

CONSEIL MARITIME DE FAÇADE  
MANCHE EST – MER DU NORD



CONSTRUCTION ET DÉCONSTRUCTION NAVALES

## Table des matières

1. Besoins en développement et enjeux.....	3
1.1. Développer et optimiser la filière de construction et de réparation.....	3
1.2. Développer et optimiser la filière de déconstruction.....	3
1.3. Définir les opportunités d'emplois.....	3
1.4. Valoriser les procédés de revalorisation des matériaux issus de la déconstruction navale.....	3
1.5. Développer la construction de nouveaux navires.....	3
1.6. Faciliter la valorisation des vieux navires.....	4
1.7. Renforcer les moyens donnés à l'innovation et à la recherche dans ce secteur.....	4
1.8. Innovation.....	4
2. État des lieux.....	5
2.1. Les ressources du milieu impactées.....	5
2.1.1. Construction, réparation, entretien et transformation des navires.....	5
2.1.2. Démantèlement-recyclage.....	5
2.1.3. Les ressources infrastructurelles.....	6
2.2. La construction navale.....	6
2.2.1. Contexte socio-économique.....	7
2.2.1.1. Localisation des activités de construction navale.....	7
2.2.1.2. La construction de bateaux de plaisance.....	7
2.2.1.3. La construction de navires et de structures flottantes (commerces, pêches... ).....	8
2.2.1.4. La réparation et la maintenance navales.....	8
2.2.2. La diversification et l'innovation, une nécessité.....	9
2.2.3. Les actifs sociaux, base du savoir-faire français.....	9
2.2.4. Politique et réglementation environnementale.....	10
2.2.4.1. Approche internationale.....	10
2.2.4.2. Approche européenne.....	10
2.3. Déconstruction.....	12
2.3.1. Contexte socio-économique.....	12
2.3.1.1. Gisement des navires de commerces.....	12
2.3.1.2. Gisement des navires de pêches.....	12
2.3.1.3. Gisement des navires de plaisance.....	12
2.3.1.4. Le savoir-faire français de déconstruction.....	13
2.3.2. Aspects réglementaires.....	13
2.3.2.1. Au niveau international.....	13
2.3.2.2. Au niveau européen.....	14
2.3.2.3. Au niveau national.....	14
3. Projets en cours.....	15
3.1. Création de réseaux.....	15
3.2. Océan 21.....	15
3.3. FINECO.....	15
3.4. Nouvelles contraintes réglementaires.....	15
3.5. Un projet avorté.....	15

L'ensemble des objectifs, actions, et priorités dégagés dans le présent rapport doivent être conformes en tout point à l'objectif d'atteinte du bon état écologique des eaux marines de la Directive cadre stratégie pour le milieu marin. Par conséquent, dans un souci de cohérence, ils doivent respecter les priorités issues des concertations dans chaque façade maritime, liées à la mise en œuvre de la directive quant aux objectifs environnementaux, l'état initial et les analyses économiques et sociales synthétisée au plan national. Dans ce même esprit, le rapport ne doit pas constituer un recul, par rapport à de précédentes concertations menées comme les engagements du Grenelle de la mer.

## **1. Besoins en développement et enjeux**

### **1.1. Développer et optimiser la filière de construction et de réparation**

- Favoriser les approches collaboratives dans les domaines de la conception et de la production.

### **1.2. Développer et optimiser la filière de déconstruction**

Les entreprises françaises étant positionnées sur des marchés de niches, elles doivent s'adapter au contexte international en jouant de leur complémentarité et en innovant.

### **1.3. Définir les opportunités d'emplois**

- Accompagner les entreprises : recherche de fonds propres, trésorerie...
- Faciliter l'accès au crédit des TPE, PME et ETI du nautisme.
- Être attentif à ne pas peser artificiellement sur les coûts de production pour rester compétitif : ne pas alourdir la réglementation (ex : styrène), ne pas alourdir la fiscalité, ne pas alourdir les charges...
- Maintenir les mesures de défiscalisation pour l'outre-mer et des dispositifs fiscaux actuels.
- Soutenir le développement à l'international.

### **1.4. Valoriser les procédés de revalorisation des matériaux issus de la déconstruction navale**

Si les métaux et le bois peuvent être facilement recyclés, les composantes verres-résines pourraient être utilisées en cimenterie mais il faudrait que les infrastructures soient adaptées

### **1.5. Développer la construction de nouveaux navires**

Pour répondre aux contraintes réglementaires relatives au respect de l'environnement, il faut créer et développer une filière industrielle de la propulsion GNL des navires de toutes tailles, y compris pour la construction neuve, l'infrastructure portuaire, et le ré-équipement de navires existants.

Face aux nouvelles normes environnementales, des évolutions technologiques, en regard du développement durable et du bilan carbone, sont nécessaires. Cela concerne l'adaptation au GNL : réglementation, équipements des navires.

### **1.6. Faciliter la valorisation des vieux navires**

Afin de développer la filière de déconstruction, plusieurs pistes sont proposées :

- Mise en place d'une « éco-taxe » sur les produits utilisés en mer : planche à voile, surf, navires de plaisance... avec la possibilité de récupération de la taxe en cas de vente d'un navire hors de France ou de l'Union Européenne.
- Combler le vide juridique notamment pour la récupération et la destruction de navires abandonnés dans les ports.
- Développer l'écoconception et l'écoconstruction des navires.
- Aider les entreprises françaises du nautisme à gagner en compétitivité vis-à-vis de la concurrence étrangère.
- Étudier un dispositif de « prime à la casse » pour les plaisanciers qui souhaitent renouveler leur bateau.

### **1.7. Renforcer les moyens donnés à l'innovation et à la recherche dans ce secteur**

Les innovations en matière de conception sont nécessaires (écoconception, adaptation aux normes...). Il est important de renforcer les moyens donnés à la recherche.

### **1.8. Innovation**

- Adapter les outils d'aide à la taille et à la spécificité des entreprises (nouveau = nouveau moule...).
- Accompagner les entreprises dans l'innovation de service.
- Faciliter l'accès au foncier littoral et le développement pérenne des entreprises installées sur le DPM.

## 2. État des lieux

### 2.1. Les ressources du milieu impactées

#### 2.1.1. Construction, réparation, entretien et transformation des navires

La concentration des contaminants présents dans certains composants des navires dans le milieu peut provoquer des effets dommageables pour la faune, la flore et la santé humaine et peut contribuer à l'appauvrissement des écosystèmes aquatiques, notamment des milieux littoraux et marins.

Impacts de certains composants des navires :

- Peintures : les chantiers navals, ports (commerce et plaisance) et voies de navigation sont des lieux de concentration des organostanniques (type TBT) entrant dans la composition des peintures antisalissures et interdits dans les États signataires de la convention de l'OMI 2008. Ce sont des composants toxiques pour les écosystèmes marins, qui pénètrent dans les sédiments. Certains chantiers sont soupçonnés d'utiliser encore le TBT.
- Impacts des procédés de production mal connus en général, mais certains facteurs de risques sont identifiés (combinaisons de polluants aquatiques et atmosphériques).
- Traitement des surfaces (nettoyage des aciers durant les opérations de réparation) : utilisation de produits chimiques contenant des métaux lourds, solvants et composés organiques volatiles, zinc et autres polluants atmosphériques.
- Métallurgie : une partie du process réside dans le façonnage des éléments métalliques de la construction. Entre autres : utilisation de solvants à diffusion atmosphérique, eaux résiduaires contenant des solvants (hydrocarbures) de dégraissage, des huiles et autres polluants ; production d'oxydes, produits chimiques toxiques et vapeurs issues du découpage et du soudage.
- Transformation : déchets de solvants toxiques, huiles, antigel, diluants et fluides divers.

#### 2.1.2. Démantèlement-recyclage

- Risques sanitaires pour le personnel des chantiers dus à la manutention et au traitement de composants nocifs et polluants, éventuellement dangereux (notamment, l'amiante).

- Risques environnementaux pour les mêmes raisons.
- Le procédé industriel de démantèlement a été résumé dans le rapport de la Mission interministérielle sur le démantèlement des navires (MIDN) de mars 2007. Certaines phases sont plus sûres en lieu confiné, d'autres sont plus sûres en plein air.

### **2.1.3. Les ressources infrastructurales**

La façade MEMN possède des infrastructures pour la construction et la déconstruction. Elles se situent principalement sur le littoral et au niveau des ports industrialisés. L'enjeu de ces deux activités est d'accéder à des ressources foncières disponibles et d'identifier les possibilités de reconversion d'équipements, comme les formes de radoub.

## **2.2. La construction navale**

D'un point de vue industriel, le secteur se subdivise en sous-secteurs distincts par leurs produits et leurs marchés :

- La construction de navires civils : les produits correspondent aux navires de commerce de toutes tailles, navires de services (servitude portuaire, services aux plates-formes offshore, sauvetage) et navires de pêche ;
- La construction et la réparation de navires militaires ;
- La réparation de navires civils ;
- La construction et la réparation de bateaux de plaisance, dont les clients finaux sont des particuliers ou des sociétés de location.

Ces sous-secteurs ne sont pas strictement compartimentés. Leurs activités se recoupent : les chantiers navals (construction de navires civils ou militaires) et les chantiers nautiques (construction de bateaux de plaisance) se placent sur le marché de la construction et de la réparation de yachts de plaisance. De même, les chantiers civils et les chantiers militaires sont actifs sur la construction de vedettes de surveillance, voire de plates-formes offshore.

La classification des activités a été réalisée en fonction de la Nomenclature des Activités Françaises (NAF), révisée en 2008, à savoir :

- la construction de bateaux de plaisance (3012Z),
- la construction de navires et de structures flottantes (3011Z),
- la réparation et maintenance navale (3315Z).

Concernant les indicateurs, la nouvelle nomenclature statistique (NAF

2008) a été l'occasion d'une transformation de l'outil d'élaboration des statistiques françaises d'entreprises. Les ruptures de séries sont dues à des changements de périmètres sectoriels : construction navale civile et construction navale militaire fusionnent ; la transformation de navires passe de la réparation à la construction ; la réparation nautique passe de la construction nautique à la réparation navale.

La façade MEMN, comparativement au reste de la France, reste compétitive grâce aux pôles de construction et de réparation navale de Cherbourg et de Dunkerque, avec notamment les Constructions Mécaniques de Normandie et Arno Dunkerque, spécialisées dans la réparation. (cf. annexe 1 et 7)

## **2.2.1. Contexte socio-économique**

### **2.2.1.1. Localisation des activités de construction navale**

Comme au niveau national, les grosses entreprises sont situées au niveau des ports les plus importants : Cherbourg, Port-en-Bessin, Caen, Le Havre, Fécamp, Dunkerque, Abbeville et Boulogne-sur-Mer. (cf annexe 2)

### **2.2.1.2. La construction de bateaux de plaisance**

Les chantiers français sont dynamiques. Premiers mondiaux sur le marché des voiliers (avec une part de marché d'environ 35 %) et sur celui des bateaux pneumatiques (environ 30 % du marché), ils sont aussi actifs sur certains marchés de niche tels que les catamarans de croisière. Par ailleurs, les chantiers de réparation sont très actifs. Les entreprises françaises occupent la 10<sup>ème</sup> place mondiale sur les marchés des bateaux à moteur (dominés par les italiens) et sont peu présents sur le marché de la grande plaisance (source DCSMM / AES\_Construction navires\_V2bis\_MMdN).

La France est le seul pays disposant d'une filière nautique totalement intégrée, basée sur de nombreux savoir-faire complémentaires qui permettent d'obtenir des produits finis de haute qualité : conception, construction, sous-traitance, équipement (accastillage, voilerie, etc.), soit environ 30 catégories différentes d'entreprises...

La filière nautique française est constituée de deux grandes familles d'activités aux spécificités propres : le segment industriel, représentant plus d'1,5 milliard d'euros de chiffre d'affaires et 12 000 emplois d'une part, et les activités de services, représentant près de 3 milliards d'euros de chiffre d'affaires et 29 000 emplois d'autre part.

Exportant plus de 66 % de sa production, l'industrie nautique française bénéficie d'un leadership reconnu sur un

certain nombre de produits (voilier, catamaran, pneumatique, glisse...). L'industrie française est portée par l'image d'excellence associée à son savoir-faire. Elle est le n°3 mondial pour la production de bateaux à moteur.

Sa capacité d'exportation repose sur une condition essentielle : la préservation de sa compétitivité industrielle qui est intimement liée à la nature des coûts de production et aux moyens dédiés à la recherche et au développement afin de toujours rester aux avant postes de l'innovation (cf annexe 3).

### **2.2.1.3. La construction de navires et de structures flottantes (commerces, pêches...)**

Concernant les navires civils de commerce, la prépondérance asiatique sur la construction de navires de charge (vraquiers, porte-conteneurs, méthaniers) et de services offshore est écrasante. Les chantiers européens maintiennent leur présence sur certains segments à forte valeur ajoutée tels que les porte-conteneurs spécialisés, certaines unités de services offshore et les grands navires de croisière (segments désormais attaqués par les chantiers asiatiques). Le reste de leur production concerne des marchés de niche plus restreints et plus locaux.

Plusieurs chantiers navals civils français ont fermé dans les années 1970 et 1980, et l'on ne construit plus de navires de charge en France. Un seul grand chantier subsiste, celui de Saint-Nazaire, filialisé par le Coréen STX et spécialisé sur les navires de croisière. Néanmoins, un doute actuel subsiste sur l'investissement de STX dans les chantiers de Saint-Nazaire. Des pistes pour un ou plusieurs repreneurs sont ouvertes. Néanmoins, une spécialisation et/ou une diversification du chantier semble être primordiale, peut être en lien avec les énergies marines renouvelables.

La construction navale militaire a suivi une logique toute autre. Les chantiers français (navires furtifs, frégates, bâtiments de projection de force, sous-marins) sont très présents au plan international. Le marché évolue au gré des budgets de défense. En France, les lois de programmation militaire sont indicatives des créneaux de marché à cinq ans, mais les entreprises de la filière cherchent à exporter et à se diversifier sur les marchés civils (source DCSMM/ AES\_Construction navires\_V2bis\_MMdN) (cf annexe 4 et 7).

### **2.2.1.4. La réparation et la maintenance navales**

La réparation navale française est le fait de petits chantiers, les gros opérateurs étant asiatiques. Des créneaux spécialisés compétitifs subsistent en France, notamment la

réparation de méthaniers (cf annexe 5).

### **2.2.2. La diversification et l'innovation, une nécessité**

La crise de 2008 a touché :

- Le transport maritime et, par ricochet, la construction de navires de charge. Elle a peu touché les chantiers français mais a ébranlé ce qui restait de l'offre européenne sur ce segment.
- Les revenus des ménages et leurs achats d'équipements de loisirs : l'impact sur la construction nautique a été brutal mais la reprise de 2010-2011 a été non moins rapide, plusieurs chantiers ayant su maintenir les effectifs stratégiques.
- Les croisiéristes et leurs achats de paquebots : cette dépression conjoncturelle n'a guère modifié le fond du problème, à savoir la sensibilité de l'offre européenne, et notamment française, à la cyclicité de ce marché de niche, ainsi que la concurrence asiatique croissante.

Les entreprises françaises sont positionnées sur des marchés de niches et doivent par conséquent s'adapter rapidement au contexte international en jouant de leur complémentarité et en innovant. C'est le cas notamment des entreprises normandes de réparation navale, de Dieppe à Cherbourg, qui ont décidé de se fédérer au sein d'un même réseau : RC2N, pour Réparation Construction Navale de Normandie. Cette démarche est liée à la stratégie d'ouverture du canal Seine-Nord. Le potentiel de développement pour le chiffre d'affaires est de plus de 25 M€ et pourrait créer près de 275 emplois à temps plein.

Par ailleurs, l'émergence des énergies marines en France et en Europe nécessitera l'intervention de navires spécifiques pour l'installation, l'exploitation et la maintenance des parcs. Cela constitue une opportunité de développement pour les acteurs français de la construction navale, d'autant plus compte tenu du manque de disponibilité de tels équipements actuellement constaté sur ces marchés en plein essor.

### **2.2.3. Les actifs sociaux, base du savoir-faire français**

L'industrie française en termes de réparation navale est forte par son positionnement sur les marchés à forte valeur ajoutée, notamment grâce au savoir-faire des salariés et à la qualité du travail. Ce capital humain est une des pièces maîtresses du savoir-faire français et doit par conséquent être pérennisé et développé, notamment par le biais des formations.

## 2.2.4. Politique et réglementation environnementale

### 2.2.4.1. Approche internationale

Il existe peu de dispositions internationales spécifiques. Elles portent davantage sur les composants du navire que sur les procès de production.

- La Convention « Anti-fouling Systems on Ships » (AFS) de l'organisation maritime internationale (OMI) sur le contrôle des systèmes antisalissures nuisibles sur les navires a été adoptée en 2001 et est entrée en vigueur en septembre 2008. Elle prévoit l'interdiction des composés organostanniques dans les revêtements antisalissures, et le refus d'accès aux ports à tout navire peint au TBT. En juin 2010, l'AFS était ratifiée par 45 des 168 États membres de l'OMI, représentant plus de 74 % du tonnage de la marine marchande mondiale.
- La norme de comportement des revêtements de protection (PSPC) a été adoptée par l'OMI en 2006. Elle s'appliquera aux citernes à ballast pour diminuer les avaries dues à la corrosion. Tous les navires livrés à partir de 2012 sont concernés.
- Suite à la convention Marpol (1983), l'OMI a élaboré un plan d'action pour améliorer les installations de collecte des déchets dans les ports, y compris les chantiers navals.

### 2.2.4.2. Approche européenne

Trois textes sont fondamentaux :

- Le règlement CE/782/2003 du Parlement Européen et du Conseil interdisant les composés organostanniques sur les navires, basé sur les objectifs du « livre blanc » de la Communauté Européenne – COM (2001) 370 – sur la politique des transports. Il s'applique aux navires battant pavillon d'un État membre, exploités sous l'autorité d'un État membre ou entrant dans un port d'un État membre.
- La législation REACH sur l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques (règlement CE/1907/2006). Le texte institue une agence européenne des produits chimiques.
- Le règlement CE/457/2007 sur « l'introduction

accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de construction équivalente pour les pétroliers à simple coque ». Suite aux marées noires récentes (Erika, Prestige) et à l’Oil Pollution Act (1990) des Etats-Unis, l’UE a progressivement durci la législation sur les pétroliers à simple coque.

## **2.3. Déconstruction**

### **2.3.1. Contexte socio-économique**

#### **2.3.1.1. Gisement des navires de commerces**

La flotte européenne de navires de commerce représente 25 % de la flotte mondiale dont la moyenne d'âge est de 15 ans. La flotte française est jeune avec une moyenne de 8 ans.

La durée de vie physique minimale est de 25 ans, les navires étant démantelés en moyenne à 30 ans.

Le marché asiatique a une influence écrasante (prix moindre). Sur 10 ans, entre 500 000 et 700 000 tonnes ont été déconstruites en Europe pour un marché mondial de 60 à 100 millions de tonnes.

Le coût moyen d'un navire facile à détruire (coque brute sans structures ou matériaux nécessitant des démarches particulières de traitement) est situé entre 100 et 200 dollars US/t. Un surcoût de 50 à 150 dollars US/t est nécessaire pour un démantèlement respectant les diverses réglementations, notamment les conventions de Bâle et de Hong-Kong.

#### **2.3.1.2. Gisement des navires de pêches**

La flotte de pêche française est un gisement potentiel important. En effet, elle est vieillissante, 66 % des navires ayant plus de 25 ans. La majorité des navires de pêche ont une taille inférieure à 12 m.

#### **2.3.1.3. Gisement des navires de plaisance**

Les navires de plaisance ont une durée de vie comprise entre 30 et 50 ans et ont été majoritairement construits entre 1960 et 2000. Le parc de bateaux de plaisance est estimé à 800 000 unités. Compte tenu de leur durée de vie, environ 20 000 bateaux de plaisances arrivent en fin de vie chaque année. Très peu sont déconstruits (environ 200), le reste est abandonné, brûlé ou sabordé.

L'offre de déconstruction est facilement identifiable et concerne les entreprises de déconstruction. La demande de déconstruction est volatile et dépend des propriétaires de bateaux.

Les navires déconstruits ont une taille inférieure à

12 mètres (7,66 m en moyenne) et ont un âge moyen de 30 ans. La majorité des bateaux sont des voiliers ou bateaux à moteur en polyester.

D'après l'association pour la plaisance éco-responsable (APER), le coût moyen de déconstruction d'un navire s'élève à 1 207 €. Ce coût élevé pourrait nuire au renouvellement de la flotte de plaisance.

#### **2.3.1.4. Le savoir-faire français de déconstruction**

En termes de savoir-faire de déconstruction et de recyclage d'épaves de tous types, la France est dotée d'un nombre important d'établissements spécialisés. Toutefois, ces établissements ne sont pas directement spécialisés sur la déconstruction de navires.

Pour les navires de plaisance, l'association pour la plaisance éco-responsable (APER) a agréé des centres de déconstruction. En 2012, 48 centres étaient agréés en métropole dont 7 sur la façade MEMN.

### **2.3.2. Aspects réglementaires**

#### **2.3.2.1. Au niveau international**

- Convention de Bâle

La Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontaliers de déchets dangereux et de leur élimination, ratifiée en 1992, vise aussi les mouvements de navires partant à la casse. Cette convention interdit l'export ou l'import de déchets dangereux vers (ou en provenance) un État non partie à la convention. De plus, l'exportation doit être autorisée par l'État importateur. Cette convention est facilement contournable et une réponse plus spécifique par l'OMI s'avérerait nécessaire.

- La convention de Hong-Kong 2009

La convention de Hong-Kong, rédigée en 2009 par l'OMI, met en place plusieurs outils juridiques pour contrôler et cadrer le démantèlement (maintenir un inventaire des matériaux dangereux à bord, avoir pour chaque chantier un plan de gestion, agréer les chantiers de recyclage par les pays signataires, obliger l'établissement d'un plan de recyclage spécifique à chaque navire, au 1<sup>er</sup> novembre 2012, seuls cinq États, dont la France, ont signé la convention.)

### **2.3.2.2. Au niveau européen**

La Commission a publié le 23 mars 2012 une proposition de règlement sur le recyclage des navires. Il a fait l'objet d'une discussion au sein du Conseil des ministres chargés de l'environnement en octobre 2012.

Le Parlement européen a adopté, le 18 avril 2012, le règlement fixant un cadre légal européen en matière de recyclage des navires. Ce règlement doit maintenant être discuté au niveau du conseil européen en vue de l'adoption d'un texte définitif. La proposition d'un « fond de recyclage » a été rejetée.

### **2.3.2.3. Au niveau national**

La convention de Hong Kong par la loi n° 2012-1290 du 22 novembre 2012, autorisant la ratification de la convention de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, est adoptée. Loi parue au JO n° 0274 du 24 novembre 2012.

### **3. Projets en cours**

Cette partie vise à recenser de manière non exhaustive quelques projets et orientations en cours à l'échelle nationale et sur la façade pour la protection et la valorisation de l'environnement marin.

#### **3.1. Création de réseaux**

Les entreprises françaises sont positionnées sur des marchés de niches et doivent par conséquent s'adapter rapidement au contexte international en jouant de leur complémentarité et en innovant, comme l'exemple du RC2N.

#### **3.2. Océan 21**

- Méthodes opérationnelles adaptées aux spécificités du naval.
- Mise en place d'outils partagés améliorant la coopération entre les acteurs.

#### **3.3. FINECO**

- Méthodologie d'Analyse du Cycle de Vie (ACV) du bateau.

#### **3.4. Nouvelles contraintes réglementaires**

- ÉCO-TAXE, ICPE.
- Limiter l'émission de CO2.
- Mettre en conformité ses installations pour la protection de l'environnement.

#### **3.5. Un projet avorté**

L'association ENVIE, entreprise d'insertion, devait avec la communauté d'agglomération de Caen la Mer créer une filière de recyclage de bateau de plaisance. Ce projet n'a pas abouti faute de financement, et de lieu de stockage, alors que les partenaires pour la dépollution suivaient le prix dérisoire de 30 à 50 € par bateau (Pour rappel : l'APER a déterminé un prix moyen de recyclage de l'ordre de 1 207 €).

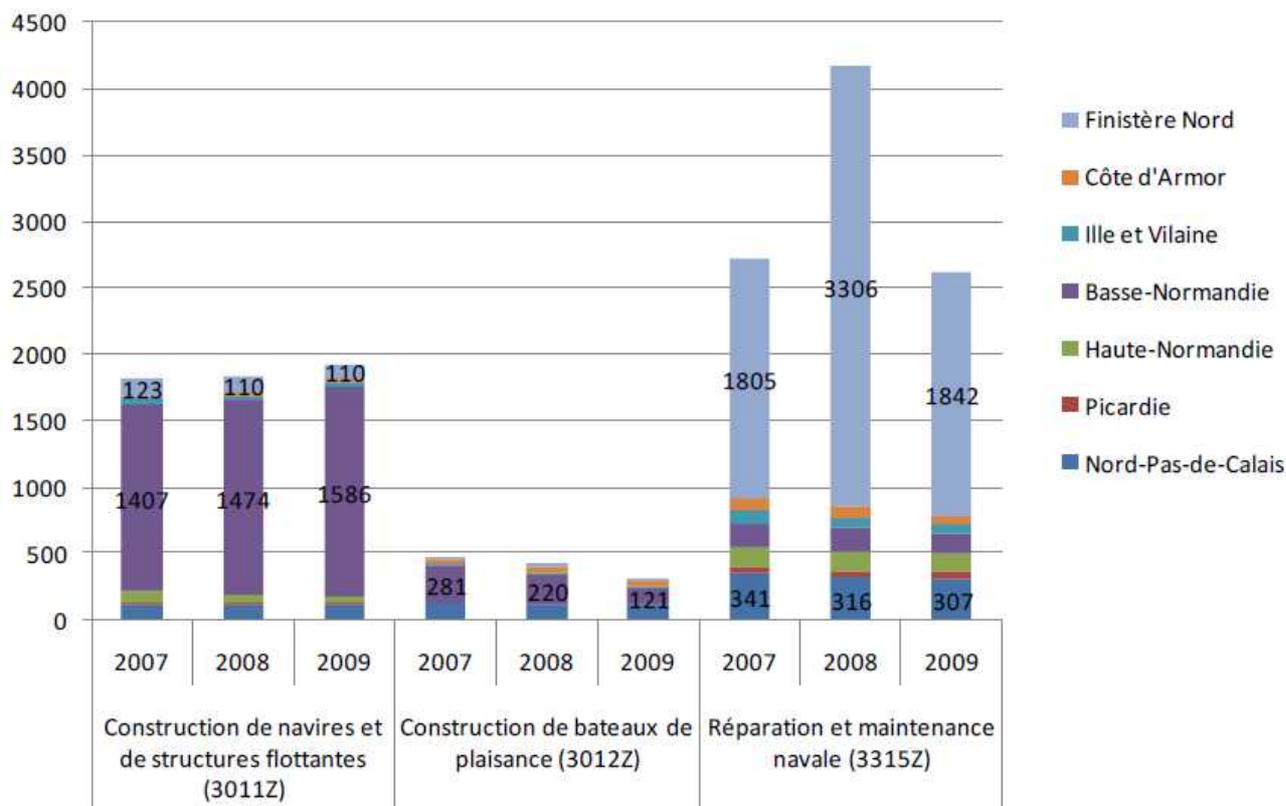
**ANNEXES AU RAPPORT  
CONSTRUCTION ET DÉCONSTRUCTION NAVALES**

**Table des matières**

ANNEXE 1 :.....	3
NOMBRE D'ÉTABLISSEMENTS DE LA FILIÈRE CONSTRUCTION ET RÉPARATION SUR LA FAÇADE MANCHE – MER DU NORD (DCSMM).....	3
ANNEXE 2 :.....	5
LOCALISATION DES ÉTABLISSEMENTS DE CONSTRUCTION ET DE RÉPARATION SUR LA FAÇADE MEMN.....	5
ANNEXE 3 :.....	7
DONNÉES SOCIO-ÉCONOMIQUES DE LA CONSTRUCTION NAUTIQUE.....	7
ANNEXE 4 :.....	9
DONNÉES SOCIO-ÉCONOMIQUES DE LA CONSTRUCTION NAVALE.....	9
ANNEXE 5 :.....	11
DONNÉES SOCIO-ÉCONOMIQUES DE LA RÉPARATION NAVALE.....	11
ANNEXE 6 :.....	13
DONNÉES DE DÉCONSTRUCTION DE NAVIRES DE PLAISANCE.....	13
ANNEXE 7 :.....	15
DIRECTIVE CADRE STRATÉGIE MILIEU MARIN-FICHE AES CONSTRUCTION_NAVALE_MMDN_V2.....	15
ANNEXE 8 :.....	18
LISTE DES CONTRIBUTIONS.....	18
ANNEXE 9 :.....	20
AMEMEMENTS REJETES PAR LE CONSEIL MARITIME DE FACADE.....	20

**ANNEXE 1 :**

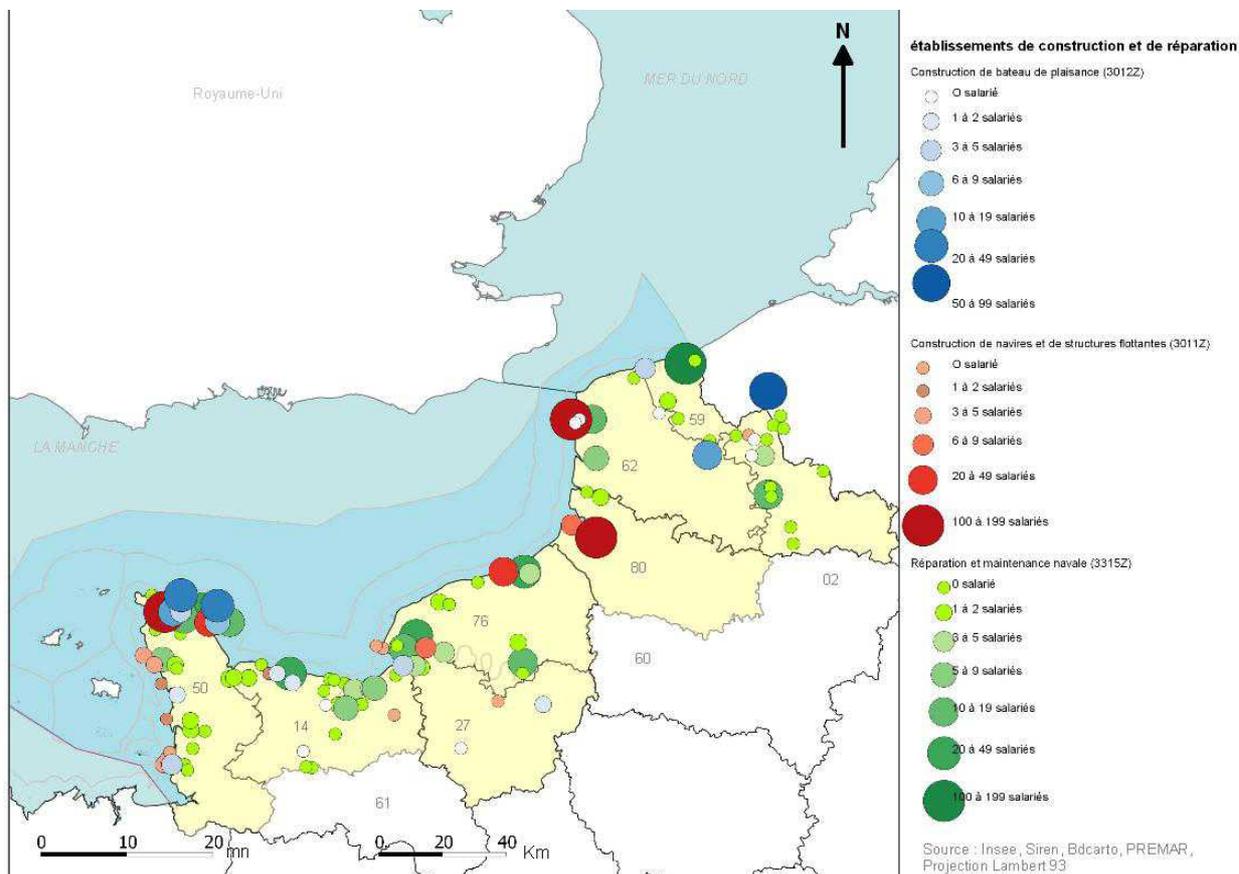
**NOMBRE D'ÉTABLISSEMENTS DE LA FILIÈRE  
CONSTRUCTION ET RÉPARATION SUR LA FAÇADE  
MANCHE – MER DU NORD (DCSMM)**



Nombre d'établissements de la filière construction et réparation sur la façade manche – mer du nord (dcsmm)

**ANNEXE 2 :**

**LOCALISATION DES ÉTABLISSEMENTS DE  
CONSTRUCTION ET DE RÉPARATION SUR LA FAÇADE  
MEMN**



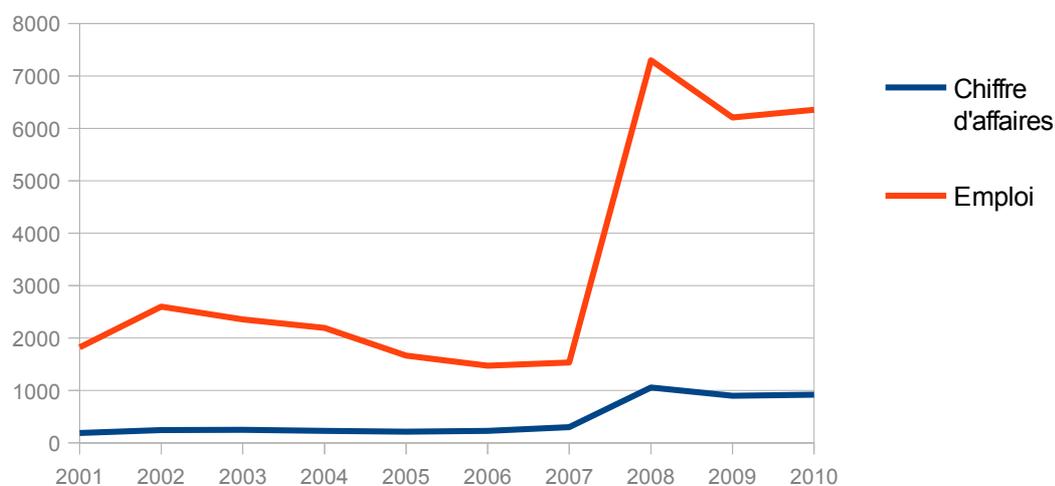
**ANNEXE 3 :**

**DONNÉES SOCIO-ÉCONOMIQUES DE LA  
CONSTRUCTION NAUTIQUE**

## Construction navique

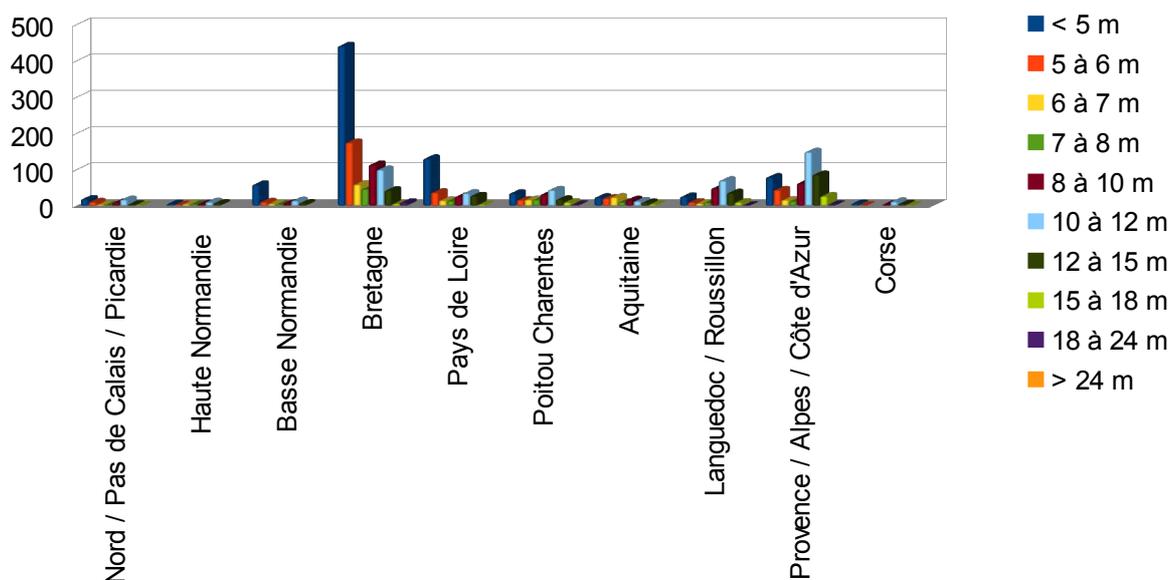
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Chiffre d'affaires	186	245	251	228	213	226	302	1055	897	919
Valeur ajoutée	67	95	88	87	76	74	99	358	305	312
Emploi	1822	2599	2356	2194	1667	1471	1533	7301	6209	6356
Taux d'exportation (%)	36	34	34	nd	35	43	49	11	2	1
Nombre d'entreprises	45	52	49	48	44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

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



### Construction navique (3012Z)

Source : Ifremer, Insee/Esane, Douanes



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

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

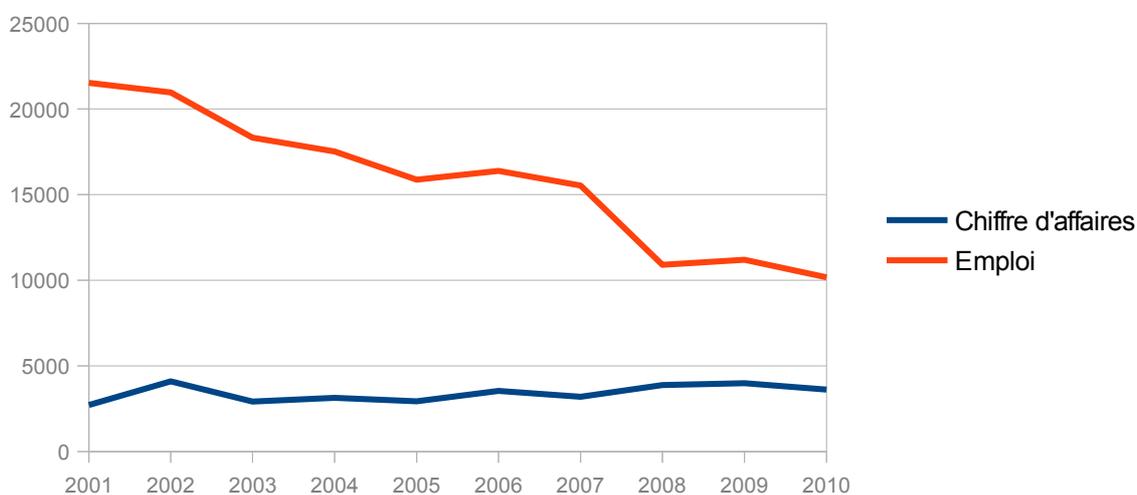
**ANNEXE 4 :**

**DONNÉES SOCIO-ÉCONOMIQUES DE LA  
CONSTRUCTION NAVALE**

## Construction de navires civils et de défense

	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 navale militaire et civile (3011Z)

Source : Ifremer

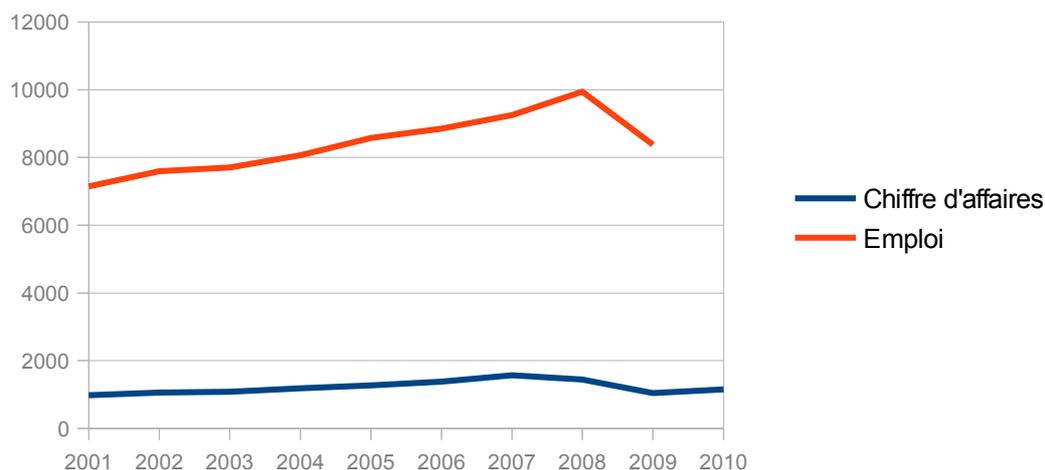
**ANNEXE 5 :**

**DONNÉES SOCIO-ÉCONOMIQUES DE LA RÉPARATION  
NAVALE**

## Réparation navale

	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

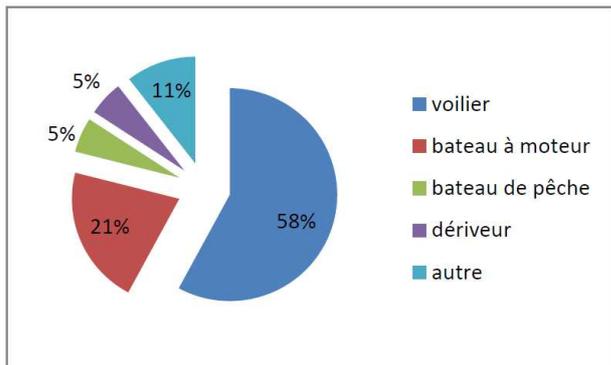


### Réparation navale (3315Z)

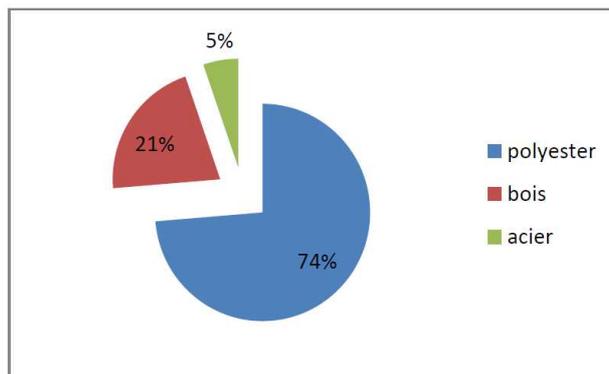
Source : Ifremer, Insee/Esane appliqués au CA 2009

**ANNEXE 6 :**

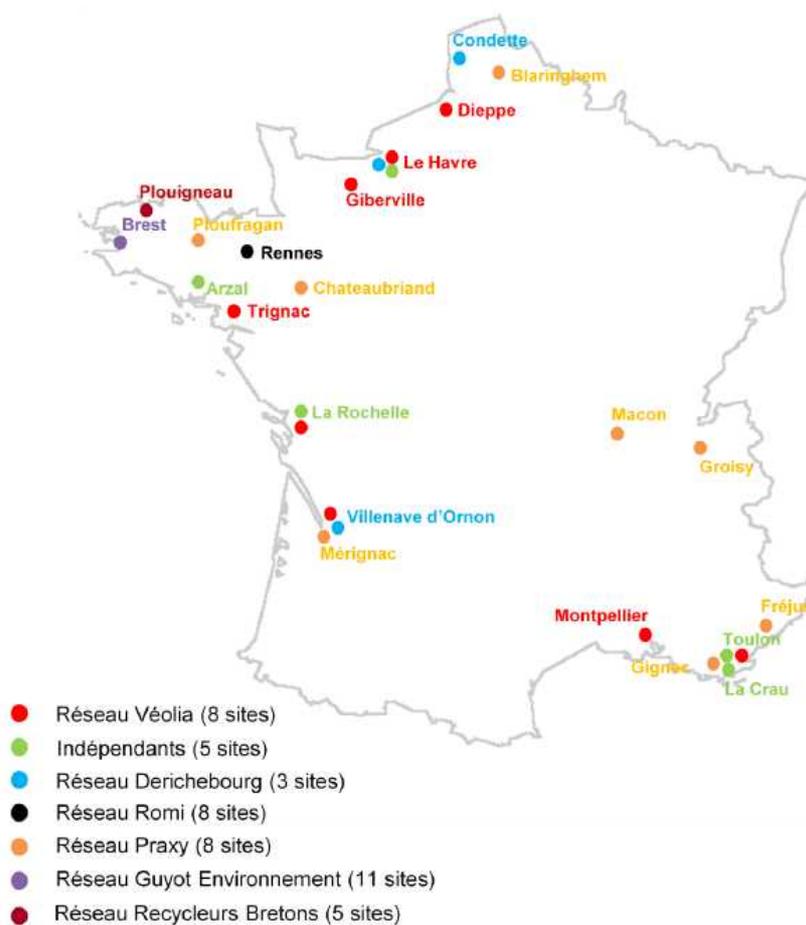
**DONNÉES DE DÉCONSTRUCTION DE NAVIRES DE  
PLAISANCE**



types de navires déconstruits



types de matériaux recyclés



carte des centres de déconstruction agréés APER

(source : APER)

**ANNEXE 7 :**

**DIRECTIVE CADRE STRATÉGIE MILIEU MARIN-FICHE  
AES CONSTRUCTION\_NAVALE\_MMDN\_V2**

## Construction navale / SRM MMdN

Régis Kalaydjian

Ifremer, 155 rue Jean-Jacques Rousseau, 92130 Issy-les-Moulineaux

## 1. Généralités sur l'activité

### 1.1. Définition et périmètre du secteur

D'un point de vue industriel, le secteur se subdivise en sous-secteurs distincts par leurs produits et leurs marchés :

- La construction de navires civils : les produits en sont les navires de commerce de toutes tailles, les navires de services (servitude portuaire, services aux plates-formes offshore, sauvetage) et ceux de pêche ;
- La construction et la réparation de navires militaires ;
- La réparation de navires civils ;
- La construction et la réparation de bateaux de plaisance, dont les clients finals sont des particuliers et des sociétés de location ;
- Démolition navale : en France, l'activité de démantèlement et de recyclage concerne les petits navires (pêche, plaisance, militaires). Les gros navires sont souvent démantelés hors Union Européenne (UE).

Ces sous-secteurs ne sont pas strictement compartimentés. Leurs activités se recoupent : les chantiers navals (construction de navires civils ou militaires) et les chantiers nautiques (construction de bateaux de plaisance) se placent sur le marché de la construction et de la réparation de yachts de plaisance. De même, les chantiers civils et les chantiers militaires sont actifs sur la construction de vedettes de surveillance, voire de plates-formes offshore.

L'équipement naval, situé en amont de la filière de la construction, n'est pas abordé ici. Il est très peu renseigné au plan statistique. Les entreprises françaises sont présentes sur ce créneau, dominé en Europe par l'Allemagne et la Norvège.

### 1.2. Situation de la filière au plan national

Concernant les navires civils de commerce, la prépondérance asiatique sur la construction de navires de charge (vraquiers, porte-conteneurs, méthaniers) et de services offshore est écrasante. Les chantiers européens maintiennent leur présence sur certains segments à forte valeur ajoutée tels que les porte-conteneurs spécialisés, certaines unités de services offshore et les grands navires de croisière : segments désormais attaqués par les chantiers asiatiques. Le reste de leur production concerne des marchés de niche plus restreints et plus locaux.

Plusieurs chantiers navals civils français ont fermé dans les années 1970 et 1980, et l'on ne construit plus de navires de charge en France. Un seul grand chantier subsiste, celui de Saint-Nazaire, filialisé par le Coréen STX et spécialisé sur les navires de croisière.

La construction navale militaire a suivi une logique toute autre. Les chantiers français (navires furtifs, frégates, bâtiments de projection de force, sous-marins) sont très présents au plan international. Le marché évolue au gré des budgets de défense. En France, les lois de programmation militaire sont indicatives des créneaux de marché à cinq ans, mais les entreprises de la filière cherchent à exporter et à se diversifier sur les marchés civils.

La réparation navale française est le fait de petits chantiers, les gros opérateurs étant asiatiques. Des créneaux spécialisés compétitifs subsistent en France, notamment la réparation de méthaniers.

Concernant la construction nautique, les chantiers européens, américains et japonais sont compétitifs, mais la concurrence coréenne et chinoise s'intensifie. Les chantiers français demeurent néanmoins dynamiques. Premiers mondiaux sur le marché des voiliers (avec une part de marché d'environ 35 %) et

sur celui des bateaux pneumatiques (environ 30 % du marché), ils sont aussi actifs sur certains marchés de niche tels que les catamarans de croisière. Par ailleurs, les chantiers de réparation sont très actifs. Les entreprises françaises occupent la 10<sup>ème</sup> place mondiale sur les marchés des bateaux à moteur (dominés par les Italiens) et sont peu présents sur le marché de la grande plaisance.

La crise de 2008 a touché : a) le transport maritime et, par ricochet, la construction de navires de charge, ce qui a peu touché les chantiers français mais ébranlé ce qui restait de l'offre européenne sur ce segment ; b) les revenus des ménages et leurs achats d'équipements de loisirs : l'impact sur la construction nautique a été brutal mais la reprise de 2010-2011 non moins rapide, plusieurs chantiers ayant su maintenir les effectifs stratégiques ; c) les croisiéristes et leurs achats de paquebots : cette dépression conjoncturelle n'a guère modifié le fond du problème, à savoir la sensibilité de l'offre européenne, et notamment française, à la cyclicité de ce marché de niche, ainsi que la concurrence asiatique croissante.

Démolition navale :

- Le démantèlement et le recyclage des grands navires de commerce sont effectués à l'étranger et en Asie principalement ;

- Le démantèlement-recyclage des navires de pêche et de plaisance est effectué dans des chantiers situés, entre autres, à Bassens, la Rochelle, la Turballe, Saint-Malo mais aussi près de Lyon. Plusieurs chantiers sont exploités par des entreprises de recyclage diversifiées dans une gamme de matériaux (navires, électroménager, avions, véhicules) ;

- Des projets de mise en place de filières de recyclage-valorisation ont été lancés, comme l'Association pour la plaisance éco-responsable (Aper) : cette association de loi de 1901 créée par la Fédération des industries nautiques (FIN) à Caen en 2009, informe les propriétaires de bateaux de plaisance hors d'usage (BPHU) sur l'offre de démantèlement-recyclage et sélectionne des opérateurs respectueux de la législation environnementale. Le projet Vadefiv (Valorisation des déchets de composites en fibre de verre), vise à mettre en place en Poitou-Charentes une filière de recyclage-valorisation des matériaux issus de la plaisance ;

- Les statistiques sectorielles (source Insee) reflètent la diversification du recyclage et portent sur le secteur « démantèlement d'épaves », non spécifique aux navires ;

– Dans l'UE, la capacité de démolition des navires de grande taille (Pologne, Belgique, Pays-Bas, Danemark, Espagne, Italie) est modeste, comparée à celle des chantiers hors UE (Bangladesh, Inde, Chine, Turquie, Croatie). Cependant, la demande européenne de démolition des grands navires civils ou militaires âgés est elle-même limitée : ceux-ci sont souvent revendus hors UE pour exploitation, après une remise éventuelle à niveau (cf. EC-Cowi, 2007).

**ANNEXE 8 :**  
**LISTE DES CONTRIBUTIONS**

Tableau récapitulatif des contributions écrites			
N° de contribution	Type de structure	Nom de la structure	Titre de la contribution
2	Service de l'État	DREAL HN	« Assises de la mer et du littoral – contribution de la DREAL HN »
8	Collectivité territoriale	Conseil régional de Haute-Normandie	
12	Établissement public	CCI Le Havre	
20	Organisation professionnelle	Fédération des industries du nautisme	
42	Association d'usagers	FNPPSF	39ème CONGRES de la FNPPSF - 1er avril 2012 Argelès-sur-Mer Synthèse Commission Environnement
30	Organisation professionnelle	Syndicat des énergies renouvelables	
49	Association de protection de l'environnement	Surfrider Foundation Europe	« Assises de la mer et du littoral ; Contribution Surfrider Foundation Europe »

**ANNEXE 9 :**

**AMEMEMENTS REJETES PAR LE CONSEIL MARITIME  
DE FACADE**

**Robin des Bois**

- Modifications page 3, point 1.6 :

Rajouter :

« Planifier la disponibilité de chantiers de déconstruction en Méditerranée et sur la façade Atlantique pour déconstruire les navires abandonnés ou hors d'état de naviguer sur de longues distances »