

Fiche 4 : construction et réparation navales

Les réponses apportées au questionnaire se sont placées dans la perspective du territoire du pays de Cornouaille. Ceci étant, des éléments sont susceptibles de portée générale pour la Bretagne.

QUESTION 1 : Pourriez vous décrire à grands traits les principales évolutions qui ont affecté, en Bretagne, les activités de construction et réparation navales et celles qui leur sont liées, au cours des dernières années ?

La dernière décennie a été marquée par **l'affirmation de trois types de trajectoires** qui ont conduit déjà à dégager des voies d'adaptation et des solutions face aux enjeux qui touchent la construction et la réparation navale :

- **La permanence d'une trame de petits chantiers** en prise avec les flottilles locales, notamment de pêche. Après la période d'effervescence due au renouvellement des flottilles de pêche de la région, ce qui tenait à une importante politique de soutiens publics (années 1980), les entreprises ont éprouvé des difficultés d'adaptation (début des années 1990). Plusieurs entreprises ont cessé leur activité et d'autres ont été absorbé par les plus grandes. Aujourd'hui, on doit regarder le tissu des entreprises du secteur de la construction et de la réparation navale en Cornouaille comme stabilisé. Le niveau de construction des petits chantiers reste bas tandis que la réduction des capacités de la flottille de pêche a atténué le marché de la réparation.

- **La montée d'entreprises du nautisme.** Ce phénomène repose sur une poussière de petites entreprises, dont certaines sont sous-traitantes. Le plus grand nombre s'est orienté vers la production d'un nombre de produits limités et travaillent au besoin à la demande. Deux entreprises se sont hissées au-dessus du lot : CDK Technologies travaille des matériaux composites et doit sa réputation à la course au large, particulièrement grâce aux multicoques ; JFA dont le créneau est celui de la grande plaisance, soit des produits de luxe à haute valeur ajoutée.

- **L'émergence d'un pôle de construction et de réparation navale à Concarneau,** autour de la FCRN (Groupe Piriou) et de plusieurs entreprises qui ont formé en 1993 l'Interprofession du Port de Concarneau. L'emploi a enregistré une augmentation de 65% entre 1993 et 2001. Ces entreprises sont liées entre elles dans le cadre d'un SPL depuis janvier 2000. Elles mobilisent des entreprises de l'ensemble du pays de Cornouaille. L'essaimage a constitué une des marques de cette croissance ce qui a permis de nourrir l'activité des entreprises sans les rendre totalement dépendantes d'un seul donneur d'ordre. La croissance s'est nourrie d'une croissance des capacités des infrastructures (cales de construction, engin de levage et de mise à l'eau, cale sèche), d'une diversification et d'un élargissement de l'implantation géographique internationale de ces entreprises. Près d'une cinquantaine d'entreprises constituent ce SPL.

⇒ Globalement, et du fait de l'émergence du pôle de construction et de réparation navale sur Concarneau ainsi que de l'offre des chantiers du nautisme, la tendance générale du secteur a ainsi été caractérisée par une augmentation du chiffre d'affaires de ce secteur, une croissance des effectifs de ce secteur et un renforcement des qualifications de la main-d'œuvre qu'implique une recherche d'une plus grande valeur ajoutée.

QUESTION 2 : A votre avis, quels sont les grands chocs et les grandes évolutions qui pourraient, au cours des 10-15 prochaines années, avoir un impact fort sur ces activités en Bretagne ?

La concurrence internationale est l'enjeu le plus important. De nombreux marchés, sur lesquels des diversifications, s'étaient dessinées échappent dorénavant aux entreprises cornouaillaises. Une seconde contrainte relève de la main-d'œuvre.

Parmi les concurrents les plus sévères, on doit citer la Chine pour le travail des navires de servitudes destinés à l'activité pétrolière offshore. La Chine est également redoutée pour le nautisme compte tenu de la rigueur et de la discipline de la main-d'œuvre de ce pays. Les chantiers de l'hémisphère Sud (Nouvelle-Zélande) bénéficient d'un certain effet de réputation auprès d'une clientèle anglo-saxonne. Le marché de la pêche (thoniers méditerranéens) et une partie de celui de la grande plaisance peut être capté par la Turquie. Des entreprises de pays sollicités pour des tâches de sous-traitance se positionnent aujourd'hui en concurrents ; c'est le cas de la Pologne.

Les problèmes liés à la main-d'œuvre relèvent de pesanteurs en matière de qualification ou de compétences (y compris linguistiques), voir d'attitudes. Quelques chefs d'entreprises mettent l'accent sur l'image générale du pays (la France) et sur la perception qui est enracinée à l'étranger. L'hypothèse d'une augmentation de la réparation pour le secteur de la grande plaisance est peu probable car les skippers de ce genre de navires, qui naviguent surtout en Méditerranée, forment un groupe souvent d'origine anglo-saxonne qui se retrouve sur la côte en hiver.

La diminution des marchés locaux (pêche) constitue une autre crainte, du fait de la baisse des volumes des entreprises de pêches et de l'encadrement des flottilles. L'hypothèse d'une relance de la construction de navires neufs ne devrait avoir ni la portée, ni l'ampleur de celle des années 1980.

Pour les chantiers de plaisance, les dispositions réglementaires en matière d'environnement sont à prendre en compte. Elles introduisent une nécessité de réflexion sur les conditions d'entretien des navires dont on peut penser qu'elles devront imaginer des solutions variées. Les clientèles ne disposent pas des mêmes budgets et l'activité de la plaisance cornouaillaise repose souvent sur une flottille de navires de tailles petite et moyenne.

QUESTION 3 : Et quelles pourraient en être les implications (contenu de l'activité, localisation, organisation de la production...) ?

Le contenu de l'activité devrait se stabiliser au niveau actuel. Le but des entreprises du secteur est de maintenir les capacités existantes en démarchant les clients de la manière la plus large. Cela passe par une capacité à conserver le marché de la réparation locale.

La révision de la production peut conduire les entreprises à faire appel à une main-d'œuvre étrangère, soit pour répondre aux moments de forte demande, soit pour combler des déficiences locales.

L'une des adaptations consiste en recours à la sous-traitance à l'étranger afin de conserver les tâches de production à haute valeur ajoutée sur les sites cornouaillais. Mais, cette façon de faire peut s'avérer temporaire dans la mesure où les entreprises étrangères sollicitées peuvent elles aussi parvenir à maîtriser les technologies et les coûts.

Pour certaines entreprises, cela consiste d'abord à aller au devant des clientèles. C'est le cas sur le plan local par une présence de certains groupes sur plusieurs sites par le biais de sites de fabrication ou d'antennes.

Les entreprises du nautisme devront tenir compte des nouvelles exigences. L'enjeu environnemental et la réduction des disponibilités en espace sur le littoral semblent rejeter les projets de construction qui ont pu avoir cours voici quelques décennies. Les entreprises pourront être conduites à se rapprocher des espaces promis à des reconversions lorsque les anciens usagers ont vu leur effectif diminuer. Elles pourront aussi se développer en marge de l'espace littoral immédiat pour les aires de gardiennage.

QUESTION 4 : Au regard de ces perspectives, quels sont , selon vous, les impératifs d'adaptation ?

Plusieurs chefs d'entreprises estiment toutefois naviguer à vue ce qui ne les empêche pas de rechercher des solutions d'adaptation. Mais la capacité d'anticipation demeure un trait d'un grand nombre d'entreprises localisées dans le périmètre du pays de Cornouaille.

La nécessité d'une plus grande valeur ajoutée est une obligation. Elle conduit aussi à imaginer une poursuite de la formation de la main-d'œuvre. Cette qualification est assurée pour de nombreuses tâches dans les lycées techniques du pays de Cornouaille (BEP, BP, BTS). Les bureaux d'études sollicitent en revanche des écoles d'ingénieurs dans un périmètre géographique plus large.

La recherche de nouveaux segments de marchés est une autre piste à creuser. Pour les chantiers dont les tailles et les compétences sont satisfaisantes, l'opportunité de marchés de la défense, en partenariat ou en complément des chantiers de la DCAN, reste ouverte tant en construction (cf. appui possible à la construction de frégate du type FREMM, voire construction de modules pour d'autres vaisseaux) qu'en réparation.

Une autre voie est ouverte aux entreprises dont les dimensions sont plus respectables. Ainsi, une partie des productions peut être implantée à l'étranger. Les chantiers Piriou sont ainsi localisés en Polynésie Française, à l'Île Maurice, au Nigéria, en Pologne (bureau d'études). Pour autant, cela n'est pas à assimiler à des délocalisations dans la mesure où ce sont ces démarches au devant des clients qui assurent aussi le niveau de travail sur le site initial de l'entreprise. La recherche de sous-traitance d'éléments des navires devrait conduire à solliciter d'autres sous-traitants, notamment du côté de la Roumanie ou de la Bulgarie.

L'organisation en SPL de l'Interprofession du Port de Concarneau donne à une partie des entreprises les moyens de communiquer sur les potentiels de la construction et de la réparation en Cornouaille. Cela assure une présence sur les salons professionnels et touche des clientèles. La volonté de promouvoir un SPL nautisme existe aussi au niveau du pays. Une démarche et une étude sont en cours. L'organisation de ce « SPL Nautisme » permettrait de mutualiser des compétences ainsi que des coûts en matière de commercialisation ou de communication. L'approche doit encore être précisée car les publics visés diffèrent selon qu'il s'agit de clients de grande plaisance ou des clientèles élargies. Les salons commerciaux sont également très distincts.

QUESTION 5 : Compte tenu des évolutions que l'on peut imaginer pour les 10 à 15 prochaines années, quelles sont les chances de la Bretagne et de ces territoires ?

Les chances résident déjà dans le fait qu'il existe des fondements. Les mutations et les adaptations sont mises en route depuis quelques années. Les acteurs sont bien présents sur le terrain et le marché. Les entreprises sont souvent de dimension familiale ou de taille

réduite ce qui leur permet de répondre rapidement aux sollicitations dont elles sont l'objet. La région conserve ainsi une série d'atouts dès lors qu'elle continue à anticiper.