

Observatoire social européen (2010) *Fiches sur le dialogue social sectoriel européen*. Projet coordonné par Christophe Degryse.

www.worker-participation.eu/EU-Social-Dialogue/Sectoral-ESD

CONSTRUCTION NAVALE

Représentants des travailleurs	Fédération Européenne des Métallurgistes (FEM) (1971) http://www.emf-fem.org
Représentants des employeurs	Community of European Shipyards' Associations (CESA) www.cesa.eu

Comité du dialogue social sectoriel (CDSS)

Groupe de travail informel :	
CDSS :	17 septembre 2003
Règlement intérieur :	26 novembre 2003
Programme de travail :	2007 – 2008

[Aperçu général du secteur](#)

[Acteurs et défis](#)

[Résultats](#)

[Textes conjoints](#)

APERÇU GÉNÉRAL DU SECTEUR

Industrie très diversifiée, le secteur de la construction navale est marqué par une forte cyclicité et, de manière générale, une décroissance quasi constante de l'emploi. La question des aides d'État et de la concurrence internationale, surtout asiatique, est au cœur de ce secteur. Depuis 2008, ce secteur est frappé de plein fouet par la crise économique et financière mondiale : effondrement sans précédent de la demande de nouveaux bateaux, de l'ordre de 90 %, et menace sur près de 15 000 emplois dans l'UE...

Le secteur de la construction — et réparation, démolition — navale recouvre l'ensemble de la production de vaisseaux commerciaux, de bâtiments de guerre, de navires de pêche, de bateaux de plaisance, etc. Cette industrie est très diversifiée, tant en termes de taille d'entreprises (de quelques dizaines à quelques milliers de travailleurs) que de structures : certains chantiers navals se spécialisent dans la construction de nouveaux navires, d'autres dans la réparation et la maintenance, certains ne travaillent que pour des clients commerciaux, d'autres sont sous contrat pour des gouvernements, etc. De plus, étant donné les nécessités géographiques des chantiers navals (régions côtières ayant un accès aux eaux profondes), cette industrie n'est pas présente dans l'ensemble des États membres ; on la retrouve essentiellement dans ce qu'on appelle l'UE-14 (Allemagne, Pays-Bas, Royaume-Uni, Danemark, Pologne, Finlande, France, Italie, Croatie, Malte, Espagne, Portugal, Grèce, Roumanie).

Historiquement, l'activité de ce secteur est marquée par une certaine cyclicité liée au fait que de nombreux gros pétroliers et transporteurs de vrac ont été construits dans les années 1970. Durant les années 1980, la construction de navire a fortement décliné au niveau mondial et européen, et l'activité a été relancée dans les années 1990 lorsqu'il a fallu remplacer la production. Au-delà de cet aspect cyclique, l'emploi dans les chantiers navals est en décroissance quasi constante depuis les années 1975 (baisse de 70 %, selon la Commission européenne, *in* « Développements récents du dialogue social sectoriel européen », DG Emploi, 2006). Ce qui s'explique principalement par l'accroissement considérable de la concurrence étrangère, en particulier asiatique : Japon, Corée du Sud, Chine. Aujourd'hui, il reste quelque 300 [chantiers navals](#) en Europe, qui emploient directement environ 150 000 travailleurs hautement qualifiés (on estime à 600 000 le nombre d'emplois totaux, directs et indirects, y compris les sous-traitants). Au niveau mondial, l'UE est la plus compétitive dans les paquebots et navires de croisière, alors que les chantiers navals coréens sont davantage centrés sur les pétroliers et porte-conteneurs.

La question des aides d'État est depuis longtemps au cœur de ce secteur : aides aux chantiers navals, aux armateurs pour la construction, la réparation ou la transformation navales. Un accord a été conclu en 1994 au sein de l'OCDE portant sur les « conditions normales » de concurrence dans l'industrie navale marchande, mais cet accord n'est pas entré en vigueur, n'ayant pas été ratifié par tous les signataires. La Commission européenne a dès lors voulu promouvoir l'adoption de règles strictes au niveau européen. En 1998, les États membres se sont,

difficilement, mis d'accord sur la fin des aides au fonctionnement à partir de 2001. Cet accord divisait l'UE entre pays en faveur de cette interdiction (Royaume-Uni, Pays-Bas, pays scandinaves), et ceux qui s'y opposaient, représentant 70 % de la construction européenne (Allemagne, France, Espagne, Italie, Grèce). Mais cet accord était soumis aux négociations en cours avec la Corée du Sud, accusée à l'époque de concurrence déloyale (une étude du courtier maritime BRS indiquait qu'en 2000, les chantiers navals sud-coréens avaient remporté 43 % des commandes mondiales). Par ailleurs, cet accord avait fait l'objet de fortes critiques des partenaires sociaux du secteur, qui en avaient appelé à la prolongation du régime d'aides d'État « jusqu'à ce que les conditions d'une concurrence globale soient rétablies » (Agence Europe, 20 novembre 2000).

La fin des aides au fonctionnement est malgré tout intervenue au 1^{er} janvier 2001, mais a été complétée, en 2003, par l'adoption d'un [« Encadrement des aides d'État à la construction navale »](#) portant sur des mesures spéciales telles que les aides aux investissements à des fins d'innovation, les aides à la fermeture, les crédits à l'exportation, les aides au développement et les aides à finalité régionale. Au final, si l'industrie européenne de la construction navale parvient encore à détenir quelque 20 % de la capacité mondiale, force est de constater qu'elle est confrontée à de très nombreux défis.

Un groupe consultatif de haut niveau, [« LeaderShip 2015 »](#), a été mis en place en 2003 afin de relever ces défis, et les restructurations qui lui sont liées. Y siègent des chefs d'entreprises, les partenaires sociaux, et des membres de la Commission et du Parlement européen. En 2006-2007, et après de nombreuses années difficiles de tarissement des commandes, les chantiers navals ont connu un véritable « boom » de la construction ([CESA](#), rapport annuel 2007). Mais dès 2008, ils ont été frappés de plein fouet par la crise économique et financière mondiale : effondrement sans précédent de la demande de nouveaux bateaux, de l'ordre de 90 %, et menace sur près de 15 000 emplois dans l'UE.

ACTEURS ET DÉFIS

Premier sous-secteur du Métal à s'organiser en Comité de dialogue social sectoriel (CDSS), la construction navale développe un dialogue social essentiellement tourné vers le lobbying en direction des institutions européennes. Il rassemble, pour les travailleurs, la Fédération Européenne des Métallurgistes (FEM) et, pour les employeurs, la *Community of European Shipyards' Associations* (CESA). L'un des principaux thèmes abordés à ce jour est la formation professionnelle et les qualifications, en vue d'améliorer l'image du secteur auprès des jeunes.

L'initiative « LeaderShip 2015 » lancée en 2003 (voir ci-dessus) préconisait notamment le renforcement du dialogue social dans le secteur de la construction navale, en particulier pour permettre aux industries de ce secteur de répondre aux nouveaux besoins de qualification.

C'est dans ce contexte qu'est créé, en 2003, le Comité de dialogue social sectoriel (CDSS). C'est, à l'époque, le premier CDSS du secteur Métal. Ses objectifs, tels que définis dans son règlement intérieur, sont principalement centrés sur le lobbying auprès des institutions européennes. Il s'agit, pour la CESA et la FEM, de peser sur les débats européens et nationaux, de formuler des recommandations, de surveiller les conséquences des politiques européennes sur le secteur, de surveiller la mise en œuvre de ses avis, lignes directrices et recommandations par les institutions européennes... Le CDSS vise aussi, mais de manière apparemment moins prioritaire, à mener des projets bilatéraux et, le cas échéant, à « incorporer les résultats [du] dialogue dans un accord-cadre européen ».

Les thématiques abordées dans le dialogue social de la construction navale sont, pour l'instant, assez limitées. Il y est essentiellement question de formation professionnelle et de qualifications, notamment en vue d'améliorer l'image du secteur auprès des jeunes et de faire face, de la sorte, aux pénuries de compétences. Les initiatives prises par le CDSS sur ce thème sont les suivantes. De 2003 à 2006, une première [étude](#) est menée en coopération avec l'Université de Brême, sur les chantiers navals en Europe (« Shipbuilding in Europe -West and East- in a Global Context - Structure, Employment, Perspectives », University of Bremen, Institute Labour and Economy). Cette étude est ensuite mise à jour et présentée en avril 2008 lors de la « Semaine des chantiers navals européens » (une première Semaine des chantiers navals avait été organisée par les partenaires sociaux en 2006). Cette Semaine, organisée par les partenaires sociaux, a pour thème *Sea Your Future*. Son principal objectif est de promouvoir l'image du secteur, de ses entreprises et de l'emploi.

C'est dans ce contexte que les partenaires sociaux créent un groupe de travail sur la formation et les qualifications. Ils adoptent, le 6 juin 2008, le tout premier document conjoint (exception faite du règlement intérieur), sous la forme d'une étude sur les ressources humaines intitulée « Changements démographiques et exigences en matière de compétences dans le secteur européen de la construction navale et de la maintenance navale ». Cette étude livre une analyse de la situation et présente les

changements qui devraient intervenir dans le secteur de la construction et de la réparation navale en Europe. L'objectif des partenaires sociaux est d'améliorer les expériences en matière de gestion du personnel. Sur la base des résultats de cette étude, d'autres initiatives et programmes pour la promotion de bonnes pratiques devaient être débattus au sein du CDSS.

Les partenaires sociaux devaient également travailler plus avant sur l'une des caractéristiques de ce secteur : en raison du caractère cyclique de ses activités, comment faire face aux grandes variations de la demande tout en maintenant les qualifications et l'emploi. Une question plus d'actualité que jamais, dans le contexte de crise mondiale.

RÉSULTATS

À ce jour, le champ thématique du dialogue social sectoriel des chantiers navals européens demeure très limité : il n'aborde que la question des ressources humaines. Il reste éloigné des objectifs qui lui étaient assignés dans le règlement intérieur du CDSS. Si du côté syndical, on souhaite voir ce dialogue social se développer, du côté patronal, des divisions internes semblent freiner un tel développement.

Bien que la construction navale ait été le premier secteur « Métal » à créer son Comité de dialogue social sectoriel, ses résultats semblent pour l'instant assez limités. Et ce, tant en termes de thématiques abordées qu'en termes de production de documents conjoints. Seuls deux textes y ont été signés : le règlement intérieur et une étude sur les ressources humaines.

Du côté syndical, la FEM souhaite voir se développer la capacité des partenaires sociaux à adopter des déclarations communes et des positions communes notamment sur les besoins en termes de qualifications et de compétences, mais aussi sur les politiques européennes (en particulier sur le Livre vert de la Commission relative à la [politique maritime](#)). La FEM souhaite également que des discussions soient lancées sur les standards sociaux dans le secteur.

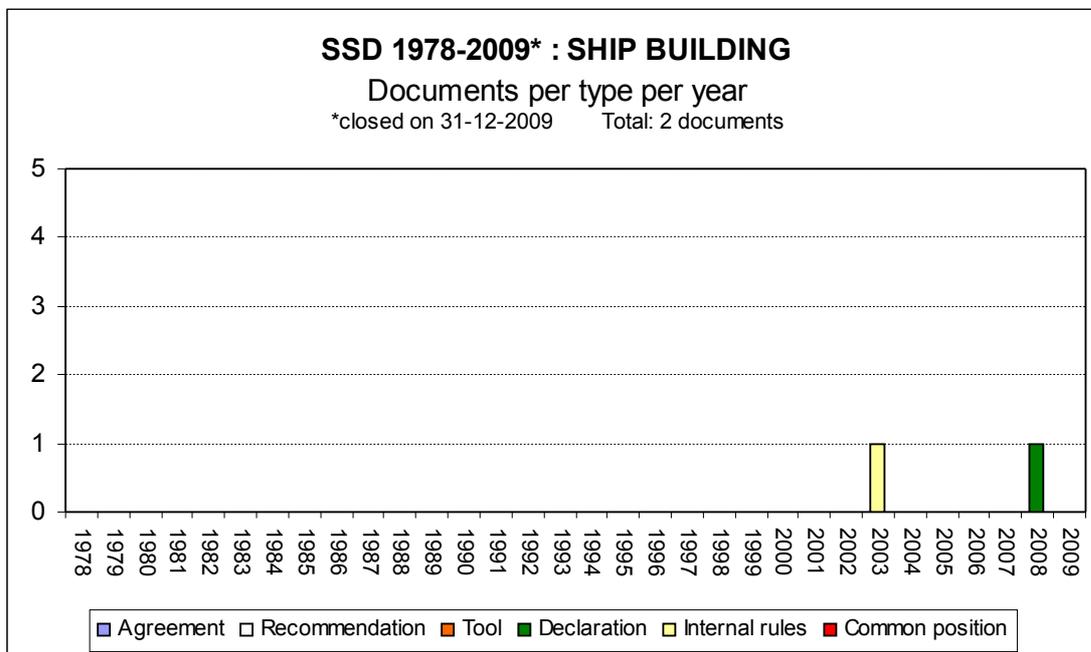
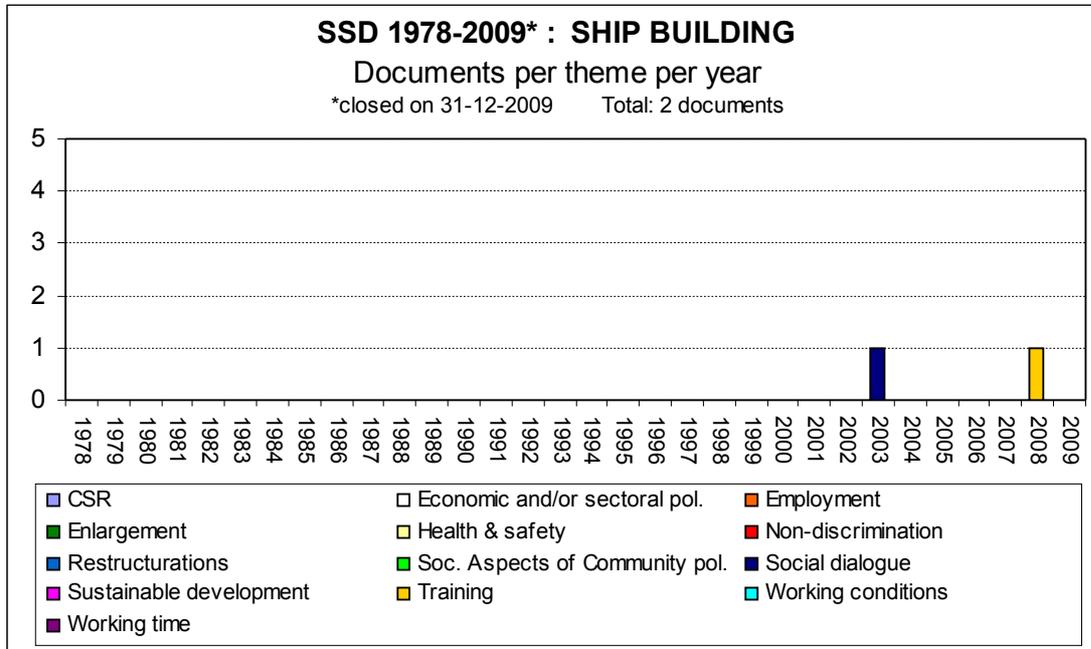
Du côté des employeurs, la CESA semble sujette à des divisions internes sur l'opportunité de mener ou même de poursuivre certaines discussions – par exemple sur une « boîte à outils » concernant des informations sur les bonnes pratiques recensées dans l'UE – au sein du CDSS. La CESA souhaiterait en revanche aborder des thèmes liés aux migrations et à la santé-sécurité sur les lieux du travail.

Un vrai dialogue social dans ce secteur semble donc difficile à mettre en œuvre pour l'instant. Ce qui peut sans doute être lié aux particularités de la construction navale européenne : diversité des entreprises, très forte concurrence internationale, absence (à ce jour) de règles communes de concurrence au niveau international (OCDE), et nécessité pour les entreprises européennes de renforcer leurs spécificités par rapport aux concurrents asiatiques : recherche et développement, innovation, sûreté des navires et aspects environnementaux, etc.

Quoi qu'il en soit, le CDSS est, aujourd'hui, encore loin des objectifs qu'il s'était fixé dans son règlement intérieur de 2003.

TEXTES CONJOINTS

Le dialogue social sectoriel « Construction navale » a donné lieu, depuis 2003, à l'adoption de 2 textes conjoints.



Date	Title	Theme	Type	Adressee
06/06/2008	Changements démographiques et exigences en matières de compétences dans le secteur européen de la construction navale et de la maintenance navale	Formation	Déclaration	Partenaires sociaux européens
17/09/2003	Objectifs et règlement intérieur	Dialogue social	Règlement intérieur	Partenaires sociaux européens