

**CONSEIL
GROUPE DE TRAVAIL SUR LA CONSTRUCTION NAVALE**

CONSTRUCTION NAVALE : POLITIQUE SUIVIE PAR LE JAPON DEPUIS 2001

(Note du Japon)

Le présent document établi par le Ministère de l'aménagement du territoire, des infrastructures et des transports du Japon (Ministry of Land, Infrastructure and Transport) sera examiné à la première séance de l'Atelier avec les économies non-membres sur les politiques de construction navale qui aura lieu les 18 et 19 décembre 2006.

Contact : Division de la politique structurelle, M. Danny Scorpecci. tél. : +33 1 45 24 94 33 ;
fax : +33 1 44 30 62 57 ; e- mail : danny.scorpecci@oecd.org

**JT03219649
TA 79348 : 27/11/06 - 13/12/06**

Document complet disponible sur OLIS dans son format d'origine
Complete document available on OLIS in its original format

CONSTRUCTION NAVALE : POLITIQUE SUIVIE PAR LE JAPON DEPUIS 2001

1. Orientation de la politique de construction navale

1. Le commerce mondial est essentiellement tributaire des transports maritimes, qui jouent un rôle vital pour le bon fonctionnement de l'économie mondiale. Ce rôle est absolument crucial pour le commerce intérieur et international du Japon qui est une nation insulaire. L'industrie de la construction navale, qui permet au Japon de construire les navires de marine marchande dont il a besoin pour assurer ses transports maritimes, joue donc un rôle important pour ce pays.

2. Cette industrie a joué un rôle tout à fait prédominant sur le marché mondial de la construction navale pendant près d'un demi-siècle et nous estimons qu'elle a contribué au progrès des transports maritimes et au développement économique mondial.

3. Si la plupart des industries manufacturières japonaises ont augmenté la part de leur production localisée à l'étranger, la construction navale est l'une des rares industries dont la production reste près de 100 % japonaise. D'autres pays grands constructeurs navals comme la Corée et la Chine devraient améliorer encore leur compétitivité, et l'on peut craindre qu'un retournement de la demande mondiale de construction navale ne provoque un déséquilibre de l'offre et de la demande.

4. Au plan national, de très nombreux travailleurs et ingénieurs qualifiés s'approchent de l'âge de la retraite, et l'effet négatif attendu sur le niveau des compétences et d'expertise est tout à fait préoccupant.

5. C'est dans cette conjoncture difficile que l'industrie japonaise de construction navale a ressenti la nécessité de se redéfinir elle-même comme un secteur *gagnant* et de définir une stratégie propre à lui assurer un avantage concurrentiel durable. Il était également nécessaire de passer en revue l'environnement actuel des entreprises et le système réglementaire applicable à l'industrie.

6. Compte tenu de ces différents éléments, nous avons défini des lignes d'orientation stratégiques pour la politique à suivre à l'égard de la construction navale, qui ont été diffusées sous forme de « *Recommandations formulées par une conférence sur une stratégie concurrentielle pour l'industrie de la construction navale* » en juin 2003.

7. On trouvera ci-dessous la synthèse du rapport final de cette conférence intitulé : Perspectives d'avenir et stratégie de l'industrie japonaise de construction navale : Les nouveaux défis du 21^e siècle.

Les impératifs de l'industrie de la construction navale

8. Le Japon, en tant que nation insulaire, doit préserver une industrie de construction navale capable de construire des navires pour répondre à ses besoins dans les domaines des échanges, de la pêche ainsi que de la sécurité maritime.

9. L'industrie japonaise de construction navale doit prendre la tête de l'innovation technologique et contribuer au progrès des transports maritimes ainsi qu'au développement d'un système de transports maritimes respectueux de l'environnement.

10. L'industrie japonaise de construction navale doit garantir sa viabilité économique à long terme afin de préserver sa base de production nationale.

(1) *Perspectives d'avenir*

11. Afin de doter l'industrie japonaise de construction navale des bases nécessaires pour lui permettre de jouer un rôle central dans les transports maritimes et la construction navale au niveau mondial, elle doit :

1. Préserver des capacités de construction navale nationales équivalant à un tiers de la demande du marché mondial.
2. Se doter de compétences techniques voulues pour prendre la tête des industries mondiales de transports maritimes et de construction navale.

Objectif : 2010

(2) *Stratégie d'ensemble : mesures et moyens à prendre à ces fins*

1. Amélioration de l'environnement concurrentiel
 - Adoption d'une politique nationale de construction navale propre à améliorer cet environnement.
 - Instauration de conditions de fonctionnement équitables et concurrentielles sur le marché mondial.
2. Renforcer l'ensemble des facteurs de compétitivité en privilégiant la construction des navires les plus demandés sur le marché par la recherche d'économies d'échelle ; améliorer la technologie de production ; raccourcir les délais de construction ; augmenter les effectifs de travailleurs qualifiés et expérimentés.
3. Promouvoir une nouvelle approche en matière de recherche et de développement, par la constitution d'un pôle maritime japonais d'excellence mondiale regroupant des universités, des instituts de recherche, des sociétés de classification, le secteur des transports maritimes, le secteur d'équipement des navires, etc.

2. Politiques à suivre pour mener à bien la stratégie dans les domaines énumérés ci-dessus

12. Pour mener à bien les actions définies ci-dessus, le Japon doit définir différentes politiques, notamment en matière de développement des ressources humaines.

Programme d'aide en faveur du développement des ressources humaines

13. L'industrie japonaise de construction navale a réussi à conserver près de 100 % de ses capacités de production sur le sol japonais, tout en conservant une position de leader dans le monde pendant un demi-siècle. Ces dernières années, le Japon a rivalisé avec la Corée pour la place de premier constructeur naval mondial. Aucune autre industrie japonaise n'est dans une situation comparable. L'un des plus grands atouts compétitifs des chantiers navals japonais est l'excellence de sa main-d'œuvre. Aux stades de fabrication, où il est difficile d'automatiser entièrement les lignes de production, des travailleurs qualifiés très expérimentés capables de faire preuve de jugement et d'évaluer les situations sont des atouts extrêmement précieux.

14. Pendant la récession subie par l'industrie de construction navale après la crise pétrolière des années 70, les chantiers navals ont cessé de recruter des travailleurs qualifiés, et aujourd'hui, près de la moitié d'entre eux sont âgés de plus de 50 ans, tandis que la proportion de travailleurs qualifiés âgés de 30 ans dépasse tout juste 10 %. La pyramide des âges est donc très déséquilibrée. Au cours de la prochaine

décennie, l'industrie devrait subir le plus vaste bouleversement générationnel jamais observé. Sans une action déterminée, le niveau de qualifications du personnel de fabrication pourrait se dégrader rapidement et l'industrie pourrait voir reculer sa compétitivité mondiale.

15. Il est nécessaire de faciliter le transfert de compétences en assurant une bonne formation aux effectifs à chaque étape de leur carrière, grâce à l'organisation de cours en salle de classe et de sessions de formation professionnelle pour les nouveaux recrutés, ainsi que de sessions de formation spécialisée pour les ouvriers moyennement qualifiés. Il est aussi nécessaire d'élaborer une base de données sur les ressources humaines et de faire pleinement appel aux travailleurs qualifiés âgés comme formateurs pour assurer le transfert de compétences.

16. C'est en avril 2004 qu'a été fondé le Centre de formation professionnelle de la construction navale, au sein de la CAJS (Association coopérative des constructeurs navals japonais), en partenariat avec d'autres associations de secteurs connexes. Le Centre a commencé à mettre au point du matériel de formation et à mettre en place des équipements nécessaires pour assurer les actions de formation à mener dans les centres régionaux de l'industrie de construction navale. Des programmes intensifs de formation ont été lancés à Innoshima et Imabari durant l'exercice financier 2004 et à Higashinippon et Oita durant l'exercice 2005. En outre, un programme de formation destiné aux formateurs a été mis en route et des didacticiels pour la formation en cours d'emploi ont été développés et sont maintenant mis à la disposition des chantiers navals.

3. Politique à suivre pour susciter une demande nouvelle

17. Le commerce maritime est essentiel au bon fonctionnement de l'économie mondiale et continuera à jouer un rôle important. Ces dernières années, diverses questions comme la protection de l'environnement mondial et l'amélioration de l'efficacité des transports ont particulièrement retenu l'intérêt des milieux maritimes mondiaux. Il est nécessaire que l'industrie de la construction navale réponde aux inquiétudes soulevées à cet égard. Les efforts déployés à cette fin seront de nature à susciter une demande nouvelle.

18. Le Japon encourage les efforts de recherche et développement déployés pour :

- Susciter une demande de remplacement grâce à la construction de navires plus sûrs et respectueux de l'environnement.
- Développer une nouvelle demande pour l'industrie de la construction navale grâce aux efforts de recherche-développement consacrés aux nouvelles technologies, notamment à la construction de très vastes structures flottantes.

19. Les programmes de R&D suivants offrent des exemples des activités en cours.

20. La prochaine génération des navires de cabotage – Super Eco-Ship – est un navire de conception innovante équipé d'une turbine à gaz et d'un propulseur à hélices contrarotatives entraînées par des moteurs électriques. Le Super Eco-Ship est respectueux de l'environnement, dans la mesure où il émet 3/4 des émissions de CO₂, 1/10^e des émissions de NOx et 2/5 des émissions de SOx de celles dégagées par les navires côtiers classiques. Il est aussi plus rentable car sa capacité de chargement à bord a été augmentée de 20 % et son efficacité globale de 10 %. L'environnement de travail à bord sera aussi amélioré grâce à une diminution sensible du niveau de bruit et à l'absence de maintenance des moteurs embarqués. La manœuvrabilité et la contrôlabilité du navire seront également améliorées. Son aptitude à se déplacer latéralement facilitera les manœuvres d'approche et d'éloignement du quai. On s'attend à ce que la mise au point et la commercialisation du Super Eco-Ship revitalise le secteur du cabotage et contribue à accélérer le

transfert modal vers le trafic de cabotage ainsi qu'à réduire la charge imposée par les transports à l'environnement.

21. Lancé en 2001, le programme de R&D Super Eco-Ship a déjà permis la mise au point de technologies nouvelles qui préparent le transfert modal propre à faciliter la commercialisation de Super Eco-Ship. Actuellement, le NMRI (Institut national de recherche maritime) s'emploie à rédiger un manuel sur la conception d'une coque de forme optimale et un manuel d'exploitation. Des prototypes de la turbine à gaz marine du Super Eco-Ship et du propulseur à hélices contrarotatives ont été installés sur un navire de démonstration, qui fait actuellement l'objet d'essais en milieu marin.

22. Mega-float est une structure flottante très vaste développée au Japon, résistante aux tremblements de terre et respectueuse de l'environnement. L'évaluation d'un modèle d'aéroport flottant d'un kilomètre de long a permis de démontrer la possibilité de construire un aéroport flottant à l'aide de cette technologie. D'autres applications ont aussi été étudiées. La possibilité d'utiliser Mega-float comme installation fiable et peu coûteuse de réserve fait actuellement l'objet d'un projet de démonstration mené conjointement avec le Ministère de l'intérieur et des communications et le Ministère de l'économie, du commerce et de l'industrie. Outre les plateformes aéroportuaires, de nombreuses autres utilisations : installations portuaires, terminaux à conteneurs, infrastructures énergétiques et installations de loisirs sont aussi à l'étude. Nous nous employons activement à promouvoir la commercialisation de Mega-float.

23. Nous sommes convaincus que les efforts déployés pour susciter une demande nouvelle bénéficieront non seulement à l'industrie japonaise de construction navale mais aussi à l'industrie mondiale de construction navale. Nous continuerons dans cette voie, en nous appuyant sur l'innovation pour développer des technologies respectueuses de l'environnement et plus sûres.

4. Politique à suivre en matière de protection de l'environnement et réglementations internationales

24. En sa qualité de grand pays constructeur naval, le Japon participe activement aux discussions qui se déroulent au niveau mondial sur les questions d'environnement et les réglementations internationales, notamment à celles qui sont menées à l'OMI sur le recyclage des navires.

25. Une fois arrivés au terme de leur vie utile, les navires sont démontés et matériaux et équipements sont presque entièrement recyclés ou réutilisés. Les activités de recyclage des navires ne sont économiquement rentables que dans les régions où l'on trouve une demande de matériaux recyclés et une main-d'œuvre peu coûteuse. C'est pourquoi, ces activités se sont déplacées, ces dernières années, vers des pays comme le Bangladesh et l'Inde.

26. Dans ces pays, les méthodes de travail et le respect des normes de l'environnement sont généralement très inférieurs à ce qui serait souhaitable et les risques de pollution marine émanant des installations ainsi que la sécurité, la santé et le bien-être des travailleurs suscitent des inquiétudes croissantes. Des organisations internationales comme le PNUE, l'OMI et l'OIT ont eu des discussions sur ces questions.

27. L'OMI a adopté, en décembre 2003, des *Lignes directrices sur la sécurité des navires* qui ne sont pas obligatoires. Ces Lignes directrices exposent les procédures qui doivent être suivies à chaque étape de la vie du navire, depuis sa construction jusqu'à son démontage. En décembre 2005, il a été convenu à la 25^e Assemblée de l'OMI de mettre au point un nouvel instrument contraignant sur le recyclage des navires, qui sera soumis pour examen et adoption lors du biennium 2008-2009.

28. En mars 2006, le Comité de protection du milieu marin (CPMM) de l'OMI a commencé d'examiner, à sa 54^e session, un nouvel instrument. Pour l'élaboration d'un instrument de portée obligatoire, nous devons tenir compte des responsabilités de l'ensemble des acteurs maritimes à tous les stades : construction, exploitation et recyclage. Tous les acteurs maritimes concernés : c'est-à-dire les secteurs de la construction navale, des transports maritimes et du recyclage des navires devraient jouer pleinement leurs rôles. Se limiter à renforcer la rigueur des réglementations environnementales applicables aux installations de recyclage, pourrait déboucher sur une réduction des capacités de recyclage.

29. L'accélération de délais d'élimination des pétroliers à simple coque pourrait accroître notablement, à court terme, le nombre de navires à recycler. En sa qualité de grand pays transporteur maritime et constructeur naval, le Japon doit prendre la tête des discussions menées au niveau international sur la mise en place d'un cadre d'action propre à préserver les capacités de recyclage dans le monde tout en encourageant l'amélioration des conditions de travail dans l'industrie du recyclage, sous l'angle de la sécurité et du respect des contraintes d'environnement.

30. C'est à ces fins que le Ministère de l'aménagement du territoire, des infrastructures et des transports a créé la Commission d'examen sur le recyclage des navires. Cette Commission, qui réunit des experts de la construction navale, des transports maritimes et de l'environnement, procède actuellement à une étude exhaustive sur le recyclage des navires et à la formulation d'approches stratégiques au sein des organisations internationales en vue de faciliter l'élaboration d'un instrument applicable à l'échelle mondiale.

5. Conclusion

- Les autorités japonaises travaillent actuellement sur diverses questions dont l'étude a été recommandée dans le document intitulé *Vision and Strategy of Japanese Shipbuilding Industry: New Challenge in 21st Century (Perspectives d'avenir et stratégie de l'industrie japonaise de construction navale : Les nouveaux défis du 21^e siècle)* diffusé en juin 2003.
- Le Japon participe activement aux discussions menées à l'échelon international sur l'environnement et les réglementations.