

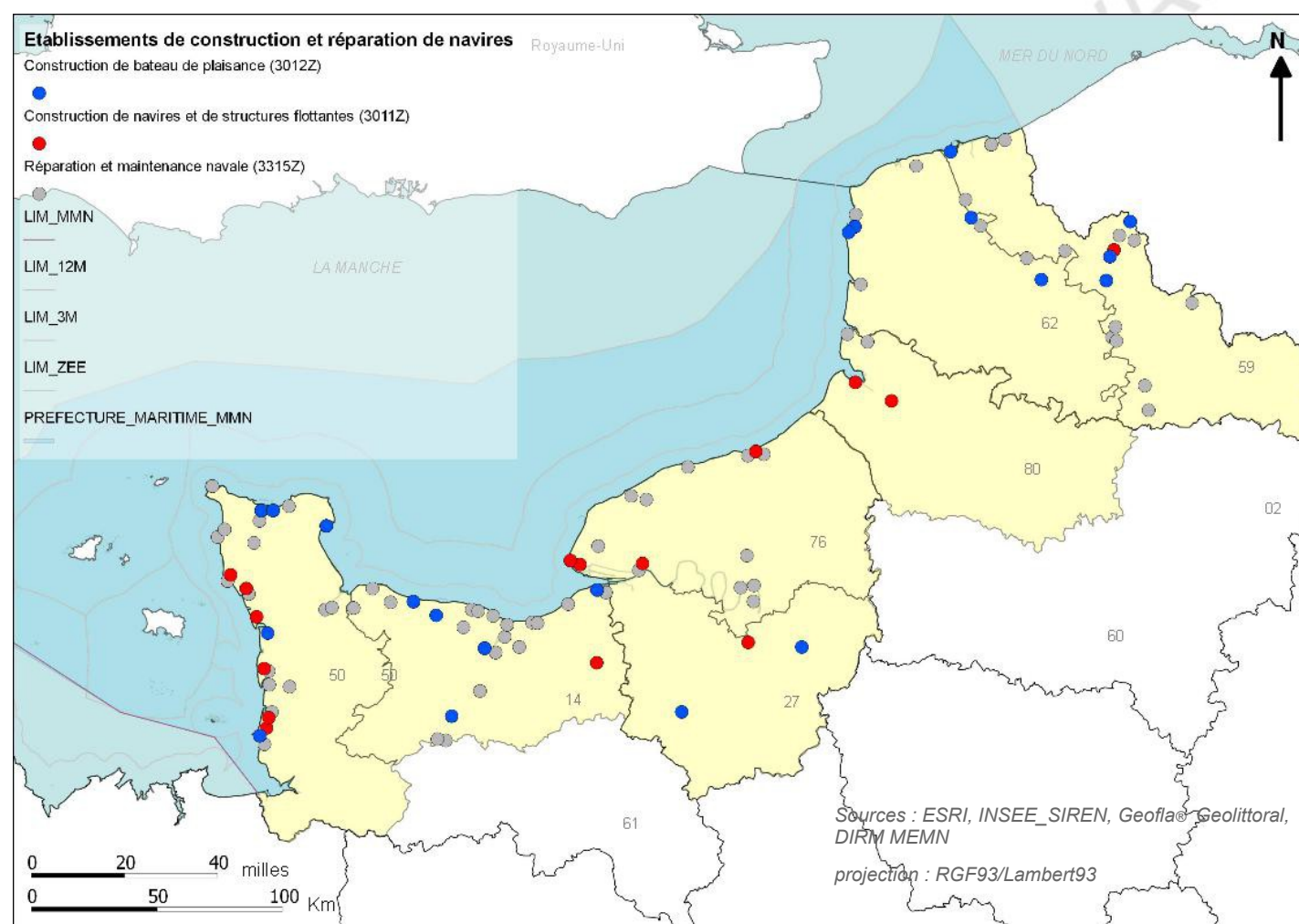
8 – Construction et déconstruction navale

Fiche à compléter par vos contributions

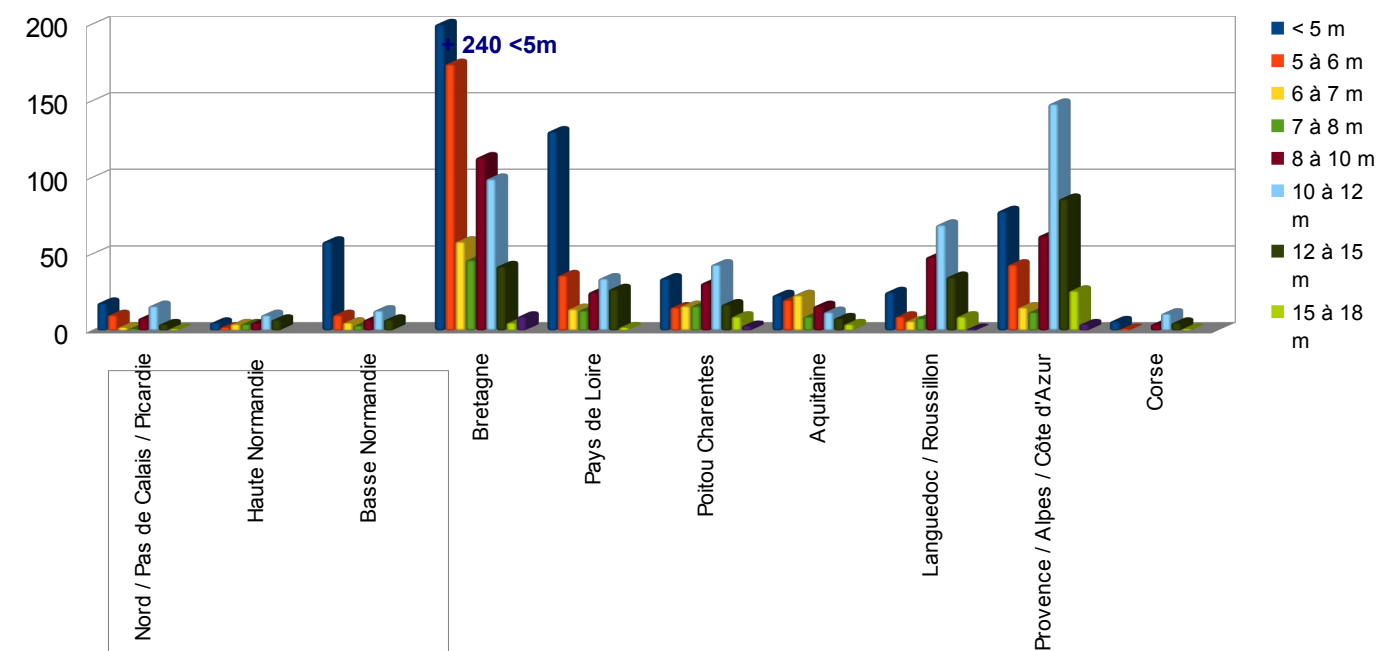
ENJEUX POTENTIELS de la façade MEMN

- Développer et/ou optimiser les activités de construction et de réparation navale
- Identifier, encourager et organiser la filière de déconstruction navale
- Définir les opportunités de création d'emplois dans les filières de la construction et la déconstruction
- Développer les filières de formations adéquates

Localisation des établissements de construction et réparation navale, y compris le secteur de la plaisance sur la façade littorale MEMN



Statistiques 2012 des premières immatriculations françaises de navires de plaisance par régions et longueur



Construction de navires civils et de défense – France

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Chiffre d'affaires	2712	4104	2917	3139	2941	3538	3191	3887	3988	3622
Valeur ajoutée	1018	1104	942	994	989	979	1045	644	661	600
Emploi	21532	20974	18337	17522	15867	16379	15533	10911	11195	10166
Nombre d'entreprises	42	42	41	nd	nd	nd	nd	nd	137	nd
Taux d'exportation (%)	83	75	45	nd	28	30	40	29	35	43

Source : Insee, Entreprises, Ifremer

Construction nautique

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Chiffre d'affaires	186	245	251	228	213	226	302	1055	897	919
Valeur ajoutée	67	95	88	87	76	74	99	358	305	312
Emploi	1822	2599	2356	2194	1667	1471	1533	7301	6209	6356
Nombre d'entreprises	45	52	49	48	44	43	36	nd	2220	nd
Taux d'exportation (%)	36	34	34	nd	35	43	49	11	2	1

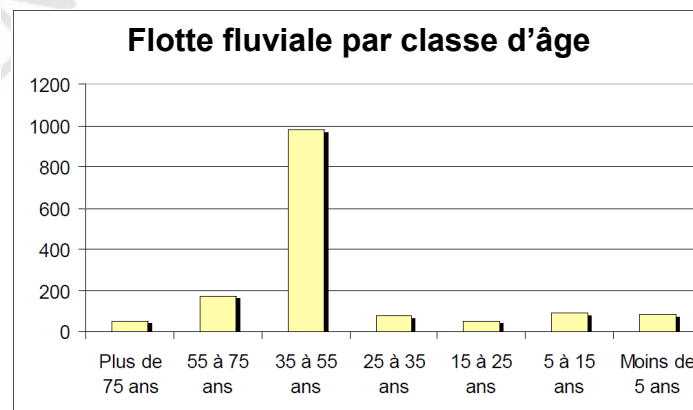
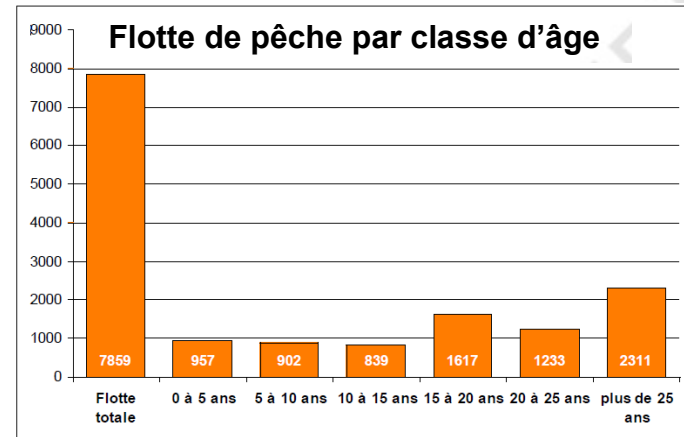
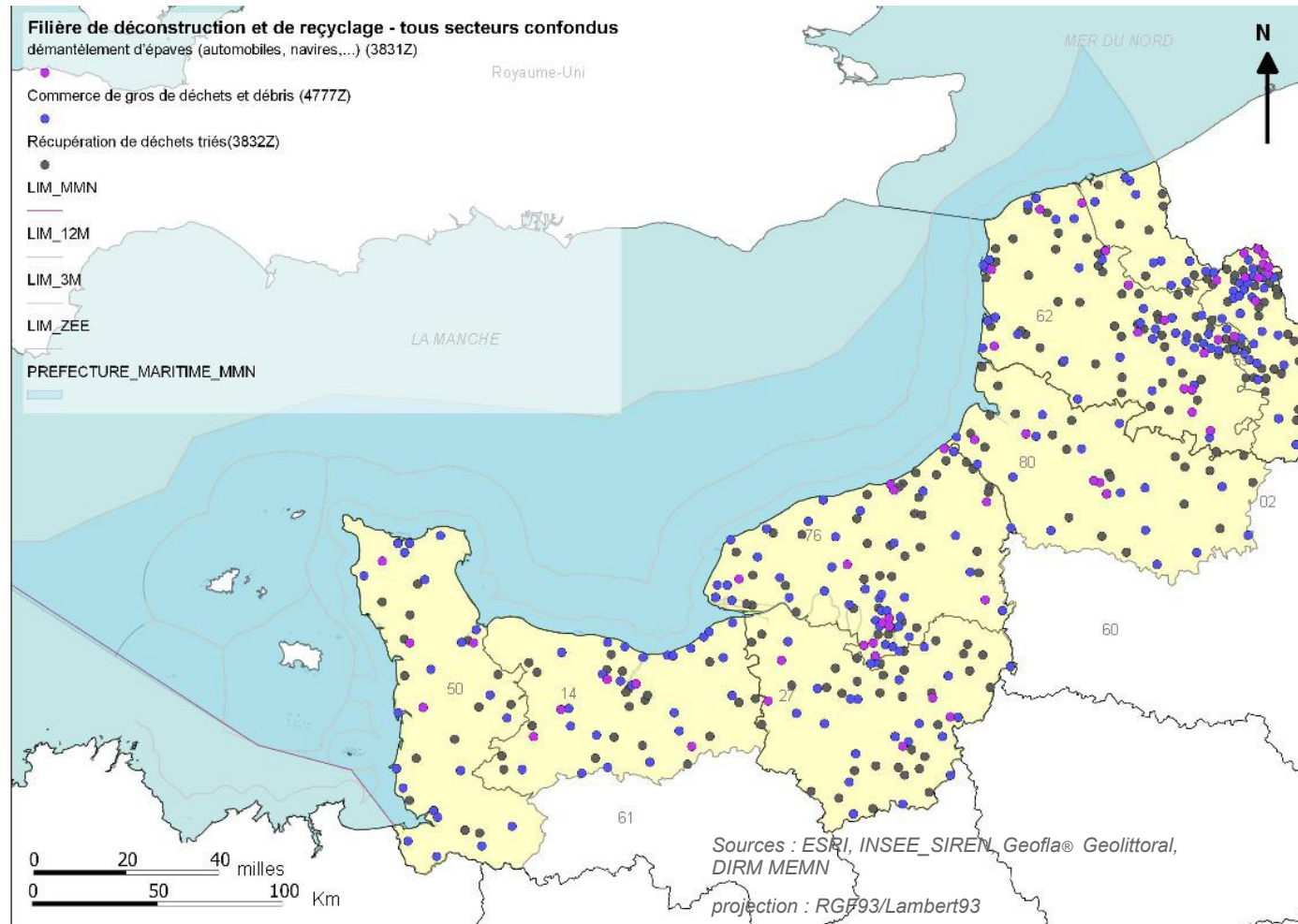
Sources : 2001-2007 SESSI/EAE, 2008-2010 Insee/Esane, douanes ; Ifremer

Réparation navale – France

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Chiffre d'affaires	978	1060	1086	1185	1271	1384	1573	1446	1040	1150
Valeur ajoutée	314	365	350	376	410	461	528	386	277	nd
Emploi	7151	7598	7705	8065	8573	8853	9251	9946	8382	nd
Nombre d'entreprises	65	69	73	75	76	76	78	nd	352	nd
Taux d'exportation (%)	57	56	57	59	60	61	58	64	51	46

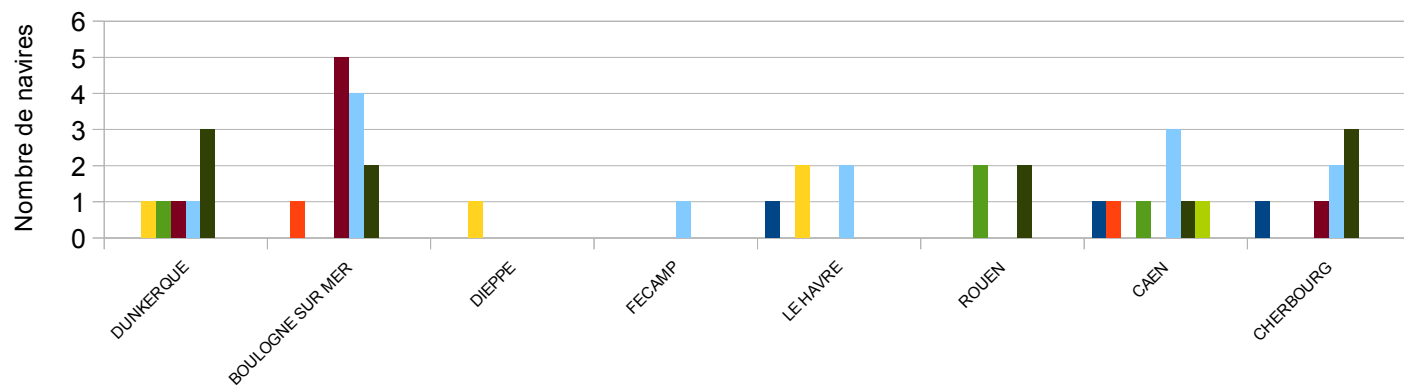
Sources : 2001-2007 SESSI/EAE, INSEE/SUSE (entreprises de CA de 0,1 Meuros et plus), 2008-2010 Insee/Esane, Insee/DADS, douanes ; Ifremer

Localisation des établissements de déconstruction, de démantèlement d'épaves, de recyclage de déchets triés et de commerce de gros déchets triés, tous secteurs confondus



Source : Rapport ADEME, Etude de la Fin de Vie des moyens de Transport en France, novembre 2006 ; Voies Navigables de France

Statistiques 2012 des voiliers détruits, exportés ou radiés pour les quartiers maritimes de la façade MEMN et par taille

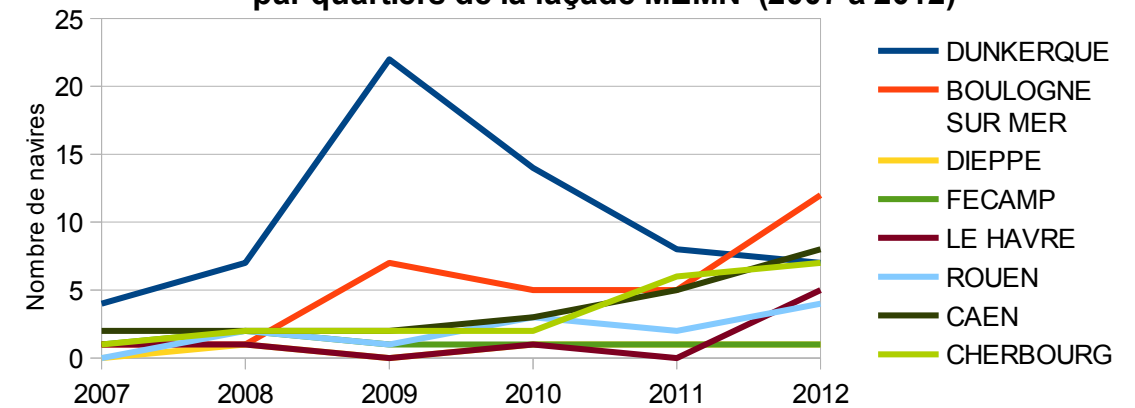


Source : © Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement DGITMDAM/SDSI

Données et mots clés

COMMERCE	PLAISANCE
<ul style="list-style-type: none"> • durée de vie physique minimale = 25 ans ; âge moyen des navires démantelés = 30 ans • Flotte européenne de navires de commerces = 25 % / flotte mondiale dont moyenne d'âge = 15 ans, France = 8 ans <p>Source : Mission interministérielle ; démantèlement des navires civils et militaires, mars 2007 / Analyse stratégique – âge et durée de vie des navires, L.LE PENSEC, H.PINON mars 2007,</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gisement bateaux de plaisance = 200 BPHU (source : APER, Econav, novembre 2011). • Bateaux construits majoritairement entre 1960 et 2000. Espérance de vie entre 30 et 50 ans en fonction de l'entretien. • Gisement potentiel bateaux de pêche = 66 % des navires > 20 ans, dont 82% < 12m (Source : Econav, novembre 2011)
<ul style="list-style-type: none"> • Influence écrasante sud asiatique dans le marché de la construction et déconstruction • pour 10 ans : <ul style="list-style-type: none"> ◦ Déconstruction européenne = 500 000 à 700 000 tonnes ◦ Déconstruction mondiale 60 à 100 millions de tonnes <p>(source : mémoire technique, Jean LELONG, ENSM, janvier 2013)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Offre facilement identifiable (entreprise déconstruction) Demande volatile (propriétaire bateaux) • Regain du marché de l'occasion • Pression et enjeux des places de port
<ul style="list-style-type: none"> • Convention de Bâle, puis Convention de Hong Kong, • Initiatives de groupement d'acteurs privés, stratégies des gestionnaires de ports sur les infrastructures existantes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Initiatives d'une filière de déconstruction sur la façade MEMN, à Caen, associant la Fédération des Industries Nautiques (FIN) et l'Association pour la Plaisance Eco-Responsable (APER)
<ul style="list-style-type: none"> • Coût moyen d'un navire facile à détruire = 100 à 200 \$US/tonne • Surcoût pour démantèlement « vert », respectant l'environnement = de 50 à 150 \$US/tonne en fonction de la complexité du navire. (+75 % du prix de base) • Gisement max français = 5 navires > 100 jb et 100 à 150 < 100 Jb ; Gisement européen = 200 à 250 > 100 Jb ; Gisement mondial = 700 < Jb 	<ul style="list-style-type: none"> • Nécessité d'innovation dans les domaines du financement (intégration du coût du cycle de vie dès l'achat) • Développer et rendre économiquement viable les technologies de démantèlement (solvolyse, • valorisation Composite Verre/Résine (CVR), de la co-combustion en cimenterie)
<p>Nécessité de structuration et développement des filières de recyclage et de démantèlement, stratégies financières ? / Encadrement et intégration du cycle de vie des navires</p>	
<p>Diversification portuaire, création d'emploi : 1000 tonnes recyclés / an = 1 ETP en site mécanisé.</p>	

Evolution des voiliers - détruits exportés radiés - par quartiers de la façade MEMN (2007 à 2012)



Source : © Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement DGITMDAM/SDSI