

Rapporteurs : Stéphane CRÉACH et Hervé MOULINIER

Industries navales et nautiques en Bretagne : un nouveau souffle !

Synthèse

Quel est le point commun entre le *Soleil d'Orient*, premier vaisseau de la Compagnie des Indes (1660), le célèbre *Pen Duick VI* (1973), les porte-avions *Clemenceau* (1955) et *Charles de Gaulle* (2001) ou le dernier trimaran de François Gabart (2021) ? Tous sont le fruit de l'expertise et des compétences liées à la construction et la réparation de navires, qui façonnent depuis des siècles le patrimoine industriel et culturel de la Bretagne.

Au moment où nous observons une nouvelle bascule du contexte international et le retour, dans le débat politique et médiatique, des enjeux de la réindustrialisation, nous avons choisi de mettre en lumière les industries navales et nautiques en Bretagne. Le changement de regard sur ces filières, leur réappropriation, et la consolidation d'activités qui contribuent à la force et la singularité du tissu industriel régional, constituent en effet une étape indispensable et préliminaire si l'on souhaite augmenter la part des emplois industriels dans l'emploi régional.

A travers un panorama à 360°, cette étude analyse ce que les industries navales et nautiques représentent en termes de valeur ajoutée et de compétences sur les territoires, et les atouts qu'elles constituent pour s'insérer demain dans un modèle industriel remodelé, durable et davantage ancré sur les territoires, intégrant pleinement les transitions sociales et environnementales.

1. La construction et la réparation de navires, un socle industriel singulier

Véritable marqueur de la maritimité, le bateau occupe une place emblématique en Bretagne. La région compte logiquement et incontestablement parmi les grandes régions navales et nautiques, aux côtés des Pays de la Loire et de Sud-PACA : réunies, ces régions concentrent environ deux tiers des effectifs nationaux (emplois directs)¹.

Les industries navales et nautiques couvrent une succession d'opérations complémentaires, réalisées tout au long du cycle de vie d'un navire (30 à 40 ans en moyenne) : conception et études ; construction et assemblage du navire (coque et ensemble des équipements) ; maintien en condition opérationnelle (toutes opérations d'entretien, maintenance et réparation, faisant souvent l'objet d'un contrat global) ; modernisation, rénovation, conversion et *refit* (opérations touchant à des équipements importants) ; déconstruction, recyclage et revalorisation des éléments du navire.

La complexité de ces opérations tient aux exigences du produit, destiné à opérer en mer, milieu réputé hostile, et de son unicité : à la différence de l'industrie automobile ou aéronautique, la production en série est peu répandue dans l'industrie navale, particulièrement en Bretagne où les entreprises réalisent une succession de prototypes à petite cadence. Elles sont principalement positionnées sur la construction de navires de moins de 180 m (ce qui exclut par exemple la construction de grands navires de charge) destinés à différents usages.

Il s'agit d'abord de bâtiments militaires destinés aux marines française et étrangères (export). Solidement ancrée en Bretagne, cette activité est héritée des liens construits au fil des siècles entre la base de défense Brest-Lorient, port d'attache d'une flotte navale et aéronavale stratégique, et plusieurs centaines d'entreprises qui composent la base

¹ Le rapport complet propose un tableau de positionnement stratégique des industries navales et nautiques en France et en Bretagne sur différentes activités, en fonction des différents types de navires, y compris les activités sur lesquelles elles sont susceptibles de se positionner dans l'avenir.

industrielle et technologique de défense (BITD). Implanté à Brest et Lorient, Naval Group en est le pivot, chargé de la construction et de la maintenance des bâtiments militaires les plus stratégiques (sous-marins, frégates). D'autres entreprises interviennent sur des navires plus faiblement armés comme les patrouilleurs (ex : Kership ou Piriou).

Il s'agit ensuite de navires de travail, supports d'une diversité d'activités maritimes professionnelles. Hors Défense, les petits et moyens chantiers se sont en effet implantés dans une logique de proximité, en réponse aux besoins des filières locales, notamment la pêche et la conchyliculture. Ils ont ensuite accompagné la diversification des activités maritimes et déclinent aujourd'hui leurs savoir-faire sur une gamme de navires en acier, aluminium, composite ou bois, aux fonctions diverses (pêche, conchyliculture, transport maritime de passagers, recherche scientifique, services portuaires et de soutien aux énergies marines...).

Il s'agit enfin de bateaux de plaisance, principalement des voiliers de petite plaisance (7 à 15 m) et de compétition. La culture nautique a en effet été propice à l'émergence sur le territoire d'une filière d'excellence reposant, d'un côté, sur la production en série de voiliers performants qui, par leurs spécificités et qualités de construction, ont su se démarquer des productions des grands chantiers vendéens et trouver leur marché en France et à l'étranger (Pogo Structures, JPK, IDB Marine, Marée haute, Boréal Yachts...). De l'autre côté, la *Sailing Valley* réunit aujourd'hui plus de 210 entreprises de la course au large qui valorisent leurs compétences bien au-delà de leur cœur de marché (grands mâts, foils, propulsion par le vent...).

Ces activités de construction et de maintenance composent une chaîne de valeur régionale presque complète pour certains types de navires, et dont les chantiers navals constituent le point de départ.

2. Les chantiers navals, point de départ d'une chaîne de valeur

La Bretagne se caractérise par une densité importante de chantiers, de taille variée :

- les très petits chantiers, de 0 à 10 salariés, qui interviennent sur les bateaux de moins de 12 m et à l'unité ;
- les chantiers intermédiaires, de 10 à 50 salariés, qui interviennent sur les navires jusqu'à 35 m (ex : Gléhen) ;
- les gros chantiers, pour les navires de 20 à 120 m (ex : Piriou ou Socarenam) ;
- les chantiers majeurs, à l'effet d'entraînement structurant sur le tissu industriel régional et interrégional (ex : Naval Group, Chantiers de l'Atlantique à Saint-Nazaire).

Souvent positionnés comme ensembleurs ou intégrateurs, les chantiers apparaissent comme les chefs d'orchestre des opérations de construction et de maintenance. Ils externalisent toutefois, pour la majorité d'entre eux, une part importante de ces opérations : prestations d'architecture, d'ingénierie et d'études, achats auprès de fournisseurs, sous-traitance... Les relations contractuelles qu'ils nouent avec ce réseau de partenaires sont un trait caractéristique de l'organisation industrielle : si les chantiers navals constituent la partie visible de la chaîne de valeur, et la plus symbolique en tant que lieu de mise à l'eau du navire, une part importante et croissante de la valeur ajoutée provient aujourd'hui d'entreprises de petite et moyenne tailles, actives sur différents marchés.

La Bretagne se caractérise en particulier par la diversité et la richesse de ses équipementiers. Au-delà de Thales, l'équipementier de défense implanté notamment à Brest, la région compte plusieurs pépites qui équipent des bateaux dans le monde entier : fabricants et distributeurs d'appareils propulsifs et de systèmes de motorisation, fournisseurs d'équipements destinés à la conduite, fournisseurs d'équipements divers (ancres, treuils, pompes, armes, engins de pêche...). Pour autant, toutes les activités ne sont pas représentées : difficile, par exemple, de trouver en Bretagne, et plus largement en France, des entreprises qui fabriquent des passerelles de navigation ou des moteurs, alors que d'autres pays européens ont su en conserver et en faire des leaders mondiaux.

Enfin, la montée en puissance des enjeux environnementaux favorise l'émergence de nouvelles activités, à l'autre extrémité de la chaîne de valeur :

- la conversion et le *refit* de navires, qui sont déjà une réalité et devraient continuer à se développer car elles permettent de réduire l’empreinte de la flotte à des coûts plus accessibles que l’acquisition d’un nouveau navire (et ce d’autant plus que la plupart des technologies zéro carbone ne sont pas encore matures) ;
- la déconstruction et le recyclage : plusieurs entreprises, souvent issues du secteur du traitement de déchets, se sont d’ores et déjà positionnées sur cette activité jeune mais en développement. L’une d’entre elle est Navaleo, filiale des Recycleurs bretons agréée pour la déconstruction de navires de moins de 225 m, qui intervient aussi sur les bateaux de plaisance.

3. Des moyens humains et techniques ancrés sur le territoire, essentiels à la vitalité des industries navales et nautiques

Des compétences, des savoir-faire et une offre régionale de formation reconnus. Représentant près de 15 000 emplois², les filières navales et nautiques de Bretagne sont une industrie de main d’œuvre qui fait appel à plus d’une centaine de métiers, répartis entre la production, l’ingénierie et les fonctions supports (architecte naval, ingénieur-e acousticien-ne, métallier-e-charpentier-e, mécatronicien-ne, technicien-ne composite...). Les voies d’entrée à ces métiers sont nombreuses et possibles à tous niveaux de formations, particulièrement en Bretagne : première région pour la formation navale et nautique, elle bénéficie d’une offre riche et reconnue de formation initiale et continue, dont les acteurs sont engagés dans un effort permanent de structuration et d’adaptation aux évolutions de ces activités.

Un dispositif de recherche et d’innovation. Les industries navales et nautiques peuvent s’appuyer sur une force de recherche réunissant plusieurs acteurs régionaux dont l’activité a un rayonnement national, et sur un dispositif d’accompagnement de l’innovation maritime reconnu, avec notamment le Pôle Mer Bretagne Atlantique.

Un réseau d’infrastructures dimensionnantes. Certaines opérations de construction ou réparation d’un navire requièrent des équipements spécifiques (forme de radoub, slipway, élévateur ou ascenseur à bateaux), dont les caractéristiques (longueur, puissance...) conditionnent l’activité des filières navales et nautiques. Ces équipements constituent un élément caractéristique des paysages de Bretagne : le linéaire côtier offre en effet de nombreux endroits où mettre à l’eau et entretenir les bateaux. Les infrastructures les plus importantes se concentrent toutefois autour des ports de Brest, Lorient et en Cornouaille pour la navale militaire et civile, et autour de Lorient et Port-la-forêt pour l’industrie nautique. Ce maillage est un point fort de la Bretagne, il permet aux industries régionales de se positionner sur différents segments de marché.

4. Quatre défis pour inscrire ces industries au cœur de la transition énergétique, écologique et industrielle de la Bretagne

Les filières de construction et réparation des navires constituent une base industrielle et technologique singulière, solide et dynamique, qui a prouvé à maintes reprises sa capacité de rebond. Cependant, les transitions engagées en Bretagne et dans le monde interpellent à nouveau fortement ces industries. Trois facteurs de changements auront un caractère déterminant sur leur devenir :

- la dégradation du contexte géopolitique international se traduit par un mouvement de réarmement des Etats et une forte sollicitation des industries de défense, avec des commandes de bâtiments militaires de plus en plus nombreux et sophistiqués, à un rythme susceptible de s’accroître ;
- l’évolution de la géographie du transport maritime mondial à l’aune des enjeux climatiques et énergétiques accélère le mouvement d’innovation en faveur de bateaux plus propres ;

² Réseau des CCI et agences d’urbanisme de Bretagne, *Observatoire de l’économie maritime*, septembre 2021. Plus précisément, 11 800 emplois dans la construction et la réparation de navires à usages professionnels ou la fabrication et la réparation des équipements nécessaires à la navigation, et 2 652 emplois dans la construction et la réparation de bateaux de loisirs.

- les instabilités en matière d’approvisionnement, combinées à une raréfaction des ressources et matières premières, sont sources d’incertitudes dans des chaînes de valeur segmentées et mondialisées.

Le nombre et les caractéristiques des navires à construire dans les années à venir seront donc déterminées, pour une large part, en-dehors de la Bretagne. Pour autant, et compte tenu des retombées de ces industries sur le territoire, les politiques régionales ont intérêt à agir pour mieux anticiper leur développement et leur ancrage en Bretagne.

Ces filières ont de nombreux atouts pour s’insérer dans un modèle industriel remodelé, davantage ancré sur le territoire et intégrant pleinement les transitions sociales et environnementales. Cela suppose toutefois une mobilisation collective et une intervention coordonnée des acteurs industriels (entreprises et ressources humaines), des pouvoirs publics, et même de la société en général, autour de quatre grands défis.

4.1. Faire filière(s) : un défi économique

Exceptés quelques grands groupes, le tissu industriel breton est majoritairement composé de petites et moyennes entreprises dynamiques. Implantées localement et réparties sur le territoire, elles ont toutes les qualités pour trouver leur place dans ce modèle industriel réinventé. Elles représentent un point de départ pour conforter des activités industrielles, et en développer de nouvelles.

Malgré des plans de charge plus favorables qu’il y a quelques années, ces entreprises, artisanales pour la plupart et opérant souvent sur des niches, peinent à se projeter. Leurs stratégies sont peu coordonnées, car elles ne dépendent pas d’un ensemble homogène et unique mais de filières plurielles, avec leurs propres enjeux de développement. Pour autant, réunies autour d’un même objectif, la fonctionnalité d’un navire, ces composantes ont des intérêts communs. Elles partagent un besoin accru d’accompagnement face aux transitions, en particulier dans le contexte d’incertitudes que nous connaissons ces dernières années et qui tend à devenir la norme.

➤ **Se fédérer autour d’une stratégie de filière(s).** Les investissements humains, financiers et matériels requis pour engager les transitions exigées ne pourront être assumés par des acteurs isolés, au risque de mettre en danger leur pérennité. Cela plaide en faveur d’une stratégie davantage partagée entre les acteurs et d’un dispositif d’animation de ces filières, visant une meilleure interconnaissance de la place de chacun dans la chaîne de valeur, une meilleure valorisation, ainsi que le renforcement de leur capacité de résilience collective et de leur représentativité aux échelles européenne et nationale.

➤ **Promouvoir une chaîne d’achats et de sous-traitance responsable et solidaire.** La proximité historique entre la construction/réparation et une clientèle d’armateurs locaux s’est largement distendue avec l’internationalisation des chaînes de valeur et la montée en puissance de la construction navale étrangère. Alors que nous observons depuis plusieurs années une reconfiguration à l’échelle européenne, le renforcement de la solidarité et la promotion des achats responsables au sein de cette chaîne de valeur segmentée apparaissent comme un défi collectif, afin que l’ensemble des maillons puisse valoriser leurs atouts auprès des industriels de premier rang.

➤ **Saisir les opportunités offertes par la marétique³.** La transformation numérique ouvre la voie à des évolutions majeures dans la manière de concevoir, produire et exploiter les navires : modélisation 3D et jumeau numérique, automatisation de la production, maintenance à distance... Ces mutations sont sources d’opportunités (amélioration du confort de travail, réduction de la pénibilité, économies d’énergie...), mais aussi de risques (collecte et gestion de données massives, formation, cybersécurité...). Surtout, l’intensité des transformations reste différenciée selon les segments de flotte et les entreprises, avec un écart entre les grands intégrateurs et le reste du tissu industriel.

³ Pour en savoir plus sur la marétique, voir l’étude du CESER de Bretagne, *Vous avez dit marétique ?* septembre 2019.

4.2. Déployer la force d'innovation au service du défi énergétique et écologique

Plusieurs siècles après les ruptures du passage de la voile à la vapeur, ou du bois à l'acier, la construction et la réparation des navires arrivent à un nouveau tournant technologique, ouvrant la voie à l'ère du transport maritime zéro carbone. Toutefois, compte tenu des transitions majeures à engager, il n'existe pas de solution miracle à la décarbonation de la flotte. Celle-ci sera progressive et sa réussite reposera nécessairement sur le déploiement d'un mix de technologies zéro carbone, dont certaines plus ou moins matures à ce jour, et de solutions transitoires bas carbone.

Région des innovations navales, la Bretagne doit rester à l'avant-garde : son socle industriel, ses compétences et son dispositif d'innovation constituent de solides atouts pour être aux avant-postes des mobilités maritimes durables. La transition énergétique et écologique doit devenir le nouveau liant des filières navales et nautiques en Bretagne.

➤ **Créer de véritables filières industrielles.** Il s'agit de renforcer la capacité des acteurs régionaux à imaginer des bateaux et équipements anticipant les nouveaux standards, avec une prise en compte de la transition énergétique et écologique tout au long du cycle de vie du navire. Une meilleure mise en cohérence de cette force d'innovation avec la capacité d'industrialisation concrète sur le territoire régional, apparaît aussi essentielle : nombre d'innovations naissent aujourd'hui en Bretagne sans qu'il n'y ait de garantie sur leur ancrage industriel à moyen terme (propulsion vélique, hydrogène...).

➤ **Explorer des solutions transitoires pour la réduction de la consommation de la flotte actuelle.** Face à l'urgence climatique, toutes les alternatives sont à étudier dans l'attente de solutions zéro carbone. Elles représentent par ailleurs des marchés potentiels et une piste essentielle d'innovation et de diversification : *refit* et conversion des navires, optimisation des carènes, déconstruction...

➤ **Démontrer la fiabilité de solutions décarbonées produites en Bretagne.** L'impulsion et l'accompagnement des transformations de la flotte locale, dans ses différentes composantes, est une priorité : pêche et conchyliculture, desserte des îles, bacs et transrades, liaisons transmanches... Il s'agit d'accélérer la transition dans ces filières mais aussi de constituer une flotte-vitrine des savoir-faire régionaux. La pertinence et l'acceptabilité de ces solutions vont aussi de pair avec l'anticipation de nouvelles offres et lignes au départ et à l'arrivée des ports régionaux, et de leurs effets potentiels sur les activités navales (cabotage, transport à la voile...).

4.3. Maintenir et développer les compétences nautiques et navales : un défi social

Concentrées, pour une majorité, sur les petites séries et la conception de technologies de pointe induisant des savoir-faire uniques, les filières navales et nautiques composent un socle d'industries de main d'œuvre à forte valeur ajoutée, en capacité d'offrir des emplois de qualité et répartis sur l'ensemble du territoire régional. Pour autant, les difficultés de recrutement sont anciennes dans ces filières, et prennent une nouvelle ampleur dans le contexte de la réindustrialisation, alors que des intentions d'embauches sont exprimées. Le maintien des compétences apparaît comme un défi largement partagé.

➤ **Anticiper les flux de main d'œuvre et les accompagner.** La gestion de ces flux est un exercice traditionnellement complexe dans le domaine naval, en raison du caractère cyclique de l'activité et de la composition du tissu industriel. L'anticipation des évolutions de l'emploi et la gestion prévisionnelle des besoins en ressources humaines apparaissent aujourd'hui incontournables, alors que le mouvement de réindustrialisation pourrait entraîner un appel d'air vers d'autres secteurs réputés plus attractifs (nucléaire, énergies renouvelables), et que la décarbonation du transport maritime suscite l'émergence de nouvelles compétences.

↳ **Poursuivre la montée en gamme des conditions d'emploi.** Comme nombre de secteurs industriels, les métiers liés à la construction et réparation des navires souffrent d'une image caricaturale, certainement héritée d'un imaginaire de l'industrie aujourd'hui daté. Si ces métiers s'exercent dans des conditions atypiques, parfois difficiles et dangereuses, l'investissement humain et matériel (prévention, automatisation...) est une source constante de progrès. De plus, les conditions salariales, critère important d'attractivité, y sont réputées plutôt favorables par rapport à la moyenne industrielle, et font l'objet ces dernières années d'un effort d'harmonisation. Le développement de l'attractivité de ces filières, de leur mixité, et la fidélisation des salariés, reposent sur l'amélioration constante des conditions de formation et d'emploi à travers une responsabilité sociale ambitieuse, et la valorisation de ces métiers comme points de départ, ou d'étape, dans des parcours professionnels et personnels centrés sur la quête de sens, l'esprit d'équipage et la qualité de vie.

4.4. Créer les conditions d'accueil des industries navales et nautiques sur le territoire : un défi d'aménagement

Les industries s'implantent sur les territoires qui leur paraissent les plus attractifs. Ces derniers cherchent en retour à maximiser les retombées locales de ces activités. Trois sujets seront particulièrement déterminants pour réunir les conditions d'attractivité et d'ancrage des industries navales et nautiques en Bretagne : la disponibilité et l'accessibilité du foncier, le maillage et la qualité des infrastructures et l'acceptabilité de ces industries. L'intervention complémentaire du couple Région/EPCI apparaît de ce point de vue essentielle en raison de la capacité de ces collectivités à accompagner le développement industriel (foncier, commande publique, logement, transports collectifs...).

↳ **Garantir la capacité d'accueil des industries navales et nautiques.** L'implantation d'activités industrielles est au cœur de paramètres multiples, souvent difficilement compatibles. Elle pourrait se complexifier encore davantage alors que la pression foncière, déjà forte, risque de s'accroître sur certains territoires, en particulier littoraux, avec l'application du « Zéro artificialisation nette » (ZAN). La planification de l'accueil des activités liées aux industries navales et nautiques est alors incontournable, si l'on veut mobiliser des surfaces suffisantes et adaptées à leurs spécificités. Pour ce faire, la réindustrialisation doit répondre à un projet de territoire et être au cœur du dialogue entre Etat, Région, EPCI et partenaires sociaux.

Les ports de Bretagne concentrent une diversité d'activités et d'usages connectés à leur hinterland. Répartis sur le territoire, leur avenir reste à la main des acteurs régionaux, départementaux et locaux. Ces qualités font de ces ports territoriaux, particulièrement ceux dont est propriétaire le Conseil régional, des espaces stratégiques pour le développement régional et la réindustrialisation par la mer. Lieux naturels d'accueil des industries navales et nautiques, et plus largement maritimes, qui ont des besoins spécifiques en matière d'infrastructures et équipements de mise à l'eau, ils doivent voir leur vocation industrielle réaffirmée et préservée.

↳ **Penser le réseau d'infrastructures de demain.** L'existence, la disponibilité et la fonctionnalité des infrastructures de construction et réparation des navires sont absolument déterminantes dans la compétitivité de ces filières. Ces équipements sont toutefois fortement consommateurs d'investissements, principalement publics. Ils ont jusqu'ici accompagné les évolutions des activités, souvent avec un certain décalage. Les opportunités qui se présentent appellent à investir dans un réseau d'infrastructures adaptées aux industries navales et nautiques de demain, en mesure d'anticiper et impulser leurs transitions, dans un contexte d'élévation du niveau de la mer.

↳ **Créer les conditions d'acceptabilité de ces industries.** Il n'est pas facile de parler d'industrie, et l'implantation de filières nouvelles est un sujet traditionnellement complexe, en particulier sur un littoral déjà sous pressions. Au-delà des opportunités économiques et d'emplois, la place que les industries navales, et plus largement maritimes, prendront dans le paysage régional dépend également de paramètres culturels, sociétaux et environnementaux. Le dialogue territorial apparaît indispensable pour aborder ce débat, complexe, de la réindustrialisation, et questionner

les conditions d'acceptabilité et les retombées de ces industries : comment contribueront-elles à la cohésion sociale et territoriale ? Quels seront leurs engagements environnementaux ?

C'est aussi par le dialogue territorial qu'émergera et se construira une nouvelle culture industrielle régionale, défi collectif dans lequel les filières de la construction et de la réparation des navires ont toute leur place.

5. La pertinence d'un pilotage et d'une animation régionale

Après cette vision d'ensemble de ce que représentent les industries navales et nautiques et de leurs perspectives en Bretagne, le CESER propose d'ouvrir et d'alimenter le débat sur leur place et leur contribution au développement régional. Ce débat semble en effet nécessaire pour conforter, valoriser et développer ces industries plurielles, stratégiques et singulières en Bretagne, et en faire un moteur puissant du développement industriel régional, attractif, créateur d'emplois qualifiés et pionnier de la transition énergétique et écologique.

Ces préconisations s'adressent d'abord au Conseil régional, mais également à certains de ses partenaires. De par ses compétences dans tous les champs qui concourent au développement régional, le Conseil régional apparaît comme le chef de file logique de l'intervention publique en faveur de ces industries. Il dispose, d'une part, d'un ensemble de leviers d'actions et d'autre part, en raison de son poids politique, d'un effet incitatif auprès d'autres acteurs. Le CESER souligne donc la nécessité d'un plan d'actions donnant de la cohérence et de la visibilité aux différentes briques de l'intervention en faveur de ces filières, jusqu'ici dispersées au sein des politiques sectorielles, et de les coordonner avec l'intervention essentielle d'autres acteurs.

- **Préconisation n°1 : Définir une feuille de route « Industries navales et nautiques de Bretagne »**

Le Conseil régional est engagé dans une démarche d'actualisation de ses ambitions maritimes pour les prochaines années, qui seront ensuite déclinées par des feuilles de route thématiques. Le CESER estime essentiel que les enjeux industriels, et plus précisément la contribution des industries maritimes à la réindustrialisation, soient pleinement reconnus et intégrés à ces réflexions, ainsi qu'à la stratégie régionale des transitions économiques et sociales (SRTES), qui se veut englobante.

Il suggère au Conseil régional d'élaborer une feuille de route dédiée aux filières navales et nautiques, dont il assurera le leadership et la mise en œuvre dans la durée, en y associant les forces vives de ce secteur et en conservant la capacité de l'adapter aux évolutions rapides du contexte. Elle permettra de valoriser la richesse de ces filières et de les reconnaître comme une véritable force du tissu industriel régional, de promouvoir la vocation industrielle maritime de la Bretagne, de partager les perspectives et de donner une visibilité de long terme, aux entreprises elles-mêmes mais aussi aux personnes susceptibles de se destiner à leurs métiers, ainsi qu'aux territoires qui les accueillent.

- **Préconisation n°2 : Animer le dialogue régional sur les industries navales et nautiques**

Le Conseil régional ne pourra entraîner l'ensemble du territoire sans l'intervention déterminante d'autres acteurs, en particulier l'Etat, dans toutes ses composantes, la filière nationale des industriels de la mer, et de nombreux autres partenaires (collectivités locales, Bretagne Pôle Naval, Pôle Mer Bretagne Atlantique, Campus des industries navales, Nautisme en Bretagne, exploitants portuaires...). Il apparaît toutefois comme l'acteur légitime pour initier et animer le dialogue régional sur le devenir industriel de la Bretagne. Le CESER l'invite pour ce faire à exploiter les espaces dédiés au dialogue territorial en région, par exemple la Conférence territoriale de l'action publique (CTAP élargie « Collectivités de Bretagne ») ou la Conférence régionale de la mer et du littoral (CRML), et à oser y parler d'industrie, et d'industries navales et nautiques en particulier.

- **Préconisation n°3 : Jouer l'atout de la dualité civile et militaire des industries régionales**

Alors que le contexte international remet les enjeux de défense nationale au premier plan, la situation particulière de la Bretagne vis-à-vis des enjeux géostratégiques mérite d'être mieux connue. Les industries navales de défense ont un caractère structurant sur le territoire mais reposent sur un modèle économique particulier, dans lequel l'Etat joue un rôle déterminant à travers la loi de programmation militaire, en cours de définition pour 2024-2030.

Les leviers propres au territoire sont donc limités. Pour autant, le CESER juge essentiel que les politiques régionales ne se désintéressent pas des politiques de défense et de leurs conséquences en Bretagne, qui devraient faire l'objet d'une vigilance, d'une information transparente et d'un dialogue en région. Des rendez-vous réguliers entre l'Etat, le Conseil régional et les industriels de défense pourraient être organisés afin d'échanger sur les évolutions du plan de charge et les enjeux qu'elles soulèvent pour le tissu industriel régional. Co-pilotée par le Président du Conseil régional, le préfet de région et le préfet maritime, la CRML devrait aussi être un espace d'information sur ces sujets.

- **Préconisation n°4 : Impulser une dynamique de filière(s)**

Sans nier les enjeux propres à chaque acteur des industries navales et nautiques, le CESER juge essentiel que ces filières puissent trouver des espaces de dialogue où partager leurs perspectives et parler d'une seule voix.

Le cluster Bretagne Pôle Naval est pertinent pour fédérer ce socle industriel et piloter l'animation de ces filières. Les missions qui pourraient lui être déléguées couvrent le renforcement de la solidarité et du recours au tissu local (interconnaissance, amélioration de la visibilité des entreprises, promotion de l'achat responsable...), l'appui à la mutualisation, le renforcement de l'accès des entreprises régionales aux marchés européens et internationaux, le montage de réponses communes et de consortiums de chantiers et d'ingénierie, la création et le portage d'un outil permettant de concilier flexibilité de gestion de la main d'œuvre et exemplarité sociale (pool de compétences ou groupement d'employeurs...).

Cette animation permettra une meilleure représentativité des acteurs régionaux, et contribuera à une observation plus fine des industries navales et nautiques, par les organisations nationales comme le Groupement des industries de construction et d'activités navales (GICAN) et la Fédération des industries nautiques (FIN). La création d'une délégation régionale de cette dernière serait d'ailleurs une première étape pour rapprocher les composantes navale et nautique.

- **Préconisation n°5 : Assurer un continuum innovation > industrialisation en faveur des mobilités maritimes durables**

Région historique de navigation et de construction navale, la Bretagne mérite d'être aux avant-postes du transport maritime décarboné. Par son effet d'entraînement sur les autres acteurs, le Conseil régional a un rôle pivot dans la définition, l'impulsion et la coordination de l'accompagnement de l'innovation à l'échelle régionale. Le CESER l'invite donc à **faire des mobilités maritimes durables un axe central de sa politique de développement économique, d'internationalisation et d'innovation**, définie dans la SRTES. Cela doit permettre de maintenir une dynamique continue d'innovation et d'entretenir la capacité des entreprises régionales, peu représentées au niveau national où se dessinent les priorités de financement, à inventer les mobilités maritimes de demain et à les expérimenter.

S'il est efficace et nécessaire, l'accompagnement de l'innovation n'apparaît pas suffisant pour ancrer de véritables industries créatrices d'emplois et de valeur ajoutée sur le territoire. En complément, le CESER invite donc le Conseil régional à **renforcer ses mesures permettant d'accompagner et soutenir l'industrialisation des filières les plus matures, et répondant aux différents besoins des marchés émergents.**

Dans cette perspective, et compte tenu de la maturité des technologies et du potentiel régional en la matière, le CESER souscrit pleinement à la volonté du Conseil régional de porter un coup d'accélérateur à l'industrialisation des filières « Propulsion vélique » et « Hydrogène » au travers de feuilles de route dédiées. Le travail de structuration

engagé ces derniers mois mérite d'être concrétisé et amplifié, afin de faire en sorte que les efforts investis en Bretagne se concrétisent par des projets industriels en Bretagne :

- En ce qui concerne l'hydrogène, le CESER insiste sur le réalisme et la transparence qui doivent guider le développement de la filière, afin de ne pas alimenter de faux espoirs ou de limiter les efforts portés à d'autres technologies : la production des ports régionaux sera modeste et destinée à l'approvisionnement d'usages de proximité, dont il faut poursuivre le recensement. Il faut aussi explorer dès à présent le potentiel de production en mer via l'éolien flottant ;
 - En ce qui concerne la propulsion vélique, le CESER appelle à une concrétisation rapide des efforts engagés depuis 2021 alors que la course à l'industrialisation est lancée. L'implantation d'usines de production sur le territoire régional nécessite une mobilisation collective des acteurs pour attirer les industriels, mobiliser le foncier disponible, structurer l'offre de technologies et compétences...
- **Préconisation n°6 : Préparer un plan d'entrée de flotte de navires décarbonés au service des filières halieutiques**

Première région halieutique et navale de France, la Bretagne doit disposer d'une avance technologique en matière de décarbonation des navires de pêche et de conchyliculture. Le CESER souscrit pleinement aux démarches initiées pour engager la transition énergétique et écologique dans ces filières, qu'il appelle à valoriser et amplifier. Dans la continuité des appels à projets financés par le Conseil régional, un groupe de travail réunissant les différentes parties prenantes (pêcheurs et conchyliculteurs, constructeurs, financeurs...) pourrait être créé sous l'égide de la CRML ou de Breizh Mer, pour faire l'état de l'art, recenser les verrous et actions possibles, expérimenter diverses solutions et les fiabiliser en région.

Concernant la pêche, le CESER appelle à tourner rapidement la page du plan d'aide individualisé post-Brexit (PAI). Sans nier ses conséquences pour la filière, le temps est venu de préparer l'avenir et de réfléchir aux capacités de rebond. L'annonce par l'Etat d'un nouveau train de mesures d'accompagnement à l'issue du PAI est une opportunité pour accélérer le changement de modèle et définir un plan d'actions pour la transition énergétique et écologique de la pêche. A court terme, il s'agit de réduire la consommation de la flotte actuelle, en démocratisant les solutions transitoires bas carbone sur les navires, en facilitant l'accès aux opportunités de financement européen, en formant les marins, en structurant l'offre régionale de *refit* et conversion des navires, en mobilisant les chantiers régionaux pour la déconstruction des bateaux sortis de flotte... A moyen terme, il s'agit de lever les verrous au renouvellement de la flotte, d'abord en s'appuyant sur la forte représentation régionale dans les instances européennes et nationales pour mettre la décarbonation au cœur des priorités de la future politique commune des pêches. Le déploiement et l'acceptabilité de nouveaux navires doivent aussi être anticipés par l'expérimentation de solutions innovantes de financement et de portage de navires de pêche (ex : offre en leasing de bateaux bas et zéro carbone portée par un intermédiaire tel que Breizh Mer ou une société d'économie mixte).

- **Préconisation n°7 : Faire de la flotte régionale une vitrine des mobilités maritimes durables**

Deuxième armateur public de France, le Conseil régional de Bretagne peut, via la commande publique, **constituer une flotte-vitrine des nouvelles mobilités maritimes imaginées, construites et exploitées en Bretagne**. Cette flotte publique permettra de faire connaître et de fiabiliser des démonstrateurs, principalement hydrogène ou hybrides, adaptables à une diversité d'usages côtiers. Ces bateaux pourraient par ailleurs être ouverts au grand public ou aux établissements scolaires lors de temps forts (fêtes maritimes, journées du patrimoine, fête de la Bretagne...).

- **Préconisation n°8 : Concrétiser le slogan « Un port, plusieurs quais »**

Propriétaire de 22 ports, le Conseil régional est un acteur pivot de la gouvernance portuaire. Malgré l'effort d'harmonisation engagé sous son impulsion ces dernières années, la multiplicité des instances et opérateurs reste un facteur de complexité et d'inertie. Aussi, l'annonce de l'adoption d'une stratégie portuaire en 2023 est accueillie très positivement par le CESER, qui appelait à l'élaboration de ce document depuis plusieurs années. Une telle démarche s'avère en effet indispensable pour les ports régionaux, considérés comme « secondaires » selon les critères de trafic et de volume qui guident traditionnellement les politiques portuaires. Ils ont d'autres qualités, car ils concentrent une diversité d'activités et d'usages connectés aux territoires dans lesquels ils sont implantés. L'anticipation de nouvelles lignes au départ et à l'arrivée des ports régionaux, en lien avec la relance de réflexions sur la logistique régionale, le renforcement des liaisons ferroviaires et le développement du cabotage, dans le contexte notamment de l'inscription du port de Brest au réseau central du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), pourraient ainsi être sources de nouvelles opportunités pour les activités navales.

La mise en œuvre de cette stratégie portuaire est, selon le CESER, une opportunité pour initier un dialogue plus régulier entre les acteurs portuaires et territoriaux à l'échelle régionale, par exemple au sein de la CTAP élargie « Collectivités de Bretagne ».

A plus long terme, le CESER suggère d'étudier la possibilité d'une gouvernance commune des ports régionaux, via une fédération ou un concessionnaire unique, afin de renforcer la visibilité nationale de ces ports et d'affirmer leur complémentarité vis-à-vis des grands ports maritimes. Ce renforcement peut aussi donner davantage de poids au Conseil régional et à ses partenaires pour impulser une ambition industrielle partagée à l'échelle de la façade atlantique. La concurrence mérite en effet d'être dépassée entre ces régions sur nombre de sujets dont l'industrie, particulièrement ses composantes navales et nautiques : la coopération avec Nantes Saint-Nazaire sur les énergies marines, l'hydrogène et la propulsion vélique s'inscrit par exemple comme un défi majeur.

- **Préconisation n°9 : Affirmer la vocation industrielle des ports régionaux et y planifier l'accueil des industries navales et nautiques**

Le CESER défend de longue date le caractère stratégique des ports territoriaux pour l'économie régionale. Appelés à devenir des moteurs de la réindustrialisation par la mer, ils sont une ressource essentielle pour expérimenter de nouveaux modèles (mobilités durables, cabotage, transport maritime décarboné...). Responsabilité majeure du Conseil régional, la préservation de ces espaces apparaît aujourd'hui d'autant plus fondamentale que le foncier mobilisable va être de plus en plus contraint, entre élévation du niveau de la mer et sobriété foncière.

La stratégie portuaire en cours d'élaboration doit **reconnaître la qualité des ports territoriaux, notamment régionaux, et leurs atouts pour le développement régional, et en faire le centre névralgique pour impulser, accompagner et accélérer les transitions des industries maritimes**. Cela va de pair avec la planification et l'anticipation d'usages portuaires variés, dont les besoins évoluent avec la diversification de l'économie maritime régionale.

Le CESER suggère en particulier **l'élaboration d'un plan pluriannuel de modernisation et de développement équilibré des infrastructures essentielles à la vitalité des activités navales et nautiques**. La constitution d'un réseau d'infrastructures modernes et réparties sur le territoire est un pari sur l'avenir de ces filières, destiné à impulser et accompagner leurs évolutions tout en renforçant leur capacité à se projeter. Il s'agit à court terme d'engager les investissements nécessaires pour maintenir en capacité les infrastructures et consolider les points forts régionaux (principalement les navires de moyen tonnage en-dessous de 180 m), et de partager sa doctrine en matière d'équilibre territorial et de péréquation des investissements à l'échelle régionale. A moyen et long terme, il s'agit de préparer une nouvelle génération de concessions, basée sur des cahiers des charges exigeants sur le plan environnemental et uniformisés entre les différents pôles, mais aussi d'engager des réflexions, aux côtés des

concessionnaires et usagers, pour anticiper les évolutions de besoins et étudier les modalités de financement, de répartition et d'acceptabilité de nouveaux équipements (ex : dock flottant mutualisé).

- **Préconisation n°10 : Faire de l'offre de formation régionale un facteur d'attractivité et d'ancrage des industries navales et nautiques**

Collectivité en charge des formations professionnelles et de l'orientation à l'échelle régionale, le Conseil régional peut favoriser le maintien et le développement des compétences navales et nautiques sur le territoire à travers l'impulsion d'un volet « Formations maritimes, navales et nautiques » au sein des politiques régionales de formation, formalisées au sein du Contrat de plan régional de développement de la formation et de l'orientation professionnelle 2023-2028 (CPRDFOP). Ce volet pourrait fixer comme objectifs partagés par les acteurs de la formation : la poursuite de la structuration de l'offre de formation aux métiers de la mer, la recherche d'une meilleure articulation des organismes qui agissent sur l'attractivité des formations et métiers, la réalisation d'une cartographie des besoins en compétences dans le contexte de la transition énergétique et écologique...

En complément, le renforcement de la responsabilité sociale et environnementale des entreprises est un impératif pour attirer et fidéliser dans ces métiers. Les collectivités territoriales pourraient impulser, en concertation avec les partenaires sociaux et les organismes de formation, l'élaboration d'une charte sociale ou d'une marque employeur pour harmoniser et valoriser la montée en gamme des conditions d'emploi, et soutenir les investissements permettant d'améliorer les conditions de travail, de réduire la pénibilité et de développer, à certaines conditions, la formation à distance.

- **Préconisation n°11 : Créer les conditions pour que les jeunes filles et garçons s'orientent vers ces métiers et formations**

La dernière préconisation du CESER est tournée vers la jeunesse, celle pour qui la « navale » est une vocation, et celle pour qui elle pourrait le devenir, à condition que ses métiers et formations soient mieux valorisés. Le Conseil régional a un rôle important, avec le rectorat, les lycées et organismes de formation, dans le développement de la communication sur ces métiers et formations, en direction des jeunes et des familles, à tous les niveaux de diplômes. Par ailleurs, une attention particulière doit être portée aux jeunes accueillis dans les lycées professionnels et centres de formation des apprentis, ainsi que dans les entreprises à l'occasion de stages et périodes de formation en milieux professionnels, car ils constituent un vivier stratégique de main d'œuvre pour ces filières tournées vers la production de petites séries et la conception de technologies de pointe induisant des savoir-faire quasi uniques.

En conclusion, par cette étude et ces préconisations, le CESER apporte sa contribution à l'écriture d'un nouveau chapitre des industries navales et nautiques en Bretagne. C'est un nouvel imaginaire de ces industries qui doit être construit, dans lequel elles apparaissent telles qu'elles sont, comme des activités à forte valeur ajoutée, appuyées sur des compétences qualifiées et ancrées dans la transition énergétique et écologique. Elles ont toutes leur place dans le développement régional : une région telle que la Bretagne, qui place la maritimité au cœur de son rayonnement, n'a pas d'autre choix que de soutenir et conforter ses compétences, son excellence et ses savoir-faire industriels, dans la construction et la réparation des navires, qui sont, rappelons-le, l'un des marqueurs les plus emblématiques de sa culture maritime...

Charge désormais à l'ensemble des acteurs, publics et privés, d'aborder le débat sur la réindustrialisation dans toute sa complexité, afin de donner un nouveau souffle aux industries navales et nautiques de Bretagne.

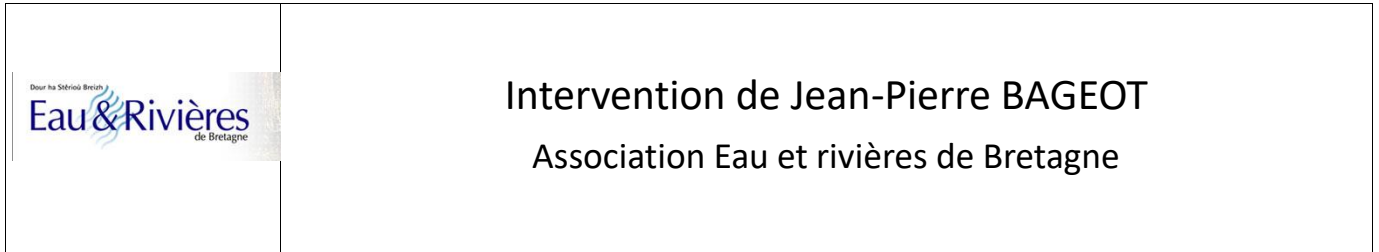
Vote sur la synthèse de l'étude du CESER de Bretagne
« Industries navales et nautiques en Bretagne : un nouveau souffle ! »

Ont voté pour la synthèse : 93

Ont voté contre : 0

Se sont abstenus : 0

Adoptée à l'unanimité



Ce rapport consacré aux industries navales et nautiques de Bretagne arrive à un moment opportun. La période se caractérise par un bouleversement des contextes de transition, très bien argumentés dans ce document. Il y est question du contexte géo stratégique et de la montée des périls qui interpellent les politiques et l'industrie navale militaire.

Il souligne les enjeux de l'attractivité des métiers de la navale et pour y parvenir invite à une amélioration des conditions de travail et à une forte promotion pour l'emploi des femmes enfin il invite la filière à davantage s'organiser.

Il milite pour faire de la construction et réparation navale et nautique un exemple de la relance de l'industrie en Bretagne.

Nous voterons ce rapport car il permet à la région de disposer d'un outil utile à l'élaboration d'une feuille de route dédiée exclusivement à l'avenir de l'industrie navale et nautique que le CESER appelle de ses vœux.

Par contre, nos organisations invitent à porter un regard beaucoup plus exigeant sur les actions à mener pour l'avenir de cette filière. Si les notions d'environnement et de transition écologiques sont présentes dans ce document, comment cela se traduit-il ? Prenons quelques exemples :

Sur la question de l'énergie, le rapport fait la part belle au passage à la propulsion décarbonée. Nous approuvons car cela est nécessaire, tout en considérant qu'il aurait été souhaitable de proposer davantage d'engagement en faveur de la sobriété énergétique, de l'éco conception des navires et du refit des bateaux.

On peut faire le même constat sur la gestion des impacts de la construction et réparation navale sur les milieux (eau, air, sol) et sur les arbitrages fonciers au bénéfice de l'activité portuaire. Le rapport insiste avec raison pour que les ports soient prioritaires dans l'aménagement du foncier maritime urbain mais, pour nous, les maîtres d'ouvrage devraient produire une charte d'engagement sur les niveaux d'impact de l'activité portuaire sur les milieux.

C'est, sans aucun doute à cette condition que le territoire et la population accueilleront favorablement le maintien voire le développement de l'activité portuaire.

Dans le même esprit et plus que jamais la biodiversité ne peut être exclue de l'espace urbain maritime. Aussi est-il indispensable que les projets de réaménagement urbain des ports intègrent cette dimension majeure.

Nous voterons pour cette étude bien documentée, bien construite et nous le pensons utile aux décideurs et à tous des acteurs de la construction et réparation navale et nautique.

Mais au-delà de ce panorama à 360 degrés, sous-titre de ce rapport nous invitons très activement tous les acteurs à combler le plus rapidement possible l'angle mort de l'inaction écologique.



Intervention de Nicolas COSSON Comité régional CGT de Bretagne

La CGT est convaincue que cette étude sur les industries navales et nautiques en Bretagne est certainement précieuse dans les nombreux travaux du CESER. Cette étude propose un certain nombre de préconisations après avoir dressé un large panorama de l'état des lieux à multiples niveaux et sur les très nombreux segments du domaine visé.

Elle propose aussi une lecture de l'organisation industrielle de la filière sans oublier la navale militaire, « chasse gardée » de l'Etat, pour motif régalien. Sauf que les industries, chantiers, ateliers, entreprises en question ont bien leur empreinte physique en territoire breton et rien que pour cette raison, le CESER doit pouvoir s'en emparer, c'est chose faite !

Elle propose aussi, notamment au travers de tableaux, de visualiser le positionnement breton en fonction des possibilités les plus immédiates et réalistes.

Les enjeux et opportunités largement mis en avant démontrent que le renforcement du triangle stratégique entre développement durable, création de valeur ajoutée et travail de grande qualité doit être le maintien et le renforcement des activités navales et nautiques en territoire.

Les transitions, dans toutes leurs composantes, sont largement défendues par ce travail de la section mer et littoral en faveur du potentiel breton à relever les défis de renforcement du potentiel technologique, économique et humain pour réussir une ambition d'un cadre nouveau pour une transformation industrielle durable dans le domaine.

D'une certaine manière, pour la CGT, cette étude invite à sortir de la domination actuelle du système financier pour un changement de cap plus que nécessaire.

La solidarité et la justice sociale doivent finalement être considérées comme aussi importantes que la compétitivité dans le défi de la réindustrialisation. Cette étude permet une analyse de ce qu'apportent les industries navales et nautiques dans le paysage régional, ce qu'elles peuvent faire encore pour concourir à une certaine souveraineté industrielle véritablement ancrée en territoire.

La politique industrielle régionale dans « le naval » et « le nautisme », pour être efficace, devra mettre un terme à un soutien passif au monde des affaires, gérer une concurrence croissante en défaveur des salariés.es et guider celle-ci sur la voie de la durabilité et d'émissions faibles.

Dans cette étude, qui a dépassé le cadre habituel des auditions au point de certaines réactions inadmissibles d'une minorité face aux représentants des salariés, il est à noter que le fil conducteur reste le travail et les femmes et les hommes qui le réalise. C'est pour ces raisons aussi que la CGT insiste: la place du travail exige la revalorisation de ce dernier. Sans l'implication et l'engagement des travailleurs, les transitions majeures risquent d'échouer. Nous l'affirmons sans complexe, il nous faut inventer une nouvelle sagesse pour une nouvelle époque car si nous voulons reconstruire quelque chose de vertueux dans le domaine au cœur de ce que représente cette étude, il va falloir dépasser une économie déboussolée.

L'organisation novatrice du travail et les emplois décents, de grande qualité, sont à mettre en regard de certaines pratiques du travail détaché avec des salariés exploités qui souffrent en plus d'une grande sinistralité. Dans certains endroits et chantiers, il sera utile d'aller au plus près de la réalité, l'inspection du travail est largement habilitée à le faire.

- Il est aussi évident que les synergies entre politique industrielle et politique environnementale sont à capitaliser comme le précisent les 4 défis exprimés dans l'étude :
- Faire filière au titre du défi économique;
- Déployer la force d'innovation au service du défi énergétique et écologique;
- Maintenir et développer les compétence nautiques et navales pour le défi social;
- Créer les conditions d'accueil des industries navales et nautiques sur le territoire au titre du défi de l'aménagement.

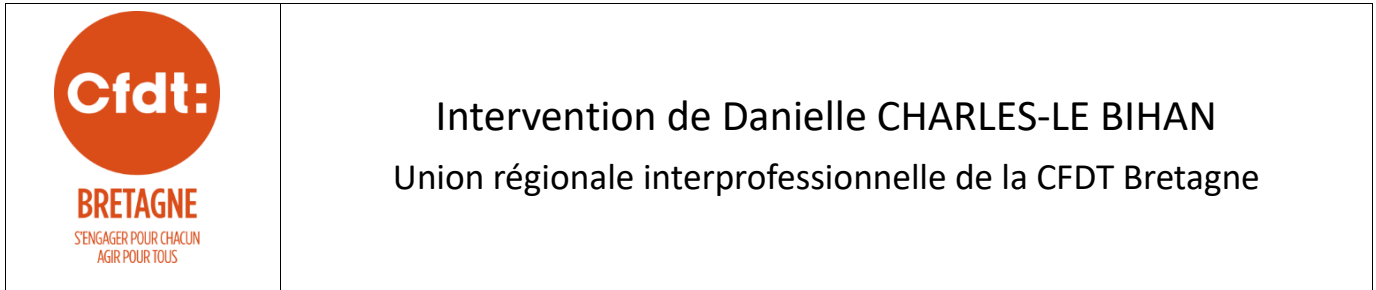
Les 11 préconisations sont ainsi d'un double usage de leviers d'actions et d'incitation de refaire de la politique industrielle un vecteur du vivre ensemble.

Une région comme la Bretagne, qui place la maritimité au centre de son rayon d'actions, a le plus grand intérêt de soutenir et conforter son excellence et ses savoir-faire dans la construction et la réparation des navires. Cela renvoie donc à la question de l'emploi et sa nécessaire féminisation pour dépasser une certaine conception des métiers.

La toute dernière conclusion de la synthèse indique **"Charge désormais à l'ensemble des acteurs, publics et privés, d'aborder le débat sur la réindustrialisation dans toute sa complexité, afin de donner un nouveau souffle aux industries navales et nautiques en Bretagne."**

La CGT rappelle que pour alimenter ce débat, la parole des salarié.es est d'une exigence absolue pas seulement pour être entendue mais surtout pour être prise en compte, y compris dans des projets industriels alternatifs.

La CGT s'associe aux remerciements exprimés par les rapporteurs dans l'avant-propos qu'elle invite à lire dans l'étude complète.



La CFDT salue la qualité du travail de la section Mer Littoral, elle remercie les membres de la section, son président David RIOU, les rapporteurs Stéphane CREACH et Hervé MOULINIER, ainsi que la cheffe de pôle de la section Marion OLLIVIER pour leur implication sur un dossier dont les enjeux sont importants pour l'avenir de notre région.

La section Mer Littoral de notre assemblée a depuis plusieurs années effectué un travail remarquable d'analyses et de propositions tant sur le volet développement économique lié à la mer qu'en matière de protection de l'environnement. Dans ce domaine complexe et transversal où les interactions entre économie et écosystèmes sont multiples, elle a su développer dans ces différents rapports une réelle expertise collective, que l'on retrouve à travers cette étude et ses préconisations que la CFDT soutient.

Pour la CFDT, les industries navales et nautiques sont un pilier majeur de l'économie régionale et constituent un potentiel de développement pour l'avenir dans notre région. Dans la période de transition économique où les questions de ré industrialisations sont d'actualité, dans une période de transition numérique et écologique que nous connaissons aujourd'hui, cette étude qui s'articule autour de trois objectifs principaux est d'une actualité toute particulière :

- un objectif d'appropriation, par le partage d'un regard à 360° de la société civile organisée sur ce que sont ces industries, ce qu'elles représentent en Bretagne et comment elles contribuent au développement régional, chacune à sa manière ;
- un objectif d'anticipation, par l'identification et la mise en débat des perspectives des activités navales, à l'aune de transitions engagées en Bretagne, en France, dans l'Union Européenne et à l'échelle internationale ;
- un objectif de contribution, par la construction de propositions et de recommandations concernant l'avenir de ces industries et les leviers publics qui peuvent être actionnés pour conforter et développer une industrie stratégique, singulière, attractive et créatrice d'emplois qualifiés en Bretagne.

La CFDT participe, interpelle, agit dans ces entreprises en développant le dialogue social et la RSE. Des accords sur la Gestion prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC) sont signés dans certaines de ces entreprises de la Navale. Ces accords GPEC visent à anticiper sur le temps long les besoins en emplois et en compétences nécessaires à la performance et au développement des entreprises et, pour chaque collaborateur, de maintenir, adapter et développer ses compétences en adéquation avec la stratégie de l'entreprise. Certains de ces accords se veulent très volontaristes envers la jeunesse et la transmission des savoir-faire entre générations, en renforçant l'apprentissage.

Les acteurs de la filière navale, qui peinent depuis plusieurs années à trouver dans les bassins d'emploi locaux les compétences requises, en particulier en matière d'ouvriers qualifiés et de techniciens, prennent conscience de l'intérêt de tels accords en termes d'attractivité pour leurs entreprises.

Cette anticipation de gestion des emplois est importante, par exemple, pour les programmes de Défense qui se caractérisent notamment par leur durée : les programmes du naval de défense, tant des navires de surface que des sous-marins, s'étendent sur plusieurs dizaines d'années, nécessitant une planification de long terme des besoins en

compétences. De plus, de nombreuses compétences spécifiques de production nécessitent des temps longs d'acquisition (entre 2 et 5 ans).

Les accords prévoient pour certains de mieux prévenir et de mieux accompagner les situations de pénibilité au travail en créant notamment un observatoire paritaire de veille, d'analyse et de prévention des situations de pénibilité.

Pour la CFDT, ces accords, tout comme les accords salariaux permettant l'ouverture de droits nouveaux favorisant l'attractivité et la fidélisation, ont pu être signés dans certaines entreprises grâce à un dialogue social de qualité et sont l'aboutissement d'une négociation constructive. Il reste à démultiplier ces démarches de négociations d'accords collectifs sur l'ensemble de la filière bretonne, mais pour négocier de tels accords, il faut créer les conditions de négociations, il faut être deux !



Intervention de Annie SAULNIER

Mouvement des entreprises de France (MEDEF) Bretagne

Je m'exprime au nom du MEDEF Bretagne.

Ce rapport du CESER sur les industries navales et nautiques en Bretagne montre, s'il en était besoin, toute l'importance de la mer dans le développement économique, social et territorial de la Bretagne. Nous tenons ici à souligner le niveau d'expertise de nos industries navales et nautiques bretonnes. Niveau d'expertise qui est, certes, le fruit d'une longue histoire maritime mais aussi d'une vitalité entrepreneuriale, d'une vitalité créatrice, qui ont donné lieu à l'émergence de magnifiques entreprises.

Nous tenons notamment à souligner l'engagement, la prise de risques, et à certains égards, le génie, d'entrepreneurs passionnés et visionnaires qui ont créé des concepts de bateaux, très prisés, mobilisant les meilleures technologies et dont les productions sont même exportées à plus de 60%. Nous tenons à féliciter les auteurs du rapport d'avoir cité le chantier PogoStructures, situé à Combrit dans le Finistère, dont les bateaux rapides et légers, très bien construits, et jouissant d'une belle réputation, se vendent dans le monde entier. Cette entreprise, créée dans les années 90, qui comptait une dizaine de salariés au début des années 2000, compte actuellement près de 100 salariés, pour beaucoup d'entre eux, passionnés de bateaux et de mer. Les produits de ce chantier breton, connus des marins avertis et aguerris du monde entier, sont aux bateaux, ce que les iPhones sont aux smartphones. Nous pouvons en être fiers. Le rapport cite tout aussi opportunément le chantier JPK, situé à Lorient, IDB Marine, Marée Haute ou Boréal Yachts qui fabrique, dans les Côtes d'Armor, de remarquables bateaux de voyage capables de naviguer sur toutes les mers du monde. Nous pouvons aussi citer Piriou ou Glehen, pour l'industrie navale.

Ces chantiers navals sont avant tout le fruit de démarches entrepreneuriales d'hommes passionnés de mer et de navigation. Nous tenons ici à leur rendre hommage ainsi qu'à leurs salariés et à tous ceux qui ont permis ces réussites.

Nous tenons à souligner cette réalité car la synthèse du rapport développe beaucoup les questions de politiques publiques, les questions d'infrastructures, donnant une image quelque peu désincarnée, oubliant selon nous cette dimension créatrice, humaine, entrepreneuriale.

Cette réalité montre qu'il faut veiller à ne pas démultiplier les acteurs, les structures de soutien, d'accompagnement. Nous devons créer un environnement favorable à la création et au développement d'entreprises, en veillant à ne pas brider l'initiative et l'entrepreneuriat.

Il nous semblait donc important de compléter ce rapport de cette dimension bien réelle, celle d'hommes et de femmes passionnés de mer, passionnés de bateaux, qui ont fait, font et feront notre industrie nautique et navale bretonne d'aujourd'hui et de demain.

Je vous remercie de votre attention.