



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 9ème législature

### Compagnies

Question écrite n° 58515

#### Texte de la question

M François Asensi attire l'attention de M le secrétaire d'Etat à la mer sur la situation de la compagnie générale maritime. La CGM assure des services réguliers de transports de marchandises conteneurisées à destination et en provenance de la plupart des pays du monde. Elle joue son rôle de compagnie nationale en assurant l'essentiel du trafic entre la France métropolitaine et les départements et territoires d'outre-mer. Elle contribue à améliorer la balance commerciale française en accompagnant les entreprises dans le développement de leurs activités à l'exportation. Elle favorise l'activité et le développement commercial des plus grands ports français et défend le pavillon français. Depuis plusieurs années la politique de la compagnie consiste à développer son propre fonds de commerce, à augmenter ses parts de marché sur les principales lignes maritimes du globe, afin d'affronter la concurrence européenne et d'extrême-orient dans de bonnes conditions. Pour que cette politique ne soit pas vaine, la CGM a besoin d'une situation financière assainie et solide apte à lui permettre de résister aux assauts d'une concurrence souvent faussée par des mécanismes de subvention ou d'aides déguisées qui font apparaître le coût du pavillon français plus élevé que celui d'autres pavillons européens ou de complaisance. La compagnie, vecteur important du commerce extérieur de la France et de son rayonnement politique, doit être mise en situation par l'Etat de poursuivre son développement. Il estime que l'existence d'une compagnie maritime nationale sur les principales lignes du monde est une nécessité. La privatisation de la compagnie conduirait pour des raisons de rentabilité immédiates à l'abandon d'une politique maritime adaptée aux besoins économiques de la France. Dans ce contexte, il lui demande s'il entend doter la CGM des moyens financiers nécessaires pour permettre : au titre de la participation de l'actionnaire en fonds propres, le financement à hauteur de 40 p 100 des investissements initiaux de près de 4 milliards de francs réalisés entre 1976 et 1980, dans le cadre de l'adaptation de la compagnie à la conteneurisation ; la réduction des charges financières liées à son endettement. Par ailleurs, il lui demande s'il entend prendre des mesures afin que l'Etat règle sa dette envers la compagnie (145 millions de francs à ce jour représentés par les différents plans sociaux, caisses de retraite, etc). Enfin il lui demande de ne pas autoriser la CGM à procéder à de nouvelles suppressions d'emplois qui seraient en contradiction avec la stratégie de développement de la compagnie.

#### Texte de la réponse

Reponse. - Dans le plan d'entreprise qu'elle a adopté en 1989, la Compagnie générale maritime fondait sa stratégie sur un rééquilibrage entre ses trois marchés traditionnels que sont la desserte des pays développés avec les liaisons vers l'Amérique du Nord et l'Extrême-Orient au départ des ports de l'Europe, les dessertes Nord-Sud notamment vers l'océan Indien et l'Amérique du Sud, et enfin les dessertes traditionnelles des départements et territoires d'outre-mer. La réalisation concrète de ces nouvelles orientations était accompagnée de la mise en œuvre d'un plan de modernisation de la flotte ambitieux. La mise en ligne récente du « CGM Normandie » est la dernière étape de ce programme qui a bénéficié, dès son origine, des aides classiques à l'investissement accordées par l'Etat à ce secteur économique. Trois porte-conteneurs cellularisés neufs (« CGM Pasteur », « CGM Pascal » et « CGM Normandie ») ont été mis en service depuis 1989. Ces unités disposent des moyens techniques les plus modernes. Elles sont armées dans des conditions comparables à

celles qui prevaleent a bord des navires des compagnies maritimes europeennes travaillant sur les memes secteurs. L'aide a l'investissement specifique pour ces constructions neuves s'est elevee a 38,3 MF pour le « CGM Pasteur », 38,3 MF pour le « CGM Pascal » et 40 MF pour le « CGM Normandie ». Ayant paracheve la restructuration de sa flotte, la compagnie exploite dorenavant vingt-deux navires sous pavillon francais. L'ensemble de ses unites repond aux besoins des dessertes assurees. La mise en oeuvre effective du plan social prevu des 1989 a permis d'adapter les moyens en personnel de la societe a ces nouvelles missions. Associant departes a la retraite et departes volontaires, ces mesures ont permis d'eviter des licenciements secs. Parallelement, l'organisation interne de la societe a ete substantiellement modifiee pour accroitre sa productivite. Dans le meme but, l'outil informatique a ete dynamise. L'ensemble de ces actions a beneficie de financements particuliers qui se sont eleves, depuis 1990, a 584 MF. Malgre la mise en oeuvre de cette nouvelle strategie, les resultats enregistres par l'armement sont restes decevants. Les efforts internes tres importants realises n'ont pas pu compenser les consequences defavorables de l'evolution du marche des frets. D'une facon generale, sur l'ensemble du secteur, les capacites offertes, qui ont ete accrues de facon importante, ont provoque une baisse des taux de remplissage de 100 p 100 a 60 p 100, et les taux de fret ont chute d'environ 40 p 100. Dans ces conditions, la deterioration du niveau moyen des recettes s'est accentuee. Dorenavant, la concurrence alimentee par ces importantes surcapacites n'epargne aucun trafic. Alors que jusqu'a maintenant seuls les grands axes maritimes Est-Ouest etaient touches, le reste du reseau CGM commence a etre affecte par cette situation. Tirant les enseignements de ces resultats, la compagnie a ete amenee a reviser sa strategie de developpement afin de s'adapter aux nouvelles conditions du marche. La decision de se retirer totalement de l'Amerique du Nord (ligne de l'Atlantique Nord, ligne de la cote Ouest du Pacifique et ligne du golfe du Mexique) a du etre prise des le mois de mai dernier. Elle s'explique notamment par le fait que, sur ce secteur, le trafic stagne depuis plusieurs annees, que les tonnages transportes en sortie des Etats-Unis sont en general des frets pauvres peu remunerateurs. Parallelement, l'armement a negocie sa sortie des consortiums integres dont la gestion s'est averee penalisante. C'est dans ce cadre que la CGM a modifie la desserte de ses lignes vers l'Extreme-Orient et qu'elle a suspendu la desserte de ses lignes vers l'Australie et la Nouvelle-Zelande. L'activite des secteurs les plus dynamiques a ete renforcee. Des escales supplementaires a Anvers et a Santander ont ete ouvertes sur les lignes desservant les Antilles. La compagnie a propose ses services pour la creation d'une desserte interinsulaire entre les iles des Caraibes non francophones. La ligne « tour du monde » a ete amenee afin que les unites qui y sont deployees beneficient d'un meilleur coefficient d'occupation. Ainsi, si l'evolution defavorable et rapide de la conjoncture a frappe la CGM au moment ou elle s'appretait a tirer parti des efforts de productivite realises durant les annees precedentes, celle-ci poursuit les reflexions necessaires a une restructuration de son activite. C'est dans ce contexte particulier que le Gouvernement a decide de confier a un nouveau president la mission de conduire l'entreprise vers une nouvelle etape de son histoire. Monsieur Eric Giuily, qui a pris ses fonctions le 15 juillet dernier, s'est attache, en concertation avec l'ensemble de ses interlocuteurs et des partenaires sociaux, a definir les orientations concretes qui permettront a la societe de retablir ses resultats d'exploitation, de conforter ses positions commerciales et de conserver sa place de grand armement europeen de lignes regulieres. Partageant vos preoccupations, je vous prie de croire que j'ai suivi, avec une attention toute particuliere, les propositions qu'il a ete amene a me faire. Au vu du plan de restructuration qu'il a elabore, j'ai immediatement initialise les negociations necessaires a l'attribution a la compagnie generale maritime et financiere d'une dotation en capital de 700 MF. Le Gouvernement a bien voulu me suivre dans cette demarche et une premiere tranche de cette nouvelle dotation, d'un montant de 200 MF, est d'ores et deja versee. L'Etat a egalement entrepris de regler rapidement les dettes qu'il avait contractees envers la compagnie avant 1992. Celles-ci s'elevaient a 80 MF. Un tel effort n'a evidemment de sens s'il est accompagne des mesures internes de productivite, de competitivite, d'allegement des structures, de reduction des charges, de concentration des activites sur les metiers des bases de l'entreprise. Ainsi, l'ensemble de ces mesures financieres, associees a une demarche volontaire de l'armement qui, de son cote, met en place un plan de rationalisation de ses services et affiche une politique commerciale ambitieuse, doivent permettre a la compagnie generale maritime d'assainir sa situation d'ici la fin de 1994 et de conforter sa place parmi les grandes entreprises de lignes regulieres au plan europeen. Telles sont les orientations du plan d'action engage par la direction de l'entreprise, qui devra etre realise en etroite concertation avec les personnels et est accompagne par l'effort financier de l'Etat.

## Données clés

**Auteur :** [M. Asensi François](#)

**Circonscription :** - Communiste

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 58515

**Rubrique :** Transports maritimes

**Ministère interrogé :** mer

**Ministère attributaire :** mer

[Date\(s\) clé\(e\)s](#)

**Question publiée le :** 8 juin 1992, page 2491