

Industries nautiques françaises

Les raisons d'un *leadership*

Pierre Barbleu

Vice-président de la Fédération des industries nautiques

Longtemps considérée comme une activité élitiste, voici bientôt quarante ans que la plaisance s'ouvre à tous, offrant un visage bien loin de l'image des « yachtmen » du dix-neuvième siècle : aujourd'hui, les ouvriers achètent plus de bateaux que les chefs d'entreprise... Une manière peut être, de se rappeler que la plaisance française trouve ses origines dans le canotage et les guinguettes populaires ! Ces bateaux qui véhiculent des rêves sont, au-delà d'un fait de société, une réalité économique et industrielle où la France joue un rôle de tout premier plan. La plaisance française affiche, depuis plusieurs années, une croissance nettement supérieure à la croissance économique nationale. Figurant parmi les tout premiers producteurs de bateaux de plaisance au niveau mondial, l'industrie nautique hexagonale est également un formidable pourvoyeur d'emplois. Une position de force acquise depuis de nombreuses années notamment grâce à l'ouverture vers les marchés extérieurs. Largement exportatrice depuis les années 70, l'industrie nautique française se tourne désormais vers l'Asie et de nombreux pays « émergents », convaincue que ces pays constituent les relais de croissance de demain. La Rédaction

La navigation de plaisance n'a été reconnue administrativement en France qu'en 1850. Lorsque, en 1899, s'est créée la première fédération professionnelle, le nautisme employait quelque 3 000 personnes. Le Salon nautique de Paris, inauguré en 1926, est l'un des plus anciens du monde. Dès 1959, le cap des 2 000 (petits) bateaux par an était dépassé par le chantier Rocca. Cependant, en termes industriels, la plaisance restait encore un épiphénomène. Ce n'est plus du tout le cas aujourd'hui.

En 2007, la filière nautique française a employé plus de 45 000 salariés, regroupés en près de 5 000 entreprises. Il s'agit principalement de petites structures, avec plusieurs sociétés de taille moyenne et un « géant », le groupe Bénéteau, qui emploie quelque 4 400 personnes dans la plaisance. Les chantiers représentent un cinquième de ces emplois, mais réalisent un quart du chiffre d'affaires.

En croissance annuelle régulière, l'ensemble de la filière nautique française représentait en 2007, 4,65 milliards d'euros (+ 5,8 %). La construction seule, en

Les industries nautiques

Industries nautiques françaises : les raisons d'un leadership

progression de plus de 8 % l'an passé, s'élevait à 1,17 milliard d'euros, dont 63 % à l'export. Depuis 1998, le montant des ventes à l'export a été multiplié par quatre.



L'exception française

Cette réussite perdue depuis près de quarante ans, mais rares sont ceux qui auraient pu, alors, l'envisager. Dans les années 1950, le marché était dominé par les Britanniques et Hollandais, avec des chantiers renommés issus d'une longue tradition de yachting. Les années 60 marquèrent l'avènement de la construction en plastique. Si les *leaders* en question l'adaptèrent aux bateaux traditionnels, au contraire, les Français adaptèrent les bateaux aux exigences du plastique, comme ils l'avaient déjà fait dix ans plus tôt pour le contreplaqué avec le Vaurien et le Corsaire (entre autres). Parallèlement, la victoire en 1964 de Tabarly dans la Transat créa un choc médiatique. La voile, qui possédait une image plutôt nostalgique à l'étranger, redevint soudainement moderne et l'on vendit en un an 74 % de petits croiseurs en plus. Tabarly continuant sur sa lancée - il fut durant vingt ans le sportif français le plus populaire - la course au grand large devint une spécialité française. Avec la Route du Rhum et le Vendée-Globe, un style unique de course-aventure se développa aux antipodes de la régates autour de bouées. Les chantiers français, profitant de leur *leadership* en voile, profitèrent de leurs acquis techniques et de leur puissance d'achat pour développer un secteur motonautique aujourd'hui très prospère. La France est n° 1 mondial pour la production de voiliers, de pneumatiques, et de matériel de glisse. Elle est n° 4 pour la production de bateaux à moteur... Elle dispose également de prestigieuses vitrines à la renommée internationale : le Salon nautique de Paris, le Festival de la Plaisance de Cannes, le Grand Pavois de La Rochelle. Véritables salons d'affaires, ces événements, totalisant quelque 450 000 visiteurs par an

Les industries nautiques

Industries nautiques françaises : les raisons d'un leadership

sont stratégiques pour les acteurs du nautisme, certains d'entre eux y réalisant 50 % de leur chiffre d'affaires annuel, parfois davantage.

Les défis de la mondialisation

Si les industries françaises ont su acquérir des positions dominantes sur les marchés internationaux, la question de l'externalisation de la production est comme dans toutes les industries, fréquemment posée. Pour autant, la production de bateaux dans des pays à main d'œuvre bon marché n'est pas vraiment un fait nouveau dans le nautisme : dès les années 1960, il y eut une offre de chantiers d'Europe de l'Est et de Hong Kong. Ils construisaient des bateaux bon marché, mais qui ne correspondaient pas à l'attente du marché tant en termes de produits que de commercialisation. Les choses ne sont pas différentes aujourd'hui : il existe une offre de chantiers polonais, turcs... mais la force de la filière nautique française tient justement dans sa capacité à imaginer et à commercialiser les bons produits au bon moment. Hormis la coque, le pont et les aménagements, les chantiers sont devenus surtout des assembleurs : un bateau de plaisance moderne est très équipé, et l'équipement,



dont la part dans le coût total va grandissant, est depuis longtemps originaire de tous les horizons. Certes, la production d'équipement semble promise à une délocalisation de plus en plus grande, mais sa conception et sa commercialisation requièrent une expérience et une sensibilisation à un marché tout de même extrêmement spécifique. Par ailleurs, les pays émergents en s'enrichissant voient leur compétitivité diminuer, mais surtout, offrent au nautisme d'immenses débouchés : la classe moyenne en Inde est déjà plus nombreuse que toute la population d'Europe ! Bien sûr, ces marchés ne s'ouvriront que lorsqu'ils disposeront de l'équipement portuaire nécessaire. La Fédération des

industries nautiques et ses adhérents s'y impliquent déjà, en étant présents aux salons nautiques de Shanghai et de Bombay notamment, et en développant dans cette direction leur politique d'export.

Une industrie à la recherche de nouvelles forces vives

Au cours des quatre dernières années, les industries nautiques ont créé plus de dix mille emplois. Depuis trente ans, les emplois du nautisme montrent une croissance régulière malgré les crises en 1983, puis de 1991 à 1997. En raison de son décollage il y a une quarantaine d'années, la filière doit désormais faire face aux premiers départs en retraite des *baby-boomers*, qui devraient concerner environ 20 % de l'effectif salarié. La plupart des entreprises de la filière envisageraient ainsi de recruter à moyen terme, soit un potentiel de l'ordre de 9 200 emplois, une ouverture de postes massive qui s'ajoutera aux emplois créés par l'expansion normale de l'industrie. Notre secteur compte une cinquantaine de métiers. Tous ne sont pas en tension au regard de l'emploi aujourd'hui, mais à terme, le renouvellement des salariés âgés portera sur l'ensemble des postes. Toutes les entreprises, à tous les niveaux, sont concernées par ce « passage de témoin ». La croissance économique extraordinaire depuis 1997, l'augmentation des compétences liées à la technicité accrue des produits, les exigences toujours plus importantes de la clientèle en matière de qualité, l'apparition de l'informatique et de l'électronique embarquée, l'évolution technologique des méthodes de production, l'internationalisation des marchés... ont considérablement modifié les niveaux de qualification demandés lors des recrutements. Aussi, la Fédération des industries nautiques a-t-elle mis en œuvre une politique volontariste en matière de formation en construisant et consolidant, depuis ces dernières années, son outil de formation de niveau pré-Bac dans des domaines variés. Aujourd'hui, forte de cette expérience sur l'ensemble du territoire, elle a décidé d'ouvrir le champ de la réflexion des formations supérieures nautiques et de structurer ces dernières, qu'elles soient techniques, générales ou spécialisées afin d'assurer, au mieux, la pérennité de la profession tout entière.

Autant d'éléments qui font de l'ensemble de la filière nautique un véritable moteur économique local autant qu'international. Pour autant, l'État et les collectivités ont toujours jugé les industries nautiques selon leur finalité (un loisir, un... accessoire) alors que les autres industries maritimes sont évaluées en fonction de leurs moyens (des métiers). On l'a vu, la plaisance ne mérite donc pas son image élitiste quand, aujourd'hui, 40,3 % des propriétaires de bateaux sont des ouvriers, commerçants, artisans, techniciens, employés et retraités! Ce sont ces gens-là qui contribuent, autant que les héros du large, à populariser l'appel de la mer dont ne bénéficient pas seulement les industries nautiques, mais tous les professionnels de la mer.

