

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"

COM (77)542

Vol. 1977/0173

Disclaimer

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1700/2003 du 22 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 of 22 September 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1700/2003 vom 22. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 1), ist diese Datei der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlussachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

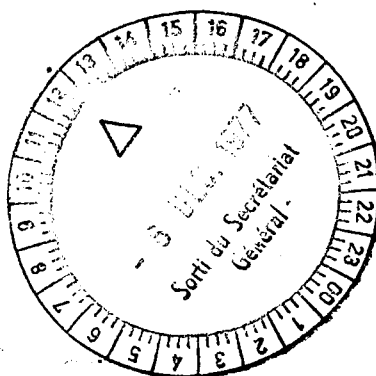
COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES

COM(77) 542 final.

Bruxelles, le 6 décembre 1977.

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL

ASSAINISSEMENT DU SECTEUR DE LA CONSTRUCTION NAVALE DANS LA COMMUNAUTE



COM(77) 542 final.

TABLE DE MATIERES

	<u>Page</u>
I. PROBLEMES DE LA CONSTRUCTION NAVALE COMMUNAUTAIRE	1
A. La situation de crise	1
1. Les causes de la crise	1
2. Les conséquences de la crise pour la Communauté	5
B. Mesures actuelles en vue de garantir l'activité des chantiers	6
1. Approche nationale	6
2. Approche internationale	7
3. Approche communautaire	8
II. OBJECTIFS D'UNE INTERVENTION DE LA COMMUNAUTE	9
A. L'adaptation de la structure de production	10
B. Le reclassement de la main d'oeuvre	11
C. Stimulation de la demande	12
III. ACTIONS DE LA COMMUNAUTE	14
A. L'assainissement du secteur	14
1. Actions de coordination des aides	15
2. Actions au plan social	16
3. Au plan financier	16
B. Actions sur la demande	19
C. Actions au plan international	20
IV. CONCLUSIONS	21
ANNEXES I Caractéristiques de la crise du secteur	
II Inventaire des besoins financiers nécessaires pour l'assainissement du secteur de la construction navale	
III Projet de proposition de décision du Conseil portant création d'un comité de la construction navale	

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL

ASSAINISSEMENT DU SECTEUR DE LA

CONSTRUCTION NAVALE DANS LA COMMUNAUTE

I. PROBLEMES DE LA CONSTRUCTION NAVALE COMMUNAUTAIRE

A. La situation de crise

Les difficultés du secteur de la construction navale neuve proviennent d'un déséquilibre structurel mondial entre les capacités de production et la demande; elles sont relativement plus importantes pour l'industrie communautaire du fait de sa moindre compétitivité, par rapport, à la concurrence extra-européenne (voir annexe I).

1. Les causes de la crise

- a) Sous l'effet d'une prévision optimiste de la croissance de l'économie mondiale à laquelle s'est ajoutée une demande spéculative, les carnets de commande ont connu une augmentation sans précédent entre 1960 et 1973.

Pour pouvoir satisfaire cette demande le potentiel mondial de production a augmenté à un tel niveau qu'une surcapacité se serait probablement manifestée même sans crises pétrolière (*) et économique.

La production annuelle mondiale a atteint au cours de la période 1974-1976 un niveau d'environ 33 Mio. tjb (1), correspondant à environ 20 Mio. tjb_c (2), par an, sur base des commandes recueillies en 1972 et 1973.

Les nouvelles commandes, qui déterminent l'activité future des chantiers, se sont réduites depuis 1975 à un niveau de 13 Mio. à la fois en tjb et en tjb_c (3). A cause de l'ampleur des surcapacités des flottes existantes, ces nouvelles commandes

(*) La crise pétrolière a essentiellement touché la construction de nouveau pétroliers.
(1) tjb est une mesure de volume physique
(2) tjb_c (tonneau de jauge brute compensée) est une mesure qui tient compte de volume de travail incorporé par tjb.
(3) L'équivalence entre le volume en tjb et celui en tjb_c provient de la réduction drastique des commandes de bateaux incorporant moins de travail (tankers, vracquiers).

n'atteindront même pas ce niveau dans les prochaines années. Cette baisse d'activité touche de la même façon, depuis quelques temps, les chantiers japonais concurrencés à leur tour par des chantiers localisés dans des pays nouvellement constructeurs (souvent avec l'aide de capitaux japonais).

b) Les constructeurs communautaires ont subi les mêmes phénomènes que les autres constructeurs, mais la surcapacité mondiale, en pesant sur les prix de vente de navires, a mis en évidence le seuil de compétitivité des chantiers de la Communauté beaucoup plus rapidement que pour ses concurrents.

En effet, la Construction navale communautaire, bien que son appareil de production ait été, dans certains Etats membres, modernisé, souffre de structures inadaptées et de coûts de fonctionnement défavorables à sa compétitivité: la multitude de chantiers dans la Communauté ne permet pas une production à grande échelle comme les chantiers japonais quasiment neufs et intégrés dans des groupes industriels qui leur permettent de supporter les aléas de la conjoncture. L'adaptation de leurs structures est d'autant plus urgente et nécessaire que les chantiers de la Communauté ne peuvent espérer réduire les charges sociales vis-à-vis de certains pays nouvellement constructeurs.

Il en résulte pour la Communauté des conséquences particulièrement lourdes.

c) En même temps les perspectives de plusieurs secteurs d'activité de transport maritime sont sombres, de sorte qu'il y a peu d'espoir que le déséquilibre important entre le tonnage disponible et les besoins de ce marché puisse être résorbé avant 1982; cela vaut en premier lieu pour les transports pétroliers mais également pour d'autres activités telles le transport de marchandises en vrac. Les statistiques font apparaître (voir tableaux 1 et 2) que la part de la Communauté dans la flotte mondiale s'est réduite, passant de 25,1 % en 1970 à 20,7 % en 1976. Or, il est vrai que les transports maritimes et les chantiers navals de la Communauté doivent tous les deux rester ou être rendus concurrentiels sur le marché mondial. Les armateurs de la Communauté ne sont pas liés aux chantiers des Etats membres; il n'en reste pas moins vrai que dans la pratique nos armateurs placent largement leurs commandes dans nos chantiers, d'où l'intérêt pour les chantiers de la Communauté d'une flotte compétitive.

TABLEAU I

PRODUCTION EN % DU TOTAL MONDIAL EXPRIMEE EN tjb

	1955	1960	1965	1970	1975	1976
C.E.E.	70,0	51,1	31,3	25,6	23,3	22,6
AWES	80,0	73,8	50,8	40,5	38,5	37,5
JAPON	12,0	21,4	41,5	48,1	50,6	46,7
RESTE DU MONDE	8,0	4,8	7,7	11,4	10,9	15,8

FLOTTES EN % TOTAL MONDIAL EXPRIMEE EN tjb

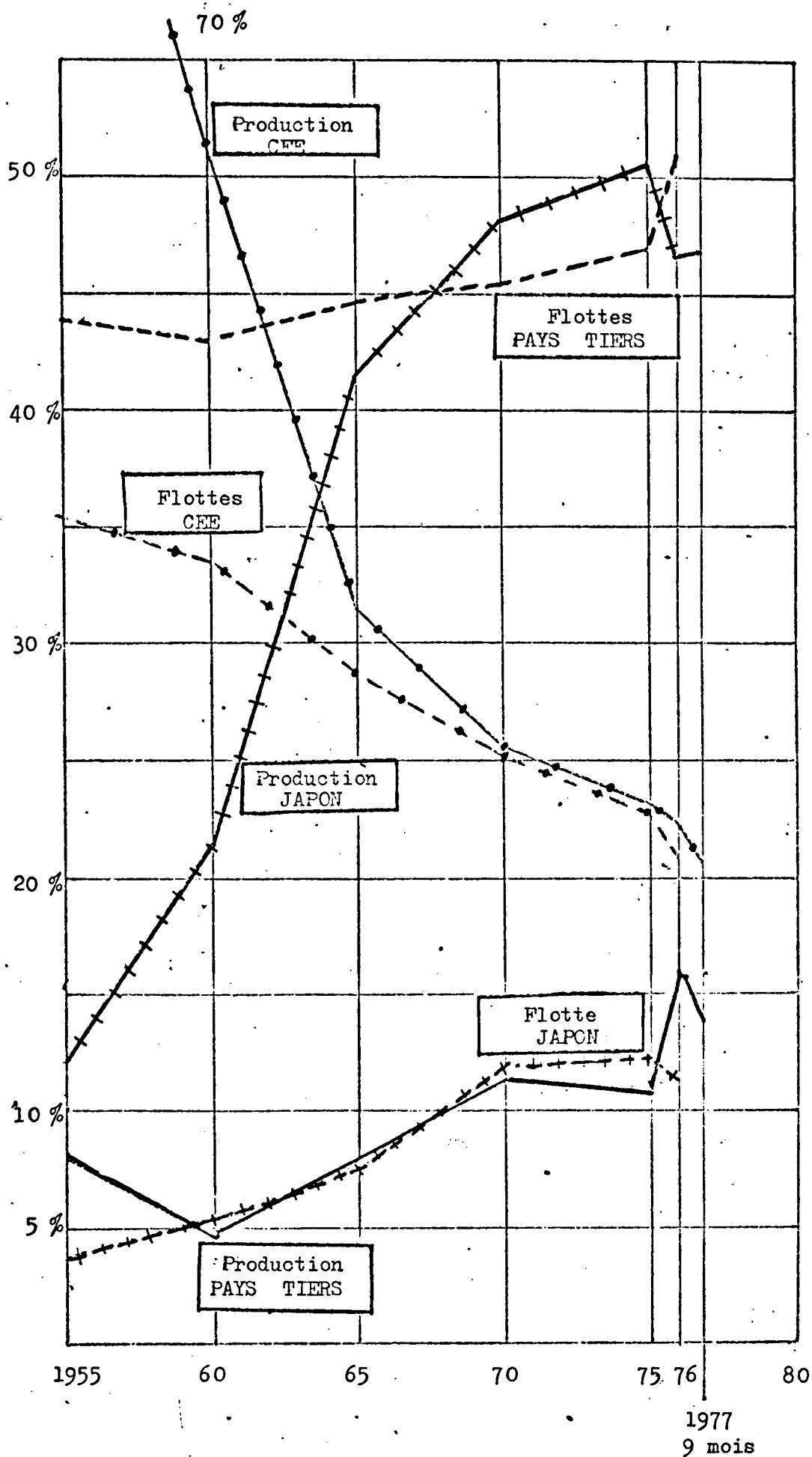
	1955	1960	1965	1970	1975	1976
C.E.E.	35,4	33,5	28,6	25,1	22,9	20,7
AWES	47,5	46,9	43,0	37,9	35,9	32,9
JAPON	3,7	5,3	7,4	11,8	12,2	11,2
RESTE, DU MONDE	48,8	47,8	49,6	50,3	51,9	55,9

Sources: Production : années 1955, 1960, 1965 étude DAFSA;
années 1970, 1975, 1976 LLOYD'S "Annual Summary"
Flottes : LLOYD'S "Statistical Tables"

N.B.: Pour les années 1955, 1960, 1965, 1970 ni la flotte de l'Irlande, ni la flotte du Portugal ne sont comptabilisées.

TABEAU II

PRODUCTION ET FLOTTES EN
POURCENTAGE DU TOTAL MONDIAL
EXPRIME EN tjb



— Production
- - - Flottes

2. La production de l'industrie communautaire représente actuellement 20 % de la production mondiale. A supposer que la part du "reste du monde" reste constante, et en partant de l'hypothèse*) du maintien de la répartition du marché mondial en 1975, les prévisions de demande formulées par les experts de l'AWES (1) attribuent à la construction navale à l'horizon 1980 un volume de livraison de 2,4 Mio. tjb_c contre les 4,4 Mio. tjb_c en 1975, soit une réduction de 46 % alors que la production mondiale ne diminuerait dans la même période que de 40 %.

PRODUCTION 1975 ET PROJECTION DE PRODUCTION
EN 1980 SUR BASE DE LA DEMANDE PREVISIBLE*)

	(1975)		(1980)	
	tjb	tjb _c	tjb	tjb _c
C.E.E.	7,8	4,4		2,4
Reste AWES	<u>5,3</u>	<u>3,2</u>		<u>1,5</u>
AWES	13,1	7,6		3,9
JAPON	17,0	7,7		3,9
RESTE MONDE	<u>4,2</u>	<u>4,2</u>	—	<u>4,0</u>
MONDE TOTAL	34,3	19,5	10,4	11,8

*) voir annexe I, page 6

(1) AWES : Association of West European Shipbuilders (CE + Norvège, Suède, Finlande, Espagne, Portugal).

Aux aléas inhérents à toute prévision, s'ajoutent dans ce domaine deux éléments contradictoires : d'une part la compétitivité faible de certains constructeurs - facteur assumant d'ailleurs une importance d'autant plus significative que la demande mondiale fléchissante aiguise la concurrence - et d'autre part, la forte compétitivité des chantiers de la Communauté pour certains types de navires particulièrement sophistiqués. Mais même dans ce segment du secteur il faut s'attendre à une offensive notamment des japonais : selon les estimations du Ministère japonais des transports et de l'industrie, "l'industrie de la construction navale au Japon qui a été dépendante de la production pétrolière pour 70 %, devra s'orienter de plus en plus vers les navires spécialisés dans le transport de gaz liquéfié etc... dont le degré de technicité et la valeur ajoutée sont plus élevés. Ainsi la construction navale au Japon atteindra 14,7 Mio. tjb en 1985, retrouvant le niveau de 1975" (1).

Dans ce contexte l'évolution de la production communautaire ne pourra manquer de produire ses effets sur la main d'oeuvre des chantiers et des industries connexes. On peut évaluer déjà à 15.000 le nombre de postes de travail qui ont été affectés par les diminutions de production sur les 180.000 employés de la construction navale en 1975.

B. Mesures actuelles en vue de garantir l'activité des chantiers

Les pouvoirs publics, conscients de la situation de crise du secteur mais mus par l'espoir d'un redressement de la situation, ont recours à toutes les approches du problème afin de protéger au mieux l'activité des chantiers. Toutefois, ces mesures ne constituent jusqu'ici que des palliatifs fort coûteux et sans perspectives à moyen terme.

1. Approche nationale

Nombre d'entreprises ont supprimé quasi totalement les heures supplémentaires, introduit des horaires réduits, diminué les heures de travail, favorisé les départs et limité à l'extrême le recrutement, mais ces mesures ne sont pas suffisantes et de plus ne s'inscrivent que rarement dans une stratégie à long terme.

En fait, la tendance spontanée des industries du secteur est de se maintenir en activité, sans essayer de s'adapter aux nouvelles conditions du marché.

./.

(1) Chap. VII of long term vision on Japan's Industrial structure, 1976 ed.

Les Etats membres eux-mêmes encouragent cette attitude par diverses mesures de soutien à leurs chantiers navals, principalement destinées à maintenir le niveau de l'emploi à un degré aussi élevé que possible.

Ces interventions nationales peuvent prendre plusieurs formes : l'activité de certains chantiers est maintenue parfois grâce aux commandes militaires lorsque ces commandes ne sont pas réservées à des arsenaux; mais dans la plupart des cas ces interventions sont de nature financière.

Compte tenu du niveau de l'emploi, les montants engagés sont considérables. En effet, le montant annuel des aides actuellement attribuées, notamment pour combler le handicap de prix avec le Japon et les autres pays constructeurs est estimé à près de 600 millions UC par an (y compris les aides aux armateurs en R.F. d'Allemagne et aux Pays-Bas et sans tenir compte des avantages occultes ou difficilement chiffrables accordés dans certains Etats membres).

Le volume de ces aides, qui sous différentes formes ont en fait, pour objectif essentiel de maintenir l'emploi des chantiers, ne pourrait qu'augmenter du fait de la baisse inévitable de leur activité jusqu'au début des années 1980 et de l'accroissement prévisible de la concurrence des pays tiers. Ces interventions financières en faveur des chantiers sont par ailleurs prolongées dans la plupart des Etats membres par des mesures de soutien de la flotte sous leurs propres pavillons qui peuvent être extrêmement variables d'un Etat membre à l'autre.

2. Approche internationale

Les Etats membres, comme d'ailleurs les autres pays de l'AWES et le Japon, ont souscrit le 4 mai 1976, dans le cadre de l'OCDE les "Lignes d'orientation générales pour les politiques gouvernementales dans l'industrie de la construction navale" fixant comme objectif prioritaire la réduction, de façon appropriée, des capacités de production pour établir à moyen terme l'équilibre entre l'offre et la demande et fixant comme principe le maintien d'une concurrence loyale.

Ces initiatives dans le cadre de l'OCDE sont prolongées par des démarches à l'égard du Japon. Les Etats membres ont mis en garde leurs partenaires contre

une participation insuffisante du Japon aux conséquences de la crise et menacé d'adopter des mesures autonomes de protection. Ces pressions ont conduit le Japon à une augmentation de ses prix à l'exportation de 5% ainsi qu'à des mesures d'autolimitation vers certains pays européens. Mais leur impact ne semble pas de nature à rétablir l'équilibre de la Communauté dans le marché.

3. Approche communautaire

La Communauté s'est également intéressée au problème de la construction navale sous deux angles :

- du point de vue de la concurrence : jusqu'à présent la quasi totalité de l'action de la Communauté à l'égard de ce secteur a pris la forme de directives successives de coordination des aides à la construction navale. Ces directives avaient essentiellement pour but d'harmoniser les interventions publiques dans ce secteur et de réduire l'intensité des aides les plus dommageables pour la concurrence intra-communautaire;
- du point de vue financier : depuis sa création le Fonds Régional est intervenu, pour un montant estimé à 78,65 MUC, dans des régions à forte localisation de l'industrie de la construction navale en faveur de 225 projets concernant un montant d'investissement de 1.470 MUC et liés à la création ou au maintien de 34.112 emplois en Allemagne, France, Italie et au Royaume-Uni. Dans ce dernier pays, ont été en outre aidés dans lesdites zones 111 projets concernant des infrastructures industrielles.

Le Fonds social est intervenu de façon modeste en faveur des travailleurs du secteur; le Conseil, quant à lui, n'a pas donné suite à la proposition de la Commission de recours à l'article 4 de la décision d'application du Fonds social.

II. OBJECTIFS D'UNE INTERVENTION DE LA COMMUNAUTE.

Première puissance commerciale du monde et recourant au transport maritime pour 90% de son commerce extérieur, la Communauté a un intérêt majeur à mener une politique maritime qui assure sa compétitivité commerciale.

Un élément de celle-ci repose sur une flotte communautaire compétitive. Une telle flotte constitue pour les chantiers navals communautaires un marché potentiel dans la mesure où ils peuvent l'approvisionner dans des conditions de concurrence comparables aux autres chantiers.

L'objectif essentiel d'une stratégie de la Communauté en matière de construction navale doit donc être de rendre nos chantiers compétitifs sur le marché mondial.

L'attention de la Communauté devrait porter essentiellement sur la construction neuve des navires civils de mer (1). En effet, c'est dans ce segment du secteur que se pose avec acuité le problème structurel de surcapacité et de compétitivité. Les autres sous-secteurs, tout en étant relativement moins liés aux problèmes de structure présentent, en revanche, une plus grande sensibilité à la situation conjoncturelle.

La stratégie de la Communauté devrait porter sur la coordination de ses moyens d'action actuels en les orientant sur la réalisation d'un objectif préalablement défini. Cet objectif devrait viser l'assainissement des chantiers de la Communauté pour que ceux-ci soient compétitifs sur le marché mondial et par conséquent en mesure d'alimenter une part significative de la flotte communautaire dont l'autonomie à l'égard des constructeurs de pays tiers est indispensable à l'indépendance d'approvisionnement de la Communauté - compte tenu de l'importance que représente le transport maritime dans son commerce extérieur - et à la sauvegarde de la place qu'elle occupe dans le commerce mondial.

./.

(1) Il n'a pas paru opportun d'inclure au stade actuel, dans le présent document la construction militaire parce que, constitué de navires hautement sophistiqués, ce type de construction ne ressent pas les effets de la crise.

Etant donné l'importance du coût du transport dans l'économie de la Communauté la Commission ne pense en aucune manière que les intérêts de l'armement doivent être subordonnés à ceux des constructeurs. Elle estime qu'une action des pouvoirs publics tendant à agir sur les zones d'intérêt commun aux deux branches d'activité constitue un élément indispensable à la mise en oeuvre d'une stratégie globale dans le secteur de la construction navale.

L'objectif d'assainissement sus-mentionné devrait se fonder sur la réalité du marché et prendre en considération le niveau de la demande prévu qui devrait constituer le point de référence des actions à mettre en oeuvre, aux plans communautaire et national.

Ce niveau de la demande qui, sur la base des informations citées en première partie, pourrait se situer à environ 2,4 Mio. tjb_c au début des années 1980, devra être vérifié avec les Etats membres et devra être régulièrement adapté aux développements des tendances du marché.

Compte tenu du déséquilibre existant entre offre et demande pour certains types de navires, la réalisation d'un objectif de production cohérent avec la demande prévisible passe par l'adaptation des structures de production, le reclassement de la main d'oeuvre et la stimulation de la demande.

A. L'adaptation de la structure de production

L'adaptation de la structure des chantiers à la demande prévisible devra être tant quantitative que qualitative, et devra s'étendre aux industries directement connexes.

- Du point de vue quantitatif, il est nécessaire, dans l'intérêt du secteur lui-même, comme dans l'intérêt de sa main d'oeuvre dont l'emploi dans les chantiers finirait autrement par être compromis dans son entièreté, d'adapter de façon ordonnée les capacités de production aux perspectives du marché.
- Du point de vue qualitatif, il est nécessaire que les efforts d'adaptation quantitative des capacités de production s'accompagnent d'une amélioration parallèle de l'appareil de production susceptible dans la mesure du possible de subsister sans aides et de devenir concurrentiel sur le marché mondial.

B. Le reclassement de la main d'oeuvre

Toute action d'assainissement du secteur serait vouée à l'échec en ne prenant pas en considération la dimension sociale de l'opération et en ne cherchant pas à limiter ses effets pour la main d'oeuvre, compte tenu du fait qu'il ne sera pas possible de maintenir le niveau actuel de l'emploi de l'ordre de 165.000 personnes.

1) Une fois que l'objectif d'assainissement aura été défini pour le secteur il conviendra d'en tirer les conséquences du point de vue de l'emploi et ces conséquences seront de deux ordres :

- la requalification des travailleurs à l'intérieur des chantiers lorsque ceux-ci engageront une opération de reconversion interne dans le cadre de l'adaptation qualitative de l'appareil de production;
- la reconversion externe des travailleurs : dans ce cas la Communauté devra mettre en oeuvre tous ses moyens pour assurer la création des postes de travail en dehors de la construction navale, dans les chantiers eux-mêmes, mais surtout pour le personnel excédentaire dans d'autres entreprises, tout en essayant de localiser, dans la même zone ou région, les activités nouvelles qui pourraient alors bénéficier des capacités professionnelles de la main d'oeuvre des chantiers; ces créations de postes de travail devraient s'accompagner des mesures sociales nécessaires.

La Commission estime - compte tenu du niveau prévu de la demande aux environs de 2,4 Mio. tjbc au début des années 1980 - qu'une opération efficace de restructuration du secteur pourrait affecter environ 75.000 postes de travail ^(°) dont on peut estimer que 15.000 seraient libérés par des "départs naturels". En étendant cette opération aux industries directement connexes, celles-ci se verront affectées dans la même proportion, impliquant des pertes d'emploi d'environ 30.000 personnes.

./.

(°) Voir annexe 2

- 2) Des résultats dans l'action d'assainissement ne pouvant être atteints que progressivement, il conviendra de continuer à avoir recours à des mesures conservatoires indispensables au soutien direct ou indirect de l'emploi. Afin de réaliser ces objectifs, la Commission estime qu'une action communautaire ne pourrait être acceptée par l'opinion publique et les travailleurs que si cette action tient pleinement compte de la diversité des situations du secteur d'un Etat membre à l'autre et de la place occupée par ce secteur dans l'économie de chacun des Etats ou de chaque région. Il dépend donc de la volonté politique du Conseil de faire de cette opération l'expression de la solidarité communautaire.

C. Stimulation de la demande

Les perspectives réservées, selon toutes les estimations, à la construction navale dans la Communauté laissent craindre que celle-ci ne disparaisse, laissant aux constructeurs de pays tiers une position dominante sur le marché et, par conséquent, la possibilité de défavoriser la flotte communautaire. Par ailleurs, le passage sous pavillon de complaisance d'une partie importante de la flotte mondiale a conduit à l'apparition sur le marché des transports maritimes de navires d'une part présentant des risques du point de vue de la sécurité d'utilisation (substandard ships), et du point de vue de l'environnement marin et, d'autre part, régis par des règles sociales inacceptables du point de vue de la législation du travail dans la Communauté.

- 1) Les instances internationales essaient déjà d'établir des mesures permettant de lutter contre cette forme de concurrence déloyale. La Communauté devrait renforcer l'action qu'elle a déjà entreprise à cet égard en prenant des initiatives appropriées pour qu'interviennent à bref délai des mesures concrètes.

- Certaines mesures de protection de l'environnement pourraient réduire partiellement la surcapacité des flottes de pétroliers et, en même temps, susciter une activité non négligeable dans le domaine de la transformation des pétroliers existants.

- D'autres règles tendant à renforcer la sécurité des bateaux enlèveraient aux armements des pays tiers, et notamment à ceux sous pavillon de complaisance, des avantages non justifiés et favoriseraient la construction navale, soit directement (adaptations ou réparations), soit indirectement (démolitions accélérées contribuant au rétablissement plus rapide de l'équilibre du marché de transport.) Elles pourraient, en outre, limiter toute tendance de la part de nos armateurs à enregistrer leurs navires sous un pavillon de complaisance.

2) Mais les forces du marché ne garantiront pas, malgré les efforts de restructuration et malgré les actions évoquées ci-dessus, la compétitivité de certains types de navires sur le marché international - comme cela semble déjà être le cas pour les pétroliers et les vraquiers - en raison de l'avantage irréductible, surtout à court terme, de certains constructeurs concurrents.

C'est pourquoi des mesures pourront s'avérer nécessaires pour prévenir les risques pouvant découler d'une position de monopole de certains pays constructeurs.

3) Ces initiatives devraient être complétées par des mesures contre la concurrence déloyale découlant des prix du frêt pratiqués par les flottes marchandes des pays à commerce d'Etat.

III. ACTIONS DE LA COMMUNAUTE

La Commission envisage d'orienter tous les moyens d'action appropriés en fonction des objectifs précédemment définis.

Ces objectifs ne seront atteints que dans la mesure où :

- les initiatives nationales (privées ou publiques) ne se neutralisent pas entre elles, ce qui nécessite la poursuite et le renforcement de l'action de la Commission visant leur plus grande transparence et leur coordination;
- ces interventions visent de moins en moins le maintien de situations irrémédiablement compromises mais s'orientent, avec une intensité progressivement croissante, non seulement vers le rétablissement du maximum d'efficacité des entreprises, mais surtout vers l'établissement de nouvelles possibilités d'emploi dans d'autres activités;
- les contacts avec tous les milieux intéressés soient poursuivis et renforcés; la Commission entretient déjà des contacts suivis avec les milieux professionnels et syndicaux qui devront être approfondis; par ailleurs, en vue de mieux apprécier les possibilités de satisfaire le type de demande auquel les chantiers de la Communauté seraient appelés à répondre, ces contacts devraient être étendus aux organisations professionnelles et syndicales de la navigation maritime de la Communauté.
- une concertation permanente se renforce dans un cadre communautaire et dans le respect des compétences découlant du Traité, entre les autorités publiques responsables dans la Communauté.
- la Communauté poursuivra son action par des procédures appropriées tout au long de la situation de crise du secteur.

A) L'assainissement du secteur

L'objectif d'assainissement du secteur passe par la définition d'un "indicateur" quantitatif établissant le niveau de la demande sur lequel les capacités de production de l'industrie de la construction navale devront être alignées.

Cet "indicateur" devrait être fonction du niveau de la demande évaluée aux environs de 2,4 Mio tjbtc au début des années 1980 et devrait pour les années suivantes être adapté en consultation avec l'ensemble des parties intéressées au fur et à mesure de l'évolution du marché.

La réalisation progressive de l'alignement des capacités de production au cours d'une période de 5 ans vers un tel objectif indicatif global, résultera en fait des initiatives prises par les différentes parties intéressées afin de tenir compte de l'évolution du marché et déterminera les diverses actions nécessaires à l'assainissement du secteur.

1) Actions de coordination des aides

Pour éviter que des aides nationales octroyées aux entreprises, dans l'espoir toujours vain d'un redressement prochain de la situation, ne détournent leurs bénéficiaires de la nécessité de moderniser leur appareil de production, condition indispensable de la stabilité de la construction navale communautaire, la Commission a cherché par sa proposition de 4^e directive, à coordonner les aides dans une optique d'assainissement du secteur, qui serait cohérent également avec l'indicateur quantitatif.

Par les directives précédentes, la Communauté s'est efforcée d'écarter les distorsions de concurrence dans le secteur de la construction navale qui allaient à l'encontre de l'intérêt commun. C'est ainsi que les directives successives ont eu trait à une gamme très étendue d'aides pouvant affecter le marché de la construction navale.

Dans les circonstances actuelles de crise imminente affectant le secteur de la construction navale, la Commission a maintenant proposé des dispositions spécifiques destinées à permettre aux Etats membres de faire face à la crise.

Toutefois, de telles mesures ne peuvent être acceptées que d'une manière limitée de sorte à ne pas altérer les conditions de concurrence dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

Par ailleurs de telles mesures doivent être liées à des objectifs de restructuration du secteur permettant de le rendre compétitif et apte à fonctionner sans aide.

La proposition de 4^e directive que la Commission a transmise au Conseil le 4 novembre 1977 tient largement compte des problèmes structurels de cette industrie et ne doit dès lors pas être considérée comme un simple cadre juridique destiné à limiter l'octroi des aides mais constitue en fait un élément essentiel d'une approche industrielle.

De même cette proposition vise le problème des aides accordées aux armateurs par les Etats membres et prévoit que de telles aides ne peuvent être discriminatoires à l'égard des chantiers des autres Etats membres.

2) Actions au plan social

Bien que l'impact social de la crise dans le secteur des chantiers navals et également des industries connexes ne soit pas connu avec exactitude (notamment dans ses implications sur le plan régional) des mesures sociales d'accompagnement particulières s'avèreront nécessaires.

En tenant compte des instruments nationaux et communautaire de nouvelles mesures pourraient être proposées après une étude approfondie - avec les milieux intéressés - des problèmes sociaux engendrés par la crise elle-même et par les conséquences du programme communautaire. Des mesures sociales vont être élaborées au cours des discussions dans les institutions communautaires. Outre par ces éventuelles aides nouvelles la Communauté peut déjà intervenir par le Fonds social européen qui permet d'ores et déjà, dans les conditions et limites fixées par la réglementation en vigueur, d'apporter une aide financière à des opérations de reconversion professionnelle réalisées en faveur de personnes dont l'emploi est affecté par des mesures de restructuration ou de reconversion des chantiers.

Le Fonds social européen pourrait également intervenir, la situation de l'emploi étant affectée ou menacée de l'être, soit par des mesures particulières arrêtées par le Conseil dans le cadre d'une politique communautaire dans le secteur, soit par des actions spéciales pour favoriser la réalisation d'objectifs de politique industrielle dans le secteur.

3) Au plan financier

- a) Une évaluation approximative, dont les éléments figurent à l'annexe 2, permet de situer aux environs d'un milliard d'UC par an pour une période de 5 ans, le coût total de l'action d'assainissement des chantiers communautaires ainsi que des secteurs connexes spécialisés dans des tâches rattachées exclusivement à la construction navale.

L'essentiel de ce montant devrait se consacrer à la création de nouveaux postes de travail en dehors du secteur.

La restructuration et la reconversion dépendent en premier lieu de l'initiative de l'industrie mais cette initiative doit être encouragée par les Etats membres dans l'usage orienté qu'ils feront des fonds qu'ils affectent déjà à la construction navale ; elle doit également être encouragée par la Communauté grâce à ses moyens financiers.

b) La présence de la Communauté dans ces opérations serait assurée :

- par l'affectation à la construction navale d'une partie des crédits destinés aux industries en reconversion à inscrire dans le budget des Communautés dans les années à venir;
- par l'intervention de la BEI dans le cadre des objectifs communautaires et afin de contribuer à leur réalisation. La coordination à cet égard sera assurée par les liens dont dispose la Commission avec la banque, la coordination avec la BEI sera assurée sur base des liens statutaires, de la pratique courante des contacts informels de travail et éventuellement par sa présence dans les enceintes de concertation;
- par l'utilisation d'emprunts communautaires, auxquels la Commission attache une grande importance pour stimuler les investissements ;
- par une participation financière des Communautés dans les nouvelles mesures sociales qui s'avèreraient nécessaires et par le recours :
 - au Fonds social, pour les opérations de requalification et de formation professionnelle,
 - au Fonds régional pour des opérations répondant aux objectifs de l'action de restructuration et de reconversion dans les limites permises par ces deux instruments.

Le FEDER permet d'aider les investissements à l'intérieur du secteur et à l'extérieur du secteur de la construction navale, pour autant qu'il s'agisse de zone et d'investissements bénéficiant d'aides d'Etat à finalité régionale. Les possibilités d'intervention de ce Fonds seraient élargies, dans le cadre de la section "hors quotas" proposée par la Commission, s'il s'avère possible d'entreprendre avec les Etats membres des actions spécifiques destinées à créer de nouveaux emplois dans des régions et des zones où les conséquences de la réduction des capacités des chantiers navals sur la situation existante de l'emploi crée un problème dont la gravité régionale est suffisante.

La concertation entre toutes les autorités responsables et l'examen des situations locales devraient en outre permettre d'organiser, en fonction des caractéristiques précises de ces situations, l'utilisation combinée de tous les instruments et moyens disponibles de manière à assurer leur mise en oeuvre la plus cohérente et la plus efficace.

x

x

x

L'articulation de ces différents instruments dans le temps et dans leur mise en oeuvre - constituant en fait la programmation de l'action communautaire - sera fonction de la concertation nécessaire entre les différentes parties intéressées et notamment entre les autorités publiques.

Néanmoins, il apparaît dès à présent que les opérations de reconversion exigeront en général, notamment dans le contexte économique actuel, un certain délai avant de pouvoir se réaliser. Il importe dès lors de consacrer immédiatement des ressources, notamment une partie des fonds inscrits à l'article 375 du Budget des Communautés pour l'exercice 1978, à l'amélioration de l'efficacité des chantiers, tout en prenant les mesures conservatoires nécessaires au maintien de l'emploi.

B. Actions sur la demande

1. Le Conseil a reconnu dans le programme "Environnement" du 17 mai 1977 l'importance d'un renforcement de la lutte contre la pollution des eaux de mer; l'OMCI (*) et l'OCDE ont engagé des études sur ce thème orientées notamment sur les pollutions imputables aux navires : Il s'agit notamment de l'introduction d'un système de ballasts séparés. Les Etats-Unis ont montré le plus vif intérêt à une adoption rapide de mesures strictes à cet égard. Si la Communauté s'inscrivait dans cette tendance, cela renforcerait la demande au niveau des chantiers navals tout en ayant des effets bénéfiques dans la lutte contre la pollution des mer.

Cependant l'introduction de ces mesures, le délai de mise en vigueur et leur portée devraient être fonction du résultat des études actuellement engagées pour déterminer leur coût en rapport avec le bénéfice attendu.

2. Afin d'éviter une concurrence déloyale, il y a lieu de renforcer la lutte contre les navires ne répondant pas aux standards minimaux de sécurité ou contre le non respect des règles sociales minimales par des mesures appropriées soit unilatéralement, soit dans le cadre des actions internationales (par exemple, l'interdiction de l'accès aux ports communautaires en cas de non respect).

3. Diverses possibilités d'action sur le plan communautaire dans le domaine des transports maritimes sont actuellement en discussion au sein du Conseil. Dans la mesure où ces possibilités se traduiraient par des actions concrètes tendant à renforcer la position des flottes des Etats membres sur les marchés mondiaux des transports maritimes, elles pourraient renforcer indirectement la position des chantiers. Dans ce cadre certaines discussions ont déjà eu lieu au Conseil, à l'initiative des services de la Commission en ce qui concerne les pratiques de certains pays à commerce d'état. Une série de mesures sont à l'étude et feront l'objet des propositions appropriées pouvant aller dans certains cas jusqu'à la limitation de la participation de ces flottes à certains types de transports à destination de la Communauté.

(*) OMCI - Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale.

Toutefois, la Commission ne suggère pas que les intérêts de l'armement et des usagers des transports maritimes doivent être subordonnés à ceux des constructeurs. La raison d'être de l'industrie des transports maritimes est de transporter le commerce mondial; celle des chantiers navals est de construire les navires dont elle a besoin pour remplir cette vocation. La santé de l'industrie des transports maritimes de la Communauté sur les marchés mondiaux et du commerce qu'elle transporte, exige le maintien de la liberté de nos armements de commander leurs navires là où les conditions leur paraissent les plus favorables, les chantiers navals de la Communauté ayant retrouvé leur niveau de compétitivité.

C. Actions au plan international

La Communauté, en se fondant sur ses efforts d'assainissement du secteur, devrait renforcer ses actions au plan international pour obtenir de ses partenaires des efforts semblables pour une réduction équilibrée des surcapacités mondiales et pour supprimer les facteurs perturbateurs du marché.

La Communauté devra ainsi intensifier sa participation aux travaux en cours au sein des organisations internationales traitant de problèmes susceptibles d'affecter directement ou indirectement l'activité des chantiers. Elle devra également renforcer la coopération au sein de l'OCDE pour une meilleure répartition des commandes.

Cependant, il serait vain de s'attendre à des résultats satisfaisants d'une organisation du marché dans le cadre de négociations au sein de l'OCDE.

IV . CONCLUSIONS

La Communauté se trouve confrontée actuellement à des problèmes qui affectent nombre de secteurs industriels. Une action dans le domaine de la construction navale ne peut dès lors pas ignorer les réflexions pour une approche plus globale de ces problèmes . Cependant la Commission estime qu'il est à présent urgent d'entreprendre des actions en faveur de la construction navale sans attendre les réflexions globales sur la crise et sans préjuger les résultats de ces réflexions.

Les différents éléments repris dans la présente communication conduisent la Commission à estimer que les pratiques actuelles de soutien de l'activité de la construction navale ne seront plus suffisantes dans un délai très proche pour enrayer les conséquences de la crise structurelle qui affecte le secteur.

Ces éléments ne permettent pas d'esquisser un programme d'action détaillé qui doit d'ailleurs ressortir d'une large concertation, mais ils sont dès à présent suffisants pour conduire à un certain nombre d'orientations fondamentales qui seront complétées sur le plan opérationnel par des décisions que le Conseil pourrait être appelé à prendre ultérieurement.

C'est pourquoi la Commission invite dès à présent le Conseil à adopter la résolution suivante :

LE CONSEIL

- prenant acte que le niveau de la demande en navires neufs qui pourrait être satisfaite par les chantiers de la Communauté au début des années 1980, est évalué actuellement aux environs de 2,4 millions de tjbtc;
- décide que le niveau des capacités de production de navires neufs doit être fixé en tenant compte de la situation du marché et que les chantiers doivent être mis en mesure d'avoir un niveau de compétitivité satisfaisant, à la fois par une reconversion externe et, de toute façon, par une amélioration de l'appareil de production, de la gestion et de la recherche;

- demande aux autorités publiques intéressées au problème du secteur, au niveau local, national et communautaire, de mettre l'accent sur la création de nouveaux postes de travail en remplacement de ceux qui seront progressivement éliminés dans la construction navale neuve;
- décide d'instituer, pour permettre une meilleure connaissance du secteur et de ses problèmes au niveau communautaire, un organe permanent de concertation sous forme d'un comité de hauts fonctionnaires chargé de contribuer à organiser l'adaptation progressive de capacités de production à la demande, autant que possible sur la base de programmes nationaux, et compte tenu des progrès réalisés dans la création de nouveaux postes de travail et de l'évolution des prévisions en matière d'offre et de demande à l'échelle mondiale; cette adaptation des capacités tiendra compte également des résultats des travaux entrepris dans les enceintes internationales traitant aussi bien des problèmes généraux que des questions spécifiques à la construction navale;
- note que la Commission présentera dans les meilleurs délais des propositions concernant des mesures sociales additionnelles;
- note que la Commission établira dès juillet 1978 un rapport semestriel sur l'état de l'industrie de la construction navale civile neuve et sur les progrès réalisés dans son assainissement, compte tenu entre autres les éléments repris dans la présente communication et soumettra dans les meilleurs délais les propositions de décision appropriées.

ANNEXE I

Caractéristiques de la crise du secteur
de la Construction navale

1. Les transports maritimes

Suite à la récession de l'économie mondiale qui persiste depuis 1974, les besoins en transport maritime connaissent depuis 1975, pour la première fois depuis quinze ans, une chute considérable.

EVOLUTION DU VOLUME DES TRANSPORTS MARITIMES MONDIAUX

(en millions de tonnes)

année	cargaisons sèches	pétrole	total
1960	540	540	1.080
1965	780	860	1.640
1970	1.110	1.420	2.530
1974	1.450	1.800	3.250
1975	1.400	1.690	3.090

Cette chute a provoqué un fort excédent de tonnage en pétroliers. La situation a été encore aggravée par des livraisons importantes de ce type de navires effectuées, pendant les années 1975 et 1976, suite à des commandes placées avant 1973 et pour lesquelles une annulation ou une conversion en un autre type de navire n'était plus possible.

Ainsi, malgré les annulations massives de commandes de pétroliers qui effectivement ont eu lieu, l'excédent de tonnage est estimé actuellement à environ 140 millions de tonnes de port en lourd (tpl). Par conséquent le niveau des frets est passé en dessous du seuil de rentabilité et ne permet que de couvrir une partie des coûts d'exploitation sans les charges d'amortissement. Selon les dernières prévisions il faut s'attendre à ce que le tonnage excédentaire ne soit pas absorbé par le marché avant la moitié de la décennie 1980.

Pour ce qui concerne le transport de marchandises générales, l'augmentation du tonnage expédié vers le Proche et le Moyen-Orient a, en quelque sorte, compensé le ralentissement des besoins de transport entre les pays industrialisés.

Par contre, ce sont surtout les transports des cargaisons sèches en vrac qui ont subi, depuis 1975, une diminution sous l'influence de la crise économique. De ce fait les taux des frets pour les cargaisons sèches en vrac sont également descendus à un niveau très bas. Il s'y ajoute que pendant les années 1975 et 1976 un nombre important de commandes de pétroliers a été transférées sur des vracquiers secs dont les livraisons ont commencé à avoir lieu entretemps.

2. La situation des chantiers

L'excédent énorme de la flotte pétrolière et la menace d'une importante surcapacité de transport en vracquiers secs a conduit à une contraction sensible des nouvelles commandes depuis mi-1974, en particulier pour les pétroliers, mais le volume annuel de la production mondiale est resté de l'ordre de 33 à 34 millions de tjb pendant 1975 et 1976 en vertu des commandes reçues en 1972 et 1973 et non encore achevées. La production restera en 1977 au niveau de quelques 30 mio de tjb.

La détérioration rapide des carnets de commande qui résulte de cette situation est d'autant plus grave qu'elle affecte en premier lieu la construction de navires qui pendant les dernières années ont constitué la charge principale en nombre et tonnage pour la plupart des chantiers, comme il ressort des tableaux suivants:

REPARTITION DE LA FLOTTE MONDIALE PAR TYPE DE NAVIRE

(en millions de tjb)

en- régistrement \ type	pétroliers	vracquiers (secs + mixtes)	autres navires	Total
C.E.E.	37,2	17,7	22,4	77,3
Monde total	168,2	91,7	112,1	372,-

Source: Lloyd's

Etat: 1.7.1976

TONNAGE LIVRE PAR TYPE DE NAVIRE

(en millions de tjb)

année \ type	pétroliers	vracquiers (secs + mixtes)	autres navires	Total
1975	22,7	6,2	5,3	34,2
1976	19,9	7,9	6,1	33,9

Source: Lloyd's

Etat: 31.12.75/76

Devant cette situation les chantiers se sont trouvés dans l'obligation de baisser sensiblement leur prix pour se procurer un minimum vital de commandes. Les chantiers japonais ont été capables de réduire leurs prix dans une plus large mesure que les chantiers européens, créant de la sorte une nouvelle situation de compétitivité.

Des aides sous différentes formes, actuellement octroyées par plusieurs gouvernements pour permettre à leurs chantiers nationaux de recevoir des commandes à des prix qui ne couvrent de moins en moins les coûts de construction, ont eu pour effet de maintenir temporairement une demande artificielle. L'impression prévaut d'ailleurs qu'une partie non négligeable des commandes récentes sont suscitées par le niveau très bas des prix, ces commandes constituant alors une anticipation sur les besoins futurs du marché de transport maritime (en particulier en ce qui concerne les vracquiers secs).

Or, par rapport à une production annuelle mondiale de l'ordre de 30 mio. de tjb (environ 20 mio. de tjb_c) ou plus pendant les dernières années, les commandes se trouvent réduites depuis 1975 à un niveau de 13 mio. tjb ($\hat{=}$ 13 mio. tjb_c à cause de la composition différente en type de navires) et il est fort probable qu'elles n'atteindront pas ce niveau en 1977 et encore moins dans les trois à quatre années qui suivront. D'après les données disponibles, la demande jusqu'au début des années 80 restera très probablement si faible que l'activité des chantiers tendra vers un niveau se situant entre les deux tiers et la moitié de l'activité de l'année 1975.

3. Les prévisions

Vers l'horizon 1984 il y aurait probablement un redressement du marché dans l'hypothèse où le taux de croissance moyen mondial des PIB pour la période 1976-85 serait de 4 %. Si ce taux devrait être ajusté à un niveau inférieur, la reprise du marché sera retardée de quelques années. Ce redressement entraînera également pour la Communauté une reprise de l'activité de ses chantiers, mais le niveau auquel cette activité se stabilisera dépendra beaucoup de la détermination avec laquelle l'industrie et les autorités publiques feront face au défi de la concurrence sur le marché mondial.

Au sujet de la concurrence il faut s'attendre à ce que les chantiers japonais s'efforcent à adapter leur technologie avancée de production - développée pour la construction en série de navires de technicité plutôt faible - à la construction de navires plus sophistiqués.

Quant aux pays qui ont récemment développé des industries de construction navale, il est vraisemblable qu'ils maintiendront encore pour une période considérable l'avantage d'un taux de salaires très bas; ceci leur permettra de se procurer pendant la période 1976-1985 des ordres à des prix non acceptables pour les chantiers communautaires et de consolider donc leur position. De ce fait toute hypothèse concernant les limites d'expansion de leur industrie navale est basée sur des données encore aléatoires.

Finalement, il faut considérer que le nombre des commandes de pétroliers, après l'absorption de l'excédent actuel de tonnage, ne pourra plus jamais atteindre le niveau artificiel des années avant 1973 caractérisées par une surestimation grossière de l'expansion des besoins.

Compte tenu de ces observations, les prévisions représentées dans le tableau suivant devraient être considérées comme valeurs maximalistes:

../...

PREVISIONS DE PRODUCTION (en millions de tjb/tjbc)

I	Production 1975							
II.	Projection de production en 1980 sur base de la demande prévisible							
III	Hypothèse de production en 1985 sur base de certaines données optimistes (AWES)							
IV	Hypothèse corrigée de production en 1985							
	I (1975)		II (1980)		III (1985)		IV (1985)	
	tjb	tjbc	tjb	tjbc	tjb	tjbc	tjb	tjbc
C.E.	7,8	4,4		2,4		3,9		3,1
Reste AWES	5,3	3,2		1,5		2,6		2,1
AWES	13,1	7,6		3,9		6,5		5,2
Japon	17,0	7,7		3,9		6,5		5,2
Reste monde	4,2	4,2		4,0		7,2		5,8
Monde total	34,3	19,5	10,4	11,8		20,2		16,2

COMMENTAIRES

1. Ces totaux prévisionnels sont conformes aux résultats d'études prospectives effectuées mi-1976 par l'AWES. Ils sont fondés sur un taux de croissance annuel du PIB pour la période 1976-1985 de 4 %.
2. Dans l'Hypothèse IV les chiffres de la production mondiale ont été corrigés en se fondant sur un taux de croissance annuel du PIB de 3,5 % pour la période 1976-1985.
3. En ce qui concerne la répartition par zones de production, les hypothèses de travail suivantes ont été retenues:
 - les pays producteurs en dehors de l'AWES et du Japon ("Reste du monde") n'augmentent pas leur niveau d'activité jusqu'à 1980 et ils ne l'accroissent qu' ultérieurement, tant par une meilleure utilisation de leurs capacités de production existantes, que par une certaine extension de ces dernières.
 - La répartition de l'activité entre les chantiers européens (AWES) et japonais, mesurée en tjbc, est à parts égales (50/50), comme c'était le cas dans le passé récent; on espère que l'action de coopération internationale au sein de l'OCDE pourra aboutir à ce résultat.
 - La distribution des activités à l'intérieur de l'AWES se poursuit selon la répartition traditionnelle entre la Communauté et ses partenaires, soit 60/40.

Inventaire des besoins financiers nécessaires
pour l'assainissement du secteur de
la construction navale

Les instruments financiers dont la Communauté dispose devraient représenter une contribution réelle à la stimulation financière nécessaire à l'adaptation de l'appareil de production ou à sa reconversion.

Il est toutefois exclu, compte tenu notamment de l'excédent actuel des capacités de production, que ces moyens soient consacrés à des opérations de soutien de la production.

La restructuration de l'industrie de la construction navale suppose des programmes d'investissement importants de rationalisation et de modernisation en équipement, en techniques de production, de gestion et de vente, mais surtout des programmes d'investissements importants de reconversion susceptibles d'assurer le réemploi de la main d'oeuvre rendue disponible par la crise, soit dans le secteur même, soit dans toute autre industrie.

Il importe dès lors d'évaluer^{*)} même en première approximation sur la base des données globales actuellement disponibles, quel pourrait être le coût de l'opération, et esquisser ensuite les modalités de financement.

1. Le coût des opérations d'assainissement

Il est particulièrement mal-aisé de formuler une évaluation dépassant une première approche des ordres de grandeur, étant donné, d'une part l'incertitude résultant de la situation du secteur et d'autre part la nécessité de vérifier tous les éléments d'évaluation avec les Etats membres

^{*)} toutes les évaluations se fondent sur les valeurs de 1977.

la profession et les syndicats. Ces difficultés sont d'autant plus sérieuses que ces calculs se réfèrent à un nombre considérable de personnes dont on sait qu'elles vont rencontrer des difficultés dans leur vie professionnelle sans que la Commission ne puisse faire plus, au stade actuel, que de manifester sa ferme volonté de rechercher des solutions causant le moins de difficultés possibles.

Le volume des interventions varierait selon les types d'opérations et selon les secteurs industriels bénéficiant de ces interventions:

a) Dans les chantiers eux-mêmes:

- On peut estimer que, sur une période de cinq ans, les "départs naturels" du personnel des chantiers réduiraient l'emploi de 15.000 pour porter l'effectif total à 150.000. Si le niveau de production se stabilise autour du volume de demande escompté (2,4 tjb_c), il en résulterait une réduction des capacités de production de 45 %; une telle réduction devrait se traduire sur le plan de l'emploi par une réduction probablement plus forte du fait de l'accroissement de productivité espéré. C'est pourquoi il serait difficile de concevoir que les entreprises saines puissent employer, à la fin de la période de 5 ans, plus de 90.000 personnes ce qui comporterait la nécessité de pourvoir à la création d'environ 60.000 emplois de reconversion pour les travailleurs excédentaires des chantiers; en outre, dans le cadre des politiques économiques régionales il conviendra de pourvoir au remplacement des 30.000 postes d'emploi libérés par les "départs naturels", depuis 1975

En ce qui concerne l'emploi dans les chantiers on peut évaluer le coût moyen de la création d'un poste de travail en dehors des entreprises, sur la base de l'expérience acquise, à 50.000 UC. Aussi il s'agirait, pour les 60.000 postes de travail à créer pour les travailleurs excédentaires des chantiers, de 3 Mds UC.

- En ce qui concerne la restructuration et la reconversion interne des chantiers, on peut l'évaluer, sur la base des investissements effectués au cours des dernières années dans les Etats membres et en Suède (pays dont les investissements ont été particulièrement élevés) à 900 MUC (10.000 UC x 90.000 postes d'emploi).

b) Pour ce qui est des industries connexes, il est difficile d'évaluer la part respective de la reconversion interne et externe qui dépendra pour partie du type de secteurs industriels dans lesquels se fera la reconversion des chantiers. Cependant on peut penser que le coût de leur reconversion sera proportionnellement moins élevé du fait des facilités d'orientation de leur appareil de production vers d'autres activités. Sur la base d'une estimation de 25.000 U.C. par poste de travail-crée on peut évaluer à 750 Millions U.C. le coût de reconversion d'environ 30.000 postes de travail.

Le coût des opérations de reconversion et de restructuration à partir de 1978 serait donc, sur une période de 5 ans, de l'ordre de 4,65 milliards d'UC, soit environ 1 milliard d'UC par an.

2) Modalités de financement

Le financement de ces opérations doit être réparti entre les moyens budgétaires des autorités publiques et les entreprises, soit sur leurs fonds propres, soit par le recours aux marchés financiers.

- 3) Les Etats membres accordent à l'heure actuelle au secteur un soutien de l'ordre de 600 MUC par an. Dans les toutes prochaines années ce montant pourrait se révéler insuffisant.

Par ailleurs les interventions des Etats, compte tenu des perspectives, devraient progressivement s'adresser à la réalisation des objectifs communs d'assainissement des chantiers.

Dans la mesure où les Etats demanderaient l'intervention du Fonds Régional pour la création de postes d'emploi en remplacement, de ceux dégagés par les chantiers, des ressources communautaires s'ajouteraient aux interventions nationales. Le Fonds Social pourrait intervenir, toujours à la demande des Etats pour des opérations de formation professionnelle.

On peut estimer que la contribution budgétaire des autorités publiques à la création d'emplois, hors des chantiers et des industries connexes, sera d'environ et en moyenne de 30 % ce qui ferait un volume de dépenses de 1,150 Milliards U.C. sur 5 ans. La contribution publique aux opérations internes serait d'un taux plus élevée du fait des difficultés financières du secteur.

L'apport de fonds, sous responsabilité des chantiers, ne pourra être significatif, compte tenu de leur situation de trésorerie et des charges importantes d'entretien de l'appareil de production qui leur incombent, mais on peut espérer qu'ils puissent cofinancer un tiers (300 Mio. U.C.) des dépenses estimées nécessaires pour réaliser sur une période de 5 ans leur modernisation et leur re-conversion interne vers d'autres productions, le restant (900-300) 600 Mio. U.C. étant à la charge des Etats.

Dans l'ensemble donc la contribution des budgets publics à l'assainissement du secteur peut être évaluée à environ 1,750 Milliards U.C.

- ii) Le financement des entreprises peut être évalué par différence à 2,9 milliards UC alimentés par leurs fonds.

La Communauté pourrait participer à cette catégorie de financement par l'appel au marché financier tant par l'intermédiaire de la B.E.I. (1) dans le cadre de ses propres procédures et méthodes, que par le recours à des emprunts communautaires.

(1) Les interventions de la B.E.I. se feraient sur base des projets techniquement et financièrement viable et en fonction des garanties possibles et de la manière par laquelle on pourrait couvrir le cas échéant les risques de change.

P R O J E TPROPOSITION DE DECISION DU CONSEIL PORTANT
CREATION D'UN COMITE DE LA CONSTRUCTION NAVALE

Le Conseil des Communautés européennes

VU le Traité instituant la Communauté économique européenne

VU la proposition de la Commission,

CONSIDERANT que le Conseil a adopté, le 1977, une
résolution concernant l'assainissement du secteur de la construction
navale,

CONSIDERANT qu'il convient d'assurer la mise en oeuvre des objectifs communs
par la coordination des actions nationales et communautaires dans ce domaine
et d'établir une procédure de concertation permanente sur les problèmes
affectant la construction navale,

CONSIDERANT qu'à ces fins, il y a lieu d'instituer un Comité de la
construction navale,

DECIDE :

Article 1

Afin de contribuer à la coordination des politiques nationale et communautaire
il est instauré auprès du Conseil et de la Commission un Comité de la cons-
truction navale, ci-après dénommé "Comité".

Article 2

1. Le Comité, conformément à la résolution adoptée par le Conseil le
..... est chargé de suivre l'évolution du niveau de la demande et
de contribuer à l'adaptation des capacités de production sur ce niveau et
à l'amélioration des structures de production.
2. Le Comité a en outre pour tâche de procéder à la demande du Conseil ou
de la Commission et sans préjudice des compétences dévolues à d'autres
organes par les Traités ou les actes qui en découlent, et tout particulière-
ment des compétences de la Commission au titre des règles de la concur-
rence, à des études concernant notamment:

- a) l'évolution de la situation économique, sociale et financière de l'industrie de la construction navale de la Communauté, cette étude étant menée de manière permanente et intégrale;
 - b) les critères pouvant orienter la réduction des capacités de production à effectuer de façon solidaire dans les Etats membres compte tenu de l'évolution du marché et des orientations retenues par le Conseil;
 - c) les moyens et les méthodes aux niveaux national et communautaire pour accroître la compétitivité et la capacité de résistance du secteur ainsi que pour promouvoir la reconversion du personnel devant être orienté vers des activités extérieures au secteur;
 - d) les développements dans d'autres domaines pouvant influencer la production.
3. Le Comité fait rapport à la Commission et au Conseil des résultats de ses travaux.

Article 3

1. Les Etats membres et la Commission nomment chacun un membre titulaire et un membre suppléant. Les membres du Comité et leurs suppléants sont choisis parmi les hauts fonctionnaires responsables de la politique de la construction navale; le membre titulaire représentant la Commission est désigné par celle-ci parmi ses membres.
2. Sauf décision contraire du Comité, les membres peuvent se faire assister par des personnalités qualifiées représentant les milieux intéressés.

Des représentants des services de la Commission peuvent participer aux réunions du Comité et des groupes de travail sur des sujets qui relèvent de leur compétence.
3. La Banque Européenne d'investissement pourra désigner un observateur.

Article 4

1. Le Comité est présidé par le représentant de la Commission.
2. Le Comité peut confier l'étude de questions déterminées à des groupes de travail composés de certains de ses membres assistés de suppléants ou d'experts.
3. Le secrétariat du Comité est assuré par la Commission.
4. Le Comité établit son règlement intérieur.

Article 5

Le Comité peut, sur des questions déterminées et selon les dispositions de son règlement intérieur, recueillir les opinions des milieux intéressés.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil