

le marlin

l'hebdomadaire de l'économie maritime

BEAMER

L'ACCIDENT DU « TITAN » DÙ À UNE ERREUR HUMAINE ET À DU VIEUX MATÉRIEL. Le bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEAmer) a rendu ses conclusions sur l'accident du thonier de la Sapmer qui avait fait 6 morts, aux Seychelles, il y a 2 ans. Le drame serait dû à une erreur de manipulation et à la vétusté du navire.

page 6

AUTOROUTE DE LA MER

NANTES - SAINT-NAZAIRE : LE SECOND TERMINAL ROULIER ACHEVÉ. Le port de Nantes - Saint-Nazaire doit inaugurer le second terminal roulier le mercredi 6 janvier. L'autoroute de la mer qui relie Montoir à Gijon pourrait ainsi ouvrir en mars.

page 8

REQUIN-TAUPE

L'ÎLE D'YEU VEUT DES COMPENSATIONS. Les pêcheurs ogiens, qui vivent leur troisième interdiction de pêche en moins de 10 ans, réclament des aides pour compenser le manque à gagner des armements.

page 11

MARCHÉ

LE POISSON SE VEND MAL. La fin d'année est compliquée pour le marché des produits de la mer : églefin, raie, rousette ou merlan partent difficilement mais aussi, et c'est plus inhabituel, le merlu, la cardine et dans une moindre mesure la langoustine et la lotte.

page 12

SORTIES DE FLOTTE

THON ROUGE : 11 PÉLAGIQUES ET 6 THONAILLEURS À LA CASSE.

Après les senners méditerranéens et vendéens, onze chalutiers pélagiques du golfe de Gascogne et six anciens thonilleurs de Méditerranée ont été retenus dans le cadre du plan de sorties de flotte.

page 12

FORMATION

LA VAE TROP CONFIDENTIELLE. Une journée d'information sur la validation des acquis de l'expérience (VAE) a été organisée, à Brest, pour promouvoir ce dispositif pas assez généralisé dans le milieu maritime.

page 14

La crise du raffinage pétrolier pénalise les ports français



La France compte douze raffineries (ici, celle de Port-Jérôme) qui avaient, en 2008, une capacité de production de 52,9 millions de tonnes par an.

La raffinerie des Flandres de Total, en service depuis 1974 et dont la capacité est de 7 millions de tonnes, est stoppée depuis la mi-septembre et son avenir n'est plus assuré. Cession, mise sous cocon, transformation en simple dépôt, fermeture totale, aucune option n'est pour le moment écartée. La faute en

partie à la marge brute qui s'est écroulée en un an, passant de 39 à 6 euros la tonne. Cette raffinerie, justement, travaille beaucoup avec le maritime en réexportant certains produits raffinés vers les dépôts côtiers bretons, ou sur le marché transatlantique. En 2008, le trafic de vracs liquides, constitué à plus de

90 % d'hydrocarbures, a représenté la moitié du trafic mesuré en tonnes des grands ports français. Le brut destiné au raffinage correspondant à 80 % des entrées maritimes. Donc si les raffineries souffrent, les ports aussi : l'exercice 2009 constituera une très mauvaise année pour l'ensemble des ports français. Et

l'adage est aussi vrai pour les armements. Chaque raffinerie qui ferme, c'est un peu de pavillon français qui s'éteint puisque la loi du 31 décembre 1992 oblige de maintenir sous pavillon français une capacité de transport de 5,5 % des productions raffinées.

pages 2, 3, 4

moteurs Les Ateliers Normand ont 80 ans

Quatre-vingts ans, trois générations, trois patrons. Les Ateliers Normand datent de 1929, quand Emmanuel Normand est arrivé à Port-Louis et qu'il a commencé par monter des moteurs à essence Baudouin sur des petits côtiers de la rive gauche de la rade de Lorient. Puis, avec les premiers diesels, il a équipé les pinasses et les thoniers. L'histoire des Ateliers Normand c'est l'histoire de la pêche, avec l'âge d'or pendant les années 1970, 20 ans plus tard, le chantier a dû se diversifier. L'entreprise a même affronté un redressement judiciaire en 2007, dont il est sorti en février 2009. L'histoire se poursuit avec Vincent Faujour, qui dirige l'entreprise depuis 1995.



Emmanuel Normand (à droite), le fondateur des Ateliers Normand, et Luc Normand (2^e en partant de la gauche), fils et successeur d'Emmanuel, posent, en 1969, devant les machines du « France ».

pages 16, 17

mareyage Pas que des atouts

Les entreprises françaises de mareyage ont, en général, des bas niveaux de rentabilité et présentent une résistance à l'innovation. C'est ce qui ressort d'une étude prospective sur le secteur, qui dénombre plus de faiblesse que de force pour ce maillon de la filière caractérisé par une structure éclatée, basée sur un réseau de PME à capitaux familiaux. Le mareyage évolue au sein d'une filière trop complexe et éclatée par rapport à son poids sur le marché français. Ce secteur regroupe 374 entreprises représentant 2,2 milliards d'euros de chiffre d'affaires et emploie 5 250 personnes.

page 13



Les Ateliers Normand : 80 années de mécanique

Une telle longévité est rare. Les Ateliers Normand, à Lorient, fêtent leurs 80 ans. Huit décennies de mécanique marine, qui n'auront vu que trois dirigeants. Une belle histoire d'hommes, de machines, de pêche, de joies et de coups durs. Une belle histoire qui n'est pas finie.

Sous la neige lorientaise, les Ateliers Normand ont fêté leurs 80 ans, le vendredi 19 décembre. « 80 ans, trois générations, trois patrons, c'est rare », souligne Norbert Métairie, le maire de Lorient.

Vincent Faujour, qui dirige les ateliers depuis 1995, est ému. À ses côtés, il y a Luc Normand, le fils et successeur du fondateur Emmanuel Normand. Autour d'eux, plus d'une centaine d'invités, des motoristes, les équipementiers, les pêcheurs, les techniciens et les anciens employés.

Un peu comme une réunion de famille. Et même si Vincent Faujour ne porte pas le nom de Normand, il a tenu à rendre un hommage appuyé à la famille, et surtout à Emmanuel, le fondateur des ateliers.

Arrivé à Port-Louis en 1929, avec sa caisse à outils, Emmanuel Normand a commencé par monter des moteurs à essence Baudouin sur des petits côtiers de la rive gauche de la rade de Lorient. Puis, avec les premiers diesels, il équipe les pinasses et les thoniers, d'abord pour les manœuvres de treuil et les appareils de pont, puis pour la propulsion. Après la guerre et l'exil au port de Saint-Goustan, il s'installe sur le port de Locmalo et continue à équiper les chalutiers avec les moteurs de plus en plus puissants de la gamme Baudouin et ceux à essence de chez Couach.

L'ÂGE D'OR... PUIS LA CRISE

Les années 1970, c'est l'âge d'or de la pêche, les commandes de bateaux affluent.

La flotte d'Étel, 110 sardiniers et chalutiers, rejoint progressivement le port de Lorient. Luc Normand prend la succession de son père en 1966.

Les constructions neuves accélèrent encore dans les années 1980, avant l'entrée en vigueur des quotas de pêche européens pour la pêche artisanale. En 1982, les Ateliers Normand intègrent, pour les grosses unités, les moteurs lents ABC. L'année suivante, le siège social est transféré à Lorient.

Et puis, au début des années 1990, c'est la crise de la pêche. Port-Louis, consacré aux constructions neuves, tourne au ralenti. Luc Normand décide de regrouper les activités à Lorient, les effectifs sont réduits à 34 personnes.

L'entreprise doit élargir son marché, elle suit les chantiers navals et travaille avec les ports de Concarneau, Lesconil, Loctudy et Saint-Malo. Elle développe également l'activité des groupes électrogènes. Les Ateliers Normand tissent des liens étroits avec les sociétés Bopp, Total lubrifiants, ABC, Nanni Diesel et Evinrude.

En 1995, Luc Normand passe la main à Vincent Faujour, qui rachète l'entreprise et conserve le nom. « Cette transition s'est faite en douceur, souligne le jeune patron. Ce changement dans la continuité a été un de mes objectifs pendant cette période. »

Quelques crages, souvent liés aux difficultés du monde de la pêche, client principal des ateliers, « en particulier en 2007, où nous avons connu une période de redressement judiciaire dont nous sommes sortis



Plusieurs machines ayant jalonné les 80 ans d'existence des Ateliers Normand sont présentées dans la salle d'exposition.

en février 2009 ». Un moment difficile dont Vincent Faujour ne veut désormais retenir que les aspects positifs. « Nous avons réorganisé le travail, renforcé notre esprit d'équipe, assaini les comptes et, plus que tout, nous avons vu la confirmation de la fidélité de nos salariés, de nos actionnaires, de nos clients et de nos fournisseurs, qui malgré les difficultés nous ont maintenu leur confiance ».

Aujourd'hui, les Ateliers Normands ont une activité di-

versifiée. Il y a la pêche, toujours, à laquelle Vincent Faujour continue à croire. Les mécaniciens des ateliers interviennent aussi bien sur les grosses unités de la Scapêche, à Lorient ou dans les bases avancées en Écosse, que sur les chalutiers concarnois de Dheillemmes, les bateaux de l'Armement bigouden, ceux de l'armement Porcher ou Eouzan, les côtiers lorientais ou turbalais et même les thoniers tropicaux de la Sapmer ou de Saupiquet.

rans antipollution d'Écocéane ou l'entretien du navire océanographique Antéa de Génavir. Et même, un petit exploit technique avec la remise en route d'un moteur lent Baudouin DG3 de 150 ch pour la restauration du baliseur Somme II.

À quelques centaines de mètres du temple du nautisme qu'est devenue la base des sous-marins de Lorient, les Ateliers Normand sont désormais également présents sur les pontons et interviennent sur les flottes des voiliers des loueurs, une partie des Figaro ou encore sur les escales techniques de yachts.

Dernier secteur, les navires militaires, avec notamment le contrat de maintien en condition opérationnelle des vedettes de gendarmerie maritime. Les Ateliers sont également intervenus sur l'Iper (indisponibilité périodique pour entretien et réparations) du patrouilleur P400 La Capricieuse.

Vincent Faujour ne veut pas s'arrêter là, il pense déjà à travailler sur les énergies marines renouvelables. « Le monde maritime change et il nous faut l'accompagner. »

Entouré de sa famille, il aborde l'avenir avec le sourire. Et pour bien se rappeler celui sans lequel « rien n'aurait été possible », il a donné le nom d'Emmanuel Normand à la salle de réunion des Ateliers.



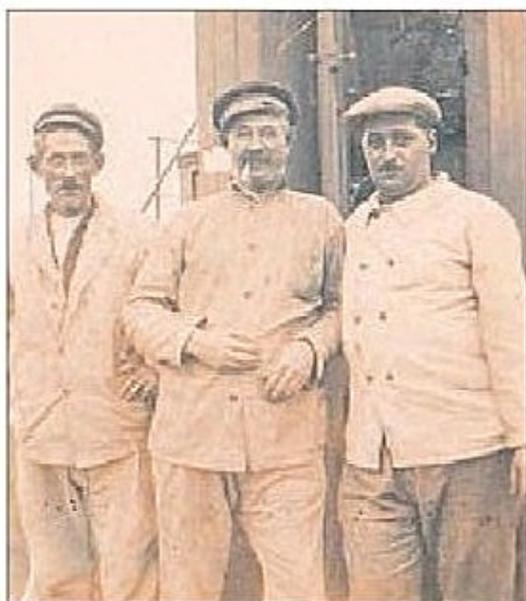
Autour de Vincent Faujour, actuel dirigeant des Ateliers Normand, les anciens ouvriers des ateliers, les élus lorientais et Luc Normand, ancien patron et fils du fondateur Emmanuel Normand.

LES COURRIERS ET LES BATEAUX GRIS

Et, à côté de l'activité historique, il y a les nouveaux secteurs. À commencer par les navires à passagers, la Bretagne représentant le plus gros de la flotte française. Les Ateliers Normand travaillent désormais avec presque tous les armements bretons : les conseils généraux du Finistère et du Morbihan, les Vedettes de Bréhat, Azénor, Penn ar Bed, Keolis ou encore la compagnie Océane.

Dès l'an 2000, les Ateliers Normand se sont également tournés vers les navires de service en motorisant le Molenez de la Penn ar Bed. Un premier pas qui leur a ouvert notamment le marché des remorqueurs des Abellies et la motorisation d'unités comme la barge François André, les catama-

Caroline BRITZ

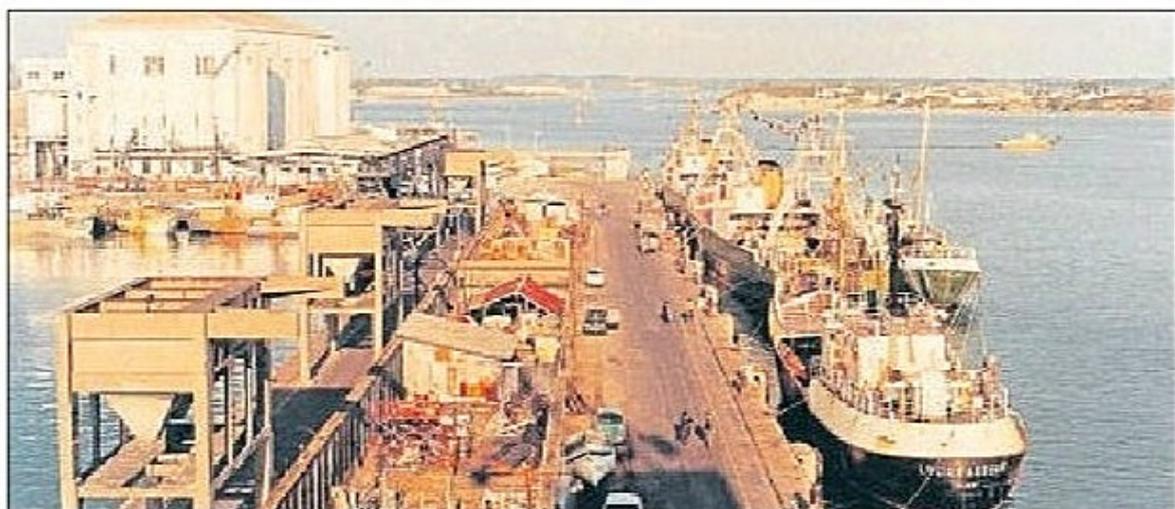


Emmanuel Normand (1^{er} en partant de la droite), fondateur des Ateliers, pose, en 1935, aux côtés du patron pêcheur Louis Mollo (au milieu) et de son matelot sur un bateau des chantiers Bernard, alors situés à Port-Louis et dirigés par le grand-père de l'actuel patron.



Dans les machines du paquebot « France », Luc Normand (2^e en partant de la gauche), vient de prendre, en 1969, la direction des Ateliers et Emmanuel Normand (1^{er} en partant de la droite).

Photos :
Ateliers Normand



La flotte Jégo Quéré dans les années 1970. Les machines de l'armement lorientais étaient entretenues par les Ateliers Normand.



Un moteur ABC de 1913, prêté par la société belge pour les 80 ans des Ateliers Normand. Autour de l'antique machine, de gauche à droite, Yves Normand, maire de La Trinité et fils cadet d'Emmanuel Normand, Luc Normand, Vincent Faujour, dirigeant actuel, Luc Duyck, patron d'ABC et Bernardo Rodriguez Crespo, directeur commercial export d'ABC.



Les Ateliers Normand et Meca West, à Fort-de-France, en 2007, pour le maintien en condition opérationnelle du P400 « La Capricieuse ».