



Grande Plaisance. La réparation navale frappée à Marseille

● Le dépôt de bilan d'ITM, installée dans le Grand port maritime de Marseille, rebat les cartes de la réparation navale régionale. Un marché qui représente plusieurs centaines de millions d'euros.

Une enquête de Gaëlle Cloarec, Laurie Maneval et Didier Gazanhes

La société de réparation navale de haute plaisance marseillaise International Technic Marine (ITM) a été déclarée en cessation de paiements le 11 octobre dernier par le tribunal de commerce de Marseille. Une période d'observation de six mois vient de s'ouvrir. Crise économique, dumping, mauvaise gestion, concurrence des chantiers navals de la Ciotat et de Toulon, ou tout simplement départ d'un associé...

Les raisons du dépôt de bilan de l'entreprise sont multiples, mais dans le secteur, les professionnels parlent plutôt d'une affaire de personnes. Le tribunal de commerce de Marseille a prononcé une période d'observation de six mois. L'administrateur judiciaire, Michel Gillibert, a jusqu'en avril 2014 pour redresser les comptes de l'entreprise ou trouver un repreneur. ITM aurait laissé une ardoise de 6M€. Les créanciers ? Le port pour l'amodiation des petites formes de radoub, les banques et de nombreux sous-traitants de la place. ITM, qui emploie une quinzaine de personnes, avait investi dans la construction d'une imposante cabine de peinture de 100 mètres de long qui longe les bassins de radoubs, sécurisé l'accès aux bassins et aménagé un club house. Le chantier suscite depuis cet été l'intérêt de la

concurrence varoise représentée par un GME formé de la DCNS et d'Other Angle, société de consulting dont l'un des dirigeants, Jean-Christophe Lenoir, fut actionnaire et cadre dirigeant d'ITM. Son départ n'aurait pas été étranger à la baisse d'activité de l'entreprise marseillaise. « En 2012, DCNS et la société Other Angle Yachting ont décidé de coopérer en vue de développer une offre globale de prestations de services pour la maintenance, la modernisation, le "refit" et la modification principalement des navires de grande plaisance », indique DCNS qui a accueilli en un an seulement une dizaine de mégas yachts sur la base navale. Sur ce dossier visiblement sensible, DCNS avoue son intérêt pour les actifs d'ITM : « Marseille dispose de capacités techniques et d'une sous-traitance de qualité. De ce fait, nous sommes attentifs à l'actualité et intéressés aux évolutions futures des bassins marseillais ». Sud Marine Shipyard, autre entreprise phocéenne de réparation de haute plaisance ne souhaite pas commenter ce dépôt de bilan. Ni Monaco Marine, qui pourrait voir là l'occasion de compléter son maillage territorial. De son côté, le chantier Composite Works, installé à La Ciotat souligne : « ITM est une opportunité. Nous regardons ce

qui va se passer ». « Je ne suis pas inquiet, avance David Sieur, dirigeant de Yacht Assistance Services et membre du Riviera Yachting Network. La filière manque de places, le site ne restera pas vide bien longtemps. Il y aura un repreneur dans les six mois », commente-t-il. Injoignable, le président d'ITM Marc Ovanessian avouait en mars dernier que l'activité traversait « des temps difficiles » tout en suggérant de structurer la filière.

La filière investit

« Le dépôt de bilan d'ITM n'est absolument pas symptomatique d'une filière en crise », assure encore David Sieur. Certes, les marges délogées par les acteurs de la réparation se réduisent. En cause, « le poids de la fiscalité française, mais également les capitaines ou agences gestionnaires qui jouent sur l'atmosphère générale pour tirer les prix vers le bas, bien souvent au détriment de la qualité », reprend David Sieur. Mais l'activité ne faiblit pas. À ce jour, les chantiers de Paca sont pleins. La région est en effet le second pôle mondial en matière de réparation navale, après la Ligurie.

Environ 3.000 yachts sont présents en Méditerranée. Paca compte une quinzaine de chantiers, pouvant accueillir toutes tailles de bateaux et fédérant un

grand nombre de sous-traitants. Les récents investissements dans les infrastructures d'accueil prouvent par ailleurs que la filière continue sa marche en avant. Monaco Marine, qui fédère six chantiers entre Monaco et La Ciotat, a engagé depuis quelques années un programme d'investissements pour acquérir et aménager de nouveaux sites, dont le dernier en date, situé sur la friche du Bois sacré dans la rade de Toulon, devrait être livré d'ici à 2015. À quelques encablures de là, l'ancienne base aéronavale de Saint-Mandrier, après moult péripéties, se transforme peu à peu en pôle de réparation navale. Le chantier YSEC, détenu par IMS, dont l'ouverture est prévue à l'été 2014, accueillera des yachts jusqu'à 55 m de long et permettra à l'entreprise de quadrupler ses capacités.

Un marché de 850 M€

« Le marché de la réparation navale est estimé à 850 M€ par an avec trois grands acteurs en Méditerranée, l'Italie, l'Espagne et la France. L'Italie s'adjuge 550 M€ alors que la fréquentation de nos côtes confirme que nous avons encore des marges de développement », précise la secrétaire générale de Monaco Marine, Chantal Lemeteyer. « Barcelone dispose d'une gran-

de forme de près de 200 m de long et constitue notre principal concurrent », souligne de son côté Jean-Philippe Mignard, directeur de la Semidep, qui gère le site des anciens chantiers navals de La Ciotat, où sont aujourd'hui réparés près de 500 yachts par an, générant un chiffre d'affaires de 70 M€ pour une quarantaine d'entreprises. « La réparation repose aujourd'hui sur un important réseau de sous-traitants », ajoute-t-il. « Ce sont eux qui vont le plus souffrir de ce qui arrive à ITM », conclut Laurent Falaize, président du Riviera Yachting Network.



Il existe 6.000 yachts dans le monde. La moitié sont en Méditerranée. La France, l'Italie et l'Espagne se partagent ce marché au travers de chantiers de réparation navale

« La filière manque de place, le site ne restera pas vide longtemps »

« Il manque des places à quai »



Laurent Falaize, président du Prides Riviera yachting Network

Quels sont les atouts de la région Paca en terme de réparation navale de yachts ?

Sur le territoire, nous pouvons traiter tout type de bateaux, des yachts de moins de 50 mètres à ceux de plus de 100 mètres. Nous disposons de chantiers navals dotés de fortes compétences, dans les Bouches-du-Rhône et dans le Var notamment.

Peuvent-ils rivaliser avec leurs concurrents en Espagne ou en Italie ?

Ils ne doivent pas et ne peuvent pas se battre

sur les prix. Notre avantage n'est pas là. Nous devons mettre en avant l'accueil du capitaine, le climat, la sécurité et le professionnalisme de nos chantiers. Voilà les services que nous apportons en plus.

Quels sont nos freins ?

Nous avons des soucis avec la fiscalité qui vient peser sur notre marché et, surtout, en Paca, nous avons un souci de places à quai. Les bateaux en attente de réparation doivent pouvoir stationner. Ceux de La Ciotat sont parfois à quai à La Seyne. Il y a un projet à Marseille, sur le J1, avec une vingtaine de places. S'il se concrétisait, cela pourrait apporter un plus au secteur de la réparation.

• TEMOIGNAGES

David Sieur

Dirigeant de Yacht Assistance Services (Cannes)

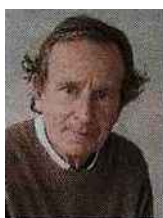


Yacht Assistance Services est spécialisé dans la protection temporaire des bateaux : « Nous sommes les premiers et les derniers à intervenir sur un chantier, notre métier consistant à camoufler le bateau pour permettre aux autres sous-traitants d'intervenir sans l'abîmer. Notre activité est donc directement liée à celle des chantiers, et inversement. La situation d'ITM est évidemment dommageable pour

l'entreprise, mais finalement peu pour les sous-traitants qui travaillent avec l'ensemble des chantiers de la région. Le yachting est un petit monde, les gens parlent. Les difficultés d'ITM étaient connues et nous avons, comme d'autres, réduit la voilure depuis quelque temps. En fait, c'est surtout une mauvaise nouvelle pour la filière, dans le sens où elle fausse son image. Le secteur de la réparation navale est un secteur en bonne santé, même si les marges de développement me semblent réduites du fait de la forte saisonnalité de notre métier. À moins que d'autres chantiers s'ouvrent. C'est pour cela que beaucoup de sous-traitants veulent aller à l'export. Yacht Assistance Services réalise 700 K€ de chiffre d'affaires annuel, dont 15 % à l'international. Pour passer un cap, il nous faut restructurer l'entreprise et créer des filiales à l'étranger. »

Ben Mennem

Directeur de Composite Works



Composite Works (CA : 35M€) est installée depuis maintenant une quinzaine d'années à La Ciotat. Si, au tout début, l'entreprise était principalement axée sur la construction, elle a peu à peu basculé vers la réparation.

« Depuis 2007, nous faisons environ 100 % de refit. Cela nous a permis de diversifier et d'équilibrer notre clientèle en multipliant les contacts ». La société compte

ainsi des clients en Europe, mais également au Moyen Orient, au Japon, ou encore en Russie. « La Méditerranée demeure un des sites principaux de croisière dans le monde. Pendant l'été les yachts viennent ici. Nous avons beaucoup de clients réguliers. Le plus important c'est de fidéliser. C'est une question de prix, mais aussi de services. La concurrence est forte entre tous les chantiers de Méditerranée. Chacun essaye de capter les mêmes bateaux... » Composite Works est aujourd'hui à l'étroit sur les quais de La Ciotat, où l'entreprise dispose depuis deux ans d'une cabine à peinture. Un investissement de près de 3,5 M€. « Nous perdons maintenant des clients, faute de place. ITM constitue en effet une opportunité que nous regardons », conclut-il.