

Fiche n° 8:

Construction et déconstruction navale

Définition du secteur

Le secteur de la construction navale se subdivise en plusieurs segments distincts :

- construction et réparation de navires militaires,
- construction de navires civils: marine marchande, pêche, navires de servitude,
- réparation de navires civils
- démolition navale: petits navires en général.

La filière de construction est en interaction avec de nombreuses activités en amont (conception, fabrication d'équipements embarqués ou d'éléments de structure) et en aval (finances, commercialisation, maintenance, etc).

La filière de construction navale au niveau national

Face à la prépondérance des pays asiatiques sur la construction de navires civils de commerce, la France, ainsi que d'autres pays européens, maintiennent leur présence dans le secteur.

De nombreux chantiers navals de navires civils de grande taille ont été fermés, à l'exception de Saint-Nazaire (STX). Les effectifs des chantiers positionnés dans la construction de navires professionnels se sont globalement tassés et se situent désormais entre 17 000 et 18 000 salariés.

Les chantiers français conservent toutefois leur dynamisme sur des secteurs générant une forte valeur ajoutée et employant des ouvriers qualifiés, tels que les navires hautement spécialisés ou certaines unités de services offshore, bateaux de plaisance de luxe, etc. Ils sont les premiers mondiaux sur le marché des voiliers et des navires pneumatiques. La construction et la réparation de navires de plaisance est aujourd'hui prépondérante dans le secteur en France.

Le secteur français est largement ouvert à l'exportation vers l'Europe et vers le monde, que ce soit pour les navires civils ou militaires. Cette forte sensibilité à la demande mondiale, corrélée à la crise économique, a des conséquences néfastes sur la filière. Les exportations de navires de plaisance ont également reculé avec la diminution des achats d'équipements de loisir par les ménages. Les ventes vers l'Italie, premier débouché de l'industrie nautique française, se sont notamment effondrées (-60,6 %).

Le secteur de la construction de navires de plaisance est caractérisé en France par une grande concentration. Les 4 à 5 plus grands chantiers navals de plaisance représentent à eux seuls 60 % des effectifs et 80 % du chiffre d'affaires. À leurs côtés, une dizaine de chantiers navals emploient plus de 100 salariés, une soixantaine de chantiers emploient plus de 20 salariés et près de 500 à 600 chantiers sont des micro-entreprises.

Le démantèlement et le recyclage des grands navires de commerce sont essentiellement effectués à l'étranger, alors que celui des navires de pêche et de plaisance est pratiqué en France, principalement sur la côte Atlantique (Bassens, la Rochelle, etc).

La filière de construction navale en Méditerranée

- **la région PACA.** La filière de la construction et de la réparation navale retrouve depuis les années 2000 une place significative dans l'économie régionale après une période de crise. La réparation navale industrielle se restructure depuis plusieurs années avec le Chantier Naval de Marseille (14 navires en 2011) et devrait se développer afin d'accueillir des unités supérieures à 330 mètres. La réparation navale (« refit ») pour la grande plaisance est en plein essor : 60 % de la flotte mondiale de yachts de plus de 24 m fréquentent les côtes de la région. Des infrastructures adaptées sont présentes sur le site de la Ciotat (ascenseur à bateaux de 2 000 tonnes) et les entreprises représentant des savoir-faire traditionnels au sein de PME (mécanique, menuiserie, peinture, métallurgie) interviennent sur les navires à flots. Au total, 600 entreprises emploient près de 3 500 emplois.



- **La région Languedoc-Roussillon.** L'activité de construction-réparation y est fortement liée au tourisme. La fabrication s'oriente principalement sur la navigation de plaisance avec une quinzaine d'entreprises et près de 500 salariés. Le plus grand chantier, Catana, dans les Pyrénées-Orientales, produit des catamarans à voile et à moteur de moyenne gamme et alimente une quinzaine de sous-traitants locaux. La fabrication de bateaux de pêche se raréfie, en raison des contraintes posées par la politique commune des pêches.

Caractéristiques des principaux chantiers navals de la Méditerranée.

Chantiers	Effectif (personnes)	Chiffre d'affaires annuel (€)
Nouvelle vague	3	430000
Littoral	10	1,6 millions
Martinez	28	2,8 millions
Allemand	10	1 million
H2X	46 (100 avec intérimaires)	11 millions
Transmétal industrie	22	3,5 millions
Méta	8	850000
Gatto	8	2,2 millions

Source : Le Marin, *Chantiers navals*, mai 2013.

DÉCONSTRUCTION NAVALE

Généralités

Le marché du démantèlement des navires est soumis au stock de navires à déconstruire. Celui-ci comprend les navires de plaisance, les navires civils, et les navires militaires. L'absence d'une filière de démantèlement sur la façade méditerranéenne constitue un problème non résolu à ce jour.

La rentabilité d'une filière de démantèlement nécessite l'atteinte d'un nombre minimum de navires à traiter par an. La surface d'emprise au sol des chantiers doit également être suffisante afin de pouvoir réaliser conjointement démantèlement et dépollution de certains matériaux (amiante, peintures, etc).

En Méditerranée, les besoins sont ponctuels :

- 14 chalutiers ont été détruits dans le cadre d'un plan de sortie de flotte, 4 sont programmés en 2013.
- À l'échelle du littoral français, 60 des 217 coques militaires en service devront être désarmées d'ici fin 2013 (ex : ex-Saône dans le port de Toulon), dans le cadre d'appels d'offres européens.
- près de 400 000 embarcations de plaisance sont immatriculées sur le littoral méditerranéen et un nombre non négligeable sont hors d'usage, mais sans incitation particulière à déconstruire.

État des lieux et projets

À ce jour, une seule entreprise est autorisée sur le littoral, au titre des installations classées. La fédération des industries nautiques mène une réflexion sur la question des navires en fin de vie et a créé en février 2009 l'Association pour la Plaisance Eco-Responsable (APER). Cette dernière organise le recyclage des navires de plaisance hors d'usage. Sur les 48 sites de construction agréés par l'APER en France, on en compte 6 sur le littoral méditerranéen.

Deux projets existent en Languedoc-Roussillon (Agde et Grau du Roi) afin de mettre en place de nouveaux sites. En PACA, un projet a été développé pour la déconstruction de trois navires de la Marine nationale (les ex-Dives, Argens, Saône) en recourant à des docks flottants. Des outils sont actuellement en développement : diagnostic de bateau, diagnostic de déconstruction, outil de gestion des ports intégrant la prise en compte de l'état des navires.