

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1965-1966

Annexe au procès-verbal de la séance du 9 juin 1966.

RAPPORT

FAIT

au nom de la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation (1), sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE APRÈS DÉCLARATION D'URGENCE, relatif aux concours financiers apportés par l'Etat en vue de permettre la poursuite de l'exploitation des Chantiers navals de La Seyne,

Par M. Roger LACHÈVRE,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de: MM. Alex Roubert, président; Jacques Masteau, Gustave Alric, Yvon Coudé du Foresto, vice-présidents; Martial Brousse, Roger Lachèvre, Pierre Carous, secrétaires; Marcel Pellenc, rapporteur général; André Armengaud, Jean Bardol, Edouard Bonnefous, Jean-Eric Bousch, Paul Chevallier, Bernard Chochoy, André Colin, Antoine Courrière, Jacques Descours Desacres, Paul Driant, André Dulin, André Fosset, Roger Houdet, Michel Kistler, Jean-Marie Louvel, André Maroselli, Marcel Martin, Pierre Métayer, Max Monichon, Geoffroy de Montalembert, Georges Portmann, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Paul Ribeyre, Jacques Richard, François Schleiter, Ludovic Tron.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 1838, 1848 et in-8° 490.

Sénat : 171 (1965-1966).

Mesdames, Messieurs,

L'effondrement financier des Forges et chantiers de la Méditerranée, constructeurs de navires à La Seyne (Var) et à Gravelle (Seine-Maritime), les conséquences d'ordre économique et social qu'il est susceptible d'entraîner dans une région où les moyens d'existence de 5.000 familles sont ainsi mis en cause, constituent le plus grave « accident de parcours » enregistré depuis que s'est engagée, avec le livre blanc du 22 janvier 1960 et la loi de finances faisant suite aux travaux de préparation du IV^e Plan en 1961, l'inéluctable opération de restructuration d'une industrie qui doit être capable de s'aligner dans la compétition internationale ou disparaître.

Il est opportun de rappeler que le Gouvernement et le Parlement ont été associés dans cette tâche bien avant ces dates, puisque c'est à partir du vote de la loi d'aide du 24 mai 1951 — et des lois-programmes ultérieures — que non seulement les effectifs globaux des chantiers français n'ont jamais été accrus, mais qu'une politique de déflation du personnel a été engagée et suivie, en fonction de l'amélioration régulière des normes de productivité.

Le plan pour une réorganisation de l'industrie de la construction navale en France, établi en liaison avec la Chambre syndicale de la Construction navale, non sans difficultés mais avec réalisme, est entré en application. Les chantiers de Bordeaux, Nantes, Saint-Nazaire, Le Havre, Dunkerque, La Ciotat, Le Trait ont abordé dans des opérations diverses les problèmes de structure, de reconversion ou de fusion. Ils ne sont pas toujours entièrement résolus, spécialement sur le plan des concours financiers attendus de l'Etat, mais ils ont bénéficié déjà d'un certain nombre d'avantages attachés à leur réalisation, les uns au moyen des mécanismes de l'aide à la construction navale, complétés par une prolongation des durées de garantie de prix, et par d'autres mesures intéressant l'ensemble de la profession.

Votre Commission des Finances exprime à cette occasion le vœu qu'un chapitre spécial des crédits accompagnant le concours du F. D. E. S. apparaisse dans les documents budgétaires pour 1967, spécialement pour les opérations de fusion ou de modernisation d'équipement intéressant la construction navale.

Sans mettre en cause les intentions du Gouvernement sur les engagements qui ont été pris à ce sujet, elle estime que l'année 1966 ne doit pas s'écouler sans que le Parlement ait une claire vision de cet effort et de l'ensemble des résultats attendus, spécialement lorsqu'ils impliquent à terme une transformation complète d'activité comme ce sera le cas dans l'immédiat à Port-de-Bouc et au Trait en 1969.

Les chantiers de La Seyne.

Depuis de longues années l'activité des Chantiers de La Seyne avait évolué au point qu'en 1959 déjà 48 % seulement du chiffre d'affaires réalisé par cette ancienne et importante maison était imputable à la construction de navires marchands.

Plutôt que de se lancer dans la construction de nouveaux types de navires, tels les pétroliers, les dirigeants de la firme avaient choisi une autre voie pour occuper leurs nombreux ouvriers. En 1962 et 1964, 2.000 chars de combat furent construits, indépendamment d'autres activités dirigées vers des besoins militaires où la marine n'occupait pas toujours la première place.

L'arrêt des commandes de chars, les besoins accrus d'activité de l'Arsenal de Toulon qui doit, lui aussi, assurer du travail aux 10.000 ouvriers sous statut, ouvriers en régie directe ou indirecte, techniciens ou ingénieurs qui composent actuellement l'effectif du plus important établissement industriel de cette région varoise, ont affecté sans aucun doute le secteur d'activité où, à défaut de construire plus de navires de commerce, les responsables des Chantiers de La Seyne avaient choisi de s'orienter.

C'est là un fait qu'il convient de rappeler, pour corriger une opinion trop fréquemment répandue sur l'origine des avatars des Chantiers de La Seyne. Mais c'est aussi un fait que le lourd appareil

administratif, ou de contrôle et de surveillance, inséparable des marchés militaires, a finalement pesé sur les prix et revient au point de rendre insupportable et onéreuse toute confrontation avec le marché international dans le domaine de la construction navale. C'est ainsi que la perte enregistrée lors de la construction récente d'un paquebot étranger a sensiblement contribué à mettre les Chantiers de La Seyne au bord de la faillite.

A fin septembre 1965, la situation était devenue si critique qu'elle écartait l'espoir longtemps caressé par les pouvoirs publics, et d'ailleurs envisagé par les intéressés eux-même en 1962, d'une fusion comprenant les chantiers de La Ciotat, La Seyne, Le Trait et Port-de-Bouc. Le plan de cette fusion devait être déposé le 15 octobre 1965. Il devenait d'autant plus irréalisable que la situation financière des Chantiers de Port-de-Bouc, bien gérés mais totalement dépassés dans leurs moyens de production, se révélait à son tour extrêmement critique et dans tous les cas hors de portée d'un redressement orienté vers les exigences de la compétition internationale en 1966.

Le projet de loi déposé par le Gouvernement vise à faire approuver par le Parlement différentes dispositions financières qui font partie d'un plan d'ensemble de sauvetage des Chantiers de La Seyne.

Ce plan est destiné, non à renflouer l'actuelle Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée, mais à lui substituer une société nouvelle qui aura pour rôle de maintenir en activité les Chantiers de La Seyne. Par ailleurs, il assure la transition entre l'exploitation actuelle et la nouvelle société en permettant l'achèvement des commandes en cours.

Il comporte deux parties distinctes :

— d'une part, des mesures immédiates destinées à permettre aux chantiers de continuer leur exploitation, et notamment d'achever les commandes qui sont à l'heure actuelle sur cale, en attendant que soit définitivement réglé l'avenir de l'entreprise ;

— d'autre part, des mesures de réorganisation à plus long terme pour assurer sur de nouvelles bases la poursuite de l'activité des chantiers.

a) *Les mesures destinées à permettre la poursuite des commandes en cours.*

Ces mesures consistent essentiellement dans l'octroi d'un prêt de l'Etat accordé à la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée.

A l'heure actuelle, après la démission du conseil d'administration et la nomination d'un administrateur provisoire, une société de gérance a été constituée. Elle a juridiquement la qualité de locataire des Forges et Chantiers de la Méditerranée et exploite les Chantiers de La Seyne pour son propre compte. Elle a l'entière responsabilité de l'exploitation pour les marchés qu'elle établira elle-même. D'autre part, elle a accepté d'exécuter les commandes et marchés passés par la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée, mais sans en assurer les risques financiers qui restent à la charge de cette dernière entreprise.

Il est apparu, en effet, que les dépenses afférentes aux commandes en cours d'exécution excéderaient notablement les recettes qu'on pouvait en attendre.

Comme il est exclu que la trésorerie des Forges et Chantiers de la Méditerranée puisse supporter la différence, l'Etat consentirait à cette entreprise une aide exceptionnelle.

Signalons par ailleurs que, depuis déjà un certain nombre de mois, différentes mesures d'aide aux Chantiers de La Seyne sont intervenues :

— les banques, contre subrogation dans le privilège des salariés, ont fait des avances pour permettre le paiement du personnel ;

— l'Etat a versé par anticipation 24 millions de francs au titre de l'aide à la construction navale pour les navires en cours de construction ou même simplement en commande ;

— les armateurs, pour le compte desquels ces navires sont ou seront construits, ont, de leur côté, effectué sur leurs commandes des versements anticipés.

b) *Les mesures à longue échéance.*

1° Les Chantiers de La Seyne seraient rachetés par une nouvelle société constituée à l'instigation du groupe financier Alfred Herlicq et fils. Cette société poursuivrait l'exploitation des chantiers et cette exploitation serait diversifiée entre cinq branches d'activité :

— construction navale proprement dite, mais à un niveau très inférieur au niveau actuel ;

— réparations navales : un département nouveau serait créé à cet effet et pourrait, en accord avec le Ministère des Armées, utiliser une des formes de radoub de l'arsenal de Toulon ;

— construction d'usines d'incinération des ordures ménagères, dont plusieurs sont en instance de commande ;

— fabrication d'armements, notamment dans le domaine des tubes lance-engins ;

— engineering.

2° Pour permettre la mise en route de la nouvelle société, et notamment la constitution de son fonds de roulement, le Ministre de l'Economie et des Finances serait autorisé à accorder la garantie de l'Etat pour cette opération.

3° Le F. D. E. S. accordera à la nouvelle société un prêt de 15 millions de francs. Par ailleurs est prévu le préfinancement de deux butaniers, conformément aux dispositions de l'article 16 de la loi du 5 juillet 1949.

4° Certains éléments d'actif de la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée, notamment les installations de Mazeline et de Graville, situées dans la Seine-Maritime, seraient vendus à des tiers pour permettre, à due concurrence, de rembourser les dettes de l'entreprise.

Le texte proposé.

Le présent projet de loi est destiné à fixer les modalités selon lesquelles l'Etat apportera son concours financier au plan de redressement des Chantiers de La Seyne. Ce concours, comme nous venons de le voir, est double : il concerne, d'une part, l'achèvement des commandes en cours et, d'autre part, une aide pour la mise en route de la nouvelle société.

a) *L'achèvement des commandes en cours.*

L'Etat met à la disposition de la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée « à titre temporaire » une somme de 30 millions de francs. Ceci constitue, en pratique un prêt sans intérêt et sans délai de remboursement.

En contrepartie, et dans le but d'assurer dans toute la mesure du possible le remboursement de cette avance, l'Etat se voit attribuer à compter du 11 mai 1966 un privilège général sur l'ensemble des biens meubles et immeubles de la société.

Ce privilège s'exercera par préférence à tous les autres privilèges généraux ou spéciaux et à toutes autres sûretés ; toutefois, il ne primera pas les droits des salariés ainsi que ceux des créanciers hypothécaires régulièrement inscrits antérieurement au 11 mai 1966.

Lors du débat devant l'Assemblée Nationale, le Ministre de l'Economie et des Finances a été amené à préciser quelle serait l'étendue de ce privilège. Il a souligné notamment que « ce privilège ne primera pas les droits des travailleurs employés à la date du 11 mai 1966, ni ceux du personnel mis à la retraite par anticipation pour la part incombant à l'entreprise ». Il a, par ailleurs, expressément indiqué qu'il en serait de même pour les privilèges que détient le Trésor du fait de ses autres créances. On peut espérer que la liquidation des actifs de la société permettra un jour le remboursement, au moins partiel, de l'avance faite par le Trésor, mais ce n'est qu'une espérance.

b) *L'aide à la nouvelle société.*

Cette aide consiste dans l'octroi, dans la limite de 20 millions de francs, de la garantie de l'Etat aux prêts et crédits qui seraient consentis à la nouvelle société qui assumera l'exploitation des Chantiers de La Seyne pour lui permettre de constituer son fonds de roulement.

*
* *

L'Assemblée Nationale a adopté le présent projet de loi dans le texte du Gouvernement, sous réserve d'une précision de rédaction à l'article 3.

Observations de la Commission.

Le présent projet de loi a fait l'objet au sein de votre Commission des Finances d'un long débat auquel prirent part notamment MM. Armengaud, Coudé du Foresto, Driant, Marcel Martin et Roubert.

Votre Commission tient tout d'abord à souligner le caractère exceptionnel et même, peut-on dire, assez insolite du projet qui nous est soumis. M. Debré, Ministre de l'Economie et des Finances, l'a, du reste, parfaitement reconnu lors du débat devant l'Assemblée Nationale au cours duquel il a notamment déclaré :

« Pour marquer le caractère exceptionnel du texte, il suffit d'énumérer les mesures financières que nous avons dû envisager : des allègements fiscaux, une garantie de l'Etat à la constitution d'un fonds de roulement, un très large préfinancement de la construction de deux navires, des primes d'adaptation et un prêt du Fonds de développement économique et social, sans parler des contrats et des commandes résultant de l'intervention de l'Etat et, enfin, une avance directe de trente millions de francs... De telles dispositions en faveur d'une seule entreprise ont donc bien un caractère vraiment exceptionnel. Elles ont aussi un caractère inso-

lite. En effet, il s'agit de sauver une affaire, non pas en renflouant la société qui la gérât, mais en constituant une société nouvelle. Plus encore, ce caractère insolite est marqué par la modification apportée à l'ordre des privilèges normaux puisque, pour ce qui concerne l'avance de trente millions de francs destinés à couvrir le déficit, le Trésor ne sera remboursé qu'après les salariés et les créanciers hypothécaires, mais avant les autres créanciers. »

Votre Commission, pour sa part, ne peut que souligner ces anomalies que le Ministre a, lui-même, admises.

Elle se demande, par ailleurs, s'il s'agit bien là d'un cas unique ou si, au contraire, on se trouve en présence d'une première opération de sauvetage destinée à servir de précédent, sinon de modèle, pour le renflouement d'autres affaires industrielles qui connaissent à l'heure actuelle de très sérieuses difficultés financières et dont la faillite entraînerait de très graves répercussions sociales.

Le présent projet risque donc sur le plan financier d'entraîner des réactions en chaîne dont on ne peut évidemment apprécier, à l'heure actuelle, ni l'importance ni l'étendue, étant donné l'ampleur des mutations que notre économie connaît déjà et connaîtra certainement encore davantage dans les années qui viennent.

*
* *

En ce qui concerne les modalités proprement dites du projet, votre Commission des Finances a observé que ce texte ne paraissait pas tenir compte de la situation particulière des sous-traitants des Chantiers de La Seyne, qui sont au nombre de 254 et auxquels il est dû globalement environ 7 millions de francs.

Au cours de ces derniers mois différentes promesses avaient été faites à ces sous-traitants pour obtenir d'eux qu'ils ne provoquent pas la mise en faillite de la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée ; or, dans l'ensemble, ces promesses n'ont pas, jusqu'ici été suivies d'effet, bien que certaines des entreprises intéressées qui sont en général de petites entreprises se trouvent, elles-mêmes, dans une situation très grave du fait de la défaillance des

Chantiers de La Seyne. Or la mise en faillite de nombreux sous-traitants aurait, sur le plan social, des répercussions très importantes. Il serait, par conséquent, paradoxal de vouloir, pour des raisons d'ordre social, sauver les Chantiers de La Seyne, et, dans le même temps, d'abandonner au chômage le personnel des sous-traitants.

Dans ces conditions, il serait nécessaire que le Gouvernement se penche sur ce problème et donne l'assurance qu'une fraction de l'aide accordé à la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée soit consacrée à désintéresser les sous-traitants.

*
* *

Enfin, votre Commission tient à s'associer au désir exprimé par la Commission des Finances de l'Assemblée Nationale de voir mettre en cause, dès la création de la nouvelle société et selon les règles normales du droit commercial, la responsabilité des administrateurs des Forges et Chantiers de la Méditerranée dont la gestion sociale est, pour une large part, semble-t-il, à l'origine de la situation présente.

PROJET DE LOI

(Texte adopté par l'Assemblée Nationale.)

Article premier.

Le Ministre de l'Economie et des Finances est autorisé à mettre à la disposition de la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée, à titre temporaire et dans la limite de 30 millions de francs, les sommes nécessaires pour permettre l'exécution des marchés dont cette Société était titulaire à la date du 11 mai 1966.

Art. 2.

Il est institué au profit du Trésor, en garantie du remboursement des concours financiers consentis par l'Etat à la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée postérieurement au 11 mai 1966, un privilège général tant sur les meubles que les immeubles de cette Société.

Sans qu'il soit porté atteinte aux droits et privilèges des salariés et des créanciers hypothécaires régulièrement inscrits antérieurement à cette date, le privilège visé à l'alinéa ci-dessus s'exerce par préférence à tous autres privilèges généraux ou spéciaux ou à toutes autres sûretés même déjà acquis et valablement inscrits à la date de promulgation de la présente loi.

Art. 3.

Le Ministre de l'Economie et des Finances est autorisé à accorder, dans la limite de 20 millions de francs, la garantie de l'Etat aux crédits ou prêts qui seraient consentis à la nouvelle société assumant l'exploitation des Chantiers navals de La Seyne, pour la constitution de son fonds de roulement.