

Un demi-siècle en un coup d'œil..... 2

Faible productivité et rentabilité 3

Les petites entreprises de construction navale ne sont pas en reste 5

Spécialisation marchande 5

Bien que l'accent soit mis sur la réparation, la production de bateaux de croisière et de yachts est très importante 6

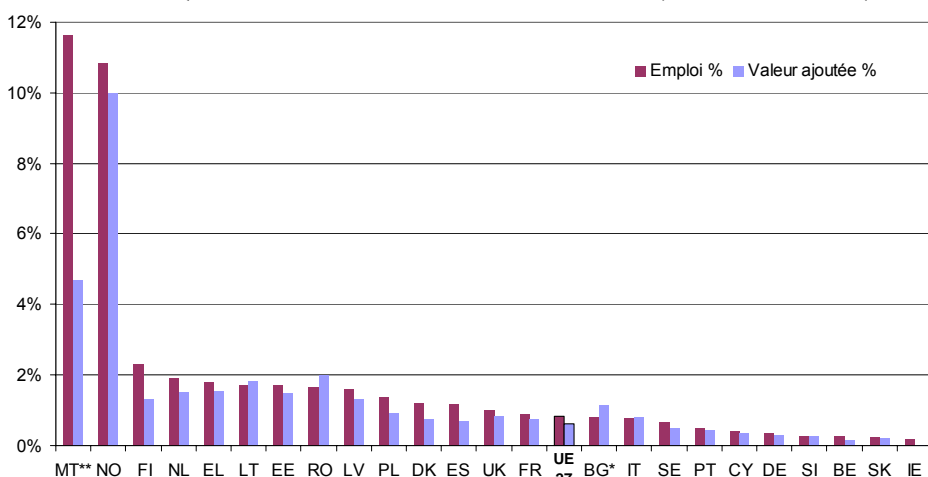
La construction et la réparation navales: des pétroliers aux bateaux de plaisance

Près de 290 000 personnes étaient occupées dans les 19 000 entreprises que compte l'industrie de la construction et de la réparation navales de l'UE-27 (NACE DM 35.1 – Construction navale), en 2004. Ces entreprises ont généré une valeur ajoutée de 10 milliards d'euros pour un chiffre d'affaires de 34 milliards d'euros. Malgré la croissance du transport maritime de marchandises, les flux commerciaux étant stimulés par la mondialisation, la part de la construction navale dans l'ensemble de l'industrie manufacturière de l'UE-27 n'était que d'environ 0,6 % s'agissant de la valeur ajoutée et de 0,8 % en ce qui concerne l'emploi. L'industrie de la construction et de la réparation navales comprend à la fois la construction et la réparation de navires (70 % de la valeur ajoutée et 80 % de l'emploi) et de bateaux de plaisance et de sport.

La construction et la réparation navales sont réparties inégalement dans les pays de l'UE-27. Naturellement, cette industrie est pratiquement inexistante dans les cinq États membres dépourvus de littoral. En fait, elle ne joue un rôle majeur que dans une poignée de pays. Le graphique 1 montre la part de la construction navale dans l'industrie manufacturière des États membres, tant en termes de valeur ajoutée qu'en termes d'emploi.

Parmi les États membres de l'UE-27, le seul pays où la construction et la réparation navales emploient plus de 10 % de la main-d'œuvre de l'industrie manufacturière est Malte¹ (données 2002). La Finlande arrive en deuxième position, alors que la construction navale emploie à peine plus de 2 % du total de la main-d'œuvre de l'industrie manufacturière. Les cinq États membres suivants n'atteignent même pas les 2 %. Les grands États membres enregistrent des taux proches de la moyenne de l'UE-27, qui s'élève à 0,8 % de l'emploi total dans l'industrie manufacturière. Seule la Pologne dépasse nettement ce niveau. En Norvège¹ également, la part de la construction et de la réparation navales dans l'ensemble de l'industrie manufacturière dépasse les 10 %. Ce secteur étant à forte intensité de main-d'œuvre, sa part dans l'emploi manufacturier était, à quelques exceptions près, supérieure à sa part dans la valeur ajoutée de l'industrie manufacturière.

Graphique 1: Valeur ajoutée et emploi dans la construction et la réparation navale (NACE DM 35.1), 2004, en % du total de l'industrie manufacturière (section D de la NACE)



Note: les parts pour AT, CZ et HU sont très petites et LU déclare ne pas avoir d'industrie navale (non indiquée)

* 2003 BG; ** 2002 MT

Source: Eurostat (SSE - Annuel)

L'analyse visant à évaluer quels États membres contribuent le plus à la valeur ajoutée totale de l'UE-27 montre que les grandes économies jouent évidemment un rôle primordial. Le graphique 2 montre les principaux contributeurs s'agissant de la valeur ajoutée et le graphique 3 en ce qui concerne l'emploi. Les différences entre les deux sont assez frappantes.

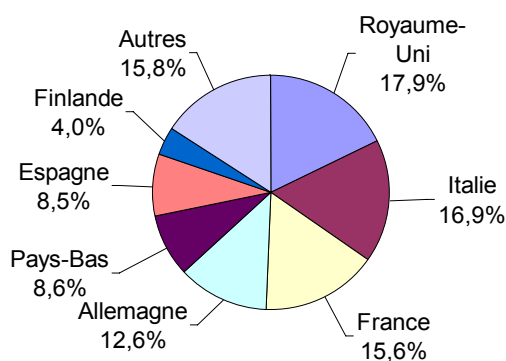
¹ À Malte comme en Norvège, l'industrie manufacturière est relativement petite et ne comprend ni l'extraction de pétrole et de gaz naturel (Norvège) ni le transport maritime ou le tourisme (Malte). Dans ses publications concernant l'industrie manufacturière, Statistics Norway remplace le terme «construction navale» par «production de plates-formes pétrolières», ce qui prouve la forte spécialisation de l'industrie (voir par exemple: http://www.ssb.no/english/subjects/10/07/sti_en/)



S'agissant de la valeur ajoutée, la concentration était assez prononcée, le Royaume-Uni représentant plus de 18 % du total de l'UE-27, suivi de l'Italie et de la France. Par contre, le groupe des plus petits contributeurs constituait seulement 15,8 % du total.

En ce qui concerne l'emploi, la concentration était moins prononcée. Les sept principaux contributeurs étaient menés par l'Italie avec 12,2 %, suivie de la France (11,9 %).

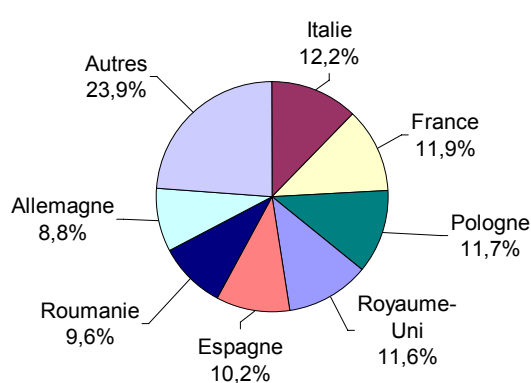
Graphique 2: Principaux États membres contributeurs à la valeur ajoutée européenne dans le secteur de la construction et de la réparation navales, 2004 (%)



Source: Eurostat (SSE - Annuel)

La Pologne et la Roumanie ont également fortement alimenté l'emploi, bien qu'elles ne fassent pas partie des principaux contributeurs s'agissant de la valeur ajoutée. L'ensemble des plus petits contributeurs représente 23,9 % de l'emploi total dans l'UE-27. En particulier, le Royaume-Uni, les Pays-Bas et l'Allemagne ont nettement moins contribué à l'emploi qu'à la valeur ajoutée.

Graphique 3: Principaux États membres contributeurs à l'emploi européen dans le secteur de la construction et de la réparation navales, 2004 (%)



Source: Eurostat (SSE - Annuel)

Un demi-siècle en un coup d'œil

Parmi les 27 États membres actuels de l'UE, cinq seulement sont dépourvus de littoral. Le transport maritime de marchandises n'a cessé de s'intensifier au cours de ces dix dernières années, les flux commerciaux étant stimulés par la mondialisation².

Cette tendance ne se traduit toutefois pas par une croissance similaire du secteur de la construction et de la réparation navales dans l'UE-27. Pendant plusieurs décennies, la rude concurrence des chantiers navals situés principalement en Asie de l'Est a entraîné une surcapacité de l'industrie navale. Avec la hausse des coûts de construction tout au long des années 1970 et 1980, les marges bénéficiaires ont été fortement réduites.

Certains États membres ont réagi en prenant des mesures protégeant leur industrie navale, par exemple en accordant des crédits avantageux aux clients de cette industrie. À terme, cela ne pouvait que retarder la fermeture d'un grand nombre de ces chantiers.

Étant donné l'importante capacité du transport maritime, qui n'a cessé de croître depuis les années 1970, les tarifs n'ont pas reflété les augmentations de coûts pendant plusieurs décennies, ce qui a également eu pour effet d'exercer une pression à la baisse sur le rythme de renouvellement de la flotte. Les coûts de transport ont pu être réduits en augmentant le tonnage des nouveaux bateaux et en optimisant l'organisation logistique par une réduction du temps de chargement et de déchargement. Ces améliorations ont entraîné une croissance du volume de transport par conteneurs, ainsi que de la demande de rouliers par rapport aux vraquiers.

Le transport maritime de passagers a diminué constamment au cours des soixante dernières années, avec la fin des vagues migratoires transatlantiques et la disparition presque

totale du transport de passagers vers l'Afrique et vers l'Asie après la décolonisation. La hausse du tourisme de masse a principalement contribué à l'explosion du transport aérien, le transport de passagers par transbordeurs sur de courtes distances voyant finalement son marché se réduire à cause de son remplacement par des liaisons fixes et à cause de la concurrence accrue des compagnies aériennes à tarifs réduits.

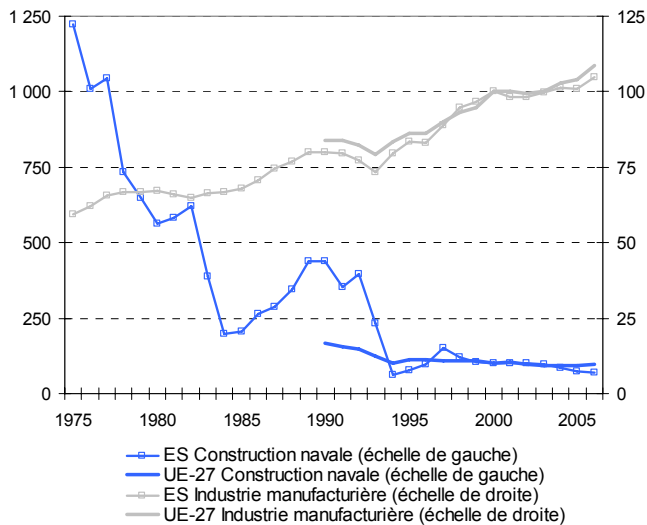
Soutenu par l'augmentation du temps consacré aux loisirs, le marché des petits bateaux de plaisance et de sport a vu une croissance rapide, tandis que le développement du tourisme de croisière a créé un nouveau marché en expansion pour les yachts de luxe et les grands navires de croisière.

Les séries de données relatives à la construction et à la réparation navales qui couvrent plusieurs années sont rares. Des statistiques à court terme (annuelles) fournissent des indices du volume de la production corrigés en fonction des changements observés dans les prix à la production.

Les indices sur trente ans pour l'ensemble de l'industrie manufacturière et pour le secteur de la construction et de la réparation navales en Espagne (graphique 4) illustrent la forte chute de la production, en particulier entre 1975 et 1985. Alors que l'ensemble de l'industrie manufacturière a augmenté de plus de 75 % entre 1975 et 2006, le secteur de la construction et de la réparation navales s'est réduit à 6 % de son niveau de 1975. Les données disponibles pour l'Allemagne depuis 1978 indiquent une tendance similaire.

² Voir par exemple: Transport maritime de marchandises et de passagers 1997-2005, URL: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=1073.46587259&_dad=portal&_schema=PORTAL&p_product_code=KS-SF-07-094

Graphique 4: Comparaison des indices de production (année 2000=100)

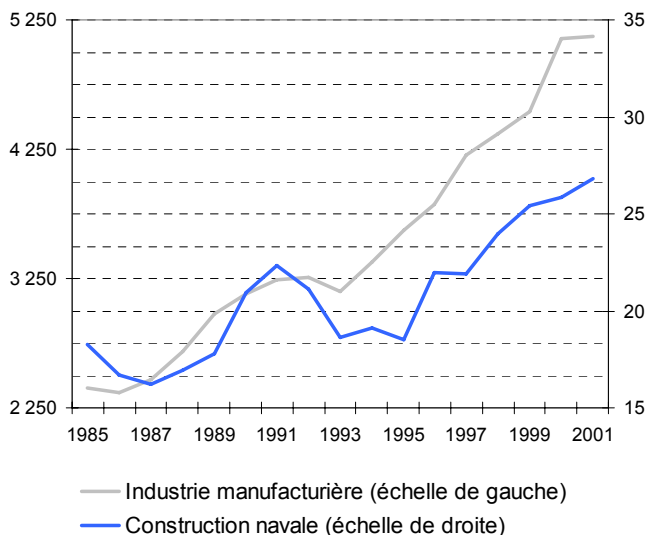


Source: Eurostat (SSE - Annuel)

Les indices de production pour l'UE-27 ne sont disponibles que depuis 1990. La production de l'industrie navale a diminué de 40 % au cours des années 1990. Depuis 2000, l'indice est resté plus ou moins stable (-3 %), alors qu'il a continué à chuter en Espagne (-29 %). L'indice pour l'ensemble de l'industrie manufacturière de l'UE-27 confirme la tendance à la hausse observée en Espagne.

Il existe quelques séries de données à long terme sur des statistiques structurelles concernant la période 1985-2001. Celles-ci couvrent plusieurs caractéristiques importantes telles que la valeur de la production, l'emploi et la valeur ajoutée.

Graphique 5: Chiffre d'affaires de l'industrie manufacturière et de l'industrie de la construction et de la réparation navales dans l'UE-15* (en milliards d'euros)



* Entreprises employant 20 personnes ou plus Source: Eurostat (SSE - Annuel)

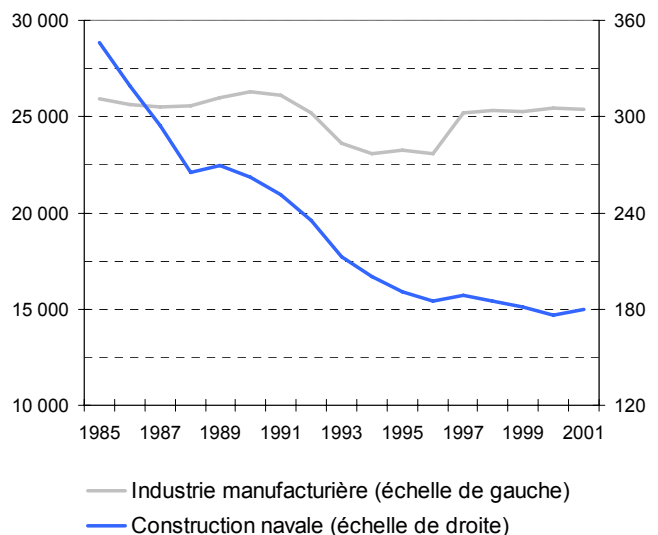
Les statistiques ayant été collectées avant les élargissements de l'UE 2004 et de 2007, les agrégats ne concernent que l'UE-15. En outre, les données ne ciblent que les entreprises qui emploient plus de 20 travailleurs. Ces données sont exprimées en prix courants, sans aucune correction en fonction de la hausse des prix à la production.

Le graphique 5 montre que la croissance du chiffre d'affaires pour l'ensemble de l'industrie manufacturière a dépassé de près de 66 % celle du secteur de la construction et de la réparation navales au cours de la période d'observation. Par conséquent, la part de l'industrie navale dans l'industrie manufacturière totale de l'UE-15 est passée de 0,76 % à 0,52 %. Comme on pouvait s'y attendre pour un secteur relativement petit et fortement dépendant du cycle économique, l'évolution du chiffre d'affaires de l'industrie navale était plus volatile que celle de l'industrie manufacturière dans son ensemble.

L'emploi dans le secteur de la construction et de la réparation navales (graphique 6) a diminué assez fortement, surtout entre 1985 et 1996, la hausse de la demande de transport maritime au niveau mondial n'ayant pas permis d'améliorer la situation. En 1985, l'industrie navale représentait encore plus de 1,3 % de l'emploi total dans l'industrie manufacturière de l'UE-15. Cette part n'était plus que de 0,7 % en 2001, ce qui représente une perte de plus de 170 000 emplois. À l'opposé, l'emploi total dans l'industrie manufacturière de l'UE-15 s'est remis du fléchissement conjoncturel qui s'est produit durant la première moitié des années 90.

La forte intensité de main-d'œuvre du secteur de la construction et de la réparation navales se reflète dans la part qu'il occupe dans l'emploi total de l'industrie manufacturière, qui est bien plus importante que sa part dans le chiffre d'affaires total de cette même industrie.

Graphique 6: Emploi dans l'industrie manufacturière et dans l'industrie de la construction et de la réparation navales dans l'UE-15* (en milliers)



* Entreprises employant 20 personnes ou plus Source: Eurostat (SSE - Annuel)

Faible productivité et rentabilité

Les coefficients tels que la productivité du travail apparente ou ajustée par les salaires, le coût moyen de la main-d'œuvre ou le taux brut d'exploitation, donnent une indication du niveau de compétitivité d'une activité économique. La productivité apparente du travail (la valeur ajoutée par personne occupée) est systématiquement plus

basse dans les industries à forte intensité de main-d'œuvre que dans les industries à forte intensité de capital. Dans le secteur de la construction et de la réparation navales, elle s'élevait à 34 500 euros pour l'UE-27 en 2004, contre 45 500 euros dans l'industrie manufacturière.

En divisant cette productivité par le coût moyen de la main-d'œuvre, on obtient une productivité du travail ajustée par les salaires s'élevant à 119 % dans le secteur de la construction et de la réparation navales contre 147 % dans l'industrie manufacturière. La part de l'excédent brut d'exploitation dans le chiffre d'affaires correspond au taux brut d'exploitation. Situé à 6,1 %, celui-ci était bien inférieur à la moyenne de 9,5 % dans l'industrie manufacturière.

Parmi les États membres ayant contribué pour plus de 1 % à la valeur ajoutée totale de l'UE-27 en 2004, l'industrie de la construction et de la réparation navales apparaît relativement rentable en Italie, en Grèce, au Royaume-Uni, aux Pays-Bas et en Roumanie. En revanche, le taux brut d'exploitation était négatif à Malte (2002), au Danemark et en Espagne, la valeur ajoutée ne suffisant pas à couvrir le coût de la main-d'œuvre. À Malte, la perte brute d'exploitation a poussé le gouvernement à s'engager dans une opération de fusion et de restructuration.

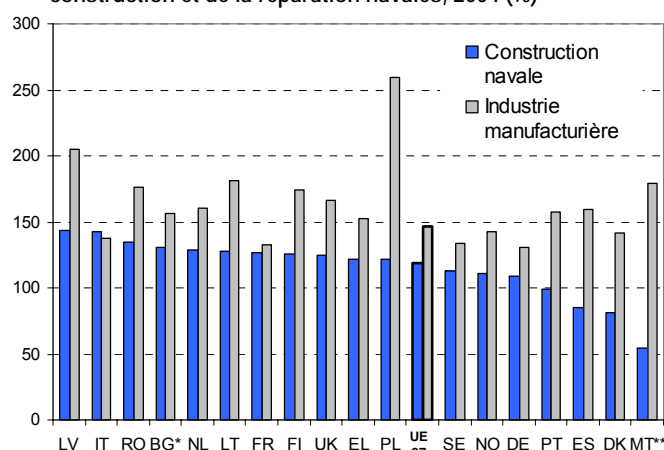
Le secteur de la construction et de la réparation navales demande une importante main-d'œuvre qualifiée et la plupart des tâches dans ce secteur sont non répétitives. En 2004, le coût moyen de la main-d'œuvre dans l'UE-27 ne s'élevait qu'à 29 000 euros dans le secteur de la construction et de la réparation navales, tandis que la

moyenne pour l'industrie manufacturière était de 31 000 euros (graphique 7).

À Malte (2002) et au Portugal, le coût de la main-d'œuvre dans le secteur de la construction navale a toutefois largement dépassé la moyenne de l'industrie manufacturière de ces pays. En Europe centrale, les activités manufacturières reposent encore sur des industries à forte intensité de main-d'œuvre et à bas salaires. Par conséquent, l'industrie navale payait des salaires relativement plus élevés. En Pologne, le coût de la main-d'œuvre dans le secteur de la construction navale était supérieur de 40 % à la moyenne de l'industrie manufacturière. En Lituanie et en Roumanie, cette différence s'élevait à plus de 50 %.

La productivité apparente du travail et la productivité ajustée par les salaires étaient toutes deux plus élevées dans le secteur de la production de bateaux de plaisance et de sport que dans la construction de navires. Le taux brut d'exploitation était beaucoup plus élevé, ce qui montre bien que cette partie de l'industrie prospère. En moyenne, le coût de la main-d'œuvre dans la production de bateaux est proche de celui observé dans la construction navale, bien que des différences importantes existent entre les États membres.

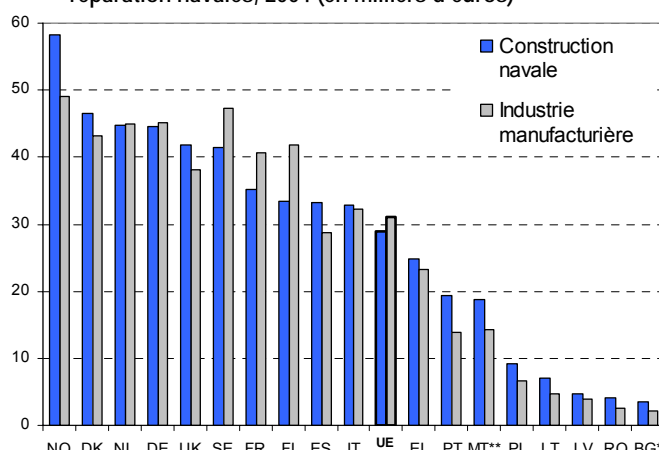
Graphique 7: Productivité du travail ajustée par les salaires dans l'industrie manufacturière et dans le secteur de la construction et de la réparation navales, 2004 (%)



Pays comptant plus de 2 500 personnes employées. Les États membres sélectionnés représentent 98% de l'emploi total dans la construction navale dans l'UE.; * 2003 BG; ** 2002 MT

Source: Eurostat (SSE - Annuel)

Graphique 8: Coût unitaire de la main-d'œuvre dans l'industrie manufacturière et dans le secteur de la construction et de la réparation navales, 2004 (en milliers d'euros)



Pays avec plus de 2 500 personnes occupées. Les États membres sélectionnés représentent 98% de l'emploi total dans la construction navale dans l'UE.; * 2003 BG; ** 2002 MT

Source: Eurostat (SSE - Annuel)

Tableau 1: Principales caractéristiques de la construction et de la réparation navales (NACE DM 35.1) dans l'UE et en Norvège, 2004

	UE-27 ⁽¹⁾	UE-25	BE	BG ⁽²⁾	CZ	DK	DE	EE	IE	EL	ES	FR	IT	CY
Nombre d'entreprises	19 359	18 682	168	284	183	268	560	87	22	814	2 131	2 482	3 628	28
Chiffre d'affaires - en millions d'euros	34 000	33 083	212	94	21	1 064	5 163	100	33	563	3 068	5 988	5 655	9
Valeur ajoutée au coût des facteurs - en millions d'euros	10 000	9 793	75	24	5	191	1 258	21	14	219	852	1 563	1 690	4
Total des achats - en millions d'euros	25 000	24 565	142	75	17	877	4 451	80	20	464	2 254	4 108	4 434	5
Coûts de personnel - en millions d'euros	7 900	7 800	62	18	5	227	1 135	18	12	155	952	1 208	1 032	3
Investissements bruts - en millions d'euros	1 000	980	7	5	2	37	109	4	1	45	73	265	170	0,3
Nombre de personnes occupées - en milliers	290	260	1,7	5,2	0,8	5,0	25,9	2,3	0,42	7,2	30,0	35,1	36,1	0,16
Chiffre d'affaires par personne occupée - en milliers	117,2	127,2	123,3	18,0	26,0	211,6	199,1	44,5	78,3	77,7	102,2	170,4	156,8	53,8
Productivité apparente du travail - en milliers d'euros	34,5	37,7	43,7	4,7	6,4	38,0	48,5	9,2	32,1	30,2	28,4	44,5	46,8	25,3
Productivité du travail ajustée par les salaires - en %	119	118	110	130	79	82	109	117	106	122	86	127	142	149
Coût unitaire de la main d'œuvre - en milliers d'euros	29,0	31,8	39,8	3,6	8,1	46,6	44,5	7,9	30,3	24,8	33,2	35,1	32,9	17,0
Taux brut d'exploitation - en %	6,1	6,0	6,1	7,1	3,3	-3,4	2,4	3,2	3,6	11,4	-3,3	5,9	11,6	16,5
Valeur ajoutée / valeur de la production - en %	29	29	34	26	25	18	23	23	43	33	28	29	28	54

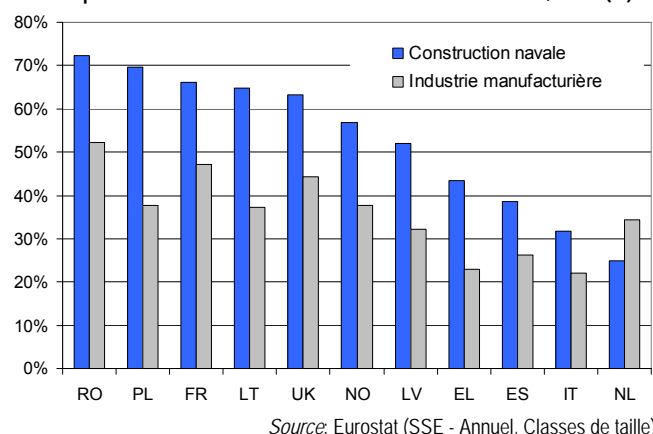
Note: Aucune industrie navale n'est signalée par le Luxembourg; (1) Valeurs estimées et, dans certains cas, approximations; (2) 2003: BG Source: Eurostat (SSE - Annuel)

Les petites entreprises de construction navale ne sont pas en reste

L'image traditionnelle des gigantesques chantiers navals est devenue obsolète dans la plupart des États membres de l'Union européenne. Quelques données concernant la ventilation par classe de taille sont disponibles. Le graphique 9 montre la part des grands chantiers navals (employant plus de 250 personnes) dans l'ensemble de l'industrie de la construction et de la réparation navales, par rapport au ratio équivalent pour l'ensemble de l'industrie manufacturière.

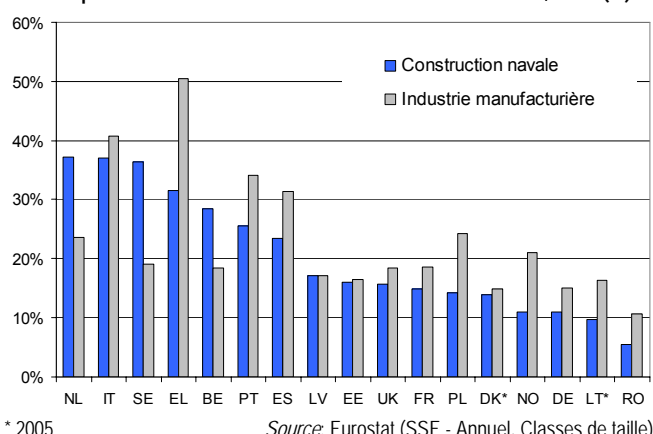
En 2004, les grands chantiers navals étaient les principaux employeurs de l'industrie navale en Roumanie, en Pologne, en France, en Lituanie et au Royaume-Uni. Leur contribution à l'emploi était inférieure à 50 % en Grèce, en Espagne, en Italie et aux Pays-Bas. La Belgique et Chypre ne comptaient pas de grandes entreprises de construction et de réparation navales. Les agrégats communautaires ne sont pas disponibles.

Graphique 9: Part des grandes entreprises (> 250 personnes employées) dans l'emploi, dans l'industrie de la construction et de la réparation navales et dans l'industrie manufacturière, 2004 (%)



D'autres États membres fournissent également des informations concernant l'emploi dans les entreprises qui comptent jusqu'à 20 personnes. Leur part dans l'emploi total est représentée dans le graphique 10, tant pour l'industrie de la construction et de la réparation navales que pour l'ensemble de l'industrie manufacturière. Les entreprises employant jusqu'à 20 personnes ont contribué de manière significative à l'emploi total dans la construction navale au Pays-Bas, en Suède, en Italie et en Grèce. Dans ces pays, le nombre de travailleurs non rémunérés (propriétaires ou membres de la famille travaillant dans leur petite entreprise) était également supérieur à la moyenne de l'UE, qui s'élevait à 5,2 %. En Suède et aux Pays-Bas, l'importance relative des petites entreprises dans l'industrie navale diffère beaucoup de celle qu'elles ont dans le reste de l'industrie manufacturière.

Graphique 10: Part des entreprises employant moins de 20 personnes dans l'emploi, dans l'industrie de la construction et de la réparation navales et dans l'industrie manufacturière, 2004 (%)



Spécialisation marchande

En 2004, la construction et la réparation de navires (NACE DM 35.11) employaient environ 79 % de la main-d'œuvre de cette industrie européenne, la construction de bateaux de plaisance (NACE DM 35.12) représentant les 21 % restants (voir graphique 11). Cependant, la spécialisation du marché varie considérablement d'un État membre à l'autre: alors qu'en Roumanie, la construction navale est responsable de

presque la totalité de l'emploi, en Suède et aux Pays-Bas, la production de bateaux de plaisance et de sport représente plus de 50 % et 40 % de l'emploi, respectivement. Cette situation concorde bien avec le rôle important que jouent les petites entreprises dans l'emploi et avec le grand nombre de travailleurs indépendants dans ces deux pays.

Tableau 1 (suite): Principales caractéristiques de la construction et de la réparation navales (NACE DM 35.1) dans l'UE et en Norvège, 2004

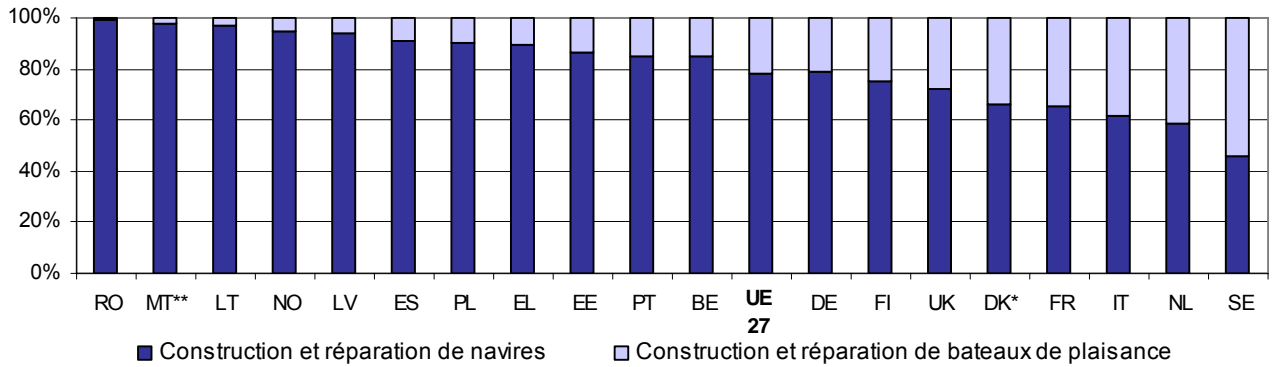
	LV	LT	HU	MT ⁽³⁾	NL	AT	PL	PT	RO	SI ⁽⁴⁾	SK	FI	SE	UK	NO
Nombre d'entreprises	98	85	162	65	1 595	52	2 552	271	396	89	9	577	1 249	1 507	1 093
Chiffre d'affaires - en millions d'euros	69	112	11	65	3 267	39	1 477	268	451	54	38	1 211	693	3 941	5 706
Valeur ajoutée au coût des facteurs - en millions d'euros	18	41	3	38	862	19	388	82	156	16	11	399	258	1 789	1 807
Total des achats - en millions d'euros	58	74	7	25	2 551	21	1 154	190	346	44	31	839	447	2 287	3 977
Coûts de personnel - en millions d'euros	12	32	3	68	588	11	298	81	116	10	6	312	205	1 392	1 615
Investissements bruts - en millions d'euros	5	8	1	0,4	29	1	54	32	35	6,2	0,4	29	25	80	79
Nombre de personnes occupées - en milliers	2,7	4,6	0,48	3,7	14,9	0,39	34,5	4,3	28,4	0,69	1,0	9,5	5,5	34,2	28,1
Chiffre d'affaires par personne occupée - en milliers d'euros	25,5	24,4	21,9	17,5	219,0	100,5	42,8	62,8	15,9	78,0	37,7	128,2	125,5	115,2	203,2
Productivité apparente du travail - en milliers d'euros	6,6	9,0	5,2	10,3	57,8	48,4	11,3	19,2	5,5	22,7	10,6	42,2	46,7	52,3	64,3
Productivité du travail ajustée par les salaires - en %	143	128	84	54	129	145	122	99	134	151	178	126	113	125	111
Coût unitaire de la main d'œuvre - en milliers d'euros	4,6	7,0	6,2	19,0	44,8	33,3	9,2	19,3	4,1	15,0	6,0	33,5	41,5	41,8	58,2
Taux brut d'exploitation - en %	8,0	8,1	-1,0	-47,3	8,4	18,6	6,1	0,2	8,9	11,3	12,7	7,2	7,6	10,1	3,4
Valeur ajoutée / valeur de la production - en %	24	36	32	63	26	51	26	30	32	29	26	32	37	44	32

(3) 2002: MT

(4) 2003 SI: investissement brut

Source: Eurostat (SSE - Annuel)

Graphique 11 : Nombres de personnes occupées par sous-secteur, 2004 (%)



* DK: 2003; ** MT: 2002

Source: Eurostat (SSE - Annuel)

Bien que l'accent soit mis sur la réparation, la production de navires de croisière et de yachts est très importante

Les statistiques annuelles de production (PRODCOM) fournissent des informations sur la valeur et le volume de la production industrielle par type de produit. Il existe généralement un seuil de classe de taille, de sorte qu'au moins 90 % de la production de l'industrie navale soit couverte. Le tableau 2 donne un aperçu du contenu des deux principales catégories de production de la construction navale dans l'UE-27 en 2006. Dans certaines catégories, l'agrégat européen est confidentiel (indicateur C). Une indication minimale de taille est alors donnée d'après la somme des données disponibles.

Étant donné la valeur relativement élevée des données, tel que pour les yachts et pour les bateaux à voile ou à moteur, ainsi que pour leur entretien et leur réparation, il est évident que la production de la construction navale dans l'UE ne reflète pas la répartition de la flotte au niveau mondial. Bien que la demande ait augmenté pour la plupart

des types de cargos, stimulée par la tendance continue à la mondialisation, l'industrie navale européenne n'a pas réussi à regagner sa part de marché historique. La valeur de la production de transporteurs de pétrole brut dans l'UE ne s'élevait qu'à 733 millions d'euros en 2006, tandis qu'en dehors de l'UE, la Croatie a produit, à elle seule, plus de la moitié de cette valeur (375 millions d'euros).

Les segments prospères de l'industrie navale doivent généralement leur succès à leur spécialisation dans un marché de niche spécifique. La principale catégorie de navires produits en France, en Finlande et en Italie était les navires de croisière et les yachts. La Norvège s'est concentrée sur la production de plates-formes de forage et de plates-formes pétrolières, pour lesquelles il y a une forte demande sur le marché national. La valeur de la production norvégienne dans cette catégorie s'élevait à 3 milliards d'euros, soit près de dix fois celle de l'UE-27.

Tableau 2: Production de navires et de bateaux dans l'UE-27, 2006: catégories de produits dont la valeur des ventes s'élève à plus de 300 millions d'euros

Code	Flag / Valeur	Flag / Volume	Unité	Libellé
35.11 Construction et réparation de navires				
35112470	4 574	3 140	TJB	Vraquiers, transporteurs de marchandises générales, porte-conteneurs, roros, de véhicules ou de gaz, etc., et autres bateaux conçus à la fois pour le transport de personnes et de marchandises, pour la navigation maritime
35119100	:C > 4 195	n/a		Entretien et réparation de navires ainsi que de structures et d'engins flottants (sauf yachts, autres bateaux de plaisance ou de sport, embarcations à rames et canoës)
35112130	:C > 3 700	E > 765	TJB	Bateaux pour le transport de personnes et transbordeurs, pour la navigation maritime
35112230	733	444	TJB	Pétroliers et bateaux-citernes, pour la navigation maritime
35119350	514	n/a		Équipement de navires civils
35113393	466	> 2	P/st	Autres bateaux, y compris les bateaux de sauvetage autres qu'à rames, pour la navigation maritime
35113230	408	C		Remorqueurs
35115000	345	> 643	P/st	Engins flottants (radeaux, réservoirs, caissons, coffres d'amarrage, bouées, balises, bouées en polyuréthane...)
35119200	340	n/a		Transformation de navires ainsi que de structures et d'engins flottants (sauf yachts, autres bateaux de plaisance ou de sport, embarcations à rames et canoës)
35113130	337	E > 42	P/st	Bateaux de pêche, pour la navigation maritime
35112190	329	E > 1	P/st	Transbordeurs et bateaux pour le transport de personnes autres que pour la navigation maritime
35.12 Construction de bateaux de plaisance				
35121330	2 539	C		Bateaux à moteur autres que hors-bord, pour la navigation maritime, d'une longueur ≥ 12 m
35121130	:C > 1 266	C		Bateaux à voile, même avec moteur auxiliaire, pour la navigation maritime, longueur ≥ 12 m
35129000	1 068	n/a		Entretien, réparation, reconstruction et équipement de bateaux de plaisance
35121357	:E 642	E > 5	P/st	Bateaux à moteur autre que hors-bord, d'une longueur > 7,5 m, < 12 m, autres que pour la navigation maritime
35121397	465	E > 6	P/st	Autres bateaux et embarcations de plaisance et de sport, d'un poids > 100 kg, d'une longueur > 7,5 m
35121157	396	5	P/st	Bateaux à voile, même avec moteur auxiliaire, d'une longueur > 7,5 m, < 12 m, autres que pour la navigation maritime

C: total confidentiel; n/a non applicable; E: estimation; TJB: tonnage de jauge brut; P/st: nombre de pièces

Source: Eurostat (PRODCOM)

➤ CE QU'IL FAUT SAVOIR – NOTES MÉTHODOLOGIQUES

SOURCES DES DONNÉES

Sauf indication contraire, tous les chiffres figurant dans la présente publication proviennent d'Eurostat. La plupart des sources des données sont mises à jour en permanence et révisées, le cas échéant. La présente publication reflète l'état de disponibilité des données dans la base de référence d'Eurostat en septembre 2007.

Les statistiques structurelles sur les entreprises (SSE) sont la principale source des données qui ont servi à l'élaboration de la présente publication. Ces données, tout comme d'autres ensembles de données SSE, sont disponibles à la rubrique «Industrie, commerce et services» du site internet d'Eurostat: <http://ec.europa.eu/eurostat> (sélectionner «Données» / «Industrie, commerce et services» / «Vue horizontale» / «Statistiques structurelles sur les entreprises»). D'autres publications, données et informations générales sont disponibles dans la section consacrée aux entreprises européennes, située directement sous la rubrique «Industrie, commerce et services» du site internet d'Eurostat. Les statistiques sont présentées par secteur d'activité conformément au système de classification NACE Rév.1.1. Ainsi, la construction et la réparation navales forment un groupe (NACE DM 35.1), pouvant être subdivisé en deux catégories: la construction et la réparation de navires (35.11) et la construction de bateaux de plaisance (35.12). Des comparaisons sont effectuées avec l'ensemble de l'industrie manufacturière (section D de la NACE).

Les statistiques conjoncturelles (SC) complètent les données SSE par des informations sur l'indice de la production industrielle qui montre l'évolution de la valeur ajoutée au coût des facteurs, à prix constants.

Les statistiques annuelles de la production industrielle (PRODCOM) présentent un aperçu de la valeur de la production pour les principales catégories de produits.

PAYS

La présente publication concerne 26 États membres de l'Union européenne (UE-27): la Belgique (BE), la Bulgarie (BG) (données 2003), la République tchèque (CZ), le Danemark (DK), l'Allemagne (DE), l'Estonie (EE), l'Irlande (IE), la Grèce (EL), l'Espagne (ES), la France (FR), l'Italie (IT), Chypre (CY), la Lettonie (LV), la Lituanie (LT), la Hongrie (HU), Malte (MT) (données 2002), les Pays-Bas (NL), l'Autriche (AT), la Pologne (PL), le Portugal (PT), la Roumanie (RO), la Slovénie (SI), la Slovaquie (SK), la Finlande (FI), la Suède (SE) et le Royaume-Uni (UK). La Norvège (NO) a également été prise en compte. Les données 2004 pour la Bulgarie sont confidentielles et le Luxembourg (LU) ne possède pas d'industrie navale.

AGREGATS COMMUNAUTAIRES

Au moment de la compilation des données aux fins de la présente publication, les agrégats communautaires concernaient l'UE-25 et l'UE-27. Depuis 2004, les données pour la Bulgarie sont confidentielles. Par conséquent, les estimations pour l'UE-27 sont moins précises et sont arrondies. Les agrégats pour l'UE-25 et l'UE-27 incluent, le cas échéant, des estimations pour les éléments manquants.

TAUX DE CHANGE

Les données financières sont présentées en écus/euros, les monnaies nationales étant converties par application des taux de change moyens en vigueur pendant l'année considérée.

SYMBOLES

«>» non disponible ou confidentiel

UNITÉ D'OBSERVATION

L'unité d'observation est l'entreprise. Une entreprise peut exercer une ou plusieurs activités dans un ou plusieurs lieux. Les entreprises sont classées par secteur (nomenclature NACE) en fonction de leur activité principale. Il convient de ne pas confondre entreprise et unité locale, cette dernière correspondant à une entreprise ou une partie d'entreprise sise en un lieu donné.

VARIABLES DES STATISTIQUES STRUCTURELLES SUR LES ENTREPRISES

Les variables sont définies conformément au règlement n° 2700/98 de la Commission.

Nombre d'entreprises

Nombre d'entreprises actives pendant au moins une partie de la période de référence.

Nombre de personnes occupées

Nombre total de personnes travaillant dans l'unité considérée et de personnes travaillant à l'extérieur de cette unité tout en faisant partie de celle-ci et en étant rémunérées par elle. Il inclut les salariés, les travailleurs à temps partiel, les propriétaires exploitants, les aides familiaux non rémunérés, les travailleurs saisonniers, etc.

Valeur ajoutée au coût des facteurs

Revenu brut des activités d'exploitation après prise en considération des subventions d'exploitation et des impôts indirects (y compris la taxe sur la valeur ajoutée).

Chiffre d'affaires

Montants facturés par l'unité d'observation au cours de la période de référence, à savoir les ventes sur le marché de biens ou de services fournis à des tiers.

Productivité apparente du travail

Indicateur simple de productivité qui correspond à la valeur ajoutée divisée par le nombre de personnes occupées.

Coûts moyens de personnel

Rémunération totale, en espèces ou en nature, due par un employeur à un salarié pour le travail effectué. Elle est divisée par le nombre de salariés (travailleurs rémunérés), y compris les travailleurs à temps partiel, les travailleurs saisonniers, etc., mais pas les personnes en congé pour une durée indéterminée.

Productivité du travail ajustée par les salaires (%)

Indicateur qui est obtenu en divisant la productivité apparente du travail par les dépenses moyennes de personnel.

Excédent brut d'exploitation

L'excédent brut d'exploitation est l'excédent dégagé par les activités d'exploitation une fois la main-d'œuvre rémunérée. Il correspond à la valeur ajoutée au coût des facteurs, diminuée des dépenses de personnel.

Taux brut d'exploitation (%)

Il s'agit d'un indicateur de rentabilité où l'excédent brut d'exploitation (voir ci-dessus) est lié au chiffre d'affaires généré.

Investissements bruts en biens corporels


Tous les biens corporels neufs ou usagés achetés auprès de tiers ou produits pour compte propre et dont la durée d'utilisation est supérieure à un an. Ces biens corporels comprennent également les «non-produits», tels que les terrains.

Pour en savoir plus :

Données : [Site Web EUROSTAT/Page d'accueil/Industrie, commerce et services/Données](#)

 **Industrie, commerce et services**

 **Industrie, commerce et services - vue horizontale**

 **Statistiques structurelles sur les entreprises (Industrie, Construction, Commerce et Services)**

Les journalistes peuvent contacter le service média support :

Bâtiment BECH, Bureau A4/125
L - 2920 Luxembourg

Tel. (352) 4301 33408
Fax (352) 4301 35349

E-mail: eurostat-mediasupport@ec.europa.eu

European Statistical Data Support :

Eurostat a mis en place, conjointement avec les membres du "Système statistique européen", un réseau de centres d'appui, qui couvrira presque tous les États membres et certains pays de l'AELE.

La mission de ces centres sera d'aider et d'orienter les utilisateurs qui se procureront des données statistiques européennes sur l'internet.

Vous trouverez sur notre site internet des informations sur ce réseau de centres d'appui :
<http://ec.europa.eu/eurostat/>

Une liste des bureaux de vente dans le monde est disponible à :

l'Office des publications officielles des Communautés européennes.

2, rue Mercier
L - 2985 Luxembourg

URL: <http://publications.europa.eu>
E-mail: info@publications.europa.eu