

Pour la concrétisation d'un Réseau Nautique Atlantique



**Conseils
Économiques
Sociaux
et Environnementaux
de l'Atlantique**

AQUITAINE · BRETAGNE
PAYS DE LA LOIRE · POITOU-CHARENTES

Pour la concrétisation d'un Réseau Nautique Atlantique





Préambule

Comment faire en sorte que les propositions de représentants socioéconomiques sortent d'un cadre générique pour être traduites en fiches d'action concrètes à la disposition des élus régionaux et des acteurs de la filière industrielle nautique de la façade atlantique ?

C'est le challenge qu'ont essayé de relever les Conseils Economiques, Sociaux et Environnementaux des Régionaux (CESER⁽¹⁾) Bretagne, Pays de la Loire et Poitou-Charentes en réunissant un groupe de travail composé de représentants des milieux socioprofessionnels issus des trois assemblées.

Partant de l'intérêt suscité auprès des exécutifs régionaux par leurs 50 propositions pour une coopération interrégionale en faveur d'un nautisme durable, présentées au Grand Pavois en 2009, ils ont décidé d'approfondir certaines de leurs préconisations concernant le volet industriel du nautisme en leur donnant un caractère plus directement opératoire.

Si la méthode de travail retenue a reposé classiquement sur des auditions d'acteurs clés de la filière industrielle, le choix d'aller jusqu'à décrire les premiers pas d'un réseau nautique atlantique a constitué pour la majorité des membres du groupe de travail une démarche inhabituelle.

Leur motivation et la disponibilité dont ils ont fait preuve, soutenus efficacement par les conseillers et conseillères techniques des CESER, ont permis que ce travail soit rapidement disponible. Qu'ils en soient tous remerciés.

Le recours à l'expertise de Julian Stone, fin connaisseur du milieu des industries nautiques et des éco-activités a permis au groupe de travail de s'immerger rapidement dans les concepts du nautisme durable et les réseaux qui en sont porteurs. Nous le remercions tout particulièrement d'avoir promptement intégré les méthodes de travail collaboratif qui président aux travaux des CESER.

Il appartient désormais aux élus, chercheurs et entrepreneurs de s'approprier ces travaux pour consolider et développer les activités liées au nautisme sur la façade atlantique.

C'est le vœu des CESER de Poitou-Charentes, des Pays de la Loire et de Bretagne qui ont réalisé cette étude.

Alain Le Menn
Vice Président du CESER de Bretagne
Rapporteur de l'étude

⁽¹⁾ Le CESR, devenu CESER (Conseil Economique, Social et Environnemental Régional) en 2010, est l'une des deux assemblées qui composent la collectivité régionale. C'est une assemblée consultative qui représente la société civile organisée au niveau régional (entrepreneurs, syndicalistes, associations...). Elle se prononce sur les politiques et le budget du Conseil Régional et donne des avis sur des enjeux d'actualité.

Sommaire

1- Introduction : pourquoi une nouvelle étude des CESER sur le nautisme ?	7
1.1) Le nautisme, une activité emblématique pour la façade atlantique	8
1.1.1) Identité atlantique et coopération interrégionale	8
1.1.2.) Conclusions de la première étude : « Pour une coopération interrégionale en faveur d'un nautisme durable »	8
1.2) Une seconde étude plus opérationnelle : pour la concrétisation d'un Réseau Nautique Atlantique	10
2 - Quel Réseau Nautique Atlantique ?	13
2.1) Les potentialités de la façade atlantique	16
2.1.1) L'importance du nautisme sur la façade atlantique	16
2.1.2) Des évolutions favorables au changement et à la constitution d'un réseau	17
2.1.3) De nombreux acteurs engagés dans le développement durable du nautisme	25
2.2) Trois moteurs d'évolution pour une nouvelle dynamique de développement	36
2.2.1) 1 ^{er} moteur d'évolution : la volonté de sortir de la crise	36
2.2.2) 2 nd moteur d'évolution : l'identification de nouvelles ressources et de nouveaux marchés	38
2.2.3) 3 ^e moteur d'évolution : la structuration en réseau	44
2.3) Entrer dans cette nouvelle dynamique de développement : les propositions des CESER de l'Atlantique	45
2.3.1) Axe Innovation : Mettre en œuvre un programme interrégional de développement de l'innovation industrielle et de l'éco-conception ...	47
2.3.2) Axe Coopération : Soutenir le développement et la structuration des entreprises du nautisme par la coopération interrégionale	53

3 - Propositions de structuration du Réseau Nautique Atlantique et plan d'actions	57
• Identifier et rassembler les acteurs volontaires pour créer un effet d'entraînement	58
• Coordination et fonctionnement du réseau	58
• La mise en œuvre du réseau, une progression en trois étapes	60
3.1) Mise en œuvre de l'axe Innovation	61
3.1.1) Préciser collectivement les besoins de la filière et les objectifs du RNA pour l'axe Innovation	61
3-1-2) Lancer le programme interrégional de développement de l'innovation industrielle et de l'éco-conception	62
FICHE 1 ACTION PILOTE : Le développement d'un logiciel d'éco-conception dédié au nautisme	64
FICHE ACTION 2 : Financer des travaux de recherche	66
FICHE ACTION 3 : Lancer des appels à projets pour le développement de produits nautiques éco-conçus.....	68
FICHE ACTION 4 : Accélérer le développement des bio-composites pour la construction nautique	70
3.2) Mise en œuvre de l'axe Coopération	73
3.2.1) Préciser collectivement les besoins de la filière et les objectifs du RNA pour l'axe Coopération	73
3-2-2) Une première action pilote et trois actions complémentaires pour optimiser la structuration et le développement des entreprises de l'industrie nautique.....	73
FICHE 5 ACTION PILOTE : Création d'un Extranet « Nautisme en Atlantique »	74
FICHE ACTION 6 : Lancer une première étude de marché sur le nautisme à l'échelle de la façade atlantique	76
FICHE ACTION 7 : Construire une GPEC interrégionale.....	78
FICHE ACTION 8 : Mettre en place un stand commun sur les salons internationaux.....	81

4 - Conclusion : miser sur de la coopération interrégionale	83
Epilogue	85
Glossaire	87
Annexes	89
Le groupe de travail interrégional des CESER de l'Atlantique	90
Les personnes auditionnées	91



Introduction :
pourquoi une nouvelle étude
des CESER sur le nautisme ?



1.1) Le nautisme, une activité emblématique pour la façade atlantique

1.1.1) Identité atlantique et coopération interrégionale

Les Conseils Economiques Sociaux et Environnementaux Régionaux de la façade atlantique française, rassemblés au sein de l'ARESE Arc Atlantique (Association de recherches et d'études socio-économiques), travaillent ensemble depuis plus de quinze ans sur des sujets communs.

L'objectif de ces études est de développer des approches et des démarches communes sur des enjeux de portée interrégionale et de faire entendre le point de vue des assemblées socioprofessionnelles vis-à-vis des instances régionales, nationales et européennes. Les CESER en sont convaincus, les richesses partagées par les régions du littoral atlantique sont autant d'atouts à mutualiser dans un monde où les rapprochements d'intérêts et les développements en commun sont les conditions intrinsèques d'un positionnement sur l'échiquier international.

“ Les rapprochements d'intérêts et les développements en commun sont les conditions intrinsèques d'un bon positionnement sur l'échiquier international. ”

Le nautisme est un secteur d'activités particulièrement riche d'opportunités de collaboration entre les régions. Ainsi, l'innovation industrielle et le développement durable, en se conjuguant, pourraient contribuer à l'émergence d'une filière industrielle atlantique à la fois exemplaire, attractive et compétitive, mais aussi beaucoup mieux structurée dans une véritable logique de réseau.

Ces atouts doivent être valorisés et mutualisés, d'autant plus dans le contexte économique actuel.

Cette nécessité de coopérer autour d'une vision commune était au cœur de la première étude sur le nautisme menée par les CESER de l'Atlantique : « Pour une coopération interrégionale en faveur d'un nautisme durable ».

1.1.2) Conclusions de la première étude : « Pour une coopération interrégionale en faveur d'un nautisme durable »

Menée entre 2008 et 2009, cette étude présente un état des lieux de la filière nautique atlantique, le plus complet produit à ce jour. Elle développe une analyse

de la situation actuelle de la filière nautique atlantique, justifiant des propositions d'orientations pour organiser la coopération entre les régions dans une logique de développement durable.

Le rapport s'appuie sur l'audition de plus de 70 acteurs socio-économiques, experts et élus. Il synthétise le poids et les problématiques du nautisme sur la côte atlantique. A l'heure de la mondialisation et des grands espaces régionaux, il s'interroge sur la visibilité mondiale d'un modèle nautique atlantique, conjuguant le savoir-faire, l'innovation et la performance technologique avec le respect de l'environnement.

Au-delà d'un état des lieux et des défis auxquels ce secteur d'activité doit aujourd'hui faire face, le document présente **50 propositions concrètes**, construites autour de l'idée centrale d'un véritable développement durable et commun des trois grands secteurs de la filière : industrie, pratiques et ports.

“ 50 propositions concrètes pour un développement durable du nautisme atlantique ”

Voici une synthèse des **propositions concernant la filière industrielle nautique**, objet du présent rapport.

Développer l'innovation pour être compétitif face aux évolutions actuelles et futures du marché national et international

- Développer un programme de recherche interrégional sur l'éco-conception
- Se diversifier en soutenant la création de produits innovants
- Développer des produits spécifiques sur des marchés d'avenir comme le moteur ou la grande plaisance
- Développer le refit (restauration des bateaux) sur certains pôles de la façade atlantique

Renforcer et structurer le dispositif de R&D à l'échelle atlantique

- Développer une meilleure coordination interrégionale des structures de « Recherche et Développement » existantes
- Renforcer la dimension nautisme dans les pôles de compétitivité existants et favoriser les synergies avec d'autres secteurs

Accroître la visibilité des compétences atlantiques et renforcer la diffusion des nouvelles technologies dans les régions atlantiques

- Créer des outils pour une meilleure visibilité de l'offre des compétences R&D
- Développer et diffuser une veille sectorielle dans les régions atlantiques
- Organiser des journées thématiques interrégionales d'échanges et de diffusion sur les nouvelles technologies

Anticiper les besoins humains et adapter l'offre de formation aux évolutions pour maintenir un savoir-faire atlantique

- Renforcer la concertation et l'anticipation pour répondre aux évolutions de la filière et des métiers
- Adapter l'offre de formation aux enjeux et besoins de la filière

- Examiner les possibilités de mutualisation de l'offre de formation entre les régions
- Développer une « GPEC » (Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences) territoriale à l'échelle des régions Atlantiques

Accompagner et renforcer la compétitivité des TPE et PME du secteur nautique

- Renforcer l'accès des TPE et PME à la R&D et à l'innovation
- Accompagner les TPE et PME dans une meilleure gestion des ressources humaines

Promouvoir une meilleure organisation de la filière nautique pour acquérir et mutualiser des compétences externes

- Créer des outils communs tels que les groupements d'employeurs et les réseaux de consultants
- Organiser et structurer le réseau de sous-traitants à l'échelle atlantique

1.2) Une seconde étude plus opérationnelle : pour la concrétisation d'un Réseau Nautique Atlantique

Suite à la présentation de cette première étude lors du Grand Pavois à La Rochelle, en septembre 2009, les trois Conseils régionaux de Bretagne, Pays de Loire et Poitou-Charentes, vivement intéressés par les conclusions et les propositions émises, ont interpellé les CESER afin qu'ils réalisent un second rapport proposant un plan d'action pour mettre en œuvre les préconisations concernant l'industrie nautique.

Le cahier des charges de ce travail complémentaire conduit par les CESER s'est articulé autour de la nécessité de **préciser les besoins des entreprises et de la filière industrielle, d'analyser les mutations en cours et enfin, de proposer un projet fédérateur et des pistes d'actions structurantes au niveau interrégional et dans une logique globale de développement durable.**

“ « Réseau Nautique Atlantique », un réseau de coopération orienté Recherche & Développement et éco-innovation ”

Il s'agissait donc de **préfigurer les conditions de mise en œuvre d'un outil de coopération interrégionale** capable de porter cette dynamique de projets. Cette présente étude propose de le nommer « Réseau Nautique Atlantique », un réseau de coopération orienté R&D et éco-innovation et mobilisant pôles de compétitivité,

centres de recherches, technopoles, acteurs de la formation... et un ensemble de PME / TPE parmi les plus actives et les plus volontaires.

Il s'agit de générer un mouvement de fond pour orienter la filière nautique atlantique vers un développement durable qui corresponde à ses spécificités et lui permette de **répondre aux évolutions conjoncturelles (crise, évolution des pratiques...)** et aux enjeux économiques nationaux et internationaux qui se dessinent dans le contexte actuel.

Selon les CESER, cet élan pourrait se traduire par le **développement concerté (entreprises / centres de recherche / acteurs institutionnels) d'un programme de recherches et d'innovations** qui conduirait à la mise sur le marché de supports

nautiques, d'équipements et de produits respectueux de l'environnement. L'objectif visé à terme est un leadership international des entreprises de la façade atlantique dans le nautisme « vert ».

Cette nouvelle dynamique économique et environnementale participerait fortement à la **construction d'une identité commune et d'une image valorisante de la façade atlantique**. Elle conduirait au développement de l'innovation technologique dans les secteurs des matériaux (bio-composites...), de l'énergie (propulsion, gestion de l'énergie à bord), des équipements (gestion des déchets et rejets...), des revêtements (antifouling biodégradable, peintures à faible impact...) et de la gestion des bateaux en fin de vie (recyclage...).

De plus, **des initiatives récentes témoignent d'un décloisonnement progressif de la filière** : des souhaits de collaboration entre industriels se font jour, mais aussi de partage des informations et de rencontres régulières.

Des pôles de coopération se forment ou se développent : le cluster « Nautisme en Morbihan », le « pôle nautique de La Rochelle / Rochefort »(1), le réseau EcoNav... qui traduisent à la fois le **souhait et la nécessité de travailler en réseau pour mutualiser compétences et moyens**.

S'il est essentiel que les acteurs se regroupent autour de projets communs, il est également fondamental que la structuration interne des entreprises soit accompagnée.

Cette proposition de coopération interrégionale ambitieuse portera donc dès le départ **sur une réflexion sur les moyens concrets à mettre en œuvre pour soutenir les entreprises dans les secteurs où elles sont les plus fragiles**, comme la gestion des ressources humaines, la formation, l'intégration des nouvelles technologies, la communication et la visibilité sur les salons, le marketing et l'organisation interne...

La progression organisationnelle au sein des petites entreprises est **l'une des conditions de succès d'une progression technologique et économique vers le développement durable**.

“ **Des initiatives récentes, tels le cluster «Nautisme en Morbihan», le « pôle nautique de La Rochelle/ Rochefort », le réseau EcoNav, témoignent d'un décloisonnement progressif de la filière** ”

“ **La progression organisationnelle au sein des petites entreprises est l'une des conditions de succès vers le développement durable.** ”

La proposition de Réseau Nautique Atlantique, s'organise donc autour de deux axes de travail reposant sur une analyse du contexte et des priorités de la filière industrielle nautique atlantique :

Axe Innovation : mettre en œuvre un programme interrégional de développement de l'innovation industrielle et de l'éco-conception

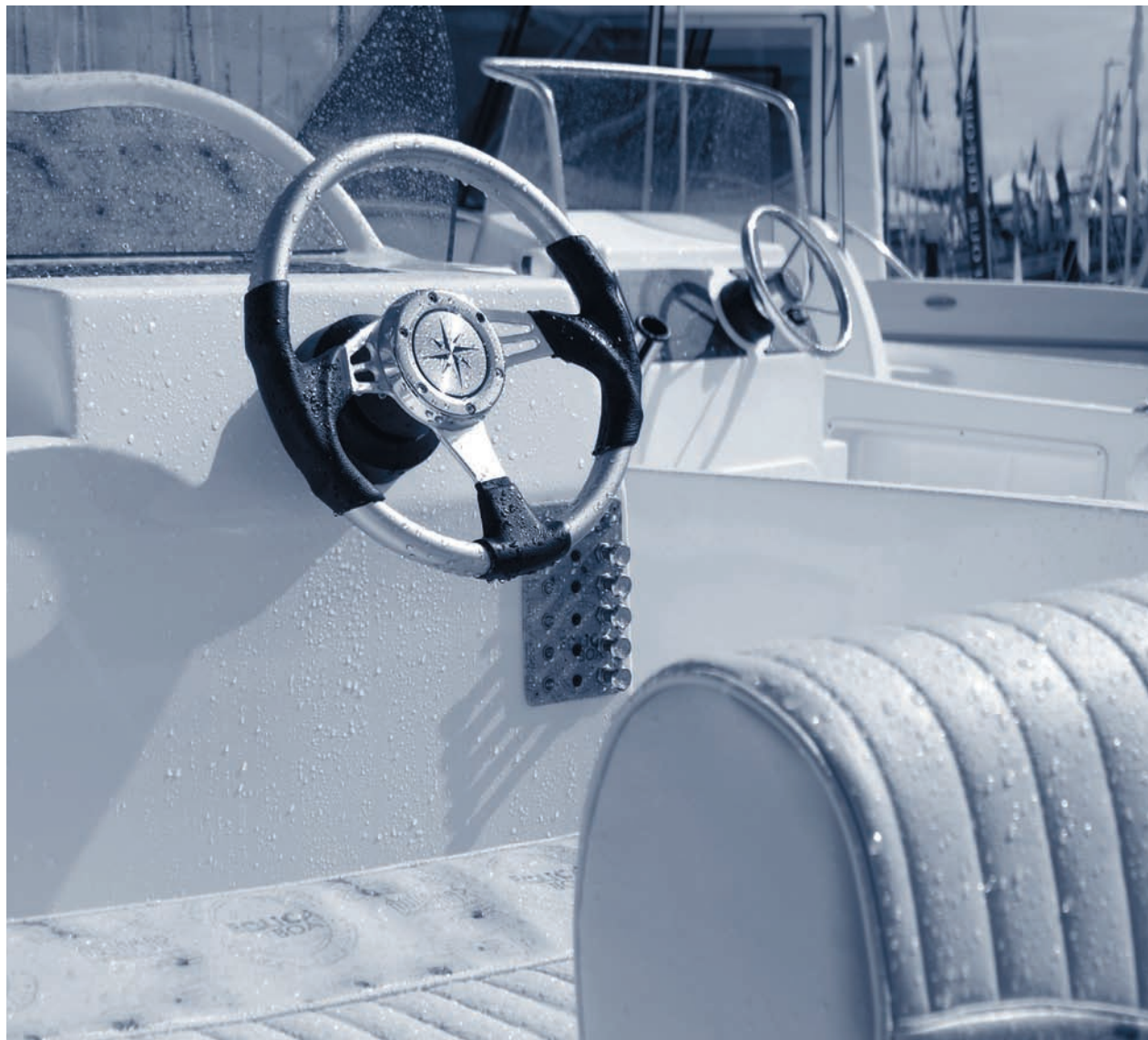
Axe Coopération : soutenir la structuration et le développement des entreprises de l'industrie nautique par la coopération interrégionale

Ces deux axes seront développés après un premier **exposé du contexte économique et sociologique actuel** de la filière industrielle nautique atlantique et de ses principaux enjeux à venir.

Huit actions détaillant les **projets concrets qui pourraient être développés par le réseau d'acteurs** sur le court, moyen ou long terme, seront ensuite présentées sous forme de fiches.

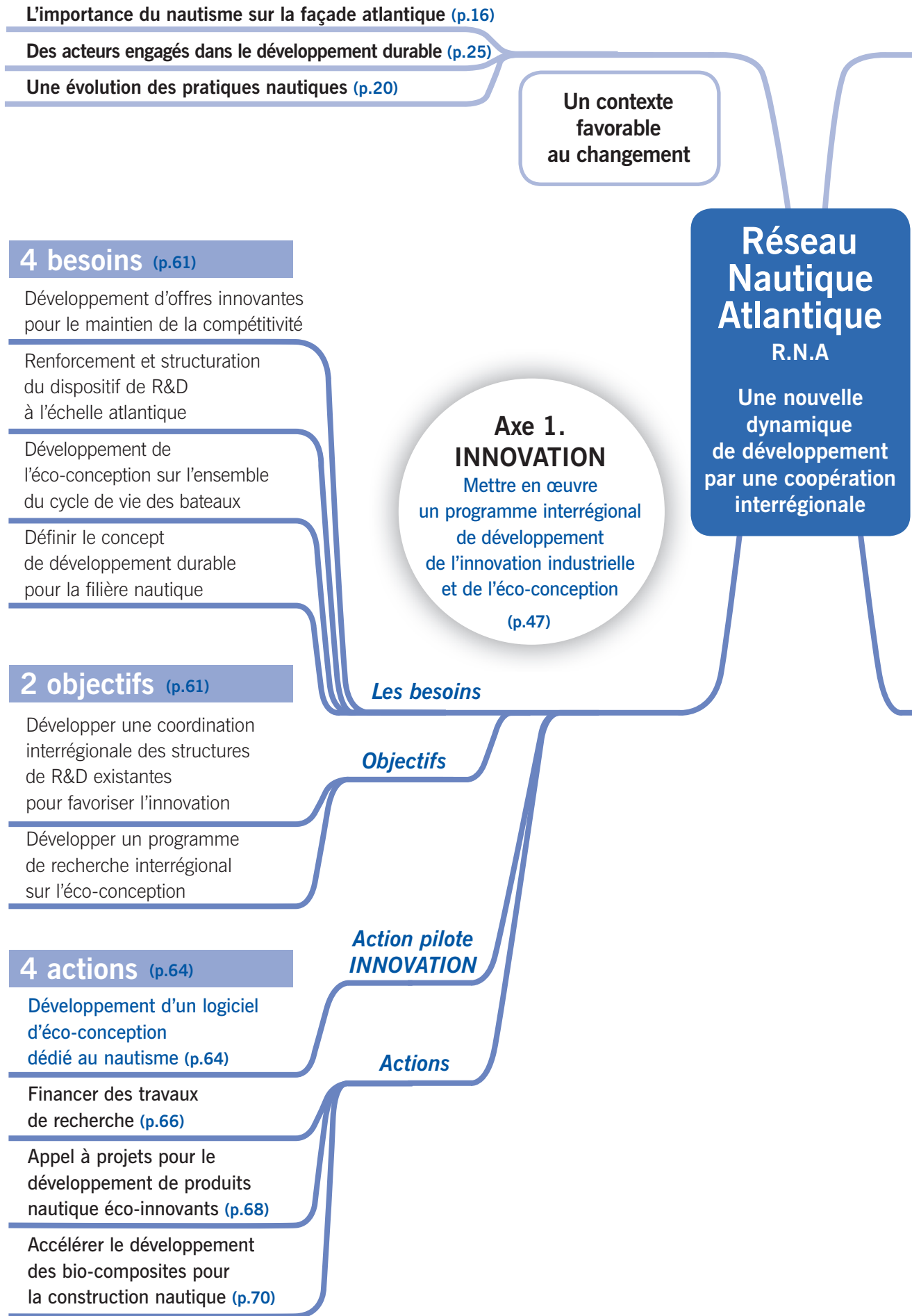
(1) L'expression « pôle nautique La Rochelle/Rochefort ne désigne aucune structure officielle, mais l'ensemble des acteurs de la filière nautique qui portent des projets communs sur ce territoire.

L'ensemble des projets et propositions détaillé dans ce rapport est le résultat d'un travail de collecte réalisé auprès d'une cinquantaine d'acteurs de la filière nautique atlantique, mais aussi d'un travail d'analyse et de réflexion collectives conduit par les CESER.



Quel Réseau Nautique Atlantique ?





3 moteurs d'évolution

1. Volonté de sortie de crise (p.36)
2. De nouvelles ressources et de nouvelles voies de développement (p.38)
3. Vers une structuration en réseau pour rassembler compétences et intérêts (p.44)

**Axe 2.
COOPERATION**
Favoriser la coopération interrégionale pour un soutien à la structuration et au développement des PME/TPE du nautisme (p.53)

Les besoins

6 besoins (p.73)

- Développement et meilleure connaissance des soutiens et services aux entreprises
- Analyse régulière des pratiques et tendances du marché
- Décloisonnement de la filière, partage des informations et mutualisation des services
- Amélioration de la visibilité de l'excellence atlantique et renforcement de la diffusion des nouvelles technologies
- Anticipation des besoins humains et adaptation de l'offre de formation
- Accompagnement et renforcement de la compétitivité des TPE et PME

Objectifs

4 objectifs (p.73)

- Favoriser la mise en réseau, la diffusion et l'amélioration des soutiens et services aux entreprises
- Mettre en place des outils d'étude et d'analyse des pratiques et du marché
- Adapter l'offre de formation aux enjeux et besoins de la filière
- Renforcer la position française atlantique à l'international et saisir de nouvelles parts de marché

Action pilote COOPERATION

4 actions (p.74)

- Création d'un Extranet «Nautisme en Atlantique» : mutualisation, informations et services (p.74)
- Lancer une première étude de marché sur le nautisme à l'échelle de la façade atlantique (p76)
- Construire une GPEC interrégionale (p.78)
- Mettre en place un stand commun sur les salons internationaux (p.81)

Actions



2.1) Les potentialités de la façade atlantique

2.1.1) Importance du nautisme sur la façade atlantique

L'importance du nautisme pour la façade atlantique ne peut se restreindre à son seul poids économique, qui reste très modeste comparé à d'autres secteurs industriels. **Mais par ses ports, ses activités nombreuses et variées, son occupation visuelle de l'espace, le nautisme apporte une très forte contribution à l'attractivité touristique du littoral** et lui insuffle aujourd'hui la vie sociale, économique, voire culturelle que la pêche seule n'est plus en mesure de lui donner. Combien de petits ports paraîtraient aujourd'hui désolés sans l'activité nautique ?

“ **Le nautisme apporte une très forte contribution à l'attractivité touristique du littoral** ”

Le littoral atlantique est l'un des berceaux du nautisme français et mondial, principalement de la voile de plaisance : 40 % des pratiquants français s'adonnent à de multiples activités et la moitié des bateaux de plaisance est immatriculé sur cette façade.

Ces chiffres reflètent l'attractivité d'un cadre naturel varié et préservé, proposant une offre portuaire très importante et des activités particulièrement diversifiées, allant de la voile traditionnelle à des pratiques nouvelles ou en croissance comme le kite surf ou le kayak de mer.

L'engouement pour le nautisme s'est traduit à l'aube des années 60 par le développement d'une filière industrielle qui, jusqu'en 2008, a connu une croissance constante et forte (10,7% en 2007 et 4,65 milliards d'euros de chiffre d'affaires) jusqu'à ce que la crise mondiale divise quasiment par deux le chiffre d'affaires de nombreux constructeurs.

“ **40 000 emplois en France et une croissance constante jusqu'en 2008** ”

C'est le secteur industriel français qui a exporté le plus avec un taux moyen de 66% de sa production totale. Génératrice à ce jour de 40 000 emplois en France, dont 30 000 dans les services, l'industrie nautique française en général, et atlantique en particulier, présente un savoir-faire reconnu mondialement.

Les régions atlantiques rassemblent plusieurs leaders mondiaux (voile, glisse, pneumatiques...) et plus de la moitié de la production française, que ce soit en termes de chiffre d'affaires ou d'effectifs. Cette performance s'appuie autant sur des compétences humaines et techniques que sur une capacité d'innovation et d'expérimentation, à l'image des bateaux construits pour la course au large.

Même si la crise a écaillé cette image et mis à jour un certain nombre de dysfonctionnements, la filière industrielle nautique atlantique reste une référence internationale majeure.

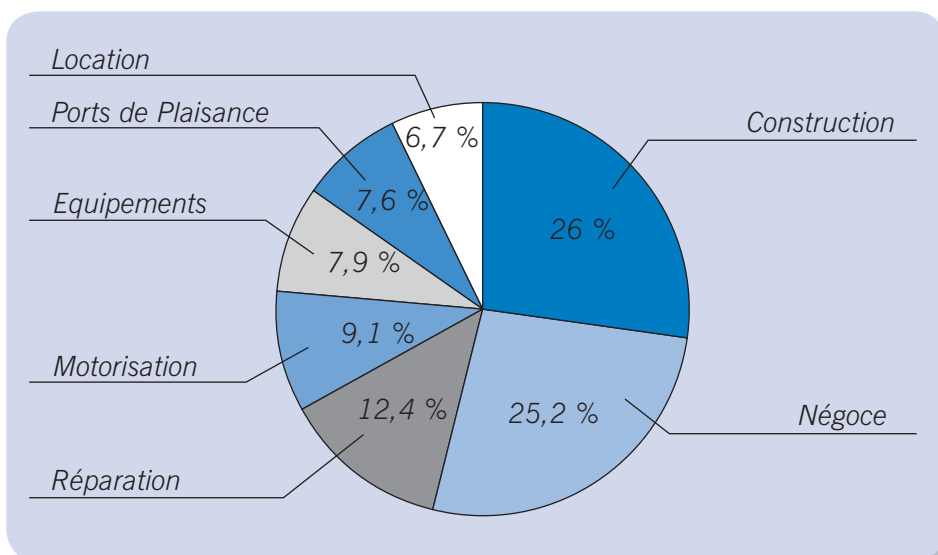
Cette filière se caractérise également par un fort contraste entre un vaste tissu de petites entreprises traditionnelles et quelques grands chantiers nautiques de dimension mondiale. Ce qui engendre la coexistence de logiques de production et de développement totalement différentes.

Ainsi, au niveau national, selon l'étude Xerfi Nautisme de 2007, les entreprises de plus de 100 salariés réalisent 81 % du CA de la filière, tandis que les entreprises de moins de 20 salariés, qui représentent pourtant 77% des effectifs, ne réalisent que 7,2 % du CA.

On citera le groupe Bénéteau, leader français (1,01 milliards d'euros de CA soit un quart du CA de la filière française) et leader mondial du voilier habitable, qui devance son principal concurrent français sur ce secteur, Dufour, qui ne réalise que 10 % du CA du géant.

“ Les entreprises de moins de 20 salariés emploient 77 % des effectifs du secteur mais ne réalisent que 7,2 % du CA ”

La répartition du CA national par secteur est intéressante, car elle permet de se rendre compte du poids relatif de ces différents secteurs (les centres de loisirs ou pédagogiques ne sont pas comptabilisés ¹) :



2.1.2) Des évolutions favorables au changement et à la constitution en réseau

La crise, facteur aggravant d'un tournant déjà pressenti

Fin 2009, sur le marché national, on compte une baisse de 19,2 % des ventes de bateaux à moteur qui représentent 70 % du marché, avec 13 902 unités vendues en 2009, contre 17 216 en 2008. Quant aux ventes de voiliers, on compte 2 787 voiliers neufs immatriculés sur la période, contre 3 473 en 2008, soit également une baisse de près de 20 %.

La filière industrielle nautique atlantique a été touchée d'autant plus brutalement par la crise qu'elle est une activité de loisir relativement coûteuse, et de ce fait, **l'un des premiers postes supprimés par les consommateurs en quête d'économies.**

La crise a également accéléré un processus de recul de l'activité qui était déjà engagé et que les CESER de l'Atlantique avaient relevé dans leur précédent rapport : baisse

(1) Pour plus de détails sur les chiffres-clés du nautisme sur le littoral atlantique, consultez la précédente étude des CESER de l'Atlantique : « Pour une coopération interrégionale en faveur d'un nautisme durable ».

des ventes et des immatriculations, signes de surproduction, manque de place dans les ports, maturité du marché, évolutions dans la consommation des loisirs...

“ Des chutes de production de 45 % en moyenne en 2009 ! ”

Selon les représentants de la Fédération des Industries Nautiques (FIN), cette crise mondiale, plus ou moins ressentie selon les chantiers et les différents secteurs de la filière, **se traduit par des chutes de chiffres d'affaires, des plans sociaux et des risques de fermeture à court terme** (fin 2010, début 2011).

On estime aujourd'hui à environ 45 % la chute de production dans plusieurs chantiers. Une petite reprise, estimée à environ 5 % se dessine en 2010 et semble, selon la FIN, se confirmer au troisième trimestre.

Le contexte international

Des entreprises nautiques américaines comme Brunswick ont connu des baisses spectaculaires, mais aussi des entreprises italiennes, comme Ferreti ou Azimut sur le créneau du bateau à moteur, qui affichent parfois des baisses de commandes records de 60 à 70 % !

Cette situation de crise engendre des réactions de protection de certaines collectivités européennes. Ainsi, en Allemagne, le Land de Bavière a injecté une aide financière régulière à la société Bavaria, l'un des principaux concurrents de Bénéteau sur le voilier habitable, afin de l'aider à passer le cap de la crise. Les Länder, entités administratives plus autonomes que les Régions françaises, ont la possibilité de dégager de tels moyens.

Si la France s'en sort plutôt mieux que ses principaux concurrents, Italie, Etats-Unis ou Royaume-Unis, en raison d'un marché captif important, la baisse générale d'activités reste néanmoins estimée à environ 30% pour l'ensemble de la filière. L'année 2010 est vécue comme une année de transition après laquelle une lente reprise est espérée sur certains marchés qui commencent à donner des signes encourageants : Pays-Bas, Suède, Angleterre, Turquie...et d'autres qui ont peu subi la crise comme l'Australie.

“ 2010, une année de transition vers une reprise fortement espérée dès 2011 ”

Malgré ces signes et le fait que des secteurs comme le multicoque haut de gamme (surtout à l'export) ou l'accastillage ont moins souffert, voire ont progressé, **de nombreuses entreprises, notamment les sous-traitants, se retrouvent ou vont prochainement se retrouver en difficulté et se questionnent sur leur avenir proche.**

Les effets de la crise

Toujours selon la FIN et le témoignage de plusieurs professionnels, les entreprises ont été essentiellement touchées sur la partie vente de bateaux, tandis que la partie entretien/réparation/hivernage a mieux résisté.

Les bateaux à moteurs et les unités moyennes (de 8 à 14 mètres) semblent être les plus touchés par ce ralentissement économique. **Mais la situation est contrastée entre les chantiers qui travaillent sur le cœur du marché et ceux qui ont choisi des niches spécifiques.** Les généralistes et les industriels de grande série ont ressenti plus de difficultés, tandis que certains petits chantiers ont réussi à se placer sur des marchés de niche porteurs.

“ Les marchés de niches sont un peu plus épargnés. La baisse des ventes du neuf entraîne un report sur l'équipement et l'entretien ”

Mais de manière générale, le marché du neuf est très touché et la priorité pour les concessionnaires est de vendre les bateaux qui sont stockés.

Dans ce contexte, le négoce semble profiter de la situation **car la baisse des ventes de bateaux neufs entraîne un report sur l'équipement et l'entretien**. Cette situation est évidemment due au fait que plutôt qu'acheter du neuf, les consommateurs ont préféré faire des travaux sur leur ancien bateau, ou se sont reportés sur un bateau d'occasion. Cette tendance est confirmée par exemple, par une hausse des ventes de 14% fin 2009, dans la tranche des 8-10 mètres.

Les conséquences pour les sous-traitants

On note peu de défaillances des entreprises, **mais les situations des trésoreries sont très préoccupantes**. Plus on remonte la filière, plus les entreprises sont touchées : les équipementiers ont subi la crise de plein fouet (jusqu'à moins 80% pour certains), ainsi que les sous-traitants. **Certaines entreprises ont en effet réinternalisé un certain nombre d'activités, afin de maintenir leurs effectifs** et procédé à des mises au chômage partiel et à des réductions de frais de structure tout en essayant d'écouler les stocks.

“ Une fragilisation des sous-traitants et un arrêt des embauches : les situations de certaines entreprises sont très préoccupantes ”

Ces internalisations ont fragilisé le réseau pourtant essentiel des sous-traitants : ainsi, l'un des principaux aménageurs d'intérieurs de bateaux confirme avoir perdu 60% de ses commandes du jour au lendemain.

On remarque également très peu d'embauches depuis deux ans dans les chantiers, et certains architectes n'ont pas signé de plan au cours de ces deux mêmes années.

Les dispositifs « anticrise »

Pour freiner les effets de la crise, la FIN s'est associée à divers dispositifs :

- La médiation du crédit, qui a permis de sauver au moins 30 entreprises
- La mise à disposition d'un consultant dans les entreprises en difficulté
- Un partenariat avec la Banque de France pour établir un diagnostic complet de la profession
- Le renforcement de l'indemnisation du chômage partiel
- La formation des salariés, notamment sur les nouvelles technologies
- La signature d'une convention avec la fédération française du bâtiment car nombre de professions sont communes aux deux filières (pourtant à ce jour, la mise en place de transferts de personnels a peu fonctionné).

Si ces dispositifs, particulièrement financiers, ont pu jouer un rôle d'amortisseur, **il paraît certain que dans les années à venir, le paysage industriel nautique sur la façade atlantique risque de beaucoup changer** : recapitalisations, regroupements d'entreprises, dépôts de bilan, reprises d'entreprises... même s'il est encore difficile de dire avec certitude quelle sera l'ampleur de ce changement.

“ Une action concertée des partenaires publics est nécessaire pour soutenir la filière dans ce passage délicat ”

Néanmoins, afin que ce changement cède la place à une relance durable des activités, **il est nécessaire que les partenaires publics agissent de concert pour soutenir la filière nautique industrielle atlantique**, non seulement sur le court terme, à travers des outils financiers adaptés comme cela est déjà partiellement le cas, mais aussi sur le moyen terme, pour l'aider à définir une véritable politique de relance en cohérence avec les évolutions du marché,

des pratiques et des préoccupations environnementales. La FIN confirme cette nécessité d'une action concertée des partenaires, et des Conseils Régionaux en particulier.

Le contexte économique général

Il est important de rappeler que le ralentissement économique du secteur nautique est dû en partie à des facteurs conjoncturels (la crise mondiale), mais aussi à des facteurs structurels. En effet, la baisse des ventes en France était enclenchée bien avant la crise financière : entre septembre 2007 et fin août 2008, le nombre d'immatriculations de voiliers avait baissé de 4,1 %, de 5,3 % pour les bateaux à moteur et de 23 % pour les autres supports.

De plus, la baisse du pouvoir d'achat des ménages est antérieure à la crise, laquelle n'a fait qu'accroître ce phénomène, notamment pour les clients des petites et moyennes unités.

“ Une crise qui a servi de révélateur à une situation antérieure déjà délicate ”

Enfin, le marché du nautisme avait connu une telle période de croissance ces quinze dernières années qu'il était arrivé à un certain degré de maturité, illustré par une légère surproduction.

La crise a finalement joué un rôle d'accélérateur et de révélateur d'une situation antérieure peu ou pas assez analysée, dans l'habitude d'une croissance constante.

C'est pour éviter cette carence d'analyses régulières que l'un des axes du projet de Réseau Nautique Atlantique porte sur la mise en œuvre d'analyses régulières de l'état économique de la filière industrielle et des marchés, mais aussi des attentes et de l'évolution des pratiques.

Il s'agit de mettre en place les conditions d'une veille sectorielle suffisamment précise pour permettre une véritable anticipation des évolutions structurelles et conjoncturelles.

Il est donc essentiel de considérer que le contexte économique impose bien entendu des contraintes en termes de pouvoir d'achat des différentes clientèles du nautisme.

La crise, facteur d'accélération d'une évolution sociologique des pratiques et comportements ?

Plusieurs industriels interrogés estiment que de nombreux clients, face au climat d'incertitude et de morosité lié à la crise mondiale, ont repoussé leur achat dans l'attente d'une conjoncture plus favorable, ce que de timides reprises sur certains marchés semblent confirmer.

Mais d'autres disent également que l'on assiste à l'émergence d'une nouvelle catégorie d'acheteurs, qui rationalise aujourd'hui beaucoup plus ses investissements et son temps de loisirs et passe progressivement d'une logique patrimoniale à une logique de services, plus orientée vers la consommation d'une prestation « clefs en main », particulièrement chez les 30/40 ans.

“ Une nouvelle catégorie d'acheteurs, qui rationalise aujourd'hui beaucoup plus ses investissements et son temps de loisirs ”

Une partie de la croissance du nautisme ces 30 dernières années s'est bâtie sur des usagers pour lesquels l'augmentation constante des revenus se traduisait par l'achat de bateaux toujours plus grands et plus confortables. Mais aujourd'hui, l'augmentation de la durée des prêts immobiliers et du coût de la vie, les incertitudes liées à l'avenir, commencent à écarter de nombreux clients potentiels de l'achat d'un bateau neuf, sauf pour une clientèle fortunée et les séniors les plus aisés.

De plus, l'âge moyen des visiteurs du salon Nautic de Paris, qui progresse d'un an chaque année, **et une moyenne d'âge du plaisancier propriétaire estimée aujourd'hui à 70 ans**, inquiètent pour l'avenir d'un certain modèle économique. Les marchés émergents (Chine, Turquie, Brésil, Inde...) vont-ils suffire à compenser les pertes liées au non renouvellement des propriétaires ? Qu'en est-il des chantiers qui n'ont pas (ou plus) les moyens d'être présents sur le marché international ?

“ Un vieillissement constant des plaisanciers propriétaires dont l'âge moyen atteint aujourd'hui 70 ans ”

Avant de tenter de répondre à ces questions, il est important de revenir sur l'histoire et les évolutions sociologiques de la pratique du nautisme, car dans le contexte actuel, **une bonne compréhension de cette évolution est essentielle pour appréhender les défis auxquels la filière industrielle nautique atlantique est aujourd'hui confrontée.**

Les grandes phases d'évolution du nautisme depuis son émergence jusqu'au stade de développement actuel

Pour reprendre les mots de l'un des acteurs auditionnés : *« L'évolution des comportements et des tendances est un phénomène « naturel » que la sphère industrielle a souvent la tentation compréhensible d'orchestrer, voire de devancer, mais qu'il convient plutôt d'observer attentivement et régulièrement pour en comprendre les origines, la mécanique et les implications économiques ».*

Pour comprendre les causes du recul du nautisme, antérieures à la crise, il faut analyser plus en détail l'évolution du nautisme ces 40 dernières années.

La première phase : celle des pionniers

Après la Seconde guerre mondiale, la mer est apparue comme un nouvel espace d'aventure et d'évasion. Les apôtres les plus emblématiques de cette tendance sont sans doute Eric Tabarly et Bernard Moitessier, et c'est à travers la narration d'expériences comme les leurs que s'est construit le rêve sur lequel l'industrie nautique va bâtir son essor. La popularisation du nautisme va réellement s'engager dans les années 1960 avec l'émergence de structures porteuses de valeurs fortes comme l'école de voile des Glénan et Jeunesse et Marine. Avec cet élan apparaissent les premiers chantiers comme Bénéteau et Dufour, qui inaugurent l'entrée du nautisme dans une seconde phase.

La seconde phase : celle des développeurs

Dès les années 1970, il a rapidement fallu développer des produits adaptés à la demande émergente et à la passion naissante d'un nombre de plus en plus important de pratiquants. A travers des expériences comme celle de l'école de voile des Glénan, la pratique s'est progressivement démocratisée et est devenue un loisir à part entière, grâce à la mise au point de bateaux simples, robustes et accessibles financièrement comme le Vaurien. Un marché était né. De nouveaux matériaux (composites...) ont été inventés, la motorisation a pris de plus en plus d'importance et la course au large s'est développée, médiatisant la pratique et donnant au public de nouveaux héros : Eugène Riguidel, Marc Pajot, Olivier de Kersauzon... à mi-chemin entre les figures emblématiques du passé et les nouvelles générations centrées sur la technologie et la performance.

La troisième phase : celle de la maturité

Grâce aux rêves et aux expériences des pionniers, puis grâce à l'énergie et à l'inventivité des développeurs, une véritable industrie s'est mise en place et a continué à se déployer à une vitesse soutenue, portée par le vent de la société des loisirs et du tourisme.

Le « pêche promenade » s'est développé, répondant aux aspirations d'une nouvelle classe de retraités ayant les moyens de s'installer sur la côte. La voile légère a également connu un bel essor, tout comme la planche à voile, le surf et toutes les déclinaisons possibles que l'on a pu imaginer pour attirer un nombre toujours plus grand de pratiquants.

La course au large est devenue affaire de haute technologie et d'exploits sportifs toujours plus impressionnants. La compétition, le fun, le high-tech... sont devenus peu à peu les nouvelles valeurs en vogue remplaçant celles des générations précédentes.

L'industrie nautique a connu son apogée en 2007, avec une croissance de 10,5 %.

La quatrième phase : le recul ?

Quelques signes permettent d'affirmer que cette phase était enclenchée lorsque la crise a débuté : légère surproduction, vieillissement des pratiquants propriétaires et faible renouvellement en vue, évolutions des pratiques, manque de places dans les ports... Deux solutions étaient dès lors envisageables : soit ce recul se poursuivait jusqu'à une réduction progressive des acteurs de la filière, soit de nouveaux débouchés et un nouvel élan étaient trouvés.

Dans ce contexte, la diversification des loisirs nautiques (kayak, surf...), en attirant de nouveaux publics, laissait penser que de nouveaux équilibres étaient en train de se mettre en place au niveau du marché national, mais la crise **et son caractère particulièrement soudain et brutal pour la filière nautique, ont créé un sentiment de désarroi, lié à l'impossibilité matérielle et temporelle d'anticiper et de trouver des solutions adéquates.** Ainsi, la baisse de pouvoir d'achat conséquente de différentes clientèles du nautisme qui a pris de court de nombreux constructeurs.

“ **Développer, innover, aller de l'avant, mais dans une logique de réseau, de collaboration, de meilleure gestion des ressources et de respect de l'environnement** ”

Ces raisons conduisent aujourd'hui au difficile exercice consistant à repenser les modalités de la croissance, vers un développement plus durable et de nouveaux débouchés. C'est la logique que proposent les CESER dans ce rapport : **développer, innover, aller de l'avant, mais dans une logique de réseau, de collaboration, de meilleure gestion des ressources et de respect de l'environnement.**

Pratiques et supports nautiques, quelles évolutions en cours aujourd'hui ?

Plusieurs études révèlent que la pratique des sports nautiques était en progression constante depuis une vingtaine d'années. **Mais si celle-ci s'est longtemps accompagnée d'une hausse des achats (bateaux, planches...),** on constate aujourd'hui une baisse globale des ventes qui n'est pas uniquement liée à la crise.

Plusieurs facteurs entrent en ligne de compte.

“ **A la recherche d'une pratique peu coûteuse et conviviale, axée sur la découverte de l'environnement** ”

Selon plusieurs professionnels interrogés, les pratiquants semblent de plus en plus privilégier **des supports plus modestes et souvent loués et choisissent des plans d'eau abrités et de proximité.** Ils cherchent à bénéficier d'une pratique peu coûteuse et conviviale, permettant une découverte maîtrisée et

respectueuse de l'environnement ; une pratique à laquelle on accède facilement et en toute sécurité.

Le succès du Day Boat

Cette tendance se mesure, entre autres, à travers le développement de la randonnée en kayak de mer, la philosophie « écologiste » autour du surf, le développement du Day Boat et de la randonnée nautique etc....

L'Agence Économique de Bretagne et un groupe de travail composé de professionnels de la filière Nautique ont travaillé à un nouveau support nautique baptisé «plate-forme de loisirs nautiques».

Ce nouveau produit vise à diversifier l'offre de la filière et à répondre à la question des nouveaux usages, actuels ou potentiels, associés à la pratique de la plaisance. Il cherche aussi à valoriser les pratiques qui s'inscrivent dans une logique de développement durable et d'usage collectif des bateaux.

Progressivement s'affirme donc une nouvelle demande vers des produits liés à de nouvelles aspirations moins matérielles : il s'agit finalement plus de « vivre des instants privilégiés » que de « posséder » un produit.

Dans ce contexte, **la convivialité et la richesse du contact avec l'environnement deviennent l'objet central de la pratique et non plus sa conséquence** : ce qui représente un véritable changement de valeurs qui, s'il ne concerne pas l'ensemble des clients du nautisme, est néanmoins à examiner.

Le marché semble donc s'orienter vers le développement de supports de pratique modestes, mais performants et peu coûteux. C'est le concept par exemple du Day Boat : un bateau simple, pratique, maniable, que l'on peut mettre à l'eau rapidement et avec lequel il serait possible de faire du « raid camping » côtier. Ce succès est aussi lié au manque de places dans les ports et au coût d'une place au ponton à l'année.

“ Vers le développement de supports de pratique modestes, mais performants et peu coûteux ”

Le chantier Alphena Yachts a sorti récemment L'Alphena One, dessiné par Tanguy le Bihan (TLB Marine). C'est un Day Boat destiné à naviguer sur des parcours côtiers ou des plans d'eau intérieurs. Il bénéficie d'une qualité de construction haut de gamme : coque et pont réalisés en infusion polyester sous vide d'un sandwich balsa renforcé de verre et carbone. Le navigateur Loïck Peyron a passé commande de la première unité.

L'Alphena One se veut également précurseur en matière de respect de l'environnement. Ainsi, la propulsion est assurée par une motorisation in-bord électrique. Trois batteries de 12V, rechargées au ponton ou par éolienne au mouillage, garantissent autonomie et performance en adéquation avec le programme de navigation.

Enfin, les vaigrages (habillages) intérieurs sont constitués d'un matériau composite à base de fibres végétales, là encore réalisé sous vide, ce qui réduit considérablement les émanations de gaz nocifs.

Le développement des semi-rigides

Le développement rapide des semi-rigides est lui aussi emblématique d'une évolution des pratiques. C'est principalement la facilité d'utilisation et d'entretien et la recherche de sensations fortes rapidement obtenues qui est à l'origine de ce développement. **C'est aussi la possibilité offerte d'échapper au tourisme de masse en se rendant dans des sites privilégiés, en s'offrant « son coin de nature ».**

Mais ce développement engendre aussi un certain nombre de problèmes : encombrement et embouteillage sur les cales de mise à l'eau, nuisances sonores,

“ S’orienter vers la production de matériaux et de moteurs plus respectueux de l’environnement et moins bruyants ”

comportements parfois irrespectueux dans les zones de baignade, pollution par les hydrocarbures... et il est aussi fortement dépendant du coût du carburant et à terme, de la raréfaction annoncée des énergies fossiles.

Il convient donc de réfléchir au développement futur de ce secteur, en s’interrogeant à la fois sur la question des usages et du partage de l’espace nautique, mais aussi **en développant la R&D pour la production de matériaux et de moteurs plus respectueux de l’environnement et moins bruyants. C’est là que se situe la valeur ajoutée, surtout dans le contexte d’une législation environnementale renforcée (création d’aires marines protégées par exemple).**

Quoiqu’il en soit, il s’agit davantage pour la filière industrielle de **trouver des solutions matérielles innovantes et durables à des tendances émergentes, que de poursuivre une logique de profit à court terme**, en s’appuyant sur d’anciens modèles dont le déclin semble programmé à plus ou moins long terme, du moins sur le marché national, voire à terme, européen.

Monoloisir ou multiloisirs ?

Ces évolutions, analysées par des industriels et des architectes interrogés pour ce rapport, vont de pair avec une autre tendance, celle du passage du loisir unique au loisir à la carte.

Cette tendance montante du « loisir zapping » crée une difficulté d’anticipation pour les fournisseurs de matériel et d’activités et, à terme, pour les constructeurs. Pour la plaisance, cela se traduit par le passage de la génération des passionnés, pour qui le bateau constitue l’unique loisir et qui absorbe une bonne partie du temps libre et du budget loisir, à la génération de ceux qui veulent pouvoir profiter du bateau en s’affranchissant des contraintes.

“ Une génération de zappeurs : profiter du bateau sans en supporter les contraintes ”

Le « loisir nautique de nature » constitue donc un objectif économique intéressant et bien inscrit dans le projet de Réseau Nautique Atlantique.

Précisions sur le marché des bateaux de luxe

La rapide analyse exposée plus haut n’inclut pas, ou dans une bien moindre mesure, les bateaux de luxe, à moteur ou voiliers habitables à partir de 300 000 euros, qui s’adressent à une clientèle qui représente toujours un vivier relativement important, principalement à l’export (Nouvelle Zélande, Australie...).

Les grands chantiers comme AMEL, qui viennent de sortir un 64 pieds (19,5 m) au prix de 1 850 000 euros, avouent d’ailleurs **qu’il est plus rentable de sortir des grands bateaux, car la clientèle s’est un peu resserrée vers les plus hauts revenus.**

“ Une meilleure rentabilité des grands bateaux : la clientèle se ressert vers les plus hauts revenus ”

C’est une clientèle de moins en moins spécialiste de la navigation, et pour laquelle les équipements du bord, de plus en plus perfectionnés, rendent la navigation de plus en plus simple. Le bateau luxueusement aménagé, devient une sorte de résidence secondaire. **Ce goût du luxe et du confort fait aujourd’hui de l’aménagement intérieur d’un bateau le poste le plus coûteux sur toute la chaîne de production.**

A travers ces nouvelles tendances « confort et liberté » à bord des bateaux de luxe, les innovations doivent en même temps rechercher à diminuer le recours aux énergies fossiles. **Ainsi, Dufour, numéro deux du voilier habitable, travaille sur l'autonomie énergétique à bord**, c'est-à-dire à des solutions concrètes pour optimiser la production et la consommation d'énergies renouvelables (éolien, hydrolien et solaire)

Mais ce marché ne concerne qu'une vingtaine de chantiers sur la façade atlantique, qui ont plutôt résisté à la crise puisque les clientèles auxquelles ils s'adressent, particulièrement à l'international, semblent continuer à investir (au printemps 2010).

La plupart des autres entreprises, c'est-à-dire la très grande majorité de la filière, n'ont accès qu'au marché national et à une clientèle qui reste encore prudente, ou a réellement perdu du pouvoir d'achat, particulièrement sur le neuf. Aujourd'hui, ce marché national et cette clientèle **demandent une attention toute particulière**. C'est pourquoi il est important **de développer des analyses systématiques des tendances et des études de marché très régulières**.

Le nautisme entre-t-il dans une cinquième phase de son histoire ?

Ce rapide tour d'horizon des tendances émergentes conduit à envisager la naissance **d'une cinquième phase, qui succéderait à la phase du recul et qui pourrait être qualifiée de nouvelle dynamique de développement**.

“ **Vers une nouvelle dynamique de développement** ”

De la même façon qu'elle a été le berceau du nautisme mondial, la façade atlantique pourrait être aujourd'hui **l'origine de cette nouvelle dynamique de développement en imaginant et en développant le nautisme « éco-innovant » du futur**.

2.1.3) Des acteurs majeurs engagés dans le développement durable du nautisme

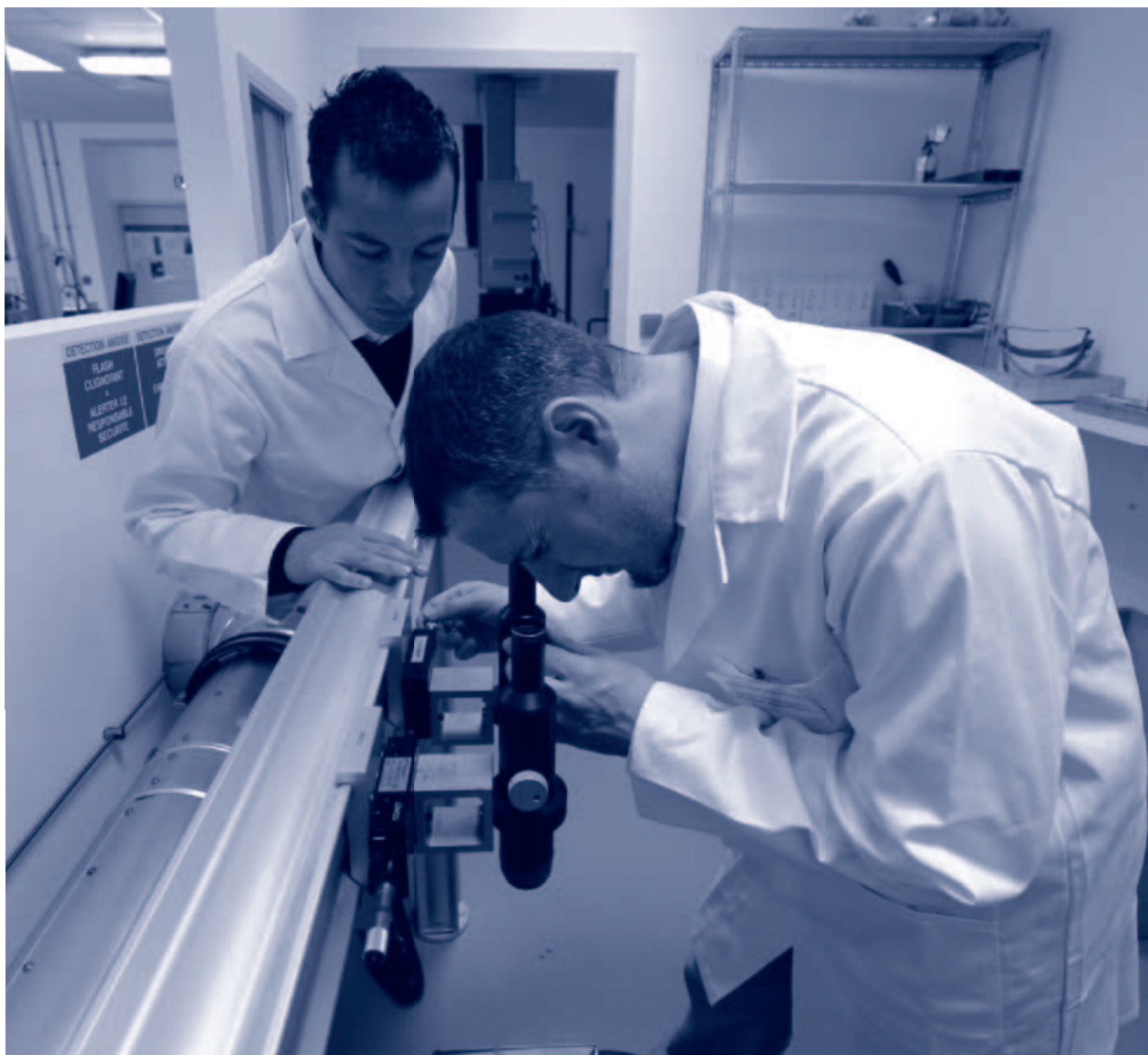
La liste des acteurs et de leurs projets proposée ci-dessous, ne prétend pas être exhaustive, elle **montre surtout le fort potentiel de collaboration, l'inventivité dans l'innovation, mais aussi l'élan concret déjà amorcé vers le développement durable**, que celui-ci vienne des entreprises, des universités, des pôles de compétitivité, des technopoles ou de la course au large.

UN RÉSEAU TECHNOLITAIN LITTORAL

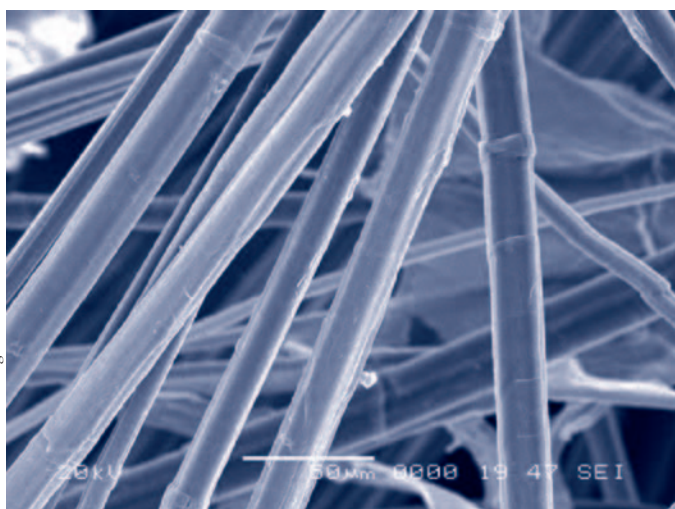
De la Rochelle à St-Malo, en passant par Nantes, St-Nazaire, Vannes, Lorient, Quimper, Brest et Lannion, les trois régions disposent d'un réseau de technopoles qui constitue autant d'acteurs de proximité, interfaces entre la recherche publique et les PME. Ces technopoles sont capables, à travers leur ingénierie d'animation et d'innovation, de susciter et de monter des projets collaboratifs d'innovation associant PME et laboratoires, notamment dans le secteur du nautisme.

L'UBS : UNIVERSITE DE BRETAGNE SUD (Lorient – Vannes)

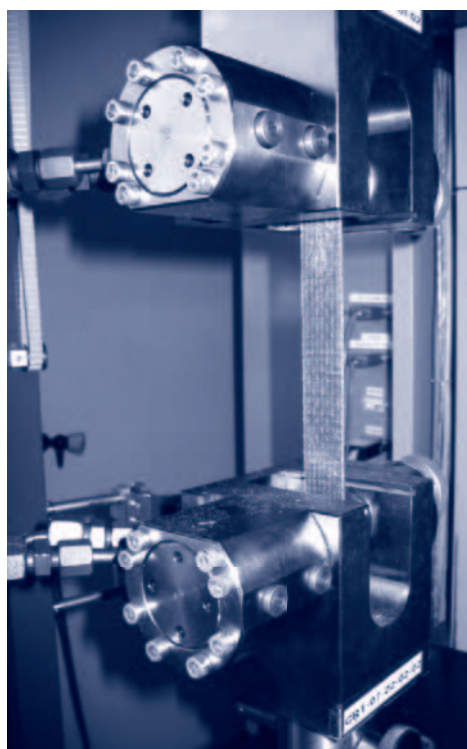
Cette université est l'un des **premiers centres de recherche internationaux sur le développement durable** dans la filière nautique. La réduction des impacts écologiques est une thématique transversale de l'ensemble de ses laboratoires de recherche. Sa



© CRITT Rochefort



© Université de Bretagne Sud



© CRITT Rochefort

situation géographique et ses domaines de compétences scientifiques de l'université, favorisent les liens avec l'industrie de la construction nautique.

Le laboratoire L2PiC (Laboratoire Polymères, Propriétés aux Interfaces et Composites) a conduit des travaux de recherche sur les résines polyester limitant les émissions de styrène, mais aussi sur la mise au point de nouveaux matériaux bio-composites à hautes performances et à usage marin. Ce projet connu sous le nom de **NavEcoMat**, a fait l'objet d'une labellisation par le Pôle Mer Bretagne.

Le projet NavEcoMat propose la conception d'un matériau bio-composite haute performance, constitué d'un support en fibre végétale et d'une matrice ou liant biodégradable, compatible avec les contraintes de fabrication et d'utilisation des petites unités de plaisance. Initié par l'entreprise Plasmor et l'UBS et labellisé par le Pôle Mer Bretagne, le projet a permis de présenter trois prototypes lors du Nautic de Paris en 2008. Ces embarcations consomment moins d'énergie pour leur fabrication, et offrent une biodégradabilité en fin de vie, après broyage. D'après Christophe Baley, responsable de ce programme de recherche, les premières embarcations de série en bio-composites devraient voir le jour d'ici 5 à 7 ans.

Dans le domaine des peintures et revêtements, le laboratoire LBCM (Laboratoire de Biotechnologie et Chimie Marines) travaille à l'élaboration de nouveaux revêtements antifouling non toxiques et biodégradables. Ce projet a lui aussi été labellisé par le Pôle Mer Bretagne sous le nom de **PaintClean**.

Le projet PaintClean vise à mettre au point une peinture antifouling biodégradable et générant donc peu d'impact sur le milieu marin. Sur ce projet, l'UBS est associée à la société morbihannaise Nautix, qui s'est beaucoup investie sur cette thématique depuis plusieurs années.

L'UBS participe également au projet **Cap Vert**, pour la mise au point d'un logiciel d'éco-conception dédié au nautisme, afin de réduire l'impact écologique d'un bateau de plaisance tout au long de son cycle de vie.

Le projet Cap Vert vise à mettre au point un outil d'éco-conception assistée par ordinateur, comme il en existe dans d'autres industries (par exemple électronique ou électroménager), simple et accessible, et qui s'adresserait à toute la filière nautique (architectes, constructeurs, équipementiers, etc.). Il s'agit d'une part de créer une base de données environnementales spécifiques aux bateaux de plaisance : cette base associera aux matériaux, aux procédés de fabrication, aux équipements et matériels divers utilisés en construction nautique, des informations de type Analyse de Cycle de Vie, permettant de connaître leur impact sur l'environnement.

Cet outil permettra à son utilisateur de prendre en compte la dimension environnementale parmi l'ensemble des contraintes classiques de conception ou de fabrication (design, performances mécaniques, faisabilité technique, coûts...)

L'UBS développe enfin, depuis plus de quatre ans, une formation de niveau bac+5 dans le domaine de l'éco-conception des polymères et composites. Environ 20 étudiants sont diplômés chaque année et s'insèrent dans le secteur du nautisme, mais aussi des transports, de l'emballage ou de l'énergie.

LE PÔLE DE COMPETITIVITE MER BRETAGNE (Brest)

Il fédère un réseau de plus de 300 adhérents : grandes entreprises, PME, laboratoires publics et privés, universités et grandes écoles, implantés en Bretagne. **Il s'étend aujourd'hui à l'ensemble des régions du littoral atlantique.** Le pôle s'investit activement dans le nautisme : il a déjà labellisé de nombreux projets en s'appuyant sur ses technopoles partenaires : Brest Iroise, Quimper Cornouaille, Lorient, Atlanpole... Ces projets labellisés peuvent bénéficier d'aides publiques, notamment du Fonds Unique Interministériel et des collectivités territoriales.

“ Des projets pour le développement durable du nautisme et une zone d'influence qui s'étend à l'ensemble du littoral atlantique ”

Il en est ainsi de projets déjà évoqués : **NavEcoMat** (mise au point de bio-composites pour la construction nautique), **PaintClean** (peinture antifouling respectueuse de l'environnement), **Cap Vert** (logiciel de calcul d'impact et d'analyse de cycle de vie pour la plaisance), **HEOL** (navire à passagers respectueux de l'environnement et accessible à tous), **CAP 2010** (conception high-tech d'un grand voilier de compétition).

D'autres projets sont actuellement à l'étude, comme **SUNACO** (comportement et vieillissement des matériaux composites sur un navire), ou encore **IMOCA** (plate-forme de veille technologique pour la course au large, la gestion de l'énergie à bord, la sécurité, la météo, etc...).

Le Pôle Mer Bretagne a donc déjà contribué au rapprochement d'entreprises nautiques avec des centres de recherche pour des projets d'innovation particulièrement importants dans le cadre du développement de l'éco-conception.

LE PÔLE EMC2 (Nantes)

Ce pôle rassemble un réseau de près de 170 adhérents principalement répartis sur l'ensemble de la façade atlantique, mais aussi ailleurs en France. Il regroupe des entreprises, des centres de recherche et de formation, des acteurs publics. Le groupe Bénèteau est l'un des 5 membres fondateurs du pôle. On y retrouve aujourd'hui un ensemble d'acteurs de la R&D travaillant entre autres pour le secteur nautique.

“ Plusieurs PME du nautisme se sont rapprochées du pôle EMC2 afin d'étudier des possibilités de collaboration ”

Récemment, plusieurs PME du nautisme se sont rapprochées du pôle afin d'étudier des possibilités de collaboration.

Le Pôle EMC2 a pour but de développer un espace d'excellence en matière de recherche et d'applications industrielles dans les technologies clés liées d'une part à la mise en œuvre des matériaux métalliques et composites et aux procédés associés, et d'autre part à la maîtrise des processus et systèmes complexes.

Il est l'un des atouts clés du Réseau Nautique Atlantique, car, à travers ses domaines d'actions privilégiés : l'aéronautique, l'automobile, la construction civile et militaire et le nautisme. **Il peut favoriser les rapprochements trans-filières dont le nautisme a besoin pour accélérer le développement de technologies et matériaux innovants, particulièrement les composites et les techniques de collage/assemblage.**

Grâce à de solides réseaux, notamment les technopoles, le Pôle EMC2 permet la mise en place de projets de développement technologiques innovants et collaboratifs. Les moyens dédiés sont le CEMCAT (centre d'études sur les matériaux composites avancés pour les transports) et plus récemment la création du centre de recherche **Technocampus EMC2**, lancé sous l'impulsion de la Région des Pays de la Loire.

Des passerelles entre le nautisme et la navale existent déjà ou sont en cours au niveau du Pôle EMC2 ou du Pôle Mer Bretagne. Certaines PME travaillent déjà pour les deux secteurs, et il existe des projets de navires de commerce utilisant la voile. Il faut explorer ces nouvelles possibilités de développement et de collaboration.

Faire collaborer pôles de compétitivité, technopoles et centres de recherche

Si l'éco-innovation et le fonctionnement en réseau sont au cœur du Réseau Nautique Atlantique, la collaboration est incontournable entre les deux grands pôles de compétitivité intégrant déjà le nautisme, les différentes technopoles de la façade atlantique et les centres de recherche comme l'UBS ou le CRITT Matériaux de Rochefort...

Une collaboration autour du développement des bio-composites semble être le point de rencontre le plus évident : l'un des pôles abritant le projet de recherche, l'autre pouvant peut-être orchestrer une collaboration trans-filière et agir au niveau du développement industriel des bio-composites.

Le CRITT Matériaux et l'EGSI Ecole d'ingénieurs en Génie des Systèmes Industriels à La Rochelle travaillent également sur les bio-composites et le recyclage des broyats de composites.

*Un premier pas dans ce sens : **la signature prochaine d'une convention de collaboration intégrant le nautisme, entre le Pôle Mer Bretagne et Atlanpole**, la technopole des Pays de la Loire qui est l'un des relais opérationnels d'EMC2.*

*Un autre pôle de compétitivité comme **VEGEPOLYS**, orienté vers la production de végétaux spécialisés respectueux de l'environnement et de la santé, pourrait être associé à cette réflexion, car la production de chanvre de bonne qualité est encore loin d'être suffisamment importante pour répondre aux besoins de demain concernant la production de bio-composites. L'un des grands objectifs de ce pôle est en effet de créer des végétaux facteurs de différenciation qui ouvriront des nouveaux marchés.*

Le développement d'un logiciel d'éco-conception dédié au nautisme est aussi un projet requérant une collaboration active, comme les produits nautiques éco-innovants, ou des projets comme le bateau du futur.

***En se rassemblant autour d'un projet d'avenir, la filière nautique atlantique peut se rassembler autour d'un projet phare du type « bateau écologique du futur »**, capable de concentrer les aspirations, les énergies et les innovations nécessaires pour avancer, tout en servant de puissant vecteur de communication. Le contexte est d'autant plus favorable que l'Etat est prêt à financer des projets d'innovation majeurs portés par plusieurs pôles et des grappes de PME, dans une logique de territoire.*

Le CRITT Matériaux - Centre Régional d'Innovation et de Transfert Technologique (Rochefort)

Le CRITT Matériaux est devenu le spécialiste des matériaux polymères, composites et métalliques et met en place des programmes de recherche appliquée pour l'aéronautique, le transport et le nautisme.

Pour ce dernier secteur, les techniques innovantes mises en place sont les suivantes :

“ **Eco-conception :
trois bateaux prototypes intégrant
des fibres végétales** ”

- le collage structural pour les assemblages de bateaux (gains de temps, respect de l'environnement, esthétisme, amélioration des techniques, du confort et d'hygiène pour les salariés)
- les procédés de mise en œuvre des matériaux composites et leur valorisation
- les écomatériaux : introduction des fibres naturelles dans les matériaux (compo-chanvre, polymère biodégradable, validation de procédés de mise en œuvre)

Le transfert de la technologie du collage structural s'est concrétisé par la réalisation de trois bateaux prototypes : un pêche promenade, un voilier de moins de 6 m et un voilier de 10 m.

L'introduction de fibres naturelles dans les matériaux est une technique innovante et écologique qui permet l'allègement des coques.

Avec le CRITT matériaux de Rochefort, la société Arc Environnement développe un projet de centre de retraitement des composites. Il s'agit de revaloriser le broyat de composite, composé de résine et de fibres de verre ou de carbone en l'utilisant dans la fabrication de nouveaux produits, comme des isolants par exemple.

ID COMPOSITE (Saint-Brieuc)

A l'heure actuelle, la construction s'oriente vers de nouveaux processus de fabrication (stratification, infusion, injection, compression) tout en tenant compte des normes environnementales en matière de recyclage. Afin de répondre aux critères précis de production, la création de la plate-forme ID Composite dans le site de l'IUT de Saint-Brieuc, a pour objectifs principaux de former et faciliter le transfert de technologie vers les entreprises de la filière nautique et d'accentuer les collaborations industrielles entre les entreprises et l'IUT (mise à disposition de stagiaires, prototypage..).

Les objectifs d'ID Composite sont de favoriser l'innovation et le développement technologique des PME-PMI du grand Ouest, dans les secteurs des matériaux composites et polymères, en formant les salariés à de nouvelles technologies, en optimisant leurs conditions de travail (conditions d'hygiène, de sécurité) en limitant l'impact sur l'environnement, et **en accompagnant les entreprises dans la démarche d'éco-conception et l'utilisation de bio matériaux.**

La société SICOMIN (Quimper)

Cette entreprise travaille aussi sur une époxy nouvelle génération, bio-sourcée à 60 %, et qui devrait être prochainement sur le marché.

Le CRAIN (La Rochelle)

Le Centre de Recherche pour l'Architecture et l'Industrie Nautique est une association basée à La Rochelle dont l'objectif est de développer et de diffuser de nouvelles technologies au service de la filière nautique. Son financement s'appuie sur des prestations aux PME/TPE et des financements publics (Etat, Région, Union européenne).

Les principaux domaines de compétence et d'expertise du CRAIN sont les suivants :

- prévisions de performances, aérodynamique, hydrodynamique des voiliers
- calculs de structures

- conception et réalisation de pièces composites hautes technologies
- développement de progiciels spécialisés pour la filière nautique
- **propulsion électrique et gestion de l'énergie à bord**
- gestion de projets R&D et conception

Ces domaines s'inscrivent tout à fait dans une logique d'éco-conception et de ce fait, le CRAIN fait partie des centres de recherches à associer dans le cadre du développement progressif de support nautiques écologiques, particulièrement en ce qui concerne la production et la maîtrise de l'énergie à bord des bateaux habitables.

Un passeur électro-solaire à La Rochelle

La société Alternative Energies, une structure créée en 1997 par des membres du CRAIN et du Crea 2000 (Centre de recherche sur les énergies alternatives) ont réalisé une navette maritime à propulsion électrique solaire qui permet aujourd'hui de relier le Vieux Port à la Ville en Bois en deux minutes.

Dans le cadre de sa politique de réduction des pollutions atmosphériques urbaines, la Communauté d'agglomération avait lancé un appel d'offres pour la construction d'un passeur à moteur électrique développant des performances équivalentes, c'est-à-dire conçu pour transporter 30 passagers par voyage et pour effectuer jusqu'à 80 rotations par jour.

Les concepteurs ont conçu un bateau consommant un minimum d'énergie et équipé d'un système de recharge permanente. Cela permet au nouveau passeur de n'embarquer que 800 kg de batteries pour un poids de 7 tonnes en charge.

Une autre manière de réduire la consommation en énergie consiste à augmenter les performances du bateau, c'est pourquoi la structure a été construite en matériau composite très léger et que la plate-forme de type catamaran possède une hydrodynamique spécifique.

A chaque fois que le bateau accoste au ponton, il se branche automatiquement par induction à une borne reliée au secteur. La proportion d'énergie fournie par le secteur varie en fonction de l'ensoleillement et se situe entre 50 et 70%.

EUROLARGE INNOVATION (Lorient)

Eurolarge Innovation est la structure d'accompagnement de la filière technologique de la course au large, portée par le technopole de Lorient et associée au cluster « Nautisme en Morbihan » (voir présentation à suivre). Créée en 2005, la structure a élargi son spectre d'intervention à l'ensemble des activités technologiques liées au nautisme, avec comme champ d'expérimentation et d'innovation, la course au large. Eurolarge Innovation mène des actions d'animation et de promotion de la filière : organisation de journées techniques thématiques sur l'éco-conception et les matériaux innovants et écologiques, de journées d'information ou de formation, d'opérations de promotion.

La course au large a permis de nombreuses innovations, comme en témoignent les deux exemples suivants :

La Fondation Océan Vital, créée par le navigateur Raphaël Dinelli, a lancé un nouveau panneau solaire basé sur un concept d'encapsulation de cellules solaires en silicium dans des matériaux composites. Ce procédé innovant permet d'obtenir un panneau semi-souple avec une masse faible, pouvant

être appliqué sur des supports courbes avec les plus hauts rendements. Le premier projet à avoir utilisé 10 m² de ces panneaux est le 60 pieds Fondation Océan Vital lors du dernier Vendée Globe.

La société Watt & Sea, créée par le navigateur Yannick Betsaven, vient de lancer un hydrogénérateur destiné à la course comme à la croisière, qui utilise la vitesse du bateau pour la production d'énergie. Cet hydrogénérateur nouvelle génération a été imaginé pour couvrir 100% des besoins d'un voilier dès 5 nœuds avec un minimum de trainée. Au delà, les 500W développés par le système permettent de naviguer en énergie positive et de charger des batteries pour en profiter au mouillage. L'hydrogénérateur peut couvrir à lui seul 200% des besoins du bateau sans pour autant réduire ses performances.

TLB MARINE (Brest)

Bureau d'étude et d'architecture navale engagé dans l'éco-conception et le développement de la motorisation électrique, il est à l'origine de deux bateaux électriques particulièrement innovants : Odonata et Rémora, mais aussi les plans d'Alphena One, le Day Boat le plus écologique sur le marché.

NAVIWATT (Le Croesty)

Cette société développe une série de bateaux électriques adaptés à la petite navigation côtière. Son directeur reconnaît attendre avec impatience l'arrivée des bio-composites pour pouvoir proposer des bateaux 100% écologiques.

MANTAGUA / BREIZHELEC (Châteaulin)

Cette PME développe des éclairages à led spécialement adaptés pour la marine et beaucoup moins gourmands en énergie. Ce sont des led Mantagua qui équipent la célèbre goélette TARA.

SIMAB (Belleville-sur-Vie)

Cette PME vendéenne vient de lancer **un nouvel antifouling anti-adhérence à faible impact sous la marque Marine Product.**

Ses travaux, quoique différents poursuivent le même objectif que ceux développés par l'Université de Bretagne Sud et la société NAUTIX sur un antifouling biodégradable, dans le cadre du projet PaintClean. La mise au point d'un antifouling sans impact environnemental est l'un des enjeux principaux dans la réduction des pollutions liées au nautisme.

USHIP (Vannes)

Il est l'un des leaders de l'accastillage en France. Il a engagé une démarche éco-responsable et signale systématiquement sous la marque Océan Respect les produits ou les équipements les plus respectueux de l'environnement qu'il propose.

Il existe aussi des équipements (système de filtration des eaux de cale, système anti-débordement...) qui permettent de limiter l'impact, en particulier au niveau des rejets d'hydrocarbures ou des eaux noires et grises.

ARC ENVIRONNEMENT (La Rochelle)

Cette société de déconstruction et de dépollution, membre du réseau **APER** (Association pour une Plaisance Eco-Responsable) créé par la FIN pour gérer les bateaux en fin de vie, a décidé avec plusieurs autres acteurs de La Rochelle (CRITT, ECSI) de créer un centre de retraitement et de recyclage des broyats de composites en fin de vie. C'est une initiative essentielle qui va sans doute permettre de recycler, dans de nouveaux produits, un pourcentage non négligeable des composites constituant la coque d'un bateau de plaisance.

CHAMBRE REGIONALE DE METIERS ET DE L'ARTISANAT DE BRETAGNE (Bretagne)

L'**Opération Vague Bleue** repose sur le réseau des Chambres Régionales de Métiers et de l'Artisanat de Bretagne et s'étend aujourd'hui aux Pays de la Loire. Débutée par la collecte des déchets dangereux des chantiers, elle se poursuit aujourd'hui avec **l'installation de systèmes de carénage propres dans les chantiers de maintenance et continuera demain avec la gestion des solvants** ou des broyats de composites : sur ce thème, le centre de La Rochelle est précurseur. Le réseau des Chambres de Métiers et de l'Artisanat s'impose comme point d'appui pour une collaboration interrégionale pour le développement durable du nautisme.

“ Le réseau des Chambres Consulaires est une première trame particulièrement structurante pour un Réseau Nautique Atlantique ”

LA FEDERATION DES INDUSTRIES NAUTIQUES

La FIN anime un groupe de réflexion sur l'éco-conception et développe depuis plusieurs années l'**Opération Bateau Bleu**, qui récompense des innovations écologiques liées à la plaisance.

LE RESEAU EcoNav

Ce réseau regroupe aujourd'hui plus d'une centaine de membres (entreprises, associations, institutions, agences...). C'est un réseau national né en Bretagne, et dont la majeure partie des acteurs est basée sur la façade atlantique. EcoNav mène notamment un **projet d'écolabel applicable aux supports et produits nautiques**.

L'AGENCE ECONOMIQUE DE BRETAGNE

Elle a mis en place le **Plan Nautisme**, qui est en partie basé sur le constat que **pour une multitude de petits chantiers nautiques, une meilleure visibilité nationale et internationale représente un véritable enjeu** qui passe par une professionnalisation accrue et une capacité à être plus performant.

Voici, selon l'Agence Économique de Bretagne, les principaux enjeux qui s'imposent aux petits chantiers afin d'accroître leur performance et leur lisibilité :

- développer leur performance interne (management, meilleure gestion de trésorerie, recours à des outils de formation, maîtrise de la production, réduction du risque – hygiène et sécurité)
- améliorer l'accès aux marchés (identification, prospection, communication)
- rendre l'offre commerciale plus lisible (site internet, démarche commerciale etc.)
- favoriser l'innovation sociale
- assurer la transmission des savoir-faire

“ Donner un poids économique plus important à ces petits chantiers ”

- anticiper les évolutions et tendances (marché, innovations) et se diversifier

La mise en œuvre de telles stratégies permettrait ainsi de **donner un poids économique plus important à ces petits chantiers** dont la valeur ajoutée est encore très éloignée des grands groupes.

Plusieurs outils ont été créés dans ce Plan Nautisme :

Le portail Bretagne Info Nautisme, mis en place par la Chambre régionale de Métiers et de l'Artisanat de Bretagne avec le concours des principaux acteurs de l'accompagnement du nautisme en Bretagne (Nautisme en Bretagne, Nautisme en Finistère, le cluster « Nautisme en Morbihan »...), rassemble, traite et facilite l'accès à un grand nombre d'informations, aussi bien pour les particuliers que pour les entreprises. Le site reçoit près de 900 visites par jour, surtout aux heures de travail et dans l'espace entreprises, ce qui signifie que les professionnels apprécient le service et l'utilisent.

Un observatoire partagé de la filière est actuellement en préparation afin que les professionnels eux-mêmes puissent fournir les données qui permettront des analyses d'ensemble utiles à toute la filière. Un bulletin de conjoncture sera ainsi publié tous les deux mois, et un bulletin sur le moral de la filière nautique bretonne tous les 6 mois.

Cet exemple est à démultiplier à l'échelle interrégionale : en effet, **la complémentarité des différents acteurs du nautisme dans les trois régions concernées permettrait d'obtenir une vision globale du marché et des tendances**, qui pourrait être élargie à l'international avec le concours des principales entreprises exportatrices, qui se situent soit en Pays de la Loire, soit en Poitou-Charentes.

LE BASSIN ROCHELAIS

Début 2010, une convention a été signée entre la FIN et les Chambres de commerce et d'industrie de la Rochelle et de Rochefort, afin de mieux répondre aux questions des entreprises du secteur nautique. Il a été convenu que les Chambres consulaires se chargeraient des sujets généralistes (création d'activité, développement...), tandis que les techniciens de la FIN se concentreraient sur des questions plus spécifiques à l'activité, liées par exemple à la réglementation des métiers. **Cette convention est la première en France, pourquoi ne pas envisager de la développer à l'échelle des trois régions ?**

Le premier Institut pour la Certification et la Normalisation dans le nautisme est basé à la Rochelle. Il a été créé en 1995, sur une initiative de la FIN. **Cet institut accompagne les entreprises du nautisme dans le cadre de la réglementation européenne.** C'est un domaine qui évolue assez vite et demande une vigilance toute particulière des professionnels, d'où la naissance toute récente, à l'initiative de la FIN, d'une Fédération Européenne des Industries Nautiques.

Une initiative du Conseil Régional de Poitou-Charentes

Le Conseil Régional de Poitou-Charentes a lancé en 2010 un appel à projets : « bateaux et développement durable ». Son objectif est d'accompagner des projets éco-innovants permettant de réduire l'impact de l'industrie nautique au niveau de la conception, de la production et de la fin de vie des bateaux et des éléments qui les composent.

LE CLUSTER « NAUTISME EN MORBIHAN »

Ce réseau d'acteurs, suscité par le Conseil Général du Morbihan, est un outil expérimental particulièrement intéressant pour l'ensemble de la filière. Ses objectifs, qui concordent tout à fait avec les ambitions d'un Réseau Nautique Atlantique, sont les suivants :

- favoriser le développement de l'emploi ;
- mettre en réseau les différents acteurs de la filière ;
- améliorer la productivité des entreprises et accroître leur capacité d'innovation.

Ce cluster met en place des **dispositifs d'aides spécifiques** en faveur des entreprises, avec pour but de créer un effet levier :

- « Nautiparc 56 » autour de la problématique foncière et des parcs d'activités liés au nautisme
- « Nautimmo » pour aider au développement de l'immobilier d'entreprise
- « Nautinov » pour développer la R&D et mettre au point des produits innovants
- « Nautijob » pour recruter des cadres, ingénieurs, chefs de projets pour la filière nautique (ce dispositif existe aussi à l'échelle nationale à travers la FIN)

Depuis sa création 163 entreprises ont ainsi été aidées, pour un investissement de 4 millions d'euros.

“ 163 entreprises aidées grâce à un fonctionnement en réseau ”

La mise en réseau, la recherche de fournisseurs, l'organisation d'évènements, la diffusion d'informations... constituent l'essentiel du travail de coordination du cluster.

Il serait intéressant qu'un cluster de ce type se développe également autour de La Rochelle et de Rochefort où existent de fortes complémentarités entre industrie, recherche et formation, des projets en développement (recyclage des broyats de composites) et des vellétés de collaboration émergentes.

• Favoriser le développement des bio-composites et attirer des talents

L'Université de Bretagne Sud, le Pôle EMC2, le CRITT matériaux, ID Composite... mais aussi le salon B to B « Composites Meeting » à Nantes, ils sont nombreux à travailler sur les composites de nouvelle génération : les bio-composites, les résines bio-sourcées, l'introduction de fibres naturelles. Ces différents projets et recherches pourraient être fédérés autour d'un programme de développement commun des bio-composites pour le nautisme et aider ainsi les recherches menées par des PME innovantes.

Attirer les talents les plus prometteurs

DargonKraft, est une société particulièrement inventive basée à Nice. Après le lancement de la résine UV-L au Nautic 2008 et la présentation de son premier canoë écologique, la société Dragonkraft a sorti en 2009 son ECOPOXY, une résine époxy bio-sourcée à 95 %. A ce jour, aucun des acteurs majeurs dans ce secteur n'a pu percer le secret de sa formule.

Comme pour sa première résine écologique l'UV-L, l'écopoxy est à base d'huile de lin mais avec un durcisseur naturel. On l'utilise avec des tissus de verre, du chanvre, du lin ou même des fibres de basalte. Ce durcisseur ne contient pas de COVs ni de bisphénol, c'est pourquoi les personnes

allergiques à l'époxy traditionnel peuvent travailler avec ce produit sans aucun souci. Dragonkraft pense avoir trouvé là, une alternative à l'époxy classique. Il faut maintenant que ce nouveau produit fasse ses preuves sur la durée et, s'il est déjà commercialisé, il est encore difficile de s'en procurer en grande quantité.

Dragonkraft aurait maintenant besoin d'une aide au développement et d'être associé au laboratoire d'une université pour poursuivre ses travaux de recherche.

Le repérage de talents et la formulation d'une proposition de cooptation pourraient être l'un des rôles du Réseau Nautique Atlantique, dans le cadre de la mise en place d'un programme de développement de l'éco-conception sur la façade atlantique.

De nombreux acteurs engagés dans la sensibilisation des usagers et des professionnels

De nombreuses structures travaillent sur les questions de sensibilisation des usagers et des entreprises, et sur la qualité environnementale des ports. Citons notamment Nautisme en Bretagne (NEB), Nautisme en Finistère (NEF), l'Association des Ports de Plaisance de Bretagne (APPB), l'Association des Ports de Plaisance de l'Atlantique (APPA), l'association Territoires en Mer (Bretagne), l'association EchoMer (La Rochelle – Charte de l'éco-marin), l'Union Nationale des Associations de Navigateurs (UNAN), l'Ecole de Voile des Glénan, MACIF Centre de Voile...

*Ces acteurs ne sont pas tous directement concernés par la filière industrielle, mais ils ont tous un contact privilégié avec les usagers et sont donc **des alliés précieux pour faire remonter des informations sur les comportements et les attentes des clients du nautisme, mais aussi pour mener des actions de sensibilisation pour « l'achat responsable »**. Il convient donc de les associer au projet de Réseau Nautique Atlantique dès le départ.*

2.2) Trois moteurs d'évolution pour une nouvelle dynamique de développement

Les principaux moteurs d'une évolution propice vers une nouvelle dynamique de développement semblent aujourd'hui réunis. Ils favorisent ensemble l'émergence d'un nouvel espace de collaboration interrégionale et appellent de nouvelles orientations stratégiques.

“ Les principaux moteurs d'une évolution propice vers une nouvelle dynamique de développement semblent aujourd'hui réunis ”

Le contexte actuel, difficile, pourrait en effet devenir porteur si un groupement d'entreprises nautiques, d'acteurs de la recherche et de partenaires publics, rassemblés dans une même dynamique, parvenait finalement à **tirer profit de ce contexte, plutôt que le subir.**

2.2.1) Premier moteur d'évolution : la volonté de sortir de la crise

Si la crise a créé sur le plan humain des situations réellement difficiles, certains industriels pensent que la disparition d'un certain nombre d'entreprises a réduit la concurrence et entraîné un recentrage de l'offre par rapport à la demande.

C'est un effet *a posteriori* qui peut être positif s'il pousse les entreprises qui ont passé le cap à se rassembler dans une logique de réseau pour être plus fortes et plus compétitives. Les propositions du Réseau Nautique Atlantique vont dans ce sens et cherchent avant tout à faire en sorte que le tissu industriel actuel se maintienne, voire se développe à nouveau générant ainsi de nouveaux emplois.

Repenser la logique de filière

La crise a engendré des dégâts rapides et brutaux au sein d'un secteur français en apparence fort et confiant dans son avenir. La croyance d'une croissance pérenne et assurée était assez fermement établie et, dans une certaine mesure, empêchait la plupart des acteurs de **prendre le recul nécessaire pour mesurer et anticiper les changements en cours** : effet de sidération, difficulté à prendre la mesure de la réaction nécessaire, nostalgie d'une situation antérieure, habitudes de cloisonnement, absence de concertation. La crise **oblige aujourd'hui les entreprises à s'interroger sur leur fonctionnement interne, sur l'avenir de la filière** et, peut-être, à prendre conscience de **la nécessité de fonctionner de manière plus solidaire et concertée**.

“ **Fonctionner de manière plus solidaire et concertée pour anticiper les grandes évolutions** ”

Ce constat en appelle nécessairement un autre : **l'importance de raisonner à une plus grande échelle et de mutualiser moyens et compétences pour viser un redéveloppement concerté**, et amorcer une nouvelle dynamique de développement.

Reconsidérer la place des sous-traitants

La crise a mis en lumière à la fois la fragilité et l'importance du réseau des sous-traitants, dont la marge de manœuvre est très limitée et qui ont subi de plein fouet les baisses de commandes des chantiers. De leur côté, plusieurs chantiers insistent sur le fait qu'il faut absolument préserver ce réseau, vital pour l'industrie nautique, même si le premier réflexe face à la crise a été de réinternaliser une partie de la production, répercutant ainsi la crise chez les sous-traitants.

“ **Accompagner les sous-traitants dans l'évolution des marchés et la capacité à innover** ”

Le recours aux sous-traitants reprendra certainement ; néanmoins, **les donneurs d'ordre continueront à se heurter à la difficulté qu'ont les sous-traitants à accompagner la croissance des chantiers, à s'adapter aux évolutions du marché et à être toujours en capacité d'innover**.

Le groupe Bénéteau, sur le modèle de Néopolia, a initié avec l'aide de la Région Pays de la Loire la démarche « Dinamic Entreprises », qui a pour objectif d'animer et d'accompagner son réseau de sous-traitants à travers un groupe pilote de cinq entreprises non concurrentes.

Ce type de dispositif partenarial pourrait être élargi et soutenu par toutes les régions atlantiques, pour accompagner les sous-traitants dans la définition d'une stratégie, renforcer l'anticipation, l'innovation, et les aider à se développer au même rythme que les donneurs d'ordre. Pour que cette coopération fonctionne, elle doit se tisser autour d'actions concrètes afin que les PME sous-traitantes puissent en tirer un bénéfice direct et rapide.

De plus, parce qu'ils travaillent pour plusieurs sociétés et font le lien entre elles, **les sous-traitants constituent, pour l'instant, l'unique espace collaboratif potentiel de la filière**. Peut-être est-ce l'un des espaces privilégiés sur lequel s'appuyer pour forger l'embryon d'un Réseau Nautique Atlantique ?

“ Une carence d'analyses sociologiques et d'études de marchés ”

Anticiper les évolutions du marché

Malgré les signes d'une timide reprise, surtout à l'international, tous les acteurs de la filière avouent néanmoins une faible visibilité à court et moyen terme. Ce manque de visibilité n'est pas le seul fait de la crise, mais aussi celui d'une carence d'analyses sociologiques approfondies permettant de mieux comprendre les attentes des clients et d'études de marché régulières et bien diffusées au sein de la filière.

Des initiatives comme le cluster « Nautisme en Morbihan » ou le portail Bretagne Info Nautisme vont déjà dans ce sens. Il faut les développer à l'échelle de la façade atlantique.

En rendant visibles des problématiques et des opportunités latentes, la crise révèle la nécessité d'entrer dans une nouvelle dynamique de développement, plus offensive, et de chercher à identifier les nouvelles ressources qui vont lui permettre de se développer.

2.2.2) Second moteur d'évolution : l'identification de nouvelles ressources et de nouveaux marchés

Pour s'engager dans une nouvelle dynamique de développement, il est crucial de pouvoir identifier les ressources disponibles, tant en termes de financements publics que d'ouvertures possibles de nouveaux marchés. L'identification réaliste de ces ressources et le souhait d'y accéder peuvent être de puissants moteurs de collaboration.

Pouvoir bénéficier des ressources publiques

Un Réseau Nautique Atlantique est susceptible d'être éligible à un certain nombre de dispositifs publics identifiés ci-dessous.

L'UNION EUROPEENNE

A travers le Programme Cadre pour la Recherche et le Développement Technologique (PCRD), l'Union européenne soutient des projets de recherche coopérative, mais aussi les Régions qui souhaitent formaliser des schémas de soutien à l'innovation s'inscrivant dans une logique de regroupement d'entreprises, de mutualisation des ressources humaines et technologiques, de coopération et d'ouverture à l'international.

L'ETAT FRANCAIS

L'Etat dispose de fonds à destination des grappes d'entreprises associant des PME et des pôles de compétitivité. Les deux axes principaux pris en compte par l'Etat dans ces appels à projets sont la R&D pour l'innovation industrielle et le développement des services aux entreprises, ce qui correspond aux deux axes retenus pour le développement du Réseau Nautique Atlantique.

Des subventions du Fonds Unique Interministériel (FUI) peuvent également être sollicitées pour le financement des projets collaboratifs labellisés par les pôles de compétitivité.

Oséo Innovation soutient l'innovation technologique des PME en leur proposant des dispositifs d'aides qui couvrent une partie des risques financiers liés à leurs projets de recherche et développement. Pour l'aide à l'innovation, la dotation budgétaire 2010 est de deux milliards d'euros¹. 300 millions d'euros seront attribués sous la forme de « prêts verts bonifiés » pour l'éco-innovation et l'éco-conception.

“ Des prêts verts bonifiés et des moyens importants pour l'innovation ”

Le Cluster Maritime Français dispose de moyens financiers (MEEDDM) pour développer des prototypes de « bateaux du futur ». Il s'est récemment rapproché du monde du nautisme pour engager une collaboration sur un éventuel voilier du futur.

L'ADEME subventionne des projets liés à la problématique des déchets (broyats de composites), du recyclage et de l'énergie, et cherche à favoriser l'éco-conception. Elle est par exemple partenaire du projet d'écolabel développé par le Réseau EcoNav.

“ Multiplier les passerelles entre le nautisme et le secteur naval ”

LES TROIS CONSEILS REGIONAUX

Les trois Conseils Régionaux de la façade atlantique, ainsi que les départements, aident les entreprises et la formation dans le nautisme, à travers les contrats d'objectifs par exemple. En soutenant les éco-filières en Pays de la Loire, les éco-activités en Bretagne, **les Conseils Régionaux investissent dans le développement durable des entreprises et favorisent les projets de R&D qui vont dans ce sens.** Sur ce secteur, les trois Conseils Régionaux disposent également de dispositifs de financements et d'accompagnements importants pour les entreprises, via les CRITT, pôles de compétitivité, technopoles... Certaines de ces aides se sont renforcées durant la crise, comme le P2RI (Prêt Régional de Redéploiement Industriel) en Pays de la Loire.

La plupart des pôles de compétitivité ont lancé des appels d'offres en combinant des fonds régionaux et des fonds d'OSEO pour impliquer des PME dans des projets collaboratifs de R&D.

Comment mutualiser ces aides à l'échelle interrégionale pour qu'elles puissent servir un programme de développement commun pour le nautisme ?

“ Le chemin pour mutualiser les aides interrégionales ”

Quelques points semblent particulièrement importants dans la recherche de financements auprès de l'Union européenne, de l'Etat ou des Conseils Régionaux :

- **Chercher les axes de coopération interrégionale pertinents avec les trois Régions et se mobiliser autour d'un projet global**

Dans ce rapport, les CESER de l'Atlantique souhaitent montrer aux Conseils Régionaux l'intérêt d'un investissement interrégional dans l'innovation, la formation, la mise en réseau et la rationalisation des aides et services aux entreprises. Par la suite, c'est la mobilisation de plusieurs grands acteurs dans cette coopération, autour d'un projet concerté qui garantira sa concrétisation. L'adhésion des Conseils Régionaux rendra plus aisée la demande de financements nationaux et européens.

- **Identifier et rassembler les bons relais opérationnels sur lesquels s'appuyer**, pour développer des alliances autour de projets innovants à même de générer de nouvelles valeurs ajoutées, y compris avec d'autres secteurs industriels.
- **S'appuyer sur les réseaux associatifs interrégionaux** pour amorcer une structuration de la filière dans son ensemble.
- **Donner une place importante à la communication et au marketing pour le développement du nautisme vert sur la façade atlantique**, avec des actions concertées entre les Régions et les principaux acteurs dès le démarrage du Réseau Nautique Atlantique et sur l'ensemble de la filière (industrie, ports, pratiques et usages).

“ Suivre l'apparition d'une nouvelle clientèle sur les marchés émergents ”

Pouvoir se développer sur les marchés internationaux

Marchés internationaux émergents

Actuellement, des marchés émergents comme la Chine, les Emirats Arabes Unis, le Brésil ou l'Inde se développent et attirent l'attention d'un nombre toujours plus grand d'entreprises à la recherche de débouchés. **L'offre s'adresse à une clientèle de « nouveaux riches » qui veut briller et ne trouve pas encore ce qu'elle cherche chez elle.**

Attention toutefois, certains de ces marchés et notamment la Chine seront progressivement amenés à se démocratiser, **en produisant de plus en plus de bateaux à des prix attractifs.** C'est pourquoi les parts de marchés sont à prendre et les partenariats à construire rapidement, même si la France est déjà présente, en Chine notamment.

Initier les Chinois à la pratique de la voile est le pari qu'a fait Bénéteau en organisant sur place des courses et en aidant au montage d'écoles de voile. Il s'agit bien entendu **de former les clients de demain et de créer un effet d'entraînement.** A terme, ce marché est potentiellement très important.

Le développement des salons nautiques chinois

Le Salon de Shenzhen, en Chine, est organisé par les mêmes prestataires que le Grand Pavois de La Rochelle. En 2009, ce salon a accueilli une centaine d'exposants, 5000 professionnels et 15 000 visiteurs sur 4 jours. Le chiffre d'affaires des transactions a approché les 50 millions d'euros. Ce salon est un peu la tête de pont de l'industrie nautique française en Chine. Les organisateurs témoignent que les parts de marché sont effectivement à prendre dès maintenant, car le nautisme connaît sur place un certain succès.

En 2009, la 7^e édition du Salon nautique international de Qingdao a vu se rassembler plus de 100 fabricants chinois et étrangers (l'Angleterre, les Etats-Unis, la France avec Bénéteau, l'Italie, le Canada, l'Allemagne, l'Australie, les Pays-Bas et le Japon), couvrant de nombreux secteurs tels que yacht, voile, planche à voile et autres équipements de loisirs nautiques. Lors de la première édition du salon, en 2002, moins de 10 entreprises du secteur existaient à Qingdao, et il n'y avait pas de port de plaisance standard. Grâce aux efforts de la ville, mais aussi grâce à l'organisation des compétitions de voile lors des JO de Pékin. Plus de 30 entreprises ont été créées et plusieurs ports de plaisance ont été construits.

Les informations concernant ces marchés ne sont pas toujours très fiables, très claires ou suffisamment analysées et il conviendrait de mieux les comprendre et de dégager des perspectives d'avenir précises en terme d'opportunités commerciales pour les PME et TPE de la façade atlantique, avant d'envisager des solutions d'accompagnement pour celles qui souhaiteraient accéder à ces marchés.

Marchés internationaux traditionnels

Même si de nombreuses entreprises françaises ont souffert de la crise, c'est la filière nautique française, compte tenu de son poids économique, qui s'en sort le mieux. **Le temps est venu de profiter de cette situation pour récupérer des parts de marché et asseoir durablement la présence de l'industrie nautique atlantique** dans les pays traditionnellement concurrents comme l'Italie, le Royaume-Unis ou les Etats-Unis.

C'est peut-être également le moment de **répondre au souhait depuis longtemps exprimé de plusieurs PME / TPE d'accéder enfin au marché international pour développer leur clientèle.** Dans ce contexte, il serait judicieux de **chercher à harmoniser les dispositifs d'accompagnement des trois Conseils Régionaux pour l'accès aux marchés internationaux.** En effet, plusieurs acteurs interrogés ont fait état de disparités importantes entre les régions. Un entrepreneur a ainsi témoigné qu'il était facile d'obtenir un VIE (Volontaire International en Entreprise) en Chine, lorsque l'on avait son siège social en Pays de la Loire, mais que cela était beaucoup plus difficile en Poitou-Charentes.

“ Harmoniser les dispositifs d'accompagnement à l'international ”

Ces initiatives peuvent s'appuyer sur des dispositifs nationaux importants.

*Depuis 2008, la convention de partenariat entre **UBIFRANCE** et les chambres consulaires unit les acteurs du dispositif de soutien à l'exportation autour d'un objectif commun : identifier, accompagner et suivre 10 000 nouvelles entreprises en trois ans, en vue de pérenniser leurs efforts de développement international. La FIN et Ubifrance ont un accord de partenariat pour faciliter l'accès des entreprises françaises au marché international.*

Attirer de nouvelles clientèles vers une offre diversifiée

Ces vingt dernières années, la diversification de l'offre et la mise en place de dispositifs spécifiques comme les Points Passion Plage ou les balades et randonnées nautiques sur les côtes atlantiques ont su attirer de nouveaux publics. Cette tendance semble se maintenir malgré la crise, avec une pratique de la voile en stagnation, mais un secteur de la glisse (surf, kite) en progression (chiffres 2008).

Malgré cette tendance encourageante, il est probable que si l'accès était facilité, **un public encore plus nombreux pourrait pratiquer une activité nautique, accroissant ainsi la demande en supports nautiques.**

Comment attirer ces nouvelles clientèles ? Faut-il renforcer encore la variété et l'attractivité de l'offre en se basant sur une connaissance fine des évolutions sociologiques et en développant des passerelles entre l'industrie et le tourisme nautique ? Dans un contexte de sortie progressive de crise, d'évolution du modèle économique traditionnel et des pratiques, quels produits nouveaux et quels services développer ?

Il faut pouvoir s'interroger en profondeur sur ces modèles émergents et proposer de nouveaux espaces de partage d'informations à l'échelle de la façade atlantique, sur la base du portail Bretagne Info Nautisme par exemple.

“ Promouvoir l'image écologique de la filière nautique atlantique ”

La promotion de **l'image écologique de la filière nautique** peut être l'une des réponses. Il s'agit de raisonner sur l'ensemble de la chaîne de valeur pour trouver une cohérence globale entre les supports produits et les prestataires d'activités, à partir de laquelle il est possible de dégager des messages forts et de communiquer sur **une valeur ajoutée visible.**

Les notions de pédagogie et de sécurité sont complémentaires d'une démarche écologique. La mer peut faire peur, il faut donc **renforcer la qualité de l'accompagnement sur l'eau par une progression douce.**

Le nautisme peut également constituer un lien important entre les Français et la mer, tel que cela avait été évoqué dans les réflexions du Grenelle de la Mer. Des

“ Séduire le public jeune ”

expériences se développent à grande échelle, comme les **Balades et Randonnées Nautiques**, mises au point par **Nautisme en Bretagne** et qui se veulent autant une initiation à une pratique qu'à un environnement. Ces balades ont déjà accueilli de nombreux clients pour « des premiers pas sur l'eau », avec 6000 clients pour 65 prestations en 2008.

Les jeunes sont une cible importante pour le nautisme et font partie de cette nouvelle clientèle à séduire. Le développement de la glisse y a déjà fortement contribué. C'est sans doute sur le secteur de la voile et particulièrement de la voile légère que des efforts peuvent être faits. Certains acteurs interrogés estiment que nous sommes actuellement dans une logique trop sportive et individualiste, et qu'il n'y a plus assez de transmission de valeurs. Peut-être faut-il développer des bateaux pour les jeunes et insister sur la notion d'équipage, ou encore revenir à une pratique dédiée aux jeunes usagers qui intègre les notions de partage et de développement durable et les prépare à devenir des consommateurs responsables.

Développer de nouvelles forme d'utilisation : location et copropriété

Pour ces jeunes dont les comportements vont évoluer, mais qui n'auront vraisemblablement pas les mêmes moyens que leurs aînés, **il faut également développer la location.** Elle doit devenir simple et naturelle.

“ Développer la location de bateaux de particulier à particulier ”

La location d'un bateau de particulier à particulier, via une entreprise de service, est un concept à développer, car outre l'idée qu'elle se passe d'une chaîne de services, elle donne à un propriétaire la possibilité de bénéficier d'un revenu locatif sur son bateau sans avoir à l'entretenir. **L'achat d'un bateau devient alors un investissement rentable.** De plus, le fait que le bateau puisse être utilisé au moins quatre mois par an et non plus 15 jours, au mieux, **fait reconsidérer le poids de sa dette écologique, qui varie en fonction de son temps d'utilisation et de sa longévité.** Louer son bateau devient donc un acte responsable.

Il semble par ailleurs que la copropriété se développe, mais assez lentement.

Reconsidérer le marché de l'occasion, la maintenance et le « refit »

La crise et l'effet de surproduction ont entraîné une baisse assez forte des prix sur le marché de l'occasion. Il est trop tôt pour dire si cette tendance va s'accroître ou si le marché de l'occasion va se stabiliser mais, globalement, les acheteurs ont moins de moyens et rationalisent leurs investissements.

Le marché du neuf est toujours saturé, surtout pour le bateau à moteur, et de plus en plus centré sur une clientèle qui a réellement les moyens. Il est donc probable que le marché de l'occasion et les activités de maintenance aient encore de beaux jours devant eux. Il est possible également que le réflexe du recyclage et l'idée d'une société moins consumériste conduise de plus en plus de clients à choisir l'occasion plutôt que le neuf. Là encore, la dimension écologique du nautisme progresserait et, de plus, le refit est à la mode...

Développement du « refit » :

« To refit », en anglais, peut se traduire par retaper ou restaurer, mais l'expression anglaise comprend également une dimension créatrice. Il ne s'agit pas seulement de remettre en état, mais de refaire du neuf avec de l'ancien, de « relooker » et redonner une seconde vie à un bateau.

“ A l'exemple du Pôle Refit de La Rochelle, promouvoir l'activité Refit ”

Le « refit » concerne aujourd’hui presque exclusivement la grande plaisance et les yachts de luxe. Jusqu’à récemment, le refit s’était donc essentiellement développé sur la façade méditerranéenne, mais la saturation annoncée des chantiers et le manque de places, ouvrent des opportunités économiques non négligeables sur la façade atlantique : on estime le coût d’entretien annuel des yachts à 10% de leur prix d’achat !

Dans ce sens, il est tout à fait envisageable de développer cette activité, par exemple en renforçant le pôle refit de La Rochelle et en évaluant les potentialités d’autres ports comme Lorient ou Saint-Nazaire.

Le Pôle Refit de La Rochelle construit, rénove, transforme, améliore l’intérieur et l’extérieur de tous bateaux à voile ou à moteur. Il est spécialisé dans les unités de plus de 20 mètres et souhaite devenir une alternative crédible aux chantiers méditerranéens. Il rassemble des chantiers nautiques, et, au-delà, des entreprises de prestations intellectuelles, de maîtrise d’œuvre, mais aussi différents corps de métiers : ébénisterie, sellerie, peinture, voilerie...

D’autres pistes ont été suggérées par des acteurs rencontrés, qui pourraient faire l’objet d’une réflexion approfondie :

Le « Green Refit » est un concept qui ajoute une dimension écologique au refit dans la qualité des matériaux et produits utilisés, des solutions énergétiques proposées à bord... C’est une solution qui pourrait s’intégrer au programme interrégional d’aide à l’innovation et à l’éco-conception tel que nous le proposons à travers le Réseau Nautique Atlantique.

Le refit pour budgets modestes

La seconde proposition consiste à adapter le concept du refit à des bateaux déclassés afin de leur donner une seconde vie. Il peuvent ensuite être revendus sur le marché de l’occasion à un prix largement concurrentiel par rapport au marché du neuf. Le concept du « green refit » est compatible avec ce type de refit.

Le « vintage » qui concerne de plus en plus de passionnés de modèles anciens comme les « Muscadet », pourrait-il être une opportunité de niche pour certains chantiers qui se spécialiseraient dans le refit de ces bateaux de collection ?

La marque « Occasion Plaisance »

Ces projets sont à mettre en relation avec une dynamique de certification et de contrôle du marché de l’occasion, qui s’est matérialisée avec la marque bretonne « Occasion plaisance » lancée à l’automne 2009 par le réseau des Chambres de métiers et de l’artisanat de Bretagne en lien avec les petites entreprises du nautisme. Il s’agissait de trouver un système efficace pour professionnaliser les transactions entre les acheteurs et les vendeurs de bateaux d’occasion. Le but de cette marque est d’instaurer une véritable relation de confiance entre les vendeurs et les acheteurs pour que se développent des transactions de qualité. Il s’agit d’une première étape vers une sorte de contrôle technique du bateau d’occasion. Cette initiative serait à généraliser à l’ensemble de la façade atlantique.

2.2.3) Troisième moteur d'évolution : la structuration en réseau

Un réseau pour rassembler compétences et intérêts

La façade atlantique recèle d'acteurs importants et en position de forte complémentarité. Pourtant, et c'est un constat partagé par de nombreux professionnels, **les collaborations sont encore trop timides ou inexistantes et ne favorisent donc pas assez le développement des innovations nécessaires.** La coopération interrégionale semble incontournable, ne serait-ce que parce que les partenaires indispensables au développement de ces innovations se trouvent répartis sur l'ensemble de la façade atlantique.

Il semble donc important, dans un premier temps, que ces acteurs **prennent conscience collectivement de la richesse potentielle que leur complémentarité représente pour le nautisme**, particulièrement dans le domaine de l'innovation technologique, et qu'ils soient encouragés à entrer dans une logique d'échange et de coopération **en réseau autour de grands projets communs.**

Plusieurs professionnels auditionnés ont relevé le fait que ce fonctionnement représente pour la filière industrielle nautique une avancée totalement nouvelle, nécessitant obligatoirement une phase expérimentale de transition.

“ La complémentarité des acteurs impliqués dans le développement du nautisme est une richesse potentielle pour l'innovation ”

Un réseau pour définir et coordonner des grands objectifs communs

Le fonctionnement et les objectifs d'une organisation de type « réseau » évoluent en fonction de la taille et des enjeux du territoire défini. Pour les petits territoires, la proximité des acteurs et les logiques de développement local sont importantes, mais, à l'échelle de la façade atlantique, **ce sont les grands objectifs d'avenir qui priment, et qui nécessitent d'importants effets de leviers pour être amorcés :**

programmes de recherche transversaux, innovations majeures, évolutions profondes des systèmes ou des comportements...

Dans ce contexte, des ensembles existants et déjà fonctionnels sur le secteur nautique comme le Cluster « Nautisme en Morbihan » et les pôles de compétitivité, ou en gestation, comme le pôle nautique de la Rochelle/Rochefort **seraient amenés eux-mêmes à coopérer au sein d'un réseau plus vaste.**

“ A l'échelle interrégionale, ce sont les grands objectifs d'avenir qui priment, et qui nécessitent d'importants effets de leviers pour être amorcés ”

Un réseau pour créer un environnement socio-économique propice

Grappes d'entreprises pour l'innovation, cluster R&D, cluster dématérialisé... à partir d'un même principe ont été déclinés de nombreux modèles, signe que ce type d'organisation a vocation à être adapté aux besoins et enjeux des acteurs qui se rassemblent avec **la volonté de mettre en place l'environnement socio-économique le plus propice au développement de chacun.**

Cette tendance part aussi du constat que **dans une économie mondialisée, les grands ensembles cohérents ont plus de chance que les petits ensembles traditionnels.** C'est là un argument de poids pour toutes les entreprises de la façade qui peinent à accéder aux marchés internationaux. Si

“ Se regrouper pour accéder à des ressources, des partenariats et des marchés que les entreprises n'auraient pas conquises elles-mêmes ”

des entreprises parviennent à s'entendre autour d'un projet qui les rassemble, tout en leur permettant de conserver leur autonomie, **elles accèdent à des ressources, des partenariats et des marchés qu'elles n'auraient pu conquérir seules.**

Ce constat vaut également pour la R&D, car **celle-ci prend souvent du temps et des ressources que la plupart des entreprises nautiques de la façade n'ont pas.**

Un fonctionnement en réseau semblerait donc particulièrement intéressant pour la filière nautique atlantique, car il permettrait **de créer l'espace de développement le plus profitable, tout en conservant les règles d'une concurrence « naturelle ».** Il devrait en effet **amoindrir les conséquences les plus néfastes de la concurrence directe, de région à région, de ville à ville, d'organisation à organisation, en privilégiant plutôt la recherche de réponses communes à une série de besoins collectivement identifiés.** La concurrence ne cesse pas, mais elle peut se muer en émulation, **particulièrement au niveau de l'innovation et des exportations.**

Plutôt que de se concurrencer dans le même espace commercial réduit et déjà surexploité, il s'agit aussi d'essayer d'agrandir cet espace : nouveaux marchés, nouveaux clients, nouveaux créneaux de développement... en somme, cela revient à définir un nouvel espace vital pour le nautisme atlantique.

“ Amoindrir les conséquences les plus néfastes de la concurrence directe, en privilégiant la recherche de réponses communes à une série de besoins collectivement identifiés ”

Selon les CESER de l'Atlantique, le Réseau Nautique Atlantique paraît constituer une solution pragmatique et rassurante face aux incertitudes profondes engendrées par la crise, les défis de la mondialisation et les évolutions sociologiques en cours.

Le terme de « réseau » a été retenu, car il est celui dont la définition est la plus large et limite le moins les champs d'actions possibles, tout en désignant clairement la notion de circulation des technologies, des idées, des informations, mais aussi la volonté de coopération multipolaire et multisectorielle autour d'objectifs communs.

Un réseau pour changer de logique de fonctionnement

C'est à partir de la reconnaissance de la nécessité d'évoluer que peut se construire **une vision partagée de l'avenir**, condition *sine qua non* du développement d'une collaboration réellement choisie et non pas seulement imposée par les circonstances. **Un nouvel espace de développement apparaît graduellement à mesure qu'une nouvelle logique de fonctionnement se met en place.** Le désir de collaborer entraîne la mobilisation des acteurs et la mise en œuvre concrète des premiers projets structurants. Ce réseau s'appuiera sur trois piliers : développement, coopération et concertation.

“ Une volonté de coopération multipolaire et multisectorielle ”

2.3) Entrer dans une nouvelle dynamique de développement : les propositions des CESER de l'Atlantique

Dans un contexte économique tendu, les industriels du nautisme doivent **répondre à un quadruple défi : assurer la pérennité de leur activité et des emplois, tout en confortant leur avance technologique, en intégrant les nouvelles données environnementales et sociétales et en maîtrisant les coûts de production.**

Il paraît donc essentiel pour entrer dans une nouvelle dynamique de développement que la filière nautique parvienne à **identifier précisément puis à anticiper de manière concertée les évolutions qui s'engagent.**

Cette capacité d'anticipation est pour l'instant limitée, car cette filière est jeune, très hétérogène, très cloisonnée et fortement fragilisée par la première crise structurelle de son histoire.

“ **Pouvoir anticiper les évolutions techniques, les nouvelles données environnementales et sociétales** ”

Par exemple, la FIN avoue elle-même ne pas avoir encore défini d'objectifs à long terme et de directions claires en terme de R&D.

Plusieurs pistes sont à l'étude, et recoupent d'ailleurs certaines des pistes proposées dans cette étude, mais elles sont encore à l'état embryonnaire. En fait, **la filière manque de données fiables et, surtout, d'un système d'analyse et de partage des informations.**

C'est dans ce **contexte d'incertitude et de visibilité réduite que la coopération interrégionale peut prendre tout son sens** : la filière industrielle nautique atlantique a besoin d'être accompagnée dans cette nouvelle phase. C'est un constat qui fait la quasi unanimité chez les acteurs interrogés.

L'aide apportée par les CESER de l'Atlantique à travers cette étude consiste donc à **proposer un cadre stratégique de travail.** Pour ce faire, des objectifs prioritaires ont été retenus parmi les objectifs déjà identifiés dans le précédent rapport.

A partir de ces objectifs et suite aux auditions des professionnels de la filière, se sont dégagés **les deux axes de travail** évoqués dans l'introduction :

Axe Innovation : Mettre en œuvre un programme interrégional de développement de l'innovation industrielle et de l'éco-conception

La filière industrielle nautique atlantique, par ses acteurs (recherches, pôles de compétitivité...) et les avancées en cours (bio-composites, peintures propres...) est aujourd'hui **la mieux positionnée pour innover au niveau des supports et produits nautiques éco-innovants de demain et pourrait s'assurer ainsi durablement une place de leader international, dans la conception comme dans la commercialisation de ces produits « verts ».**

“ **S'assurer une place de leader international dans la conception et la commercialisation de produits « verts »** ”

Axe Coopération : Soutenir le développement et la structuration des entreprises du nautisme par la coopération interrégionale

Parallèlement à ce programme de développement de l'innovation, les entreprises doivent être accompagnées à partir d'un travail d'identification de leurs besoins et d'une analyse fine de l'évolution des pratiques, pour qu'elles soient en pleine capacité de répondre à la conjoncture : restructuration, stabilisation du réseau de sous-traitants, adaptation des cursus de formation...

“ **les entreprises doivent être accompagnées à partir d'un travail d'identification de leurs besoins et d'une analyse fine de l'évolution des pratiques** ”

La mise en réseau des acteurs de la filière à l'échelle interrégionale est la condition essentielle du succès de ces deux axes.

Le fonctionnement en réseau se présente en effet comme la solution structurelle qui permettra de mieux **se connaître entre acteurs, de faire circuler et de rassembler des informations, de provoquer des rencontres d'intérêts, de mieux comprendre les chaînes de valeurs de la filière et d'identifier des grands objectifs communs structurants.**

2.3.1) Axe Innovation : mettre en œuvre un programme interrégional de développement de l'innovation industrielle et de l'éco-conception

Mutualiser et améliorer la structuration de la R&D, une nécessité pour l'innovation

Dans le premier rapport des CESER de l'Atlantique, plusieurs constats avaient été faits, confirmant **la nécessité de mutualiser et d'améliorer la structuration de la R&D au niveau atlantique et ce afin d'éviter :**

- un cloisonnement trop important entre d'une part les différents acteurs institutionnels et d'autre part, les entreprises et les acteurs de la recherche
- une concurrence entre les pôles de compétitivité qui ne favorise pas le rapprochement entre régions et par conséquent la visibilité internationale
- des inégalités d'accessibilité à la R&D dans un contexte d'évolution des processus industriels
- un manque d'ouverture des pôles de compétitivité vers les entreprises ou laboratoires « extrarégionaux » (problème lié au financement des Régions et aux stratégies des entreprises)

En effet, les TPE et PME dégagent peu de marge et développent donc peu de R&D, or l'évolution des processus industriels entraîne des coûts beaucoup plus élevés pour développer les programmes de recherche, **creusant ainsi l'écart entre les petits et les grands chantiers.**

La façade atlantique française possède de véritables moyens et compétences en termes de recherche, de développement et d'innovation, mais l'enjeu principal réside dans le maintien, la coordination, la mise en cohérence de ces moyens et compétences à une échelle interrégionale. L'accès aux financements sera ainsi facilité.

“ Une R&D trop souvent inaccessible aux PME ”

Prendre en compte l'impact du nautisme sur l'environnement

L'impact du nautisme sur l'environnement ne peut être compris sans préciser au préalable les notions d'Analyse de Cycle de Vie et d'éco-conception.

En 10 000 ans d'histoire de la navigation et jusqu'à ces 150 dernières années, les matériaux de construction des bateaux, les énergies de propulsion, les rejets en mer étaient à **100 % constitués d'éléments naturels, renouvelables et recyclables.** L'impact de la navigation sur l'environnement, exception faite des déforestations massives en Espagne pour la réalisation de la Grande Armada ou en Irlande pour la Royal Navy, était donc pratiquement nul.

C'est la révolution industrielle, avec l'apparition de la machine à vapeur à bord des navires, le cuivre toxique appliqué sur les coques et progressivement le moteur à explosion, puis les matériaux issus de l'industrie pétrochimique, qui ont profondément modifié cet équilibre et généré des impacts environnementaux de plus en plus importants.

Aujourd'hui, les industries navales et nautiques sont presque entièrement basées sur le pétrole et ses dérivés.

“ La Voile, une activité écologique avec des matériaux qui le sont moins... ”

Il y a donc matière à développer rapidement une véritable « éconavigation », c'est-à-dire à faire évoluer les pratiques et les comportements tout au long des filières navale et nautique et ce, sur l'ensemble du cycle de vie d'un bateau, de sa conception à sa fin de vie.

Le voilier est généralement vu comme étant par essence écologique, ce qui est assez vrai si l'on considère uniquement son mode de propulsion. Selon une étude réalisée par la Confédération Européenne des Industries Nautiques, les activités nautiques de plaisance seraient à l'origine de moins de 1 % des pollutions générées par l'ensemble des activités maritimes. Mais ce chiffre ne tient pas compte des impacts générés lors de la construction et de la fin de vie des bateaux, phases au cours desquelles le voilier a un impact non négligeable sur l'environnement. D'où l'importance du développement de l'éco-conception.

Entrer dans le développement durable, c'est aussi accepter de raisonner à long terme et donc d'anticiper les changements annoncés. L'un de ces grands changements est la fin progressive et donc le coût de plus en plus prohibitif des énergies fossiles, à l'origine de la pétrochimie essentielle à la construction de la plupart des bateaux de plaisance actuels.

Dans cette logique, penser au remplacement de ces matières premières par d'autres produits renouvelables et générant peu d'impacts à la fabrication, est une préoccupation très actuelle.

“ Accepter de raisonner à long terme et donc d'anticiper les changements annoncés ”

Placer l'éco-conception au cœur de l'industrie nautique

L'éco-conception d'un produit est basée sur l'Analyse de Cycle de Vie (ACV). Il s'agit d'analyser très précisément toutes les étapes de la vie d'un bateau, afin de pouvoir mesurer son impact réel et agir ainsi sur des bases concrètes. L'éco-conception porte donc sur :

- Le choix des matériaux les moins impactants en tenant compte de leur bilan écologique : extraction, fabrication, transport, transformation...

- Le choix du procédé de mise en œuvre et des techniques de construction sur le chantier : réduction des émissions de gaz toxiques (composés organiques volatils), réduction de l'utilisation de produits toxiques (solvants, peintures, etc...)

- Les économies d'énergies fossiles ou nucléaires à tous les stades de fabrication

- La gestion du bateau en fin de vie, sa dépollution et le recyclage de ses matériaux

- La sobriété dans les aménagements et les équipements du bateau

“ Une démarche d'éco-conception permet des économies substantielles ”

En permettant une optimisation dans la consommation d'énergie, le choix des matériaux, les quantités de produits utilisés, une véritable démarche d'éco-conception permet la plupart du temps de réaliser de surcroît des économies substantielles.

En 2009, le projet EcoThink a proposé l'éco-conception d'un monocoque de course, celui du skipper Charles Caudrelier pour le Vendée Globe 2010. En optimisant au maximum l'utilisation des matériaux et de l'énergie, cette équipe est parvenue à réduire l'impact écologique tout au long de la chaîne de construction et à diminuer le coût global de la construction.

Pour les chantiers, c'est l'éco-construction qui est prioritaire. Elle cherche à limiter l'impact environnemental tout au long de la construction du bateau en agissant principalement sur :



Les principaux postes sur lesquels agir sont les matériaux, la motorisation, la production et la gestion de l'énergie à bord, les équipements divers et consommables, la fin de vie.

Les chantiers Dufour à La Rochelle, constructeurs de voiliers de plaisance habitables, ont créé en 2007 leur propre label « Blue Sail », qui regroupe 7 engagements pour l'environnement :

- Les ponts des voiliers sont réalisés en injection ou infusion pour limiter les émissions toxiques de COV
- Les bateaux sont équipés de moteurs Volvo nouvelle génération à faible émission
- Les feux de navigation et les lampes intérieures sont équipés de Led à faible consommation d'énergie
- La cuisine est dotée de pompes à pied à eau de mer pour économiser l'eau douce
- Le réservoir est équipé d'un système anti-débordement de carburant
- Les réservoirs à eaux noires sont de grande capacité
- Un kit de produits d'hygiène et d'entretien biodégradables et éco-labellisés est fourni à chaque client pour l'inciter à continuer dans cette voie.

“ Réduire progressivement l'utilisation des composites traditionnels et développer les bio-composites ”

Aujourd'hui, l'éco-conception n'est pas encore intégrée en tant que principe essentiel dans l'industrie nautique. Certes, les techniques de fabrication ont beaucoup évolué avec l'utilisation de résines à faible émission et la construction en moule fermé (par la technique de l'infusion notamment) qui a permis de réduire fortement les émissions de COV, mais elle produit encore beaucoup de déchets.

Les efforts accomplis restent ponctuels et localisés. Ils ne tiennent pas encore compte d'un des grands principes de l'ACV, selon lequel la conception de l'un produit est à évaluer selon son impact environnemental. L'apparition de matériaux recyclables ou biodégradables, comme les thermoplastiques ou les bio-composites, pourrait faire réellement évoluer les choses, en réduisant l'utilisation des composites traditionnels.

Les thermoplastiques recyclables sont déjà utilisés pour de petites unités, kayaks ou dériveurs, comme l'Open Bic, qui a reçu le label bleu de la Fédération des Industries Nautiques en 2008. Les bio-composites, à base de fibres et résines végétales, existent, mais leur mise en œuvre industrielle n'est pas pour demain.

Araldite est un Mini 6,50 sur plan Julien Marin construit avec de la fibre naturelle de lin et mis à l'eau en septembre 2010. Grâce à un processus de production propre ce petit voilier de course, combine les propriétés renouvelables du lin et les caractéristiques de haute performance reconnues de la fibre de carbone.

En effet, le bateau est construit à 50 % en carbone – pour la totalité des renforts intérieurs – et à 50 % en fibres de lin – pour le pont et la coque. D'après les premiers essais, cette alliance lin/carbone fonctionne bien. Reste à présent à mettre au point des résines bio-sourcées adaptées à l'usage marin.

“ Un étiquetage environnemental à partir du 1^{er} janvier 2011 ”

Cette évolution va encore s'accélérer lorsque l'étiquetage environnemental sur les produits (obligatoire en France à partir du 1er janvier 2011) sensibilisera les navigateurs à la notion d'empreinte carbone de leur bateau.

“ La mise au point d'un logiciel d'éco-conception dédié au nautisme pourra être l'une des missions principales du Réseau Nautique Atlantique ”

La mise au point d'un logiciel d'éco-conception dédié au nautisme pourra être l'une des missions principales du Réseau Nautique Atlantique, en collaboration avec les acteurs travaillant déjà sur ce sujet.

Ce type d'outil d'éco-conception existe déjà pour la plupart des grandes filières industrielles et est très couramment utilisé. D'après une étude européenne, 80 % des entreprises, tous secteurs industriels confondus, ayant utilisé un logiciel d'éco-conception, disent avoir fait des économies tout en réduisant significativement leurs impacts environnementaux.

Faire du passage à l'éco-conception une véritable dynamique économique

Parmi les entreprises interrogées plusieurs ont déclaré qu'aujourd'hui ce sont les produits innovants, les « supports concepts », comme le Day Boat, qui ont le vent

en poupe : les clients veulent de la nouveauté, de nouveaux produits, de nouveaux rêves. Ce sont ces produits innovants qui permettent de rester sur le marché et qui contribueront à séduire de nouvelles clientèles à la pratique du nautisme.

Le Sea-quad.

C'est est un véhicule amphibie tracté par une aile de kite, la fusion d'un buggy kite (petit char à voile) et d'un catamaran kite créé par l'entreprise Sea-Quad basée à Ploemeur dans la Morbihan. Ce support nautique innovant, fonctionnant aussi bien sur la plage que sur l'eau, a été soutenu par Lorient Technopole Innovation et le Conseil Général du Morbihan et a été récompensé fin 2009 par l'INPI (Institut National de la Propriété Industrielle) et l'Observateur du design 2010.

Pour ce produit, la préoccupation environnementale se limite à l'utilisation de la technique de l'infusion polyester qui permet une répartition homogène et économique de la résine, en milieu propre et protège ainsi le salarié des émanations toxiques.

Le développement du village glisse et voile légère au Grand Pavois de La Rochelle témoigne chaque année de la vitalité de ce secteur très innovant. La progression dans ce secteur sur les vingt dernières années a été très importante, en particulier auprès du public jeune, mais la concurrence est très forte, la crise difficile à passer (perte de pouvoir d'achat des principaux acheteurs dans ce secteur) et le vivier de clients a plutôt tendance à se stabiliser. Le développement de produits verts pourrait-il être un facteur de développement de ce secteur ?

“ Une demande croissante de produits « verts » ”

Aujourd'hui, si la gamme de produits nautiques est riche et variée, la préoccupation environnementale au niveau de la conception reste encore marginale.

La visibilité en termes de marché est assez faible, dans la mesure où **aucune étude n'a encore été menée concernant les attentes de la clientèle en termes de produits nautiques verts.**

D'après les professionnels interrogés, **la demande pour les produits nautiques verts n'est pas encore massive, mais elle existe et, surtout, elle est en augmentation constante** et peut encore être encouragée. De plus, d'après les auditions réalisées pour ce rapport, la plupart des usagers seraient prêts à choisir le produit le plus écologique (tous secteurs du nautisme confondus) pour peu que la différence de prix n'excède pas 10 %, et que le bénéfice environnemental du produit soit bien lisible.

Il sera donc à terme nécessaire d'harmoniser les différents labels (souvent auto-attribués) et marques et de **produire un écolabel basé sur une véritable démarche de certification rigoureuse qui permettra :**

- de donner de la lisibilité aux clients et de communiquer sur l'excellence environnementale de la filière. Des expériences comme Bateau Bleu, Blue Sail, Océan Respect... préfigurent déjà cet élan.
- d'éviter la dispersion des discours et d'encourager les industriels à s'engager dans une véritable démarche d'éco-conception pour éco-certifier leurs produits et leur donner une visibilité accrue sur le marché.

“ Produire un écolabel basé sur une véritable démarche de certification rigoureuse ”

- Etre des précurseurs pour devancer la législation et prendre de l'avance sur les concurrents. Dans ce sens, les régions peuvent accompagner la FIN sur le lobbying européen qui se met actuellement en place avec la Fédération Européenne des Industries Nautiques.

Le bureau de certification européen pour les bateaux de plaisance est à la Rochelle, ce qui est un atout important pour le développement d'un processus de certification.

Certains chantiers **interrogés signalent un intérêt grandissant de la clientèle aisée pour les problématiques environnementales liées aux bateaux, aux ports et à la navigation.** Un constructeur évoque son sentiment d'un intérêt croissant pour l'écologie, principalement concernant la consommation d'énergie et les énergies renouvelables : le désir d'autonomie énergétique complète à bord, sans perte de confort, commence à apparaître chez de nombreux clients.

« Sense », le dernier « concept boat » de Bénéteau s'inscrit bien dans ce courant : larges surfaces vitrées, salle d'eau dans chaque cabine, tous les systèmes, machines et équipements de pont sont regroupés sous le cockpit pour que les bruits soient éloignés de la zone de vie, adaptation aux technologies de demain : propulsion hybride, aides à la manœuvre et en option : porte d'entrée motorisée, tables électriques, stores électriques, TV LCD led 32' sur ascenseur, station de rechargement...

Il est aussi conçu pour naviguer avec une autonomie maximum : la capacité d'eau douce peut être portée à 730 litres, les réservoirs de carburant contiennent jusqu'à 830 litres, le bateau peut facilement intégrer des énergies renouvelables, comme le solaire et l'éolien.

Cet exemple montre que la préoccupation environnementale n'est pas une priorité absolue, mais que certains clients sont prêts à investir dans des modèles écologiques quand ils ne sacrifient en rien au confort. Le concept du voilier éco-conçu, autonome en énergie et quasiment aussi confortable qu'une résidence secondaire représente donc une tendance d'avenir dont il faudra tenir compte.

Premières conclusions

Le contexte semble donc favorable pour que l'éco-conception devienne une véritable dynamique économique. C'est sur **cette idée de mariage harmonieux entre environnement et innovation technologique** qu'il convient d'orienter les recherches. C'est cette alliance qui permettra de convaincre investisseurs et clients.

En effet, le développement durable du nautisme doit dès le départ intégrer la maîtrise des coûts de production et une adaptation de l'offre aux attentes du marché.

“ Marier protection de l'environnement et innovation technologique ”

A mesure qu'elle se développera, cette dynamique à la fois environnementale et économique créera un renforcement très positif de l'image de la façade atlantique. Dans ce contexte, il est indispensable de se positionner sur les angles suivants :

→ **Occuper le marché international sur ce secteur**

Le marché national et international sera de plus en plus concurrentiel sur ce secteur, il est donc indispensable de mettre en valeur les produits existants, en n'omettant jamais de préciser leur origine « atlantique ».

La façade atlantique a tout pour revendiquer une position de leader dans le domaine de l'éco-conception pour le nautisme : un leader dans l'innovation, dans la production et dans la commercialisation.

→ **Une marque de fabrique « Atlantique » voir un écolabel dédié à la plaisance**

Dans ce sens, la mise en place dans les trois régions d'une marque qui signifierait l'engagement environnemental (progressif) et la qualité technologique de certains produits serait vraisemblablement une initiative utile pour préparer l'arrivée d'un écolabel dédié dans les prochaines années.

→ **Harmoniser l'ensemble de la filière dans cette démarche**

Il conviendrait également d'harmoniser le développement de l'éco-conception avec les travaux déjà en cours pour réduire les impacts (sensibilisation des usagers, ports propres...) et « verdier » l'image des différentes pratiques nautiques tout au long du littoral. En matière de communication, c'est l'ensemble de la filière qui doit affirmer d'une seule voix son intention et ses objectifs d'exemplarité environnementale.

→ **Prendre garde à la « mauvaise communication »**

La démarche doit être présentée de manière positive, en communiquant sur une logique de progression de la filière nautique vers la production de supports ayant un impact environnemental de plus en plus limité.

→ **Travailler tout au long de la chaîne de valeur**

Pour mettre en place cette chaîne à travers un tel programme et l'orchestrer, le Réseau Nautique Atlantique doit être capable d'animer un ensemble d'acteurs très hétérogènes mais complémentaires. Le plus grand nombre d'acteurs sera associé à cette démarche, car lorsque l'on considère l'ACV, ils sont certes hétérogènes, mais surtout complémentaires.

2.3.2) Axe Coopération : coopérer pour structurer et développer les entreprises de l'industrie nautique atlantique

L'axe Coopération et l'axe Innovation sont complémentaires. La coopération interrégionale permettra en effet de répondre à des besoins quotidiens des entreprises, et d'apporter ainsi une plus-value à l'ensemble de la chaîne de production.

“ Simplifier et faciliter l'accès aux informations essentielles pour le développement des entreprises ”

Principaux besoins des entreprises

La plupart des acteurs interrogés remarquent qu'il est avant tout nécessaire d'harmoniser les aides, services, réseaux déjà existants. La multiplicité des dispositifs d'accompagnement, la diversité des conseils et des structures les rendent peu lisibles. Il est fondamental de mieux identifier les prescripteurs et de simplifier les accès aux informations essentielles.

Plusieurs d'entre eux préconisent de sélectionner ce qui fonctionne le mieux dans chaque région et de le mutualiser dans la mesure du possible, pour atteindre une efficacité maximum.

La confusion règne également parmi les initiatives visant à renforcer la dimension environnementale dans le nautisme, portées par de nombreux acteurs, très divers et non coordonnés. Une entreprise qui souhaiterait s'orienter dans cette direction ne sait pas toujours à quelle structure s'adresser pour obtenir rapidement les

informations adéquates. Les acteurs oeuvrant dans ce domaine sont mal identifiés, de même que les moyens qui pourraient éventuellement être mutualisés.

C'est une mission essentielle que le Réseau Nautique Atlantique pourra remplir, en lien avec la Fédération des Industries Nautiques : renseigner l'ensemble des acteurs sur les différentes structures, leurs rôles, leurs dispositifs.

Difficulté de positionnement stratégique

Ce manque de données fiables entraîne une **difficulté de positionnement stratégique de certaines entreprises** : connaissance et positionnement du marché, action commerciale, communication, marketing.

Performance interne

Ce Réseau Nautique Atlantique pourrait également permettre d'apporter des informations sur des outils de gestion financière ou de ressources humaines, voire d'en mutualiser certains.

Communication et publicité

La performance interne ne touche pas que le secteur de la production, mais aussi **la communication**. Le Réseau Nautique Atlantique pourrait appuyer la préparation et la participation de PME/TPE qui constituent la majeure partie du tissu industriel nautique à **des salons qui s'ils sont essentiels, représentent une charge très lourde pour ces entreprises.**

Accès au marché international

Avec une exportation française à hauteur de 66 % de la production, **l'export est une condition essentielle de réussite pour une entreprise qui souhaite se développer.**

“ **Faciliter l'accès des PME / TPE aux marchés internationaux** ”

La situation actuelle des concurrents étrangers pousse à exploiter cette voie encore davantage. De nombreuses entreprises de la façade atlantique pourraient avoir accès à l'export, mais n'en ont pas les moyens individuellement. Des solutions d'appui doivent être imaginées.

Gestion environnementale

Que ce soit au niveau du choix des matériaux de base, des processus de construction ou de la gestion des déchets toxiques, **une véritable gestion environnementale de la filière, demande un important investissement en termes de R&D**, de formation et de mise en place de services de type « Vague Bleue ». Dans cette logique, la coopération interrégionale paraît encore une fois la solution la plus appropriée pour mutualiser les coûts d'investissement nécessaires.

Un important défi d'avenir, vers une mutualisation de l'offre de formation

“ **Faire évoluer les métiers au rythme des évolutions technologiques** ”

La mutualisation de l'offre de formation dans le nautisme à l'échelle de la façade atlantique est une manière efficace de répondre à un certain nombre de problématiques qui se font jour actuellement sur des secteurs très spécialisés, et particulièrement pour les petites entreprises.

Les procédés industriels ont beaucoup évolué au cours des dernières décennies. Concernant les composites par exemple, beaucoup d'entreprises sont passées d'une technique de collage artisanal à des méthodes d'infusion puis d'injection moulée et

demain sans doute verrons-nous apparaître les bio-composites et les techniques particulières qui seront spécialement développées.

Cette évolution des procédés de fabrication et des matériaux s'accompagne d'une évolution des métiers, et donc des formations. C'est une problématique pour laquelle la filière atlantique a tout intérêt à trouver une réponse globale dans le cadre d'une coopération interrégionale.

Des formations pour les dirigeants de PME/TPE pourraient être construites à partir d'une prise en compte de ces évolutions dans les domaines du marketing et de la commercialisation, mais aussi de la gestion des ressources humaines et de l'administration générale.

De plus, le nautisme va être très prochainement confronté à la question du renouvellement du personnel dirigeant (l'âge moyen des chefs d'entreprises est aujourd'hui de 57 ans), ce qui pose bien entendu le problème de la transmission du savoir faire. Les repreneurs sont souvent des personnes dotées d'une forte expérience industrielle, mais qui ne connaissent pas ou peu les techniques spécifiques au nautisme. Il convient donc d'organiser une transmission efficace de l'expérience et du savoir-faire.

C'est pour l'ensemble de ces raisons que **la mise en place d'un outil de type GPEC : (Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences)** a toute sa pertinence.

“ Organiser la transmission de l'expérience et du savoir-faire ”

Cet outil permettrait d'accompagner les chefs d'entreprises dans la construction et le développement de plans de formation qui correspondent à des besoins qu'ils identifient en interne.

A travers une gouvernance partagée, **l'outil GPEC permettrait de développer la concertation inter-acteurs, afin de mieux anticiper les évolutions de la filière et ses spécificités.** Par exemple, il faudrait prendre en compte la tendance des métiers du nautisme à la **polyvalence** et étudier un plan d'élargissement des compétences des salariés.

“ Faciliter les reconversions de salariés ”

De plus, face aux difficultés de recrutement que peuvent rencontrer les dirigeants du secteur nautique, **la constitution d'une GEPC, à travers une coopération interrégionale, serait l'occasion de formaliser les besoins des entreprises de la façade atlantique.** La mise en œuvre d'une GPEC suppose également un minimum de visibilité sur les évolutions structurelles et conjoncturelles du secteur, ce qui rejoint le travail d'analyse et d'étude proposé dans l'action pilote de l'axe Coopération.

Une telle stratégie permettrait également de faciliter les reconversions de salariés et d'inscrire les entreprises dans les perspectives d'activité et d'emploi de demain.

En étroite relation avec la mise en place d'une GPEC interrégionale, deux autres actions pourraient être réalisées progressivement :

- **Le développement de groupements d'employeurs dédiés spécifiquement à la filière nautique**

Il existe aujourd'hui au niveau local des groupements d'employeurs dans d'autres secteurs industriels (agriculture, agroalimentaire,...) mais qui répondent à des besoins uniquement liés à la production. Il s'agirait de créer des groupements d'employeurs à l'échelle interrégionale pour répondre de manière mutualisée aux besoins des entreprises nautiques. Les besoins peuvent concerner deux catégories : des ouvriers très spécialisés pour la production nautique et des cadres spécialisés

dans des domaines non concurrentiels tels que les ressources humaines, la gestion de la production, les techniques de commercialisation, les démarches qualité, l'expertise environnementale...

- **La création de réseaux d'ingénieurs ou de consultants pour développer le conseil auprès des chantiers nautiques.**

De la même façon que pour les groupements d'employeurs, les compétences et l'expertise apportées par ces réseaux toucheraient des activités non concurrentielles.

Cette préconisation s'adresse d'abord aux acteurs de la filière industrielle mais nécessiterait d'être ensuite élargie aux structures nautiques (bases nautiques, clubs,...) qui doivent souvent faire face à des difficultés de gestion de personnel et à un manque de compétences pour la valorisation et la commercialisation de leurs prestations nautiques.

Un extranet « Nautisme en Atlantique », comme proposé ultérieurement dans l'action pilote de l'axe Coopération, pourrait jouer un rôle important en intégrant ces groupements et réseaux et en jouant ensuite le rôle d'aiguilleur.



*Propositions de structuration
du Réseau Nautique Atlantique
et plan d'actions*



Identifier et rassembler les acteurs volontaires pour créer un effet d'entraînement

Le préalable essentiel à la mise en œuvre du Réseau Nautique Atlantique consiste à rassembler **des acteurs volontaires qui joueront un rôle moteur pour entraîner l'ensemble de la filière vers une nouvelle dynamique de développement. C'est sur leur engagement, leur dynamisme et leur volonté de collaborer à l'échelle interrégionale que repose le démarrage du Réseau Nautique Atlantique.**

Ce temps de démarrage pourrait s'appuyer sur un séminaire de travail rassemblant les principaux acteurs évoqués et se poursuivre par des réunions plus ciblées en commissions thématiques. Ces rendez-vous d'acteurs **doivent permettre de définir les grands besoins de la filière**, de dégager des objectifs clairs, et enfin d'élaborer un plan d'actions pour les atteindre.

“ Définir ensemble les grands besoins de la filière ”

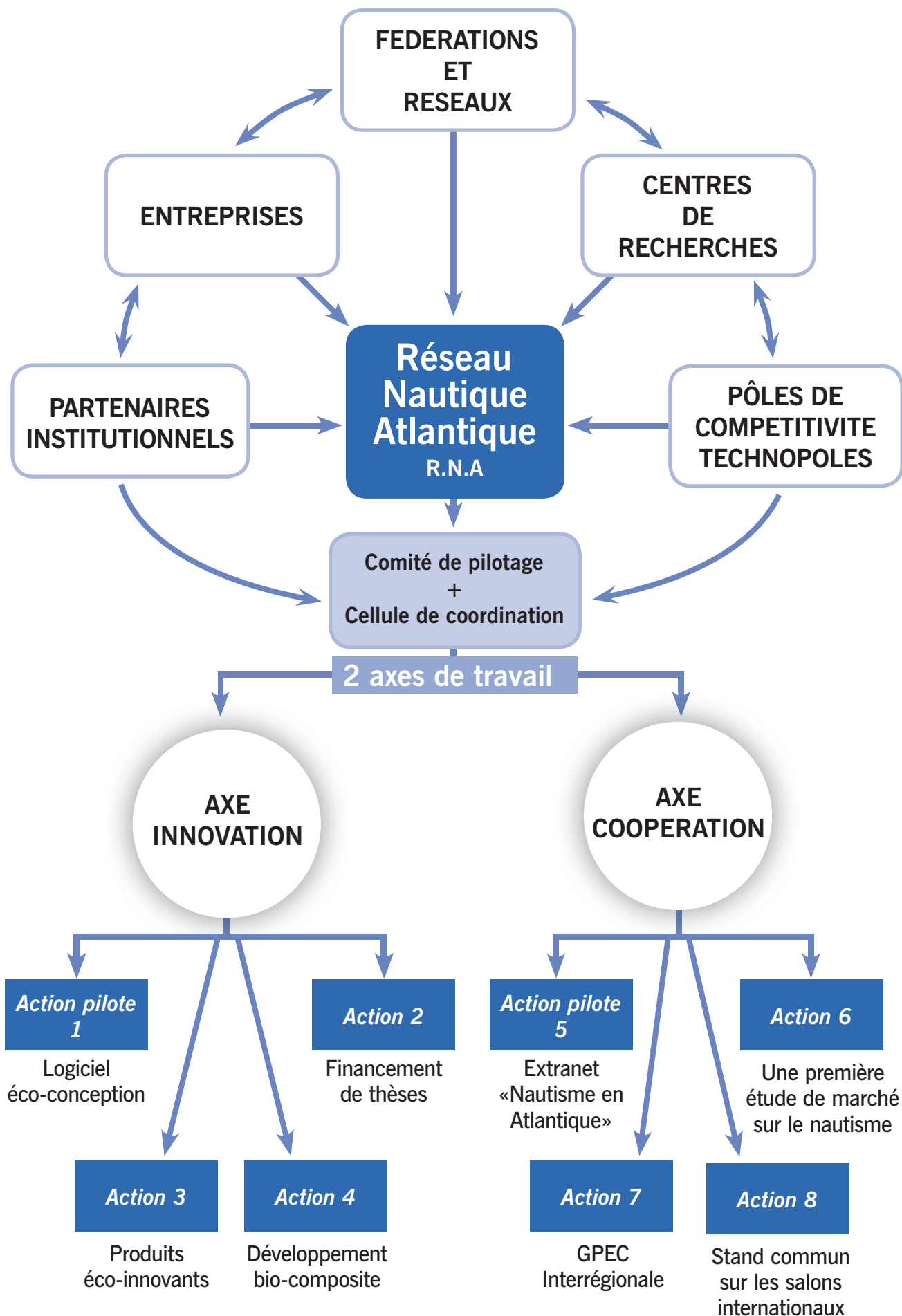
Coordination et fonctionnement du réseau

Pour préparer et accompagner le lancement du Réseau, il est important de mettre en place une cellule d'animation et de coordination, adossée à l'un des principaux partenaires. Composée au départ **d'un coordinateur et de quelques acteurs volontaires**, cette cellule est essentielle pour accompagner le démarrage du réseau, **tisser et entretenir les liens nécessaires entre les différents acteurs**, et assurer le suivi des actions qui démarrent.

Le Réseau Nautique Atlantique peut donc commencer à fonctionner de manière informelle, via une structure déjà existante (technopole, agence économique...). A terme, la mise en place de grands projets collaboratifs et la réponse à des appels à projets, conduira sans doute les acteurs à mettre en place une véritable structure autonome.

Quelques-uns des acteurs susceptibles de participer au démarrage du Réseau Nautique Atlantique ont été décrits dans la deuxième partie de ce rapport. En voici une représentation sous la forme d'un schéma.

Schéma structurel du Réseau Nautique Atlantique



Sur chaque axe, la mise en œuvre du Réseau Nautique Atlantique, suivra trois étapes

Première étape : préciser collectivement les besoins de la filière et les objectifs du Réseau Nautique Atlantique

L'identification et la reconnaissance collective des besoins de la filière est le préalable indispensable.

Mais ces besoins identifiés pourront évoluer, être re précisés et complétés par les acteurs lors de l'installation et de la pérennisation du réseau. C'est le début d'un processus d'appropriation dont l'aboutissement est la gestion complète du Réseau Nautique Atlantique par les acteurs eux-mêmes.

A partir des besoins identifiés et reconnus par tous puis précisés et complétés, il s'agit de formuler des objectifs de travail, eux-mêmes susceptibles d'évoluer.

Deuxième étape : asseoir le Réseau Nautique Atlantique sur deux actions pilotes

“ Démarrer des projets concrets et fédérateurs ”

Si les grands objectifs du Réseau Nautique Atlantique sont assez ambitieux, il apparaît nécessaire que cette aventure démarre autour de projets à la fois très concrets et fédérateurs donc capables de cimenter une première collaboration avec de fortes chances de succès.

Deux actions pilotes sont proposées :

- la première, pour l'axe Innovation, consiste à créer un logiciel d'éco-conception spécialement dédié au nautisme
- la seconde, pour l'axe Coopération, consiste à mettre en place un Extranet pour la collecte et la diffusion d'informations, d'études et de rapports à destination des professionnels de la filière

Troisième étape : pérenniser le Réseau Nautique Atlantique par un plan d'actions complémentaires

Les objectifs de travail définis se concrétisent à travers un plan stratégique de développement regroupant plusieurs actions en complément des actions pilotes.

3.1) Mise en œuvre de l'axe Innovation

Favoriser la progression et l'innovation technologique à travers la mise en œuvre d'un programme interrégional de développement de l'innovation industrielle et de l'éco-conception

3.1.1) Préciser collectivement les besoins de la filière et les objectifs du RNA pour l'axe Innovation

Quatre besoins essentiels identifiés :

- Développement d'offres innovantes pour le maintien de la compétitivité face aux évolutions actuelles et futures du marché national et international
- Renforcement et structuration du dispositif de R&D à l'échelle atlantique
- Développement de l'éco-conception sur l'ensemble du cycle de vie des bateaux
- Définition de l'entrée dans le développement durable pour la filière nautique, en termes d'image environnementale notamment

Deux grands objectifs de travail proposés :

En s'appuyant sur les quatre besoins identifiés, deux grands objectifs de travail ont été retenus.

Objectif 1 : développer une meilleure coordination interrégionale des structures existantes afin de favoriser la R&D pour l'innovation

Cet objectif vise à renforcer la collaboration entre les pôles de compétitivité existants et à favoriser les synergies avec d'autres secteurs pour des développements en commun. Il s'agit pour la filière de parvenir à se diversifier par la création de produits innovants et éco-conçus qui permettront de renforcer la compétitivité des entreprises par un accès facilité aux technologies de pointe. Cela peut passer par l'organisation de journées thématiques interrégionales d'échanges et de diffusion sur les nouvelles technologies.

Objectif 2 : développer un programme de recherche interrégional sur l'éco-conception

Le but de ce programme est d'accélérer la conception et la mise sur le marché de supports nautiques éco-conçus et d'un certain nombre de produits plus écologiques dans les domaines des revêtements, de l'entretien, des équipements et de l'énergie. Il s'agit aussi de faire connaître et reconnaître l'excellence à la fois technologique et environnementale de la production nautique atlantique.

3-1-2) Lancer le programme interrégional de développement de l'innovation industrielle et de l'éco-conception

Contexte du programme

Les évolutions sociologiques en cours, les effets de la crise et les exigences du développement durable poussent la filière nautique atlantique à **entrer dans une nouvelle dynamique nécessitant une extension de la R&D pour l'éco-conception de supports et produits nautiques innovants.**

En raison de leur taille et de la faiblesse de leur collaboration au sein de la filière, les entreprises n'ont souvent ni le temps ni les moyens d'investir dans la R&D ; elles risquent de manquer des opportunités (financements publics, collaboration avec les pôles de compétitivité, captation d'une nouvelle clientèle, positionnement à l'international...). La R&D nécessaire à cette innovation ne peut donc uniquement venir des entreprises, mais elle doit également être impulsée par les collectivités, de manière coordonnée à l'échelle interrégionale, pour rassembler de l'ensemble des acteurs nécessaires.

“ La R&D nécessaire à cette innovation doit être impulsée par la puissance publique ”

D'autres éléments de contexte sont favorables au lancement de ce programme :

- Des financements de l'Etat existent pour l'innovation industrielle au sein de grappes d'entreprises et des pôles de compétitivité.
- La FIN déclare n'avoir pas encore formalisé son besoin en R&D et cherche donc à la fois une direction générale de développement et des nouveaux projets pour lesquels elle espère des collaborations avec le milieu de la recherche, les pôles de compétitivité concernés (Pôle Mer Bretagne et PACA et EMC2) et des financements publics.
- Plusieurs PME d'importance sont d'ores et déjà prêtes à collaborer sur des projets communs.
- Les Conseils Régionaux ont tout intérêt à collaborer pour mutualiser les coûts d'investissement nécessaires aux recherches et favoriser ainsi l'engagement de l'Etat et de l'union européenne.

Description du programme

Ce programme interrégional de soutien à l'innovation industrielle, résolument orienté vers l'éco-conception se décline en 5 actions :

- **Action 1 (pilote) : développement d'un logiciel d'éco-conception dédié au maritime**
- **Action 2 : financer des travaux de recherche**
- **Action 3 : lancer des appels à projets pour le développement de produits nautique éco-conçus**
- **Action 4 : accélérer le développement des bio-composites pour la construction nautique**

Dans une logique de développement durable, le Réseau Nautique Atlantique pourrait prendre contact avec des représentants de **féderations d'usagers (UNAN, FNPPSFF, Surfrider Foundation...)** afin de les associer dès le départ à la réflexion sur de nouveaux supports éco-conçus. Cette démarche permettrait de prolonger la chaîne de valeur jusqu'à son terme et de faire régulièrement remonter des informations par nature diffuses dans les territoires pour nourrir analyses et études.

Une extension vers les partenaires européens de l'Espace Atlantique, notamment ceux qui participent au **projet NEA2**, piloté par le Conseil régional de Bretagne, permettrait de créer des passerelles collaboratives et de se tenir mutuellement informés des différentes actions menées dans le domaine nautique sur la façade atlantique européenne. Une des missions du RNA pourrait ainsi consister à identifier au sein des programmes Interreg, ceux qui traitent du nautisme.

A l'échelle plus limitée de la Manche, les partenaires du projet CAMIS (Channel Arc Manche Integrated Strategy), travaillent dans une dynamique de cluster intégrant le nautisme. Ils réalisent par exemple une base de données sur les acteurs et leurs projets liés au nautisme, en vue de constituer un cluster nautique transmanche.

Coordination du programme

La mission du Réseau Nautique Atlantique consisterait à coordonner ces actions en s'adossant aux acteurs majeurs des différents domaines. Il mobiliserait et gérerait les financements attribués à ce programme en systématisant les appels à projets.

Un comité de pilotage composé des acteurs qui le souhaitent (par exemple la cellule de coordination du RNA associée à un acteur habituellement relais des pôles de compétitivité) serait habilité à sélectionner les projets pouvant bénéficier d'aides à l'innovation. Il s'appuierait sur le réseau des technopoles de la façade atlantique française, mais aussi sur des réseaux comme le **Cluster « Nautisme en Morbihan »**, **le pôle nautique La Rochelle/Rochefort**, **EcoNav...** pour relayer ses actions, trouver des collaborateurs ou des chantiers pilotes et mener des actions pédagogiques sur le thème de l'éco-conception.

“ Un comité de pilotage serait habilité à sélectionner les projets pouvant bénéficier d'aides à l'innovation ”

FICHE ACTION 1***ACTION PILOTE de l'axe Innovation :
le développement d'un logiciel
d'éco-conception dédié au
nautisme***

L'action pilote retenue pour l'axe Innovation est la mise au point d'un logiciel d'éco-conception pour le nautisme. Cette action est la première étape logique du lancement d'un programme de R&D dans ce domaine. Elle correspond également à la première étape de travail des chantiers pour la construction d'un bateau : le bureau d'étude, lieu d'élaboration des futurs projets.

RESUME DE L'ACTION

Cette action consiste à mettre au point avec les acteurs de la filière industrielle nautique, un outil commun d'éco-conception spécialement conçu pour le nautisme.

FINALITES

- mesurer précisément les impacts environnementaux liés au cycle de vie d'un bateau et de ses équipements
- optimiser les coûts de construction (énergie, matériaux)
- lancer une véritable dynamique pour la production de supports nautiques éco-conçus
- améliorer les conditions de travail des salariés

DESCRIPTION

Cet outil se compose d'une base de données génériques (matériaux de base, énergie, transport...) et spécifiques (liées à l'activité de la filière) et d'un logiciel d'aide à la réduction des impacts environnementaux.

La base de données spécifiques est constituée lors d'une première enquête de terrain auprès des entreprises, mais elle se complète par la suite grâce à leur participation régulière et collaborative. La base d'informations ainsi constituée est donc unique ; le suivi de son développement et sa maîtrise dans le temps sont essentiels. Elle est la véritable valeur ajoutée de l'outil d'éco-conception.

Un projet de logiciel d'éco-conception pour le nautisme est déjà en cours de réalisation à l'**Université de Bretagne Sud (projet Cap Vert)**, mais un manque de financement freine encore son développement.

La FIN travaille également à la **mise au point du cahier des charges d'un tel outil**. Des rapprochements entre ces projets sont donc à envisager dans le cadre d'une collaboration interrégionale via le Réseau Nautique Atlantique.

DEROULEMENT

Etape 1 : accompagnement d'un premier groupe d'acteurs essentiels au démarrage du projet.

- organisation d'une première réunion avec présentation des projets similaires réalisés ou en cours
- analyse de la configuration globale des collaborations entre les acteurs interrégionaux, pour préciser ensemble le projet
- création d'un comité de pilotage pour cette action

Etape 2 : spécification des besoins des industriels et rédaction par ces acteurs d'un cahier des charges bien adapté à la profession, puis choix définitif du prestataire

Etape 3 : favoriser une stratégie commune de développement du projet sur le terrain en identifiant des entreprises volontaires pour expérimenter l'outil et fournir des données complètes et régulières

Etape 4 : réalisation de l'outil par le prestataire et mise en place de la plate-forme collaborative pour la collecte et l'intégration régulière des données spécifiques au nautisme

Etape 5 : mise en place de sessions de formation à l'outil et à l'éco-conception en général

Etape 6 : mise en place d'un outil d'évaluation des apports concrets du logiciel d'éco-conception pour les entreprises nautiques et diffusion des résultats

Cette action conduirait à un système de normalisation et de reconnaissance des produits éco-conçus dont les entreprises pourraient se prévaloir auprès de leur clientèle.

Cette phase de normalisation des produits « éco » s'achèverait par la mise en place d'un système de certification permettant de définir un écolabel spécifique à l'industrie nautique.

ACTEURS POTENTIELS

L'équipe du projet Cap Vert, porté par l'Université de Bretagne Sud

Les contours du projet sont déjà bien définis, mais il manque essentiellement des financements et des chantiers volontaires pour compléter la base de données destinée aux entreprises nautiques.

Cap Vert est un projet labellisé par le **Pôle Mer Bretagne**, mais l'éco-conception, particulièrement concernant les matériaux composites, les résines et les techniques de collage est une forte préoccupation du **Pôle EMC2**. La signature prochaine d'un accord de collaboration entre le Pôle Mer Bretagne et **Atlanpole** témoigne du potentiel collaboratif de ce projet et de ses chances d'aboutir dans le cadre d'une coopération interrégionale.

Les entreprises ayant travaillé sur des logiciels similaires pour l'industrie navale ou la course au large regroupent des spécialistes de l'Analyse de Cycle de Vie dotés d'une grande expérience dans le secteur de l'éco-conception appliquée à la construction de bateaux. Ils mériteraient d'être consultés lors d'un appel d'offre pour adapter un outil d'éco-conception aux spécificités du nautisme.

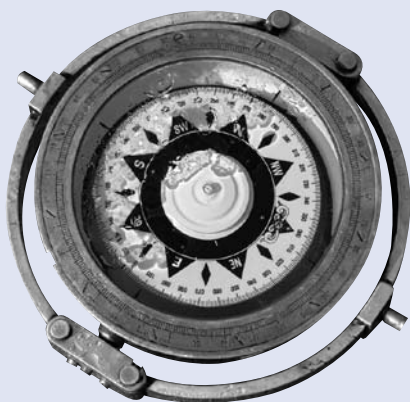
La collaboration avec quelques chantiers volontaires permettrait de compléter efficacement la base de données.

Pour compléter cette synergie, la participation du **CRITT Matériaux** et du **CRAIN** à La Rochelle et Rochefort, paraît incontournable sur le domaine des matériaux, de l'énergie à bord et de la motorisation.

La FIN, du fait qu'elle travaille sur l'élaboration d'un cahier des charges pour un logiciel d'éco-conception, serait un acteur précieux pour cette action.

Enfin, le **Cluster « Nautisme en Morbihan »** fédère de nombreux acteurs qui pourraient collaborer à la collecte de données.

FICHE ACTION 2

Financer des travaux de recherche**RESUME DE L'ACTION**

Il s'agit de favoriser le financement de thèses sur un sujet précis : l'éco-conception dans le nautisme.

FINALITES

- fournir des bases de travail concrètes à la recherche appliquée et permettre ainsi le développement de produits et supports nautiques éco-innovants
- favoriser le lien entre les centres de recherche et renforcer ainsi la collaboration interrégionale
- créer la base conceptuelle de nouveaux outils de formation pour permettre à la filière de préparer l'intégration des nouveaux matériaux et nouvelles technologies

DESCRIPTION

Cette action part du constat que pour impulser un programme interrégional de soutien à l'innovation industrielle, il est nécessaire d'investir dans la matière grise afin d'établir les liens nécessaires entre recherche et application industrielle.

L'enjeu est de se maintenir en pole position dans le domaine du nautisme vert, de favoriser le plus possible l'innovation dans ce secteur pour fournir une longueur d'avance aux PME / TPE de l'Atlantique sur les marchés nationaux et internationaux.

Financer des thèses permettra de combler les lacunes actuelles liées à l'éco-conception des supports, produits et équipements nautiques.

Ces thèses peuvent être considérées comme le premier maillon de la chaîne de valeur qui aboutira à la mise sur le marché de produits écologiques de grande qualité.

Le principal dispositif permettant le financement de thèses sur ces sujets en impliquant directement les entreprises est la bourse CIFRE : (Conventions industrielles de formation par la recherche). Une subvention de l'Etat (ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche) est attribuée à une entreprise de droit français qui embauche un doctorant (et complète son salaire sur ses fonds propres) sur un sujet défini en collaboration avec un laboratoire de recherche public. La mise en œuvre revient à l'Association nationale de la recherche et de la technologie (ANRT), c'est auprès d'elle que se font les démarches pour l'obtention d'une bourse CIFRE.

La seconde voie est le fléchage par les Conseils régionaux de leurs co-financements de thèses sur un sujet relatif au nautisme. Les sujets de thèses « fléchés » pourraient ainsi être : les biomatériaux, la motorisation, les économies d'énergie, les peintures, les traitements, les gréments, l'accastillage...

DEROULEMENT

Etape 1 : mise en place d'un comité de pilotage pour cette action et proposition des sujets de thèse à financer sur l'ensemble de la façade atlantique, au sein des laboratoires susceptibles de les accueillir

Etape 2 : présentation des sujets retenus aux Conseils Régionaux et à l'ANRT et montage des dossiers de financements correspondants

Etape 3 : suivi et communication de l'avancement des thèses par publication de bulletins réguliers

Etape 4 : valorisation des thèses

ACTEURS POTENTIELS

L'Université de Bretagne Sud, l'Université de Bretagne Occidentale et l'Ecole Centrale de Nantes pourraient collaborer grâce à leurs laboratoires respectifs.

Les entreprises volontaires associées au RNA pourraient préciser la liste de thèses essentielles à financer en fonction de leurs besoins.

Le comité de pilotage de cette action pourrait rassembler entre autres le Pôle Mer Bretagne, le Pôle EMC2, Atlanpole, le technopole de Lorient, les centres de recherches (CRITT, universités...) et les CRRDT (Comités Consultatifs Régionaux pour la Recherche et le Développement Technologique).

FICHE ACTION 3**Lancer des appels à projets
pour le développement
de produits nautiques
éco-conçus****RESUME DE L'ACTION**

Lancement d'appels à projets pour le développement de produits et d'équipements nautiques éco-innovants : surface (peintures, entretien...), accastillage, équipement, énergie, motorisation...

FINALITES

- Mettre au point une large gamme de produits nautiques verts pour développer et occuper un nouveau marché
- Créer une chaîne de valeur et d'acteurs fonctionnelle et innovante, allant de la recherche au marché
- Renforcer l'image écologique de la façade atlantique

DESCRIPTION

Cette action, qui favorise la recherche appliquée, pourrait faire suite à l'action 2 : elle consisterait à mettre en pratique des travaux de recherche fondamentale.

Le projet consiste à aider les entreprises, en association avec des centres de recherches et via les pôles de compétitivité associés, à développer ou améliorer des produits verts de type « consommables » ou équipements éco-conçus : accastillage, aménagement intérieur, peintures et traitements divers, produits d'entretien, énergies renouvelables à bord, motorisation...

Il serait par exemple possible de finaliser la conception d'une peinture antifouling biodégradable, de développer un outil électronique de gestion fine de l'énergie à bord ou encore de mettre au point un contreplaqué marine 100 % écologique pour des coques, ponts ou aménagements intérieurs. Ce dernier n'utiliserait pour sa fabrication que des bois de pays modifiés thermiquement (BMT) et des époxy bio-sourcées.

L'aide au développement de ces nouveaux produits sera attribuée suite à un appel à projets. Chaque entreprise retenue bénéficiera d'un accompagnement pour le dépôt de son brevet et d'une aide à l'exportation qui lui permettra de présenter son produit sur les salons internationaux.

DEROULEMENT DE L'ACTION

Etape 1 : organisation des réunions des principaux acteurs et établissement du comité de pilotage

Etape 2 : lancement de l'appel à projets « produits nautiques éco-conçus »

Etape 3 : sélection des projets

Etape 4 : mise en place d'un suivi des projets

Etape 5 : accompagnement des entreprises pour la mise sur le marché des produits (communication, salons...)

ACTEURS POTENTIELS

Le **CRITT matériaux** et le **CRAIN**, centres de recherche du pôle nautique La Rochelle/Rochefort sont investis dans la recherche appliquée pour le nautisme.

Les principales structures de la recherche associées au programme interrégional d'aide à l'innovation pourraient faire partie de ce comité de pilotage. Les fédérations d'utilisateurs et les réseaux pourraient aussi être associés à la prise de décision sur les appels à projets.

Les PME qui travaillent déjà sur de tels produits (peinture antifouling...) ou les ont déjà développés (hydrogénérateur...) pourraient répondre aux appels à projets.

Durant l'année 2010, le **Conseil Régional de Poitou-Charentes**, s'inscrivant dans la dynamique préconisée par les **CESER de l'Atlantique**, a lancé un appel à projets : « bateaux et développement durable » afin d'accompagner des projets éco-innovants permettant de réduire l'impact de l'industrie nautique au niveau de la conception, de la production et de la fin de vie des bateaux et des éléments qui les composent. Certains des projets sélectionnés pourraient être reconsidérés dans une perspective interrégionale.

FICHE ACTION 4

Accélérer le développement des bio-composites pour la construction nautique



RESUME DE L'ACTION

Cette action 4 vise à accélérer le développement des bio-composites pour aboutir, à terme, à la production industrielle de matériaux bio-composites fiables et pouvant être utilisés par l'ensemble des chantiers nautiques de la façade atlantique.

OBJECTIFS

- lever les freins identifiés dans des projets de recherche avancés sur le développement des bio-composites (Université de Bretagne Sud, mais aussi par le CRITT Matériaux de Rochefort)
- produire un matériau bio-composite prioritairement à disposition des acteurs du nautisme des trois régions engagées pour une durée à déterminer
- produire des coques en bio-composite pour des bateaux de plus en plus long
- poursuivre sur le long terme la coopération entre des centres de recherche, les pôles de compétitivité associés et les technopoles
- s'inscrire à travers les acteurs, particulièrement EMC2, dans une logique trans-filière particulièrement profitable pour le nautisme en se rapprochant de l'aéronautique, de l'automobile et de la navale pour mutualiser les coûts de développement

DESCRIPTION

Aujourd'hui, 90 % des coques de bateaux de plaisance sont en composites, des matériaux performants et pérennes, mais totalement issus de la pétrochimie, gourmands en énergie, polluant à l'utilisation (sauf technologies récentes) et très difficiles à recycler.

Les bio-composites sont issus à 98 % du végétal (fibres végétales et résines bio-sourcées), ils sont bio-compostables en fin de vie (compostables une fois broyés). L'impact environnemental tout au long du cycle de vie de produits à base de bio-composites serait donc considérablement réduit et des bateaux réellement « verts » pourraient être mis sur le marché.

Remarque : une opportunité de développement pour la filière agricole des régions atlantiques françaises réside dans le fait que les bio-composites sont constitués de résines bio-sourcées et de fibres végétales (lin, chanvre, orties...) qu'il faudrait produire en grande quantité.

Cette avancée technologique majeure permettrait de mettre à disposition des PME/TPE du littoral atlantique un matériau performant et innovant à partir duquel elles pourraient développer de nouveaux produits et régler l'un des principaux problèmes lié au développement de supports nautiques écologiques : l'impact induit par les composites depuis leur fabrication jusqu'à leur fin de vie.

Aujourd'hui, le temps de recherche avant la production d'un matériau réellement fiable est estimé entre 5 et 10 ans, selon les moyens accordés. Il s'agit donc d'aider la recherche sur les bio-composites en général, et en particulier les recherches menées par l'Université de Bretagne Sud, mais aussi par le CRITT Matériaux de Rochefort, en associant des financements interrégionaux, nationaux, européens et des collaborations via les pôles de compétitivité, à d'autres filières industrielles. En effet, l'industrie nautique n'est pas la seule à attendre beaucoup des bio-composites : l'aéronautique, l'automobile par exemple, sont favorables à l'apparition d'un matériau qui leur permettrait de réduire significativement leurs impacts environnementaux. Le design d'ameublement, l'habitat aussi peuvent utiliser des bio-composites à haute performance.

En favorisant les recherches puis la production de ce matériau, les Conseils Régionaux favorisent également la création d'un produit commercial au potentiel international.

Dans un premier temps, la production devrait se concentrer sur des petites unités de moins de 7 mètres, ce qui est en phase avec le développement annoncé des Day Boat et de la randonnée nautique le long des côtes.

En attendant le passage aux bio-composites, il est nécessaire de gérer la fin de vie des bateaux en composites classiques. Plusieurs partenaires du pôle nautique La Rochelle/Rochefort se sont associés pour créer un centre de recyclage des broyats de composites, ce qui représente une innovation majeure dans la mesure où une partie de ces broyats peut être utilisée dans un nouveau cycle de vie. Cette technique en est encore au stade expérimental, mais s'annonce très prometteuse.

DEROULEMENT DE L'ACTION

Etape 1 :

- réunion des acteurs concernés (chercheurs, industriels, financeurs) pour une présentation de l'état d'avancement des recherches au niveau interrégional : objectifs, perspectives, collaborations attendues
- collecte des avis et propositions
- étude des questions de propriété industrielle et de brevet

Etape 2 : réunion d'un comité de projet et définition des coûts, établissement du calendrier opérationnel pour la production industrielle d'un matériau bio-composite qui réponde aux exigences de la plaisance

Etape 3 : validation de principe des financeurs (Région, Etat, partenaires privés...) sur le montage global

Etape 4 : mise en place de la collaboration interrégionale entre les différents centres de recherche, mise en place éventuelle d'un consortium...

Etape 5 : essais et prototypes

Etape 6 : opération de communication sur les salons internationaux

Etape 7 : production de la première coque en bio-composite sur un voilier de moins de 7 mètres

Etape 8 : production industrielle du matériau et équipement d'un voilier de plus de 15 mètres

ACTEURS POTENTIELS

L'Université de Bretagne Sud développe le projet NavEcoMat, qui vise justement à la production d'un matériau bio-composite haute performance pour le nautisme. Ce projet est mené avec plusieurs partenaires industriels et labellisé par le Pôle Mer Bretagne. Il se développe progressivement, mais pourrait être accéléré si on lui accordait plus de moyens et qu'on étendait le champ des collaborations scientifiques et industrielles.

Le CRITT Matériaux de Rochefort travaille également à l'intégration de fibres végétales dans des résines à faible impact environnemental.

D'autres acteurs pourraient apporter leur concours :

- **Atlanpole et le technopole de Lorient**
- Les deux pôles de compétitivité associés : **Pôle Mer Bretagne et EMC2** (mise en relation avec les autres filières travaillant sur ces sujets)
- **ID Composites**, (centre de recherche à St Brieuc), travaille également dans ce domaine-
- Des représentants d'autres filières industrielles : par exemple le **pôle ID4car** (filière automobile)
- **Un représentant de la filière agricole** (filière lin en Poitou-Charentes)
- Le réseau **APER** (Association pour une Plaisance Eco-Responsable) de la **FIN** (déconstruction des BPHU – Bateaux de Plaisance Hors d'Usage)

3.2) Mise en œuvre de l'axe Coopération

soutenir la structure et le développement des entreprises de l'industrie nautique par la coopération interrégionale

3.2.1) Préciser collectivement les besoins de la filière et les objectifs du RNA pour l'axe Coopération

Six besoins identifiés :

- Information régulière sur l'évolution sociologique des pratiques et les tendances des marchés nationaux et internationaux
- Développement et meilleure connaissance des soutiens et services aux entreprises
- Décloisonnement de la filière, partage des informations et mutualisation des services
- Amélioration de la visibilité de l'excellence atlantique et renforcement de la diffusion des nouvelles technologies dans les régions atlantiques
- Anticipation des besoins humains et adaptation de l'offre de formation aux évolutions pour maintenir un savoir-faire atlantique
- Accompagnement et renforcement de la compétitivité des TPE et PME du secteur nautique

“ Mieux identifier les offres de service et les conditions pour en bénéficier ”

Quatre grands objectifs de travail retenus :

A partir des besoins identifiés, quatre objectifs de travail ont été définis.

Objectif 1 : favoriser la mise en réseau, la diffusion et l'amélioration des soutiens et services aux entreprises dans une perspective de coopération interrégionale

L'amélioration des aides et services proposés aux entreprises nautiques sur la façade atlantique permettrait de mieux identifier ces offres et les conditions pour pouvoir en bénéficier. Ce dispositif permettrait aussi de coopérer pour affiner, renforcer ou renouveler ces offres en fonction des besoins de la filière.

Objectif 2 : mettre en place des outils d'étude et d'analyse des évolutions sociologiques des pratiques et du marché

Il s'agit de développer et de diffuser une veille sectorielle collaborative dans les régions atlantiques pour produire et diffuser des rapports réguliers sur les évolutions sociologiques de la pratique et des études de marché bien ciblées.

Objectif 3 : adapter l'offre de formation aux enjeux et besoins de la filière

En renforçant la concertation et l'anticipation pour répondre aux évolutions de la filière et des métiers, il s'agit d'examiner les possibilités de mutualisation de l'offre de formation dans les trois régions, en envisageant par exemple le développement d'une « GPEC » territoriale à l'échelle de la façade.

Objectif 4 : renforcer la position française atlantique à l'international et saisir de nouvelles parts de marché

L'objectif est de faciliter l'accès des plus petites entreprises aux principaux salons nautiques mondiaux, afin de leur ouvrir un accès aux marchés internationaux et saisir de nouvelles parts de marché.

3-2-2) Une première action pilote et trois actions complémentaires pour optimiser la structuration et le développement des entreprises de l'industrie nautique (Cf fiches actions suivantes)

FICHE ACTION 5

ACTION PILOTE de l'axe Coopération : création d'un Extranet « Nautisme en Atlantique »



RESUME DE L'ACTION

Cette action pilote consiste à créer un Extranet qui serait un outil de collecte et de diffusion d'informations ciblées, au service des acteurs de la filière nautique. Des journées thématiques d'informations viendraient en complément de cet outil, afin de matérialiser les rencontres entre acteurs.

FINALITES

- Répondre à la carence d'informations en termes d'analyses sociologiques des pratiques et d'études de marché (nationales et internationales)
- Aider au repérage des aides et des dispositifs disponibles pour les entreprises sur l'ensemble de la façade
- Mettre en place une veille de l'actualité économique et sociale de la filière nautique atlantique
- Faciliter et généraliser l'accessibilité à ces informations
- Aiguiller vers les différents services, aides, conseils aux entreprises

DESCRIPTION

- **Un Extranet** contenant :
 - une base documentaire (actualités de la filière, rapports, études...)
 - un forum d'échanges
 - une lettre d'information téléchargeable sur le site
 - un moteur de recherche avec accès direct à une information sélectionnée pour sa pertinence dans le site ou sur des sites partenaires
 - un espace collaboratif pour collecter une information récente et émergeant de différents territoires
- **Des journées thématiques** (modes de propulsion, éco-matériaux, météorologie et innovation, gestion de l'énergie à bord, éco-conception, etc...) **pourront être organisées** dans chacune des régions atlantiques avec les partenaires du RNA pour diffuser de l'information, mais aussi provoquer contacts et rencontres, pour fédérer les membres du Réseau et contribuer à créer un esprit de filière.

Il faudra veiller à associer dès le départ l'ensemble des acteurs proposant des services similaires. Les objectifs du Réseau Nautique Atlantique sont : rassembler, mettre en valeur et clarifier.

DEROULEMENT

Etape 1 : Organisation de réunions de concertation avec les acteurs identifiés (inventaire des dispositifs existants, compétences, actions en cours...) et mise en place d'un comité de pilotage

Etape 2 : Etablissement des besoins en termes d'études sociologiques et de marché par ordre de priorité. Définition des cahiers des charges de ces travaux

Etape 3 : Identification de la structure de portage du projet

Etape 4 : Identification et sollicitation d'une équipe de correspondants permanents pour la production régulière de supports d'information

Etape 5 : Elaboration de l'Extranet (cahier des charges, choix du développeur...) puis mise en ligne des éléments inventoriés et intégration des liens vers les sites partenaires

Etape 6 : Mise en place de la première journée thématique du Réseau Nautique Atlantique

Etape 7 : Promotion de l'outil Extranet auprès des acteurs en s'appuyant sur les structures et réseaux locaux, départementaux ou régionaux...

ACTEURS POTENTIELS

- **L'Agence Economique de Bretagne**, en association avec Nautisme en Finistère et Nautisme en Bretagne, a lancé le « Portail Bretagne Infos Nautisme » qui propose un observatoire partagé des pratiques nautiques. Cet outil pourrait inspirer le projet d'Extranet du RNA.
- **Le Cluster « Nautisme en Morbihan »** dispose déjà d'une information riche et fournie et d'un rapport régulier d'expériences de terrain.
- **La FIN** met régulièrement à jour de nombreuses informations sur la filière (résultats économiques, aides et services aux entreprises...). Une analyse des marchés internationaux est en cours.
- **Eurolarge Innovation** organise des journées thématiques sur l'innovation technologique et pourrait s'associer à l'élaboration de journées de ce type à une plus grande échelle.
- **Le réseau EcoNav** très présent dans l'Ouest, organise également des journées thématiques sur le thème de l'éconavigation (éco-conception, bonnes pratiques etc...). Il dispose d'un site Internet fourni et d'une lettre d'informations mensuelle témoignant d'une bonne connaissance des projets et des acteurs dans le domaine de l'éco-conception appliqué au nautisme.
- **Le pôle nautique La Rochelle/Rochefort** rassemble plusieurs acteurs du nautisme, en particulier des chantiers qui ont affirmé leur souhait de fonctionner en réseau et de partager des informations. Un dispositif intègre déjà des experts de la FIN et les chambres consulaires afin de fournir des réponses aux entreprises. Des centres de recherches appliquées comme le CRAIN ou le CRITT Matériaux, peuvent régulièrement fournir des informations, c'est aussi le cas des PME exportatrices qui peuvent collaborer à une meilleure connaissance du marché international.
- **Les pôles de Compétitivité (EMC2, Pôle Mer Bretagne ...), les technopoles, les Chambres de Commerce et d'Industrie, les Chambres de Métiers et de l'Artisanat** et l'ensemble des acteurs qui au contact des entreprises, des centres de recherches, peuvent fournir des informations ponctuelles ou permanentes.

FICHE ACTION 6

Lancer une première étude de marché sur le nautisme à l'échelle de la façade atlantique



RESUME DE L'ACTION

Cette action consiste à lancer une étude de marché à l'échelle de la façade atlantique afin de **mieux mesurer les attentes et les opinions des différentes clientèles du nautisme**. Cette étude de marché concernerait le nautisme dans son ensemble (évolution des pratiques en termes de type de support, de rapport à la propriété ou à la location, de pouvoir d'achat...) et comprendrait **un volet spécifique sur des produits nautiques éco-conçus** (supports et équipements tels que la production d'énergie, l'accastillage, les revêtements, gréement...)

FINALITES

- Permettre aux entreprises et partenaires publics de mieux apprécier le marché dans sa globalité à court, moyen et long terme
- Analyser les divers attentes en termes de produits ou supports
- Mesurer les freins ou les blocages qui ralentiraient le développement de ces produits
- Permettre aux entreprises de sonder les attentes en termes de produits nautiques éco-conçus
- Donner des orientations plus précises aux centres de recherches et organismes impliqués dans la R&D et renforcer la cohérence de la chaîne de valeur allant de la recherche au marché

DESCRIPTION

Une étude de marché sur le nautisme le long de la façade atlantique répond aux attentes exprimées par les entreprises auditionnées (chantiers, équipementiers).

Concernant le volet « nautisme vert », si le Réseau Nautique Atlantique lance une dynamique interrégionale pour l'éco-conception et la production de produits et d'équipements plus écologiques pour le nautisme, **il est fondamental que les partenaires privés et publics engagés dans cette dynamique puissent mesurer le marché et les opportunités potentielles réelles qui s'offrent à eux dans ce domaine**. C'est pourquoi ce volet « éco » de l'étude de marché paraît incontournable et se présente comme l'une des premières actions à mettre en place dans le cadre du Réseau Nautique Atlantique.

Mais ce volet particulier de l'étude de marché n'aurait pas pour seule ambition de mesurer la clientèle potentielle du nautisme « vert », **elle souhaite également sonder en profondeur les attentes, les doutes et les freins** qui sont liés au développement de ces nouveaux produits, afin de pouvoir construire des stratégies adaptées.

Notons par exemple aujourd'hui un manque de lisibilité concernant les produits « verts » existants et un jeu sur les appellations, les écolabels auto-attribués et le marketing vert. Comment être certain qu'un produit est réellement écologique ? **Cette situation peut**

engendrer perplexité et confusion chez les clients et dessert les entreprises qui font de réels efforts. Or, il paraît fondamental qu'en bout de chaîne, le consommateur identifie les produits dont l'impact environnemental est réellement moindre.

Faut-il pour cela développer un système de certification permettant d'éco-labelliser les produits nautiques verts ? C'est peut-être l'une des questions à laquelle cette étude pourrait apporter des éléments de réponse.

La chaîne de valeur d'un futur nautisme « vert », allant de la recherche fondamentale au marché et concernant l'ensemble des produits et services permettant la construction et la commercialisation d'un futur bateau « écologique », a besoin pour se concrétiser de s'appuyer sur des données fiables et qu'une telle étude pourrait lui apporter.

De plus, cette étude pourrait contribuer à décloisonner la filière et à renforcer les liens entre le secteur industriel et les fédérations d'usagers, de ports et les réseaux associés. Dans le cadre du Réseau Nautique Atlantique, ces acteurs pourraient être mobilisés pour contribuer à la réalisation de cette étude auprès de leurs adhérents. Avec l'aide des acteurs du projet NEA2, les partenaires du projet CAMIS (Channel Arc Manche Integrated Strategy) et la Fédération Européenne des Industries Nautiques, cette enquête pourrait être élargie à la façade atlantique européenne et la Manche. Avec l'aide de la FIN, cette enquête pourrait être prolongée dans les autres régions maritimes de France.

DEROULEMENT

Étape 1 : Organisation de réunions de concertation avec les acteurs identifiés, et mise en place d'un comité de pilotage

Étape 2 : Définition du cahier des charges de cette étude

Étape 3 : Identification de la structure de portage du projet

Étape 4 : Mobilisation des partenaires et réseaux pour la diffusion de documents d'enquête d'opinion et étude d'une éventuelle extension à d'autres pays de la façade

Étape 5 : Lancement officiel de l'étude de marché

Étape 6 : Analyse des résultats de l'étude avec la collaboration des partenaires du réseau

Étape 7 : Publication des résultats de l'étude sur l'extranet « Nautisme en Atlantique »

ACTEURS POTENTIELS

- **Le Cluster « Nautisme en Morbihan »** mobilise de nombreux acteurs sur l'ensemble de la filière et dispose déjà d'une information riche et fournie, pouvant contribuer à cette étude.
- **La FIN** met régulièrement à jour de nombreuses informations sur la filière.
- **Le réseau EcoNav** mobilise une centaine d'adhérents professionnels sur tous les métiers de la filière et possède une grande capacité de diffusion de l'information.
- **Le pôle nautique La Rochelle/Rochefort** rassemble un important réseau, allant de la recherche aux chantiers, en passant par les ports et les écoles de voiles et potentiellement mobilisable dans le cadre d'une étude de marché.
- **Les fédérations d'usagers (UNAN, FNPPSF...) et de ports (APPB, APPA...)** sont déjà bien avancées sur la question de la réduction des impacts environnementaux et peuvent mobiliser leurs adhérents afin qu'ils participent à cette étude.

FICHE ACTION 7

Construire une GPEC interrégionale**RESUME DE L'ACTION**

L'action consiste à mettre en place un outil de type GPEC (Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences), dans les entreprises nautiques et à l'échelle de la façade atlantique.

Il s'agit d'un outil d'analyse des besoins des entreprises de la filière concernant la gestion coordonnée de l'ensemble des problématiques liées à la formation et en cohérence avec les compétences existant dans l'ensemble de ces entreprises.

Cet outil devra être pensé et mis en œuvre en collaboration avec les services concernés des Régions, de la FIN et des Chambres de Métiers et de l'Artisanat.

FINALITES

- formaliser les besoins des entreprises de la façade atlantique
- faciliter l'adaptation et la reconversion de salariés et inscrire les entreprises dans les perspectives d'activité et d'emploi de demain
- communiquer sur les opportunités offertes aux salariés de la façade atlantique
- développer des dispositifs d'aides à l'orientation et au choix de métiers
- mutualiser et / ou concevoir des aides ciblées à la formation, à la gestion des fins de carrière et au transfert de compétences, à la sécurisation des mobilités professionnelles vers les activités innovantes
- développer des dispositifs d'aide à la gestion des mutations au sein des entreprises
- accompagner les chefs d'entreprises dans la construction et le développement de plans de formation qui correspondent à des besoins qu'ils identifient en interne
- développer la concertation entre les acteurs afin de mieux anticiper les évolutions de la filière et ses spécificités
- apporter une aide à la transmission des entreprises

DESCRIPTION

Plusieurs éléments justifient cette mise en place d'une GPEC :

- la **polyvalence des métiers du nautisme** qui impose d'étudier un plan d'élargissement des compétences des salariés
- la **petite taille de la plupart des entreprises** du nautisme, qui explique sans doute l'absence de gestion prévisionnelle
- les **difficultés de recrutement** que peuvent rencontrer les entreprises du secteur nautique

Plus précisément, les faits suivants doivent être anticipés en termes de formations :

- l'évolution des processus de fabrication et des matériaux que connaît depuis quelques années la filière a des répercussions sur les métiers
- le renouvellement du personnel dirigeant (l'âge moyen des chefs d'entreprises est aujourd'hui de 57 ans)
- la gestion des risques professionnels

Dans la pratique, ce sont généralement les organismes de formation (AFPA, GRETA...) qui sollicitent les entreprises et rarement l'inverse. Or, le savoir-faire technique lié à des technologies onéreuses se trouve très souvent au sein même des grandes entreprises et les organismes de formation ne maîtrisent pas toujours ces procédés. A l'inverse, les petites entreprises ne disposent pas de moyens équivalents en interne et ne trouvent pas forcément l'offre adéquate de formation à l'extérieur, alors qu'elles maîtrisent la transmission des compétences et du savoir-faire.

La proposition de mutualisation de l'offre de formation dans le nautisme à l'échelle des trois régions de la façade atlantique vise à répondre à ces problèmes, particulièrement sur des secteurs très spécialisés et pour les petites entreprises nautiques : **cela concerne surtout les matériaux composites et les techniques de construction**, dont les enjeux sont très importants pour les trois régions, mais aussi l'éco-conception, au niveau des bureaux d'étude et des entreprises.

L'outil Extranet faisant l'objet de la fiche action 5 serait particulièrement bien adapté à la veille sur l'évolution des emplois et pourrait permettre aussi la mise en relation de chef d'entreprises et de demandeurs d'emplois.

La mise en œuvre d'une GPEC interrégionale suppose également un minimum de visibilité sur les évolutions structurelles et conjoncturelles du secteur ce qui rejoint le travail d'analyse et d'étude proposé dans l'action 6 de l'axe Coopération.

ACTEURS POTENTIELS

- **Les trois Conseils Régionaux** via leurs services dédiés à la formation et à travers les COT (Contrats d'Objectifs Territoriaux) sont des acteurs majeurs
- **La FIN** en tant que fédération professionnelle est très impliquée dans la formation, elle a par exemple développé un programme pour faciliter la transmission de l'expérience et du savoir-faire à la nouvelle génération de dirigeants ou d'ouvriers qualifiés, des apprentissages et des formations professionnelles encadrés par des seniors.
- **Les Chambres Régionales de Métiers et de l'Artisanat** : il s'agira de profiter de l'expérience bretonne dans le cadre du « Plan Nautisme » qui est un exemple à développer à l'échelle interrégionale.
- **Les opérateurs AFPA** (Association de Formation Professionnelle pour Adultes) et **GRETA** (Groupement Régional d'Etablissement Technique pour Adultes) couvrent l'essentiel des métiers du nautisme dans les trois régions.

Pour les demandeurs d'emploi ou adultes qui veulent se reconvertir, la FIN a agréé 18 centres (GRETA, AFPA,...) qui délivrent selon les besoins de la profession, des CQP (Certificats de Qualification Professionnelle) dans de nombreux domaines. Une dizaine de ces centres se trouvent sur la façade atlantique.

Les universités et les écoles supérieures sont également à impliquer dans la mise en place d'une GPEC.

DEROULEMENT

Etape 1 : • identification des différents acteurs qui seraient associés au développement de la GPEC.

- Réunion et établissement du comité de pilotage de cette action.

Etape 2 : évaluation par le comité de pilotage du niveau quantitatif et qualitatif de l'offre de formation actuelle et du soutien au PME/TPE, à l'échelle des trois régions

Etape 3 : développement d'un plan d'adaptation de l'offre de formation aux besoins de la filière industrielle afin de la répartir de manière équilibrée sur la façade atlantique

Etape 4 : en fonction des résultats du plan d'adaptation à l'offre de formation, envisager le développement des formations spécialisées. Cela concerne notamment les domaines suivants :

- les techniques de commercialisation (notamment auprès des PME/TPE)
- les matériaux composites
- l'architecture navale pour former les architectes sur place plutôt qu'à l'étranger
- les services de maintenance, réparation, négoce...
- la gestion des déchets et le recyclage des matériaux issus du nautisme

Etape 5 : étudier l'intégration du nautisme dans l'offre de formation existante autour des métiers de la mer : pêche, ports de plaisance, ports de commerce, marine marchande, aquaculture, construction et réparation navale etc.

Les formations liées au nautisme seraient intégrées dans une vision d'ensemble des activités liées à la mer par la mise en place de passerelles et en favorisant les transitions professionnelles (évolution de carrière, reconversion,...) entre le secteur nautique et les autres secteurs de l'économie maritime.

Mettre en place un stand commun sur les salons internationaux

RESUME DE L'ACTION

Cette action consiste à mettre en œuvre un grand stand mobile qui se déplacerait sur les principaux salons internationaux liés au nautisme pour présenter une sélection de supports nautiques estampillés façade atlantique.

FINALITES

- Ouvrir les débouchés des marchés internationaux aux PME / TPE qui n'y ont pas accès
- Montrer les recherches et les innovations en cours sur la façade atlantique
- Présenter des prototypes
- Séduire de nouveaux clients
- Repérer des talents (recherche, conception...)
- Trouver des investisseurs
- Convaincre des revendeurs
- Faire la promotion de la façade atlantique comme espace nautique d'exception et espace de recherche et d'éco-innovation

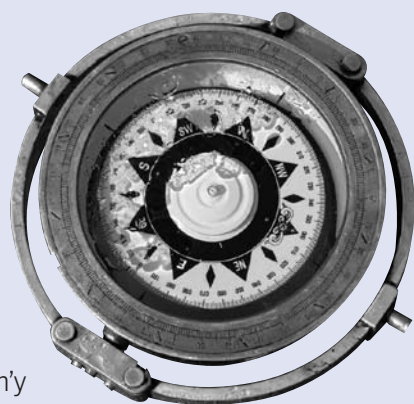
DESCRIPTION

L'industrie nautique française exporte près de 65 % de sa production, mais cela ne concerne qu'une partie des PME les plus importantes. Pour les entreprises plus modestes, les coûts liés à l'exportation restent trop importants.

Si la crise mondiale a affaibli la filière industrielle nautique atlantique, elle lui a également offert une opportunité non négligeable. En effet, dans certains pays (États-Unis, Royaume-Uni, Italie) les principaux concurrents ont connu des chutes impressionnantes. Déjà, des revendeurs étrangers prennent contact avec des sociétés françaises pour trouver des bateaux à vendre ! D'importantes parts de marché sont à prendre. Il faut ajouter à cela des pays où le nautisme est en pleine expansion : Australie, Afrique du Sud, Nouvelle Zélande... Mais aussi des pays émergents, en particulier la Chine, les Emirats Arabes Unis, la Thaïlande... et dans une moindre mesure, l'Inde, le Brésil...

C'est donc pour une bonne part à l'international que se trouvent les principales opportunités ; un nombre plus important de PME/TPE de la façade atlantique pourraient avoir accès à ces marchés si elles étaient aidées, en particulier au niveau de la communication, du marketing et de la présence sur les salons internationaux.

Cette action vise à faire coopérer les acteurs des trois régions pour concevoir et mettre en œuvre un grand stand mobile interrégional qui se déplacerait sur les principaux salons internationaux pour présenter une sélection de supports nautiques développés sur la façade atlantique.



Outre le fait de présenter une sélection de supports (bateaux, planches etc...) et de produits (accastillage divers, peintures...), ce stand serait également un outil de promotion du programme de coopération interrégional pour l'innovation industrielle et l'éco-conception. Il pourrait promouvoir les recherches en cours (bio-composites, résines époxy bio-sourcées...), les prototypes issus de l'éco-conception (Day Boat en bio-composite, voilier autonome en énergie...), les différents produits verts mis au point (antifouling biodégradable, système électronique de gestion de l'énergie à bord, nouvelle génération de panneaux solaires ou d'hydrogénérateurs...), mais aussi les meilleurs produits et services en termes de tourisme nautique sur la façade atlantique et servirait ainsi de vitrine aux différentes régions.

DEROULEMENT

Etape 1 : première réunion et établissement d'un comité de pilotage

Etape 2 : définition de la configuration générale du stand et de son principe de fonctionnement

Etape 3 : sélection des salons et évènements nautiques internationaux auquel le stand collectif pourrait participer

Etape 4 : présentation du projet complet aux financeurs

Etape 5 : lancement des appels à candidatures et identification des premières entreprises participantes

Etape 6 : formation d'une équipe et choix de deux évènements pilotes pour tester la formule (Salons de Düsseldorf et Schengen par exemple)

Etape 7 : analyse des premiers résultats et modifications éventuelles

Etape 8 : lancement de la première « tournée internationale »

ACTEURS POTENTIELS

Le comité de pilotage de cette action pourrait associer des représentants de la **FIN**, quelques **PME aguerries dans le domaine de l'exportation**, des **représentants des PME/TPE concernées**, les **agences de développement international des Régions** et un **représentant d'UBIFRANCE** (actuellement en partenariat avec la FIN).

Ce comité participerait à l'élaboration du projet et fournirait les contacts nécessaires. Il pourrait ensuite, chaque année, sélectionner par un appel à candidatures, les exposants qui seront présents sur le stand interrégional.

Conclusion : miser sur la coopération interrégionale





Conclusion : ***miser sur la coopération interrégionale***

La crise économique, en mettant en lumière les faiblesses structurelles du secteur industriel, le manque de données économiques fiables et d'importantes évolutions sociologiques en cours, interroge actuellement la filière nautique atlantique sur sa capacité et sa volonté à se repositionner sur de nouvelles bases structurelles et à définir des objectifs d'avenir fédérateurs et économiquement porteurs.

Cette capacité repose essentiellement sur l'intégration d'une logique de réseau à même de décloisonner une filière encore trop hétérogène, pour dynamiser la circulation des informations et des idées, renforcer les dispositifs d'accompagnement des entreprises et construire des projets collaboratifs innovants en relation avec les acteurs de la recherche et les partenaires institutionnels.

En effet, ce rapport le montre, la façade atlantique recèle de nombreux acteurs en forte position de complémentarité et dont la réunion à l'échelle interrégionale constituerait un puissant moteur d'innovation et d'investissement pour l'avenir.

Dans ce contexte, l'objectif du Réseau Nautique Atlantique est donc d'accompagner le passage de la filière industrielle nautique atlantique au développement durable, depuis la recherche fondamentale jusqu'à la production et la commercialisation de produits éco-conçus.

Dans la logique d'un développement commercial parallèle à un développement technologique dans l'éco-conception, il s'agit d'être les premiers à mettre sur le marché des bateaux de plus en plus écologiques pour créer de véritables symboles d'innovation et de développement durable : « les bateaux écologiques du futur ».

Cette étude de portée opérationnelle, doit être considérée en complémentarité avec les pratiques et les territoires. En effet, l'ensemble des propositions qu'elle détaille n'a de sens que si ces dernières sont adossées à des analyses approfondies de l'évolution des pratiques en lien avec les territoires atlantiques (bassins de vie, infrastructures portuaires) et en partant des attentes et besoins des différents utilisateurs.

Epilogue : le voilier écologique du futur ?

Ouverture du Nautic de Paris, décembre 2025

Sur l'espace « Green Nautic » du Nautic de Paris, professionnels et grand public se bousculent pour assister à la présentation d'XLBlue, le prototype de bateau 100 % écologique.

Ce voilier a été réalisé par un collectif de chercheurs et d'entreprises issus de la façade atlantique française et dont les innovations ont déjà permis de positionner plusieurs constructeurs comme les leaders incontestés dans le secteur du nautisme vert, actuellement en vogue.

On note d'emblée son élégance et le caractère racé et futuriste de ses lignes. Place a été faite à la lumière et à de larges espaces vitrés. Ce n'est pourtant pas l'apparence d'XLBlue qui est véritablement révolutionnaire, mais plutôt les trésors d'innovation qu'il renferme.

D'abord sa coque, entièrement réalisée en bio-composites intègre des fibres de lin et de basalte qui se combinent à une résine bio-sourcée à 99 %. L'antifouling biodégradable qui la recouvre a été mis au point à partir du mucus d'algue aux propriétés naturellement fongicides... Totalement autonome en énergie, il intègre des panneaux photovoltaïques dernière génération permettant un rendement de 40 %, couplés à une éolienne à axe vertical et un générateur hydroélectrique à haute performance. La gestion de cette énergie à bord est assurée par un système programmable qui régule et optimise la consommation. Bien entendu, l'ensemble du bateau est équipé d'éclairage à led et tout l'électroménager fonctionne selon un système basse consommation qui rend possible un confort identique à celui d'une maison.

Sa propulsion, totalement silencieuse, est assurée par une motorisation à l'hydrogène. Cet hydrogène est produit à bord grâce à un système inédit d'électrolyse de l'hydrogène présent dans les molécules d'eau. L'énergie nécessaire à cette dissociation est fournie par une pile électrique à haut rendement alimenté par toutes les énergies renouvelables produites à bord.

Pour diminuer la consommation d'énergie, un système totalement inédit et jalousement gardé permet à la coque de libérer un film de nano bulles d'air qui, en recouvrant la coque, limite son frottement dans l'eau et améliore considérablement la glisse.

Notons aussi que ses voiles, qui peuvent se manœuvrer automatiquement par commande vocale ou par pilotage automatique, sont réalisées à partir d'un tissu

bio-composite intégrant des cellules photovoltaïques capables de capter le moindre photons et qui fournissent ainsi un complément d'énergie appréciable.

L'ensemble des aménagements intérieurs, comme le pont, ont été réalisés à partir d'un contreplaqué marine particulièrement astucieux combinant une résine bio-sourcée chargée en fibres végétales à des bois de pays modifiés thermiquement, ce qui les rend aussi résistants et imputrescibles que des bois exotiques, aujourd'hui interdits à l'export.

Sa mini-centrale de traitement permet une gestion optimale des eaux noires et des eaux grises produites à bord, même si aujourd'hui, la plupart des plaisanciers n'utilisent que des produits d'entretien écologiques.

Produit d'un intense travail collaboratif entre des entreprises, des pôles de compétitivité et des centres de recherches, XLBlue représente aujourd'hui le savoir-faire de la façade atlantique en matière d'éco-innovation et va entamer, comme une star, une tournée des grands salons nautiques mondiaux où il est très attendu.

Mais d'ores et déjà, les constructeurs qui ont participé à son élaboration reviennent vers leurs bureaux d'étude avec les innovations communes en poche pour développer leurs propres produits et tenter de séduire leur clientèle.

Julian Stone

Glossaire

- AFPA** - Association pour la formation professionnelle des adultes
- APPA** - Association des ports de plaisance de l'Atlantique
- APPB** - Association des ports de plaisance de Bretagne
- APER** - Association pour une Plaisance Eco-Responsable
- ARESE** - Association de recherche et d'études socio-économiques
- ANRT** - Association Nationale de la Recherche et de la Technologie
- BPHU** - Bateaux de plaisance hors d'usage
- CA** - Chiffre d'affaires
- CAMIS** - Channel Arc Manche Integrated Strategy
- CCI** - Chambre de commerce et d'industrie
- CCRRDT** - Comités Consultatifs Régionaux pour la Recherche et le Développement Technologique
- CESER** - Conseil économique, social et environnemental régional
- CFA** - Centre de formation pour adultes
- CIFRE** - Convention Industrielle de Formation par la Recherche
- COT** - Contrat d'objectif territorial
- CRT** - Centre de ressources technologiques
- CRAIN** - Centre de recherche et d'architecture des industries nautiques
- CRITT** - Centre de recherche d'innovation et de transfert technologique
- FIN** - Fédération des industries nautiques
- FFPP** - Fédération française des ports de plaisance
- FFV** - Fédération française de voile
- FNPPSF** - Fédération Nationale des Pêcheurs Plaisanciers et Sportifs de France
- GRETA** - Groupement régional d'établissement technique pour adultes
- GPEC** - Gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences
- ICNN** - Institut pour la certification et la normalisation dans le nautisme
- IUT** - Institut universitaire de technologie
- MEEDDM** - Ministère de l'écologie, énergie, développement durable et de la Mer
- NEA** - Nautisme Espace Atlantique (projet européen Interreg)
- ONG** - Organisation non gouvernementale
- PCRD** - Programme cadre de recherche et développement
- PME** - Petite et moyenne entreprise
- R&D** - Recherche et Développement
- RNA** - Réseau Nautique Atlantique
- SEM** - Société d'économie mixte
- TPE** - Très petite entreprise
- UNAN** - Union Nationale des Associations de Navigateurs



Annexes





Le groupe de travail interrégional des CESER de l'Atlantique :

CESER Bretagne :

- Alain Le Menn (rapporteur de l'étude)
- Thierry Leneveu
- Daniel Roussel
- Jean Hamon
- Fanny Tartarin (conseillère technique)
- Juliette Cristescu (conseillère technique)

CESER Pays de la Loire :

- Christophe Vital (président du groupe de travail)
- Philippe Audic
- Jean-François Balducci
- Fabienne Germain
- Patrick Chedmail
- Bernard Vinsonneau
- Bernard de Castelbajac (directeur)

CESER Poitou-Charentes :

- Philippe Bodet
- Pierre Marx
- Alain Levraut
- Jean-Marie Baguet
- Jean-Claude Delaune
- Claire Houpline (conseillère technique)

Coordination du groupe du travail : Julian Stone, chargé de mission nautisme pour l'ARESE Arc Atlantique

Acteurs associés à la réflexion du groupe de travail

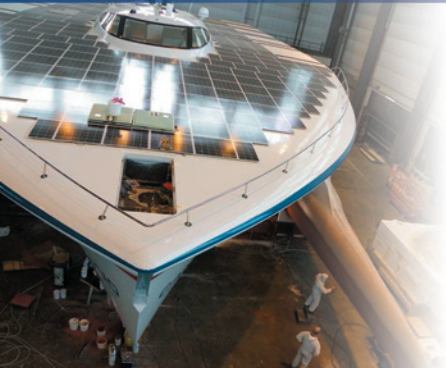
- Bruno Lescher : Directeur des affaires internationale à l'Agence de développement Ouest Atlantique
- Alain Unvoas : Chargé de programme au Service Développement Industriel de la Direction de l'Action Economique au Conseil régional des Pays de la Loire
- Isabelle Thomas : chargé de projet à Atlanpole et correspondante au Pôle EMC2
- Jean-Pierre Builles : responsable formation nautisme à l'AFPA

Les personnes auditionnées

Le groupe de travail des CESER de l'Atlantique tient à remercier pour la qualité de leur participation :

- François Arbellot-Repaire : Directeur-Adjoint de Nautisme en Finistère, coordinateur du projet Interreg Nautisme en Atlantique (NEA) :
- Guillaume Arnauld des Lions : directeur de la FIN Ouest et coordinateur du groupe de travail Eco-conception de la FIN
- Christophe Baley : enseignant chercheur à l'Université de Bretagne Sud, spécialiste des bio-composites
- Michel Bazile : directeur adjoint de l'école nationale de voile
- Jean-Marc Blanchot : directeur du salon nautique, le Mille Sabords
- Dominique Bourgeois : directeur de la Société Plasmor
- Bruno Cathelinais : directeur générale du groupe Bénéteau
- Catherine Chabaud : navigatrice, journaliste, chargée de mission pour le MEEDDM et le Pôle Mer Bretagne
- Bertrand Duliscouët : ex-directeur de la société Navyline
- Jacques Dussol : directeur des ventes de la société Mantagua / BreizhElec
- Jean-François Fontaine : Président de la Fédération des Industries Nautiques
- Pierre-Jean Jannin : expert nautisme
- Bertrand Jaouen : chargé de mission ecolabel pour le Réseau EcoNav
- Guillaume Jouane : ingénieur conseil, spécialiste de l'analyse de Cycle de Vie, Eeva
- Jean-Yves Langlois : directeur de la Sté Nautix
- Hervé La Prairie : Président du Réseau National EcoNav
- Tanguy Le Bihan : architecte naval, TLB - architecture navale
- Jean-Philippe Le Flem : directeur de la Sté Heol Sailing
- Lionel Le Garrec : chargé de mission Bipôle La Rochelle / Rochefort
- Jean-Luc Le Jaouen : chargé du dossier nautisme, chambre Régionale de métiers et de l'artisanat de Bretagne
- Gwenaél Le Maguer : ingénieur transfert chargé des questions du nautisme à l'UBS
- Martin Lepoutre : directeur du chantier RM – Fora Marine
- Claude Martinuzzi : directeur de la Société Philonautic
- Patrick Pirrat : ingénieur, Pôle EMC2 (détaché STX) : spécialiste de l'éco-conception navale
- Dominique Praz : directeur commercial de la société UShip
- Olivier Racoupeau, architecte naval du Cabinet Beret-Racoupeau
- Annette Roy : chercheuse au CRITT Matériaux de Rochefort
- Aurélie Stellio : chargée de mission à l'Agence Economique de Bretagne
- Jean-Marc Thomas : directeur d'Arc Environnement, porteur du projet de centre de recyclage des composites à La Rochelle.
- Jean-François Thomas : coordinateur du cluster nautique morbihannais
- Thibault Tincelin : ingénieur éco-conception, Stirling Design
- Dominique Vedrenne : directeur commercial de la société Dufour France
- Bruno Voisard : directeur de la société Nautitech
- Yannick Wilveau : directeur de la Société Naviwatt





Ce rapport réalisé par les Conseils Economiques Sociaux et Environnementaux de Bretagne, Pays de la Loire et Poitou-Charentes, fait suite à une première étude intitulée « Pour une coopération interrégionale en faveur d'un nautisme durable ». Cette seconde étude préfigure les conditions de mise en œuvre d'un outil de coopération interrégionale pour accompagner et soutenir les entreprises de la filière industrielle nautique atlantique.

Baptisé « Réseau Nautique Atlantique », cet outil souhaite impulser un mouvement de fond pour orienter cette filière vers un développement durable qui corresponde à ses spécificités et lui permette de répondre aux évolutions conjoncturelles (crise, évolution des pratiques...) et aux enjeux économiques nationaux et internationaux qui se dessinent dans le contexte actuel.

Les CESER de l'Atlantique proposent que cette nouvelle dynamique économique et environnementale se traduise par la mise en œuvre d'un programme interrégional de recherches et d'innovations qui conduirait au développement de supports nautiques, d'équipements et de produits éco-conçus, donc plus respectueux de l'environnement. L'objectif visé à terme est un leadership international des entreprises de la façade atlantique dans le nautisme « vert ».

Cette proposition de coopération interrégionale ambitieuse porte également une réflexion sur les moyens concrets à mettre en œuvre pour soutenir les entreprises là où elles sont les plus fragiles, comme la gestion des ressources humaines, la formation, l'intégration des nouvelles technologies et la communication...

En effet, la progression organisationnelle au sein des petites entreprises est l'une des conditions de succès d'une progression technologique et économique vers le développement durable.



15, rue de l'Ancienne Comédie - BP 575
86021 Poitiers cedex
Tél. : 05 49 55 77 77
www.cesr-poitou-charentes.fr



Conseil économique, social
et environnemental
7 rue du Général Guillaudot
CS 26918
35069 Rennes cedex
Tél. : 02 99 87 17 60
www.ceser-bretagne.fr

CONSEIL ÉCONOMIQUE
SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL
DES PAYS DE LA LOIRE



1, rue de la Loire
44966 Nantes cedex 9
Tél. : 02 28 20 55 80
www.cesr.paysdelaloire.fr

Contact :

ARESE - Arc Atlantique

Association des CESER de l'Atlantique
Hôtel de Région - 1 rue de la Loire - 44266 NANTES CEDEX 9
Tél. : 02 28 20 63 95 - Fax : 02 28 20 50 53
E-mail : morgane.meresse@ces-atlantique.fr