



LA PLAISANCE
FRANÇAISE



*Dynamisme et
esprit de conquête*

I. MÉTÉO AU BEAU FIXE POUR LA PLAISANCE FRANÇAISE

- Un pays tourné vers la mer 4
- La France, leader mondial de la voile, du pneumatique et de la glisse 4
- Bénéteau, le symbole d'une plaisance devenue industrie 6
- Stratégie de niches : une force des chantiers français 7
- La vitalité du motonautisme 7
- Le boom de la grande plaisance 8
- Des équipementiers présents sur les bateaux du monde entier 9
- Un savoir faire envié en matière d'infrastructures 10
- Des chantiers spécialisés dans l'entretien et la réparation des bateaux 10

II. UNE INDUSTRIE DE POINTE TOUJOURS EN QUETE D'INNOVATIONS

- Priorité à la recherche et au développement 12
- Design français : une référence internationale 14
- La maîtrise des nouveaux matériaux 14
- Voileries et cordages de haute technologie 16
- La révolution de l'électronique et de la sécurité 16

III. LE DÉFI ECOLOGIQUE

- L'impact écologique marginal de la plaisance 20
- Une réglementation protectrice de l'environnement, des entreprises propres 20
- Réduction des rejets d'hydrocarbures et des émissions nuisibles 21
- Des process de fabrication respectueux de l'environnement 21
- Suppression progressive des vernis et peintures toxiques 22
- Eaux noires, eaux grises et traitement des déchets 22
- Economies d'énergie 23
- Le recyclage des bateaux en fin de vie 23

IV. LA PLAISANCE FRANÇAISE DANS LE MONDE

- Un savoir-faire reconnu en Europe et aux Etats-Unis 24
- Les raisons d'un succès mondial 24
- A la conquête des marchés émergents 25
- En France, des salons aux retombées internationales 25
- La course au large : vitrine de la filière 26

Des ports qui affichent complet, des chantiers qui recrutent, des réalisations exportées dans le monde entier...

La plaisance française a le vent en poupe. Sa bonne santé repose d'abord sur le savoir-faire des entreprises qui se manifeste à travers une multitude de métiers : construction de bateaux, voileries, accastillages, chantiers d'entretien, infrastructures... Elle est également portée par la tradition des grandes courses au large, qui stimule le secteur en favorisant la recherche en matière de design, de nouveaux matériaux, d'électronique. Dans un autre domaine, la prise en compte de la question environnementale montre la capacité d'adaptation des entreprises françaises qui ont anticipé les nouvelles réglementations en travaillant sur des méthodes de construction propre et en mettant au point des produits et systèmes innovants. Forte de son expérience, en pointe sur de nombreux marchés et armée pour faire face à la demande, la filière nautique française se prépare aujourd'hui à la conquête des marchés émergents.

Créé en 1978, le Tour de France à la voile relie chaque année durant le mois de juillet la Manche et la Côte d'Azur, avec une douzaine d'étapes dans les stations balnéaires françaises.



Météo au beau fixe pour la plaisance française

En 2006, la filière nautique française faisait vivre 4 867 entreprises employant quelque 45 000 personnes, générant un chiffre d'affaires de 4,65 milliards d'euros. Ces chiffres sont emblématiques d'un secteur où la France occupe dans plusieurs domaines une position de leader mondial. Etat des lieux.

UN PAYS TOURNÉ VERS LA MER

Baignée par la Manche, la Méditerranée et l'Océan Atlantique, traversée par de nombreux fleuves et rivières, la France possède un patrimoine maritime incomparable. Ce contexte géographique explique sans doute la passion des Français pour la plaisance. Plus de 900 000 bateaux (toutes catégories confondues) sont à l'heure actuelle immatriculés en France et l'on estime que quelque 500 000 de ces embarcations sont en activité. Ce taux est l'un des plus forts du monde. Grâce à l'énergie de la Fédération française de voile (FFV) qui représente près de 280 000 licences délivrées et au dynamisme des milliers de bénévoles des clubs, rares sont les week-ends en France sans régates. Cette attirance des Français pour les loisirs nautiques, qui ne s'est jamais démentie depuis un demi-siècle, s'est traduite dès les années 60 par le développement d'un tissu économique dense. De grands chantiers français (Bénéteau, Jeanneau, Dufour, Fountaine Pajot, Couach, Amel, Catana, Zodiac, Alliaura, etc.) occupent le devant de la scène et entraînent derrière eux toute une chaîne de métiers complémentaires. La Fédération des industries nautiques en retient au moins une dizaine, notamment les constructeurs, les motoristes, les voileriers, les accastilleurs, les équipementiers...

LA FRANCE, LEADER MONDIAL DE LA VOILE, DU PNEUMATIQUE ET DE LA GLISSE

Popularisée dans le monde par des ambassadeurs comme Eric Tabarly, Bernard Moitessier ou Olivier de Kersauzon, la voile française a toujours eu le vent en poupe. La construction de voiliers représentait près de 60 % du chiffre d'affaires de la production française de bateaux de plaisance en 2006, soit un total de plus de 7 000 unités. Aujourd'hui, le groupe Bénéteau est le leader mondial du secteur. La France occupe par ailleurs la première place sur





À La Rochelle (Poitou-Charentes), la société Nautitech a inauguré, en 2005, un nouvel outil de production pour répondre à l'augmentation des demandes de catamarans de croisière. Les chaînes du Nautitech 40 et du Nautitech 44 s'étendent sur 100 mètres de long et permettent la sortie d'un catamaran tous les 15 jours.

le marché mondial du pneumatique, grâce notamment à la marque Zodiac. Elle est également leader mondial de la glisse (kite surf, windsurf, kayak, etc). Dans ce domaine, le groupe Bic Sport a su se démarquer en appliquant les techniques de production en série à un marché habitué aux customs (planches produites à l'unité et sur mesure).

BÉNÉTEAU, LE SYMBOLE D'UNE PLAISANCE DEVENUE INDUSTRIE

En un peu plus de 100 ans, le petit chantier Bénéteau est devenu un géant mondial de l'industrie nautique. L'aventure de l'entreprise vendéenne commence en 1884 sous l'impulsion d'un architecte naval, Benjamin Bénéteau, qui invente le premier bateau de pêche à voile. Les héritiers se lanceront dans la plaisance à voile et auront la bonne idée d'introduire le polyester dans la construction de leurs bateaux. En 1976, la gamme First incarne la démocratisation d'un loisir qui fait rêver et lance l'entreprise sur le marché mondial. En moins de 20 ans, Bénéteau va faire son entrée en bourse et s'imposer sur le marché américain. Déjà leader mondial des constructeurs de voiliers depuis 1982, l'entreprise devient leader européen de la plaisance et premier constructeur français de bateaux de pêche professionnelle en 1994. Le groupe, qui a depuis racheté son principal concurrent français Jeanneau, poursuit sa stratégie de diversification avec les catamarans Lagoon, les voiliers de prestige Wauquiez, les superyachts CNB, les navires de transport de passagers rapides Voyager TM, les bateaux de pêche et les bateaux de service... Il emploie aujourd'hui près de 6 000 personnes.

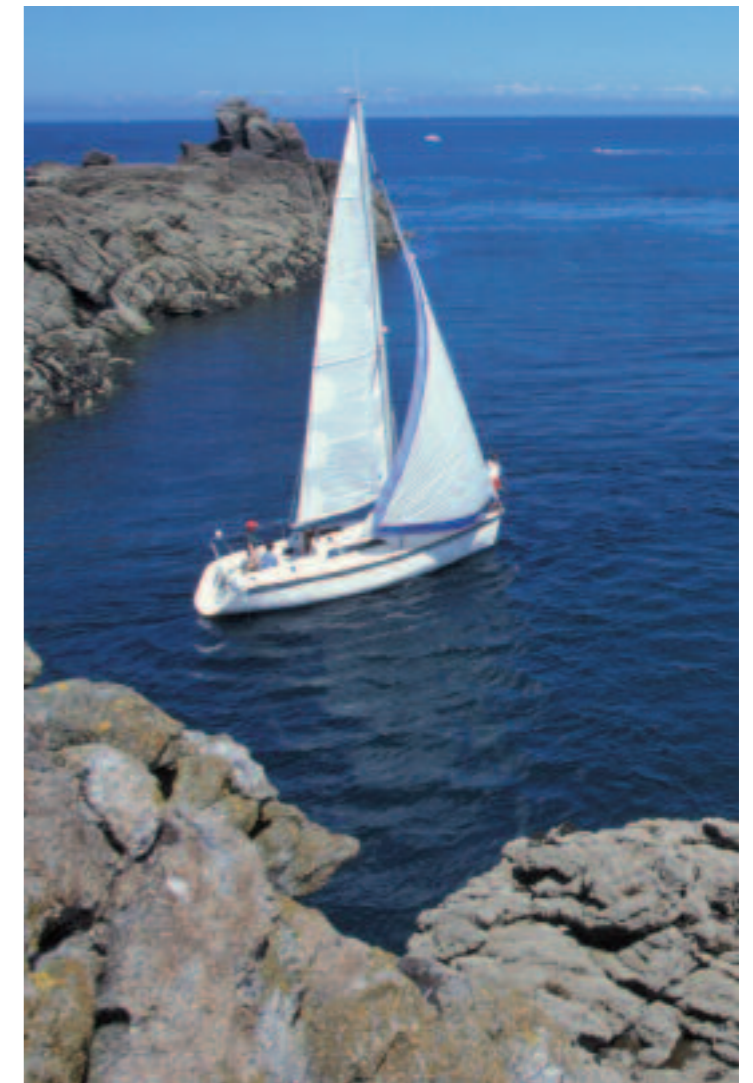
Météo au beau fixe pour la plaisance française

STRATÉGIE DE NICHES : UNE FORCE DES CHANTIERS FRANÇAIS

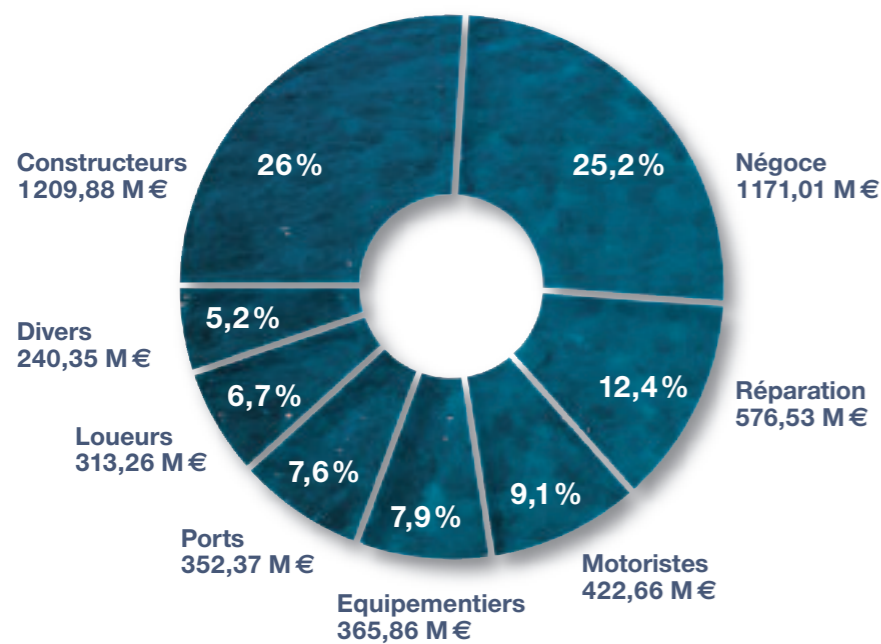
Des chantiers français plus modestes s'imposent sur le paysage de la plaisance. Certains se sont positionnés sur le marché des habitables, comme le chantier Dufour, notamment ; d'autres misent sur des bateaux typés régates comme les chantiers Archambault, Pogo Structures ou JPK. D'autres encore parient sur le retour en vogue du classicisme. Ainsi le Tofinou qui rencontre un très beau succès et les nombreuses imitations de « cotres », ces petites embarcations à voile typiques qui font revivre une certaine époque de la plaisance tout en employant des techniques de production modernes. D'autres chantiers se sont spécialisés dans les coques en aluminium (Alubat, Allures Yachting...) adaptés à la grande croisière. Le marché des catamarans, pour sa part, connaît une croissance très soutenue depuis quelques années, porté par des marques mondialement connues pour leur expertise en la matière (Fontaine Pajot, Catana, Lagoon...).

LA VITALITÉ DU MOTONAUTISME

Généralant 85 % du marché de la plaisance, le motonautisme reste le secteur dominant au niveau mondial. Depuis quelques années, les entreprises françaises se développent très vite dans ce domaine. Si en 2000, seulement 35 % du chiffre d'affaires des bateaux à moteur construits en France étaient exportés, ce taux s'est élevé à 55 % en 2006, plaçant la France au 4^e rang des constructeurs mondiaux, grâce au dynamisme de sociétés telles que Zodiac, Bénéteau, Jeanneau, Couach, Kelt, Arcoa etc.



RÉPARTITION DU CHIFFRE D'AFFAIRES DE LA FILIÈRE NAUTIQUE PAR ACTIVITÉS
En million d'euros - Source FIN 2006.



Du voilier en série aux yachts de luxe sur mesure, les constructeurs français proposent une gamme de produits très étendue. Ci-contre : Couach fut le premier chantier au monde à construire des bateaux Aramat, matériau à base de fibre de verre. La marque développe aujourd'hui le concept de « yacht couture », destinée à une clientèle fortunée, soucieuse du moindre détail.



Météo au beau fixe pour la plaisance française

LE BOOM DE LA GRANDE PLAISANCE

Les industries françaises continuent également à s'implanter avec force sur le marché de la grande plaisance, une catégorie qui désigne les bateaux de plus de 24 mètres. Dans le monde, il ne s'en crée que quelques unités par an, destinées à une élite. Ce segment hautement technologique constitue une vitrine prestigieuse de l'excellence française, principalement à travers l'exportation de yachts à moteur ou de voiliers construits par des chantiers tels que CNB (groupe Bénéteau), JFA, Garcia, Couach, CMN, ou distribués par Rodriguez. Pour accompagner ce développement, différents corps de métier se sont spécialisés dans la grande plaisance, notamment les architectes navals (Marc Lombard, Stirling Design, Van Peteghem & Lauriot-Prévoist, etc), les architectes d'intérieur (Couedel Hugon Design, Franck Darnet Design, etc.) et les équipementiers...

Pour en savoir plus sur la grande plaisance française : www.superyachtfrance.com/

Les voiliers conçus pour la grande plaisance représentent une faible part de marché, mais leur haut niveau technologique en fait une vitrine de l'excellence française. Quelques courses mythiques, comme les Voiles de Saint-Tropez (ci-contre), rassemblent les plus beaux spécimens au monde.

DES ÉQUIPEMENTS PRÉSENTS SUR LES BATEAUX DU MONDE ENTIER

L'industrie nautique française possède toutes les ressources pour armer un bateau de la quille jusqu'au mât. Les voileries, notamment les sociétés Elvström et Incidences, se sont taillées une belle réputation sur toutes les catégories de bateaux. En matière d'accastillage, les marques françaises occupent également une place de choix. Qu'il s'agisse des fabricants de mâts comme Lorima, des spécialistes de winchs et de poulies de compétition comme Wichard ou Karver, une jeune société au développement exponentiel, des concepteurs d'équipements de sécurité (Plastimo), des fabricants de cordage (Lancelin et Cousin), ou encore des marques de vêtements marins (Guy Cotten, TBS, Tribord...). Enfin, l'électronique est sans doute le domaine de pointe où la France se distingue le plus nettement de ses concurrents. La société NKE, concepteur d'instruments de navigation, en constitue une belle illustration tout comme Navicarte qui produit des cartes et des logiciels de navigation, ou Adrena qui met au point des logiciels de régates...

De la voilerie à l'accastillage en passant par les vêtements marins, tous les équipements nautiques bénéficient de la formidable évolution des matériaux.

En haut : la voilerie Incidences qui teste ses nouveaux modèles sur les bateaux de record du monde. De gauche à droite : un harnais Bic Sport spécialement conçu pour pratiquer la glisse en toute sécurité, les poulies Karver adoptées sur la plupart des bateaux de compétition et la célèbre combinaison Guy Cotten.



SPONSORING : DU RÊVE AU MARKETING

Via le sponsoring, les entreprises françaises ont donné aux grandes courses un formidable essor. Au milieu des années 70, elles ont décidé de s'associer à la plaisance et plus particulièrement à la course au large, dont elles partagent les valeurs : esprit d'aventure, dépassement de soi, solidarité... Elles ont naturellement trouvé dans ces aventures un bon moyen de se faire connaître et de communiquer autour de leurs produits. Certaines s'attachent aux défis technologiques, ainsi Areva et son engagement dans la Coupe de l'America, ou Orange et le Trophée Jules Verne. Contrairement à d'autres sports, la voile n'est pas réservée à ces multinationales. Qui connaissait la PME du bâtiment PRB avant sa double victoire dans le Vendée Globe ? Même popularité aujourd'hui pour l'entreprise Idec qui a accompagné Francis Joyon lors de ses records en solitaire autour de la planète...





« 3 QUESTIONS À Tibor Sillinger »

Administrateur de la Fédération des industries nautiques, Président du Salon nautique de Paris

Comment expliquez-vous le dynamisme du secteur de la plaisance en France ?

Tibor Sillinger : La croissance de notre industrie est portée par le marché intérieur et les ventes à l'export. Les Français ne sont pas encore suréquipés en matière de bateaux. Sur 62 millions d'habitants, on ne compte que 900 000 bateaux immatriculés dont 500 000 en activité. Nous bénéficions d'une belle marge de progression. Quant à l'exportation, elle représente 63 % de la production hexagonale. Les pays européens et les USA sont en première ligne. Notre prochain défi est de nous imposer sur les marchés émergents, comme la Chine, l'Inde, le Brésil.

En quoi la plaisance est-elle une industrie à fortes potentialités ?

T.S. : En valeur absolue, le prix d'un bateau n'a pas augmenté depuis les débuts de la plaisance, il aurait même plutôt baissé grâce aux progrès effectués par les constructeurs. Cette évolution du rapport qualité/prix est un facteur mécanique de progression des ventes.

D'autre part, le développement de la plaisance dans les marchés émergents sera une donnée très importante du marché mondial dans les années à venir. L'explosion des classes moyennes va changer la donne, comme ce fut le cas en France dans les années 60, où la plaisance s'est démocratisée. Compte tenu de la rapidité avec laquelle les infrastructures se développent dans ces pays, à terme, il ne serait pas tout à fait incongru d'imaginer que le marché chinois puisse représenter un chiffre d'affaires plus important que l'ensemble des exportations françaises aujourd'hui.

Quels sont les points forts de la plaisance française ?

T.S. : La croissance des industries nautiques françaises s'appuie sur de puissantes locomotives. Nous sommes les leaders mondiaux sur les marchés de la voile et de la glisse, grâce en partie aux succès de nos grands marins comme Tabarly, Moitessier, D'Aboville ou Kersauzon. Et comme dans la course automobile, cette notoriété profite aux constructeurs. Nous sommes présents dans les grandes manifestations commerciales, comme les salons de Shanghai ou de Bombay. Notre souhait serait à présent de pouvoir implanter des relais sur place (français ou locaux). La France peut également se targuer de posséder plusieurs magnifiques vitrines mondialement connues parmi lesquelles le Salon Nautique de Paris, le Festival de la Plaisance de Cannes et le Grand Pavois de la Rochelle.

Météo au beau fixe pour la plaisance française

UN SAVOIR-FAIRE ENVIÉ EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURES

Avec près de 6 000 kilomètres de côtes maritimes et 883 communes en bord de mer, la France s'est dotée depuis un demi-siècle d'infrastructures portuaires très modernes. La Fédération des ports de plaisance recense ainsi 261 ports en France. Ces installations offrent aux plaisanciers plus de 160 000 places dans des marinas parfaitement équipées (sanitaires, station météo, carburant, grues de manutention, chantiers, bacs à eaux noires, etc.). Parmi les exemples récents de réussite, on peut citer la création de Port-Médoc dans l'embouchure de la Gironde (800 places), l'extension du port des Minimes de la Rochelle ou de celui de Port-la-Forêt en Bretagne. Ces grands chantiers constituent des vitrines exceptionnelles d'un savoir-faire français envié à l'étranger. Ainsi certains pays, à l'instar de la Croatie, pourraient faire appel à l'expertise française pour s'équiper en infrastructures portuaires et répondre au développement soutenu de la plaisance.

DES CHANTIERS SPÉCIALISÉS DANS L'ENTRETIEN ET LA RÉPARATION DES BATEAUX

Sur l'ensemble du littoral, les chantiers de réparation, d'entretien et d'hivernage constituent le point de rendez-vous de tous les amateurs de bateaux. C'est un lieu important où clients et fournisseurs échangent des informations sur les techniques, les nouveautés et les produits. Plus de 1 500 entreprises exercent ainsi cette activité en France, constituant le troisième chiffre d'affaires du secteur (12,4 %) après la construction (26 %) et le négoce (25,2 %). Ces chantiers interviennent sur tous types de réparation, allant de la pose d'une quille jusqu'à la peinture, en passant par l'entretien des moteurs.



Port Adhoc a développé un réseau de ports de nouvelle génération, basé sur le concept du « port à sec » américain. Lorsque les bateaux ne naviguent pas, ils sont rangés à terre sur des parkings à bateaux. Il faut moins de 3 minutes pour une mise à l'eau à tout moment de l'année. Trois sites sont actuellement en service en France : le port de Leucate en Méditerranée (photo), le port de Soubise sur la côte Atlantique et Paimpol en Bretagne.

À gauche : Projet d'agrandissement du port des minimes à La Rochelle. Entre la digue du Bout Blanc et le chenal, 1000 places supplémentaires seront disponibles en 2010.

DES SOLUTIONS INNOVANTES POUR DÉSENGORGER LES PORTS

En 2003, une étude stratégique a permis de déterminer qu'il manquait 54 000 places de ports en France. Une saturation qui constitue un obstacle majeur au développement des industries et du tourisme nautiques. Pour y remédier, les acteurs du secteur ont créé le Comité pour le Développement des Capacités d'Accueil de la Plaisance (CODCAP). Sa mission principale est de favoriser la mise en œuvre de solutions concrètes face à l'engorgement de certains ports. Quelque 7 000 places sont actuellement en cours de création, le plus souvent grâce à l'extension géographique de ports existants. Dans d'autres cas, des bassins délaissés peuvent être requalifiés, des ports à sec et des parcs à bateaux aménagés. Les projets intègrent dès le stade de l'étude les principes de protection de l'environnement et de la cohabitation avec les autres activités portuaires. L'avancée de ces réflexions placera la France en bonne position dans l'exportation de ces nouvelles techniques.



Une industrie de pointe toujours en quête d'innovations

La voile est d'abord un sport mécanique. Certains prototypes cassent, chavirent, d'autres gagnent des courses, battent des records... C'est la technologie qui fait la différence. Cette capacité d'innovation à l'œuvre dans la construction des bateaux de course profite ensuite à l'ensemble de l'industrie nautique.

PRIORITÉ À LA RECHERCHE ET AU DÉVELOPPEMENT

Depuis un demi-siècle, les évolutions de la voile ont été fulgurantes, notamment grâce à l'inventivité des skippers, des architectes et des équipementiers. En 1968-1969, Robin Knox Johnson avait mis 313 jours pour effectuer sa circumnavigation en solitaire, cette durée n'est plus que de 57 jours aujourd'hui. Depuis 1993, le gain du record autour du monde en équipage est passé de 79 jours à 50 jours (soit une amélioration de temps de 30 %). Rares sont les disciplines qui peuvent afficher de telles performances ! Ce progrès constant n'est pas seulement un atout de la plaisance française, il constitue également une nécessité pour survivre dans un secteur très concurrentiel, toujours en quête d'innovations. De fait, la plaisance française est l'une des industries où les investissements en matière de recherche sont les plus forts. En 2004, la Recherche et Développement représentait 12,7 % des investissements de l'ensemble de la filière (environ 1 % du chiffre d'affaires). S'inspirant directement de secteurs de pointe comme l'aéronautique ou l'automobile, les grands constructeurs ont également intégré les équipementiers au processus de conception dès les premiers dessins d'architectes. Cette coopération permet de réfléchir en amont à l'ergonomie du bateau et à la technicité de la plate-forme.

Le Gitana 11, trimaran de course de 60 pieds, conçu par Van Peteghem & Lauriot-Prévoist, est emblématique de ces bateaux d'exception qui tirent vers le haut toute l'industrie nautique. Ces concentrés de technologies sont de véritables laboratoires où s'élaborent les modèles du futur.



Une industrie de pointe toujours en quête d'innovations

DESIGN FRANÇAIS : UNE RÉFÉRENCE INTERNATIONALE

Les noms des grands architectes de bateaux sont connus par les plaisanciers et les coureurs du monde entier : Briand, Berret-Racoupeau, Finot-Conq, Van Peteghem & Lauriot-Prévoist, Vaton, etc. Leurs dessins (par exemple les coques planantes de Finot-Conq ou les trimarans de course de Van Peteghem & Lauriot-Prévoist) ont révolutionné le monde de la course et celui des bateaux de série. Les grands chantiers français ont très vite su utiliser le talent de ces cabinets d'architectes renommés. Philippe Briand a ainsi dessiné de nombreuses coques pour Jeanneau, tandis que Van Peteghem et Lauriot-Prévoist ont mis leurs compétences au service de la grande marque de catamarans de croisière Lagoon.

Même synergie dans le secteur du motonautisme où les cabinets Subrero, Mauric et Joubert s'illustrent dans le monde entier en dessinant des bateaux destinés aux transports de passagers ou aux pêcheurs. La France excelle également dans le design intérieur. Olivier Flahault a réalisé l'intérieur de nombreux yachts de prestige, tout comme Patrick Roseo qui s'est vu confier les dessins de plusieurs unités de croisière.

LA MAÎTRISE DES NOUVEAUX MATÉRIAUX

Après des années de règne, le bois a laissé place à des matériaux composites : 90 % des coques sont aujourd'hui réalisées en composite stratifié (fibres de carbone, fibres aramides ou kevlar, polyéthylène). Les cabinets d'architectes varient l'utilisation des matériaux en fonction des modèles et des constructeurs. Le cabinet Vaton Design conçoit, par exemple, des coques en aluminium pour Alubat, des coques en plastique pour les chantiers Kelt ou Kiré ou encore des bateaux en composite bois chez H2X... Les grands chantiers suivent également avec attention le développement, dans d'autres industries, de plastiques très innovants comme les résines

UNE FORMATION FRANÇAISE DE PLUS EN PLUS SPÉCIALISÉE

En moins de quatre ans, les industries nautiques ont créé près de 12 000 emplois. Cette tendance, liée essentiellement à la croissance économique du secteur, pourrait perdurer avec le départ à la retraite de nombreux baby boomers. Au fur et à mesure de leur développement et de leur professionnalisation, les entreprises de la plaisance ont eu besoin d'ouvriers et de techniciens de plus en plus spécialisés. Avec le temps, les formations ont dû s'adapter à la demande du secteur. De l'architecte naval au peintre, en passant par le loueur, l'accastilleur ou le mécanicien, il existe aujourd'hui des formations pour tous les profils et tous les niveaux. Avant le Bac, de nombreux diplômes non spécialisés destinés à former techniciens et cadres sont adaptables à la filière nautique. Pour les demandeurs d'emplois ou les adultes qui veulent se reconverter, la Fédération des industries nautiques a agréé 18 centres qui délivrent, selon les besoins de la profession, des Certificats de Qualification Professionnelle de Branche dans les domaines du composite, du bois, de la maintenance, de l'électronique, de la voilerie, etc. (80 à 90 % des participants sortent

diplômés et 100 % trouvent un emploi). L'AFPA (Association Nationale pour la Formation Professionnelle des Adultes) dispense également des enseignements nautiques dans 4 centres en métropole.

Pour les étudiants, il existe des brevets de techniciens supérieurs, des licences professionnelles, des écoles d'ingénieurs ou des formations d'architectes. A noter que la FIN (Fédération des industries nautiques) a mis en place une licence professionnelle commerciale bilingue à Saint-Nazaire afin de former des étudiants spécialisés dans la vente en français ou en anglais. Le même type de formation a ouvert à Perpignan en 2008 (franco/espagnol) et à Nice (franco/italien) en 2009.

Ces cursus sont ouverts à des étudiants étrangers. Chaque année, la Fédération des industries nautiques édite un guide très complet sur les formations disponibles en France.

www.industriesnautiques.fr
Rubrique « Nos missions », « Emploi & Formation »,
« Guide des formations »

À gauche :

Le design intérieur est la signature des grandes marques comme CNB, qui fait appel pour ses voiliers de prestige à un pool d'architectes renommés.

À droite :

Le cabinet Roseo propose une approche novatrice de l'aménagement intérieur.

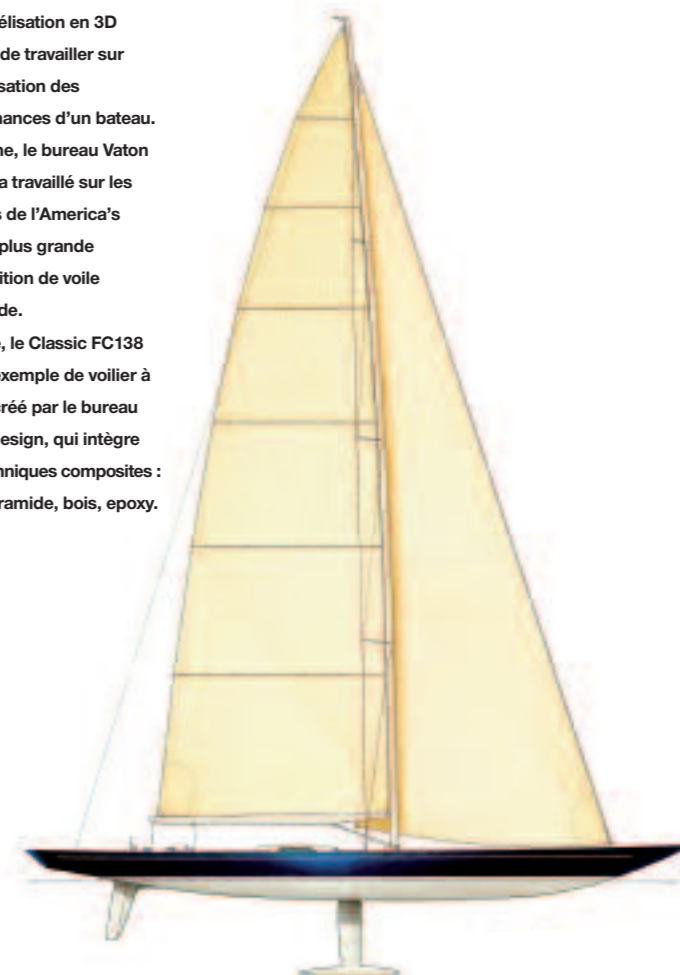
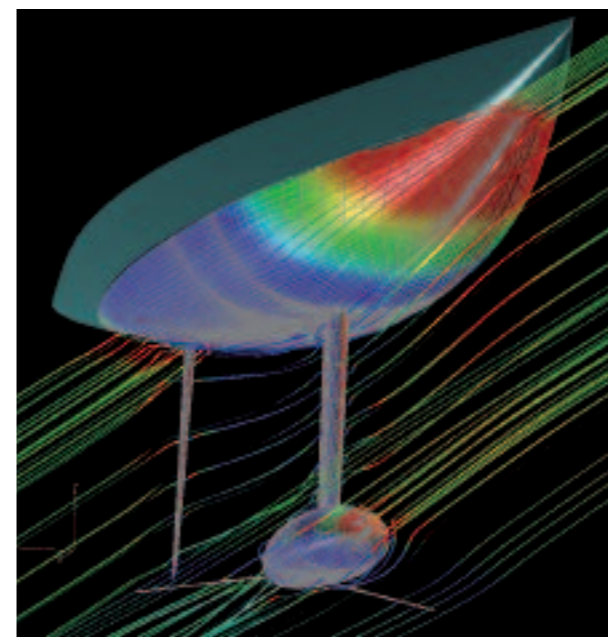
Le plan du pont et l'espace à vivre sont conçus comme interdépendants et donc créés simultanément.



thermo-plastiques qui peuvent être fondues et sont donc réutilisables ou encore des résines en carbone armé, très solides. L'aluminium est souvent le meilleur allié des bateaux de course. Ainsi, le bateau Adrien conçu par Vaton Design pour Alubat a permis à Jean-Luc Van den Heede de battre en 2004 le record du tour du monde en solitaire contre les vents et les courants dominants. La construction en série pour la plaisance de masse se tourne majoritairement, quant à elle, vers des bateaux en polyester, à la fois légers, solides et peu onéreux. En matière de protection contre les intempéries, le plastique imperméable a également fait son temps. Les marques françaises comme Guy Cotten, TBS ou Tribord ont, elles aussi,

La modélisation en 3D permet de travailler sur l'optimisation des performances d'un bateau. À gauche, le bureau Vaton Design a travaillé sur les carènes de l'America's Cup, la plus grande compétition de voile au monde.

À droite, le Classic FC138 est un exemple de voilier à l'unité créé par le bureau Vaton Design, qui intègre des techniques composites : verre, aramide, bois, epoxy.



Une industrie de pointe toujours en quête d'innovations



Les fibres Cousin égalent les performances de l'acier, avec les qualités du textile en plus : légèreté dans l'air et dans l'eau, résistance à la corrosion... Des qualités qui incitent les constructeurs à recourir de plus en plus à ces nouveaux matériaux.

développé des produits intégrant des matériaux novateurs : des tissus polaires, du néoprène, du Gore Tex®, etc. Enfin, la filière nautique bénéficie des avancées de l'électronique à tous les niveaux, de la conception assistée par ordinateur à la découpe au laser. La plupart des moules sont aujourd'hui réalisés à l'aide des outils numériques les plus performants.

VOILIERIES ET CORDAGES DE HAUTE TECHNOLOGIE

Il y a 30 ans, les voiles des bateaux s'apparentaient à des sacs en vieille toile. Aujourd'hui il faudrait plutôt les comparer à des ailes d'avions. Elles sont mieux coupées, plus légères, mais aussi plus résistantes. Ces progrès sont certes dus à l'utilisation de nouveaux matériaux

(kevlar®, carbone, PBO...) mais aussi au travail de recherche des marques. Pour étudier leur vieillissement et leur résistance, la voilerie Incidences teste ses nouveaux types de voiles sur les bateaux de record comme le trimaran Idec de Francis Joyon, qui a fait le tour du monde. Parallèlement, l'ensemble des pièces des bateaux connaissent une révolution technologique : les mâts et les tangons sont conçus en carbone, les haubans en spectra® ou en PBO, commercialisé sous le nom de Zylon®. Les marques de cordes travaillent sur des fibres incassables dont certaines dépassent largement la résistance de l'acier. Le niveau d'innovation dans ce domaine est exceptionnel : la marque française Cousin propose ainsi aux professionnels comme au grand public une gamme de 8 000 produits, parmi lesquels 400 ont été inventés depuis moins de 3 ans.

LA RÉVOLUTION DE L'ÉLECTRONIQUE ET DE LA SÉCURITÉ

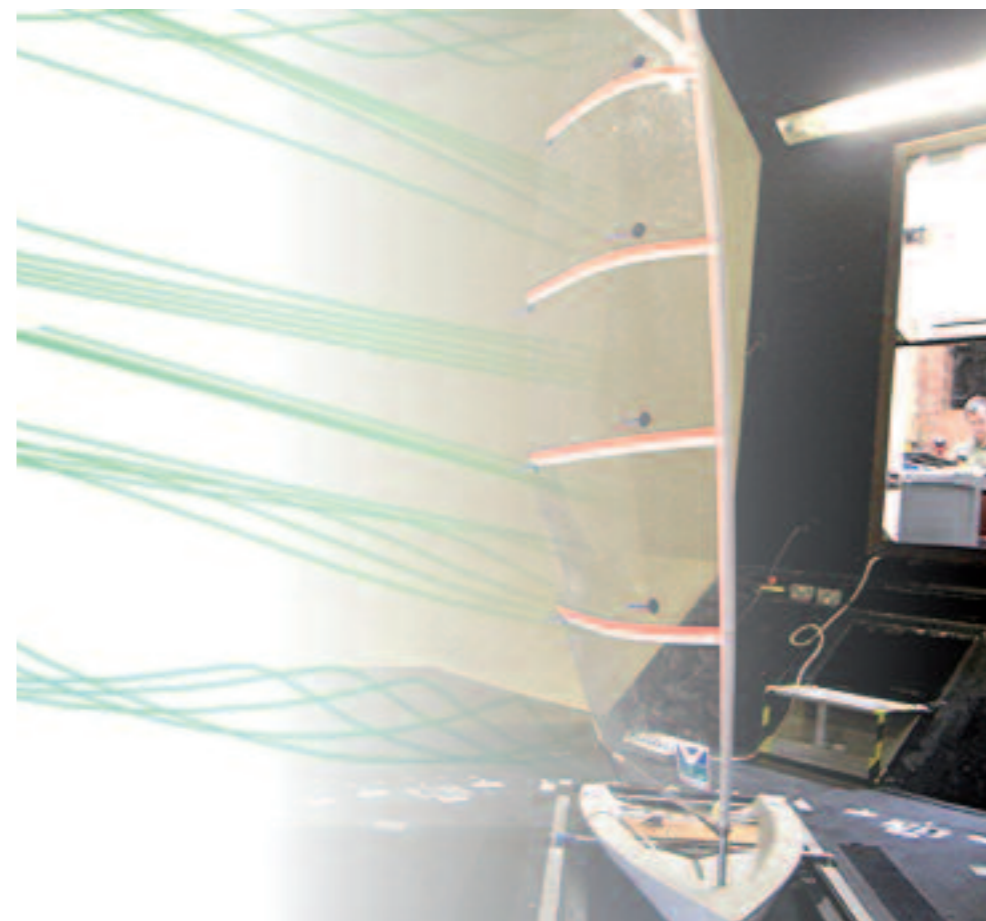
L'électronique embarquée est sans doute le domaine où la plaisance a accompli les progrès les plus significatifs. Les logi-



Yann Elies, un des skippers de l'équipe Guy Cotten, équipé de la Capuche Magic qui a eu le prix de l'innovation au Salon Nautique de Paris 2006.



Le plus grand catamaran de croisière du monde, long de 44,2 mètres, est l'œuvre du cabinet Van Peteghem & Lauriot-Prévost. Il sera mis à l'eau fin 2008 chez Dorektor Shipyards USA.



Comment optimiser l'aérodynamisme d'une voile de dériveur ? Damien Lafforgue (groupe Finot) a utilisé deux méthodes : l'une expérimentale et l'autre numérique, dont le résultat est matérialisé sur ce montage photo. Les lignes vertes représentent les courants. Les récents progrès en matière de modèles numériques et de puissance de calcul permettent aux méthodes numériques d'égaliser quasiment la précision des expériences, cependant la validation par l'expérience est toujours nécessaire avant l'industrialisation d'un prototype. Le numérique est très utile dans les premiers stades de conception, où plusieurs voiles doivent être comparées en un temps limité. En fin de projet, les quelques voiles retenues sont étudiées plus précisément en soufflerie.



« LE POINT DE VUE DE Monique Bouroullec »

Gestionnaire du chantier Structures,

« Nous avons débuté notre exploitation en 1990 en fabriquant un bateau dédié à la régates, le Pogo 6.50, un petit quillard conçu pour la Mini-transat, très populaire en France et dans le monde. Nous produisons maintenant une soixantaine de bateaux par an. Le 6.50 commence à bien se vendre dans toute l'Europe, notre 40 pieds n'est pratiquement acheté que par des étrangers alors que le Pogo 8.50 fonctionne plutôt bien en France. Vu la taille de notre chantier, nous produisons à la commande et les clients peuvent choisir les équipements intérieurs, les couleurs, l'électronique... Nous restons aussi à l'écoute de leurs remarques. Leurs observations nous ont ainsi beaucoup servi lors de la conception du dernier bateau du chantier, le 10.50. L'innovation est la clé de notre survie. »



La polyvalence du Pogo 10.50 explique son succès auprès du public. Aussi à l'aise au large que près des côtes, le modèle s'adapte à toutes les situations et bénéficie d'équipements sur commande.

Une industrie de pointe toujours en quête d'innovations

ciels de navigation se sont généralisés en moins de dix ans, grâce notamment à des fabricants comme Navicarte (groupe Navicom). Couplés à des GPS dont les prix ont considérablement baissé, ils permettent aux navigateurs de connaître leur position en permanence et d'optimiser leur route. Les instruments de navigation (loch, speedo, sondeur, météo...) ont gagné en légèreté et leur consommation d'énergie a beaucoup baissé. Une qualité fondamentale dans la gestion de l'énergie à bord. Les potentialités de l'électronique incitent également les entreprises à réfléchir à des innovations en termes de sécurité. Les VHF ASN permettent déjà aux autorités de connaître en permanence la position d'un bateau. Des balises de détresse personnelles sont à l'étude, certains dispositifs permettront un jour d'immobiliser le bateau si un homme tombe à la mer...



Les systèmes de localisation, de détection et de communication maritimes (ici sondeur Navicom) ne cessent de se perfectionner pour un confort et une sécurité accrus.

LE PÔLE MER BRETAGNE ET LE PÔLE MER PACA

Depuis 4 ans, sous l'impulsion du gouvernement, 71 pôles de compétitivité ont été mis en place sur tout le territoire français. Ces structures réunissent des entreprises, des centres de recherche et des centres de formation. Elles ont pour but d'accélérer le processus d'innovation et de favoriser la conception de produits innovants susceptibles de se développer sur des marchés à forte croissance... Le marché de la plaisance a bénéficié de la création de deux pôles Mer à vocation mondiale, travaillant sur des thématiques aussi diverses que la sécurité maritime, l'ingénierie, les services navals, l'exploitation des ressources énergétiques marines, l'exploitation et la valorisation des ressources biologiques marines ou encore l'environnement. Ces pôles représentent 41 000 emplois, 5 000 chercheurs et 300 entreprises. Ils occupent une place stratégique dans le processus d'innovation du secteur par la quantité et l'importance de projets qu'ils ont initiés.

Le Pôle Mer Bretagne a labellisé 30 projets qui représentent un montant total de Recherche et Développement de 97 millions d'euros. Quinze d'entre eux sont assurés d'un financement, tandis que la recherche d'aides est en cours pour les autres. Le Pôle Mer Paca a lancé 59 projets dont 32 sont financés à ce jour. De nombreux autres pôles participent d'une façon ou d'une autre à l'innovation dans l'industrie nautique. Ainsi, par exemple, le pôle EMC2 (Ensembles métalliques et composites complexes) travaille-t-il sur des matériaux composites qui pourront être utiles à certains métiers de la plaisance ou encore le pôle Aerospace Valley qui réfléchit aux systèmes de positionnement embarqués.

Pour en savoir plus :
www.pole-mer-bretagne.com
<http://polemerpaca.tvt.fr>
www.pole-emc2.fr
www.aerospace-valley.com
www.competitivite.gouv.fr



« LE POINT DE VUE DE Cathy Millien »

Directrice de la communication du groupe Navimo, équipementier

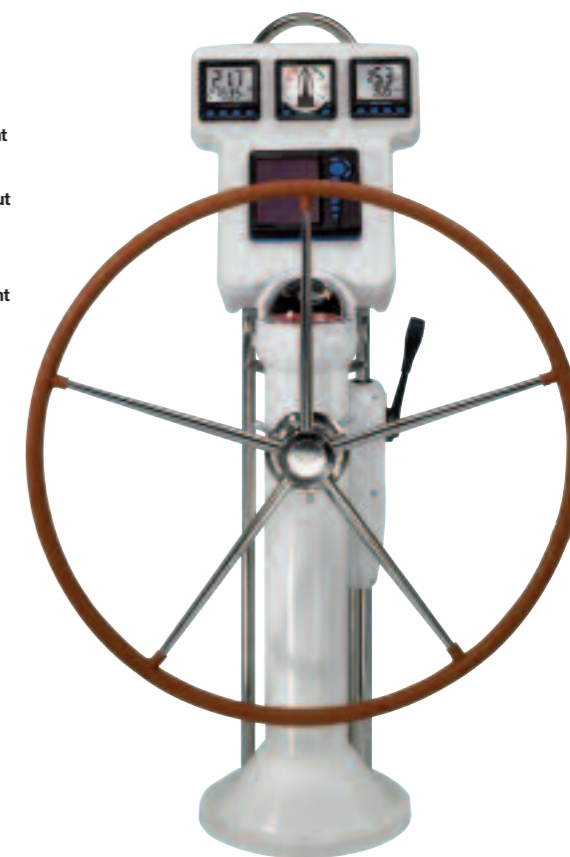
« En tant qu'équipementier, nous travaillons beaucoup en synergie avec les chantiers. Nous collaborons en amont avec les constructeurs pour leur proposer des fonctions et pas seulement des produits. Par exemple, un système complet d'assèchement du bateau et non simplement une pompe de cale. Pour que nos équipements s'intègrent parfaitement aux bateaux, nous participons donc aux réunions des bureaux d'étude, nous sommes en contact direct avec les architectes. L'industrie de la plaisance ressemble ainsi de plus en plus à l'industrie automobile. Sur les derniers 18 mois, nous avons ainsi recruté beaucoup d'ingénieurs spécialisés, aptes à travailler dans les bureaux d'étude pour répondre aux demandes des chantiers. En France, nous avons de bonnes écoles et le groupe a pu trouver ces jeunes dans une course comme l'Edhec, où nous savons que les étudiants qui régatent sont passionnés par le nautisme. »



Ci dessus : à bord d'un yacht Couach, l'électronique embarquée donne à la cabine de conduite des airs de cockpit d'avion.

Ci-dessous : le propulseur d'étrave Compact Retractable de Max Power s'escamote complètement dans la coque pendant la navigation. Instrument emblématique même à l'heure du tout électronique, le compas Contest 101 Plastimo est présent sur tous les voiliers de série et plus particulièrement sur les 60 pieds qui s'élanceront dans le Vendée Globe en Novembre 2008.

La barre à roue Steer'n Go™ de Goïot est la première barre à roue qui se désengage en un simple clic. Amovible, elle libère complètement le cockpit, rendant la vie au mouillage et au port plus confortable.



Le défi écologique

En 2007, le Salon nautique de Paris a eu pour thème la protection de l'environnement, un choix qui a résonné comme une évidence. Quelles industries sont en effet plus liées à la nature et à l'environnement que celles de la plaisance ?

L'IMPACT ÉCOLOGIQUE MARGINAL DE LA PLAISANCE

La plaisance n'est responsable de la pollution marine que de façon très marginale. Selon une étude commandée par la Confédération européenne des industries nautiques, 77 % de la pollution marine serait due à des rejets émanant des activités terrestres. Le dépôt en mer de déchets représente 10 % de la pollution marine et 1 % provient des exploitations pétrolières off-shore. Seuls 12 % de la pollution marine sont imputables à l'ensemble des activités maritimes, à savoir le transport maritime, le transport d'hydrocarbures et de produits dangereux, les activités portuaires, l'interface port-navire, les accidents tels que les marées noires, les dégazages, et autres rejets. Dans cette dernière catégorie, la part de responsabilité de la plaisance s'élèverait à moins de 1 % de la pollution maritime totale.

UNE RÉGLEMENTATION PROTECTRICE DE L'ENVIRONNEMENT, DES ENTREPRISES PROPRES

En matière de protection de l'environnement, les efforts sont visibles dans de nombreux domaines. Les réglementations européennes et françaises sont parmi les plus exigeantes au monde, elles jouent le rôle d'aiguillons vers une meilleure approche écologique de la profession. En mai 2003, le Parlement Européen et le Conseil ont ainsi adopté une nouvelle directive sur les bateaux de plaisance, qui fixe des normes environnementales en matière de conception, de construction et de rejets. En France, la loi sur l'eau réglemente les rejets, notamment dans les ports qui s'équipent peu à peu de bassins de carénages, de bacs pour les

La protection de l'environnement est un enjeu majeur pour l'industrie nautique. Moins de rejets, une construction éco-responsable, des ports propres, des plaisanciers respectueux des réglementations, tous les acteurs de la plaisance ont un rôle à jouer.



huiles, les batteries, les eaux noires... De nombreuses entreprises françaises sont également en pointe dans ce domaine.

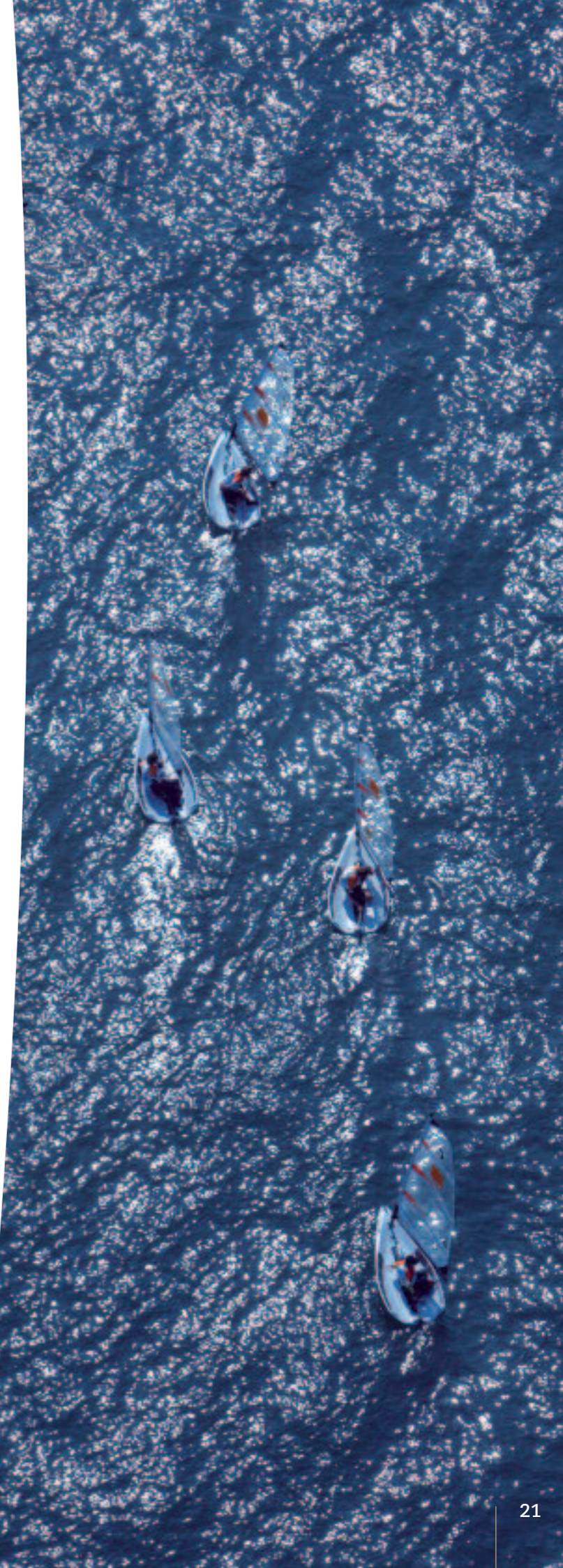
RÉDUCTION DES REJETS D'HYDROCARBURES ET DES ÉMISSIONS NUISIBLES

En France, les technologies actuelles conduisent à généraliser les moteurs à quatre temps permettant de respecter la directive européenne sur les Bateaux de plaisance (2003/44/CE) et les normes établies en 2006 par l'agence américaine de protection de l'environnement (US EPA), deux réglementations parmi les plus contraignantes du monde. Les émissions des moteurs à essence ont baissé de 30 % depuis 10 ans. Les émissions sonores des moteurs marins de plaisance sont également limitées : 75 décibels pour les bateaux à moteur unique (la majorité) et 78 pour les autres.

DES PROCESS DE FABRICATION RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

La réglementation française est également en pointe dans ce domaine. Elle oblige ainsi les constructeurs qui produisent plus d'une tonne de plastique par jour à effectuer ce travail dans un moule fermé. Cette réglementation, en avance sur les autres législations nationales, permet de lutter très efficacement contre les émanations nuisibles à l'environnement et à la santé humaine. En parallèle, de nombreux efforts ont été réalisés sur la chimie des résines plastiques, qui sont de moins en moins toxiques, avec de meilleures propriétés mécaniques. Le développement de nouveaux procédés, tels que l'injection pour la construction des coques en plastique, a également permis de diminuer les déchets.

Certaines sociétés sont particulièrement en avance en matière de recyclage. Dans le cadre de la conception de ses unités, Bic Sport réutilise ainsi toutes ses chutes de plastique. La société a reçu en 2007 le prix du Bateau bleu (voir p.23) pour l'Open Bic, un petit dériveur dont l'éco-conception a été saluée. La fabrication de ce petit bateau, construit sans fibres de verre et partiellement recyclable, réclame en effet très peu d'énergie électrique, ne crée pas de déchets, ne rejette ni gaz, ni solvants.





« LE POINT DE VUE DE Matthieu Taburet »

Responsable Export chez Nautix

« L'environnement est une de nos priorités. L'enjeu est de créer des antifouling (peintures sous-marines) à la fois efficaces, biodégradables et qui durent dans le temps. Pour le moment, il est très difficile de réunir ces trois caractéristiques en même temps, mais nous y travaillons. Nautix est leader du projet " paintclint " qui a été labellisé par le pôle de compétitivité Mer Bretagne et financé par le gouvernement français, dans le cadre du soutien aux projets de recherche des pôles de compétitivité. Nous collaborons à un programme de recherche qui réunit le DCNS (acteur majeur sur le marché mondial des systèmes navals de défense), l'Ifremer, l'université de Bretagne. En Europe, nous avons une réglementation très sévère en ce domaine et c'est tant mieux ! »

Les peintures sous-marines biodégradables et résistantes ont de l'avenir. Sur les monocoques de course 60 pieds, les 10 premiers de la transat Jacques Vabre ont sélectionné les peintures Nautix.

Le défi écologique

SUPPRESSION PROGRESSIVE DES VERNIS ET PEINTURES TOXIQUES

Pour limiter la pollution industrielle liée à l'utilisation des produits chimiques, les PME françaises ont mis en place de nouvelles techniques de vernissage en supprimant les vernis polyuréthane au profit des résines à basse émission de composés volatils. Les peintures anti-salissures (anti-fouling) les plus dangereuses, notamment celles à base de tributylétain (TBT), très efficaces et très répandues, ont été interdites. Des PME françaises comme Nautix ont donc cherché à améliorer les propriétés des antifouling de nouvelle génération. Des scientifiques étudient même les propriétés de la peau des dauphins, des phoques ou des otaries pour développer de nouveaux systèmes disposant des mêmes propriétés « antisalissures ».

EAUX NOIRES, EAUX GRISES ET TRAITEMENT DES DÉCHETS

De plus en plus de bateaux habitables actuellement produits sont systématiquement équipés de systèmes de gestion des eaux noires à bord (bacs de rétention, toilettes sèches...) et sont ainsi labellisés « Bateau bleu » (cf. ci-contre). Quant aux ports français, la majorité d'entre eux s'équipent aujourd'hui progressivement de systèmes de pompage permettant de récupérer les eaux usées provenant des toilettes. Toutefois, l'avenir est aux systèmes de traitement embarqués, qui sont actuellement à l'étude dans un certain nombre de PMI françaises (comme T3EI en Bretagne), pour une adaptation aux bateaux de série. Pour les eaux grises (eaux de lavage), il existe aujourd'hui des produits d'hygiène et des détergents domestiques 100 % biodégradables en moins d'un mois. En matière de traitement des déchets, les ports français mettent tous à la disposition des plaisanciers des containers et des poubelles pour recueillir les déchets des bateaux en croisière. La plupart ont mis en place des systèmes de tri sélectif. Quant à la pollution liée à l'entretien des bateaux, les ports s'équipent peu à peu d'infrastructures écologiques comme les bassins de carénage permettant de récupérer les produits toxiques résultant du nettoyage des coques.

ECONOMIES D'ÉNERGIE

Le coût écologique d'un bateau est certes marginal, mais il est encore possible de le diminuer, notamment en faisant moins tourner le moteur qui alimente les batteries à bord. Il existe deux manières complémentaires de procéder : diminuer la consommation d'énergie ou trouver des sources d'énergie alternative. La société ILS Mer, lauréate du Prix du Bateau bleu 2006, a ainsi mis au point un prototype d'éclairage intérieur associant deux technologies dont le résultat permettrait de réaliser 75 % d'économie d'énergie.



De nombreux équipementiers, notamment en matière d'électronique, réfléchissent à cette problématique.

Pour trouver des solutions alternatives au moteur à explosion, certaines entreprises françaises mettent en place des systèmes hybrides qui exploitent une

Vendée Globe 2008-2009 : le bateau Cervin EnR est équipé de panneaux solaires qui servent à faire fonctionner tous les instruments de bord (pilote automatique, sondeur, etc.)

pile à combustible, des éoliennes, des panneaux solaires, le tout couplé à un groupe électrogène d'appoint. Des catamarans de croisière ont ainsi traversé l'Atlantique sans utiliser leur groupe électrogène. Le navigateur Francis Joyon, lors de son récent record, a fait le tour du monde à bord d'un bateau équipé d'une pile à combustible. Il s'agit sans doute de solutions envisageables dans un avenir relativement proche pour les bateaux de série.

LE RECYCLAGE DES BATEAUX EN FIN DE VIE

Soucieuse du devenir des bateaux en fin de vie, la Fédération des industries nautiques s'est engagée depuis 2002 dans une réflexion active sur l'hypothèse de création et de promotion d'une filière organisée de déconstruction des bateaux de plaisance, le programme BPHU « Bateaux de Plaisance Hors d'Usage ». Un éco-organisme devrait prochainement voir le jour.

PROGRAMME BATEAU BLEU®

Attentive au développement durable de la plaisance et au respect de l'environnement, la Fédération des industries nautiques a créé le Programme Bateau bleu. A travers deux opérations, le Prix et le Label, la FIN entend promouvoir des produits et des concepts adaptés à la plaisance et respectueux de la mer. Le label Bateau bleu® permet de distinguer sur le marché des produits respectueux de l'environnement en garantissant un système efficace de gestion des eaux noires à bord. Depuis 2008, il s'est doté de critères supplémentaires afin de prendre également en compte la question des débordements à l'avitaillement. L'objectif du prix du Bateau bleu® est, pour sa part, d'encourager la Recherche et le Développement de technologies adaptées à la plaisance et respectueuses de l'environnement marin. Après la « gestion de l'eau à bord » en 2008, le prix récompensera en 2009 tout projet ou concept permettant une meilleure gestion environnementale des déchets à bord : stockage, tri, réduction, réutilisation, recyclage, traitement ou toute autre fonction. Les précédentes éditions ont récompensé les meilleurs projets en matière de systèmes embarqués de traitement des eaux noires (2005), d'économies d'énergie à bord (2006) et d'écoconception (2007).

Pour plus de détails : www.industriesnautiques.fr



L'Open Bic, a reçu le prix du Bateau Bleu en 2007 pour sa conception écologique, sans fibres de verre et partiellement recyclable.

La plaisance française dans le monde

Il y a des chiffres qui ne trompent pas : 63 % de la production française est exportée vers l'étranger. Un signe de la qualité des produits français mais aussi une preuve de la bonne santé de la plaisance française dans une économie de plus en plus mondialisée.

UN SAVOIR-FAIRE RECONNU DANS LE MONDE ENTIER

Les produits nautiques français sont présents sur toute la planète. En 2006, le taux d'exportation de la production française a ainsi atteint 63 % (73 % pour les bateaux à voile et 55 % pour les bateaux à moteur). C'est en 1998 que pour la première fois, le niveau des ventes de l'industrie française de la plaisance à l'étranger a dépassé celui des ventes sur le marché intérieur. Depuis, la tendance s'est confirmée.

LES RAISONS D'UN SUCCÈS MONDIAL

La grande renommée des chantiers français en matière de qualité et de maîtrise technologique permet aux entreprises du secteur de s'imposer sur un marché hautement concurrentiel. Les grands constructeurs affichent un important volume à l'export, comme Bénéteau, Jeanneau (voiliers, bateaux à moteur), Fountaine-Pajot (catamarans) ou encore Zodiac en matière de pneumatiques (72 % des pneumatiques non immatriculés sont d'ailleurs exportés). Les exportations sont particulièrement dynamiques sur des bateaux de haute technologie.

Les équipementiers français, qui ont acquis leur réputation en équipant les bateaux de course du monde entier, ont gagné en même temps la confiance des grands constructeurs étrangers. Certains d'entre eux réalisent ainsi une grande partie de leur chiffre hors de France. Pour ne prendre que l'exemple du groupe Wichard qui possède les marques Wichard (accastillage) et Profurl (enrouleurs et emmagasineurs de voiles), 60 % de ses 25 millions d'euros de chiffre d'affaires sont réalisés à l'étranger. Le groupe fournit de

Depuis 2004, le chantier Nautitech a vendu

4 catamarans en Chine (photo de gauche) et travaille sur la fabrication d'un 47 pieds pour le Japon. À droite : en mars 2007, Maud Fontenoy vient de battre le record du tour du monde en solitaire contre les vents et les courants dominants. Elle rejoint les marins français les plus célèbres et contribue au rayonnement de l'industrie nautique française dans le monde.



« LE POINT DE VUE DE Benoît Treguilley »

Responsable Communication et Marketing chez Bic Sport.

« Pour mieux nous implanter dans les pays émergents, nous participons à de nombreux salons. Cette année, nous irons à Dubaï, Budapest et Shanghai. Chaque petit marché est important car, additionnés, ils permettent de créer un chiffre d'affaires non négligeable. Des pays comme la Chine ou l'Inde représentent un potentiel extrêmement important. Les produits français jouissent sur ces marchés d'une bonne image en termes de qualité. Les Français sont considérés à juste titre comme un peuple de marins et la France dispose d'un marché intérieur fort et de bonnes structures. Toutes ces données font que nous intéressons de plus en plus les pays qui découvrent la plaisance. »

grands constructeurs tels que le Danois X-Yachts et poursuit son implantation dans le monde à travers le développement de son réseau de distributeurs et l'ouverture de filiales (récemment aux Etats-Unis et en Australie).

À LA CONQUÊTE DES MARCHÉS ÉMERGENTS

Dans tous les secteurs de l'économie, les regards se tournent vers les pays émergents. La plaisance n'y échappe pas. Les analyses économiques prédisent en effet un important développement des loisirs dans des pays comme la Chine, l'Inde ou encore dans les pays de l'est de l'Europe. Le chantier Nautitech, spécialisé dans les catamarans, exporte 75 % de sa production vers l'étranger, notamment vers la Croatie, les pays scandinaves, l'Italie, l'Espagne, la Grèce... Depuis 2004, Nautitech a également vendu 4 unités en Chine tandis qu'un 47 pieds est actuellement en fabrication pour le Japon et que

Avec plus d'un million d'unités vendues à travers la planète, Zodiac est le premier constructeur mondial de bateaux pneumatiques : 72 % de ses pneumatiques non immatriculés sont vendus à l'étranger.

le chantier « garde un œil » sur certains pays d'Europe de l'Est. Depuis quelques années, la FIN applique une stratégie volontariste visant à renforcer la présence française sur les salons nautiques situés dans ces zones, à travers l'organisation de pavillons nationaux sur les salons de Budapest, Bombay, Shanghai ou en Corée... Des initiatives qui permettent aux entreprises, grâce à une mutualisation des coûts, d'approcher ces marchés lointains mais prometteurs, de nouer les premiers contacts et de rencontrer d'éventuels distributeurs. La FIN est également partenaire d'Ubifrance pour la participation des professionnels français au salon de Dubaï et organise des pavillons français sur des marchés plus matures à l'occasion du METS d'Amsterdam ou des salons de Düsseldorf, Monaco et Fort Lauderdale...

EN FRANCE, DES SALONS AUX RETOMBÉES INTERNATIONALES

Confirmant son succès d'années en années, le Salon nautique de Paris attire chaque année plus de 270 000 visiteurs. Ce rendez-vous incontournable, l'un des plus anciens au monde, constitue un lieu d'affaires de premier plan puisque certains chantiers y réalisent plus de 50 % de leur chiffre d'affaires annuel, voire davantage. D'autres événements jouent un rôle tout aussi important, comme le Grand



La plaisance française dans le monde



Le pavillon français au Salon nautique de Shanghai témoigne de la présence active de la France sur les marchés émergents en Asie.

En bas : le Grand Pavois de la Rochelle est un événement majeur du calendrier nautique international.

À droite : le Festival International de la plaisance de Cannes, créé en 1977, accueille les chantiers internationaux les plus célèbres. Près de 200 nouveautés y sont présentées en avant-première.

Pavois de la Rochelle ou le Festival International de la Plaisance de Cannes, qui concurrencent désormais les plus prestigieux salons internationaux.

LA COURSE AU LARGE : VITRINE DE LA FILIÈRE

Il y a moins d'un demi-siècle, la course à la voile était une activité prisée uniquement par de riches Anglo-saxons, dont le terrain de jeu se situait dans le Solent, au sud de l'Angleterre. En 1964, un officier de marine dénommé Eric Tabarly fait irruption dans ce monde fermé. Il remporte la Transat anglaise et étonne les Britanniques par sa force de caractère, il fait aussi connaître la voile à tous les Français.

Conséquence, la course à la voile devient un sport majeur dans l'imaginaire des Français. À tel point que des entrepreneurs avisés décident d'inventer de nouvelles courses à la voile « made in France » qui ont aujourd'hui un retentissement mondial, à l'image de la Route du Rhum (une transat en solitaire), du Vendée Globe (un tour du monde en solitaire) ou de la Solitaire du Figaro (une course côtière sur monotypes).

L'exemple du Vendée Globe est révélateur du succès des courses françaises. À la fin des années 80, Philippe Jeantot crée cette course qui va devenir « l'Everest de la voile ». Objectif pour les skippers : faire le tour du monde en solitaire sans assistance et sans escale. Après cinq éditions agitées, parfois dramatiques, souvent magnifiques, le Vendée Globe est devenu une course suivie dans tous les pays du monde. Ainsi, en 2004-2005, 842 000 spectateurs se sont déplacés en Vendée pour la suivre, 15,5 millions d'euros de bénéfices ont été générés dans cette région, 11 966 sujets télé et 12 000 articles de presse ont été diffusés dans le monde !





Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Emploi

La direction générale des Entreprises a pour mission de développer un environnement favorable à la compétitivité des entreprises industrielles et de services à l'industrie. La direction générale des Entreprises est responsable, sous l'autorité du ministre de l'Économie, des Finances et de l'Emploi, de la préparation et de la mise en œuvre de la politique industrielle française. Avec l'appui du réseau des directions régionales de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE) qui lui est rattaché, la DGE est l'interlocutrice privilégiée des entreprises, notamment industrielles et de services à l'industrie.

www.industrie.gouv.fr

www.competitivite.gouv.fr



Sous tutelle du Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Emploi, UBIFRANCE, l'Agence française pour le développement international des entreprises, est placée au cœur du dispositif public de soutien au commerce extérieur. En liaison avec les Missions économiques, UBIFRANCE propose une gamme complète de produits et services d'accompagnement des entreprises françaises dans leur développement sur les marchés extérieurs.

www.ubifrance.fr



L'Agence française pour les investissements internationaux (AFII) est l'agence nationale chargée de la promotion, de la prospection et de l'accueil des investissements internationaux en France. Elle est l'organisme de référence sur l'attractivité et l'image de la France. L'AFII s'appuie sur un réseau mondial, national et territorial. Les collaborateurs de l'AFII sont présents en Amérique du Nord, en Asie et en Europe. L'AFII travaille en partenariat étroit avec les agences régionales de développement économique pour apporter les meilleures opportunités d'affaires et un service personnalisé aux investisseurs.

Informations supplémentaires sur www.afii.fr



Fédération des industries nautiques

Créée en 1964, la Fédération des industries nautiques (FIN) a pour vocation de défendre, représenter et promouvoir les métiers de la filière nautique française, sur le territoire national et à l'étranger. Elle compte aujourd'hui 750 adhérents.

Interlocuteur privilégié des pouvoirs publics au plan national, régional et européen, la FIN assiste et conseille les entreprises dans de nombreux domaines et joue un rôle d'information auprès du grand public et des médias.

Au niveau international, la FIN est, avec la Fédération belge Nautibel, fondatrice de la Confédération européenne des industries nautiques (ECNI).

La FIN est propriétaire des salons nautiques de Paris, de Cannes et de Maritima et patronne le Grand Pavois de La Rochelle. Elle anime et organise également des actions coordonnées, tels des Pavillons France, dans différents salons nautiques internationaux.

www.industriesnautiques.fr

Crédits photographiques :

P. Antoine / Twipix : p. 5 - Bic Sport : p. 9, 21, 23 - CNB Hamilton II, Nicolas Claris : couverture, p. 14 - Cousin Trestec : p. 17 - Couach : p. 7, 19 - G. Delacuvellerie et J-M. Rieupeyroux : p. 26 - FIN : p. 26 - Finot : p. 17, 18 - Fotolia : p. 21 - Guy Cotten : p. 9, Gilles Martin-Raget / Guilain Grenier p. 16 - Karver : p. 9 - Kristen Pelou : couverture, p. 3, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 17, 20, 23, 25, 27 - Nautix : p. 23 - Groupe Navimo : p. 19 - Port Adhoc : p. 11 DR - Roseo : p. 15 - Van Peteghem & Lauriot-Prévost : p. 16 - Vaton Design : A. Simon p. 15, p. 24 DR.

Rédaction : Matthieu Goar. Réalisation : DGE/UBIFRANCE - Copyright DGE /UBIFRANCE. Tous droits de reproduction réservés. Impression : Point 44 - janvier 2008.

Conception : EMZ Edition. Conception graphique : Henri Latzarus.

