



ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

Compagnies

Question écrite n° 59399

Texte de la question

M Jacques Godfrain appelle l'attention de M le secrétaire d'Etat à la mer sur la situation financière critique dans laquelle se trouve la Compagnie générale maritime. Il lui rappelle que l'Etat, qui est actionnaire à 99 p 100, se doit d'intervenir afin que la France puisse continuer à contrôler ses moyens de transport maritimes sur tous les axes stratégiques du commerce international. Il lui fait remarquer que la décision de fermer les lignes maritimes de la Compagnie générale maritime à destination des Etats-Unis et du Canada va avoir pour conséquence de supprimer cent emplois qui vont s'ajouter aux trois cents suppressions déjà décidées, ce qui paraît tout à fait contraire à la priorité que semble donner le Premier ministre à la lutte contre le chômage. Il lui demande de bien vouloir lui préciser quels sont les moyens qu'il entend mettre en œuvre pour assurer l'avenir de la Compagnie générale maritime et pour permettre le développement et le renouvellement de ses besoins en navires, conteneurs et moyens informatiques.

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 prévalent à bord des navires des compagnies maritimes européennes travaillant sur les mêmes secteurs. L'aide à l'investissement spécifique pour ces constructions neuves s'est élevée à 38,3 MF pour le « CGM Pasteur », 38,3 MF pour le « CGM Pascal » et 40 MF pour le « CGM Normandie ». Ayant achevé la restructuration de sa flotte, la compagnie exploite dorénavant vingt-deux navires sous pavillon français. L'ensemble de ses unités répond aux besoins des dessertes assurées. La mise en œuvre effective du plan social prévu dès 1989 a permis d'adapter les moyens en personnel de la société à ces nouvelles missions. Associant départs à la retraite et départs volontaires, ces mesures ont permis d'éviter des licenciements secs. Parallèlement, l'organisation interne de la société a été substantiellement modifiée pour accroître sa productivité. Dans le même but, l'outil informatique a été dynamisé. L'ensemble de ces actions a bénéficié de financements particuliers qui se sont élevés, depuis 1990, à 584 MF. Malgré la mise en œuvre de cette nouvelle stratégie, les résultats enregistrés par l'armement sont restés décevants. Les efforts internes très importants réalisés n'ont pas pu compenser les conséquences défavorables de l'évolution du marché des frets. D'une façon générale, sur l'ensemble du secteur, les capacités offertes, qui ont été accrues de façon importante, ont provoqué une baisse des taux de remplissage de 100 p 100 à 60 p 100, et les taux de fret ont chuté 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'Extrême-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 beneficent 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 Giully, 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 realisee en etroite concertation avec les personnels et est accompagne par l'effort financier de l'Etat.

Données clés

Auteur : [M. Godfrain Jacques](#)

Circonscription : - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 59399

Rubrique : Transports maritimes

Ministère interrogé : mer

Ministère attributaire : mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 29 juin 1992, page 2873