



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transports maritimes

Question écrite n° 92735

Texte de la question

M. Gilles Lurton appelle l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur la situation difficile dans laquelle se trouve la flotte de navires appartenant à la CGG (Compagnie générale de géophysique) pour laquelle la LDA (Louis Dreyfus Armateurs) fournit des équipages depuis plus de 20 ans. La conjoncture extrêmement déprimée dans le secteur de l'énergie et tout particulièrement du pétrole conduit aujourd'hui la majorité des pétroliers à stopper leurs investissements. En effet, un prix de 70 dollars le baril est considéré comme un minimum pour que les compagnies pétrolières rentabilisent leurs investissements dans la recherche de nouveaux gisements. Or du fait de la faible demande mondiale, le prix du baril se situe plutôt aujourd'hui autour de 50 dollars depuis maintenant plus d'un an. Cette situation conduit les compagnies spécialisées dans la recherche à prendre des mesures drastiques de réduction des coûts, en attendant une éventuelle reprise que nous ne voyons pas venir pour le moment. CGG n'échappe pas à cette situation. C'est une société qui travaille historiquement et principalement avec deux armateurs pour armer ses navires, un Norvégien (Eidesvik Offshore) et un Français (LDA). Ces partenariats prennent la forme de deux *joint-ventures* (CGG Eidesvik pour la norvégienne et Geofield pour la française). Au cours de l'année 2014, CGG a déjà dû réduire sa flotte pour s'adapter au marché, passant de dix-huit à onze navires (5 français et 6 norvégiens). Les deux entités françaises ont bien sûr été touchées par cette réduction mais dans le cas de la LDA, toutes les personnes affectées ont pu être transférées sur d'autres unités de la flotte. Par contre, au début du mois de novembre, CGG a annoncé des résultats trimestriels catastrophiques immédiatement suivis d'un plan de réduction des coûts sans précédent avec une réduction de la flotte à seulement cinq navires et le licenciements de neuf cent trente salariés dont trois cent dix en France. Mais le principal problème est que la CGG a décidé de ne conserver en activité que des navires gérés par la *joint-venture* norvégienne. Ce choix est à mettre en perspective avec la composition de l'actionnariat de la société. CGG est une compagnie française et l'État français y possède une participation à travers la BPI et IFP Énergies Nouvelles. C'est là que l'exaspération et la colère des marins prend toute sa mesure. Ils ne comprennent pas et n'acceptent pas que l'État français ne puisse pas intervenir auprès d'une société française directement soutenue par lui et lui imposer de conserver des navires gérés par la *joint-venture* française. Il s'agit d'un dossier important pour la préservation, dans notre pays, d'une flotte maritime française. Notre secteur maritime présente de formidables perspectives de développement en matière de transports maritime et fluvial, d'énergies renouvelables. Nous disposons d'une formidable étendue de notre façade maritime et océanique qui reste un atout exceptionnel et, malgré cela, nos industries sont en proie à des difficultés toujours croissantes face à des concurrents soutenus et encouragés par leurs pays respectifs grâce à des aides à la construction, à l'investissement, à la recherche. Aussi, il lui demande quelles sont ses intentions face à la décision de la CGG de ne plus retenir de navires gérés par la *joint-venture* française.

Texte de la réponse

Le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche accorde toute son attention à la situation de la flotte sous pavillon français de la compagnie générale de géophysique (CGG) exploitée avec Louis-Dreyfus Armateurs au sein du joint-venture Geofield Ship Management Service. Les difficultés évoquées ont affecté l'ensemble des secteurs offshore et de la prospection sismique du fait de la chute des cours du pétrole depuis 2014. Après avoir fermé les sites d'Oslo (2014) et de Bergen (2015) suite à des pertes financières, le groupe CGG a décidé de mettre « sous cocon » les navires exploités par sa filiale conjointe avec la compagnie Louis-Dreyfus Armateurs. Les contrats d'affrètement pour l'exploitation des cinq navires norvégiens ne pouvaient manifestement pas être résiliés sans le paiement d'importantes pénalités pour la compagnie qui a dû arbitrer pour éviter d'aggraver sa dette. C'est un choix que le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche ne peut que regretter car il prive momentanément notre pavillon de l'une des meilleures illustrations de sa qualité dans un secteur à haute valeur ajoutée. Les six navires sous pavillon français détenus en pleine propriété par CGG sont en cours de désarmement dans l'attente d'une reprise du marché de la prospection pétrolière maritime. Les opérations de désarmement se poursuivront jusqu'au mois de mai 2016 ; outre les besoins de gardiennage, un armement partiel en vue d'assurer la maintenance des navires est envisagé. Tout sera mis en oeuvre pour préserver les compétences de cette filière stratégique.

Données clés

Auteur : [M. Gilles Lurton](#)

Circonscription : Ille-et-Vilaine (7^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 92735

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [26 janvier 2016](#), page 700

Réponse publiée au JO le : [3 mai 2016](#), page 3870