

N° 135

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1994-1995

Annexe au procès-verbal de la séance du 9 décembre 1994.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

PRÉSENTÉE EN APPLICATION DE L'ARTICLE 73 BIS DU RÈGLEMENT, *sur la proposition de décision du Conseil concernant la conclusion de l'accord sur les conditions normales de concurrence dans l'industrie de la construction et de la réparation navales marchandes (n° E-330),*

PRÉSENTÉE

Par Mme Marie-Madeleine DIEULANGARD et M. Guy PENNE,

Sénateurs.

(Renvoyée à la commission des Affaires économiques et du Plan, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le 20 juillet 1990, le Conseil a donné mandat à la Commission de négocier un accord international visant à rétablir les conditions normales de concurrence dans le secteur de la construction navale. L'objectif de la Communauté, tel qu'il ressort des directives du mandat, était de négocier un accord équilibré qui vise à éliminer la concurrence déloyale, qui introduit une discipline internationale en matière de subventions et permette de lutter contre les pratiques de prix préjudiciables de nos principaux concurrents, à savoir le Japon et la Corée.

Les négociations ont été initiées par les Etats-Unis en échange du retrait d'une plainte des constructeurs américains au titre de la section 301 qui visait des chantiers communautaires et asiatiques.

- **Un accord contraire aux intérêts français.**

Cet accord interdit les aides directes, tout en autorisant certaines aides indirectes, pratiques extrêmement fréquentes dans de nombreux pays concurrents. Les chantiers français (0,5 % de la production mondiale) seraient particulièrement pénalisés par cet accord, puisque notre système de soutien à la construction navale repose uniquement sur un système d'aides directes, inscrit au chapitre 64-93, article 10, « aide à la construction navale », du budget de l'Industrie, en baisse dans le projet de loi de finances 1995. Pour les pays de l'Union européenne, les aides publiques directes sont définies dans le cadre de la septième directive sur les aides à la construction navale, limitées actuellement les aides publiques communautaires à 9 % pour les gros navires et 4,5 % pour les autres, avec un régime dérogatoire très favorable pour l'ex-Allemagne de l'Est. Cette directive devrait être prorogée jusqu'au 31 décembre 1995, l'accord négocié au sein de l'O.C.D.E. étant prévu pour entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1996.

A cette première critique s'ajoute le fait que l'accord est un accord partiel dans son champ d'application géographique comme dans ses préoccupations. Il ne prend pas en compte les problèmes de dumping monétaire (Corée), ni le problème des subventions croisées, impossibles en France du fait de l'absence d'armateurs suffisamment

puissants, ni le système protectionniste américain résultant notamment du « Jones Act ». Sur le plan géographique, un accord limité à l'O.C.D.E. ne tient pas compte de l'avenir, puisque dès aujourd'hui, la Chine, troisième producteur mondial, et les pays de l'Europe de l'Est ne sont pas prévus comme devant être assujettis aux règles définies dans cet accord.

De plus, le projet d'accord ne prend pas en compte le problème des surcapacités, sur un marché mondial qui a pourtant tendance à se contracter, malgré les besoins de renouvellement de la flotte mondiale. Ainsi, la Corée, qui assure aujourd'hui le quart des commandes mondiales, a décidé, malgré la mise en garde du commissaire européen Sir Leon Brittan, de poursuivre ses investissements pour accroître ses capacités de production.

Dans le même temps, la situation en France s'est sensiblement aggravée ces dernières années. Après la fermeture de nombreux chantiers, notamment ceux de la Normed, les effectifs sont passés de 32 500 à 5 800. L'acceptation d'un tel accord avec toutes ses conséquences induites et l'annonce récente de nouvelles suppressions d'emplois (1 300) au sein des Chantiers de l'Atlantique à Saint-Nazaire, le principal chantier français, font craindre pour ces chantiers un sort identique.

• Évolution de la position française.

Le Gouvernement a tout d'abord indiqué qu'il n'accepterait jamais un accord aussi contraire aux intérêts de la France. M. Alain Lamassoure, ministre délégué aux Affaires européennes, a déclaré devant la délégation de l'Assemblée nationale pour l'Union européenne que « *le Gouvernement français s'opposerait résolument à ce qu'il considèrerait comme une atteinte aux intérêts essentiels de la France, qui a largement restructuré et spécialisé sa construction navale, et a réaffirmé que le Gouvernement n'hésiterait pas, le cas échéant, à invoquer sur ce sujet le compromis de Luxembourg* ». Le Premier ministre a lui-même confirmé le caractère inacceptable de l'accord, de même que le ministre de l'Industrie.

Après avoir assuré qu'il ne saurait accepter un accord compromettant les « intérêts essentiels » de la France, le Gouvernement semble aujourd'hui disposé à reculer au prix de mesures dérogatoires, qu'il prétend pouvoir obtenir mais qui en tout état de cause ne sont jamais que la prorogation pour trois ans des dispositions d'aides actuellement en vigueur et qui ne saurait en aucun cas assurer la pérennité de la construction navale civile française.

Ce changement de position du Gouvernement français appelle plusieurs observations : Il paraît tout d'abord quelque peu vain d'in-

voquer « *les dispositions* » les plus extrêmes comme le « compromis de Luxembourg », pour finir par céder devant la réalité des rapports de force. La crédibilité de la France en Europe et dans le monde n'en est guère grandie.

Le Gouvernement pense-t-il que, dans trois ans, notre industrie sera devenue tellement compétitive qu'elle pourra résister aux assauts des Etats non membres de l'O.C.D.E., au dumping monétaire et aux subventions, croisées ou indirectes des Etats membres de l'O.C.D.E., alors que la flotte française n'est malheureusement guère appelée à croître.

De même, alors que l'accord leur est extrêmement favorable, faute notamment de mesures antidumping spécifiques, est-on sûr que les Etats-Unis vont le ratifier. Comme pour le GATT, ne conviendrait-il pas d'attendre cette ratification, d'autant que celle-ci n'est pas du tout acquise de la part de la Corée du Sud.

Toutes ces considérations démontrent le caractère inacceptable de cet accord au regard des intérêts essentiels de la France. Ce « Blair House » de la construction navale résulte du non-respect par la Commission de son mandat initial de négociations, qui pourrait s'interpréter comme acte de soumission de l'Europe aux intérêts américains.

Cette proposition de résolution entend signifier le refus par notre Haute Assemblée de la conclusion de l'accord sur les conditions normales de concurrence dans l'industrie de la construction et de la réparation navales marchandes.

Après avoir examiné la proposition de décision du Conseil concernant la conclusion de l'accord sur les conditions normales de concurrence dans l'industrie de la construction et de la réparation navales marchandes (document COM (94) 460 final), transmis au Sénat, nous vous demandons de bien vouloir adopter la proposition de résolution suivante.

PROPOSITION DE RÉOLUTION

Article unique.

- Vu l'article 88-4 de la Constitution,
- Vu la proposition de décision du Conseil concernant la conclusion de l'accord sur les conditions normales de concurrence dans l'industrie de la construction et de la réparation navales marchandes (n° E 330),
 - considérant que cet accord tend à supprimer les aides directes à la construction navale, tout en maintenant certaines aides indirectes aux armateurs, assorties, le cas échéant, d'une obligation d'achat national,
 - considérant qu'un tel système condamnerait irrémédiablement l'industrie française de la construction et de la réparation navales, celle-ci travaillant essentiellement pour l'exportation et les armements français étant malheureusement d'une taille trop réduite pour constituer un véritable marché intérieur,
 - considérant que l'industrie de la construction navale est socialement sinistrée, que ses effectifs ont été déjà divisés par cinq, et que d'importantes suppressions d'emplois viennent encore d'être annoncées au sein des Chantiers de Saint-Nazaire,
 - considérant que l'accord ne réglerait ni les problèmes de surcapacité ni ceux résultant de pratiques nuisant gravement à une concurrence loyale comme le dumping monétaire ou les subventions croisées dans des groupes intégrés,
 - considérant que cet accord ne remet en cause ni les pratiques de prix préjudiciables de nos principaux concurrents, le Japon et la République de Corée, ni les systèmes protectionnistes des États-Unis d'Amérique,
 - considérant le refus opposé par la République de Corée à la demande présentée par l'Union européenne, tendant à ce que ce pays modère le développement de ses capacités,
 - considérant le non-respect par la Commission européenne du mandat de négociation qui lui avait été confié en vue de la signature

d'un accord international équilibré visant à établir des conditions normales de concurrence dans le secteur de la construction navale.

1. regrette le changement de position du Gouvernement français qui, après avoir été jusqu'à menacer d'invoquer le « Compromis de Luxembourg », semble maintenant décidé à avaliser cet accord, moyennant quelques concessions mineures de la Commission européenne, qui ne présume en rien de la sauvegarde des intérêts essentiels de la France ;

2. souligne que toute nouvelle aide qui serait permise à la France, pendant une période transitoire, ne réglerait pas la question fondamentale du caractère déloyal de la concurrence mondiale et du caractère inadapté des aides indirectes à la situation française et qu'elle ne constituerait donc qu'un simple sursis pour notre industrie ;

3. invite donc le Gouvernement français à renouer avec sa précédente fermeté et à s'opposer à la conclusion communautaire de cet accord par tous les moyens dont il dispose ;

4. souligne qu'en tout état de cause il n'y a aucune urgence à ratifier un accord destiné à entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1996 ;

5. estime qu'il conviendrait, au minimum, de s'assurer au préalable de la ratification américaine et de celles de la Corée du Sud et du Japon ;

6. fait valoir qu'un échec des négociations ne serait pas forcément défavorable pour la France, puisque les contentieux qui s'ensuivraient pourraient aboutir à la suppression totale des aides, alors même que les aides françaises sont inférieures à celles accordées par beaucoup de nos concurrents dont l'Allemagne ;

7. invite d'ailleurs le Gouvernement français à étudier la possibilité de transposer dans notre pays les aides fiscales accordées par l'Allemagne à ce secteur ;

8. invite le Gouvernement à étudier la mise en œuvre d'une politique industrielle cohérente en matière de filière maritime, notamment au travers de l'organisation du secteur de la construction navale civile et militaire.