

Les services au navire et la réparation navale

Jean-Marie Poinboeuf & Willy Salamon

Président de la chambre syndicale des chantiers navals (CSCN)

Président du syndicat national des industries de la réparation navale (SIRENA)

Construction et réparation navales : toutes ensemble

La récente adhésion du SIRENA, syndicat national des industries de la réparation navale à la CSCN, désormais chambre syndicale des chantiers navals, a permis de mettre en lumière une activité parente de la construction navale proprement dite.

Le rapprochement des deux activités de construction et de réparation navales dans une même chambre syndicale s'inscrit dans une démarche logique, l'objet du travail y est le même et les métiers de base se ressemblent. Nombreuses donc sont les synergies qui peuvent être développées entre ces deux activités. Dans la plupart des pays européens elles appartiennent à la même association et au niveau européen, la CESA (*community of European shipyards associations*) représente aussi bien la construction que la réparation navales européennes.

Évidemment il existe des spécificités propres à chacune des activités. Ainsi, la profession de réparateur est essentiellement une activité de service ce qui lui confère certaines particularités dans sa structure industrielle. La réactivité au niveau des délais y joue un rôle absolument fondamental et c'est une industrie avec un cycle de production ultracourt. C'est pour tenir compte de ces spécificités, même si les facteurs de convergence l'emportent, que le SIRENA garde sa structure tout en rejoignant la même organisation que les constructeurs de navires.

Les chantiers navals du SIRENA : une forte orientation vers l'export

Le SIRENA regroupe à ce jour les trois chantiers en France dont l'activité principale est la réparation et la conversion de navires de mer pour le compte d'une clientèle internationale : ARNO Dunkerque ; SOBRENA¹ ; Union naval Marseille.

Le chiffre d'affaires global de l'ensemble de l'activité est de l'ordre de 70 à 100 millions d'euros selon les années, et l'effectif employé de l'ordre de 500 salariés permanents, doublé par les activités sous-traitées. On peut évaluer le nombre global des emplois induits à plus de 1 000.

On peut noter que la position géographique de ces trois chantiers et la diversité des types de navires traités les placent rarement en concurrence franco-française. S'en trouve

¹ SOBRENA : Société bretonne de réparation navale. NDR

facilitée la coopération sur les grands dossiers d'intérêt commun, principalement ceux liés à l'hygiène et la sécurité, ainsi que la formation professionnelle spécifique.

ARNO Dunkerque

Si nous commençons notre tour de France par le Nord avec ARNO Dunkerque société créée en 1987, nous pouvons dire que l'entreprise est solidement ancrée dans son environnement socio-économique. La clientèle est constituée principalement par des armements présents en mer du Nord - Manche et fréquentant les grands ports de la zone Le Havre – Hambourg.

Le chantier compte parmi ses clients fidélisés et de premier rang des armements exploitant des *ferries* transmanche, des navires rouliers, des navires de dragage et de génie portuaire, des navires spéciaux de travaux *offshore*, et bien sûr de porte-conteneurs, pétroliers et minéraliers fréquentant la zone. 65 à 75 % du chiffre d'affaires se réalisent à l'export. 50 à 60 navires par an effectuent leur arrêt technique et leurs réparations en cale sèche au chantier Arno Dunkerque, qui intervient aussi sur 40 à 50 navires en réparation d'escalpe.

La concurrence dans la zone est vive et constituée principalement par les chantiers du Royaume-Uni, des Pays-Bas, de l'Allemagne et de la Baltique. Arno Dunkerque est très présente dans son marché et jouit d'une réputation de compétence, de fiabilité technique et contractuelle au niveau des délais d'exécution et des budgets.

Si l'accueil réservé aux clients d'ARNO Dunkerque est conforme aux meilleures traditions du Nord, ceux qui font réparer leur navire à Brest peuvent s'attendre à ce que les travaux soient conduits avec la résolution et la ténacité des Bretons.

La SOBRENA

La réparation navale a une longue histoire à Brest puisque dès 1910 le port avait avec la toute nouvelle cale sèche n° 1 sans doute la plus grande cale du monde à cette époque. Mais c'est surtout la mise en service de la forme 2 en 1968 qui a marqué le démarrage à l'international, les clients étrangers principaux étant déjà britanniques et norvégiens.

Après la fermeture d'ARNO Brest en 1986, le Groupe Meunier a dès l'année suivante fait repartir avec environ 160 personnes une activité qui avait compté jusqu'à près de 900 personnes. Aujourd'hui SOBRENA est le premier réparateur naval français.

À côté des réparations de navires conventionnels, et principalement des pétroliers, SOBRENA a su développer des relations de longue durée avec un certain nombre de clients sur trois types de navires différents : les pétroliers navettes de mer du Nord (*North sea shuttle tankers*), les *car-ferries*, les méthaniers (*LNG² carriers*). Ces trois types de navires ont en commun le coût élevé des navires et des taux de fret, ainsi que des exigences techniques importantes.

Tout à fait notable est l'accord « Alliance » conclu avec la Shell en juin 2000 au terme duquel tous les navires en propriété ou en management Shell en opération en Atlantique ou en Europe de Nord sont réparés à Brest, les autres étant réparés au chantier Sembawang à Singapour. C'est ainsi que tout récemment la SOBRENA a encore fait le plein en méthaniers puisque depuis le début 2007 trois GNL de la compagnie Bonny Gas Transport Ltd exploités par Shell International ont été accueillis dans le chantier brestois. Les méthaniers sont aussi une spécialité de notre réparateur sur la façade méditerranéenne Union naval Marseille.

² Liquefied natural gas. NDR

Union naval Marseille : la plus grande cale de la Méditerranée

En effet, depuis septembre 2006 Union naval Barcelona SA (UNB) gère les installations de réparation navale situées dans l'enceinte du port autonome de Marseille, qui se composent de l'ancien chantier de réparation navale CMR et la concession par le port autonome de Marseille pour une durée de 18 ans des formes n° 8 et n° 9 faisant partie du chantier de réparation sous le nom d'Union naval Marseille SAS³.

Entre septembre 2006 et février 2007, 17 arrêts techniques ont été effectués à Marseille représentant un taux d'occupation de près de 100 %. On notera non seulement une quantité importante de travail réalisé avec succès sur des paquebots dans de très courts délais, notamment sur les navires *Blue Dream* et *Sky Wonder* de la compagnie Pullmantur et *Golden Princess* de Princess croisières, mais également des réparations d'une grande complexité technique sur les navires LNG *River Orashi* et *Provalys*, comprenant le montage d'un nouveau tube d'étambot, de lignes d'arbres, etc.

La société vient de démarrer avec 100 salariés, mais elle devrait passer à 140 avant la fin de l'année. Le projet du groupe Boluda est de faire travailler 1 000 personnes, y compris les sous-traitants. En offrant un *package* avec les cales sèches de Barcelone, l'ensemble Union naval permet de faire bénéficier ses clients d'une grande flexibilité.

C'est sans doute pourquoi Aker Yards a conclu un accord avec le groupe de réparation navale Union naval, concernant les transformations de paquebots pour la Méditerranée. Ces conversions seront cotées et gérées par Aker Yards lifecycle services (AY-LCS), sur les sites d'Union naval à Barcelone et à Marseille.

Les services au navire et la réparation navale chez Aker Yards

On peut noter au passage que le fait pour le chantier constructeur Aker Yards d'avoir fondé une filiale AY-LCS en charge de services tout au long de la vie du navire est significative d'une évolution du métier de constructeur qui évolue pour étendre ainsi sa stratégie consistant à offrir dans un maximum de régions ses services de conversion, mais aussi de rénovation, de *retrofitting* ainsi que de maintenance et de pièces détachées.

C'est ainsi qu'Aker Yards France met son expérience en matière de réparation navale au service de ses clients dans trois domaines : les travaux de réaménagement de navires avec des projets clé en main allant des études à la livraison, les travaux de rénovation de locaux pour garantir un meilleur confort au client pendant la croisière, les travaux de modification technique des équipements permettant de garantir au client une meilleure performance du navire et une réduction des coûts d'exploitation.

Par ailleurs de nombreux travaux sur des paquebots existants ont déjà été réalisés ou sont en cours par Aker Yards, Finland.

Le maintien en condition opérationnelle (MCO) par DCNS

Il n'y a pas que les constructeurs civils qui développent leurs activités sur toute la période de vie du navire. Les prestations de services sont au cœur du développement du groupe DCNS. Son ambition est en effet de faire bénéficier les marines françaises et étrangères de son savoir-faire en assurant, pour leur compte, un ensemble de prestations, soit directement, soit par l'intermédiaire de partenariats et d'alliances établis avec des acteurs locaux, qui seront à même de s'engager sur le résultat des opérations effectuées. L'entreprise

³ SA : société anonyme ; SAS : société anonyme simplifiée. NDR

réalise aujourd'hui environ le tiers de son chiffre d'affaires dans cette activité et entend s'y développer.

DCNS propose aux marines militaires une offre globale de services destinée à couvrir tous les besoins relatifs au navire armé complet ainsi que la conception, l'exploitation et la maintenance des installations des bases navales.

Pour permettre à ses clients de mener à bien leurs missions, DCNS assure les fonctions techniques et de soutien logistique grâce à une large gamme de services. Des alliances appropriées sont mises en place pour améliorer la qualité du service aux marines, par exemple en créant des partenariats avec les industriels locaux.

Logistic Availability Services (LAS)

DCNS a créé LAS, sous la forme d'un contrat pluriannuel, pour apporter une garantie sur la disponibilité à prix forfaitaire des pièces de rechange pour l'entretien correctif et préventif, avec une flexibilité opérationnelle totale. LAS répond ainsi aux fortes exigences opérationnelles et de sécurité propre à l'environnement militaire. DCNS propose à ses clients une gestion « personnalisée » de leurs approvisionnements en rechanges, ce qui leur permet d'optimiser leurs coûts.

DCNS offre à ses clients de bénéficier, à travers une interface unique, de l'ensemble des compétences techniques et logistiques : concevoir l'organisation *supply chain*, assurer la fonction d'opérateur logistique, proposer des solutions techniques, améliorer la gestion des flux logistiques. De nombreuses marines ont déjà fait confiance à DCNS.

Technical Availability Services (TAS)

TAS est un concept qui permet d'améliorer la disponibilité des navires de la Marine nationale. L'entretien flotte fait l'objet d'une cinquantaine de contrats doublement innovants avec la globalisation des prestations et la rémunération à la disponibilité.

DCNS acquiert sur le plan industriel une large autonomie d'organisation, permettant d'optimiser au maximum la prestation au profit du client. La globalisation des contrats permet de réunir dans un même contenu tous les éléments nécessaires à son objectif principal. En plus de l'entretien proprement dit des navires, le contrat comprend l'approvisionnement et la réparation des rechanges, l'exploitation et l'entretien des infrastructures, l'assistance technique, l'ingénierie, etc.

La rémunération à la disponibilité est une rémunération sur le nombre de jours de disponibilité à la mer des navires, qui crée une dynamique certaine chez tous les acteurs du projet.

Entretien et sous-traitances spécifiques

DCNS fournit un service d'entretien des bases navales : prestations de services assurant l'exploitation de leurs installations ainsi que les opérations de maintenance.

DCNS se positionne comme un maître d'œuvre d'ensemble de modernisation de navires de combat, garantissant les performances globales du navire modernisé. DCNS est capable d'assurer tant la maîtrise d'œuvre du système de combat que celle du système propulsif, ou du système de conduite.

DCNS travaille activement à l'intégration des technologies d'e-maintenance dans les prestations de MCO global. L'utilisation des technologies *web* permet le partage en quasi-temps réel de l'état des systèmes et des paramètres de fonctionnement des équipements.

DCNS évalue l'impact, sur la disponibilité des navires, de l'utilisation des méthodes modernes de pronostic et de diagnostic.

Un succès récent : le contrat MCO du porte-avions Charles de Gaulle

Le 19 décembre, DCNS a signé avec le SSF (service du soutien de la flotte) un contrat de 287 millions d'euros – dont la première tranche ferme est de 70 millions d'euros – sur cinq ans pour le maintien en condition opérationnelle du porte-avions *Charles de Gaulle* basé à Toulon. DCNS conforte ainsi sa position de *leader* en matière de MCO.

Ce contrat généralise l'approche contractuelle globale poursuivie par le client SSF et regroupe ainsi l'ensemble des activités concourant au maintien en condition opérationnelle du porte-avions. Le périmètre du marché couvre la préparation et l'IPER⁴ du porte-avions, ainsi que 3 périodes successives d'entretien courant. Le service et la performance technique sont au cœur du contrat. Cette offre engageante comprend une part de rémunération à la journée de disponibilité du navire. DCNS garantit ainsi au client, sur toute la durée du contrat, un haut niveau de sûreté et de sécurité et une capacité opérationnelle forte.

Ce marché est accueilli par DCNS comme une preuve de confiance de la Marine nationale et apporte la visibilité de l'activité afférente à DCNS Services Toulon jusqu'en mi-2012. Il démontre également le savoir-faire de DCNS dans le domaine nucléaire et sa capacité à proposer des solutions innovantes et une politique de maintenance plus flexible. D'autres contrats de MCO global concernant respectivement l'entretien des SNA (premier contrat signé à Toulon en juin 2003), des SNLE, des torpilles, des FLF⁵, des frégates fortement armées et des navires de soutien ont déjà été signés avec la Marine nationale, notamment en 2005 et 2006.

Le Groupe Piriou : services au navire sur plusieurs océans

Chez les chantiers navals plus petits, il existe aussi une activité réparation navale. C'est ainsi que l'activité des chantiers Piriou au cours des dix dernières années se répartit comme suit : construction navale sur le marché français 38 %, construction navale à l'exportation 26 %, réparation navale sur le marché français 24 %, réparation navale à l'exportation 26 %.

La Finistérienne de construction et de réparation navale (FCRN) qui exploite la cale de Concarneau a participé récemment aussi aux contrats de MCO de la Marine nationale pour huit navires : les *Loire*, *Rari* et *D'Entrecasteaux*, 3 BH2 (bâtiment hydrographique de deuxième classe) et 2 RHM (remorqueur de haute mer), et des Affaires maritimes pour le *Thétis*.

On sait par ailleurs que le groupe Piriou a des chantiers navals sur tous les continents. C'est pourquoi le groupe est présent dans plusieurs océans pour ce qui est de la réparation navale.

Ainsi le Chantier naval de l'Océan Indien CNOI, situé à Port-Louis, capitale de Maurice, est un chantier jeune (2001) et en plein essor, en passe de devenir un des acteurs majeurs de l'entretien naval dans la zone sud de l'Océan Indien. Il entretient notamment une part importante des thoniers senneurs espagnols et français opérant dans le canal de Mozambique ainsi que les navires de pêche à la légine australiens. Aucune forme de radoub

⁴ IPER : indisponibilité périodique pour entretien et réparation ; opération d'entretien majeur d'une durée supérieure à un an.

⁵ SNLE : sous-marin nucléaire lance-engins ; SNA : sous-marin nucléaire d'attaque ; FLF : frégate (type) *La Fayette*. NDR

n'existant à la Réunion, CNOI est également un partenaire important de l'entretien flotte des bâtiments militaires français. Le BATRAL⁶ *La Grandière* y a notamment suivi une IPER durant le premier semestre 2005. La présence française est forte sur le chantier. En effet, tant les cadres que les agents de maîtrise sont, dans leur grande majorité, français. Ceci s'explique d'ailleurs aisément quand on sait que les chantiers Piriou, basés à Concarneau, possèdent la moitié du capital.

Les refontes aux Constructions mécaniques de Normandie à Cherbourg

L'activité de refonte des navires est une activité traditionnelle des Constructions mécaniques de Normandie (CMN) à Cherbourg. C'est ainsi qu'une remise à niveau complète des trois *Combattante III* livrées par CMN en 1981 a été réalisée en 1991 pour la marine nigériane. Puis en 1991/92 est intervenu le même type de contrat pour la marine ghanéenne avec la remise à niveau complète de deux FPB⁷ *Achimota* et *Yogaga* et d'un FPB45 *Sebo*. Ces navires avaient été livrés à la marine du Ghana par Lürssenwerft en 1980 et 1981. Le savoir-faire acquis dans le domaine militaire a permis au chantier naval cherbourgeois de se lancer dans les transformations de navires de servitude en yachts. En 1994, les CMN faisaient leur entrée dans ce marché très particulier par la transformation d'un navire ravitailleur de plate-forme en yacht *French look II*. Cette première refonte sera suivie par la transformation de deux remorqueurs de 33 m en yachts à usage commercial : *l'Ananta* en 1999 et *l'Alter Ego* en 2001.

À signaler également la refonte du patrouilleur *Iris* (construit par les Chantiers de l'Esterel) pour les affaires maritimes réalisée en 1998 et la refonte du navire de recherche *Suroît* de l'Ifremer réalisée en 1999.

À Boulogne et à Calais aussi

Enfin, Socarenam, installée à Boulogne et Calais, consacre à la réparation navale 20 % de son chiffre d'affaires et environ 5 % des heures productives du chantier.

*

Il est évident que les acteurs du service au navire et de réparation navale font pleinement partie de la famille maritime française. Cette réalité est désormais reconnue par l'adhésion du SIRENA à la chambre syndicale des chantiers navals et au Cluster maritime français.

Les professions s'unissent. Elles souhaitent être considérées par les pouvoirs publics pour ce qu'elles sont : des industries exportatrices, innovantes, performantes, créatrices d'emplois sans subvention d'État, et qui ont un avenir en France comme en Europe.

⁶ Bâtiment de transport léger. NDR

⁷ FPB : *fast patrol boat*. NDR