

## 1.5 LA CONSTRUCTION ET LA RÉPARATION NAVALES

L'industrie des chantiers de construction et de réparation navales, ainsi que leurs équipementiers, ont un poids historique et économique indéniable dans l'interrégion. La majorité des établissements sont des sièges sociaux ou ont leur siège social dans l'interrégion. Certains travaillent pour le secteur de la construction et de la réparation navales sans y appartenir : fournisseurs, prestataires, sous-traitants.

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

150 entreprises (14 650 emplois) de la filière navale française (construction et réparation navales, équipementiers, architectes, 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) sont enregistrées dans l'interrégion, soit 42 % du total national (37 % des emplois).

Source : Campus naval-Groupement des industries de construction et activités navales

### Bretagne pôle naval

Créé en 2007 à Lorient, ce pôle d'ingénierie, de construction et de réparation navales regroupe quelques 150 adhérents (21 100 professionnels) compétents dans tous les métiers (architectes, ingénierie-maîtrise d'œuvre, construction, réparation, spécialités à bord, équipementiers, intégrateurs, essais, logistique, services...). Ces entreprises constituent une filière d'excellence à la pointe des nouvelles technologies et de l'innovation, représentant des produits et des services très variés. Elles sont ouvertes sur la diversification permise par les énergies marines renouvelables, mais aussi l'offshore pétrolier et gazier. Le pôle est organisé en trois clusters industriels : naval, oil & gas et énergies marines renouvelables.

Le pôle est le relais du programme national Océans 21 du GICAN (Groupement des industries de construction et activités navales) qui vise à renforcer la compétitivité de la filière industrielle navale.

### Néopolia

Initié en 1999 pour le secteur naval, Néopolia est un réseau de 190 entreprises industrielles des Pays de la Loire. La mutualisation des moyens et savoir-faire assure innovation et accès à de nouveaux marchés. Depuis 2010, cela s'est traduit par 90 réponses à appels d'offres et 81,5 millions de chiffre d'affaires au bénéfice de 90 entreprises membres.

Ce réseau de compétences pilote les dynamiques collectives régionales des filières navale (40 entreprises), énergies marines renouvelables (85 entreprises), «oil & gas» (30 entreprises), aéronautique et ferroviaire.

Le projet Néolab est un plan collaboratif visant à accélérer la structuration industrielle du territoire pour les énergies marines renouvelables. Favoriser la mutualisation et l'investissement dans de nouveaux moyens industriels, l'innovation et la création de débouchés à l'international sont les premiers enjeux du plan.

### 1.5.1 La construction navale

En plus de sa capacité d'innovation, le secteur se caractérise par la production de navires à forte valeur ajoutée et des exportations qui couvrent une bonne partie du chiffre d'affaires. En effet, face à un marché national parfois atone, les constructeurs se spécialisent ou misent sur l'international. L'année 2015 a été globalement marquée par une reprise du marché en Europe et en Amérique du Nord, reprise qui reste modérée en France.

Parmi les entreprises de construction navale de l'interrégion, DCNS, SPBI et STX, avec un effectif global supérieur à 12 000 personnes, font partie des grands employeurs de l'interrégion.

DCNS, dont le siège social est à Paris, dispose de trois sites dans l'interrégion avec un effectif total de 5 660 collaborateurs en 2014 : à Brest pour les services et les énergies marines renouvelables (2 620 personnes), à Lorient pour les systèmes navals de surface (1 960 personnes) et à Nantes-Indret pour l'ingénierie sous-marine et le secteur recherche & développement (1 080 personnes).

Spécialisé dans les bâtiments militaires, le groupe s'est diversifié vers l'ingénierie marine et sous-marine, et vers le secteur civil, et plus spécifiquement l'énergie (nucléaire et marine). DCNS Research fédère depuis 2011 ses activités de recherche technologique et dispose de deux sites en France dont un sur le Technocampus Ocean, à Bouguenais près de Nantes.

Le groupe, qui souhaite accentuer à terme son développement à l'international, vise une meilleure compétitivité grâce à un plan de progrès pour les prochaines années qui entraînera des mouvements de personnel entre les sites.

#### Quelques actualités 2015 dans l'interrégion

- L'hydrolienne DCNS/OpenHydro est prête à être mise à l'eau au large de Bréhat. DCNS a assuré pour le compte d'EDF la pose de la bretelle d'extension du câble sous-marin de ce projet. Après des tests concluants en rade de Brest en 2015, l'hydrolienne a été immergée en janvier 2016.
- Lancement par DCNS Research de son « atelier » d'innovation de rupture, dédié à l'émergence et à l'accélération de ses innovations.
- Livraison de la FREMM TAHYA MISR à la Marine égyptienne.
- Livraison de la frégate multimissions FREMM PROVENCE destinée à la Marine nationale française.

STX France SA, dont le siège est à Saint-Nazaire, est une filiale du groupe coréen STX business group et appartient à hauteur de 33,4 % à l'État français (via le fonds stratégique d'investissement). STX France SA emploie 2 500 personnes. Le groupe est composé de trois unités : «navires», «énergies marines» et «services», et s'appuie sur deux filiales : STX France solutions (ingénierie) et STX France Lorient (construction de navires spécialisés de moins de 100 mètres). Il travaille avec 500 entreprises en sous-traitance.

Après des difficultés au début des années 2010, six commandes de paquebots ont été enregistrées par le chantier de Saint-Nazaire.



photo -DIRM NAMO

STX a inauguré en 2015 à Saint-Nazaire Anemos, son usine dédiée aux énergies marines (production de fondations, sous-stations et autres éléments pour l'éolien offshore).

Deux contrats portant sur des sous-stations électriques à forte capacité confortent encore sa diversification.

L'activité «services» de STX couvre le maintien en condition opérationnelle de bâtiments de la Marine nationale et les études et la supervision de travaux sur des navires civils.

Le plan de progrès quinquennal Smart Yard 2020, présenté en 2015, vise notamment à fortifier l'organisation et les capacités d'innovation de l'entreprise.

Le groupe vendéen **SPBI** (Bénéteau, Jeanneau, Lagoon, Montecarlo, Prestique et CNB) figure parmi les leaders mondiaux de la conception, de la construction et de la commercialisation de bateaux de plaisance. Il produit et commercialise également des «maisons mobiles».

L'activité «navires» représente plus de 84 % de son chiffre d'affaires. Son effectif (hors intérim) est de 5 393 salariés (85 % des salariés du groupe), dont 3 885 en France. Ces dernières années, le groupe a développé sa gamme de navires à moteur et a étendu son rayon d'action géographique (notamment vers les États-Unis dont il était absent).

Sur l'exercice 2014/2015, le groupe bénéficie pleinement de la reprise du marché avec une solide croissance organique. Le chiffre d'affaires total de l'activité «navires» s'élève à 819,3 M€, soit une croissance de 10,7 % par rapport à l'année précédente à taux de change et périmètre constants. Son résultat opérationnel courant enregistre une hausse de 182 %.

Le groupe a poursuivi son déploiement sur :

- Le marché du navire à moteur. Cette activité croît de 15,5 %. Les navires à moteur représentent dorénavant 49 % de l'activité «navires»,
- L'extension de son offre vers des navires de plus grande taille, à voile ou à moteur,
- Le renforcement de sa présence commerciale dans les zones offrant le plus fort potentiel de croissance.

## Quelques exemples d'autres chantiers de construction de l'interrégion

### Actualités en 2015 :

Le chantier **Piriou** créé en 1965 à Concarneau pour la pêche professionnelle, implanté également à Lorient, en Pologne, au Nigéria et au Vietnam dispose d'un effectif d'un millier de personnes dans le monde. Ce chantier réalise aussi de l'ingénierie et de la réparation navales. Il construit tout type de navire jusqu'à 120 mètres (pêche, remorquage, offshore pétrolier, service public civil ou militaire).

- Livraison en mai 2015 du YERSIN, navire privé d'exploration transocéanique polyvalent de 77 mètres.
- Lancement d'une gamme de navires de soutien pour les yachts. Ce type de navires de 40 à 60 mètres précède les yachts sur la zone récréative pour la préparer.
- Officialisation par la ministre des Outre-mer de la commande d'un navire logistique polaire de 72 mètres.

**OCEA** créé en 1987, dont le siège se trouve aux Sables d'Olonne est présent à Saint-Nazaire, Fontenay le Comte et La Rochelle. Son effectif est de 290 personnes. Spécialisé dans la construction navale aluminium, le groupe livre annuellement 15 à 20 navires et réalise 95 % de son chiffre d'affaires à l'export.

- Inauguration de son nouveau site de production aux Sables d'Olonne qui permet la construction de navires de 85 mètres de long et s'accompagne d'une nouvelle organisation industrielle.
- Livraison d'une des deux unités hydro-océanographiques commandées par l'Indonésie. Avec 60 mètres de long, il s'agit du plus grand navire de l'histoire du chantier.

Le chantier **Gléhen et fils** créé en 1911 au Guilvinec a des succursales à Douarnenez et Loctudy. Avec moins de 50 salariés, il effectue aussi de la réparation navale.

### SIBIRIL TECHNOLOGIES,

à Carantec (22 personnes), filiale de la holding française CIRANOE, a pris la suite du chantier familial Sibiril en 2011.

Le chantier **Merré**, entreprise familiale créée à Nort-sur-Erdre en Loire-Atlantique en 1921, a été repris par le groupe MBA en 2012.

Le chantier naval **Bernard** à Locmiquelic près de Lorient avec 50 salariés construit traditionnellement des navires de pêche, de service et de surveillance.

Spécialisé dans les vedettes à passagers, pousseurs fluviaux, navires de servitude et bateaux de pêche, le chantier s'est diversifié en livrant pour la première fois un bâtiment de 23 mètres pour la Marine nationale.

Livraison à la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) du premier navire d'une série de nouveaux canots tous temps conçus pour être insubmersibles.

Poursuite de la volonté d'ouverture à l'export et notamment vers le continent africain (Algérie, Sénégal) de ce chantier qui travaillait jusqu'à sa reprise en 2012 pour le marché français.

- Mise à l'eau du premier navire de plaisance de ce chantier familial, voilier hauturier de 18 mètres.
- Inauguration à Riantelec d'un atelier complémentaire de 1 000 m<sup>2</sup>.

## 1.5.2 La réparation navale

Plusieurs dizaines de chantiers de réparation navale jalonnent le littoral de l'interrégion.

### Quelques actualités notables en matière de réparation navale

L'entreprise de réparation navale Navtis dont le siège se trouve à Brest (effectif de 200 personnes sur ses différents chantiers en France et à l'étranger) a repris Leroux & Lotz Timolor et 76 de ses salariés, entreprise de construction et réparation navales placée en redressement judiciaire, qui dispose de deux sites : à Lorient et à Saint-Nazaire.

Création de Piriou MCO, filiale du groupe Piriou dédiée au développement de ses activités de maintien en conditions opérationnelles, jusqu'à présent limitées aux navires militaires français.

Livraison du voilier VITALIA II par le chantier Multiplast de Vannes : l'ancien catamaran géant ORANGE de Bruno Peyron a été transformé en voilier de croisière qui devrait dépasser la vitesse de 30 nœuds.

Le chantier Damen shiprepair de Brest a pris en charge pour entretien et maintenance le



navire de croisière NORWEGIAN EPIC (329 mètres de long). Le chantier dont l'effectif est supérieur à 100 personnes entend se développer sur ce marché.

### 1.5.3 Les projets de navires du futur

Des navires plus économes, plus propres et plus sûrs. Les nombreux projets de navires du futur qui existent dans l'interrégion montrent un net dynamisme en matière de recherche et d'innovation face à ce défi. Tous les types de navires (commerce, pêche, nautisme ou militaires) sont concernés, dans les filières professionnelles ou la plaisance. Parmi ces projets dans l'interrégion :

- FILHyPyne coordonné par la Mission hydrogène des Pays de la Loire. Ce projet vise à développer un navire de pêche polyvalent (caseyeur, fileyeur...) de 12 mètres propulsé par un système hydrogène-pile à combustible. Il est labellisé par le Pôle mer Bretagne Atlantique et par le pôle EMC2.
- SÉRÉNITÉ porté par Breizh marine consult à Paimpol. Ce projet cible un navire de pêche côtière\* de moins de 12 mètres à propulsion diesel-électrique avec étrave inversée et matériaux écologiques. Dès sa construction, ce navire va bénéficier de matériaux bio-sourcés à base de fibre de lin locale. Ce projet est labellisé par le Pôle mer Bretagne Atlantique.
- MEGAPTERE 210 des chantiers Bernard à Lorient. Il s'agit d'un projet de chalutier trimaran de 21 mètres, économe en carburant et fiable en matière de sécurité (stabilité, insubmersibilité). Ce projet est labellisé par le Pôle mer Bretagne Atlantique.

#### Mises à l'eau 2015

- Le projet Genesis Plus de STX, qui vise à créer le paquebot du futur, bénéficie d'un aide de l'État dans le cadre du Programme d'investissements d'avenir.
- L'association Innovations bleues créée par la navigatrice Catherine Chabaud pour promouvoir le développement durable des activités maritimes et aboutir à la construction du «Voilier du futur», propre, autonome en énergie et recyclable, démonstrateur également soutenu par le Programme d'investissements d'avenir\*, a son siège en Loire-Atlantique.
- Par le chantier naval Talhouët dans le Morbihan, un prototype de «trawler\*» de 11,50 mètres avec un moteur électrique et des panneaux solaires assurant une autonomie des installations à bord.
- Par la société nantaise Advanced aerodynamic vessels créée en 2013 un prototype de 10,5 mètres, navire ultra-rapide à portance aérodynamique, économe en carburant grâce une forme très particulière qui lui permet de s'appuyer à la fois sur l'eau et sur l'air pour minimiser la résistance à l'avancement, en toute sécurité. L'entreprise vise notamment les navires de transport de passagers.
- COLLECTOR livré par le chantier Naval industrie lorientaise pour le compte de la fondation suisse Race for the water. Ce navire prototype a été construit afin de collecter les macro-déchets plastiques en mer, il vise un nettoyage de 5 000 m<sup>2</sup> à l'heure. Le chantier Naval industrie lorientaise compte un gérant et cinq techniciens.

#### D'autres idées sont encore embryonnaires.

- Solar Odyssey, projet de trimaran électro-solaire de 18 mètres de la société Lemer pax à Nantes-Carquefou, entreprise créée en 1970 qui conçoit et réalise des matériels de radioprotection destinés à l'univers médical, la recherche, l'industrie et la protection nucléaire.
- Noé de la société Barillec à Concarneau, spécialisée en électricité marine, industrielle et tertiaire, qui réfléchit à un ferry fonctionnant à pile hydrogène.
- Archinaute, ou la navigation face au vent grâce à une voilure tournante, d'un ingénieur de Carnac.

### 1.5.4 La déconstruction des navires

Alors qu'une réflexion est menée depuis plusieurs années en France sur l'opportunité de mettre en place une filière de démantèlement des navires, l'interrégion, comme l'ensemble du littoral, se heurte à la multiplication de navires de plaisance hors d'usage. Beaucoup sont des navires en fibres et résines, plus difficilement valorisables que le métal ou le bois.

En application d'un règlement communautaire de 2013, une liste blanche de chantiers européens agréés pour le démantèlement des navires marchands de plus de 500 tonnes de jauge brute battant pavillon des États membres doit être mise en place au niveau européen.

Le port de Nantes Saint-Nazaire a été reconnu installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) pour le démantèlement des navires en 2014. C'est le seul site ICPE dans l'interrégion pour cette activité qui inclue le traitement des matériaux mais également la dépollution, avec un chantier brestois qui traite les petits navires.



©Laurent Mignaux/Terra

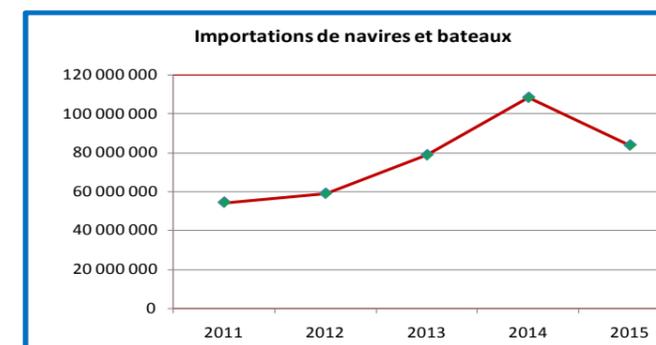
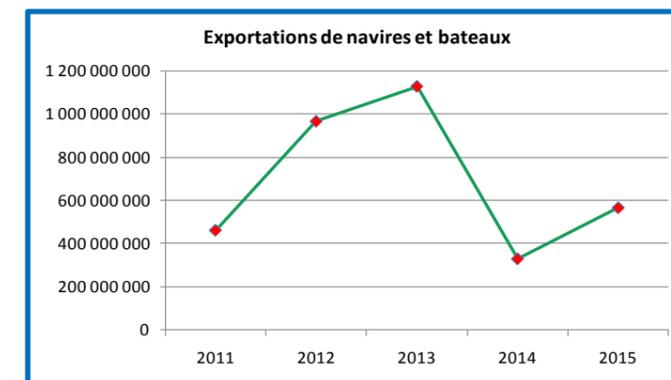
La déconstruction des navires comporte des enjeux liés à l'environnement (notamment recyclage et gestion de déchets parfois complexes et dangereux), à l'économie et à l'emploi, à la gestion portuaire (présence de navires épaves), juridique et international, mais se heurte également à la charge affective liée au navire et à l'image de marque des communes littorales.

### 1.5.5 Les exportations et les importations

Des navires et des bateaux ont été exportés de l'interrégion (40 % du total national), pour une valeur de 567 millions d'euros soit 23 points de moins par rapport à 2014. Cette évolution peut s'expliquer notamment par l'absence de livraison à l'export du chantier STX.

Ces exportations ont été principalement destinées :

- Aux États-Unis (18 %),
- À l'Indonésie (12 %),
- À Malte (11 %).



84 millions d'euros ont été importés en matière de navires et bateaux dans l'interrégion (10 % du total national), soit 1 point de plus par rapport à 2014.

Ces importations proviennent principalement :

- De Pologne (36 %),
- Du Vietnam (16 %),
- D'Allemagne (6 %).