



**Analyse sectorielle de compétences
émergentes et activités économiques dans
l'Union européenne :**

***Secteur de la construction et réparation de
bateaux et navires***

Résumé

Avril 2009





RÉSUMÉ

En 2006 le secteur de la construction et la réparation de bateaux et navires a employé 296 000 personnes, chiffre en augmentation depuis 2001, ce qui contraste avec la crise sévère que l'on a connue durant les 25 années précédentes. Le secteur se trouvait jusqu'à présent dans un cycle d'expansion (parallèle à la croissance du commerce maritime mondial), avec un processus de concentration internationale remarquable en même temps que des stratégies croissantes de sous-traitance de la part des principaux chantiers navals. Cependant, l'actuelle crise économique et financière au niveau mondial est en train de changer profondément cette évolution positive.

Les ouvriers qualifiés représentent la majeure partie de la main d'œuvre dans ce secteur, même si l'on observe une évolution vers une plus grande part de cols blancs. Il est intéressant de noter une présence plus importante de personnel dans les activités de production dans les nouveaux États membres que dans l'Europe des 15 (avec une présence plus importante de postes liés à la conception). La spécialisation actuelle de l'UE sur des produits de haute technologie entraîne une demande croissante de personnel mieux formé avec des compétences renforcées et le développement d'une main d'œuvre polyvalente.

Parmi les principaux facteurs de changement dans ce secteur ces dernières années on trouve : l'évolution du commerce mondial (comme la demande), une compétence élargie de pays tiers principalement asiatiques (même si en général à un niveau de technologie inférieur à celui de l'UE), l'accent mis sur les investissements R&D pour de nouveaux produits et de nouvelles méthodes de fabrication afin de maintenir l'avantage compétitif européen, une demande croissante et des manques de personnel qualifié hautement spécialisé et enfin des pratiques de sous-traitance plus importantes et plus complexes (aux niveaux international et national).

Deux variables principales ont été sélectionnées afin d'établir des scénarios pour l'avenir du secteur :

1. Le cycle économique et son impact sur l'évolution future du commerce mondial et du transport maritime
2. La capacité du secteur à préserver l'avantage technologique européen

La combinaison d'hypothèses favorables et défavorables pour ces variables donne 4 scénarios, dont 2 ont été retenus :

Scénario 1 : Croissance de la demande de bateaux et navires et préservation de l'avantage technologique européen

Scénario 4 : Stagnation de la demande de construction de bateaux et perte de l'avantage technologique

Dans le scénario 1, on peut s'attendre à une augmentation à long terme de l'emploi, en particulier dans les postes liés à la conception (R&D/Conception, gestion de production). À l'inverse, le scénario 4 aurait un impact tout à fait négatif en termes d'emploi dans l'Europe des 15 et les nouveaux États membres et à la fois pour les constructeurs que les sous-traitants, en particulier pour les emplois d'exécution.

Dans ces perspectives possibles, il faut souligner l'importance stratégique de l'industrie de la construction et de la réparation de bateaux et navires dans l'économie européenne des années à venir. Ainsi, on pourrait développer des activités qui aident aussi bien à conserver la main d'œuvre existante et à recruter de nouveau personnel (incorporation de femmes, recrutement et maintien de personnel étranger, etc.) Des approches collaboratives peuvent également être mises en place, au sein du secteur et avec les intervenants ou d'autres secteurs, etc.

Le renforcement de pratiques de dialogue social dans le secteur revêt une importance essentielle, en particulier en ce qui concerne les stratégies d'emploi et de formation. Dans ce sens, de nouvelles exigences de compétence peuvent être analysées et présentées par le biais du dialogue social sectoriel. L'offre d'enseignement/formation devra également être simplifiée et équilibrée en fonction des besoins de formation des entreprises (assembleurs aussi bien que sous-traitants) grâce à une coopération accrue entre les intervenants pertinents. Les activités liées à l'orientation et au conseil aux entreprises (en particulier pour les PME) peuvent représenter une aide précieuse.



Il faut enfin mentionner la reconnaissance mutuelle entre les pays de l'UE des professions, des normes de qualification et des niveaux d'éducation et formation pour le secteur ainsi que des questions comme l'importance de la reconnaissance de connaissances et aptitudes non-formelles acquises par la pratique, ou des politiques facilitant la transmission de connaissance tacite du personnel "expérimenté" vers les "nouveaux".