



La filière nautique en Poitou-Charentes, concerne plus de **400 entreprises**, principalement localisées en Charente-Maritime, liées à la construction et à la réparation de voiliers, bateaux rigides ou pneumatiques, et génère environ **4 000 emplois artisans ou salariés**

### A La Rochelle, des pionniers de la voile...

La forte concentration de l'industrie nautique sur le bassin de La Rochelle résulte de l'implantation de ces pionniers de la voile qui ont créé leur propre entreprise dans les années 60.

A partir des années 70, certains ont réussi à transformer progressivement les chantiers artisanaux d'origine en entreprises industrielles. C'est le cas des quatre principaux chantiers de construction actuels, Fontaine Pajot, Dufour Yachts, Chantiers Amel et Zodiac qui représentent plus de 1 500 emplois.

Toutefois, de nombreuses entreprises, dont l'activité est plutôt tournée vers la réparation et la construction à l'unité, sont restées au stade artisanal avec des effectifs moindres. Elles constituent aujourd'hui une

grande partie du tissu industriel en réunissant les deux tiers des effectifs. La forte présence de constructeurs a entraîné l'installation de cabinets d'architectes navals de renommée internationale et d'équipementiers de premier plan (mâts et gréements, voileries, accastillage, électronique).

Parallèlement, la présence du port des Minimes, premier port de plaisance du littoral atlantique européen, avec ses 3 600 places, et le plan d'eau protégé du Pertuis sont venus renforcer l'image nautique de la région. Cette renommée est entretenue par l'organisation du Grand Pavois (un des plus grands salons internationaux à flot) et la participation de la ville de La Rochelle à de nombreuses manifestations (départs ou étapes de courses nationales et internationales).

Le nautisme connaît une période extrêmement propice. Les exportations sont importantes, le marché enregistre depuis plusieurs années une forte croissance et de nouveaux clients apparaissent dans les pays émergents. La région Poitou-Charentes a su s'intégrer dans cette dynamique très favorable du marché du bateau de plaisance.

“ Pour la plupart des chantiers navals, le métier reste très artisanal et cela ne sera bientôt plus possible. ”

Il apparaît toutefois aujourd'hui des menaces de plus en plus fortes sur ce marché : on peut craindre l'émergence d'une concurrence provenant des pays à bas coût, mais aussi des Nord Américains qui rivalisent déjà avec l'Europe sur le marché des bateaux de compétition.

Pour répondre à ces menaces, nos entreprises doivent s'organiser. Pour la plupart des chantiers navals, le métier reste très artisanal et cela ne sera bientôt plus possible

Il faut au plus vite conjuguer le savoir-faire de l'artisan avec une logique industrielle.

Développer une “industrie artisanale” permettrait de rationaliser l'organisation, de diminuer les temps de production, de disposer d'un bureau d'études qui soit aussi force d'innovation, de se regrouper pour trouver de nouveaux produits ou systèmes de construction, tout en gardant la flexibilité et l'habileté de l'artisan.

“ Il faut au plus vite conjuguer le savoir-faire de l'artisan avec une logique industrielle. ”

La DRIRE, comme l'ensemble des services du MINEFI (Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie) qui ont participé à l'élaboration de ce document, sera aux côtés des chefs d'entreprises pour les accompagner dans cette mutation.

Le Directeur de la DRIRE  
Michel VUILLOT

# L'industrie nautique en Poitou-Charentes une filière phare de l'industrie locale



Boat Industry System (Marans-17) : une fabrication dans une logique industrielle

## Des ATOUTS CONSIDERABLES

### ● Un véritable catalogue de produits

Avec ses nombreuses entreprises de tailles très diverses, allant des gros chantiers aux unités de tailles plus modestes qui ont su investir des niches et un savoir-faire résultant de plusieurs décennies de pratique, la production sait répondre à la demande. Ce dynamisme régional vient d'être confirmé par la création récente d'une entreprise en Charente-Maritime qui intègre les techniques les plus modernes de fabrication.



Voilerie Incidences (La Rochelle-17) : une voilerie internationalement reconnue dans le monde de la course. Un exemple d'une structure très réactive qui sait s'adapter à la demande comme beaucoup d'entreprises dans ce secteur.

### ● Un pôle de compétence technologique

Avec la présence du CRITT Matériaux de Rochefort, du Centre de recherche pour l'architecture et l'industrie nautique (CRAIN) et la proximité de laboratoires spécialisés dans la dynamique des fluides à l'ENSMA, l'industrie dispose de tous les savoir-faire localement pour se développer. On peut parler d'un véritable pôle de compétence.

## Bulletin météo spécial : des turbulences en vue

### ● Les petites entreprises pourraient connaître une crise

Les chantiers très artisanaux, avec peu ou pas de commerciaux, distribuent surtout sur le marché national, leur taille ne leur permettant pas l'accès à l'international. En outre, les petites structures n'ont pas les moyens humains et financiers pour abaisser leur coût de production ou former leur personnel. Bien que très réactives, elles répondent avec difficultés aux nouvelles réglementations environnementales, notamment sur les émissions de solvants lors de la stratification des coques. Une veille technologique et stratégique, la recherche des marchés et le démarchage de fournisseurs communs, s'imposent. Mais ces démarches ne sont accessibles qu'aux grandes entreprises.

Les petits constructeurs ne devraient-ils pas tenter de travailler davantage ensemble ?

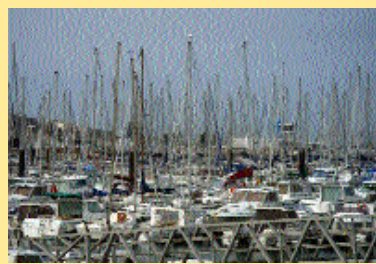
### ● Le papy boom présent aussi dans le nautisme

Peu d'entreprises anticipent le remplacement de personnes-clés comme le dirigeant ou des techniciens hautement qualifiés malgré les départs à la retraite massifs.

Prendre en compte et gérer les difficultés à recruter des personnels techniques motivés dans cette filière multicorporative est un véritable défi.

### ● Il manque des places dans les ports

La flotte active est en croissance régulière alors que l'offre portuaire évolue peu, ce qui freine le marché intérieur et pousse les industriels à se tourner vers l'exportation. La Fédération des Industries Nautiques essaye de résoudre ce problème en lançant un chantier de recyclage des bateaux usagés.



Le port de La Rochelle (17)

### ● La concurrence internationale gagne

La concurrence s'accroît jusqu'à toucher les architectes qui conçoivent les formules 1 des mers. Il y a fort à parier que tout se jouera sur l'innovation et le positionnement stratégique. Fort heureusement, ce sont déjà des points forts de la région Poitou-Charentes.

## Des OPPORTUNITES

### ● Innover c'est gagner

Se positionner sur une niche, c'est gagner des parts de marchés, surtout en nautisme où les innovations

gagnent facilement des adeptes. Les planches à voiles ont connu des évolutions constantes, le kitesurf a pris de l'ampleur en quelques années et les bateaux d'aujourd'hui rivalisent en performances.

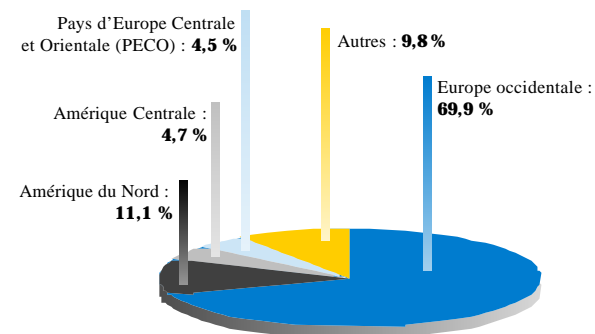
Le marché a rarement délaissé des nouveautés.

### ● Un fort positionnement sur le marché international

Grâce à cette diversité des gammes et aux multiples classes de finitions couvrant le luxe, le sport et le grand public, un acheteur français ou étranger trouve localement le produit qu'il recherche.

En général, au-delà d'une certaine taille, les entreprises se positionnent fortement sur le marché international et confirment un rayonnement qui dépasse la région. C'est 60 % de la production qui est expédiée sur les marchés étrangers.

Les exportations du secteur, qui atteignent presque 150 millions d'euros en 2005, sont en hausse de 8 % par rapport à 2004. Ainsi la région Poitou-Charentes conserve sa troisième place parmi les régions exportatrices. Cette progression des exportations repose sur les parts de marché obtenues en Espagne, Norvège et Danemark notamment. D'autres marchés s'ouvrent au Brésil et en Roumanie en particulier.



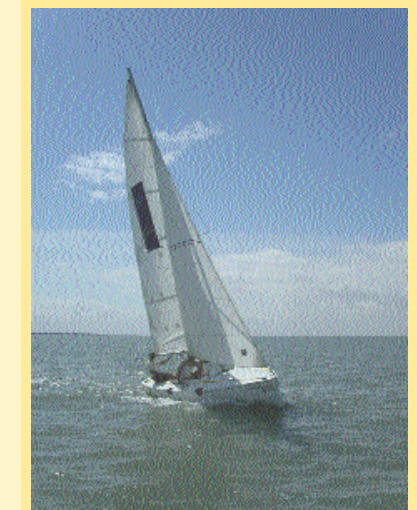
### L'Union européenne reste la 1<sup>ère</sup> zone cliente de la région.

L'Espagne (25,8 MA) conserve la tête du classement pour les exportations, suivie de l'Italie (16,2 MA), du Royaume Uni (11,4 MA) des Pays-Bas (7,9 MA) et de l'Allemagne (6,9 MA). Mais si la Norvège (6,5 MA) arrive en 6<sup>ème</sup> position devant le Danemark (5,5 MA), c'est elle qui a le plus fort taux de croissance (47,8 %), loin devant l'Espagne (+ 11,8 %). Seule l'Italie enregistre un net repli de 20,3 %.

### ● Les pays émergents : de nouveaux marchés

Si on peut considérer que les nouveaux entrants dans l'économie mondiale représentent une menace, ils peuvent constituer aussi une ouverture de nouveaux marchés. Même si ceux-là ne sont pas encore à maturité, ils suscitent intérêt et réflexion car la demande de ces pays pourra être très différente de celle de la clientèle actuelle. La filière sera sans doute amenée à faire évoluer ses produits et ses techniques de fabrication.

## Des ACTIONS du MINEFI pour garder le vent en poupe



"Rien que d'la colle" - Ce prototype de 5 m 50 baptisé ainsi car il utilise le collage structural a été mis au point et instrumenté par le CRITT Matériaux et l'ENSMA avec le soutien financier de la DRIRE.

- simplifier certaines procédures à l'exportation avec la Douane, les Services Fiscaux

- exporter et conquérir de nouveaux marchés à l'étranger, dans le cadre du mouvement "CAP EXPORT", avec la Direction Régionale du Commerce Extérieur et ses partenaires régionaux

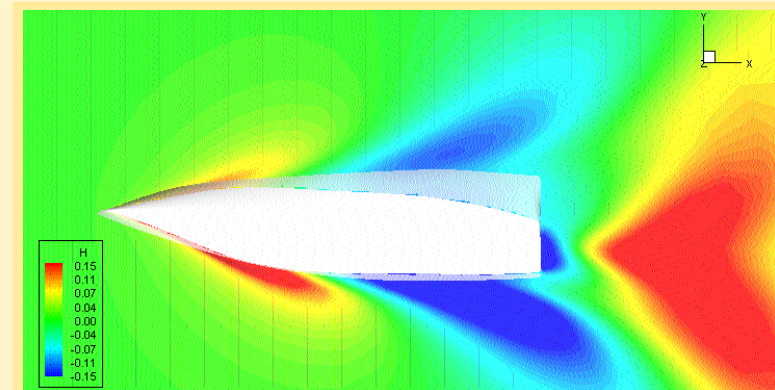
- mettre au point de nouvelles technologies de fabrication avec la DRIRE (collage structural, stratification sous vide, intégration des fibres de chanvre en remplacement des fibres de verre dans les pièces d'aménagement intérieur

- initier des travaux de recherche pour que les architectes et les entreprises disposent de simulateurs numériques à la pointe du progrès

- favoriser l'innovation non technologique, notamment par le financement par la DRIRE d'actions permettant d'accroître la productivité ou l'émergence rapide de projets

- aider à la création d'un pôle de construction de bateaux de compétition

D'autres organismes interviennent sur cette filière, notamment la Fédération des industries nautiques, qui mène entre autres, des actions dans le domaine de la formation et de la transmission des savoirs au sein des entreprises.



Modélisation par le logiciel ICARE d'un écoulement autour d'une coque de bateau au gîte, réalisée par Marc LOMBARD, architecte. Un nouveau programme de recherche pour modéliser le comportement des coques réunit plusieurs entreprises, des architectes, l'ENSMA, le CRITT Matériaux et la Chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle. Ce travail est soutenu financièrement par la DRIRE.



**Jean-François Fountaine**  
PDG de FOUNTAINE PAJOT



**Olivier Poncin**  
PDG du Groupe PONCIN Yachts

● **La filière nautique est la filière professionnelle qui a le plus progressé ces dernières années avec le triplement de tous les chiffres : les effectifs, la production et le chiffre d'affaires. Comment expliquez-vous ce succès ?**

**JFF :** C'est sur le plan des technologies et méthodes mises en œuvre que la construction de bateaux de plaisance a fortement avancé depuis cinq ans.

Par ailleurs, la création en 1998 à La Rochelle de l'Institut pour la Certification et la Normalisation dans le Nautisme (ICNN), chargé de la délivrance des certificats de conformité CE pour les bateaux de plaisance construits sur le territoire national, renforce encore cette attractivité régionale.

**OP :** C'est la diversité de l'offre qui est l'un des points forts de la région, alliée à la qualité des produits et à la recherche permanente d'innovations. La présence de nombreux petits chantiers, remarquablement réactifs, apporte une grande souplesse d'adaptation à la demande clients.

● **Pour conforter cette croissance, quels sont les points à améliorer ?**

**OP :** Les ventes de bateaux en France sont bloquées par la saturation des ports. Des voies existent, il faut s'y engager volontairement.

A l'export, les gros constructeurs comme les petits se heurtent à des formalités administratives contraignantes.

Pour aller sur les marchés des pays émergents, il faudra se démarquer de la concurrence. Pour cela nous devons disposer des meilleures techniques et surtout de personnels bien formés. Ce dernier point me semble vital car sans personnel adapté, il n'est pas de progrès possible.

**JFF :** Je voudrais insister sur l'export qui me paraît être la seule solution durable pour éviter tout risque de surcapacité.

Par ailleurs, nous sommes soumis à de multiples pressions réglementaires ou concurrentielles qui nécessitent des adaptations permanentes des méthodes et des procédés, que seules les grosses structures pourront mener.

Il importera donc d'aider les plus petites à progresser et à accroître leur productivité.

● **Pour vous, l'avenir en quelques mots, c'est ?**

**JFF :** Innover, s'adapter, exporter.

**OP :** Qualité, innovation, intégration des meilleures technologies, formation des employés.

**un exemple d'amélioration de la productivité**



**Martin Lepoutre**  
Gérant de FORA MARINE  
Administrateur régional de la FINSA

● **Pourquoi avez-vous réorganisé votre entreprise ?**

Nous devons faire face à un doublement de l'activité, dans le cadre d'un processus complexe : la construction de voiliers de croisière en petites séries. Pour répondre à cette problématique, nous avons fait appel à un soutien extérieur.

● **Pourquoi n'avoir pas réglé ce problème en interne, avec votre propre bureau d'études et de production ?**

Nous savions qu'il fallait prendre du recul pour une analyse préalable de nos forces et de nos faiblesses et nous avons fait un constat d'incapacité à faire bouger les choses brutalement à court terme. Il fallait faire réaliser cet électrochoc par un conseil extérieur. Nous avons donc intégré une action collective de la DRIRE que nous avons découverte à la CCI de Rochefort.

● **Concrètement, qu'est-ce qui a changé dans votre entreprise après cette intervention ?**

Trois mois après cette intervention, le bilan est très positif, malgré les perturbations nécessaires. Tout d'abord c'est toute la culture de l'entreprise qui a été modifiée. Aujourd'hui le processus de fabrication est beaucoup mieux planifié et mieux contrôlé. Enfin, toute cette démarche permet des gains de productivité très importants. Nous avons maintenant une vraie démarche industrielle.

