COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 25.4.2007
COM(2007) 220 final

DOCUMENT DE TRAVAIL DE LA COMMISSION

Rapport sur l'état d'avancement de LeaderSHIP 2015

{SEC(2007) 517}

Introduction

Lorsque la stratégie LeaderSHIP 2015 a été élaborée par l'industrie et soutenue par les décideurs de l'UE en 2002-2003, les perspectives de la construction navale européenne semblaient assez peu encourageantes. Les commandes se tarissaient et les prix des constructions nouvelles étaient faibles et baissaient du fait d'importantes augmentations de capacités en Asie. C'est dans ce contexte qu'a été conçu LeaderSHIP 2015, une vision basée sur la foi dans la capacité et le potentiel novateur des industries maritimes européennes et sur la détermination à lutter pour leur avenir.

L'initiative a identifié huit thèmes:

– établir des règles de jeu égales dans la construction navale mondiale;

– améliorer l'investissement dans la recherche, le développement et l'innovation;

– développer des régimes de financement et de garantie avancés;

– promouvoir des navires plus sûrs et respectueux de l'environnement;

– une approche européenne des besoins de la construction navale;

– protection des droits de propriété intellectuelle (DPI);

– assurer l'accès à une main-d'œuvre qualifiée;

– construire une structure industrielle durable.

Aujourd'hui, il est satisfaisant de noter qu'on observe depuis quelques années des chiffres positifs dans l'ensemble pour les nouvelles commandes. Les chantiers européens ont vu la valeur de leurs nouvelles commandes plus que tripler entre 2002 et 2005, avec en 2004 et 2005 un taux de croissance plus rapide que dans toute autre partie du monde. Sa productivité ayant plus que quadruplé au cours des deux dernières décennies, l'industrie européenne hautement spécialisée de la construction navale est compétitive, flexible et bien équipée pour affronter l'avenir en toute confiance. Toutefois, l'importante augmentation de la capacité mondiale de la construction navale intervenue récemment – surtout en Asie – pourrait bien rendre plus difficile encore l'environnement commercial pour les chantiers européens dans un avenir proche. Les récents développements du marché sont abordés plus en détail dans l'annexe.

L'industrie de la construction navale bénéficie de deux autres évolutions favorables de la politique européenne, à savoir la priorité redonnée à la compétitivité dans la stratégie de Lisbonne révisée – croissance et emplois – et l'édification par la Commission d'une vision européenne des océans et des mers, basée sur un cadre politique maritime global.

LeaderSHIP 2015 a été cité dans les dernières communications relatives à la politique industrielle. En fait, l'industrie européenne de la construction navale a contribué à initier cette application moderne de la politique industrielle et a inspiré une approche similaire dans d'autres secteurs industriels. Les constructeurs navals qui coopèrent avec des équipementiers font davantage que livrer les navires «standard» que privilégient nombre de leurs concurrents asiatiques, en fournissant des solutions personnalisées qui répondent aux difficiles exigences

de leurs clients. Par son approche moderne de la politique industrielle, qui vise à renforcer la compétitivité internationale et la cohérence de diverses sphères politiques, la Commission s'attache à faire de même, contribuant ainsi à instaurer un environnement commercial qui ne soit pas seulement tolérant, mais également favorable.

Cette approche rejoint l'effort mené par la Commission pour mettre en place un cadre politique maritime global à travers la publication, en juin 2006, d'un livre vert sur la politique maritime, qui présente LeaderSHIP comme un pilier capital de la compétitivité des industries maritimes européennes et comme un exemple à reprendre à plus grande échelle. Le livre vert voit aussi la construction navale comme un élément essentiel d'un espace maritime européen palpitant et intégré. Cette nouvelle dimension et l'intérêt croissant porté au monde maritime sensibilisent l'opinion à la construction navale et renforcent son image aux yeux du public. Cependant, un surcroît d'attention oblige d'autant plus chacun à tirer le meilleur parti de cette situation actuellement positive, caractérisée par des marchés et un environnement politique favorables, pour donner suite aux recommandations en la matière.

Chapitre 1: établir des règles de jeu égales dans la construction navale mondiale

L'industrie de la construction navale est véritablement mondiale, et l'on peut acheter des navires n'importe où dans le monde sans grandes restrictions techniques, commerciales ou juridiques. Cependant, les règles commerciales mondiales qui régissent le secteur sont souvent inégales, incomplètes ou inapplicables.

Il n'y a malheureusement pas encore de résultats tangibles dans ce domaine, malgré les efforts soutenus de tous les acteurs de l'OCDE et d'autres instances et la détermination avec laquelle a été poursuivie l'action intentée devant l'OMC à l'encontre de la Corée. Cette affaire a mis en évidence les limites des règles commerciales actuelles en ce qui concerne la construction navale, où le concept d'importation et d'exportation n'existe en fait pas et où le subventionnement s'applique souvent au producteur plutôt qu'au produit. Ainsi, la décision prise dans cette affaire n'a guère aidé la construction navale européenne.

Depuis, les négociations menées dans le cadre de l'OCDE pour parvenir à un accord sur la construction navale réglant le double problème des subventions et des prix insuffisants sur le marché mondial de la construction navale ont été «suspendues» en octobre 2005 sans qu'ait été conclu un accord adéquat et applicable. Le groupe de travail n° 6 (WP6) a depuis été réactivé pour une période limitée, et la Commission continue de s'engager et de participer à ce processus difficile, mais capital. Toutefois, à l'heure actuelle, nos principaux concurrents ne semblent pas assez motivés pour prendre les engagements nécessaires pour parvenir à un accord. On ne peut guère s'attendre à une prochaine percée quant à la réouverture de négociations concrètes au sein de l'OCDE. Il conviendra néanmoins de réexaminer la situation pour voir s'il serait possible de relancer les discussions.

Par ailleurs, des discussions bilatérales sont maintenant menées de façon active. Dans cette perspective, des progrès ont été réalisés dans l'instauration avec la Chine d'un ample dialogue bilatéral sur le thème de la construction navale, qui abordera toutes les questions pertinentes. La première réunion entre les représentants de la Commission et leurs homologues chinois s'est tenue le 20 décembre 2006. Un large consensus a été atteint sur la portée et la substance du dialogue, et un mémorandum d'accord devrait être signé par de hauts responsables d'ici à l'été. Dans l'intervalle, des travaux s'engagent aussi sur l'éventuelle ouverture de négociations avec la Corée en vue d'un accord de libre-échange. Il est manifeste qu'eu égard

au rôle de premier plan que la Corée joue sur le marché mondial, la construction navale devrait figurer dans ces négociations.

Pour être viable et durable, l'industrie européenne – voire mondiale – de la construction navale ne saurait être fondée sur les surcapacités, le protectionnisme ou les subventions, et la Commission continue d'œuvrer pour convaincre nos partenaires commerciaux de traiter ces problèmes aussi sérieusement que nous le faisons en Europe. Il est aussi prêté attention aux causes des différences mondiales des coûts de certaines matières premières et à leurs effets sur la compétitivité des chantiers européens.

Chapitre 2: améliorer l'investissement dans la recherche, le développement et l'innovation

L'amélioration de la recherche, du développement et de l'innovation constitue un pilier essentiel de l'initiative LeaderSHIP 2015. L'avantage concurrentiel de l'Europe repose et continuera de reposer sur son aptitude à construire les navires les plus avancés. En fait, l'Europe est à l'origine de la quasi-totalité des innovations dans la construction navale, parce qu'elle développe et applique avec succès et de manière continue l'innovation et la recherche.

Dans l'économie de la connaissance actuelle et future, LeaderSHIP stimule le ciblage d'un soutien légitime à l'innovation en adaptant les règles européennes aux besoins du secteur. Des dispositions révisées sur les aides à l'innovation pour les chantiers navals – l'intensité de ces aides étant aménagée pour refléter et récompenser la prise de risques judicieuse et renforcer l'essor technologique de l'Europe – sont en vigueur depuis le 1er janvier 2004. Des aides à l'innovation peuvent être accordées pour l'application industrielle de produits et processus novateurs. Ces nouvelles règles sont adaptées pour répondre aux besoins spécifiques des chantiers navals – où une livraison sur quatre repose sur une conception ou un prototype entièrement nouveaux et novateurs. Et elles témoignent du fait que les chantiers navals européens sont de véritables locomotives en matière d'ingénierie.

L'Allemagne, la France, l'Espagne et, plus récemment, les Pays-Bas et l'Italie ont saisi l'occasion fournie par le nouveau cadre d'aides publiques pour élaborer et financer des dispositifs nationaux de soutien à l'innovation. Eu égard au délai entre l'adoption du cadre et la mise en place des dispositifs nationaux, il faudra encore du temps pour que l'industrie et les États membres mettent en œuvre ceux-ci et présentent leurs résultats à la Commission. En conséquence, le cadre a été prolongé jusqu'au 31 décembre 2008 pour que l'on dispose de plus de temps pour en évaluer l'efficacité. Il vaut également la peine de souligner ici la coopération constructive entre l'industrie et la Commission pour l'élaboration de règles applicables, qui a facilité le déploiement du dispositif dans les États membres concernés.

L'autre recommandation clé de LeaderSHIP dans ce chapitre, à savoir l'appel à une plate-forme technologique pour renforcer la dimension européenne de la recherche, du développement et de l'innovation, a été concrétisée par le lancement de la plate-forme WATERBORNE. Cette plate-forme, dont le secrétariat est assuré par l'industrie de la construction navale, rassemble tous les volets des industries maritimes, les États membres et les autres acteurs. Le financement communautaire des transports de surface ayant depuis presque doublé – pour atteindre environ 1,3 milliard d'euros – entre le 6e programme-cadre (2002-2006) et le 7e programme-cadre (2007-2013), le transport maritime a la perspective de bénéficier d'un soutien accru – même par rapport aux quelque 200 millions d'euros qu'il a obtenus au titre du 6e programme-cadre. Le 7e programme-cadre inclut aussi comme nouveau thème de recherche la sécurité – y compris le développement de solutions spécifiques pour le

secteur maritime. Il est important de tirer le meilleur parti du 7e programme-cadre et d'autres sources de financement en Europe en évitant la duplication des efforts, en créant des synergies et en optimisant la coordination entre les décideurs et les communautés industrielle et scientifique. Il est tout à fait manifeste que la construction navale est un secteur technologique de pointe, puisque les chantiers investissent en moyenne plus de 10 % de leur chiffre d'affaires dans la recherche, le développement et l'innovation.

Enfin, dans ce contexte, et comme cela avait été souligné lors des consultations sur le livre vert, les pôles industriels jouent eux aussi un rôle important dans les industries maritimes du fait de l'implantation des entreprises et de la très forte intensité de l'externalisation et des liens entre les secteurs. Les pôles industriels sont un moteur important de l'innovation et de la compétitivité. À cet égard, la Commission est prête à donner suite au livre vert sur la politique maritime en identifiant les éléments moteurs et leurs caractéristiques, de même que la couverture sectorielle des pôles maritimes efficaces, et en déterminant le rôle qui lui revient, en conjonction avec les autorités nationales et régionales, dans leur promotion.

Chapitre 3: développer des régimes de financement et de garantie avancés

Les chantiers navals doivent gérer des projets de grande envergure, coûteux et complexes. Dans la plupart des cas, la valeur de la production annuelle d'un chantier dépasse sa propre valeur en tant qu'entreprise opérationnelle; il n'en doit pas moins assumer pour chaque navire construit la pleine responsabilité. De ce fait, les chantiers ne développent pas seulement des projets novateurs, mais doivent aussi organiser le fonds de roulement nécessaire et les garanties de remboursement généralement exigées par les propriétaires de navires. Ces contraintes en terme de temps et de ressources nuisent à la compétitivité des chantiers européens vis-à-vis de leurs concurrents qui, dans la plupart des cas, bénéficient de dispositifs publics de financement des navires.

La Commission s'est donc penchée de manière intensive sur cette question afin de trouver une solution concrète répondant aux besoins de l'industrie tout en restant pleinement compatible avec les règles de la concurrence et celles de l'OCDE et de l'OMC. Dans ce contexte, l'accent a porté essentiellement sur le financement pré-livraison (garanties de remboursement), les propriétaires de navires n'ayant généralement pas de problèmes pour obtenir sur le marché un financement post-livraison.

En conséquence, la Commission a engagé des contacts étendus avec la Banque européenne d'investissement (BEI) pour examiner dans quelle mesure celle-ci pourrait assumer un rôle de chef de file dans la conception et la mise en œuvre d'un dispositif adéquat.

La BEI s'est montrée coopérative et constructive, recherchant activement une solution satisfaisante, mais elle a indiqué que, se trouvant confrontée à des contraintes notables en particulier au niveau de son statut, de ses ressources disponibles et de son expérience spécifique du secteur en question, il lui est difficile d'assumer un rôle de chef de file dans la mise en place et la gestion du fonds communautaire de garantie envisagé.

La Commission a également examiné en profondeur la question avec des experts d'autres institutions bancaires et a réuni à plusieurs occasions toutes les parties intéressées pour étudier la faisabilité du dispositif souhaité.

Ces efforts ont abouti à la tenue, le 20 octobre 2006, d'un atelier avec les États membres, l'industrie navale, la BEI et les services concernés de la Commission. L'industrie a estimé qu'il faudrait initialement au moins 300 millions d'euros pour garantir le fonds. À l'issue de l'atelier, la Commission a invité tous les participants, et notamment les États membres, à formuler leurs observations sur la proposition de l'industrie afin de faire progresser la question; elle n'a toutefois pas reçu à ce jour de réponses.

La Commission a entre-temps également étudié la possibilité d'une intervention budgétaire communautaire portant sur les fonds nécessaires au cautionnement d'un fonds de garantie pour les chantiers navals. Une telle opération nécessiterait toutefois un acte législatif spécifique et le financement du montant requis, ce qui implique qu'une solution ne pourrait être trouvée que dans le contexte d'un cadre budgétaire révisé. Il convient également de noter que l'intérêt d'un dispositif communautaire reste entier même si des dispositifs nationaux ont été créés dans de nombreux pays. L'industrie considère un dispositif communautaire comme un complément plutôt que comme une alternative aux mesures nationales.

À la lumière de cette évaluation, la Commission ne pourra progresser davantage en la matière que si les États membres font eux aussi preuve d'une claire volonté politique en vue d'apporter au problème une réponse adéquate. Cette volonté devra être démontrée par un mandat et un soutien fermes de la part des autorités budgétaires et de la BEI pour le dispositif requis de garantie de remboursement.

Chapitre 4: promouvoir des navires plus sûrs et respectueux de l'environnement

Les navires produits en Europe sont de première qualité en termes de complexité, de sécurité et d'impact environnemental – ils vont souvent au-delà de ce que les réglementations applicables imposent. En outre, le marché et la société exigeant des navires plus sûrs et plus propres, d'où une innovation permanente au niveau de la conception et de la construction. Cependant, les chantiers européens sont en compétition dans un marché véritablement mondial qui n'apprécie pas toujours à leur juste valeur la qualité, les savoirs et le service, et où les navires sont parfois traités comme une simple marchandise. La Commission et l'industrie saluent donc d'une manière générale l'instauration de normes mondiales plus strictes appelées à assurer une concurrence loyale dans un marché mondial.

Il est toutefois impératif de prendre garde à ce que les règles mondiales n'entraînent pas d'abus ni d'effets pervers. C'est ainsi, par exemple, que les discussions menées au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur la question des normes de construction de navires fondées sur des objectifs («*goal-based standards*») devront garantir que les avantages que ces normes pourraient générer au niveau de la qualité et de la sécurité n'aboutissent pas de manière involontaire à un transfert de technologie à travers des dossiers de construction obligatoires. De même, les nouvelles règles communes de l'Association internationale des sociétés de classification (AISC) sur la construction des coques visent à accroître la sécurité des navires, mais il importe que tous veillent à éviter toute fuite de propriété intellectuelle ou de savoirs spécialisés.

La Commission reconnaît que ses initiatives en matière de politique de la concurrence doivent tenir dûment compte des aspects relatifs à la sécurité et à l'environnement, et elle s'attache à faire en sorte que nos concurrents mondiaux et nos partenaires commerciaux fassent de même. Cela implique aussi de renforcer la recherche sur les technologies navales propres et d'encourager le renforcement et l'amélioration de la maintenance des navires dans les

nombreuses installations européennes de pointe spécialisés dans la réparation navale. Dans ce contexte, la Commission a récemment présenté un troisième paquet «Sécurité maritime» afin de renforcer la législation existante, notamment en ce qui concerne les sociétés de classification, le contrôle des ports par l'État, le suivi du trafic maritime, la responsabilité des États du pavillon, les enquêtes après les accidents maritimes et la responsabilité des propriétaires de navires.

Le démantèlement des navires figure aussi parmi les questions à traiter dans un livre vert de la Commission.

L'industrie fournit une expertise technique à la Commission et à l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) et s'est associée à d'autres régions de construction navale pour constituer une organisation chargée de coordonner les contributions techniques aux organismes réglementaires afin d'assurer une meilleure prise en compte des points de vue des constructeurs. Enfin, les industries de la construction navale et du transport maritime jouent un rôle de plus en plus important dans la réduction de la pollution due aux transports et dans l'amélioration de la sécurité en encourageant et en utilisant le transport maritime à courte distance. Les industries de la construction navales européennes devraient continuer à donner l'exemple dans le domaine de la technologie des «navires propres», y compris par le recours à des technologies visant à réduire la consommation d'énergie, les émissions atmosphériques et l'emploi de matières dangereuses, ainsi que par l'utilisation de protections antisalissures plus respectueuses de l'environnement. Cela permettra de donner une plus large application au concept de «navire propre». Le transport des marchandises par voie navigable est déjà plus économe en carburant que d'autres modes de transport, et les chantiers navals européens sont prêts à apporter une contribution encore plus grande à son succès en fournissant des navires de conception appropriée, novatrice et flexible. Une telle évolution irait dans le sens de la stratégie de réduction des émissions atmosphériques des navires de mer et des stratégies thématiques communautaires concernant l'utilisation durable des ressources naturelles et l'environnement marin. Des initiatives telles que Marco Polo et les autoroutes de la mer, qui introduisent en Europe de nouvelles chaînes logistiques intermodales de transport à base maritime pour transférer le trafic de marchandises de la route vers la mer, progressent. Le rôle vital des navires, qui mettent à disposition le matériel devant faciliter le développement de moyens adéquats dans ce contexte, peut être encore renforcé au bénéfice mutuel des chantiers navals et des objectifs européens en matière de transports.

Chapitre 5: une approche européenne des besoins de la construction navale

Le rôle crucial des industries maritimes dans la fourniture de matériel essentiel pour les stratégies européennes de sécurité et de défense impose de porter une attention soutenue à la formulation et à la mise en œuvre des politiques. La qualité et la rentabilité des chantiers navals européens sont un atout qu'il importe d'entretenir et d'exploiter. La Commission continue d'examiner comment mieux concrétiser l'avantage concurrentiel de l'Europe dans la construction navale, par exemple en réduisant la fragmentation du marché et en facilitant les synergies potentielles dans l'application tant des politiques industrielles que des politiques de sécurité, de défense et de marchés publics.

La présence d'acteurs européens intégrés forts favorisera la compétitivité du secteur naval européen. Sans susciter ni contenir le processus, la Commission se félicite de l'apparition d'une tendance à la consolidation et à la coopération entre les chantiers navals au niveau

national, pour autant qu'il s'agisse là d'une étape vers l'édification d'une base industrielle et technologique de défense européenne (BITDE) dans le secteur naval.

Il reste beaucoup à faire pour convenir d'exigences opérationnelles communes et harmoniser les cycles des marchés publics en vue d'atteindre l'objectif ultime de l'interopérabilité des navires et des flottes.

Cette notion d'interopérabilité devient aussi essentielle dans le contexte du besoin émergent de capacités paneuropéennes cohérentes de surveillance maritime. Le développement des équipements correspondants en vertu du concept des «systèmes de systèmes» fera ressortir la nécessité de plates-formes navales et contribuera à la compétitivité des chantiers navals en Europe.

Telle est la raison de la mise en garde de la Commission, qui souligne que les avantages concurrentiels de l'industrie européenne de la défense et de l'industrie navale sont menacés à défaut de changement notable. La duplication des efforts et les pertes d'économies d'échelle dues à ce qu'on a appelé la «non-Europe» dans le domaine de la sécurité et de la défense se retrouvent dans les défis auxquels sont confrontés les chantiers navals dont les bases industrielles fragmentées ne desservent que des marchés nationaux.

Cependant, l'Agence européenne de défense (AED), dont la création avait aussi été préconisée dans LeaderSHIP 2015, a été instituée en juillet 2004. Elle poursuit les objectifs qui lui sont assignés, aidant à atteindre les buts qui viennent d'être évoqués.

Au cours des mois à venir, la Commission prévoit de présenter un ensemble complet de mesures en matière de défense, qui comprendra des initiatives dans le domaine des marchés publics de défense et des transferts intra-européens d'équipements de défense.

Chapitre 6: protection des droits de propriété intellectuelle (DPI)

L'avenir de l'industrie européenne de la construction navale repose sur sa primauté technologique. L'excellence maritime de l'Europe et sa compétitivité dans la construction navale et les équipements marins sont basées sur le fait qu'elle a les meilleurs produits, et l'industrie et les décideurs doivent agir pour garantir que les savoirs et l'expérience qui contribuent à leur création sont valorisés et protégés. La Commission collabore en la matière avec l'industrie pour sensibiliser à la propriété intellectuelle, mieux exploiter les instruments existants et faire en sorte que tous nos concurrents respectent les règles du jeu.

À cette fin, la Commission a lancé en décembre 2006 une étude d'une durée d'un an sur les questions liées à la propriété intellectuelle dans la construction navale. Son principal objectif est de permettre d'appréhender en profondeur les problèmes liés à la protection de la propriété intellectuelle de l'industrie européenne de la construction navale, y compris les dimensions qualitative et quantitative du problème et les mécanismes par lesquels le savoir-faire européen est (légalement et illégalement) transféré à ses concurrents.

Cette étude définira les problèmes avec davantage de précision et évaluera leur impact économique en vue de formuler des recommandations politiques spécifiques. Un groupe de travail du Forum des industries maritimes consacré aux règles, aux réglementations et aux droits s'occupe aussi des aspects relatifs à la propriété intellectuelle. Comme cela vient d'être évoqué, la Commission prévoit également d'inclure cette question dans le dialogue sur la

construction navale avec la Chine ainsi que dans les négociations commerciales multilatérales et bilatérales en la matière.

L'industrie est par ailleurs en train de mettre en place des structures internes pour bien préparer sa position sur ce problème.

Chapitre 7: assurer l'accès à une main-d'œuvre qualifiée

Dans l'industrie européenne de la construction navale, secteur technologique de pointe, une main-d'œuvre hautement qualifiée est un facteur essentiel pour transformer le savoir en prospérité et assurer la productivité, l'innovation et la compétitivité. La Commission considère, comme les partenaires sociaux, que le succès est le résultat de la mise en œuvre par les travailleurs des chantiers navals de leurs connaissances et de leur expérience. Les chantiers doivent recruter, retenir et perfectionner des travailleurs de pointe afin de préserver leur base de compétences et leur savoir-faire et d'assurer leur réussite à long terme.

La Communauté des associations européennes des chantiers navals (CESA) et la Fédération européenne des métallurgistes (FEM) ont formellement mis en place en septembre 2003 un comité du dialogue social dans les secteurs de la construction et de la réparation navales. Ce comité, le premier en son genre dans les professions de la métallurgie en Europe, témoigne du professionnalisme et du respect mutuel qui caractérisent l'environnement de travail dans la plupart des chantiers navals d'Europe.

Dans ce cadre, la CESA et la FEM se sont vues conférer le statut de partenaires sociaux européens. À ce titre, elles sont consultées sur les propositions en matière de politique sociale et, si elles le désirent, leur dialogue peut aboutir à des relations contractuelles, y compris des conventions. Le comité a jusqu'à présent créé trois groupes de travail sur l'image du secteur, la formation et les qualifications des travailleurs ainsi que les activités cycliques et les questions de restructuration.

Le comité a lancé des initiatives pratiques telles que la semaine européenne de la construction navale en mars 2006. Son principal objectif était de renforcer et de diffuser le message de LeaderSHIP 2015, de mettre en valeur les emplois du secteur de la construction navale auprès des jeunes diplômés et des travailleurs hautement qualifiés, et de promouvoir une image positive du secteur. Des préparatifs sont déjà en cours pour une réédition en 2008.

L'image de la construction navale, souvent présentée comme une industrie ancienne à l'avenir incertain, reste toutefois un problème qu'il faut continuer à traiter. Les jeunes diplômés et les travailleurs hautement qualifiés n'ont pas toujours conscience des possibilités résultant de l'évolution dynamique des chantiers navals au cours de ces dernières années.

Dans les recommandations qu'il a adoptées à la dernière réunion plénière à Oslo (Norvège) en octobre 2006, le FIM a demandé que soit proclamée aussi une journée maritime européenne.

Par ailleurs, le comité du dialogue social prépare un nouveau projet visant à développer un profil agrégé d'âge et de qualification qui pourrait servir à repérer les besoins futurs de formation et de recrutement. Il prévoit aussi d'analyser et de traiter le problème du vieillissement de la main-d'œuvre, qui se pose avec une acuité particulière dans certains États membres, et pourrait compléter de futures initiatives de la Commission dans le domaine des compétences maritimes.

Chapitre 8: construire une structure industrielle durable

La Commission n'a ni pour mandat ni pour vocation de définir la structure de l'industrie européenne de la construction navale. C'est l'affaire du marché ainsi que des forces et des principes qui le régissent. Cependant, la fragmentation de l'industrie européenne de la construction navale pourrait, si elle persiste, entraver la compétitivité. La Commission salue donc les récents développements menant à des fusions, des acquisitions et des entreprises communes. Des groupes européens de construction navale forts, dotés des capacités financières et technologiques requises, seront mieux équipés pour soutenir avec succès la concurrence sur un marché mondial de plus en plus concurrentiel. LeaderSHIP 2015 a sans aucun doute facilité une certaine convergence des politiques nationales de construction navale en fournissant un cadre de référence pour la compétitivité du secteur. Des progrès en ce sens restent cependant encore possibles.

En comparaison avec ses principaux concurrents du Japon et de Corée, l'industrie européenne de la construction navale est plus diversifiée, a davantage de chantiers de petite et de moyenne taille et n'a pas encore achevé son processus de consolidation et de restructuration.

Conclusions et perspectives

LeaderSHIP 2015 obtient des résultats sur tous les fronts. Il a contribué à faire changer la politique européenne et la perception publique du secteur. Alors qu'on avait coutume de voir dans la construction navale une industrie en déclin subventionnée, elle est maintenant largement considérée comme un segment d'un secteur manufacturier européen moderne et efficace qui offre réellement de nouveaux emplois et stimule la croissance dans les transports, le commerce, le tourisme et d'autres domaines. LeaderSHIP est un exemple tangible de l'application à un secteur spécifique de la stratégie pour la croissance et l'emploi. Soutenu par les développements positifs du marché, il a mobilisé les acteurs, aidé l'industrie à s'adapter à la fin de l'aide au fonctionnement en 2000 et établi une feuille de route universellement acceptée pour les changements qui s'imposent.

Nous ne devrions pas non plus sous-estimer l'effet rassembleur/mobilisateur qu'il a eu sur l'industrie elle-même – dont dépend en fin de compte le succès sur le marché – en l'encourageant à mettre en place des stratégies et des structures communes pour répondre aux défis dans tous les domaines. En outre, cet effort est encore soutenu par le Livre vert sur la politique maritime, qui souligne l'importance des secteurs maritimes en Europe.

La Commission est convaincue que LeaderSHIP 2015 continue de constituer un cadre adéquat pour ses politiques relatives au secteur de la construction navale. Il devrait se poursuivre et s'accélérer là où cela est possible, notamment en ce qui concerne la question du financement des navires. Il importe aussi de noter que dans de nombreux domaines, la balle est pour une bonne part dans le camp de l'industrie (par exemple pour ce qui est de la structure industrielle) ou des États membres. Dans les prochaines années, l'environnement du marché pour les chantiers navals européens de classe mondiale devrait devenir plus contraignant, mais la Commission maintient son engagement pour LeaderSHIP 2015 et continuera de s'attacher à ce que le meilleur dosage de mesures soit conçu et appliqué au niveau européen pour relever les défis à venir.