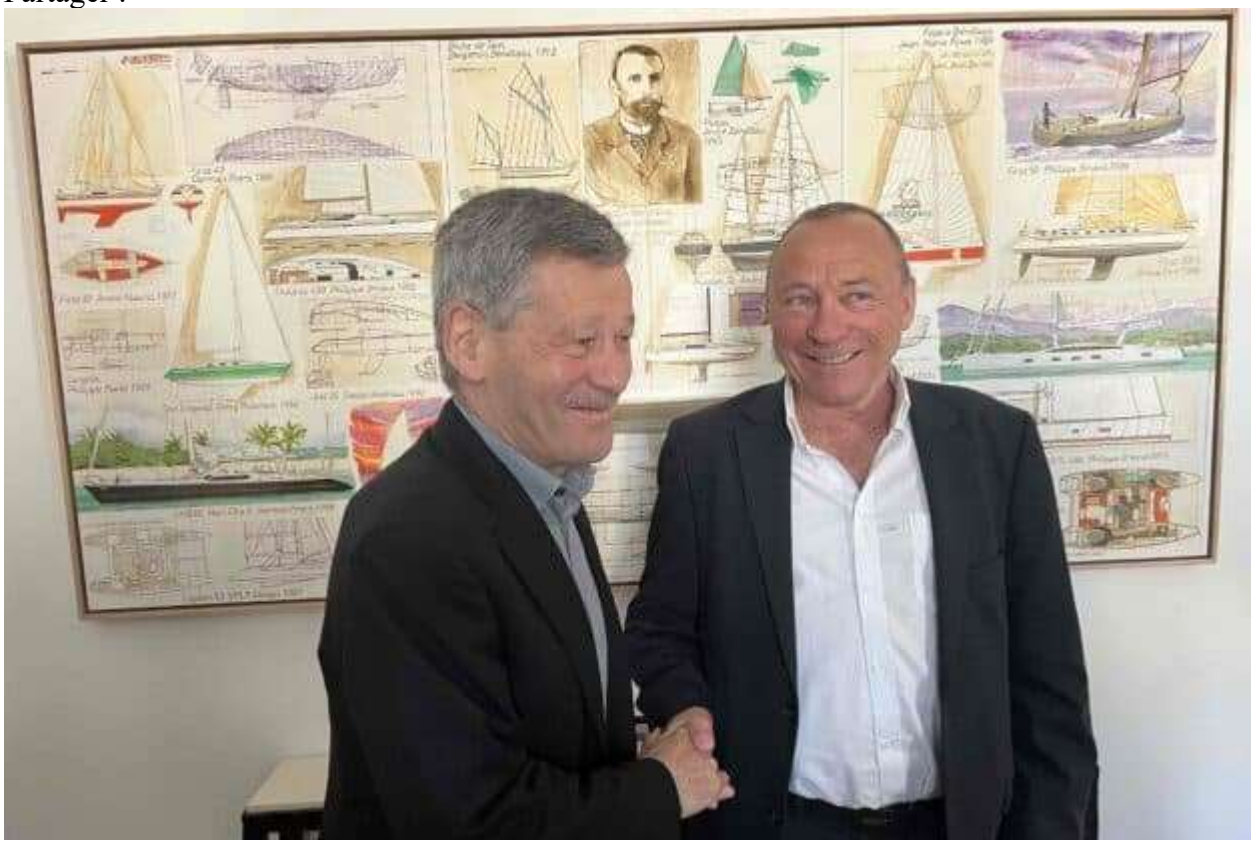
Fédération des Industries Nautiques : un nouveau Président face à des enjeux importants

Pierre-Yves PoulainLe 24/03/22
Partager :



Tous les quinze jours, nous donnons la parole à un patron de l'industrie. Aujourd'hui, ce sont deux patrons qui nous parlent de la Fédération des Industries Nautiques : Yves Lyon-Caen, le président sortant, et Jean-Paul Chapeleau, qui lui succède à la barre. Ils font le point sur les sujets qui seront sur la table dans les deux prochaines années.

La transition s'opère dans un contexte économique exceptionnel, et elle semble plutôt être synonyme d'une certaine continuité, n'est-ce pas ?

Yves Lyon-Caen : nous avons eu notre assemblée générale hier (NDLR : le 23 mars), et avons élu un nouveau conseil, qui a lui-même élu un nouveau Président. Après 8 années passées à ce rôle, il était temps pour moi de laisser la place. C'est un bon moment pour changer : l'industrie se porte bien, la FIN va bien, elle a un bon projet et une excellente équipe. Le

nouveau Bureau a une longue expérience de travail collectif. C'est quand tout va bien qu'il faut savoir transmettre le témoin ! Et Jean-Paul connait bien l'industrie, c'est un capitaine expérimenté.

Jean-Paul Chapeleau : j'ai présenté ma candidature avec une équipe à mes côtés. Oui, elle représente une continuité avec Yves et son équipe d'origine, dont je faisais partie. J'ai rejoint le bureau en tant que Vice-Président il y a 4 ans, et j'ai découvert justement un bel esprit d'équipe. Une équipe capable de mettre les vrais sujets sur la table, dialoguer, prendre des décisions ensemble et les porter ensemble, même si des intérêts sont parfois divergents.

Les membres du Bureau et du Conseil ont toujours du plaisir à se voir, même si évidemment nous avons fait, comme tout le monde, beaucoup de « visio » ces derniers temps.

Très important : Yves ne quitte pas le navire, il restera avec nous à travers la Confédération Nationale de la Plaisance, mais je le laisserai en parler tout à l'heure.

Quelle est donc cette équipe ?

JPC : Elle comprend Stéphane Constance, toujours Vice-Président, mais il arrête le rôle de trésorier. Stéphane va principalement porter les sujets autour de la transition écologique, il est légitime dans ce domaine en tant que patron de plusieurs chantiers, fréquemment sollicité par ses clients sur ce sujet.

Fabrice Lacoume continue aussi en tant que Vice-Président, et responsable de la commission Salons. Les salons, c'est très important pour la F.I.N. Pendant deux ans, nous avons appris à vivre sans salons, et, on n'y aurait jamais cru mais notre activité a été très forte sans ces salons. Mais nous sommes tous conscients que, dans notre métier, les salons sont clés, car nos clients ont besoin de comparer, de voir de l'innovation. Et puis il y a la dimension festive, c'est aussi ça la plaisance.

A la FIN nous pensons que pour la France, il est important que notre pays puisse porter son salon. Oui, pour Paris, on se pose des questions, quel sera le format de demain qui répondra aux attentes de tout le monde ? Notre industrie exporte 75% de sa production donc elle se doit d'être représentée dans un évènement international d'envergure, qu'elle organise, en complément des autres moments forts que sont Cannes, La Grande Motte, etc.

Ensuite, nous avons le plaisir d'accueillir Jean-Claude IBOS, notre 3ème Vice-Président. Nous sommes ravis car il est important d'avoir un équipementier dans l'équipe du bureau, c'est une activité clé dans notre industrie. Jean-Claude nous rejoint en tant que Vice-Président et trésorier.

Enfin, nous avons d'autres cadres qui restent avec nous : Colette Certoux, qui a fait un énorme travail en Occitanie. Les régions sont importantes, nous sommes une fédération nationale mais notre métier s'exerce sur le terrain. Colette va nous aider à travailler sur les autres régions, et sur ce que la FIN peut apporter à ses adhérents et aux instances locales.

Gérard Lachkar, lui aussi depuis très longtemps chez nous, possède un long historique de collaboration avec Yves sur la convention collective – signée par TOUS les syndicats, ce qui est assez rare pour être souligné – pour faire en sorte que l'industrie reste attractive. Sa

mission est de continuer mais aussi trouver un remplaçant pour qu'un patron lui succède, dans les échanges avec les partenaires sociaux.

Il n'y avait pas d'autres candidats ?

YLC : Historiquement, la FIN a connu des conflits de personne. Ce type de conflits est un facteur de fragilité et d'affaiblissement de la FIN. Nous avons donc à cœur de gérer des transitions de façon consensuelle. Le choix se devait donc d'être collectif.

JPC : j'étais Vice-Président, j'ai parlé avec mes amis avant de me présenter, ça s'est fait naturellement.

YLC : il y aura des Présidents Beneteau et des non-Beneteau à la FIN. J'ai moi-même succédé à Jean-François Fountaine. La FIN a besoin de la présence de Beneteau, car c'est un groupe majeur de cette industrie. Après, en tant que représentants de ce groupe, nous avons besoin d'être acteurs, mais pas forcément Président(s).

A toutes fins utiles, je précise que cette fonction prend beaucoup de temps, c'est évidemment bénévole, et c'est un poste où l'on récolte plus de critiques que de compliments !

JPC : je vais pour ma part lever le pied en juillet chez Beneteau. C'était prévu de longue date. Je ne vais donc pas garder mes responsabilités actuelles. Je ne conserverai pas non plus la présidence de l'APER, nous avons un conseil en Juin, l'idée est de passer la main, des gens très compétents s'y sont investis. Nous avons de gros enjeux dans les concessions de bateaux, encore plus importants en janvier 2023 avec la loi récemment votée.

La transition écologique, les salons, les territoires, sont donc vos principaux dossiers. Y'en a-t'il d'autres ?

JPC : oui, clairement, la formation. Tous nos adhérents ont des problématiques RH, et il faut se donner les moyens d'être attractifs. Il y a des opportunités pour faire venir des jeunes dans notre profession.

Je précise au passage que notre délégué général, Fabien Métayer, a fait un gros travail pour avoir une équipe jeune et compétente, incroyablement active pendant le Covid pour communiquer et garder le contact avec les adhérents, qui les ont justement remerciés. Cette équipe de permanents maitrise parfaitement tous ces sujets.

Quid de la C.N.P. (Confédération du Nautisme et de la Plaisance) ?

YLC : Il y a beaucoup d'enjeux autour de la plaisance, et c'est pourquoi nous avons souhaité regrouper toute la communauté des fédérations sportives, (comme la voile, l'aviron, le canoë, le surf, etc.) mais aussi les ports de plaisance. Ces derniers sont eux-mêmes rassemblés dans une fédération nationale présidée par Michael Quernez, qui a enfin permis une réunification. Sans oublier les associations de plaisanciers, que ce soit des navigateurs et/ou des pêcheurs plaisanciers. Nous avons construit une plateforme, la CNP, pour porter la parole de ces acteurs auprès des candidats présidentiels, mais aussi, juste après, auprès des candidats aux législatives.

Dans le prolongement du rapport rendu à Annick Girardin, nous avons une trame, qui va être mise en ligne, une sorte de document synthétique qui renvoie à des mesures opérationnelles très pratiques.

Historiquement c'était compliqué d'avoir tout ce monde autour de la table, il y avait beaucoup d'antagonismes pour cause d'intérêts et/ou de personnes. Mais en cumulé, cela représente énormément de pratiquants, il y a des enjeux économiques, à commencer par le développement du tourisme et des littoraux. Des sujets sur lesquels la FIN conservera sa légitimité à travers Jean-Paul et son équipe.

A la CNP, nos sujets ne sont pas des sujets partisans, il y a rarement des débats polémiques entre nous. Une exception : la pratique de la plaisance, et l'attractivité touristique, qui peuvent créer dans la mouvance politique verte des réactions dogmatiques. L'idée est donc de travailler avec les candidats politiques et ceux qui seront élus : sur l'éducation, sur la protection de la nature tout en favorisant le développement de l'attractivité et l'accueil.

J'ai dirigé auparavant un parc marin, et j'ai alors réalisé qu'il y a toujours eu une querelle autour de l'aménagement avec l'homme…ou sans l'homme. Mais on sent bien que localement il y a une attente pour aider à l'organisation de ce juste équilibre. Nous travaillerons donc en concertation avec les élus locaux.

Le second enjeu majeur est celui que nous partageons d'ailleurs avec d'autres filières : nous sommes à la charnière de l'industrie et du tourisme. Notre exportation dépend du socle économique sur lequel elle est bâtie. Nous sommes adhérents du MEDEF et partageons avec le reste de l'industrie française des enjeux. Par exemple la compétitivité à long terme. On ne restera pas exportateurs à 75% si on ne reste pas bons dans la qualité – d'où la formation – et la maitrise des coûts – l'aspect fiscal, social, mais aussi la dimension administrative avec les coûts induits que génère le foisonnement réglementaire dans notre industrie.

En France on prêche la simplification mais en même temps on continue à créer de nouvelles règles tous les jours. Je vous donne un exemple : le statut du navire. Le même bateau peut avoir 24 statuts différents : commercial, à usage privé, à usage transports, moins ou plus de 6NM, etc. Est-ce vraiment utile ? Est-ce vraiment central d'enfermer les acteurs économiques à ce point ? Ce dispositif est d'ailleurs trop compliqué à contrôler sur le terrain, et assorti de menaces de sanctions. A la fin, on est tous perdants. Autre exemple : le permis de navigation, avec ses variantes « étanches » entre la mer et le fluvial. Je sais que je vais irriter du monde en disant cela, mais il faut que l'on continue à se battre pour faire valoir notre point de vue sur ces mille-feuilles administratifs !

Au niveau parlementaire, il y a des groupes qui se constituent sur des thématiques maritimes, mais c'est encore mieux si on peut préparer les sujets en amont.

Au niveau exécutif, je ne sais pas si nous aurons un Ministère de la Mer, mais nous aurons une administration de type « direction générale de la mer » souhaitée par Annick G. Nous aurons donc à maintenir la position de la CNP pour dialoguer.

Le Secrétariat Général de la Mer est aussi un interlocuteur pour les aspects économiques. Nous avons d'ailleurs créé au sein de la CNP un comité présidé par le SGM pour adresser tous les sujets clés.

En conclusion, quelle que soit l'autorité qui sera notre interlocuteur, l'important est qu'elle devra avoir une capacité de décision/position interministérielle pour être efficace.

L'industrie souffre de surchauffe dans les approvisionnements en matière première, et l'augmentation des coûts du travail, comment appréhendez-vous l'année 2022 avec ce qu'il se passe en ce moment à l'Est ?

JPC : l'année 2022 va être de qualité d'un point de vue business, les carnets de commandes débordent partout. Au moins les entreprises ont de la visibilité ! Le challenge est en effet de trouver de la main d'œuvre et gérer les « appros ». Au niveau de notre industrie, les exports vers la Russie étant faibles, la décision d'arrêter d'exporter n'a que peu d'impact. Idem pour les appros, nous avons finalement peu de fournisseurs en Ukraine, Russie ou Biélorussie.

Et la hausse du carburant ?

JPC : nous y sommes très attentifs.

YLC : nous sommes en mars, les bateaux sont encore en hivernage, donc pour l'instant ça va. Avec la volatilité des marchés pétroliers, on ne sait pas où on en sera en juin. Historiquement lorsqu'il y a eu des hausses du prix à la pompe, les plaisanciers se sont adaptés : réduire leur parcours, naviguer autrement, etc. Cette crise pourrait avoir un impact négatif sur la pratique, mais également un impact positif : elle sert de détonateur à la recherche de solutions alternatives, dans la propulsion notamment. Il y a beaucoup d'investissements prévus dans l'industrie dans ce domaine. En fait, ça fait vingt ans qu'on y réfléchit mais là, disons que cela donne un coup de fouet aux projets. Nous regardions tout cela à l'horizon 2035, in fine je pense qu'on sera plus rapides.

Vous parliez de la commission stratégique « Salons » : que va devenir le Nautic, avec une dernière édition où l'on a vu la fréquentation du public et des exposants en baisse ? Envisagez-vous une nouvelle formule ?

JPC : C'est notre responsabilité à tous de porter ce salon. Le 2022 sera organisé dans la continuité du 2021. Si possible avec une présence accrue. Cet évènement a rencontré de nombreux obstacles dans les dernières années : les grèves, les gilets jaunes, crise sanitaire, etc. On peut aussi creuser de nouvelles pistes, dont le numérique, mais on n'abandonnera pas le présentiel. Nous devons réfléchir à comment garder une vraie attractivité dans le paysage européen, et tenir compte des autres évènements phares. En Europe, c'est principalement Cannes et Düsseldorf.

YLC : le salon de Cannes est très important pour notre industrie, même si c'est désormais Reed qui pilote. Le rôle de la FIN est de mobiliser un maximum d'exposants. Il ne faut pas laisser un différend juridique nous empêcher de jouer ce rôle. Le dossier est en cours de cassation, il y a aura donc prochainement un dénouement final. Ce que je peux dire est que nous n'avons cependant jamais trouvé chez Reed une réelle envie de restaurer des relations comme elles ont pu exister auparavant. Mais désormais, C'est Jean-Paul qui suivra ce dossier !

Qu'en est-il du rôle de l'EBI (European Boating Industy) ?

YLC : La présidence de l'EBI est française, c'est Jean-Pierre Goudant qui l'assure avec brio. C'est important d'être à Bruxelles, beaucoup de choses se décident là-bas. Et la FIN est souvent force de proposition. Par exemple, sur la déconstruction. Ce n'est pas encore une exigence européenne, mais elle pourrait entrer dans la directive RCD à venir. En Europe, certains pays se revendiquent très verts (ex : Allemagne) mais ce n'est pas forcément traduit dans les actes. Ce que nous avons fait avec l'APER est remarquable et remarqué.

Justement, où en êtes-vous sur la RSE ?

JPC : nous avons de nombreuses réflexions sur les modes de propulsion, la décarbonation des matériaux, le recyclage aujourd'hui, et surtout mieux recycler dans l'avenir en construisant différemment. Après, il faut évoluer sans mettre en péril le socle de notre industrie.

YLC : quand on parle d'impact sur la pollution des bateaux de plaisance, on en attribue à l'industrie 10%, et 90% à son usage. Que faut-il en comprendre ? C'est qu'il y a un gros enjeu pour réduire l'impact sur le milieu naturel. La propulsion alternative, oui, mais surtout la pratique qui peut évoluer. Ce désir de naviguer, on le retrouve chez ces néo-plaisanciers qui ne connaissent pas forcément grand-chose, il faut donc les éduquer. Les ports, les loueurs, les écoles de voile, etc. nous avons tous un rôle à jouer. La nouvelle génération qui arrive est clairement plus sensible sur ce sujet. Il y a un bout de chemin à faire ensemble pour que la plaisance soit neutre sur le milieu naturel. Mais je pense c'est une belle opportunité pour continuer à nous développer. Il y a par exemple le sujet du transport en cargo à la voile, nous avons des adhérents à la FIN qui supportent ces projets, nous, on y croit !

https://fin.fr

https://www.europeanboatingindustry.eu