

Mobilisation du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation: licenciements dans le services de réparation et d'installation des avions en Irlande

2015/2045(BUD) - 06/02/2015 - Document de base non législatif

OBJECTIF : mobiliser le Fonds européen d'ajustement à la mondialisation (FEM) pour venir en aide à l'Irlande confrontée à des licenciements dans le secteur de la réparation des avions.

ACTE PROPOSÉ : Décision du Parlement européen et du Conseil.

CONTENU : l'article 12 du règlement (UE, Euratom) n° 1311/2013 du Conseil fixant [le cadre financier pluriannuel pour la période 2014-2020](#) prévoit que le FEM peut être mobilisé jusqu'à concurrence d'un montant annuel maximal de **150 millions EUR** (prix de 2011) au-delà des plafonds des rubriques concernées du cadre financier.

Les conditions régissant les contributions financières du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation (FEM) sont définies dans le [règlement \(UE\) n° 1309/2013](#) du Parlement européen et du Conseil relatif au FEM pour la période 2014-2020 et abrogeant le [règlement \(CE\) n° 1927/2006](#).

Dans ce contexte, la Commission a examiné la demande de mobilisation du FEM en vue de venir en aide à l'Irlande et s'est prononcée comme suit :

Irlande: EGF/2014/016 IE/Lufthansa Technik: les autorités irlandaises ont introduit la demande EGF /2014/016 IE/Lufthansa Technik en vue d'une contribution financière du FEM, à la suite des licenciements survenus dans l'entreprise *Lufthansa Technik Airmotive Ireland Ltd* (LTAI) et 2 de ses fournisseurs, en Irlande.

Les autorités irlandaises ont présenté la demande dans le délai de **12 semaines** à compter de la date à laquelle les critères d'intervention devaient être satisfaits. Ce délai a expiré le 6 février 2015.

Afin d'établir un lien entre les licenciements et les modifications structurelles majeures du commerce international résultant de la mondialisation, l'Irlande fait valoir que la fermeture de LTAI est la conséquence d'un changement radical dans le commerce des biens et services de l'UE résultant d'une évolution technologique vers la production d'avions et de composants de nouvelle génération, d'un changement dans les pratiques générales de production des composants pour avions ayant des incidences sur les fondamentaux du marché et du modèle économique sur lequel repose LTAI, ainsi que d'une délocalisation de la production mondiale d'avions.

Ces 20 dernières années en effet, on est passé de composants mécaniques, électromécaniques, hydrauliques et pneumatiques essentiellement métalliques à des structures faisant de plus en plus appel à des matériaux composites, ou alliant métal et matériaux composites, dans des avions dotés de commandes de vol électriques et automatiques, entièrement contrôlés par ordinateur.

Avec l'arrivée d'autres types de nouvelle génération tels que le B737 Max et l'A320 Neo, les opérateurs se sont mis à retirer les avions classiques plus anciens et, jusqu'à un certain point, les versions plus anciennes des modèles de nouvelle génération.

Dans ce contexte, le modèle économique de LTAI a été mis à rude épreuve à la suite de changements dans les profils des flottes aériennes mondiales. En outre, les gains de croissance des transports aériens mondiaux ont été alimentés par l'industrialisation de pays tels que l'Inde et la Chine ou encore de pays de la région Asie-Pacifique (APAC) et du Moyen-Orient où des plans ambitieux de construction de nouveaux aéroports devraient aller de paire avec de nouvelles opportunités pour les travaux de maintenance des avions.

En 2013 et au début de 2014, Lufthansa Technik a dès lors passé ou renouvelé des contrats de maintenance d'avions en Malaisie, Inde et Sri Lanka ou au Pakistan. Ces sociétés non européennes sont clairement destinées à offrir des capacités et services à des coûts inférieurs à ceux des principales bases de la Lufthansa dans l'UE et contribuer à l'adaptation du groupe à la croissance rapide de l'industrie aéronautique en dehors de l'UE.

Ce changement de cap stratégique est à l'origine des licenciements chez *Lufthansa Technik Airmotive Ireland Ltd* et de la fermeture de l'entreprise.

La demande concerne 148 salariés licenciés chez *Lufthansa Technik Airmotive Ireland Ltd* et 1 salarié licencié chez un fournisseur de l'entreprise principale au cours de la même période de référence de 4 mois allant du 1^{er} mars au 30 juin 2014.

Fondement de la demande irlandaise : les autorités irlandaises ont introduit la demande au titre du critère d'intervention énoncé à l'article 4, par. 2, du règlement FEM, en dérogeant au critère de l'article 4, par. 1, point a), selon lequel au moins 500 salariés ou travailleurs indépendants doivent être licenciés ou se trouver en cessation d'activité sur une période de référence de 4 mois, dans une entreprise d'un État membre, y compris les salariés licenciés chez les fournisseurs et chez les producteurs en aval de ladite entreprise et/ou les travailleurs indépendants en cessation d'activité.

L'Irlande fait valoir que la situation présente des circonstances exceptionnelles, étant donné que les licenciements ont de graves répercussions sur l'emploi et l'économie locale et régionale. En effet, outre les salariés déjà évoqués, les bénéficiaires admissibles incluraient 275 salariés licenciés avant ou après la période de référence de 4 mois. Par conséquent, le nombre total de bénéficiaires admissibles s'élève à 424.

Il est donc proposé que le FEM contribue à l'ensemble coordonné de services personnalisés à hauteur de **2.490.758 EUR**.

INCIDENCE FINANCIÈRE : au terme de l'examen de la demande eu égard aux conditions fixées à l'article 13, par. 1, du règlement FEM et compte tenu du nombre de bénéficiaires visés, des actions proposées et des coûts estimés, la Commission propose de mobiliser le FEM pour la somme de 2.490.758 EUR, soit 60% du coût total des actions proposées, afin d'apporter une contribution financière à la demande.

La décision proposée de mobiliser le FEM est prise conjointement par le Parlement européen et le Conseil, conformément au point 13 de [l'accord interinstitutionnel](#) du 2 décembre 2013 entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission sur la discipline budgétaire, la coopération en matière budgétaire et la bonne gestion financière.

En même temps que sa proposition de décision de mobilisation du FEM, la Commission présente une proposition de virement sur la ligne budgétaire correspondante à la somme prévue.

Au moment où elle adopte ladite proposition de décision de mobilisation du FEM, la Commission adopte une décision d'octroi d'une contribution financière, par la voie d'un acte d'exécution, qui entrera en vigueur à la date à laquelle le Parlement européen et le Conseil adoptent la proposition de décision de mobilisation du FEM.

