

Communiqué de presse du 13 octobre 2003

Tout faire pour que la construction des deux remorqueurs de haute mer reste en France

L'Abeille Flandre et *L'Abeille Languedoc* sont des éléments essentiels du dispositif maritime d'intervention d'assistance et de sauvetage en haute mer en Manche Atlantique.

Leur remplacement est à l'ordre du jour. C'est la Marine nationale qui gère pour le compte de l'Etat ce remplacement.

Si nous nous réjouissons sans réserve qu'une société française, Les Abeilles International, filiale du groupe Bourbon, ait emporté l'appel d'offres pour la prestation de service, ainsi que l'a rapporté la presse, il serait en revanche difficile de comprendre que la construction des deux remorqueurs de haute mer qui assureront une mission aussi essentielle du service public, parte dans un chantier naval étranger dès lors que le différentiel de compétitivité ne paraît pas outrageux.

Or il est question d'une commande dans un chantier naval de Norvège, pays qui, faut-il le rappeler, a refusé par deux fois d'adhérer à l'Union européenne.

La Norvège pratique un protectionnisme pétrolier à peu près total. Par ailleurs, d'après les représentants professionnels de la construction navale norvégienne eux-mêmes, presque tous les navires livrés par les chantiers navals norvégiens sont en fait construits en Europe de l'Est et seulement terminés en Norvège.

Les chantiers français pour leur part ont voulu proposer une construction 100 % française. Doivent-ils être punis parce qu'ils n'ont pas voulu délocaliser ? Veut-on qu'eux aussi délocalisent pour s'aligner ? N'y a-t-il pas un seuil acceptable, raisonnable et justifiable de « prime d'intérêt national » ?

Concernant l'obligation d'ouvrir les appels d'offres à l'Union européenne, deux points méritent d'être soulignés :

- Appels d'offres européens ou pas, nos partenaires savent très bien s'y prendre pour que les commandes publiques restent à la maison, comme le font d'ailleurs d'autres puissances comme les États-Unis. On ne peut les en blâmer. Pourquoi ne saurait-on pas les imiter ?
- La France s'est montrée extrêmement rigoureuse dans l'application des règles européennes d'ouverture des marchés pour la Marine nationale puisqu'elle est la seule puissance ayant commandé dans un chantier non national un navire strictement militaire*, ce que les règles

* Le remplaçant du « Bougainville »

européennes n'imposaient même pas. C'est donc bien à Paris que les choses peuvent se décider.

La France est ou devrait être une grande puissance maritime.

C'est pourquoi l'IFM demande aux pouvoirs publics de tout mettre en œuvre pour garder en France la commande de navires qui sont devenus un symbole fort pour le monde maritime français.

Informations complémentaires via : ifm@free.fr

