



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 11ème législature

transports maritimes

Question orale n° 512

### Texte de la question

Mme Marie-Françoise Clergeau attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la situation de la société France Shipmanagement de Nantes, victime d'une délocalisation que lui impose son actionnaire majoritaire belge. Cette délocalisation est partielle, une toute petite unité restant implantée en France dans un endroit qui n'est pas encore défini, pour continuer à bénéficier des aides à l'équipement et de la fiscalité favorable aux bateaux ayant le pavillon français Kerguelen. Néanmoins, l'ensemble de la structure et du savoir-faire se déplace à Anvers. Plus largement, elle souhaite appeler son attention sur la situation et l'avenir de la flotte française de transport de pétrole brut. En effet, la société France Shipmanagement gère les plus gros navires de transport pétrolier et elle génère en fournitures et équipements un chiffre d'affaires de plus de 9 millions de dollars. Peut-on légitimement continuer à subventionner une activité industrielle et commerciale sans demander de contrepartie dans notre pays en terme d'emploi, en terme de pavillon ou encore en terme de gestion ? Elle lui demande s'il envisage une intervention forte des pouvoirs publics, sans laquelle le maritime et l'emploi s'enfonceront et des navires financés par les contribuables ou subventionnés par des aides gouvernementales passeront à l'étranger au détriment de la région nantaise, de sa proche périphérie et de la façade atlantique au profit du Nord de l'Europe.

### Texte de la réponse

M. le président. Mme Marie-Françoise Clergeau a présenté une question, n° 512, ainsi rédigée :  
« Mme Marie-Françoise Clergeau attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la situation de la société France Shipmanagement de Nantes, victime d'une délocalisation que lui impose son actionnaire majoritaire belge. Cette délocalisation est partielle, une toute petite unité restant implantée en France dans un endroit qui n'est pas encore défini, pour continuer à bénéficier des aides à l'équipement et de la fiscalité favorable aux bateaux ayant le pavillon français Kerguelen. Néanmoins, l'ensemble de la structure et du savoir-faire se déplace à Anvers. Plus largement, elle souhaite appeler son attention sur la situation et l'avenir de la flotte française de transport de pétrole brut. En effet, la société France Shipmanagement gère les plus gros navires de transport pétrolier et elle génère en fournitures et équipements un chiffre d'affaires de plus de 9 millions de dollars. Peut-on légitimement continuer à subventionner une activité industrielle et commerciale sans demander de contrepartie dans notre pays en termes d'emploi, en termes de pavillon ou encore en termes de gestion ? Elle lui demande s'il envisage une intervention forte des pouvoirs publics, sans laquelle le maritime et l'emploi s'enfonceront et des navires financés par les contribuables ou subventionnés par des aides gouvernementales passeront à l'étranger au détriment de la région nantaise, de sa proche périphérie et de la façade atlantique au profit du nord de l'Europe. »  
La parole est à Mme Marie-Françoise Clergeau, pour exposer sa question.  
Mme Marie-Françoise Clergeau. Monsieur le secrétaire d'Etat au logement, je souhaite appeler votre attention sur la situation de la société France Shipmanagement, domiciliée au coeur de la circonscription dont je suis l'élue.  
Cette société est victime d'une délocalisation que lui impose son actionnaire majoritaire belge. En vérité, la

délocalisation est partielle, puisqu'une toute petite unité resterait implantée en France dans un endroit qui n'a pas encore été défini. Cette unité permettrait de maintenir une présence en France pour continuer à bénéficier des aides à l'équipement et de la fiscalité favorable aux bateaux qui battent actuellement pavillon français. Néanmoins, l'ensemble de la structure et du savoir-faire se déplace à Anvers.

Au-delà de la procédure qui se déroule en ce moment, je souhaite appeler l'attention des pouvoirs publics sur la situation et l'avenir de la flotte française de transport de pétrole brut.

En effet, la société France Shipmanagement gère les plus gros navires de transport pétrolier et elle dépense en fournitures et équipements plus de 10 millions de dollars. Sa direction, répondant aux impératifs des capitaux belges majoritaires, est en train de délocaliser pour concentrer ses activités sur Anvers, tout en gardant un minimum de structures et de salariés en France pour continuer à bénéficier de subventions françaises.

Peut-on légitimement continuer à subventionner une part de notre activité industrielle et commerciale sans demander de contrepartie dans notre pays en termes d'emploi, de pavillon ou encore de gestion ? La réponse à cette question est importante si l'on ne veut pas laisser une page du passé maritime français se tourner.

Sans une intervention forte des pouvoirs publics, le maritime et l'emploi s'enfonceront et des navires financés par les contribuables ou subventionnés par des aides gouvernementales passeront à l'étranger.

Enfin, l'impact d'une délocalisation sera considérable sur bon nombre des fournisseurs de cette société. La région nantaise et sa proche périphérie en souffriront. C'est, une fois de plus, la façade atlantique qui sera dépouillée et qui verra son activité fortement diminuée au profit du nord de l'Europe.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au logement.

M. Louis Besson, secrétaire d'Etat au logement. Madame la députée, je vous demande aussi de bien vouloir excuser l'absence de M. Gayssot, retenu au conseil des ministres européens des transports qui se tient aujourd'hui à Bruxelles. Il m'a demandé de vous faire part de sa réponse.

A travers la situation de la société France Shipmanagement, vous soulevez plus globalement deux problèmes: d'abord, un problème général de droit européen des sociétés; ensuite, un problème relatif au rôle et à l'importance de la flotte de commerce pour l'économie de notre pays.

Le statut juridique de cette société anonyme, dont les parts sociales sont détenues par la Compagnie maritime belge et dont le principal établissement est situé à Nantes, est absolument conforme au droit commun des sociétés établies sur le territoire de l'Union européenne.

Vous le savez, madame la députée, les traités constitutifs de l'Union européenne reconnaissent et organisent la liberté et la concurrence, la liberté de circulation des hommes et des capitaux et, par conséquent, la liberté d'établissement des sociétés commerciales dans tous les pays de l'Union où elles doivent toutes bénéficier des mêmes droits et obligations. Je vous fais d'ailleurs observer que le traité d'Amsterdam, dont la ratification est en cours, confirme cette orientation.

A partir de cela, et même si, dans tel ou tel cas d'espèce, on peut en regretter les conséquences en matière de délocalisation de structures vers un autre Etat de l'Union, vous conviendrez, avec M. Gayssot, qu'un Etat membre ne peut s'immiscer dans les décisions de gestion et d'organisation d'une entreprise filiale d'une société belge. Par ailleurs, la France ne peut traiter différemment une société détenue par des capitaux étrangers, sinon cette dernière serait en droit de déférer devant les tribunaux nationaux et éventuellement devant les instances communautaires toute mesure qu'elle estimerait discriminatoire de la part de l'Etat à son encontre.

Pour ce qui est de l'aspect plus général de la structure actuelle de la manière marchande française, on constate que des entreprises françaises à capitaux français font travailler des navires battant pavillon d'Etat tiers sur des trafics ne concernant pas les ports français, et également que des capitaux étrangers s'investissent dans des sociétés de droit français qui arment des navires français desservant des ports français.

Il y a donc, dans cette réalité, des aspects négatifs, comme en témoigne la délocalisation que vous avez citée, mais également des aspects positifs: des capitaux étrangers, en la circonstance communautaires, sont venus prendre le relais de capitaux français ne désirant plus s'investir dans le maritime.

Dans le cas précis que vous évoquez, M. Gayssot tient à vous préciser que, s'agissant de salariés sédentaires, la réglementation ne prévoit pas d'aides. En tout état de cause, il peut vous assurer de la détermination du Gouvernement, et je le fais volontiers en son nom, dans sa politique maritime et portuaire.

Nous avons institué un mécanisme de GIE fiscal renforcé pour la flotte de commerce et nous avons prévu le remboursement des cotisations sociales pour les marins travaillant sur des navires sous pavillon français. La part maritime de la taxe professionnelle est maintenant remboursée. Il est envisagé également une possibilité d'exonération de taxe professionnelle au titre de l'outillage portuaire: le dossier correspondant est actuellement

suivi à Bruxelles.

Vous le voyez, madame la députée, le Gouvernement soutient notre flotte de commerce en général comme celle chargée en particulier du transport du pétrole brut qui constitue une activité stratégique pour le pays. Il est bien décidé, je veux vous l'assurer, à poursuivre dans cette voie, dans le respect de la réglementation européenne.

## Données clés

**Auteur :** [Mme Marie-Françoise Clergeau](#)

**Circonscription :** Loire-Atlantique (2<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 512

**Rubrique :** Transports par eau

**Ministère interrogé :** équipement et transports

**Ministère attributaire :** équipement et transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 30 novembre 1998, page 6456

**Réponse publiée le :** 2 décembre 1998, page 9732

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 30 novembre 1998