

# INDUSTRIE NAVALE ET NAUTIQUE

L'industrie des chantiers de construction et de réparation navales militaires et civiles ainsi que ses équipementiers ont un poids historique et économique indéniable dans l'interrégion. La majorité des établissements sont des sièges sociaux ou y ont leur siège social. En dehors des chantiers au sens strict, d'autres entreprises travaillent pour le secteur de la construction et de la réparation navales : fournisseurs, prestataires, sous-traitants.

La plupart des établissements sont de petites structures (TPE ou PME), avec un effectif souvent inférieur à 10.

Avec plus de 200 entreprises et 13 300 emplois directs, l'interrégion représente 39 % du total national pour 32 % des emplois (construction et réparation navales, équipementiers, conception avec les architectes et bureaux d'étude, construction de structures navales et d'équipements pour les secteurs connexes comme l'offshore, les énergies marines renouvelables et l'exploitation des mers et des océans, etc.).

Source : GICAN rapport d'activité 2016-2017

La construction navale se caractérise par sa capacité d'innovation, une production de navires à forte valeur ajoutée et un fort taux d'exportations. Les attentes des armateurs et des plaisanciers évoluent et les chantiers savent s'adapter face à ces évolutions.

Globalement la réparation et la construction navales font face à une vive concurrence des chantiers européens, voire internationaux. La crise économique de 2008-2012 a fragilisé le secteur qui connaît néanmoins une amélioration, grâce notamment à l'export vers lequel les entreprises se tournent très largement (marché européen et nord-américain notamment). C'est le cas des grandes entreprises mais également d'entreprises de taille plus réduite.

Le niveau d'activité des chantiers de construction est globalement excellent et nombreux sont ceux qui bénéficient d'un plan de charge avec une bonne visibilité. L'activité est soutenue par des commandes publiques militaires, des commandes de la pêche artisanale, du secteur des transports ou de navires de servitude. Le marché du nautisme progresse également notamment pour les navires de petite taille. De nouveaux contrats sont attendus pour les énergies marines.

Les embauches, nombreuses depuis 2016, se sont poursuivies en 2018. Néanmoins, comme sur l'ensemble du territoire français, si le secteur fait état d'un réel besoin de recrutement, il se heurte à des difficultés pour trouver de la main-d'œuvre locale qualifiée, à l'instar du chantier Sibiril à Carantec, qui faute de candidats, a souhaité ouvrir sa propre

formation diplômante de stratifieur ouverte à tous, en partenariat avec Pôle emploi. La plupart des métiers sont concernés par cette pénurie, mais certains sont plus particulièrement sous tension, comme les chaudronniers et les soudeurs, que ce soit dans les grandes ou petites entreprises de construction, ou dans la réparation navale. Un travail de fond sur l'image du secteur auprès du grand public et sur l'adéquation formation/emploi est nécessaire. Ce sera l'un des objectifs du Campus des industries navales lancé en 2018. Cette structure installée à Brest regroupe l'État, quatre régions françaises dont la Bretagne et les Pays de la Loire, de grands industriels tels que Piriou et les Chantiers de l'Atlantique, le GICAN (Groupement des industries et activités navales), l'UIMM (Union des industries et métiers de la métallurgie) et Bretagne pôle naval.

Parmi les financements possibles pour le secteur : les fonds d'investissement Lito invest et Mer invest gérés par la société Go capital. La Banque populaire grand Ouest/Crédit maritime figure parmi les souscripteurs.

## Industrie nautique de plaisance

4 355 emplois en 2014,  
62 % des emplois français de ce secteur d'activité.



Source : INSEE, Sirius

## Néopolia

Initié en 1999 pour le secteur naval, le réseau Néopolia regroupe 250 entreprises industrielles principalement des Pays de la Loire, avec une concentration historique en Loire-Atlantique et notamment dans le bassin nazairien. Il connaît une croissance régulière du nombre d'adhérents (12 % en moyenne par an). Plus de 50 % des entreprises membres sont des PME. 130 compétences et 32 000 emplois y sont représentés. Néopolia a généré 32M€ de business collaboratif et plusieurs millions induits pour les entreprises ligériennes. La mutualisation des moyens et des

savoir-faire assure innovation et accès à de nouveaux marchés. Ce réseau de compétences pilote les dynamiques collectives régionales avec six business clusters (marines, énergies marines renouvelables, oil & gas, aéronautique et ferroviaire).

Trois enjeux ont été définis lors de la construction du plan stratégique Neopolia 2021 :

- ⊙ Capturer le business et suivre sa bonne réalisation.
- ⊙ Pérenniser le business model de Neopolia. Un nouvel outil a été créé en 2018 avec Neopolia Solutions SAS au service

du business collaboratif permettant de capter des marchés inaccessibles jusque-là, avec deux orientations marchés : la mobilité et l'énergie. L'association Neopolia assure la présidence de la société. Le montage a été réalisé avec le soutien des associés, des banques ARKEA, CIC Ouest et Crédit agricole et des Chantiers de l'Atlantique.

- ⊙ Accroître l'implication des adhérents.

## Bretagne pôle naval

Créé en 2007 à Lorient, ce pôle d'ingénierie, de construction et de réparation navales fédère plus de 190 entreprises, dont beaucoup de PME, dans sept ports (24 000 collaborateurs compétents dans tous les

métiers, architectes, ingénierie-maîtrise d'œuvre, construction, réparation, spécialités à bord, équipementiers, intégrateurs, essais, logistique, services, etc.) intervenant dans les trois filières du pôle : navale,

oil & gas offshore et énergies marines renouvelables. Les synergies et partenariats ainsi créés sont un facteur de développement des activités et de succès partagé avec les clients.

## SPBI, Les chantiers de l'Atlantique et Naval group, trois grands employeurs de l'interrégion

**Bénéteau (SPBI)**, groupe vendéen qui a son siège social à Saint-Gilles-Croix-de-Vie, réunit 17 marques et services dont Bénéteau, Jeanneau, Lagoon, Montecarlo yachts, Prestige et CNB. Le groupe figure parmi les leaders mondiaux de la conception, de la construction et de la commercialisation de bateaux de plaisance.

Le groupe compte 19 sites de production de navires : 14 en France, 2 aux États-Unis, 2 en Pologne, 1 en Italie et 1 présence commerciale à Hong-Kong.

85 % des 1,29 milliard d'euros du chiffre d'affaires 2017/2018 du groupe relèvent de l'activité « navires ». Cette activité a progressé de 9 % à taux de change constant. Il s'agissait

de la quatrième année consécutive de bonne croissance. Leader mondial sur le segment voile, le groupe a vendu plus de 10 000 navires, dont 56 % de navires à moteur et 44 % de voiliers. En trois ans, 88 nouveautés ont été sorties sur une offre de 200 navires.

L'Europe assure 48,5 % du chiffre d'affaires, l'Amérique du Nord 30 %.

L'effectif global du groupe (hors intérim) en 2018 était de 6 778 collaborateurs (94 % de CDI) dont 4 979 en France (+4 %). L'effectif moyen de la branche navires est de 4 019 personnes. Le groupe continue de recruter dans le prolongement du plus important plan de recrutement qu'il ait

**Naval group**, dont le siège social est à Paris, dispose de trois sites dans l'interrégion, à Brest (services et énergies marines renouvelables), à Lorient (bâtiments de surface) et en Loire-Atlantique (systèmes propulsifs et équipements). Dans sa globalité, le groupe comptait 13 612 collaborateurs (ETP). Il a poursuivi en 2018 un recrutement important (1 000 embauches espérées) sur l'ensemble de ses sites, notamment en France.

Les **Chantiers de l'Atlantique** (ex STX France SA), dont le siège social se situe à Saint-Nazaire a été l'objet d'une nationalisation temporaire en juillet 2018. L'État qui détenait déjà 33,33 % des actions du site industriel français a racheté les parts que possédait le groupe coréen STX business placé en redressement judiciaire. Cette opération ne remet pas en cause le projet de vente au constructeur italien Fincantieri toujours d'actualité. Dans l'intervalle, les salariés du chantier, mais également un groupement de

connu avec la signature de 500 CDI en 2017/2018.

Le Figaro Bénéteau 3, construit depuis 2018 dans la zone portuaire de Chéviré en Loire-Atlantique, est le premier monocoque monotype à foils de série jamais imaginé.

Spécialisé dans les bâtiments militaires, le groupe s'est diversifié vers l'ingénierie marine et sous-marine, et vers le secteur civil, plus spécifiquement l'énergie (nucléaire et marine). Ses activités de recherche technologique sont situées sur deux sites en France dont un sur le Technocampus Ocean près de Nantes (200 personnes).

En 2018, Naval Group a sélectionné les premiers fournisseurs d'équipements des cinq futures frégates de taille

PME locales sont entrés au capital. L'entreprise est détenue à 84,3 % par l'État français, à 11,7 % par Naval Group, à 2,4 % par les salariés et à 1,6 % par les entreprises locales (COFIPME). Conformément à l'accord franco-italien de septembre 2017, le groupe italien Fincantieri devrait entrer au capital dès que les autorisations nécessaires auront été obtenues.

Le site qui emploie quelque 2 900 salariés a continué de recruter pour faire face à la hausse de son plan de charge.

Le groupe a également créé en 2018 une nouvelle filiale, la société par actions simplifiée Bandofboats, plateforme en ligne d'achat-vente et de location de navires avec ou sans skipper gérée par des professionnels.

intermédiaire destinées au ministère des Armées suite au marché notifié en 2017. L'assemblage final du bâtiment sera réalisé sur le site de Lorient pour une livraison en 2023.

Filiale de Naval group, devenue en 2016 filiale indépendante dédiée aux EMR, Naval énergies a mis un terme en 2018 à ses investissements dans l'hydrolien, concentrant son offre sur l'éolien en mer et l'énergie thermique.

Plus de 8 000 personnes travaillent sur le site en comptant les sous-traitants.

Le constructeur bénéficie en effet d'un carnet de commandes qui lui offre une visibilité à 10 ans, perspective inédite dans son histoire. Les projets concernent des paquebots, dont plusieurs propulsés au gaz naturel liquéfié, mais également des bâtiments pour la Marine nationale (pétroliers ravitailleurs Flotlog). Pour faire face à ce défi, le chantier fait appel à de nouveaux sous-traitants.

Il bénéficie de nouvelles parcelles de stockage et d'une extension de sa zone de pré-montage dont les travaux ont été achevés en 2018 (gain de surface utile de 30 %). Il s'appuie sur les mesures d'optimisation de son organisation mises en place ces dernières années et sur son expérience de navires en série.

En 2018, l'entreprise a livré à Royal caribbean international le paquebot SYMPHONY OF THE SEAS, (362 mètres) et à la compagnie Celebrity cruises le CELEBRITY EDGE

(306 mètres). Ces navires bénéficient, entre autres, de nettes améliorations par rapport aux générations précédentes en matière acoustique (émissions sous-marines ou niveau de bruit et de vibrations faibles) et d'une amélioration des performances énergétiques.

Diversifiés vers l'offshore et les énergies marines renouvelables, les Chantiers de l'Atlantique ont livré en 2018 une sous-station électrique pour un champ marin éolien basé en Belgique suite à un

appel d'offre européen remporté en 2016, ainsi qu'une sous-station pour un champ éolien offshore allemand situé en mer Baltique, l'une des plus grandes sous-stations électriques offshore jamais construite à ce jour.

Le chantier est également positionné sur le maintien en condition opérationnelle de navires. Il a remporté en 2018 un contrat pour six frégates de surveillance de la classe Floreal de la Marine nationale.

## Quelques exemples d'entreprises de construction ou de réparation et leurs actualités

Le groupe **Piriou** dont le siège est à Concarneau a remporté la commande d'une nouvelle série de remorqueurs pour Boluda France, filiale de Boluda corporacion maritima, 2<sup>e</sup> opérateur mondial de remorquage. La livraison des deux premiers est prévue en 2019. Le groupe développe aussi son activité de construction navale sur son site de Lorient auparavant axé sur la réparation. Des navires de pêche commandés en 2018 y seront construits. Deux bâtiments de soutien et d'assistance hauturiers, d'une série de quatre navires, conçus et réalisés par Kership, co-entreprise créée en 2013 par Piriou et Naval group ont été livrés à la Direction générale de l'armement pour la Marine nationale. Kership assure le pilotage du contrat et la coordination industrielle, Piriou assure la conception, la construction et les essais de ces navires caractérisés par une grande polyvalence et une autonomie de trente jours.

Le chantier **Merré** à Nort-sur-Erdre près de Nantes (70 personnes), qui appartient au groupe BMA (Forminox en Loire-Atlantique), a livré six pilotines destinées aux grands ports tunisiens. Il renforce sa présence dans les pays du Nord de l'Afrique où il a livré de nombreux navires de service ces dernières années.

Les chantiers de l'interrégion poursuivent leur offre de service au profit du plan de renouvellement de la SNSM. **Alumarine shipyard** à Couëron dans la banlieue nantaise (groupe Grand large yachting) a ainsi livré la nouvelle vedette de sauvetage de 11,59 mètres de long pour Port-Blanc dans le golfe du Morbihan. Comme bien d'autres dans l'interrégion, ce chantier multiplie les commandes.

**Ocea** dont le siège est aux Sables d'Olonne dispose de quatre sites de production le long de la côte atlantique. Le groupe qui compte deux entités, OCEA Navale et OCEA Industrie, emploie 310 personnes. Spécialisé dans l'aluminium, il réalise l'essentiel de son activité à l'export (Afrique, Asie, Moyen-Orient, voire Amérique latine). En 2018, l'entreprise a notamment livré des patrouilleurs pour les Philippines et le Nigéria. Elle a aussi remporté un appel d'offres international pour la construction d'un bâtiment hydrographique pour le Nigéria. Le chantier peut produire tout type de navires jusqu'à 85 mètres de long.



À Lorient, **Keroman technologies**, jusqu'ici assembleur de coques dispose désormais de sa propre étuve de 40 mètres de long lui permettant la construction de navires pour la course au large.

Le chantier **Bernard**, spécialisé dans la construction navale en polyester, construit des navires de service, à passagers mais également des navires de pêche pour lesquels il a enregistré plusieurs contrats.

Le chantier **Damen** à Brest, spécialisé dans la réparation et la maintenance navales, a vu son activité croître, même si elle est restée irrégulière selon les mois.

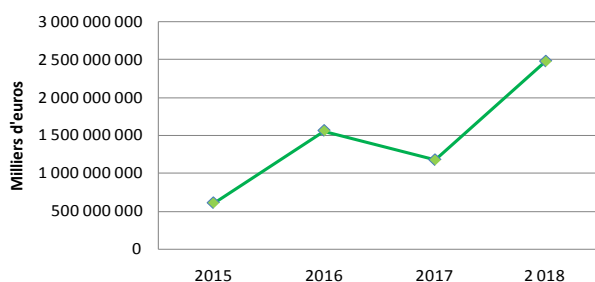
## Le commerce extérieur

Les chantiers de l'interrégion ont exporté pour 2,48 milliards d'euros de navires et bateaux (80 % du total national). Parmi les principaux pays destinataires, la part vers les États-Unis (84 %) s'explique par la livraison

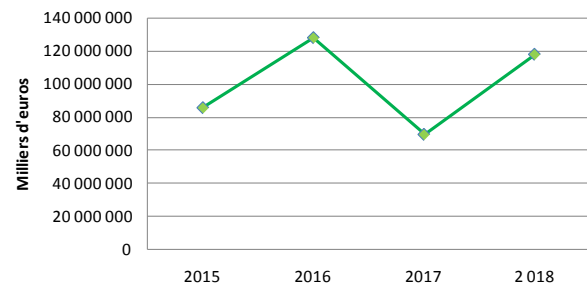
de paquebots des Chantiers navals de l'Atlantique. Viennent ensuite l'Espagne et le Royaume-Uni (1,3 %), la Turquie (1,1 %) puis l'Italie (0,95 %).

Les importations de navires et bateaux représentent 118 millions d'euros, soit 14 % du montant total national. Elles proviennent principalement de Norvège (39 %), de Pologne (33 %), puis d'Italie (6 %), de Chine (5 %) ou d'Allemagne (4 %).

Évolution des exportations des navires et bateaux à partir de l'interrégion



Évolution des importations des navires et bateaux dans l'interrégion



Source : <http://lekiosque.finances.gouv.fr>

## Le navire du futur

Le programme national « navire du futur » concerne aussi bien les navires de commerce, de pêche, militaires que le nautisme.

Les projets qui répondent à des axes technologiques précis peuvent être retenus au

titre d'appels à manifestation d'intérêt du programme d'investissements d'avenir (PIA) ou au Fonds unique interministériel.

Face à ce défi, l'interrégion reste dynamique en matière de recherche et d'innovation. L'enjeu des innovations réside notamment dans une propulsion propre et économe et une amélioration des conditions de travail.

### Parmi les réalisations et les projets :

- ◉ Nantes a accueilli le premier navibus à hydrogène, catamaran en aluminium de 10 mètres. Cette navette fluviale a été construite au chantier Naval de Bouin (Vendée). Une extension de ce service à la Loire supposera néanmoins un moteur plus puissant pour faire face aux marées et aux courants du fleuve. La mission hydrogène des Pays de la Loire qui a initié ce projet soutient le consortium qui poursuit ses réflexions portant sur un système hydrogène-pile à combustible pour équiper des navires en mer. Ainsi, le projet FILHyPyne, qui a pour objectif la conception d'un navire de pêche polyvalent et qui a été labellisé par le Pôle mer Bretagne Atlantique.
  
- ◉ Le navire démonstrateur de Plastic Odyssey, catamaran de 6 mètres et premier navire au monde propulsé aux déchets plastiques non-recyclables, a été inauguré en juin 2018 à Concarneau. L'objectif de l'association bordelaise est de lancer une expédition planétaire à bord d'un navire de 25 mètres dès 2020. Si le navire définitif doit être construit par la société IMOS à La Rochelle, il devrait être exploité par l'entreprise de services maritimes Ship-As-A-Service qui a son siège à Lorient.
  
- ◉ Deux navires avec un port d'attache dans l'interrégion utilisent différentes énergies (solaire, vent et hydrogène) :
  - Le navire ambassadeur de la Fondation Race for Water a poursuivi son odyssee de cinq ans autour du monde après avoir quitté Lorient, son port d'attache en 2017,
  - ENERGIE OBSERVER, basé à Saint-Malo, a achevé en 2018 un tour de Méditerranée qui a permis à l'équipage de véritablement éprouver le bateau sur de longues durées de navigation (jusqu'à 6 jours en totale autonomie énergétique) et sous de très fortes chaleurs, dépassant les 40°C. Il a entamé en 2019 une campagne en Europe du Nord.
  
- À noter la construction du SPHYRNA par le chantier Sea proven en Mayenne. Long de 17 mètres, ce drone marin de surface à propulsion hybride peut assurer une présence en mer 7 j/7 en toute autonomie, sans besoin de relève d'équipage. Il permet de réaliser à moindre coût des relevés pour la surveillance et la protection des espaces maritimes hauturiers.
  
- ◉ Le vent (voile, kite, éoliennes, cerfs-volants) comme moyen de navigation est un concept qui intéresse plusieurs structures. Les technologies actuelles permettent en effet de fiabiliser le modèle économique du navire avec une ressource naturelle inépuisable. Les projets visent à la fois une réduction de la consommation d'énergie et un faible impact environnemental.
  - Nantes accueille depuis 2018 le hub Europe Atlantique de l'International windship association (IWSA), association britannique qui promeut et accompagne l'utilisation de la propulsion vélique dans le transport maritime.
  - L'entreprise Grain de Sail® de Morlaix, spécialisée dans la fabrication de cafés et de chocolats, a officialisé en 2018 la signature d'un contrat de construction d'un voilier-cargo de 22,90 mètres avec Alumarine Shipyard à Couëron en Loire-Atlantique pour une mise en activité prévue dès 2020.

**Le vent,  
nouveau  
moyen de  
propulsion des  
navires de  
travail ?**

- La start-up nantaise Neoline S.A.S. a lancé en 2018 un appel d'offres pour la construction de deux cargos véliques de 136 mètres pour une ligne transatlantique. Néopolia a été retenu en 2019 suite à cet appel d'offres.
- Towt, entreprise de Douarnenez qui assure le transport de marchandises à la voile, a en projet la construction d'un voilier-cargo avec une carène novatrice spécifiquement adaptée et une propulsion vélique auxiliaire performante.
- Le projet Listao de Voile au travail basée à Trégunc dans le Finistère vise un catamaran polyvalent professionnel pour tout type d'activité professionnelle maritime artisanale semi-hauturière à hauturière.
- Les Chantiers de l'Atlantique ont exposé en mars 2018 un concept de paquebot à voile. « En couplant l'usage des voiles aux dernières technologies de propulsion et de production d'énergie (GNL, batteries, automatisation), Silenseas réduit de 60 % la consommation d'énergie de propulsion sur des parcours Caraïbes, tout en permettant des performances exceptionnelles sous voiles (12 nœuds avec 15 nœuds de vent). » Initié dans le cadre de ce projet, le concept de voile rigide SolidSail® est testé depuis octobre 2018 pour une année sur le navire de croisière LE PONANT appartenant à l'armateur français du même nom basé à Marseille.

## La déconstruction des navires

La déconstruction des navires comporte des enjeux liés à l'environnement (notamment recyclage et gestion des déchets parfois complexes et dangereux), à l'économie et à l'emploi, à la gestion juridique et portuaire (présence de navires épaves). Le matériel composite constitue la majorité des déchets liés à la déconstruction. Si la nécessité de déconstruire proprement et la capacité de l'interrégion à répondre aux besoins en la matière sont clairement identifiées, le développement de cette activité peut se heurter à la charge affective liée au navire, notamment pour les navires de plaisance, et à l'image de marque des communes littorales.

En application de la loi de transition énergétique du 20 juin 2016, tout acte de francisation déclenche l'éco-contribution versée par chaque metteur sur le marché à partir de 2019.

Le constructeur de navire ou l'importateur doit, soit adhérer à l'éco-organisme agréé par l'État et lui reverser une participation, soit mettre en place un système individuel de gestion de fin de vie des navires validé par l'État. Par ailleurs, une part du droit annuel de francisation viendra financer la déconstruction du stock de navires déjà sur la marché.

L'Association pour la plaisance éco-responsable (APER), éco-organisme national en charge de la déconstruction de navires hors d'usage créé en 2009, a été agréée par l'État début 2019.

Filière de déconstruction éco-responsable, l'APER compte 27 sites de recyclage dans l'interrégion, dont 26 relevant de cinq réseaux différents, et une entreprise indépendante.

L'association a lancé fin 2018 un appel d'offre national pour le traitement des déchets issus de navires de plaisance ou de sport.

Agréé par la Commission européenne en 2016 pour la déconstruction et le recyclage de tout type de navire d'une longueur maximale de 225 mètres, le chantier Les recycleurs bretons (Finistère) a créé la marque Navaleo qui regroupe ses activités historiques de déconstruction industrielle et de déconstruction navale. Il a conclu un partenariat avec l'association Nautisme en Bretagne qui œuvre pour le développement et la promotion des activités nautiques et de bord de mer. Le chantier a notamment pris en charge en 2018 le VN PARTISAN de la Marine nationale, l'ANDRÉ COLIN, ancien navire de la Penn ar Bed et le cargo turc OCEAN JASPER.