

**Avis du Comité économique et social européen sur «Le secteur européen de l'entretien, de la réparation et de la transformation de navires: une industrie résistante, compétitive au niveau mondial et adhérent aux politiques de l'UE en faveur d'une croissance durable» (avis d'initiative)**

(2014/C 170/06)

Rapporteur: **M. Marian KRZAKLEWSKI**

Corapporteur: **M. Enrique CALVET CHAMBÓN**

Le 14 février 2013, le Comité économique et social européen a décidé, conformément à l'article 29, paragraphe 2, de son règlement intérieur, d'élaborer un avis d'initiative sur

*«Le secteur européen de l'entretien, de la réparation et de la transformation de navires: une industrie résistante, compétitive au niveau mondial et adhérent aux politiques de l'UE pour une croissance durable».*

La commission consultative des mutations industrielles (CCMI), chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 21 novembre 2013 (rapporteur: M. Marian KRZAKLEWSKI; corapporteur: M. Enrique CALVET CHAMBÓN).

Lors de sa 494<sup>e</sup> session plénière des 10 et 11 décembre 2013 (séance du 10 décembre 2013), le Comité économique et social européen a adopté le présent avis par 163 voix pour, 3 voix contre et 4 abstentions.

## **1. Conclusions et recommandations**

1.1 Le secteur de l'entretien, de la réparation et de la transformation de navires revêt une dimension stratégique pour l'Europe et son développement durable, car il joue un rôle crucial dans des domaines tels que la protection de l'environnement, les transports, la sécurité et l'optimisation énergétique.

1.2 Le CESE estime que compte tenu de son savoir-faire avancé du point de vue technique, le réseau actuel de chantiers d'entretien, de réparation et de transformation de navires dans l'UE est bien armé et capable de satisfaire une demande accrue en matière de développement durable, de technologies, d'innovation, de compétences professionnelles et d'équipement desdits chantiers.

1.3 Le Comité est d'avis qu'en dépit d'un contexte économique difficile, des possibilités prometteuses s'offrent à ce secteur du fait de l'expansion de la flotte mondiale et de la part croissante qu'y occupent les navires anciens et, tout particulièrement, de la demande accrue dans le domaine de la transformation et de la modernisation en rapport avec des exigences environnementales, énergétiques et climatiques. À très court terme, ces possibilités seront liées à une augmentation de la demande pour des bâtiments efficaces sur le plan énergétique, pour l'exploitation et le développement d'équipements d'énergie éolienne en haute mer et pour l'extraction de matières premières en mer.

1.4 À moyen et plus long terme, le secteur peut également bénéficier de la perspective supplémentaire que représentent l'ouverture des voies maritimes dans la mer Arctique et l'extraction minière en eaux profondes.

1.5 Le Comité affirme que malgré ces possibilités prometteuses et du fait de la persistance de la crise, les propriétaires de navires et les chantiers d'entretien, de réparation et de transformation restent confrontés à des goulets d'étranglement financiers, qui résultent, par exemple, de difficultés d'accès au crédit, ou, en d'autres termes, qu'ils sont aux prises avec des conditions où les entreprises éprouvent des difficultés à exercer leurs activités. Un autre défi consiste à préserver une masse critique suffisante dans ce secteur.

1.6 Pour remédier à cette situation, le sous-secteur que constituent l'activité d'entretien, de réparation et de transformation de navires doit collaborer étroitement avec la chaîne de valeur maritime, de manière à renforcer sa position et à obtenir des aides de l'UE, de ses États membres et des régions, face à la concurrence de plus en plus forte des pays tiers.

1.6.1 Le Comité considère qu'il serait utile et nécessaire de mettre en œuvre en faveur de ce secteur des mesures telles que celles énumérées ci-après:

- procéder à un élargissement et un accroissement du rôle de la Banque européenne d'investissement (BEI) vis-à-vis de cette branche d'activité, qu'il serait possible de réaliser en lui octroyant des missions de soutien de la politique industrielle européenne; ce point concerne également les PME du secteur, pour lesquelles la BEI et le Fonds européen d'investissement (FEI) disposent d'importantes possibilités d'intervention, en tant qu'intermédiaires;

- organiser des ateliers avec la participation de la BEI, de la Commission européenne et des acteurs du secteur, en l'occurrence ceux que propose le programme LeaderSHIP 2020, et mener une analyse des possibilités de financement offertes par la BEI;
- recourir éventuellement à l'initiative relative aux emprunts obligataires liés à des projets au titre de la stratégie Europe 2020 dans les domaines concernant les transports et l'énergie; orienter les fonds régionaux, dont ceux concernant la «spécialisation intelligente», vers le secteur maritime; obtenir que la Commission prenne, impérativement avant la fin 2013, une décision qui étende la durée de validité de l'«encadrement» relatif aux aides d'État autorisées en faveur du secteur de la construction navale jusqu'à ce que soient élaborées et qu'entrent en vigueur de nouvelles dispositions concernant tout à la fois le cadre général en matière de recherche, de développement et d'innovation, d'une part, et les aides régionales, d'autre part, ces deux éléments conjugués devant à l'avenir jouer le rôle tenu par le cadre réglementaire actuel; il convient de prendre les mesures nécessaires afin qu'au moment où ledit encadrement viendra à expiration et sera remplacé par de nouvelles dispositions, on n'aboutisse pas à créer de nouveaux «goulets d'étranglement» financiers; par ailleurs, tous les efforts doivent être déployés afin de compenser les pertes économiques que le secteur de l'entretien, de la réparation et de la transformation de navires pourrait subir du fait de ces évolutions;
- dans le cadre des fonds de l'Union pour la recherche, le développement et l'innovation relevant de l'initiative «Horizon 2020», laquelle a vocation à poursuivre la plate-forme technologique Waterborn, accorder la priorité aux projets orientés vers le domaine maritime qui recèlent des éléments de démonstration et présentent un potentiel d'innovation, en concomitance avec des partenariats public-privé en faveur de la recherche.

1.7 Le CESE affirme que même si les travailleurs du secteur de l'entretien, de la réparation et de la transformation de navires dans l'UE possèdent des qualifications suffisantes, il convient de les évaluer et de les mettre à jour de manière permanente et il estime que les actions afférentes doivent bénéficier d'un soutien prioritaire, par exemple dans le cadre de l'initiative LeaderSHIP 2020. Dans ce secteur, il existe également un réel danger de perdre la masse critique nécessaire, en raison du vieillissement de la main d'œuvre qualifiée qui y travaille.

1.8 De l'avis du CESE, les mesures visant à attirer vers ce secteur une main-d'œuvre supplémentaire et de jeunes travailleurs doivent être au centre de toutes les attentions et s'articuler avec les actions visant à en améliorer l'image. Il importe d'assortir ce dispositif d'un soutien financier en faveur des établissements scolaires et des grandes écoles proposant une spécialisation correspondant au profil du secteur de l'entretien, de la réparation et de la transformation de navires.

1.9 Le Comité considère qu'avec les partenaires sociaux et les autres acteurs concernés, la Commission doit, par exemple dans le cadre de la conception du conseil sectoriel pour les compétences concernées, élaborer un plan d'adaptation permanente des qualifications aux nouvelles missions du secteur de l'entretien, de la réparation et de la transformation de navires, notamment celles qui concernent les installations de haute mer (plates-formes, éoliennes, etc.), les sites de débarquement, les nouvelles unités techniques flottantes, les équipements et les navires pour le stockage de gaz naturel liquéfié, pour ne citer que quelques exemples. Une telle adaptation requiert d'effectuer un suivi des compétences, de développer en permanence des formations et de promouvoir la mobilité à l'intérieur de l'Europe.

1.10 Toute une série de règles et de prescriptions, relatives à la protection de l'environnement, à la sécurité, aux ports, aux transports, au montage ou au recyclage, ont une incidence fondamentale sur le fonctionnement du secteur et sur la demande pour ses services. C'est pourquoi le CESE considère que le secteur de l'entretien, de la réparation et de la transformation de navires et celui de la construction navale doivent consulter ensemble, de manière fréquente et systématique, l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) en vue de parvenir à rendre les navires plus écologiques et sûrs et à les contrôler efficacement.

1.11 De l'avis du CESE, on ne doit pas considérer que l'ensemble des nouvelles règles et exigences relatives aux technologies de pointe représentent une menace ou un problème pour cette branche d'activité secteur mais qu'elles lui offrent des ouvertures. Sur ce point, afin de parvenir à des résultats plus efficaces, il convient d'instaurer une coopération plus étroite entre le secteur de l'entretien, de la réparation et de la transformation de navires, celui de la construction navale, ainsi que la sidérurgie. Le Comité demande à la direction générale Mobilité et transports d'accorder son attention au secteur de l'entretien, de la réparation et de la transformation de navires dans le cadre de ses travaux de politique stratégique, notamment ceux qui portent sur le transport maritime à courte distance.

Le Comité considère que, suivant les prévisions à moyen terme, portant sur trois ans, qui font état de gros besoins en matière d'activités de recyclage des navires réalisées en Europe, le secteur de l'entretien, de la réparation et de la transformation de navires dispose de l'équipement nécessaire pour réaliser de tels projets. Il possède également le capital humain permettant de satisfaire aux exigences qui s'imposent pour recycler les navires d'une manière qui soit respectueuse des hommes et de l'environnement. En même temps, le secteur prend bien en considération qu'il s'agit là d'une activité d'un type nouveau et différent des autres, auquel s'attachent des aspects qui sont sensibles et exigent une approche soignée. Le Comité estime que les activités de recyclage de navires revêtiront une importance de plus en plus stratégique pour l'industrie européenne.

1.12 De l'avis du Comité, les missions essentielles à court terme qui nécessitent un soutien public pour financer les transformations réalisées dans le secteur de l'entretien, de la réparation et de la transformation de navires dans l'UE, sont l'installation de laveurs et de systèmes d'épuration des eaux de ballast, qui peut concerner jusqu'à 65 000 navires dans le monde d'après le registre de la Lloyd, et les transformations en rapport avec l'efficacité énergétique, notamment l'installation de moteurs alimentés par du gaz naturel liquéfié et le montage d'équipements de soutage en mer du gaz naturel liquéfié, de systèmes de récupération de chaleur ou encore de dispositifs de modernisation pour une navigation à vitesse réduite, pour ne retenir que ces exemples.

1.13 Le Comité est convaincu que l'industrie de l'entretien, de la réparation et de la transformation de navires est d'une importance capitale pour la flotte européenne de marine de guerre de chacun des États membres et qu'il convient d'intégrer cette question dans d'autres avis du CESE portant sur le secteur de l'armement.

1.14 Le CESE estime que l'application concrète des règles de l'OMI, en particulier celle de la convention pour la gestion des eaux de ballast, revêt une portée cruciale pour le secteur. Ce texte doit être mis en œuvre de manière adéquate et efficace et il est nécessaire de définir clairement les effets qui en sont attendus.

## 2. Introduction

### *L'industrie européenne de l'entretien, de la réparation et de la transformation de navires*

2.1 La construction navale rassemble toutes les entreprises actives dans la construction, l'entretien, la transformation et la réparation de tous types de navires, ainsi que d'autres structures maritimes s'y rapportant. Le secteur considéré ici, celui des chantiers navals chargés de l'entretien, de la réparation et de la transformation de navires, est désigné en anglais par l'abréviation «SMRC». Il inclut également les visites de classification des navires. Dans l'UE, ces industries de construction navale opèrent dans seize pays et emploient environ 50 à 55 000 travailleurs (moyenne de la période 2007-2011).

2.2 Ce secteur constitue un segment spécifique de l'industrie navale. Son importance croît parallèlement à l'augmentation de la flotte mondiale et à l'essor du transport maritime (et de la navigation intérieure) mais aussi au développement des technologies navales et au renforcement des exigences en matière de transport par eau dans le contexte du développement durable.

2.3 L'UE détient actuellement une position solide dans ce secteur. Sa part dans le marché mondial s'élève à l'heure actuelle à 35 % environ, chiffre qui prouve que cette branche d'activité est stratégique pour l'Europe. Il y a lieu de maintenir cette place et même de la renforcer, afin d'assurer un degré élevé de sécurité pour le transport maritime et des normes strictes en matière d'environnement et d'efficacité énergétique.

### *Principales caractéristiques du secteur de l'entretien, de la réparation et de la transformation de navires*

2.4 Le secteur de l'entretien, de la réparation et de la transformation de navires se distingue à de nombreux égards de l'industrie de la construction navale. Il est possible d'y distinguer plusieurs sous-secteurs suivants, à savoir la réparation des navires, leur entretien et, enfin, leur modernisation et leur transformation.

2.5 L'entretien et la réparation constituent en règle générale des activités de courte durée. La plupart du temps, le navire entre en cale sèche et y reste pour un laps de temps d'environ 10 à 12 jours en moyenne.

2.6 Il est relativement simple de planifier les activités de réparation et les chantiers navals peuvent influencer sur la décision des propriétaires de navires d'opter pour telle ou telle installation. Les réparations imprévues, auxquelles il est procédé en raison d'une panne affectant les systèmes, la mécanique ou la structure d'un vaisseau doivent quant à elles être réalisées par le chantier naval le plus proche. En pareille occurrence, il est difficile de peser sur la décision que prend l'armateur.

2.7 Selon un rapport de l'OCDE de 2008<sup>(1)</sup>, le choix d'un chantier de réparation navale approprié est devenu extrêmement important pour les propriétaires de navires, qui doivent bien souvent arbitrer entre opter pour une installation à faibles coûts, financièrement intéressante, et la nécessité de s'entourer de garanties concernant la fiabilité et le niveau avancé de développement technique de l'entreprise retenue. Les facteurs de décision les plus importants qui interviennent pour déterminer le lieu où sera réparé un navire sont généralement les prix, la durée des réparations, dont le coût du déroutement, et, dans une moindre mesure, le type de technologie.

(<sup>1</sup>) Voir: «Interactions entre les industries de la réparation et de la transformation de navires et l'industrie de la construction navale», OCDE, C/WP6(2008)6c.

2.8 Dans différentes régions du monde, un couplage s'opère entre les activités de construction et de réparation navales, le but étant de tirer parti d'économies d'échelle, tandis que les États qui figurent dans le peloton de tête de la construction navale séparent généralement les activités des chantiers de construction et de ceux d'entretien, de réparation et de transformation afin d'accroître la concentration de la main-d'œuvre et la rentabilité de la production.

Dans certains pays de l'UE — c'est le cas, par exemple, de la Pologne, de l'Allemagne ou des Pays-Bas –, ainsi qu'en Inde, les activités des chantiers de construction navale et de ceux d'entretien, de réparation et de transformation des navires sont regroupées fonctionnellement et en ce qui concerne les entreprises qui les effectuent. Dans ces pays, ce modèle s'avère fonctionner efficacement, car tout en tirant parti des départements et des équipements ou autres unités organisationnelles<sup>(2)</sup> qui sont communs à ces deux types de chantier, il peut par ailleurs profiter d'un éventail plus diversifié de produits et de commandes et réduire ainsi autant que faire se peut les risques qui résultent d'une phase de ralentissement économique.

2.9 Caractéristiques sectorielles du marché de l'entretien, de la réparation et de la transformation des navires

2.10 Lorsqu'elles décrivent le développement du secteur de l'entretien, de la réparation et de la transformation de navires au cours de ces dernières années, les publications spécialisées évoquent souvent son «éternelle jeunesse». La forte expansion de la flotte mondiale, qui est passée de 660 millions de tonnes de port en lourd (tpl) en 1990 à 1 468 millions en 2011, constitue une source d'élargissement durable des perspectives de ce secteur industriel. On a estimé que son chiffre d'affaires annuel mondial se situait aux alentours de 12 milliards de dollars à la fin de 2010<sup>(3)</sup>.

2.11 Le chiffre d'affaires du secteur européen de la réparation s'élevait quant à lui à 3,16 milliards d'euros en 2010, après avoir atteint un montant record d'environ 4 milliards d'euros en 2008. L'annexe 1 présente ce chiffre d'affaires des chantiers de réparation navale dans différents États européens sur la période de 2006 à 2010.

2.12 Avant la crise, le secteur européen de l'entretien, de la réparation et de la transformation de navires était en bonne santé. À partir de 2010, les armateurs, se sont efforcés de réduire leurs coûts et ont dès lors taillé dans leurs dépenses ou différé leurs commandes. Au cours du second semestre 2010, ils sont parvenus à compenser leurs pertes, comme en témoigne un temps d'attente pour les réparations qui a recommencé à s'allonger, passant d'une à trois semaines.

2.13 Les chantiers de réparation, d'entretien et de réparation de navires sont implantés partout dans le monde. Bien que ceux d'Asie effectuent des réparations de navires à moindre prix, en raison du faible coût de la main-d'œuvre, de nombreux armateurs privilégient ceux qui, bien que pratiquant des tarifs plus élevés, sont à même de leur offrir des délais d'attente plus courts, qui permettent par ailleurs d'éviter un déroutement, ainsi qu'une expertise plus sophistiquée.

*La transformation et la modernisation dans les chantiers d'entretien, de réparation et de transformation de navires*

2.14 À certains égards, le processus de transformation et de modernisation de navires ressemble davantage à celui de la construction navale qu'aux activités d'entretien et de réparation. Transformer un navire dure en général plus longtemps qu'une réparation normale. Les activités constitutives d'une transformation peuvent être considérées comme un processus de production.

2.15 Sea Europe<sup>(4)</sup> estime qu'en ce qui concerne les délais, la transformation de navires se rapproche davantage des activités des chantiers de construction, même si elle requiert une approche toute différente, qui fasse droit à la flexibilité nécessaire pour permettre de procéder à des modifications dans les plans de charge en fonction des exigences du client et des caractéristiques spécifiques du navire destiné à être transformé.

2.16 Juste avant la crise, les chantiers qui réalisent ces transformations bénéficiaient d'un marché très porteur. En 2009, les commandes ont commencé à chuter et on s'attendait à cette baisse atteigne son paroxysme début 2010. À cette époque, la plupart des carnets de commandes pour des transformations étaient vides. La situation s'est quelque peu améliorée au cours du second semestre 2010; toutefois, de nombreux armateurs ne passent que des commandes limitées dans ce domaine, en raison des épreuves financières qu'ils affrontent.

2.17 Depuis peu, la réparation, la transformation et la modernisation de navires auxiliaires de haute mer et d'installations flottantes, notamment des plates-formes de forage, jouent un rôle de plus en plus important. Eu égard aux coûts élevés des nouveaux navires de ce type, comme des installations flottantes de haute mer, ainsi qu'aux longs délais requis pour leur livraison, qui peuvent atteindre quatre ans, des armateurs optent pour une reconversion d'unités de haute mer et d'installations flottantes qui existent déjà. En Europe, on note toutefois une forte tentation à recourir dans ce cas de figure à des chantiers navals implantés hors de son territoire, qui offrent des coûts inférieurs pour réaliser ces transformations.

<sup>(2)</sup> Voir l'annexe 1.

<sup>(3)</sup> Voir le rapport annuel 2010-2011 du Comité des associations européennes de constructeurs de navires (CESA).

<sup>(4)</sup> En 2012 le Comité des associations européennes de constructeurs de navires (CESA) et le Conseil des producteurs d'équipement naval (EMEC) ont fusionné pour former une association d'armateurs et de producteurs d'équipement, l'Association européenne des navires et des équipements navals, sous l'appellation de «Sea Europe».

### **3. Analyse de la compétitivité du secteur européen de l'entretien, de la réparation et de la transformation de navires**

3.1 Grâce au programme de recherche ECO-REFITEC<sup>(5)</sup>, mené au titre du septième programme-cadre de recherche, des études et une analyse de compétitivité ont été récemment consacrées au secteur européen de l'entretien, de la réparation et de la transformation de navires. L'annexe 2 présente les résultats de ces recherches.

### **4. La législation européenne et internationale influant sur le secteur de l'entretien, de la réparation et de la transformation de navires (sources<sup>(6)</sup>,<sup>(7)</sup>,<sup>(8)</sup>)**

4.1 Au plan international, les discussions qui portent, comme celles menées sous les auspices de l'OMC, sur des accords multilatéraux en matière de compétitivité susceptibles d'influer sur le secteur de l'entretien, de la réparation et de la transformation de navires ne se sont pas concrétisées jusqu'à présent et les chances de parvenir à en conclure à brève échéance sont plutôt faibles.

4.2 Sur le plan bilatéral, l'UE a négocié avec les États-Unis le Canada, le Japon et la Corée du Sud un accord commercial qui exerce une influence directe sur les questions de compétitivité mais ses retombées sur le secteur de l'entretien, de la réparation et de la transformation de navires sont assez négligeables.

À l'échelon européen, la législation de l'UE comporte un «encadrement des aides d'État à la construction navale». À ce titre, la Commission peut permettre que des crédits pour l'innovation ou des subventions régionales soient octroyées aux chantiers navals et que, dans le cas de crédits à l'exportation, une aide soit allouée aux armateurs. En ce qui concerne le secteur de l'entretien, de la réparation et de la transformation de navires, ledit encadrement autorise des subventions à la réparation et à la transformation de navires dans le cas d'aides régionales et d'aides à l'innovation et, pour ce qui est des crédits à l'exportation, n'admet que les subventions à la transformation de navires.

4.2.1 L'encadrement actuel est applicable pendant deux ans à dater du 1<sup>er</sup> janvier 2012. La Commission annonce qu'à l'expiration de cette période, il sera possible d'intégrer l'encadrement relatif aux chantiers navals à la prochaine version des lignes directrices de l'Union concernant les aides d'État aux activités de recherche et d'innovation, ainsi qu'aux aides régionales, étant donné que l'encadrement général de l'Union et le cadre plus spécifique concernant la construction navale font actuellement tous deux l'objet d'une révision.

### **4.3 Réglementations en vigueur, ratifiées par les membres de l'Organisation maritime internationale, offrant de nouvelles possibilités au secteur de l'entretien, de la réparation et de la transformation de navires**

#### **4.4 La convention pour la gestion des eaux de ballast**

4.4.1 La convention pour la gestion des eaux de ballast règle la question des transferts d'espèces marines envahissantes entre zones maritimes différentes qui résultent des rejets d'eaux de ballast transportées par les navires. Il est prévu qu'elle entre en vigueur au début de l'année 2014.

4.4.2 Cette convention exercera une très grande influence sur le secteur de l'entretien, de la réparation et de la transformation de navires, car elle requerra de moderniser ou de transformer un grand nombre de bâtiments, cette opération pouvant concerner jusqu'à 65 000 unités dans le monde d'après le registre de la Lloyd.

4.4.3 Pour les chantiers de ce secteur, cette convention est susceptible d'avoir d'autres conséquences, au premier rang desquelles figurent les risques qui découlent du recours à de nouveaux produits chimiques et de leur stockage, ainsi que des exigences juridiques accrues du fait de leur utilisation.

#### **4.5 La convention MARPOL (annexe VI) — Prévention de la pollution de l'air par les navires**

4.5.1 Cette convention, qui est entrée en vigueur en 2013, vise à réduire les émissions de polluants atmosphériques rejetés par des navires, notamment celles d'oxydes de soufre (SO<sub>x</sub>) et d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>).

---

<sup>(5)</sup> Projet «Eco innovative refitting technologies and processes for shipbuilding industry promoted by European Repair Shipyards» («Technologies et processus novateurs de réaménagement écologique pour l'industrie de la construction navale, promus par les chantiers navals européens de réparation»), cofinancé par la Commission européenne dans le cadre du septième plan-cadre 2007-2013.

<sup>(6)</sup> Voir l'annexe 5.

<sup>(7)</sup> Voir l'annexe 3.

<sup>(8)</sup> Voir l'annexe 1.

4.5.2 Afin d'éviter que des restrictions ne soient imposées inutilement aux industries maritimes, l'annexe VI de ladite convention prévoit la possibilité que cette réduction des émissions puisse s'effectuer par le recours à des carburants de substitution, ou encore par l'adoption de technologies d'épuration des gaz.

4.5.3 Cette convention ouvre des possibilités pour les chantiers d'entretien, de réparation et de transformation de navires, car il sera nécessaire d'équiper les navires dont se compose la flotte actuelle de technologies qui limitent les émissions. Parmi les risques qui peuvent se poser pour les chantiers procédant au montage d'équipements écologiques figurent la dépendance accrue vis-à-vis des fournisseurs d'équipements et la nécessité qui s'imposera à eux de procéder à certains investissements dans leurs installations.

#### 4.6 La convention sur le recyclage des navires

4.6.1 Cette convention vise à assurer des conditions qui maintiennent à un niveau acceptable les risques que les opérations de recyclage de navires induisent pour l'environnement, la santé et la sécurité.

4.6.2 En vertu des prescriptions de ladite convention, les propriétaires de navires doivent être pleinement informés de tous les matériaux utilisés au cours de l'entretien, des réparations et des transformations qui sont effectués sur leurs bâtiments et s'assurer que des matériaux indésirables ne seront jamais utilisés dans les chantiers navals. Ces dispositions pourraient offrir aux chantiers européens justifiant d'un savoir-faire de haut niveau des possibilités supplémentaires d'obtenir de nouvelles commandes de prestations spécialisées.

4.7 Le recyclage des navires constituera une activité de plus en plus stratégique, ayant pour but de garantir et d'assurer, par exemple, l'approvisionnement des secteurs manufacturiers de l'UE en ferraille et autres matières premières, comme l'acier, l'aluminium ou le cuivre, afin de réduire leur empreinte environnementale, tant directe qu'indirecte, et d'éviter que cette activité ne soit exécutée dans un environnement de travail et des conditions sociales qui sont inacceptables.

### 5. Les propositions d'actions et les orientations pour le secteur de l'entretien, de la réparation et de la transformation de navires formulées dans le cadre de l'initiative LeaderSHIP 2020, ainsi que des travaux en cours du Comité de dialogue sectoriel pour la construction navale

5.1 Le secteur de l'entretien, de la réparation et de la transformation de navires, ainsi que les milieux qui gravitent autour de lui, doit prendre en compte les occasions et perspectives de financement par la BEI qui lui sont offertes grâce à l'extension des activités de prêt de cette dernière. C'est principalement sous l'angle des projets liés à la «navigation verte», aux énergies renouvelables en haute mer et aux transformations qu'il serait opportun de stimuler et d'explorer les actions de la BEI. À titre de mesure urgente, il est proposé que la direction générale Entreprise mette rapidement en place des «ateliers» en vue de donner une forme concrète à l'aide de la BEI.

5.2 Les États membres et les régions côtières devraient examiner la possibilité d'allouer des fonds structurels pour diversifier les technologies de l'industrie maritime, en lien avec les nouveaux segments du marché. Cet effort s'inscrit tout particulièrement dans le contexte des stratégies régionales de spécialisation intelligente.

5.3 S'agissant d'éventuelles mesures de l'UE en matière de financement à long terme, il importe que la Commission européenne examine la perspective d'octroyer éventuellement des crédits pour financer de la sorte la construction et la modernisation de navires. Les États membres, les acteurs financiers et les industries des technologies maritimes, ainsi que les autres parties intéressées, devraient réexaminer la question de la disponibilité de garanties de marché.

5.4 En coopération avec la Commission européenne, les États membres ou les régions, l'industrie de la construction navale, dont le secteur de l'entretien, de la réparation et de la transformation de navires, devrait se joindre à des activités de recherche en ayant notamment recours, pour ce faire, aux partenariats public-privé (PPP) et en tenant pleinement compte de la structure industrielle maritime et des principes appropriés concernant les aides d'État.

5.4.1 Le CESE approuve les thèses du programme LeaderSHIP 2020 lorsqu'il affirme que pour respecter les visées générales des PPP dans le secteur des chantiers navals, il faudra nécessairement un engagement fort en faveur des programmes de recherche. En ce qui concerne les objectifs à court terme, il est incontestable que la compétitivité à long terme du secteur de l'entretien, de la réparation et de la transformation de navires doit s'appuyer sur un soutien adapté de l'innovation au niveau des entreprises.

5.5 Le CESE approuve l'association du Comité de dialogue sectoriel pour la construction navale aux travaux visant à définir et mettre en œuvre des actions politiques dans le cadre du programme LeaderSHIP 2020. À l'heure actuelle, le rôle spécifique de ce comité doit être fondé sur la réalisation de la partie de l'ordre du jour de cette initiative qui s'emploie à mieux cerner les qualifications et les compétences et à les rendre plus comparables, en vue d'assurer au secteur une prospérité durable sur le long terme.

5.6 Le CESE se félicite des progrès accomplis dans les travaux du comité de dialogue en matière de normes sociales dans le secteur européen de la construction navale et celui de l'entretien, de la réparation et de la transformation de navires.

Bruxelles, le 10 décembre 2013.

*Le Président*  
*du Comité économique et social européen*  
Henri MALOSSE

---