

**CONSEIL
GROUPE DE TRAVAIL SUR LA CONSTRUCTION NAVALE**

**IMPACT SUR L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION NAVALE DU CHANGEMENT
TECHNOLOGIQUE ET DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT**

(Note du CESS)

Le présent document, établi par le Committee for Expertise of Shipbuilding Specifics (CESS), sera présenté à la troisième séance de l'Atelier avec les économies non-membres sur les politiques de construction navale, qui se tiendra les 18 et 19 décembre 2006.

Contact : Division de la politique structurelle, M. Danny Scorpecci. Tél. : +33 1 45 24 94 33 ;
fax : +33 1 44 30 62 57 ; mél. : danny.scorpecci@oecd.org

**JT03219734
TA 79495 : 06/12/06 - 15/12/06**

Document complet disponible sur OLIS dans son format d'origine
Complete document available on OLIS in its original format

IMPACT SUR L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION NAVALE DU CHANGEMENT TECHNOLOGIQUE ET DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

1. D'après l'ordre du jour annoté, cette séance traitera de l'impact des nouvelles technologies *i)* sur la conception et la construction des navires, *ii)* sur les chantiers navals, *iii)* et en particulier sur la main-d'œuvre et les réglementations en matière de sécurité et de protection de l'environnement. La présente note traite du dernier point, à savoir les réglementations de sécurité et de protection de l'environnement.

2. Le Committee for Expertise of Shipbuilding Specifics (CESS) regroupe cinq associations nationales de constructeurs de navires – Japon, Europe, Chine, Corée et Etats-Unis. Il est chargé de traiter des questions et des sujets qui présentent un intérêt commun pour ses associations membres et de partager les ressources pour rechercher des domaines de coopération et relayer les positions communes auprès des autres secteurs maritimes et des autorités.

3. Il était opportun que l'industrie de la construction navale se soucie de constituer ce Comité pour les raisons suivantes :

- Le secteur des transports maritimes et les sociétés de classification disposent déjà d'un cadre de discussion international (Round table, IACS) dans lequel ils peuvent mener de véritables discussions – et faute d'un forum de ce genre, il était difficile pour l'industrie de la construction navale de faire entendre sa voix.
- Les questions de sécurité et de protection de l'environnement figurent désormais parmi les grandes priorités d'action dans la mesure où les opinions publiques sont plus sensibilisées à l'augmentation des sinistres maritimes et des accidents de pollution, et où les gouvernements font davantage pression sur l'OMI pour l'amener à réagir rapidement en vue de prendre des mesures.
- La technologie de construction navale est un domaine très spécifique qui n'est pas connu des acteurs extérieurs à l'industrie. Il se peut que des règles ou réglementations nouvelles ou les modifications de ces règles soient adoptées sans que leurs effets sur les constructeurs navals aient été pris en compte, de sorte que l'impact peut être négatif, à moins que ces derniers ne puisse formuler des mises en garde à un stade suffisamment précoce.

4. Sauf durant ces dernières années, qui se sont caractérisées par l'essor du marché des transports maritimes et du marché de la construction navale en raison de la hausse de la demande de navires neufs, les prix des navires étaient généralement plus ou moins orientés à la baisse par suite de l'intensité de la concurrence qui sévissait dans les transports maritimes. On ne peut nier que durant ces années-là, les chantiers navals aient recouru à des solutions économiques pour s'adapter aux exigences du marché. C'est la raison pour laquelle les propriétaires de navires attendent que les constructeurs navals prennent davantage les devants afin de trouver de bonnes solutions pour répondre aux impératifs de sécurité et de protection de l'environnement et de se tenir suffisamment au courant afin d'être en mesure d'intervenir en amont de l'élaboration de règles.

5. L'adoption en avril dernier des Règles structurelles communes (CSR), définies par l'IACS, dans le droit fil des discussions menées à l'OMI, est probablement le fait récent le plus marquant dans le domaine des réglementations de sécurité et de protection de l'environnement. S'il y a encore des améliorations à y apporter, le CESS félicite l'IACS de ses efforts et espère que ces améliorations permettront de continuer à progresser vers les objectifs fixés par l'OMI. Les CSR déclencheront une augmentation de la consommation d'acier et encourageront en outre une utilisation plus judicieuse de l'acier du point de vue des chantiers navals, et c'est la raison pour laquelle les constructeurs navals sont en contact étroit avec les sociétés de classification.

6. Les nombreuses autres questions actuellement étudiées par l'OMI, portent principalement sur l'exploitation des navires : recyclage, traitement des eaux de ballast, nouvelles normes de construction fondées sur les objectifs (GBS), doivent être réglées pour assurer une harmonisation avec les CSR, et les nouvelles règles de contrôle des émissions qui sont en voie d'être introduites par l'annexe VI de Marpol, etc. Jusqu'ici, le CESS a considéré le recyclage et les GBS comme étant des questions importantes. L'examen par l'OMI des questions de recyclage exigera d'avoir une connaissance aussi exacte que possible des sites de recyclage et de la teneur en matériaux dangereux des navires, au regard des critères à satisfaire pour bénéficier du passeport vert (Green Passport) et les propriétaires de navires, qui sont les principaux intéressés, ont besoin du concours des constructeurs de navires. Les GBS sont importantes, non seulement pour ce qui touche aux structures en acier des navires mais aussi pour les revêtements anti-corrosion appliqués pour protéger ces structures. D'autres questions ne sont probablement pas aussi importantes, tant que les critères détaillés auxquels devront satisfaire les équipements à mettre en place n'auront pas été décidés.

7. L'effet que l'adoption de nouvelles règles et réglementations en matière de sécurité et d'environnement aura sur les constructeurs navals pourrait être très variable, selon la nature des réglementations en question. Par exemple, l'amélioration des normes applicables aux revêtements aura un grand impact sur les installations des chantiers navals, la main-d'œuvre et les procédures d'assurance qualité – on s'attend donc à un effet assez sensible. Les GBS et les CSR auront un grand impact sur la conception des structures, ce qui pourrait influencer aussi sur d'autres aspects et exiger de revoir l'ensemble de la conception du navire.

8. En résumé, les modifications apportées aux règles sont de plus en plus nombreuses et se succèdent très rapidement. Les chantiers navals éprouvent plus ou moins de difficultés à dégager des vues communes et à rechercher des solutions propres à satisfaire l'ensemble des parties concernées, mais les circonstances risquent de ne pas leur offrir ce luxe, en raison des délais à respecter. Or les chantiers navals ne peuvent rester passifs. Ils doivent prendre davantage les devants, sinon des règles seront adoptées pour atteindre le même objectif, mais le chemin pour les atteindre risque d'être beaucoup plus rude si notre point de vue n'est pas pris en compte. Actuellement au CESS, nous avons l'impression que les associations de constructeurs navals ont beaucoup plus avancé vers l'adoption d'une approche des problèmes à l'échelle de l'industrie de la construction navale, qu'au niveau des entreprises.

9. Pour conclure cette présentation, je souhaiterais faire ressortir la position des constructeurs navals au sujet des efforts déployés en vue de l'élaboration de règles. Les constructeurs navals sont tout à fait conscients des inquiétudes suscitées par les questions de sécurité et d'environnement ainsi que du désir des opinions publiques de voir adopter des solutions efficaces permettant d'améliorer réellement les choses et sont tout à fait désireux de tirer des enseignements de l'expérience des uns et des autres. Autrement dit, les constructeurs navals du monde entier sont disposés à assumer la part de responsabilité qu'il leur revient parmi les acteurs maritimes et à apporter leur contribution. Une participation à un stade précoce des discussions menées sur ces questions, précédée d'une concertation entre les membres pour dégager des points de vue communs est de toute évidence de nature à servir cet objectif. Il ne faut toutefois pas oublier que le travail d'élaboration de règles ne peut s'abstraire des contraintes économiques, dont le poids doit

être raisonnablement réparti entre l'ensemble des acteurs du secteur maritime. Parmi les solutions envisageables, certaines risquent d'augmenter davantage que d'autres les coûts de construction et le choix ne doit pas être fait en fonction des intérêts d'une seule catégorie d'acteurs. Il est crucial pour l'amélioration du secteur maritime que les discussions soient étayées par une analyse commune des responsabilités ainsi que de la situation de chacune des parties concernées.