



**Rencontre des commissions maritimes des conseils de développement de
Cornouaille et de la Métropole et du Pays de Brest à Concarneau
le 26 avril 2017**

- visite de la criée de Concarneau

Equipements :

- Système de vente informatisée et achats à distance
- Halle à marée : 15 000 m²
- Chambre froide : 1 350 m²
- Machine à laver : 700 caisses de criée par heure
- Silo à glace : 40 tonnes par jour
- Pontons pour les professionnels

Activité :

4 810 tonnes en 2016 sur 48 500 tonnes passées en criée dans le Finistère

Principales espèces vendues en 2014 :

- Sardine : 795 008 kg
- Langoustine sud : 563 257 kg
- Baudroie : 550 926 kg
- Merlu : 546 643 kg
- Eglefin blanc : 290 782 kg
- Lingue franche : 192 335 kg
- Lieu jaune : 175 766 kg
- Merlan vidé : 167 566 kg
- Cardine blonde : 140 748 kg
- Mulet : 133 064 kg

La criée fonctionne essentiellement avec la pêche côtière avec une quarantaine de bateaux. Il ne reste plus qu'un bateau hauturier à Concarneau. La traçabilité mise en œuvre aujourd'hui permet de connaître le nom du bateau, le lieu et la date de pêche. Cela apporte une connaissance fine des quantités et garanti le respect des quotas. Comme ailleurs, la criée permet aux professionnels d'accéder au marché via internet. Cet outil est en fort développement et le nombre de ventes à distance croît régulièrement et concernent désormais 50% des ventes.



Les pêcheurs côtiers misent aujourd'hui sur la qualité, à l'image du [bateau Annaëlle](#) qui traite son poisson à la japonaise, ce qui fait que les prix de vente sont parfois plus élevés à Concarneau que dans d'autres ports.

En cas d'invendus, le prix de retrait est fixé par l'organisation professionnelle « [Pêcheurs de Bretagne](#) », qui en effectue le rachat et se charge de la revente (jamais au-dessus du prix de rachat en théorie), notamment à des industriels de l'agroalimentaire ou à des conserveries.

Des investissements vont être réalisés afin de moderniser les infrastructures et le matériel. Aujourd'hui, elles nécessitent beaucoup de manutention qui accentuent la pénibilité du travail.

Des visites touristiques sont organisées en saison estivales. Etant donné leur succès auprès des touristes, il a fallu limiter la taille des groupes pour des questions d'hygiène et de sécurité.

- **Le Mareyage :**

Les activités de mareyage représentent 12 entreprises et 250 emplois à Concarneau sur 2 300 en France. L'entreprise Le Vennec emploie 38 salariés dont 5 à Erquy. Son activité principale est le filetage. Face à la concurrence, l'entreprise a engagé une diversification. Elle a développé de nouveaux marchés en circuit courts vers les collectivités et ouvert un point de vente directe aux particuliers. Son chiffre d'affaire se répartit ainsi :

- GMS : 50%
- Grossistes français : 26 %
- Export Union Européenne : 15%
- Vente directe : 9%

Les activités de mareyage sont très concurrentielles, et les marges très faibles (en moyenne 0,5%). Les clients sont de plus en plus difficiles et volatiles. Le secteur doit également faire face à la concurrence du groupe Intermarché qui a sa propre flottille de pêche et des parts dans certains armements (30% de l'armement bigouden du Guilvinneq) et casse les prix en vendant même parfois à perte.



La moitié de la production de l'entreprise est vendue aux Grandes et Moyennes Surfaces (directement ou via les centrales d'achat), 15% à l'export et 9% directement dans la poissonnerie Le Vennec attenante à l'atelier

(20 tonnes de langoustines en 2016 !) et enfin 9% vers les cantines des collectivités territoriales en circuit court.

Pour faciliter le travail des mareyeurs, il serait souhaitable que les pêcheurs fournissent de l'information sur le niveau de pêche lorsqu'ils sont en mer de façon à démarcher les clients et faire de la prévente.

La diversification de l'activité est donc une nécessité. D'autant plus qu'en 10 ans 20% des espèces sont sorties du marché.



En ce qui concerne la main d'œuvre, la profession rencontre des difficultés de recrutement. Il n'existe pas de formation et l'apprentissage du métier nécessite 2 à 3 ans de formation.

Selon Monsieur Levenec, Il n'y a pas de projet politique en Cornouaille sur l'économie maritime et la pêche. Il n'y en a pas non plus en France où les activités de mareyage ne représentent que 300 entreprises et 1 200 emplois (à vérifier). La profession manque également de cohésion et d'organisation pour défendre ses intérêts face à la grande distribution.

- **Entretien avec Pascal Piriou, chantiers Piriou, président de l'interprofession du port de Concarneau, membre de Bretagne pôle naval et du GICAN (Groupement des industries de construction et activités navales).**

1 – Présentation de l'entreprise (source : Site Internet www.piriou.com)

Historique

Un demi-siècle d'expérience et de croissance continue ont fait de PIRIOU l'un des spécialistes de la construction et de la réparation navale de navires de taille moyenne.

De 1965 à la fin des années 80, PIRIOU s'est établi une solide réputation dans le monde de la construction et de la réparation des bateaux pour la pêche artisanale et semi-industrielle.

Au début des années 90, c'est l'amorce d'une diversification sectorielle, tant au niveau de la réparation navale qu'au niveau de la construction, avec la jumboïsation d'un chalutier de 50 à 70 m et la construction d'un supply de 70 m pour l'offshore pétrolier.

Toujours dans le souci de rester compétitif et de répondre aux attentes des clients, PIRIOU s'est implanté à l'étranger entre 2001 et 2006.

Grâce à une ingénierie performante (études, approvisionnement, logistique), conjuguée aux sites industriels implantés mondialement, le groupe PIRIOU apporte à ses clients des solutions globales personnalisées, de la conception des navires à la construction, jusqu'au maintien en conditions opérationnelles durant l'exploitation du navire.

PIRIOU est devenu un groupe français fortement internationalisé : il est actuellement implanté en France, en Pologne, au Nigéria et au Vietnam où sont réalisés les trois métiers du groupe.

Stratégie

PIRIOU a décliné le concept de « penser global, agir local », en une stratégie concrète qui répond à la forte demande de proximité et de réactivité de tous les armateurs.

Etre là où les clients ont besoin de nous...

En exportant le savoir-faire accumulé depuis des décennies à Concarneau par l'implantation de sites de production à l'étranger et en renforçant le cœur du





groupe avec une ingénierie centralisée.

PIRIOU propose des solutions techniques sur mesure, clés en main en réunissant à chaque fois une équipe homogène constituée de partenaires sélectionnés au sein d'un réseau ouvert de sous-traitants non exclusifs, spécialisés dans leurs métiers respectifs.

Cultiver la complémentarité des deux activités construction et réparation navale sur un même site...

Différents mais complémentaires, ces deux métiers permettent d'offrir aux clients la gamme complète des compétences dont ils ont besoin.

Développer la diversification sectorielle

PIRIOU poursuit sa diversification en développant la construction de navires à forte valeur ajoutée dans le domaine de la Défense, de la pêche, du remorquage, de l'offshore pétrolier, du service public et des navires de service, en s'affirmant dans la réparation navale de grandes unités avec l'expérience acquise en termes d'ingénierie de contrat

2 – Echanges

La société Piriou est une entreprise familiale qui emploie 410 salariés en France (330 à Concarneau et 80 à Lorient). Elle y réalise 100 millions d'euros de chiffre d'affaires et est le 3^{ème} chantier naval français derrière DCNS et STX. L'effectif total de la société est de 1040 personnes. Elle s'est développée à l'international (Vietnam, Nigéria, Algérie et Pologne) et y réalise un CA identique à celui de Concarneau (100 M€) sur les secteurs de l'off-shore et de la pêche en construction et réparation. Ce développement international génère 40 emplois au siège à Concarneau. Aujourd'hui, la principale concurrence vient du Vietnam et de l'Espagne où les coûts ont fortement baissé du fait de la crise économique.

S'appuyant sur des entreprises de la filière créées et portées par des propriétaires du bassin de Concarneau, elle offre une autre dynamique que le bassin de réparation-construction navale brestois où les entreprises sont généralement des filiales de groupes et dont la stratégie se décide ailleurs.

La conjoncture et les perspectives d'avenir.

Pour Pascal Piriou, « de grosses difficultés sont à venir en Bretagne » en raison des investissements qui se développent à Brest, Concarneau et Lorient. L'environnement public est mouvant et l'aide aux investissements se fait rare, même si aujourd'hui [la Région](#) est propriétaire de ces ports. En Bretagne sud et occidentale, les ports de Brest, Concarneau et Lorient sont concurrents dans le domaine de la construction et réparation navale de taille moyenne (100 à 120 mètres). La CCI Bretagne Occidentale est concessionnaire de ceux de Concarneau et Brest et une SEM a obtenu la concession de celui de Lorient.

Le paysage industriel se recompose. Il y a une concurrence féroce entre Piriou et STX dans le domaine de la construction navale de taille moyenne (<120 m.), mais atténuée en ce qui concerne la réparation. Piriou s'est installé à Lorient dans le cadre d'un accord entre Piriou Naval et DCNS qui a abouti à la création de [Kership](#), ce qui lui permet de développer le marché Défense. Le marché est concurrentiel et en mutation. Ainsi, hormis la Défense, il n'y a pas de marché domestique à Concarneau. La pêche maritime continue à se rétracter. La grande réparation navale se porte mal à Brest où Damen cherche un repreneur. Cette difficulté, provient de la concurrence



internationale et du coût horaire brestois par rapport à des acteurs beaucoup plus compétitifs, situés en Espagne et en Pologne, et donc stratégiquement positionnés par rapport aux grands flux maritimes. Les armateurs n'ont donc aucun intérêt à s'arrêter à Brest.

De plus, à Brest il n'y a pas de vision stratégique dans le domaine du naval mais une culture de l'argent public qui a pour effet de développer une concurrence déloyale vis-à-vis des autres ports bretons.

Les ports présentent des projets d'investissement concomitants. La Région devra donc procéder à des arbitrages sinon les nouveaux outils ne feront qu'engendrer une guerre commerciale régionale inquiétante pour la survie des entreprises.

Lorient et Concarneau ont décidé de créer une interprofession commune Bretagne Sud afin de limiter cette concurrence qui laisse Brest de côté. Le problème de Lorient, et surtout de Brest, provient d'une trop grande dépendance vis-à-vis de DCNS et de centres de décision extérieurs.

Une des autres difficultés réside dans un gros problème d'emploi-formation dû essentiellement à des cycles économiques rapides nécessitant une forte mobilité des personnes. Aujourd'hui, les chantiers Piriou n'ont pas de problème de main d'œuvre, ils font appel à des entreprises polonaises qui leur envoient des équipes d'ouvriers sur des contrats à durée limitée (environ 80 personnes). Pour l'entreprise, cette main d'œuvre a un coût similaire à celui des ouvriers embauchés localement : les entreprises d'intérim polonaises augmentent leurs tarifs en fonction de la demande. A l'heure actuelle, il ne semble pas y avoir de solution pour améliorer la situation du fait de l'absence de vision globale et de prise en compte des besoins des professionnels face à des cycles économiques très rapides et profonds.

En ce qui concerne le site portuaire de Concarneau, la ville n'a pas de stratégie ce qui accroît le nombre de friches. De plus, l'initiative privée peut difficilement s'exprimer. Plus globalement, Monsieur Pascal Piriou considère qu'il est difficile de faire connaître les enjeux économiques des entreprises dans la sphère publique.

- **La SEMCAR : Société d'exploitation des moyens de carénage**
(<http://www.semcar.com/pages/historique.php>)

La visite et la rencontre ont été réalisées par Olivier Gouyec, directeur depuis 2011. Créée en 1997, la SEMCAR est une SARL composée de 23 associés membres de l'interprofession du port de Concarneau. Elle gère les trois engins de carénage du port de Concarneau et doit son existence au projet de construction de la cale sèche.

La SEMCAR permet d'échouer des navires de 12 à 110 mètres grâce à une cale sèche, un slipway et un ascenseur à bateau d'une capacité de 2000 tonnes. Ces infrastructures seront complétées prochainement par un élévateur à bateau.

C'est grâce à la création de cette société et à la volonté des entreprises que le port de Concarneau a pu se doter des infrastructures nécessaires au développement de la construction réparation navale. En effet, face aux difficultés de financement, les professionnels ont décidé d'investir dans ce projet et de créer la Sarl SEMCAR pour assurer la gestion des infrastructures portuaires. Il s'agit d'un montage financier qui permet à la CCI d'être propriétaire des outils sans charge financière. Ainsi, c'est la CCI qui a sollicité les subventions et les emprunts et la SEMCAR lui rembourse les annuités de remboursement ainsi que l'amortissement. L'ensemble des équipements fonctionne à flux tendu du fait de l'activité importante des professionnels, notamment en réparation et gros entretien.



Le Slipway : De 12 à 42 m environ, mais maximum 8,40 m de large et 400 Tonnes. Construit par la société Joseph Paris et mis en service en 1955, le Slipway, permet de sortir le bateau de l'eau et de le charioter vers un garage. Les bateaux sont centrés sur un ber solidaire de l'appareil, lui-même halé par deux treuils électriques. Trois de ces bers (côté Est) permettent d'atteindre les limites de l'appareil, à savoir, **400 tonnes**, les trois autres ne permettent pas de dépasser **350 tonnes**.



En tout c'est donc six bateaux qui peuvent être au sec en même temps sur le site du **Slipway**. Le garage nord-est permet d'accéder au **hangar de sablage** de la **S.A.E.N.** La manœuvre de hissage d'un bateau dure environ une heure, le tirant d'eau maximum admissible est de 4,50 m. Il est demandé de présenter des navires sans aucune gîte et d'éviter tout transfert de poids durant le séjour.

Le slipway va être remplacé par un nouvel équipement, un élévateur à sangles de 400 tonnes, construit en Italie, qui vient d'être livré et qui sera opérationnel dès l'achèvement des travaux de la darse (en cours).

L'Élévateur à bateaux : Jusqu'à 14 m de large et 95 m de long



Inauguré en 1978, l'élévateur, construit par la société Joseph Paris, comme le slipway, permet de hisser un bateau jusqu'à 95 m sur chacun de ses deux bers. Les bers étant sécables, on peut donc monter trois, voire 4 bateaux d'une quarantaine de mètres. Le poids maximum admissible par l'élévateur est de 2000 T, mais demande à être réparti équitablement de l'avant à l'arrière de l'appareil. On préfère donc parler de *544 tonnes maximum sur chaque traverse, ou de 33,3 tonnes au ml*.

Dans un premier temps le navire est positionné au centre de l'estacade, puis échoué et attiné sur le ber solidaire de la plateforme.

Un nouvel élévateur à bateau, d'une capacité de 400 tonnes, sera mis en service prochainement.

La Cale Sèche : 130 m de long - 27 m de large - 10,80 m de profondeur, cote marine du radier : - 4,50 m.

Inaugurée le 03 février 2002 par le Préfet du Finistère, la cale sèche a en fait été mise en service le 10 janvier à l'entrée du catamaran "Solidor V", de la compagnie "Emeraude lines" assurant la liaison Saint-Malo – Jersey.





Depuis, elle a accueilli des navires de toutes sortes, du pétrolier de 105 m "Elven" de la compagnie Socatra, au chalutier "Cap St.Georges" en passant par le Supply "Luzolo", les navires océanographiques "Le Suroit" et "La Thalassa", la quasi-totalité de la flotte sablière de la façade atlantique, le sennear "Cap Bojador", jusqu'au trois mats barque hollandais "Artémis".

Selon la hauteur d'eau dans le bassin il faut environ 2 heures pour remplir la cale, et pouvoir en ouvrir la porte. Celle-ci, manœuvrée par un seul homme, est montée sur rails et s'ouvre ou se ferme en une dizaine de minutes.

La SEMCAR a en projet la couverture de la cale sèche afin d'améliorer la productivité de l'équipement. Le coût serait de 8 millions d'euros mais le financement n'est pas encore réuni.

Ce sont environ une cinquantaine d'entreprises qui travaillent grâce à ces équipements, ce qui assure l'emploi de 1 250 personnes sur le port autour de la réparation et construction navale.

La SEMCAR emploie 8 personnes, génère un chiffre d'affaires annuel de 1M€ et accueille en moyenne 15 personnes par an.