

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"

COM (79)732

Vol. 1979/0246

Disclaimer

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1700/2003 du 22 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 of 22 September 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1700/2003 vom 22. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 1), ist diese Datei der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlussachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

COM(79) 732 final

Bruxelles, le 10 décembre 1979

DOCUMENT INTERNE

COMMISSION
DES
COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Secrétariat général

DEMANDE D'AUTORISATION D'UN PRET DE RECONVERSION
INTRODUITE AU TITRE DE L'ARTICLE 56 PARAGRAPHE 2 a) DU TRAITE CEE,
EN FAVEUR DE "FHS STAHLVERFORMUNG", ROYAUME-UNI

(Communication de la Commission au Conseil)

COM(79) 732 final

COMMUNICATION AU CONSEIL

Objet : Demande d'autorisation d'un prêt de reconversion introduite au titre de l'article 56 paragraphe 2 a) du traité CECA, en faveur de FHS Stahlverformung, Royaume-Uni.

I. INFORMATION DE BASE

<u>Demandeur</u>	: FHS Stahlverformung G.m.b.H.
<u>Bénéficiaire</u>	: FHS Automotive parts, Manufacturing Limited
<u>Projet</u>	: Equipement d'une usine préconstruite en vue de la fabrication de garnissages de sièges et de rotules destinés à l'industrie automobile.
<u>Situation</u>	: Tafarnaubach Industrial Estate, Gwent, Pays de Galles méridional, R.U.
<u>Investissement</u>	: £ 1.231.000
<u>Prêt souhaité</u>	: £ 600.000 (941.397 UCE)
<u>Emplois créés</u>	: 84
<u>Bonification d'intérêt</u>	: 28.200 UCE par an sur cinq ans.

II. CONFORMITE A L'ARTICLE 56 DU TRAITE CECA

La FHS Stahlverformung G.m.b.H., entreprise dont le siège est en Allemagne et qui fournit un certain nombre d'accessoires à l'industrie automobile, se propose d'établir une nouvelle entreprise, la "FHS Automotive Parts Manufacturing Limited", au Royaume-Uni. Le choix du lieu d'implantation s'est porté sur Tafarnaubach Industrial Estate, près d'Ebbw Vale, Blaenau Gwent, dans le Pays de Galles méridional. A cet endroit, l'entreprise en question occupera une usine propriété du gouvernement, dont la superficie totale est de 25.000 pieds carrés. L'entrée dans les lieux est prévue pour le mois d'avril 1979 et le début de la production pour juillet/août 1979.

.../...

Durant de nombreuses années, l'industrie sidérurgique a été le principal employeur dans le district de Blaenau Gwent. En mars 1973, les aciéries d'Ebbw Vale employaient un peu plus de 9.000 personnes et assuraient environ 70 % de l'emploi masculin à Ebbw Vale. Avec la fermeture du haut-fourneau et du train à feuillards à chaud, l'emploi dans l'aciérie est tombé de 9.033 personnes en mars 1973 à 6.661 en mars 1977, ce qui signifie une perte de 2.373 emplois. Les fermetures des fours à sole et du laminoir à brames ont entraîné la perte de 2.185 emplois supplémentaires en 1978/79.

Les derniers chiffres disponibles montrent qu'à Blaenau Gwent le taux de chômage est actuellement de 11,8 %, voire de 12,2 % en ce qui concerne la main-d'oeuvre masculine. Ces chiffres sont largement supérieurs aux taux correspondants, pour le Pays de Galles, de 7,8 % et de 8,7 %. Le taux de chômage étant constamment plus élevé à Blaenau Gwent, en particulier en ce qui concerne la main-d'oeuvre masculine, que dans l'ensemble du Pays de Galles, la diminution de ce taux et la création de nouvelles possibilités d'accroissement des taux d'activité revêtent un caractère prioritaire.

III. L'ENTREPRISE

La FHS Stahlverformung G.m.b.H., société dont le siège est en Allemagne, crée actuellement une nouvelle entreprise "FHS Automotive Parts Manufacturing Limited" qui gèrera ses affaires présentes et futures au Royaume-Uni. Par conséquent, le bénéficiaire du prêt CECA sera la "FHS Automotive Parts Manufacturing Limited".

Les activités de la FHS portent sur la fabrication et sur la vente de boulons et d'écrous hautement spécialisés, de pièces de transmission, de leviers de changement de vitesse, de pièces en polyuréthane, de garnissages de sièges en polyuréthane, de rotules et de barres d'accouplement destinés à l'industrie automobile.

La société mère de la FHS est la United States Steel Corporation, Pittsburg, U.S.A., qui détient 74 % du capital-actions émis de la FHS. 26 % sont détenus par M. K.H. Schulte, directeur général de la FHS et fils du fondateur de cette dernière.

IV. LE PROJET

La FHS fournit actuellement à un constructeur de véhicules automobiles au Royaume-Uni environ 16.000 sièges de voitures et 20.000 rotules, par mois. Dans le passé, des clients britanniques ont engagé la FHS à monter une usine pour sa gamme de produits au Royaume-Uni. Cette demande va dans le sens des desiderata de la FHS et de son intention d'implanter une unité de production dans le Pays de Galles méridional pour ses activités à haute intensité de main-d'oeuvre. Le projet sera réalisé en deux phases dont la première portera sur la production des garnissages de sièges et la deuxième sur la production de rotules.

L'usine devrait être prête pour la première phase de fabrication en juillet/août 1979. Au cours de la deuxième phase, un équipement supplémentaire sera installé pour démarrer la fabrication des rotules au cours de l'année 1980/81. Le plan des dépenses en capital prévues est le suivant :

	Année 1 1979	Année 2 1980	Année 3 1981	Total
Immeubles	45			45
Installations techniques et machines	526	151	503	1.180
Parc de véhicules commerciaux	6			6
				1.231

V. ASPECTS SOCIAUX

Les procédés de production pour chacune des deux phases seront similaires à ceux utilisés dans les installations existant dans les usines de la FHS en Allemagne. Initialement, la gestion sera donc assurée à partir des unités existantes de la FHS. Cette dernière a toutefois l'intention de développer l'aspect gestionnaire sur le plan local dans le Pays de Galles méridional et de mettre sur pied une équipe de gestion (exception possible : un directeur d'usine allemand chargé de diriger son usine dans cette région. Chaque phase du projet global devrait accroître l'emploi à plein temps de la manière suivante :

	Main-d'oeuvre qualifiée	Main-d'oeuvre non-qualifiée	Total
1979	2	18	20
1980	15	10	25
1981	4	30	34
1982	-	5	5
	21	63	84

Les besoins en main-d'oeuvre au cours de la première phase (1979) porteront principalement sur de la main-d'oeuvre non qualifiée. Les premières mesures ont été prises pour la mise en oeuvre d'un programme d'embauche. Dans ce contexte, la FHS entretient des contacts étroits avec les représentants de la British Steel Corporation et de l'agence d'emploi locale afin d'aider à sélectionner et à recruter d'anciens travailleurs CECA. Pour la plupart des emplois, un programme de formation sur le tas est envisagé; pour un petit nombre d'emplois, cependant, une formation s'imposera dans l'usine de la FHS à Dassel, en Allemagne de l'Ouest.

VI. LE MARCHE

1. Garnissages de sièges à grande élasticité

Les garnissages de sièges de ce type sont fabriqués au moyen d'un procédé de moussage forcé à froid. Ce dernier a été utilisé pour la première fois aux U.S.A. La FHS a déposé plusieurs brevets et améliore continuellement la méthode et l'application du procédé. En revanche, les fabricants britanniques continuent d'utiliser une mousse formée à chaud ou coupée, les différents éléments étant, dans ce dernier cas, collés ensemble pour former un tout. La mousse formée à chaud ne se prête pas particulièrement à une utilisation pour les sièges avant, la mousse se tassant après un laps de temps relativement court. En conséquence, les procédés de production actuels exigent des sièges arrière en mousse formée à chaud et des sièges avant en mousse coupée et collée ou comportant un renforcement métallique. Etant donné la qualité de ses garnissages de sièges à grande élasticité et un accroissement du marché automobile britannique de 5 % par an, la FHS estime qu'elle peut augmenter sa part de marché existante. Les principaux constructeurs automobiles britanniques ont marqué leur intérêt pour des garnissages de sièges à grande élasticité en vue d'une utilisation dans leurs nouveaux modèles. Deux importants producteurs de mousse britanniques ont également contacté la FHS en vue de discuter une éventuelle coopération.

2. Rotules

Un important constructeur automobile britannique couvre actuellement environ 50 % de ses besoins auprès de la FHS. L'actuel écart des salaires entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne et d'éventuelles économies dans les dépenses afférentes au fret et au stockage justifient économiquement une production et une livraison de rotules sphériques à partir de la Grande-Bretagne. D'autres constructeurs automobiles britanniques ont également manifesté un vif intérêt pour les projets de la FHS visant à approvisionner la clientèle britannique à partir d'une base située au Royaume-Uni.

VII. EFFET SUR L'ENVIRONNEMENT

La société en question utilisera des métaux et des produits chimiques à base de polyuréthane. Pour garantir le respect des normes écologiques, tout l'équipement anti-pollution nécessaire sera installé afin de satisfaire aux normes établies par les autorités gouvernementales. A cet égard, la société a bénéficié de l'aide et du soutien de l'inspecteur en matière de pollution atmosphérique (Alcali Inspectorate) de la région de Cardiff. Se basant sur l'expérience qu'elle a acquise depuis longtemps, pour le(s) même(s) produit(s), dans son usine d'Allemagne, la société en question est en mesure d'affirmer que l'équipement anti-pollution qui sera installé sera d'une qualité telle qu'une défaillance éventuelle n'entraînera de risque de contamination ni pour le personnel ni pour les régions avoisinantes.

VIII. ASPECTS FINANCIERS

Le plan de financement sommaire (1979-1983) du projet est le suivant :

(En milliers de £)

<u>Besoins</u>		<u>Ressources</u>	
Dépenses de capital	1.231	Prêt CECA	600
Capital circulant	1.090	Financement interne	660
		Financement externe	1.061
	<u>2.321</u>		<u>2.321</u>

La FHS Stahlverformung GmbH, société mère de la FHS Automotive Parts Manufacturing Limited, fournira le capital-actions. Le découvert sera pris en charge par les banques de la FHS.

IX. CONCLUSION

La Commission estime que la demande répond aux conditions énoncées par l'article 56 paragraphe 2a) du traité CECA et que l'investissement envisagé est économiquement sain. En conséquence, la Commission autorise l'octroi à la FHS Stahlverformung GmbH, pour le projet qu'elle compte réaliser à Tafarnaubach Industrial Estate, Gwent, Pays de Galles méridional, d'un prêt maximum de 600.000 £ (environ 941.397 UCE) ou d'un montant équivalent. Une bonification d'intérêt de 28.200 UCE par an est accordée pour les cinq premières années suivant le(s) paiement(s) du prêt.

La Commission invite le Conseil à donner son avis conforme sur la décision qui précède.