b>Bastia</b>	308.391	340.881	- 9,5 %	348.359	- 2,2 %
<b>Balagne</b>	51.317	58.413	- 12,1 %	43.475	+ 34,4 %
<b>Propriano</b>	4.772	1.290	+ 269,9 %	9.200	- 86,0 %
<b>Porto-Vecchio</b>	112.689	121.402	- 7,2 %	115.011	+ 5,6 %
<b>TOTAL</b>	<b>719.035</b>	<b>774.249</b>	<b>- 7,1 %</b>	<b>711.683</b>	<b>+ 8,8 %</b>

## b) Les effectifs

La SNCM est le premier employeur de Corse dans le domaine des transports et le 4<sup>e</sup> de l'île derrière La Poste, CODIM (groupe Casino) et EDF-GDF.

Outre ses deux agences portuaires de Bastia et d'Ajaccio, la Compagnie a domicilié la structure de la Direction Régionale à Bastia en 1991, la cellule de réservation pour les agences ASB et une partie du service Formation en 1999, enfin le centre de vente à distance en 2001.

La nomination d'un Directeur Général Adjoint pour la Corse en octobre 2003 traduit la volonté de la Compagnie de s'investir en Corse à un niveau encore plus élevé.

Sur cette année 2004, 845 résidents corses (486 CDI et 359 CDD) ont travaillé à la SNCM, ce qui représente 538 équivalents temps plein :

- Personnel Navigant : 670 marins (385 CDI et 285 CDD) pour un effectif moyen de 417.
- Personnel Sédentaire : 175 sédentaires (101 CDI et 74 CDD) pour un effectif moyen de 121.

La masse salariale versée en Corse pour l'année 2004, s'élève à 23,4 M€ (+2 %).

### **c) Les achats en Corse**

Depuis de nombreuses années, la SNCM développe une politique volontariste de déploiement de ses échanges avec l'île, qui se manifeste entre autres, par une recherche permanente du développement de ses achats en Corse : location et nettoyage du linge, approvisionnement en eau, en vivres, en boissons, mais aussi en 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 27 personnes).

La SNCM a travaillé durant l'année 2004 avec plus 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 17 M€ en 2004 en retrait de 15 % en raison de la baisse importante des trafics passagers SNCM réalisés sur la Corse (-26 %) et des consommations liées. Sur cette somme, 10,3 M€ concernent les achats de produits et 6,7 M€ des prestations à caractère portuaire (manutention, consignation, pilotage).

En matière de formation, en 2004, la SNCM a versé 81 % de sa taxe d'apprentissage en région Corse et l'Agefos PME de Corse a assuré 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 800 emplois indirects dans l'île au cours de l'année 2004.

Au total, les retombées économiques de la SNCM en Corse s'élèvent à 47,6 M€ auxquels il convient d'ajouter les 4,1 M€ de taxes régionales de transport reversées à la Région Corse, soit un total de 51,7 M€.

### **d) La SNCM, promoteur de partenariats**

La SNCM poursuit son implication dans la vie culturelle et associative en Corse.

Dans le domaine 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 Corse d'Echecs", le "Trophée SNCM des Jeunes" qui a réuni plus de 800 enfants des écoles primaires de Haute Corse et de Corse du Sud, favorisant ainsi un sport qui est appelé à devenir une discipline majeure en Corse.

La XI<sup>e</sup> édition de la "Mer en Fête" s'est déroulée cette année 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 2004, 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 ou les "Les Nuits de la Guitare" à Patrimonio qui ont acquis aujourd'hui un rayonnement international.

# L'entretien de la flotte

Le maintien d'un haut niveau de fiabilité de la flotte est un enjeu majeur pour la SNCM dont l'activité est très saisonnière, ce qui a pour effet de concentrer trafics et recettes sur certaines périodes de l'année. La qualité de l'entretien de la flotte est donc essentielle.

La SNCM dispose, à cet effet, d'un atelier de 80 personnes environ qui interviennent essentiellement dans les domaines de la mécanique et d'emménagements des navires, assurant ainsi environ 15 % des activités d'entretien (hors achat des pièces de rechange).

Des entreprises extérieures assurent les 85 % restants, la très grande majorité de ces travaux extérieurs étant réalisée à Marseille.

Une part majoritaire des travaux d'entretien est réalisée lors des arrêts techniques des navires qui ont lieu tous les ans pour les car-ferries et les navires rapides et tous les deux ans pour les cargos rouliers. Afin de sécuriser la rapidité des interventions sur les navires, la SNCM dispose d'un important stock de pièces de rechange (11,3 M€) constitué pour l'essentiel de pièces demandant de longs délais d'approvisionnement.

Les charges d'entretien de la flotte s'élèvent en 2004 à un niveau encore jamais atteint de 36,6 M€, contre une moyenne de 26,8 M€ sur 2000 – 2003.

Cette augmentation des dépenses par rapport à la moyenne 2000 – 2003 est due à la fois à d'importantes dépenses d'arrêt technique – ciblées sur quelques navires - mais aussi à l'entretien courant sur l'ensemble de la flotte.

Le "MEDITERRANEE", qui était déjà le navire le plus onéreux sur 2000 – 2003 est aussi celui qui, depuis 2002, parcourt le

plus de milles tout en étant aujourd'hui le car-ferry le plus ancien en dehors du "CORSE" et de l' "ILE DE BEAUTE" dont l'exploitation est saisonnière. Son niveau de dépense exceptionnellement élevé en 2004 s'explique notamment par le sablage de la carène ainsi que par des avaries sur les arbres porte hélices et les alternateurs attelés.

Un vieillissement anormal des échappements du "PAGLIA ORBA" a nécessité en 2004 des travaux pour 0,8 M€.

Le "MONTE CINTO" a eu en 2004 un gros arrêt technique du fait qu'il n'avait pas été arrêté depuis 2001 et du fait également de sa vétusté qui a notamment nécessité un remplacement important de tôles de coque (1,5 M€).

Par ailleurs, d'importants travaux de réfection des emménagements ont été effectués sur le car-ferry "CORSE"...

## DÉPENSES D'ENTRETIEN DE LA FLOTTE (en M€)

1996	18,6
1997	16,8
1998	21,9
1999	23,9
2000	30,0
2001	26,9
2002	22,5
2003	27,6
2004	36,6

# Sécurité et environnement

---

Le transport de passagers et de fret, notamment sur navires rouliers, est un métier 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. Les navires et le siège 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.

Le 1<sup>er</sup> juillet 2004 est entré en vigueur, sur les lignes internationales, le Code ISPS, ensemble de dispositions nouvelles renforçant de manière significative la sûreté à bord des navires et dans les installations portuaires. Les lignes nationales rentreront dans le champ de ce code le 1<sup>er</sup> juillet 2005. Les navires ont reçu les aménagements techniques nécessaires et ont tous été certifiés par l'Administration française. Une large sensibilisation du personnel accompagne cette mise en application.

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. En 2005, un navire sera équipé d'un dispositif expérimental de filtrage des eaux rejetées garantissant une concentration en hydrocarbures de 5 à 10 ppm, largement inférieure à la norme réglementaire (15 ppm). S'il fait ses preuves, ce dispositif sera étendu à la flotte en dépit de l'investissement que cela représente.

La Compagnie poursuit son action pour réduire les rejets atmosphériques des gaz d'échappement en consommant des combustibles à faible teneur en soufre, inférieure à la norme, en particulier pour les combustibles lourds. Par ailleurs, ses navires sont d'ores et déjà en conformité avec les dispositions de l'annexe VI de MARPOL concernant les NOx qui rentre en vigueur en mai 2005.

Sa démarche environnementale a été à nouveau certifiée ISO 14001 en décembre 2004 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 (filières papier, cartons, verre), 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 (Wings For Ships, Tophic) 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 très importante campagne de lutte contre la prolifération de la légionellose à bord des navires a été mise en oeuvre avec succès, de même que des mesures de traitement des gaines de ventilation pour améliorer la qualité de l'air.

La sécurité du travail dans l'entreprise a fait, en 2004, l'objet d'une attention toute particulière avec la création d'un poste dédié et un renforcement de la prévention des risques liés à la présence d'amiante.

Afin d'apporter une cohérence à l'ensemble de ces démarches, la Compagnie a créé début 2004 une Direction, directement rattachée au Directeur Général Délégué, qui regroupe la gestion de la sécurité, la gestion de la sûreté, la responsabilité environnementale et la sécurité du travail dans l'entreprise.

## Les investissements

Le "NGV ALISO", détenu jusque-là en crédit bail, a été acquis par levée d'option d'achat anticipée le 15 septembre 2004 pour 10.822 K€ en vue de sa revente intervenue dans les jours qui ont suivi. Les travaux relatifs aux autres investissements navals ont porté essentiellement sur la réalisation des modifications de mise en service du "DANIELLE CASANOVA" (1.463 K€) ainsi que sur divers travaux pour les car-ferries "MEDITERRANEE" (1.268 K€) et "CORSE" (391 K€).

Les investissements terrestres 2004 ont essentiellement concerné la poursuite du programme SESAME V2 du contrôle automatique à l'embarquement qui doit s'étendre encore sur les années à venir.

La capitalisation des intérêts des prêts sur les opérations en leasing (6,5 M€) constitue le principal élément des investissements financiers de l'exercice.

### INVESTISSEMENTS (en Millions d'Euros)

	INVESTISSEMENTS			PRÊTS OPÉRATIONS DE LEASING
	navals	terrestres	financiers	
1997	1,3	2,3	0,7	—
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

\* année 2004 atypique : achat du "NGV ALISO" au GIE fiscal en vue de sa revente.

# Les principales filiales d'exploitation

## ALISO VOYAGES

Nouvelle raison sociale de SOTRAMAT depuis mars 2004, ALISO Voyages est le réseau de distribution propre de la SNCM dont il assure 9 % des ventes (8,5 % en 2003). Il est constitué de 18 agences de voyages réparties dans toute la France.

Seul réseau d'agences de voyages en France spécialiste de la vente de billetterie maritime (45 % des volumes d'affaires contre moins de 3 % chez les autres agents de voyages), il réalise 54,5 % de celle-ci en billetterie SNCM.

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

Le renouvellement des devantures de l'ensemble du réseau propre de la SNCM aux couleurs de l'enseigne SELECTOUR ALISO Voyages a été entièrement réalisé au cours de l'exercice 2004.

Le volume d'affaires de l'exercice 2004 s'établit à 46,7 M€ contre 45 M€ en 2003, soit une augmentation de 3,8 %, à périmètre modifié (intégration des agences SNCM de Lille et de Nancy en année pleine). Cette évolution est comparable à celle constatée en moyenne par la profession, soit + 3,9 %.

Après impôts, le résultat net s'inscrit à + 0,40 M€ contre +0,54 M€ en 2003 (-26 %). Ce résultat, inférieur à ceux des cinq exercices précédents, a été réalisé dans un contexte général difficile pour la profession (accident de Charm El Cheikh, faible croissance) et perturbé en ce qui concerne la maison mère, la SNCM.

Parallèlement, les charges d'exploitation ont augmenté de 17 % : 12,5 % correspondant à l'augmentation des charges de personnel (dues à l'intégration, notamment des personnels SNCM de Lille et de Nancy et à l'augmentation des effectifs engendrée par l'ouverture des nouveaux points de vente), 3 % liés aux dépenses engagées pour les nouveaux emplacements d'ALISO VOYAGES de Nice, Nancy, Toulouse et Grenoble et 1,5 % répartis sur diverses autres charges.

## ALISO VOYAGES

	Chiffre d'Affaires en millions d'Euros	Nombre d'agences	Volume de ventes en millions d'Euros
1998	3,51	17	39,79
1999	3,80	17	43,14
2000	3,89	17	43,91
2001	3,80	17	42,53
2002	4,15	17	46,18
2003	3,89	18	45,01
2004	4,26	18	46,71

## ALISO VOYAGES

**RÉSULTAT NET** en Millions d'Euros

1998	+ 0,38
1999	+ 0,52
2000	+ 0,59
2001	+ 0,58
2002	+ 0,87
2003	+ 0,54
2004	+ 0,40

## FERRYTOUR

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

Les activités développées sont les suivantes :

– 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 minicroisières et l'activité CAP AFFAIRES portant sur les manifestations liées au Tourisme d'Affaires (congrès, séminaires...). Ces deux activités sont réalisées sur deux carrières de la SNCM.

L'activité Croisières, malgré une diminution de son chiffre d'affaires net, voit son résultat passer de - 43 K€ à + 65 K€ grâce à des réductions de charges.

En 2004, le chiffre d'affaires a diminué de plus de 22 % avec, en particulier une baisse significative pour FERRYTOUR Vacances en période printemps et automne (- 27 %) tandis que l'activité Objectif Découvertes était stable.

Au final, le résultat de FERRYTOUR reste négatif, mais s'améliore légèrement - 113 K€ en 2004 contre - 159 K€ en 2003.

**FERRYTOUR** en Millions d'Euros

	Chiffre d'affaires	Résultat Net
1998	13,9	+ 0,79
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

## SARA S.A.

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, 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 d'entrepôts loués à la SNCM à Aubagne.

2004 est marqué par la baisse significative du chiffre d'affaires, à un peu moins de 7 M€, soit 1 M€ de moins qu'en 2003 (- 13,16 %), conséquence directe des chutes de trafic enregistrées par la SNCM.

Seule l'activité logistique réalisée avec l'autre filiale du groupe, "Comptoirs du Sud", connaît une forte croissance de 42 % avec 247 K€ de chiffre d'affaires pour le courtage et 36 K€ pour le transport.

2004 aura été aussi marqué par de nouveaux investissements dans les systèmes de sécurité rendus nécessaires par le différentiel toujours croissant entre le prix de vente TTC des tabacs et alcools et leurs coûts d'achat.

Enfin 2004 a vu la signature d'un premier contrat de prestations de services avec la Société NAVALLIANCE du Groupe FERAUD, permettant une diversification, encore timide, de l'activité de SARA hors périmètre de sa maison mère.

Avec une augmentation de 7,33 % des charges d'exploitation, à 1.130 K€, le résultat d'exploitation est de 112,41 K€, en retrait de 152,8 K€ par rapport à 2003 (- 57 %).

Le résultat avant impôts, à 129,9 K€, connaît le même tassement, en retrait de 168 K€ par rapport à 2003.

### SARA S.A. en Millions d'Euros

	Chiffre d'affaires	Résultat Net
1998	7,95	+ 0,04
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

## LES COMPTOIRS DU SUD

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

En 2004, les Comptoirs du Sud réalisent le meilleur exercice de leur jeune existence avec un chiffre d'affaires en hausse de 25 % à 5.051 K€ et une contribution Groupe de 1.889 K€ (redevance + résultat) en progression de 34 %. La redevance versée à la maison mère passant à 1.250K€ (+35,7 %), et un bénéfice en augmentation de 59 % à 336 K€.

Le fort développement du trafic sur le Maghreb avec la création de nouvelles boutiques sur les car-ferries desservant ces lignes, et l'attractivité toujours forte des prix du tabac en duty free comparés au marché domestique national, sont pour grande partie à l'origine du fort développement du chiffre d'affaires.

La mise en service opérationnel du nouveau système de gestion bâti autour du système d'encaissement et la création d'une plate-forme "presse" ont permis une meilleure maîtrise du taux de démarque qui est passé en 2 ans de 3,79 % du chiffre d'affaires à 2,23 %.

Toutefois, l'activité sur les lignes de Corse reste déficitaire, à hauteur de - 45 K€.

### LES COMPTOIRS DU SUD en Millions d'Euros

	Chiffre d'affaires	Résultat Net
1998	3,16	+ 0,08
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

## SUDCARGOS

Détenue, à parts égales, par la S.N.C.M. et Delmas, SUD-CARGOS assure le transport maritime de marchandises conteneurisées et rollisées entre le Sud Europe et les trois pays du Maghreb, Maroc, Algérie et Tunisie. La société loue, par le biais de chartes-parties à temps, les navires qu'elle exploite sur ses différentes lignes soit pour son propre compte soit dans le cadre de partenariats. Basée à Marseille avec un effectif moyen 2004 de 77,2 personnels sédentaires, elle s'appuie, dans les autres ports fréquentés par ses navires, sur des agents filialisés (Sudcargos Algérie, Sudcargos Tunisie, Maritima Sudcargos España) ou sur des agents tiers.

L'exercice 2004 aura été marqué par une remontée des tonnages transportés (994.503 T contre 874.200 T en 2003) mais aussi par l'augmentation des coûts journaliers des navires résultant de la très forte hausse du marché de l'affrètement.

Dans un environnement concurrentiel stabilisé, le secteur Tunisie s'est bien comporté grâce, notamment, au développement marqué des trafics conteneur. Sur le secteur Algérie, les parts de marché conteneur se sont maintenues assurant la rentabilité du service de base. Cependant, celle-ci a été entachée par les pertes enregistrées sur le nouveau service roulier démarré, début 2003, en partenariat avec Delom, filiale de C.M.A. - C.G.M.

Sur le Maroc, les surcoûts occasionnés par les incidents liés au vieillissement de la flotte actuelle et par le recours à des moyens complémentaires ponctuels nécessaires pour faire face à l'insuffisance de capacité consécutive, notamment à la réduction progressive des services conteneurisés au départ de Fos, ont pesé sur les résultats du secteur.

Le chiffre d'affaires de 2004 ressort à 60,9 M€ (+6,1 %) avec un résultat bénéficiaire à 919 K€ (contre 494 K€ en 2003) dont le niveau rejoint celui des années 2001 et 2002.

### SUDCARGOS en Millions d'Euros

	Chiffre d'affaires	Résultat Net
1998	53,7	+ 0,1
1999	49,5	- 0,7
2000	59,9	- 1,4
2001	67,3	+ 1,2
2002	65,3	+ 1,0
2003	57,4	+ 0,5
2004	60,9	+ 0,9

## MCA

Créée en 2003, M.C.A. avait pour vocation, en sous-traitant de la S.N.C.M., d'assurer la consignation maritime et aérienne de la VI<sup>e</sup> Flotte US pour l'ensemble de ses escales sur la côte méditerranéenne française.

Elle s'est vue également confier l'activité consignation des navires des compagnies du Maghreb représentées par la SNCM (E.N.T.M.V. et C.T.N.).

En dehors de 3 escales de navires et de quelques escales d'aéronefs, la reprise espérée d'un trafic des navires U.S. dans les ports français de Méditerranée, interrompue depuis le début du conflit en Irak, n'a pas eu lieu.

Dans ces conditions, en l'absence de toute reprise d'activité, et malgré les mesures prises courant 2004 pour limiter le plus possible, les charges de structure qui ont été ramenées de 557,8 K€ à 348,4 K€ entre 2003 et 2004, le résultat de l'exercice reste déficitaire avec des pertes à hauteur de 53,3 K€.

Sur deux exercices, le montant total des pertes enregistrées par la société est de 187 K€.

### MCA en Milliers d'Euros

	Chiffre d'affaires	Résultat Net
2003	422,3	- 133,8
2004	285,9	- 53,3

# Les comptes de l'exercice 2004

La très forte dégradation de nos trafics Passages sur la Corse, accentuée par une baisse de la recette unitaire sur Marseille, explique à elle seule la baisse du chiffre d'affaires.

L'évolution du chiffre d'affaires de l'activité Fret Corse, en baisse également, est largement compensée par l'augmentation du chiffre d'affaires sur les lignes du Maghreb.

Au total notre chiffre d'affaires s'élève en 2004 à 193,5 M€, en baisse de 23,7 M€ par rapport à 2003, soit une baisse de 10,9 %.

La compensation de service public – comptabilisée à part – s'élève à 63,4 M€ pour l'exécution du service public Corse – Marseille, en baisse de 3,7 M€ par rapport à 2003, malgré un ajustement positif de la compensation (+ 2,1 M€) pour perte de recette passages et fret.

Les retenues pour services non faits ont en effet été très élevées en 2004 (proches de 5 M€) du fait du nombre de traversées annulées pour causes internes à l'entreprise. L'aide sociale de 15 € versée par la CTC pour les passagers "sociaux" (jeunes, seniors, familles, résidents et handicapés) – comptabilisée en compensation de service public - baisse également de façon sensible (-2,1 M€) à 3,5 M€ du fait de la forte contraction de nos trafics à Nice.

A noter que la SNCM a épuisé en 2004 le montant de compensation financière disponible au titre de la convention 2002 – 2006 (5,35 M€ maximum en € 2001) pour ajustement sur recette Fret et Passages.

Le poste de reprise sur provision et amortissement baisse également de façon sensible en 2004 (-10,6 M€) à 17,3 M€ ; 2003 avait été marqué par d'importantes reprises de provision client du fait de la constatation d'une importante perte sur créances clients remontant à l'exercice 1994-1995. Par ailleurs, le montant des dépenses relatives au Plan de Sauvegarde des Emplois, lancé fin 2001, s'est réduit en 2004, entraînant une baisse de la reprise de la provision constituée en 2001 à cet effet.

Conformément à l'avis 2004-05 du CNC, la SNCM a constitué une provision relative à la prime de fidélité prévue dans ses statuts. Cette provision dite "pour médaille du travail", comprise dans le poste provision pour pensions et obligations similaires, a été traitée comme un changement de méthode comptable dont l'incidence à l'ouverture de l'exercice 2004 (1 930 K€) a été comptabilisée dans les capitaux propres (report à nouveau) et dont l'impact sur le résultat de l'exercice d'exploitation se traduit par une reprise de provision de 103 K€.

Le poste "autres produits" enregistre en 2004 une augmentation sensible (+ 2,6 M€). Cette évolution résulte de la prise en charge partielle par l'État du préjudice subi par la SNCM du fait du blocage illégal de sa flotte en Corse en septembre 2004.

Les transferts de charges sont en baisse sensible. 2003 a été marqué par l'affectation dans ce poste comptable d'une partie des indemnités de retard de livraison versées au titre du "PASCAL PAOLI" par le chantier naval pour couvrir les charges supplémentaires supportées.

Au total, les produits d'exploitation s'inscrivent en baisse de 40,2 M€ à 284,9 M€ (-12,4 %).

Le poste "achats" s'inscrit en légère baisse de 2 % à 49,5 M€. La réduction de notre activité s'est traduite par une contraction de nos achats de vivres (- 1 M€) et de com-

bustible ; pour ce dernier poste, la réduction de la consommation entraînée par une baisse importante du nombre de traversées réalisées (-12 %) a contribué à alléger de 4,1 M€ le poste achat.

Néanmoins, la hausse du prix du pétrole – sensible à partir du deuxième trimestre 2004 – et qui a atteint sur l'année le seuil des 38 US\$ le baril de Brent contre 28,5 en 2003 (hausse limitée en € à + 21 %) – a eu un effet négatif de 2,2 M€ net des couvertures prises pour la saison estivale.

Au total le poste "achat de combustible" s'inscrit en légère baisse à 26,8 M€ contre 28,5 M€.

Le poste "services extérieurs" augmente une nouvelle fois en 2004 à 128 M€ malgré une légère baisse des leasings sur matériel naval (- 1,1 M€).

Cette hausse de 4,9 M€ est essentiellement la résultante d'une augmentation de nos dépenses d'entretien naval (+ 10,5 M€) partiellement compensée par une diminution des dépenses de mise en conformité (- 1,2 M€), des frais commerciaux passagers et autos (- 2,6 M€), des crédits baux (- 1,1 M€), des frais de manutention (- 0,5 M€).

Les salaires et traitements sont en baisse de 2,3 % en 2004 à 87,7 M€, mais leur poids dans le chiffre d'affaires augmente de façon sensible pour atteindre 45,3 % contre 41,3 % en 2003. Ces chiffres incluent les indemnités de départs en CAA et en congé de mobilité ainsi que les salaires des personnes en attente de mobilité. Ces sommes s'élèvent en 2004 à 2,7 M€. Nette de ces dépenses non récurrentes, l'évolution de ce poste est de + 0,2 M€, soit + 0,2 %.

Les charges sociales, nettes des remboursements pris en charge par l'État, augmentent de 3,9 %.

La Compagnie a dû faire face en 2004 à une augmentation de certains taux de charges patronales (AT notamment) ainsi qu'à des contrôles URSSAF et allocations familiales qui se sont traduits par des redressements de 1 M€ pour les années 2001 – 2003.

Pour ce qui concerne le remboursement des charges patronales du personnel navigant, les comptes 2004 intègrent une prévision de remboursement à hauteur de 100 % pour les charges ENIM et de 30 % pour les charges Assedic et Allocations familiales. A ces chiffres est venu se rajouter 1,8 M€ au titre d'un complément de charges Assedic et Allocations familiales de 2003.

Au total, les charges sociales 2004 supportées par la Compagnie sont allégées de 14,2 M€ au titre des remboursements faits ou à venir par l'État.

La baisse des amortissements navals (-1,4 M€) a pour origine l'effet année de la sortie du plan d'amortissement du "MONTE D'ORO" (- 2,5 %) en partie compensée par l'amortissement immédiat des travaux de réfection de la cuisine réalisés en 2004 sur le "MEDITERRANEE" (+ 0,9 %).

Les dotations aux provisions pour risques et charges baissent de 10,6 M€ à 8,6 M€ du fait d'une réduction des provisions pour grosses réparations de la flotte. Les départs de tous les personnels identifiés éligibles à la cessation anticipée d'activité au titre de l'amiante ont été provisionnés en 2004 (36 salariés).

Au total les charges d'exploitation s'élèvent à 324,4 M€ en baisse de 13,2 M€ (- 3,9 %).

Dans ces conditions, le résultat d'exploitation se dégrade très fortement à -39,5 M€, en baisse de 27 M€ par rapport à

2003. Il représente 20 % du chiffre d'affaires contre 5,8 % en 2003.

Le résultat financier s'inscrit également en baisse à + 6,9 M€ contre + 7,6 M€ (- 8,7 %).

L'année 2003 avait été marquée par des dividendes exceptionnels de CGTH (2,8 M€) qui avait procédé cette année-là à la cession du "SOUTHERN TRADER". L'écart sur dividende CGTH explique l'essentiel de la baisse du poste produit financier de participation.

Les autres produits financiers ont pour origine principalement les intérêts acquis sur prêts subordonnés effectués aux GIE fiscaux. Du fait de la capitalisation des intérêts, les produits augmentent de 0,3 M€ pour atteindre + 7,75 M€ en 2004.

La charge d'intérêt sur la dette baisse fortement en 2004, de près de moitié grâce à la baisse des taux et de l'encours moyen de la dette (27.795 K€).

Le résultat courant de la SNCM s'inscrit dans ces conditions à - 32,5 M€, niveau le plus faible enregistré dans l'histoire de la Compagnie, en très forte dégradation de 27,6 M€ par rapport à l'exercice 2003.

Le résultat exceptionnel se dégrade également mais demeure positif à + 2,4 M€ ; 2003 avait été marqué par d'importantes cessions d'actifs (immeubles Schuman et "LIBERTE") ayant dégagé des plus-values avoisinant les 16 M€ et par les indemnités de retard de livraison du "PASCAL PAOLI" reçues du chantier constructeur.

Le programme des cessions s'est poursuivi en 2004 conformément aux conditions imposées par la décision de la Commission Européenne du 18 juillet 2003. Les participations dans Amadeus France Services SA, SOMECA et le "NGV ALISO" ont été cédés pour 8,4 M€ globalement et dégagent une plus-value de 0,3 M€ (tenant compte des reprises de provisions exceptionnelles constituées sur le "NGV ALISO"). L'impact des amortissements dérogatoires de la flotte sur le résultat exceptionnel est neutre en 2004 (les dotations sont égales aux reprises) contre un léger gain en 2003 (+ 269 K€). Le solde du résultat exceptionnel en 2004 est constitué de la reprise de provision "Golfe de Gênes" pour le "NGV LIAMONE" de 1,75 M€. A noter qu'aucune provision pour restructuration

n'a été constituée sur l'exercice 2004, le plan de sauvegarde des emplois ayant été transmis aux membres du Comité d'Entreprise au mois de mars 2005.

Après un produit d'impôt de 493 K€ 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 - 29.662 K€. Le report à nouveau étant déficitaire de 1.990 K€ à l'ouverture, aucun dividende n'est distribuable.

Le niveau du résultat n'a pas permis de maintenir une capacité d'autofinancement positive, celle-ci s'élève en 2004 à -12.077 K€ contre + 19.513 K€ en 2003. Ce très mauvais résultat a participé de façon importante à la dégradation de la situation de trésorerie de l'entreprise (35 M€ de dégradation sur l'exercice).

### **Principaux événements survenus depuis le début de l'année 2005**

En 2004, la SNCM a connu une forte dégradation de ses résultats et de sa trésorerie. La baisse générale de la fréquentation touristique en Corse accentuée par l'accroissement de l'offre concurrentielle et les conflits sociaux à répétition expliquent la chute du chiffre d'affaires. Ce phénomène a été aggravé par de nombreuses avaries de flotte, par la hausse du prix des combustibles, par la non-réalisation des objectifs budgétaires en matière de dépenses d'équipages et a conduit, en début d'année 2005, à l'élaboration d'un plan de redressement.

La première phase de recapitalisation perçue en 2003 (66 M€) a permis la réalisation des opérations de restructuration des capitaux propres. Les cessions intervenues en 2004 des participations dans Amadeus France Service et dans SOMECA ainsi que la sortie de flotte du "NGV ALISO" ont contribué à l'autorisation par la Commission Européenne reçue en début d'année 2005 de la perception à hauteur de 3,3 M€ de la seconde tranche de l'aide à la restructuration en faveur de la Compagnie.