



ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

Compagnies

Question écrite n° 60139

Texte de la question

M Bernard Schreiner (Yvelines) signale à M le secrétaire d'État à la mer la situation particulièrement préoccupante de la Compagnie générale maritime. Il apparaît que cet établissement commercial, contrôlé essentiellement par l'État, connaît actuellement des difficultés liées au non-respect par son actionnaire principal de ses obligations financières. Il observe que cet armateur, dont des navires rouliers ont été requis dans le cadre de l'opération Daguet, assure avec compétence et zèle la représentation du pavillon national sur l'ensemble des mers du globe et que la particularité de son armement lui permet de répondre aux besoins de la politique étrangère et militaire de la France. Il lui demande de lui faire part des mesures qu'il entend prendre, en concertation avec le ministre des finances, pour assurer la permanence de cette entreprise.

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'État 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 détérioration du niveau moyen des recettes s'est accentuée. Dorénavant, la concurrence alimentée par ces importantes surcapacités n'épargne aucun trafic. Alors que jusqu'à maintenant seuls les

grands axes maritimes Est-Ouest étaient touchés, le reste du réseau CGM commence à être affecté par cette situation. Tirant les enseignements de ces résultats, la compagnie a été amenée à réviser sa stratégie de développement afin de s'adapter aux nouvelles conditions du marché. La décision de se retirer totalement de l'Amérique du Nord (ligne de l'Atlantique Nord, ligne de la côte Ouest du Pacifique et ligne du golfe du Mexique) a dû être prise dès le mois de mai dernier. Elle s'explique notamment par le fait que, sur ce secteur, le trafic stagne depuis plusieurs années, que les tonnages transportés en sortie des États-Unis sont en général des frets pauvres peu rémunérateurs. Parallèlement, l'armement à négocie sa sortie des consortiums intégrés dont la gestion s'est avérée pénalisante. C'est dans ce cadre que la CGM a modifié 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-Zélande. L'activité des secteurs les plus dynamiques a été renforcée. Des escales supplémentaires à Anvers et à Santander ont été ouvertes sur les lignes desservant les Antilles. La compagnie a proposé ses services pour la création d'une desserte interinsulaire entre les îles des Caraïbes non francophones. La ligne « tour du monde » a été aménagée afin que les unités qui y sont déployées bénéficient d'un meilleur coefficient d'occupation. Ainsi, si l'évolution défavorable et rapide de la conjoncture a frappé la CGM au moment où elle s'appretait à tirer parti des efforts de productivité réalisés durant les années précédentes, celle-ci poursuit les réflexions nécessaires à une restructuration de son activité. C'est dans ce contexte particulier que le Gouvernement a décidé de confier à un nouveau président la mission de conduire l'entreprise vers une nouvelle étape de son histoire. Monsieur Eric Giuly, qui a pris ses fonctions le 15 juillet dernier, s'est attaché, en concertation avec l'ensemble de ses interlocuteurs et des partenaires sociaux, à définir les orientations concrètes qui permettront à la société de rétablir ses résultats d'exploitation, de conforter ses positions commerciales et de conserver sa place de grand armement européen de lignes régulières. Partageant vos préoccupations, je vous prie de croire que j'ai suivi, avec une attention toute particulière, les propositions qu'il a été amené à me faire. Au vu du plan de restructuration qu'il a élaboré, j'ai immédiatement initialisé les négociations nécessaires à l'attribution à la compagnie générale maritime et financière d'une dotation en capital de 700 MF. Le Gouvernement a bien voulu me suivre dans cette démarche et une première tranche de cette nouvelle dotation, d'un montant de 200 MF, est d'ores et déjà versée. L'État a également entrepris de régler rapidement les dettes qu'il avait contractées envers la compagnie avant 1992. Celles-ci s'élevaient à 80 MF. Un tel effort n'a évidemment de sens s'il est accompagné des mesures internes de productivité, de compétitivité, d'allègement des structures, de réduction des charges, de concentration des activités sur les métiers des bases de l'entreprise. Ainsi, l'ensemble de ces mesures financières, associées à une démarche volontaire de l'armement qui, de son côté, met en place un plan de rationalisation de ses services et affiche une politique commerciale ambitieuse, doivent permettre à la compagnie générale maritime d'assainir sa situation d'ici la fin de 1994 et de conforter sa place parmi les grandes entreprises de lignes régulières au plan européen. Telles sont les orientations du plan d'action engagé par la direction de l'entreprise, qui devra être réalisé en étroite concertation avec les personnels et est accompagné par l'effort financier de l'État.

Données clés

Auteur : [M. Schreiner Bernard](#)

Circonscription : - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 60139

Rubrique : Transports maritimes

Ministère interrogé : mer

Ministère attributaire : mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 20 juillet 1992, page 3243