

Prise de position 2025/166

Stratégie maritime européenne pour le secteur de la construction navale : position d'industriAll Europe

La construction et la réparation navales, les équipements marins et les chaînes d'approvisionnement connexes jouent un rôle essentiel dans le paysage industriel et économique de l'Europe. Les chantiers navals et les fabricants d'équipements marins sont également hautement stratégiques pour l'autonomie maritime de l'Europe, l'économie bleue (par exemple pour l'approvisionnement alimentaire et la transition énergétique) et la réalisation des ambitions de l'UE en matière de neutralité climatique.

L'industrie européenne de la construction navale comprend 300 chantiers navals et 22 000 fournisseurs d'équipements et entreprises de services. Elle fournit 576 000 emplois directs et 500 000 emplois indirects, générant une valeur de production cumulée de 125 milliards d'euros. Cela représente 23,8 % de la valeur de production mondiale des technologies maritimes (482,5 milliards d'euros).

Cependant, le secteur est soumis à une pression croissante en raison des tensions géopolitiques, des défis économiques et environnementaux de la montée en puissance rapide des concurrents, en Asie notamment. Afin de préserver l'autonomie stratégique de l'Europe, de promouvoir la résilience industrielle et de garantir la création d'emplois de qualité, industriAll Europe plaide en faveur d'une stratégie maritime européenne solide et prospective.

Analyse politique, économique et sociale du secteur – évaluation d'industriAll Europe

L'industrie de la construction navale revêt une dimension stratégique. Plus de 80 % du commerce extérieur de l'UE et 40 % de son commerce intérieur sont transportés par voie maritime, et la marine marchande européenne contrôle plus de 40 % de la flotte mondiale. Les chantiers navals européens sont des leaders mondiaux dans la construction de navires complexes, les navires de croisière représentant 80 % de leur carnet de commandes. Cette dépendance peut toutefois créer des vulnérabilités, comme la baisse de la demande à laquelle nous avons assisté pendant la crise du COVID-19.

Les dynamiques géopolitiques influencent fortement le secteur maritime mondial. Les tensions autour de la sécurité énergétique et les perturbations de la chaîne d'approvisionnement soulignent la nécessité d'une industrie de la construction navale européenne forte, capable de préserver l'indépendance stratégique et les capacités de défense de l'Europe. IndustriAll Europe préconise de sauvegarder les emplois de qualité restants et de créer de nouveaux débouchés. Pour ce secteur européen et ses travailleurs, il existe de réelles opportunités de jouer un rôle de premier plan en matière de technologies vertes, de navires propres et d'énergie bas carbone.

Le secteur européen de la construction navale se distingue également par ses arsenaux, qui représente un atout stratégique indispensable pour l'Europe. Elle joue un rôle essentiel pour garantir l'autonomie stratégique de l'UE dans le domaine naval en concevant, intégrant et construisant les actifs les plus avancés et les plus coûteux actuellement en service.

La Commission européenne a annoncé en mars 2025 une augmentation des dépenses de défense dans le cadre de l'initiative européenne ReArm. IndustriAll Europe insiste sur le fait qu'une augmentation des dépenses de défense dans le contexte d'austérité ne répondra pas aux défis auxquels l'Europe est confrontée. La sécurité de l'Europe dépend d'une sécurité économique forte, soutenue par une stabilité sociale. Les dépenses de défense effectuées au détriment des ressources consacrées aux objectifs sociaux doivent être évitées à tout prix.

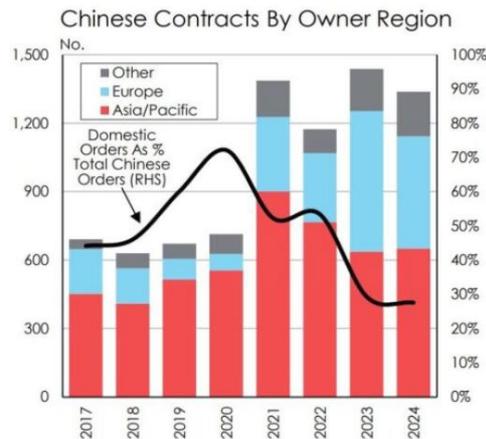
- **Concurrence avec l'Asie**

Le secteur européen de la construction navale, aux prises avec la concurrence des entreprises subventionnées d'Asie, a vu sa part de marché mondiale diminuer. Bien que leaders dans des segments spécialisés tels que les paquebots de croisière et les technologies marines de pointe, les constructeurs navals européens font face à une concurrence acharnée. Cette position doit être la base d'un renouvellement industriel, mais elle ne peut pas être le seul moteur de l'avenir.

Les économies asiatiques, en particulier la Chine, la Corée du Sud et le Japon, ont consolidé leur suprématie dans la construction navale mondiale grâce à des politiques industrielles agressives, à d'importantes subventions publiques et à des investissements stratégiques. Leur approche souligne la nécessité d'une stratégie maritime européenne qui instaure des conditions de concurrence équitables tout en favorisant l'innovation, le développement durable, les emplois de qualité et la concurrence loyale.

Depuis 2000, la Chine et la Corée du Sud sont devenues des acteurs importants, mettant l'UE au défi par le biais d'aides d'État massives, d'un acier subventionné et d'un accès au financement facilité, mais aussi par des exigences de contenu local favorisant la production nationale et d'autres formes de protectionnisme. En 2024, le carnet de commandes mondial a été principalement alimenté par la croissance continue de l'industrie chinoise de la construction navale qui, cette même année, s'est emparée de plus de 60 % des nouveaux contrats.

À l'inverse, [l'aide européenne à la construction navale a été supprimée en 2003](#)¹, plaçant l'Europe en situation de désavantage concurrentiel. Actuellement, les armateurs européens passent principalement commande en dehors de l'Europe pour bénéficier de coûts plus bas, aggravant les problèmes auxquels l'industrie européenne est confrontée. En outre, l'inefficacité des cadres de l'OMC² et l'absence d'instruments de défense commerciale de l'UE applicables à la construction navale (des mesures antidumping, par exemple) ont créé **un écart de prix de 30 à 40 % entre les navires européens et asiatiques**, encourageant les pratiques de distorsion auxquelles se livre la concurrence.³



Source : Clarksons Research

- **Défis sociaux**

Le secteur de la construction navale présente un important potentiel de croissance économique, mais il est également confronté à des défis urgents en matière de changement climatique. Pour exploiter ce potentiel économique tout en gérant la double transition, il va falloir relever une série de **défis dans les domaines social et de l'emploi**. À elle seule, la politique industrielle ne va pas suffire à la tâche ; il sera essentiel de disposer de travailleurs possédant les qualifications requises pour garantir au secteur un avenir prospère et écologique.

Les risques sociaux liés aux industries maritimes ne sont pas répartis uniformément. Dans certains pays, les ressources permettant de faire respecter des normes de sécurité strictes manquent souvent, ce qui entraîne des risques plus élevés pour les travailleurs dans ces régions (régions de l'est et du sud). Les taux de roulement élevés que connaît ce secteur peuvent également faire obstacle à un engagement continu en faveur de meilleures conditions de travail. Les travailleurs de régions exposées à des phénomènes météorologiques extrêmes ou à l'élévation du niveau de la mer courent des risques supplémentaires (à titre d'exemple : le climat espagnol comparé à celui de la Finlande). Les régions périphériques et maritimes sont également très dépendantes des industries maritimes. Une incapacité à s'adapter et à faciliter la transition pourrait mettre en péril non seulement ce secteur spécifique, mais aussi l'ensemble des économies locales.

¹ Remplacée par l'Encadrement des aides d'État à la construction navale (2003/C 317/06), conçu pour réglementer et limiter la manière dont les États membres de l'Union européenne peuvent apporter un soutien financier à leurs industries de construction navale. S'il visait à prévenir les distorsions du marché intérieur européen, il n'était pas suffisant pour faire face à la forte concurrence des pays non membres de l'UE, qui subventionnent largement leur secteur de la construction navale.

² Le mandat étendu de l'OMC et son pouvoir exécutoire limité, combinés au caractère stratégique de la construction navale, par nature dépendante des subventions, entravent sa capacité à réglementer efficacement ce secteur.

³ Manifeste de SEA Europe

La sous-traitance pratiquée dans le secteur de la construction navale découle principalement de la complexité, de la spécificité et de l'envergure de ses activités. La construction navale requiert des compétences et une expertise variées qui s'étendent de l'ingénierie mécanique aux systèmes électriques, en passant par l'aménagement intérieur et les matériaux de pointe. Faire appel à la sous-traitance permet au secteur de tirer parti d'une expertise de niche qui n'est souvent pas disponible en interne. La sous-traitance vers des régions où le coût de la main-d'œuvre est moins élevé est une pratique courante qui permet de réduire les coûts globaux mais elle affaiblit les compétences en Europe. Elle peut donner lieu à des pratiques de travail fragmenté, les travailleurs des entreprises de sous-traitance ainsi que les travailleurs détachés recevant parfois des salaires inférieurs, moins d'avantages sociaux ou des conditions de sécurité insuffisantes par rapport aux salariés internes à l'entreprise. Il est essentiel de s'attaquer à ces problèmes pour garantir des conditions de travail équitables sur l'ensemble du secteur. L'objectif est de développer les compétences des travailleurs mais également de sécuriser leurs emplois, et non de créer des réserves de travailleurs dans lesquelles les employeurs peuvent puiser en cas de besoin.

Stratégie maritime européenne

À l'échelle mondiale, le secteur est marqué par des distorsions de concurrence et des pratiques commerciales déloyales qui ont nui à l'industrie européenne de la construction navale. Par ailleurs, contrairement aux autres grandes économies dotées d'un important secteur des technologies maritimes (la Chine, le Japon, la Corée du Sud et les États-Unis, par exemple), **l'UE n'applique pas de politiques sectorielles spécifiques et n'accorde aucun soutien particulier à son secteur stratégique des technologies maritimes**. L'adoption de politiques dites horizontales par la Commission européenne s'accompagne de disparités considérables qui exposent le secteur des technologies maritimes à des risques importants. C'est pourquoi il est nécessaire de mettre en place une stratégie maritime globale pour ce secteur.

Contexte

Compte tenu du contexte politique et économique auquel le secteur est confronté, la présidente de la Commission européenne, Ursula von der Leyen, a présenté, en décembre 2024, les initiatives clés pour le secteur des transports de l'UE. Les deux initiatives clés consisteraient à développer une nouvelle stratégie industrielle maritime visant à renforcer la compétitivité, la durabilité et la résilience du secteur manufacturier maritime européen, étayée par un nouveau plan d'investissement dans les transports durables.

IndustriAll Europe soutient une stratégie assortie d'un plan d'investissement industriel intégré. Elle demande également que des conditionnalités sociales et une forte implication des syndicats y soient rattachées afin de favoriser un avenir résilient, équitable et durable pour l'industrie européenne et des emplois de qualité. Ne pas agir pourrait entraîner des risques importants pour la sécurité économique et menacer l'autonomie stratégique et la souveraineté technologique de l'Europe.

- **Politique industrielle**

Un environnement concurrentiel équitable à l'échelle mondiale représente une condition essentielle pour le secteur européen des technologies maritimes. Le secteur maritime européen ne s'est pas vraiment

remis de la crise consécutive à la pandémie de COVID-19. Il n'a pas reçu le même soutien que les économies asiatiques et reste désavantagé par rapport à ses concurrents.

L'Europe devrait adopter des exigences de « Made in Europe » et lier les instruments financiers de l'UE à des conditionnalités afin de garantir que l'argent des contribuables européens soutienne les investissements au sein de l'Europe. Cette approche permettrait d'éviter que des fonds soient utilisés pour des projets tels que la construction ou la modernisation de navires dans des chantiers navals asiatiques, surtout lorsque ces navires sont destinés à un usage européen.

Le financement de l'UE doit donner la priorité aux projets qui profitent directement à la construction navale européenne, qui favorisent la création d'emplois de qualité et qui s'alignent sur les objectifs stratégiques par le biais de mécanismes transparents. Ainsi, des incitations financières pourraient être accordées aux armateurs pour encourager la construction et la modernisation de leurs navires en Europe. Ces incitations pourraient contribuer à combler l'écart de prix entre les chantiers navals européens et asiatiques, en offrant par exemple des avantages fiscaux dans le cadre d'un régime européen harmonisé. Pour garantir une concurrence loyale au sein du marché intérieur de l'UE, ces mesures devraient être mises en œuvre de manière uniforme dans les États membres, sous la supervision et l'approbation/le contrôle de la Commission européenne, afin d'éviter les distorsions et d'assurer le respect des réglementations européennes.

- **Offshore**

En Europe, les activités offshore et la construction navale sont étroitement interconnectées, ces deux industries s'appuyant sur des compétences, des infrastructures et des technologies complémentaires. L'industrie offshore, qui comprend l'énergie éolienne offshore et l'exploration pétrolière et gazière, s'appuie sur des navires spécialisés, tels que les navires de ravitaillement de plateformes (PSV), les navires d'installation d'éoliennes (WTIV) et les navires transporteurs de charges lourdes. Ces navires sont souvent construits par des chantiers navals européens. Ces derniers jouent un rôle crucial dans la conception et la construction de navires adaptés aux besoins spécifiques du secteur offshore, en garantissant une sécurité de pointe, une efficacité opérationnelle et le respect des normes environnementales. Étant donné que les chantiers navals européens ont acquis une solide réputation dans la construction de navires de premier plan à la pointe de la technologie, et compte tenu de la transition vers les énergies renouvelables, cette part de marché est une opportunité pour l'industrie européenne de la construction navale.

- **Conditionnalités sociales**

La stratégie maritime européenne doit se conformer aux objectifs de la stratégie industrielle de l'UE pour permettre de gérer avec succès la double transition tout en rendant l'industrie navale européenne plus résiliente, avec comme boussole un programme de création d'emplois industriels de qualité. Elle doit également respecter et protéger les droits sociaux, les droits des travailleurs et les droits syndicaux, et soutenir la création d'emplois de qualité, l'équité, la transition juste et la convergence sociale ascendante. Le recours aux conditionnalités sociales⁴ dans un large éventail de politiques du marché intérieur, depuis

⁴ En juin 2024, le Comité exécutif de la CES concluait que « les conditionnalités sociales devraient promouvoir des emplois de qualité. Selon la définition de la CES, cela signifie qu'il convient de promouvoir (i) la négociation collective, (ii) le plein respect des droits des travailleurs et des syndicats, (iii) des salaires équitables, (iv) la sécurité du travail et protection sociale, (v) la formation sans frais et pendant le temps de travail, (vi) de bonnes conditions de travail, (vii) la santé et la sécurité au travail, (viii) l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée, (ix) l'égalité et la non-discrimination. »

les instruments de financement jusqu'aux aides publiques, pourrait contribuer à créer des avantages pour l'économie, les emplois de qualité et l'environnement.

Le nouveau plan d'investissement dans les transports durables devrait inclure des conditionnalités sociales obligatoires en tant que partie intégrante de ce plan ambitieux. L'[Inflation Reduction Act](#) (IRA) de 2022 devrait être considérée comme une bonne pratique à adopter dans la législation européenne. Cette loi américaine sur la réduction de l'inflation contient plusieurs conditionnalités sociales, c'est-à-dire des exigences visant à promouvoir des objectifs sociaux associées aux objectifs économiques et environnementaux. Elle prévoit que, pour bénéficier de crédits d'impôt majorés, les projets doivent payer les salaires en vigueur et employer un certain pourcentage d'apprentis, ce qui garantit une rémunération équitable et le développement de la main-d'œuvre. Toutefois, elle spécifie qu'un certain pourcentage des composantes du projet doit être d'origine nationale, ce qui favorise la production et la création d'emplois aux États-Unis. En prenant exemple sur cette législation, le nouveau plan d'investissement dans les transports durables de l'UE devrait comporter une référence claire aux conditionnalités sociales afin de garantir que les investissements publics favorisent les emplois de qualité, l'égalité de genre et les droits des travailleurs.

La nouvelle stratégie maritime de l'UE doit souligner l'importance du dialogue social et de la négociation collective et doit garantir des droits efficaces et effectifs à l'information, à la consultation et à la participation des travailleurs. Des données probantes⁵ montrent que, parmi les principaux atouts de l'écosystème de la mobilité permettant de gérer la transition, on retrouve effectivement le dialogue social, la négociation collective et la participation des travailleurs à la mise en œuvre de la transformation industrielle.

La nouvelle stratégie doit mentionner la directive européenne sur le devoir de vigilance des entreprises en matière de durabilité, qui pourrait améliorer considérablement l'équité des pratiques de sous-traitance dans le secteur de la construction navale en promouvant une conduite responsable et transparente des entreprises tout au long des chaînes d'approvisionnement.

Pour les travailleurs du secteur de la construction navale, il est essentiel d'intégrer leurs besoins et leurs intérêts dans le nouveau plan d'investissement dans les transports durables en vue de favoriser une transition juste. En intégrant les travailleurs au cœur du plan d'investissement de l'UE pour les transports durables, le secteur de la construction navale peut réaliser une transformation verte et équitable qui ne laisse personne pour compte.

- **Détachement des travailleurs**

La question des travailleurs détachés, en particulier dans le secteur de la construction navale, constitue une interrelation critique entre la mobilité de la main-d'œuvre au sein de l'UE, les normes d'emploi et la compétitivité industrielle. Le détachement des travailleurs représente à la fois une opportunité et un défi. Cette notion recouvre un processus par lequel un salarié est envoyé par son employeur dans un autre État membre de l'UE pour y effectuer un service sur une base temporaire. Comme le décrit la Commission européenne, il se déroule dans différents contextes, y compris dans le cadre de contrats de services, de détachements intragroupe ou de mises à disposition par l'intermédiaire d'agences de travail intérimaire.

⁵ Rapport « Parcours de transition pour la mobilité »

Cette pratique est particulièrement répandue dans le secteur de la construction navale, où la demande de main-d'œuvre hautement spécialisée et flexible entraîne souvent des mouvements transfrontaliers de travailleurs.

La [directive sur le détachement de travailleurs](#) et ses amendements en vertu de la [directive 2018/957/UE](#) fixent le cadre juridique qui régit les droits des travailleurs détachés au sein de l'UE. Parmi les dispositions clés se trouvent l'égalité de rémunération et de conditions, l'emploi intérimaire, les obligations administratives et la lutte contre l'exploitation. Bien que le cadre législatif vise à soutenir les droits des travailleurs, des pratiques irrégulières persistent, sapant l'intention de la directive. Les employeurs se livrent fréquemment à une recherche du régime le plus favorable et exploitent les différences entre les législations nationales du travail afin de réduire les coûts en appliquant des conditions inférieures à celles prescrites dans l'État membre d'accueil. Les disparités salariales importantes entre les États membres qui envoient et ceux qui reçoivent des travailleurs détachés créent des difficultés supplémentaires et violent le principe de l'égalité de rémunération pour un même travail⁶ sur le même lieu. Par exemple, les travailleurs détachés originaires d'États membres où les salaires sont moins élevés peuvent être contraints d'accepter une rémunération inférieure au minimum légal du pays d'accueil, celui-ci pouvant être supérieur à leur salaire d'origine. S'attaquer à ces disparités et à ces abus pourrait garantir que les travailleurs détachés soient traités équitablement et bénéficient des mêmes protections que les travailleurs locaux. Améliorer l'application de la législation, promouvoir la négociation collective et garantir des salaires équitables sont autant d'aspects qui peuvent contribuer à combler ces écarts.

La non-conformité administrative est un autre problème important, les employeurs ne respectant pas les exigences de déclaration ou autres obligations, ce qui complique davantage la surveillance réglementaire. L'exploitation au travail reste une préoccupation urgente. Les cas de faux travail indépendant et d'autres pratiques d'exploitation dans le cadre du détachement continuent de nuire aux travailleurs vulnérables, d'aggraver les inégalités et d'entraver la concurrence équitable.

La stratégie maritime de l'UE doit aborder la question des travailleurs détachés, car cette pratique est fondamentalement liée aux industries de la construction navale et maritimes. Le secteur de la construction navale dépend d'une main-d'œuvre hautement qualifiée et mobile afin de pouvoir répondre à la demande en travailleurs spécialisés. Les travailleurs détachés sont utiles pour garantir la capacité d'adaptation du secteur, mais leurs droits et leurs conditions de travail doivent être préservés. Les pratiques irrégulières, telles que la sous-enchère salariale et la recherche du régime le plus favorable par les employeurs, faussent la concurrence équitable entre États membres et entreprises. Non seulement ces pratiques portent atteinte aux entreprises qui respectent les règles, mais elles déstabilisent également le marché unique. L'application correcte de la directive sur le détachement des travailleurs est essentielle à l'uniformisation des conditions de concurrence et à la préservation de l'intégrité du marché intérieur européen.

Le secteur maritime est également confronté à des défis à long terme, tels que la pénurie de main-d'œuvre et le vieillissement de la population active. Pour attirer et retenir les talents, le secteur doit offrir des conditions de travail décentes, des emplois de qualité et des salaires compétitifs qui vont accroître son attractivité.

⁶ [Action de l'UE en faveur de l'égalité de rémunération](#)

Cette question n'est pas un simple ajustement technique, elle est liée aux valeurs européennes d'équité et de solidarité et à l'aboutissement d'un marché unique qui protège les travailleurs tout en favorisant la compétitivité. L'identité de l'UE est ancrée dans la justice sociale, la dignité humaine et la solidarité. Ces valeurs fondamentales sont mises à mal dès lors que les travailleurs détachés des secteurs de la construction navale et maritime sont exploités. Donner la priorité aux droits des travailleurs dans la stratégie maritime de l'UE permettra de s'attaquer à l'exploitation des travailleurs détachés, avec pour effet non seulement de préserver la dignité individuelle, mais aussi de renforcer la résilience du secteur maritime dans son ensemble.

- **Travailleurs migrants**

Les travailleurs migrants et les travailleurs détachés sont des concepts apparentés dans le contexte plus large de la mobilité de la main-d'œuvre, mais ils diffèrent en termes de statut juridique et de droits et en fonction du cadre dans lequel ils opèrent.

Les **travailleurs migrants** sont des personnes qui se déplacent d'un pays à l'autre, généralement sur le long terme ou de manière permanente, pour chercher un emploi. En règle générale, leur relation de travail est établie directement dans le pays d'accueil. Étant donné qu'ils s'intègrent au marché du travail local, les travailleurs migrants sont généralement couverts par la législation du travail du pays d'accueil, qui recouvre également les lois sur le salaire minimum, la sécurité sociale et d'autres protections.

Les **travailleurs détachés**, comme expliqué plus haut, sont des salariés envoyés temporairement par leur employeur dans un autre État membre de l'UE pour y effectuer une prestation de service dans des conditions spécifiques. Leur relation de travail avec leur employeur se poursuit dans le pays d'origine et ils sont couverts par la directive sur le détachement de travailleurs.

Ces deux catégories occupent une place importante dans la construction navale, où la demande de main-d'œuvre spécialisée ou flexible est élevée. Et ces deux groupes sont vulnérables à l'exploitation. Mais les travailleurs détachés sont particulièrement exposés aux pratiques irrégulières, telles que la recherche du régime le plus favorable et le faux travail indépendant, en raison de leur statut temporaire et du double environnement réglementaire (pays d'accueil et pays d'origine).

- **Emplois industriels de qualité⁷**

Les emplois de qualité sont essentiels et devraient être au cœur de la stratégie maritime de l'UE, car ils favorisent l'égalité, stimulent la création de valeur pour une prospérité relative, préservent la dignité de tous par le travail et renforcent les systèmes démocratiques. Les emplois de mauvaise qualité sont lourds de conséquences, tant pour les travailleurs que pour les employeurs et la société. Ils peuvent nuire à la santé et au bien-être, perpétuer la pauvreté des travailleurs et des enfants, renforcer les inégalités de genre sur le marché du travail et au-delà, et limiter les possibilités de mobilité professionnelle et sociale. Qui plus est, ils peuvent diminuer l'attractivité du secteur en entravant sa capacité à attirer et à retenir les talents.

⁷ Pour en savoir plus : [Policy Brief relatif aux emplois de qualité](#)

- **Perfectionnement et reconversion professionnels**

Les professions, les emplois et l'ensemble du monde du travail évoluent beaucoup plus rapidement que prévu du fait de l'accélération de la double transformation. Il est devenu urgent de proposer des enseignements et des formations qui permettent la reconversion professionnelle et le renforcement des compétences afin de préparer les travailleurs aux emplois d'un secteur en mutation. Chaque travailleur doit avoir droit à une formation de qualité et à l'apprentissage tout au long de la vie. Pour industriAll Europe, la formation et l'apprentissage tout au long de la vie, dont font partie le développement et le perfectionnement des compétences, sont des priorités à long terme. Cependant, le défi de la formation auquel nous sommes confrontés aujourd'hui est sans précédent, car nous devons former plus de personnes que jamais, à une vitesse beaucoup plus soutenue. Les secteurs de la technologie et de l'équipement maritimes et de l'énergie offshore ne sont pas épargnés.

Le parcours de transition pour l'écosystème de la mobilité ne prend pas en considération les défis sectoriels spécifiques auxquels le secteur est confronté. Toutefois, il est apparu que le principal défi rencontré par l'écosystème de la mobilité est l'ampleur de l'adaptation des emplois actuels, induite par la transition verte et numérique ainsi que par la concurrence internationale. L'écosystème est également marqué par le vieillissement de la main-d'œuvre : dans l'industrie de la construction navale, le pourcentage de la main-d'œuvre âgée de plus de 50 ans est d'environ 40 %. Des stratégies et des actions globales et ciblées qui permettent de reconvertir et de perfectionner les compétences des travailleurs, en particulier celles des personnes les plus touchées par la double transition, dont les personnes en situation de vulnérabilité, devraient constituer un élément central de la nouvelle stratégie maritime.

La pénurie de main-d'œuvre qualifiée, associée à une diminution de l'attrait du secteur, constitue déjà un défi pour le secteur de la construction navale, la pénurie de compétences à grande échelle étant en outre exacerbée par l'inadéquation entre les qualifications des travailleurs et le lieu où ils se trouvent. Les profils qualifiés dans les technologies avancées sont rares, l'industrie étant confrontée à une forte concurrence de la part d'autres secteurs. L'ampleur du défi que représente l'adaptation de la main-d'œuvre en mobilité aux compétences nécessaires à la transition est considérable. Pour mener cette tâche à bien de manière efficace, l'industrie doit également surmonter certains obstacles sociaux et dépasser certaines mentalités culturelles à l'égard de l'éducation et de l'apprentissage tout au long de la vie, et veiller à ce que la main-d'œuvre soit impliquée et dispose de suffisamment de capacités, d'opportunités et de soutien pour développer ces compétences et apprendre de nouvelles techniques.

Le secteur peut également élaborer des stratégies pour améliorer l'attractivité des emplois qu'il propose, la transmission des connaissances et la rétention des talents. **L'amélioration des conditions de travail et de la qualité des emplois** est la clé de l'attraction de nouveaux talents. Le secteur doit également lutter contre certains stéréotypes afin d'améliorer la participation des femmes dans la population active.

Conclusion

La stratégie maritime de l'UE représente une opportunité unique de renforcer le secteur de la construction navale en Europe, de soutenir ses travailleurs et de préserver l'autonomie stratégique du continent. IndustriAll Europe appelle les décideurs politiques à donner la priorité aux investissements industriels assortis de conditionnalités sociales, à faire respecter les normes sociales et à relever les défis auxquels le secteur est confronté avec ambition et détermination. Seule une telle démarche nous permettra de garantir que l'Europe reste un leader mondial dans les industries maritimes, tout en créant des emplois de qualité et en favorisant une croissance durable. De bonnes relations industrielles sont également importantes pour que l'industrie de la construction navale retrouve son attrait, le secteur étant confronté à une pénurie généralisée de main-d'œuvre qualifiée.

Revendications d'industriAll Europe envers les décideurs politiques :

- La reconnaissance de la construction navale en tant que secteur stratégique dans le cadre de la politique industrielle de l'UE, et donc la nécessité d'inclure la construction navale dans la stratégie maritime de l'UE et le plan d'investissement dans les transports durables.
- Le plan d'investissement dans les transports durables doit être axé sur le développement d'infrastructures pour carburants alternatifs, la construction de navires à zéro émission nette et la modernisation des navires existants.
- Il est essentiel de sécuriser, à l'échelle européenne, les chaînes d'approvisionnement en composants et matériaux énergétiques critiques afin de renforcer la souveraineté énergétique et de réduire la dépendance vis-à-vis des sources extérieures.
- Nous demandons davantage de fonds pour les programmes de recherche et de développement aux niveaux européen et national, spécifiques au secteur de la construction navale.
- Il est crucial d'investir dans les infrastructures existantes, y compris les infrastructures portuaires, afin de réussir l'adaptation et la double transition.
- La concentration régionale doit être prise en compte sous forme d'ajustement des investissements aux besoins spécifiques de chaque région.
- Mettre en place des programmes visant à soutenir l'apprentissage tout au long de la vie et le développement des compétences à l'échelle de l'UE.
- Allouer un financement dédié à des initiatives de développement et de perfectionnement professionnels liées aux technologies maritimes émergentes et aux pratiques écologiques.
- Introduire des règles contraignantes subordonnant le financement de l'UE au respect des normes sociales et du travail.
- Renforcer les mécanismes de contrôle pour garantir le respect des normes sociales et du travail.
- Imposer des obligations de vigilance plus strictes aux agences de sous-traitance.
- Les conditionnalités sociales doivent être au cœur de toute stratégie maritime de l'UE et du plan d'investissement dans les transports durables, afin de garantir que les investissements

publics favorisent les emplois de qualité, l'égalité des genres et les droits des travailleurs (comme l'ont fait les États-Unis avec l'IRA).

- Des conditionnalités sociales obligatoires pour tout financement public dans le secteur maritime.
- Les entreprises qui reçoivent de l'argent de l'UE doivent mettre en place des politiques sociales, telles que des plans de formation et une amélioration de la protection sociale des travailleurs. De cette manière, les travailleurs bénéficieront eux aussi des investissements reçus par leur entreprise.
- Des incitations financières adaptées au secteur de la construction navale pour garantir la compétitivité européenne.
- Les fonds publics doivent être subordonnés aux normes sociales de l'UE, garantissant des conditions de travail décentes sur l'ensemble du secteur et de la chaîne de valeur.
- L'investissement dans des chantiers navals plus écologiques doit inclure de meilleures mesures de sécurité, telles que des équipements modernes et une exposition réduite aux matériaux toxiques comme l'amiante et les métaux lourds.
- La politique maritime de l'UE doit imposer le respect des conventions collectives de travail (CCT) en tant que pierre angulaire des relations de travail, en protégeant les droits des travailleurs et en encourageant le dialogue social.
- Retour sur investissement : une entreprise recevant des fonds de l'UE doit investir sur le territoire européen pour préserver la compétitivité de l'UE, et créer des emplois de qualité afin de préserver la capacité de l'UE.
- Les États membres doivent renforcer les mécanismes d'application afin de garantir le respect de la directive sur le détachement des travailleurs. Cela comprend des inspections rigoureuses, des sanctions en cas de non-respect et une coopération transfrontalière.
- IndustriAll Europe plaide pour des politiques qui s'attaquent aux disparités salariales entre les États membres et favorisent la convergence des niveaux de vie et de travail dans l'ensemble de l'UE.
- Développer un système global de reconnaissance des qualifications.
- Garantir une normalisation des programmes de formation.

Revendications d'industriAll Europe envers les employeurs :

- Des programmes visant à garantir que les travailleurs participent à la transition numérique afin d'éviter que l'automatisation n'entraîne des pertes d'emploi.
- La mise en œuvre de stratégies permettant de lutter contre certains stéréotypes afin d'améliorer la participation des femmes dans la population active.
- Des incitations au maintien et à la reconversion des talents : de emplois industriels de qualité.
- Le développement de parcours de formation de qualité en adéquation avec les compétences requises.

- La mise en place d'un programme de transition d'un emploi à l'autre pour les travailleurs fortement impliqués dans la transition.
- La promotion et le renforcement des systèmes de négociation collective et de la couverture des conventions collectives.
- Redoubler d'efforts de toute urgence pour élaborer des stratégies exhaustives en matière de compétences et des mesures de soutien afin de s'assurer que tous les talents sont couverts et promus.
- Investir dans la formation et l'éducation de qualité pour les travailleurs.
- Encourager et faciliter la mobilité entre secteurs grâce à la reconnaissance des qualifications.
- Les systèmes normalisés de formation et de certification doivent conduire à une pleine reconnaissance des qualifications sans aucun coût pour les travailleurs.
- Promouvoir l'accès des travailleurs au développement et au perfectionnement des compétences ainsi qu'à la formation continue.
- Intégrer un droit effectif à la formation pour chaque travailleur. Cela signifie que la formation doit être accessible pendant les heures de travail et gratuite pour les travailleurs.