

Déclaration de Vigo

adoptée lors de la réunion du Comité sectoriel de la construction navale de la FEM
le 20 mai 2010 à Vigo, Espagne

La FEM demande instamment à la Commission européenne et au Conseil de la concurrence de l'UE « un programme d'urgence européen pour le sauvetage de la construction navale en Europe ! »

Lors de sa réunion des 25 et 26 juin 2009 à Berlin, le Comité sectoriel de la construction navale de la Fédération européenne des métallurgistes (FEM) avait adopté une « déclaration de Berlin » commune : **Éviter les licenciements, assurer la compétitivité, gagner de nouveaux marchés**. Dans ce document, les membres de la FEM exigeaient une stratégie européenne commune pour surmonter la crise dans le secteur de la construction navale.

Dans la suite, et en réaction à l'initiative de la FEM et d'autres représentants des milieux intéressés, une série de mesures ont été prises au niveau de la Commission européenne (le nouveau programme LeaderSHIP), des régions de construction navale européennes ainsi que du Comité économique et social européen. Malgré ces initiatives, le Comité sectoriel de la construction navale de la FEM ne constate jusqu'à présent aucune initiative concertée de politique industrielle européenne de la part des acteurs politiques visant à préserver le noyau substantiel des chantiers navals et des fournisseurs ainsi que l'emploi dans ce secteur d'avenir.

Étant donné la crise existentielle dans le secteur et la poursuite des pertes d'emplois dans les chantiers navals (**moins 42 000 emplois depuis 2008 !**), la FEM craint pour la survie de la construction navale en Europe. Lors de sa réunion des 20 et 21 mai 2010 à Vigo (Espagne), les syndicats des principaux pays constructeurs navals européens pressent la Commission européenne et les Etats membres de l'UE représentés au Conseil de la concurrence de mettre en œuvre sans attendre un **programme d'urgence européen** pour la sauvegarde de la construction navale en Europe comportant les cinq éléments suivants :

1. stimuler la demande
2. garantir le financement de la construction des navires
3. innover et protéger l'environnement
4. créer des conditions de concurrence loyale
5. garantir l'emploi, empêcher la dégradation de l'industrie.

Alors que, dans beaucoup d'autres secteurs industriels, l'amélioration de la conjoncture a permis de détendre la situation, il n'en est pas de même pour le secteur maritime. La situation actuelle du marché de la construction navale dans le monde entier est toujours caractérisée par un effondrement massif de la demande (d'environ 80%), et les distorsions de la concurrence par le biais d'interventions des Etats (tout spécialement programmes d'aide de plusieurs milliards en Chine et en Corée) ainsi que par une

surcapacité croissante. La FEM souligne toutefois que l'Europe n'a pas contribué à la création de ces surcapacités ; elles sont le résultat de l'expansion continue et financée par les Etats des capacités en Asie.

PROGRAMME D'URGENCE EUROPÉEN

C'est pourquoi la FEM invite instamment la Commission européenne et le Conseil de la concurrence à adopter un programme d'urgence pour la préservation de la construction navale en Europe :

1. Générer la demande

La Fédération européenne des métallurgistes propose que les bateaux de la flotte des transbordeurs européens qui ont plus de 30 ans d'âge et qui ne peuvent circuler qu'avec des autorisations spéciales soient retirés de la circulation et remplacés par des bateaux neufs. Selon l'avis de la FEM, on obtiendrait ainsi les effets suivants :

- générer de nouvelles commandes pour les chantiers navals et les sous-traitants du secteur maritime en Europe, à condition de s'assurer que ces commandes sont placées en Europe
- réduire de façon significative et immédiate les rejets de polluants,
- promouvoir les technologies innovantes propres et sûres dans la construction navale,
- améliorer l'infrastructure, particulièrement en ce qui concerne l'efficacité des transports.

2. Garantir le financement des navires

La pénurie de crédit provoquée par la crise économique et financière n'a fait qu'aggraver le problème chronique du financement des navires en Europe. Il semble maintenant que les banques des États membres de l'UE se retirent complètement de ce marché.

C'est pourquoi la FEM demande que

- les systèmes nationaux de financement et de cautionnement pour la construction navale dans les États membres de l'UE soient garantis.
- les États membres de l'UE prévalent sur la Banque européenne d'investissement pour promouvoir la mise en place d'un instrument de financement et de cautionnement européen.
- les banques européennes traitent le financement des technologies maritimes comme leur cœur de métier

3. Protection de l'environnement et innovation

La FEM réclame du Conseil des ministres et de la Commission des incitants stratégiques, législatifs et financiers pour que les armateurs commandent des navires écologiques et énergétiquement efficaces et que l'industrie maritime européenne puisse investir et développer son savoir-faire dans ce domaine. La FEM propose, entre autres, les mesures suivantes :

- la taxation des navires devrait être liée à leur bilan environnemental,
- la mise en place d'un programme incitatif pour le démantèlement ou la reconversion des navires anciens et néfastes pour l'environnement dans le respect des normes de l'OMI en la matière,
- l'extension des zones SECA/ECA à toutes les côtes de l'UE. Les tentatives actuelles d'empêcher l'implémentation de certaines zones SECA/ECA doivent être contrées à tous prix,
- Les armateurs et opérateurs qui provoquent des dégâts environnementaux doivent être tenus pour responsables.

Les chantiers navals doivent ouvrir systématiquement de **nouveaux domaines pour l'emploi et l'innovation** afin d'apporter une réponse à la surcapacité qui caractérise le marché de la construction navale. L'ingénierie maritime et les exploitations d'installations côtières et en mer représentent des opportunités particulièrement prometteuses. Il ne s'agit pas ici de renoncer à la construction navale mais de poursuivre le développement de la structure industrielle du secteur de la construction navale et de celui des sous-traitants des domaines connexes, notamment en ce qui concerne l'énergie éolienne en mer, qui représente un secteur d'avenir. Ceci englobe aussi bien les nouveaux produits maritimes que ceux qui dépassent la construction de navires et qui recèlent de nouveaux défis pour les chantiers navals et les sous-traitants.

À cet égard, la FEM insiste pour qu'un projet européen soit lancé et qu'une contribution propre à l'exploitation de nouveaux concepts industriels soit apportée.

La pérennité et la compétitivité de l'industrie européenne de la construction navale dépendent de sa **capacité à innover**. C'est pourquoi l'industrie doit agir de façon anticyclique. Cela signifie que les activités et les investissements dans le domaine de la recherche, du développement et de l'innovation doivent être sensiblement intensifiés et que la relève doit être davantage soutenue.

La FEM considère que le précédent programme d'aides à l'innovation doit être élargi. Les aides à l'innovation doivent être octroyées indépendamment des commandes passées, lorsque l'on a l'assurance que les innovations prévues améliorent de façon sensible le bilan environnemental et énergétique des navires. C'est justement en période de crise que les aides à l'innovation à court terme doivent être augmentées de façon significative. De l'avis de la FEM, le secteur de l'exploitation des ressources en mer doit être impliqué dans ce programme.

4. Mise en place de conditions de concurrence loyales

La création de conditions de concurrence mondiales est cruciale pour la FEM, mais des doutes subsistent quant aux chances de succès d'une convention de l'OCDE sur la construction navale.

C'est pourquoi la FEM en appelle à la Commission de l'UE pour qu'elle mette en œuvre tous les moyens disponibles pour imposer des conditions de concurrence loyales sur le plan mondial. Elle invite le Conseil des ministres et la Commission à envisager des

actions commerciales immédiates pour contrecarrer les mesures de concurrence déloyales des États asiatiques.

5. Garantir l'emploi, empêcher la dégradation de l'industrie

Depuis 2008, 42 000 salariés des chantiers navals ont perdu leur emploi. Pour l'année 2010, plus de 20 000 emplois sont menacés. L'industrie de la sous-traitance est également touchée par la perte d'emplois et envisage, en outre, une délocalisation de la production vers l'Asie. La disparition de l'industrie navale dans des régions et des pays entiers d'Europe représente la perte d'une assise industrielle, p. ex. en Pologne et à Malte. Des régions entières assistent à la dégradation de leurs industries sans être compensée par la création d'emplois dans d'autres domaines. La FEM exige une action immédiate de tous les acteurs concernés en Europe pour maintenir cet important secteur industriel en Europe !

En outre, elle appelle l'industrie et les États membres de l'UE à introduire ou à poursuivre les mesures visant à préserver l'emploi et à utiliser les fonds européens pour éviter les licenciements, soutenir la politique du marché du travail et favoriser la qualification des salariés.

Le 20 mai 2010